

Orașele Basarabiei din punct de vedere edilitar

de

Inginer CINCINAT. I. SFINȚESCU

Directorul Cadastrului

și Cassei Lucrărilor Orașului București

În mai multe împrejurări am arătat nevoia de a fi cât mai precis informați asupra datelor țării noastre, și greutatea enormă ce avem de întâmpinat spre a găsi asemenea date, mai ales la momentul oportun. Când este vorba însă, de informații asupra lucrărilor tehnice, de cele mai multe ori piedicile sunt de neînving.

Într'un articol ce am publicat anul trecut ¹⁾ am arătat nevoia unei colecționări de date asupra lucrărilor tehnice din țară și mijlocul de a realiza această lucrare, a lexiconului tehnic român. Am dat cu această ocazie la lumină și textul unui chestionar edilitar pe care-l întocmisem pe la 1912-1913.

De oarece Basarabia este provincia românească care a răspuns relativ în cea mai largă măsură la chestionarele ce am răspândit administrațiilor comunale prin bunăvoința Ministerului de Interne și Directoratul Basarabean, încep publicarea rezultatelor obținute din această parte a țării. Regret că din provinciile românești, foste alipite la fostul imperiu Austro-Ungar, nu am primit până acum nici un răspuns; cred însă că viitorul nu ne va lipsi să avem informațiuni și din acele locuri, după câte știm, bine reprezentate în lucrări edilitare.

Atrag atenția că răspunsurile primite au fost de cele mai multe ori foarte succinte, nu rareori neprecise, alteori neclare, rezultat așteptat de altfel, fiindcă cunoaștem pregătirea și puțința de a fi pregătite, a orașelor noastre de a furniza material statistic. Mai ales, puținul timp scurt de când noul provincii au revenit patriei mame, ne impune mai multă îngăduință în această materie, cu atât mai multă, cu cât chiar în date cu totul generale, orga-

1) Buletinul Asociației Inginerilor din România pe 1920 pag. 228.

nizații mai pregătite, nu cad de acord când se referă la nouile provincii ¹⁾). Sper totuși că puținele relațiuni ce am putut colecta asupra a 9 din cele 12 orașe și 3 târguri ale Basarabiei, asupra situației lor edilitare, vor putea servi la oarecare concluziuni generale.

Pentru acest ultim scop voiu grupa relațiunile pe categorii, iar nu pe orașe.

1. *Populația, întinderea și construcția orașelor.* — Dăm mai jos sub formă de tablou câteva cifre asupra acestor chestiuni. Cifrele nu pot fi comparabile fiindcă, se pare, că în ce privesc suprafețele, noțiunea exprimată în titlul rubricii nu a fost interpretată la fel în toate orașele. Așa de exemplu, probabii că orașele Chișinău, Cetatea Albă, Tighina, Hotin și Soroca au înglobat la suprafața orașului și moșiile comunale aflate la marginea orașului.

Unele din orașele Basarabiei, precum Cahul, Orhei, Bălți erau sub un regim special — embaticar — neadmis la noi pentru orașe întregi ²⁾).

Orașul Bălți, de exemplu, se află integral pe proprietatea Catargi-Crupenschi, care au făcut să se ridice și planul orașului și un plan de extensiune al orașului. Administrația Comunală a acestui oraș urmărește acum să scape de acest embatic, ceea ce se va realiza prin legea agrară din Basarabia.

Orașele basarabene în general nu au păduri în jurul lor (de altfel se știe că Basarabia e săracă în păduri, având numai 6,9 % din teren acoperit cu păduri, și acele mai tinere de 30 ani și mai mult în nordul provinciei). De aceea ele nu vor putea avea parcuri și locuri de agrement pentru cetățenii lor, și în acest sens le va trebui dat impuls să lucreze Administrațiile Comunale. Orașele Hotin și Soroca dela nordul Basarabiei au teren comunal împădurit (Hotin 400 desetini pădure afară din oraș, iar Soroca 150 hectare). Orașul Chișinău are un parc de 14 hectare (parcul

1) Spre exemplu în „*La Roumanie Economique*” — 1921 găsim la pag. 5 că Basarabia are o suprafață de 44.422 Km. p. cu o populație de 2.344.800 locuitori, iar orașul Chișinău are 150.000 locuitori, pe când în „*Bulet. Soc. Regale de Geografie*” pe 1919 găsim Basarabia trecută cu 44.442 Km. p. și o populație de 2.642.000 locuitori în 1918, iar orașul Chișinău (după *I. Halkin.*, acelaș buletin, pag. 217) ar avea numai 117.000 locuitori.

2) În București aproape întregul cartier „Tei” este, sau a fost până în ultimul timp, embaticar al familiei Ghica. (Moșt. Ghica-Vodă).

„Sobor“), iar Ismail are asemenea unul. Celelalte orașe nu au. În orașul Tighina (Bender) se proiectează o grădină publică.

No. de ordine	ORAȘUL	Populația	Suprafața totală	Suprafața clădită	Suprafața neclădită	Suprafața grădinilor sau parcurilor	Suprafața terenului comunal	Observații
1	Chișinău	115.000	4770 ha. +3053 ha. (moșia comunei)	800 ha.	—	16 ha.	3053 (moșia Râșcanovca)	150 000 locuitori (după „La Roumanie Economique“)
2	Tighina	45.000 (1918)	6.400 ha.	310 ha.	—	3,5	—	50.000 locuitori (după „La Roumanie Econom.“)
3	Cetatea Albă	35.000	2.079 ha.	162 ha.	1917 ha.	n'are	605 ha. (2:2 se va expr. de „Casa Noastră“)	55.000 locuitori (după „La Roumanie Econom.“)
4	Ismail	—	—	—	—	un parc	—	45.000 locuitori (după „La Roumanie Econom.“)
5	Hotin	20.200	3.447 desetini	860 deset.	2186 deset.	3 deset. grădină	1950 des. moșie și 400 desetini pădure	35 000 locuitori (după „La R. Econ.“)
6	Soroca	20.000	2000 ha.	230 ha.	1500 ha.	1,5 ha. grădină	150 ha. pădure și restul de teren	35.000 locuitori (după „La R. Econ.“)
7	Bălți	19.200 (1920)	854 ha.	774 ha.	78 ha.	32 ha. piețe și 4 ha. grădină	n'are	40.000 locuitori (după „La R. Econ.“)
8	Orhei	18.300	380 deset.	290 deset.	90 deset.	20 arii	n'are	—
9	Cahul	13.000	350 ha.	300 ha.	50 ha.	2 ha.	n'are	—

Mai toate orașele basarabene nu au, propriu zis, un plan de sistematizare. Am spus mai sus că orașul Bălți are unul de extensiune (din 1913) care însă nu se urmărește și nu e nici complet. Asemenea și orașul Chișinău are unul dela 1834, care se urmărește, dar se simte nevoia de a fi revizuit. Acest oraș avea și un plan de extensiune pe moșia orașului „Râșcanovca“ plan ce va fi părăsit, de oarece moșia se expropriază de către Instituția agrară basarabeană, „Casa Noastră“. Credem că această

măsură de expropriere a moșilor orașelor este greșită, dacă se aplică fără a ține seamă și de nevoile de extindere a orașelor. În legea agrară a vechiului regat era intenția să se prevadă oarecare măsuri în acest sens, nu știm însă dacă s'a reușit a se prevedea în adevăr ceva.

Orașele care au fost sub regimul embaticar, vor trebui să ducă o politică pronunțată pentru a cumpăra pe viitor terenuri la marginea orașelor.

Mai adăogăm că orașul Chișinău pe lângă parcul „Sobor“ de 14 hectare, mai are o grădină de 1 hectar, o grădină de copii de 2000 m. p., un velodrom de 1 hectar și 13 diferite piețe, iar Tighina 2 grădini publice.

Dăm aci și două scheme de planuri din care se vede felul cum sunt dezvoltate orașele Tighina și Cetatea Albă. Pe când orașul Tighina e dezvoltat în formă de joc de șah cu străzi paralele și perpendiculare față de Nistru, cu piețe dreptunghiulare; orașul Cetatea Albă se dezvoltă în o formă mai rațională în jurul nucleului format de vechea Cetate Albă pe malurile limanului Nistrului care favorizează o dezvoltare radialo-inelară.

2. *Planurile orașelor.* Din cele nouă orașe basarabene date în tabelul de mai sus, toate au planuri de situație, nici unul însă un adevărat plan cadastral.

Orașul Chișinău are, după cum am arătat, plan destul de vechi (1843) și altul dela 1890 fără curbe de nivel și fără proprietățile particulare.

Orașul Cetatea Albă are unul încă din 1841, iar altul mai nou, pe care sunt trecute și proprietățile particulare, plan care s'a complectat în 1919.

Orașul Cahul are planul din 1882, pe care sunt trecute și proprietățile particulare, dar care are nevoie de a fi revizuit. Orașele Soroca și Hotin au planuri ridicate pe la 1886 și 1887 și care au nevoie a fi puse la zi; acele planuri nu sunt cadastrale. Orașul Orhei are un plan dela 1895 care nu mai corespunde cu situația, iar Tighina unul dela 1911, prezentându-se numai aliniamentele străzilor. Cât privește orașul Bălți, planul orașului ridicat în 1913 s'ar afla la proprietarii Catargi și Cru-penschi, iar comuna nu are nici unul!

În rezumat dar, planurile orașelor basarabene trebuiesc refăcute, românizate și reproduse în multe exemplare (iar nu numai câte unul pentru Primării, cum este cazul acum), cu atât mai

mult, cu cât unele din aceste orașe chiar semnaleză nevoia de a-și reface planurile.

3. *Locuințele și regulamentele de construcție.* Cu referire la situația clădirilor putem rezuma că aproape în toate orașele Basarabiei se simte nevoia de noi locuințe, că după război aproape nu s'a mai construit nimic, găsindu-se construcția prea scumpă, deși chiriile în mai toate orașele s'au scumpit foarte mult, cu tot decretul-lege. După răspunsurile primite putem deduce că cele mai scumpe chirii sunt în Chișinău și Cetatea Albă, mai efline la Cahul, Hotin, Soroca, Bălți, cum era și natural, aceste fiind orașe mai puțin populate.

În orașele basarabene nu se aplică măsurile coercitive asupra caselor insalubre, ceace de fapt actualmente se întâmplă și la București. Totuși în Orhei sunt 300 case insalubre.

Majoritatea covârșitoare a caselor din orașele Basarabiei sunt de o familie, separate și numai cu partere. În Bălți aproape toate casele au 2 caturi, iar în Chișinău sunt preferite casele cu locuințe colective.

În mai toate orașele există regulamente de construcții încă din timpul guvernării rusești, iar orașul Chișinău are unul mai nou, din 1914.

Dăm mai jos numărul aproximativ de locuințe din fiecare oraș :

Chișinău	7900	Tighina	1500
Bălți	3240	Soroca	1750
Cetatea Albă	1950	Orhei	1450
Hotin	3000 (?)	Cahul	1200

4. *Căile de comunicație și mijloace de transport.* În Basarabia sunt în genere insuficiente și se resimt în orașe în deosebi. Majoritatea administrațiilor orașelor recunosc că nu pot progresa economicște din cauza acestor lipsuri. Numai orașele Bălți, Chișinău, Bender (Tighina), Cetatea Albă, Bolgrad și Reni profită de calea ferată. Hotinul, Soroca, Tighina, Cetatea Albă profită de Nistru, iar orașul Ismail de Dunăre, acest ultim oraș punând mari speranțe și pe o curândă construcție a unei linii ferate care să-l deservască.

Străzile interloare orașelor sunt pavate în general cu platră de granit adusă din Podolia (înainte de război) sau din carierele comunale (Hotin și Soroca). Pavajele, în majoritatea cazurilor, s'au executat pe comptul proprietarilor, costând între 2, 5—6

ruble/m. p. Costul trottoarelor în mod constant privea pe proprietar.

Orașele mai complet pavate sunt Orhei (care are și ceva pavaj de asfalt), Cetatea Albă și Chișinău, aceste ultime două având cam 75% din stradele lor pavate. Orașele Orhei, Cetatea Albă și Tighina proiectează noi pavări, ultimele cu piatră de Dobrogea (granit) și e probabil că în viitor carierele de granit dela Turcoaia și Măcin să furnizeze multă piatră orașelor din sudul Basarabiei.

Plantațiile din lungul străzilor privesc în general pe proprietarii riverani, care le sădesc și întrețin, ceea ce nu e cazul în orașele din vechiul regat, unde acest serviciu e comunal.

Ca mijloace speciale de transporturi interioare, numai orașele Cetatea Albă și Chișinău au tramvae. Cel din Cetatea Albă însă nu mai funcționează din 1915, iar cel din Chișinău a costat 4 $\frac{1}{2}$ milioane ruble și are o rețea de 14 klm.

Dăm mai jos lungimile străzilor pe orașe:

Chișinău	91 Km.	Tighina	34 Km.
Hotin	50 „	Soroca	13 „
Cetatea Albă	36 „	Orhei	10 „
Cahul	33 „	Bălți	30 „

5. *Viața industrială și culturală.* După cum am spus, cele mai multe orașe basarabene nu recunosc un progres economic fiindcă le lipsesc mijloacele de transport. Totuși observăm în multe orașe un început industrial, precum: în Orhei o fabrică de tutun, una de ulei și alta de tăbăcărie; în Cahul două mori cu aburi; în Cetatea Albă două mori, o fabrică de săpunuri; în Tighina două de ulei, una de bere, cinci mori. În orașul Bălți pare că industria e cea mai dezvoltată: cinci mori, 14 fabrici de ulei, șapte de săpun, una de spirt, două de bere, două turnătorii, una de mobilă, una de pielărie, una de tuburi. Pentru orașul Chișinău ne lipsesc datele.

Observăm asemenea o viață intelectuală pronunțată, căci în fiecare oraș se află cel puțin 2 licee (unul de băieți și altul de fete); în Orhei 3 licee, în Cetatea Albă 4 licee. Asemenea în fiecare oraș este cel puțin o școală publică (particulară sau comunală); în orice caz școala evreiască nu lipsește. În Cetatea Albă, Tighina, Chișinău, mai există și muzee.

6. *Alimentarea cu apă.* Toate orașele basarabene au alimentări cu apă relativ rudimentare, deci insuficiente. Nici un oraș

nu filtrează apa; nici unul nu o distribuie cu comptorul la domiciliu. Din acest punct de vedere deci inginerii noștri pot avea o importantă activitate în aceste orașe.

Orașul Hotin se alimentează cu apă de puțuri, fântâni obișnuite sau direct din Nistru. Nu are nici un proiect de alimentare cu apă.

Orașul Soroca are un început de alimentare cu apă din o fântână arteziană(?) de unde apa se pompează cu o pompă acționată de 2 cai în un rezervor de ciment de 10 m. c. Instalația aceasta a fost făcută în 1915 și a costat 10.000 de ruble. Populația cumpără apa dela punctul rezervorului cu 50 copeici sacaua de 40 vedre, care se vinde în oraș cu 3 ruble. Populația mai ia apă și din puțuri. Înainte de război se făcuse un proiect de alimentare cu apă a cărei execuție ar fi costat peste 95.000 ruble.

În Orhei se ia apa din puțuri și se simte nevoia unei alimentări cu apă. Proiect nu există.

În Cahul apa se ia tot din puțuri (fântâni) și se proiectează a se alimenta orașul cu apă din o sursă din apropierea orașului, numită „Frumoasa“. Ar fi bine a se examina acel proiect din nou.

La Ismail apa se ia din Dunăre (cam 600 m. c. pe zi) și se decantează în bazine, de unde se pompează în un castel de apă de 120 m. c. capacitate. Filtrare nu se face.

Orașul Cetatea Albă se alimentează cu apă din puțuri sau din limanul Nistrului cu sacaua, care costă 15 lei.

Orașul Tighina a avut un proiect de alimentare cu apă care nu s'a executat complet, așa că acum ia apă fie din puțuri, fie din Nistru (încă din 1884) de unde se pompează cu 2 pompe Worthington (una de 32 și alta de 16 cai) în 2 rezervoare de beton armat a 125 m. c.

Se consumă 750—1500 m. c. pe zi. Instalația este așa de defectoasă, încât trebuie cam de două ori pe an, când se curăță căldările cu aburi, ce mișcă pompele (ceea ce durează cam o săptămână), populația nu mai e alimentată cu apă și se recurge la instalația de alimentare a stațiunii de cale ferată, care dă apă la aceste epoci și comunei de două ori pe zi.

Acest sistem face ca populația să fie nemulțumită. Se proiectează a se acționa pompele în mod electric și a se trage conducte de apă prin case. Se simte nevoia de filtre.

Orașul Bălți are din 1919 o fântână arteziană(?) dela care

se pompează apa cu pompa de 16 cai în un rezervor de 20 m. c. de unde se cumpără apa de populație. Mai sunt și puțuri în oraș și alte fântâni care au costat în trecut 29.000 ruble. Nu există proiect, dar orașul mai are nevoie și de alte fântâni.

Numai orașul Chișinău are o instalație ceva mai completă, din 1892, care a costat 430.000 ruble. Apa este de izvor (?) pompată prin 2 pompe Worthington de 24 și 26 cai și alte 2 electrice de câte 80 cai în 2 rezervoare a 1200 m. c. făcute din cărămidă, de unde se distribuie prin o rețea de conducte în oraș. Apa se vinde cu 3¹/₂ lei suta de vedre la 2050 abonați.

Instalația e insuficientă și se simte în mod periodic lipsa de apă. Apa e cam dură. Se proiectează acum mărirea instalației.

7. *Canalizarea (égouri) și iluminatul.* Nici un oraș din Basarabia nu are o canalizare (o rețea de égouri completă). Numai în Tighina există pe două strade canale de scurgere, numai a apei de ploae în Nistru, canale ce au costat 180 000 ruble. În Chișinău există asemenea două canale, unul a costat 20.000 ruble și altul 124.000 ruble, ambele deversând apele prin gravitație în râul Bicul. Celelalte orașe nu au nici un fel de canal și nici proiecte de canalizare. Din tabelul de populație și datele până aci arătate asupra orașelor, rezultă că în Basarabia sunt 4—5 orașe care ar avea nevoie de o rețea completă de canalizare și ar putea suporta costul după cum vom vedea la situația financiară a orașelor.

Cât privește iluminatul public, tragem concluzia că și orașele Basarabiei au o mare predilecție pentru iluminatul cu electricitate și anume, bazat pe principiul concesionării iluminatului la diferiți concesionari ruși.

Numai Cahul e luminat cu 35 felinare cu petrol și Hotinul (200 felinare) acest ultim oraș însă a hotărât în 1920 să-și facă proiectul de a fi luminat cu electricitate.

Orașul Soroca a concesionat în 1919 iluminatul electric pe 7 ani, concesionarul instalând 26 felinare cu becuri.

Orașul Orhei e luminat din 1919 cu electricitate și parte cu petrol. Orașul Ismail tot cu electricitate, furnizată prin intermediul unor motoare Diesel, instalația costând 350.000 ruble. Cetatea Albă e luminat cu electricitate din 1914 și parte cu petrol. Acolo se vinde electricitatea cu 8 lei K. W. — oră.

În Tighina există iluminatul electric din 1915, procurat prin energia a două motoare Diesel, unul de 85 cai și altul de 200 cai-

Luminatul e concesionat pe 25 ani cu prețul de 90 ruble anual de felinar a 400 lumânări zecimale. Există 900 abonați. Comuna a făcut proces concesionarului spre a trece luminatul în regie.

La Bălți există asemenea o concesiune pentru luminatul electric care a instalat 16 felinare a 200 lumânări zecimale. Comuna însă cercetează și ea modalitatea a trece luminatul în regie.

În Chișinău există luminatul electric din 1908 prin o uzină comună cu 3 motoare Diesel. S'au instalat 124 felinare a 600 lumânări zecimale pe străzile scurte. Instalația a costat 306.000 ruble. Curentul se vinde cu 3—7 lei K. W. — oră la particulari.

8. *Serviciul de salubritate, sisteme de încălzit.* — În mai toate orașele basarabene curățitul străzilor și curților cad în sarcina proprietarilor, care ridică gunoii în genere cu căruțele particulare și-l transportă la depozite afară din oraș. Depozitele se ard sau nu, din când în când. La Hotin însă străzile sunt curățite de Comună, fără a supune la taxe pe proprietari, cheltuind cu aceasta 10.000 ruble pe an. La fel în Orhei și Tighina.

Numai în Chișinău e un sistem mixt: pe străzile principale și bulevarde, curăță Comuna, iar pe celelalte, particularii.

În ce privește încălzitul public și particular, se face cu lemne, care în Basarabia sunt scumpe și formează obiect de plângere pentru locuitori. La Bălți și Cahul, afară de lemne se întrebunțează și stuful sau turte de floarea soarelui. Încălzitul central e puțin răspândit; la tribunalul din Tighina și la 8—10 clădiri din Chișinău.

9. *Serviciile tehnice și sanitare, statistica.* — Orașele Basarabiei în genere nu au servicii tehnice și de aceea ar trebui organizat ca serviciile tehnice județene să fie și ale orașelor respective. La Soroca și Cetatea Albă există un tehnician, iar la Orhei unul de curier. Numai la Tighina și Chișinău există câte un mic serviciu tehnic. Cu serviciile sanitare se cheltuiește în general sume mai importante decât cu cele tehnice.

Statistici nu au orașele basarabene. Numai Tighina are un început slab de statistică. Din această cauză datele aci culese nu sunt nici complete, nici prea sigure, după cum am spus de la început.

10. *Situația financiară.* — Dăm mai jos un tabel de bugetele de venituri, cheltueli și datorii ale orașelor Basarabiei, din care se vede că față de deprecierea monetei și sporirea taxelor ce se urmărește de toate administrațiile comunale, datoriile au

rămas foarte reduse, așa că toate orașele ar avea puțința să contracteze noi împrumuturi spre a face lucrări de interes obșteșc.

Este de remarcat faptul că orașul Tighina caută a pune taxe pe mărfurile ce intră și iese din gară spre a-și creia venituri pe motiv că mărfurile uzează de drumurile orașului. În adevăr, acolo se urmărește acum — cum am arătat — un program mai mare de pavaje cu granit pe străzi.

ORAȘUL	VENITURI lei	CHELTUELI lei	DATORII lei
Chișinău	16.000.000	14.000.000	17.000.000
Cetatea Albă	3.700.000	1.700.000	—
Tighina	1.200.000 ruble	1.240.000 ruble	850.000 ruble
Ismail	2.000.000	2.000.000	600.000
Bălți	600.000	600.000	80.000
Soroca	800.000	840.000	123.000
Orhei	650.000	656.000	164.000
Hotin	530 000 ruble	950 000 ruble	(?)
Cahul	375.000	558.000	53.000

În situația turbure actuală este greu desigur ca aceste orașe să poată găsi credite pentru lucrări în altă parte decât la cetățenii lor.

Ministerul de Interne însă, care a înființat de curând o Direcție Generală Tehnică-Edilitară, va trebui, cred, să institue turneuri de inspecții tehnice prin aceste orașe, spre a le cerceta nevoile și da directive de lucrări pentru ca orașele Basarabiei să progreseze cât mai repede și să-și îndeplinească rolul lor de civilizator și propagator de cultură proprie românească, prin forțele tehnice românești.



PLANUL ORAȘULUI

TIGHINA

PLANUL ORAȘULUI
CETATEA ALBA

