

DEZVOLTAREA EDILITAR-URBANISTICA A ORAȘULUI BUCUREȘTI LA SFÎRȘITUL SEC. AL XIX-LEA

de ȘTEFAN IONESCU

Dacă pe plan politic războiul pentru cucerirea independenței României a constituit un eveniment de mare însemnătate istorică prin aceea că poporul român a mai făcut un pas înainte pe calea libertății lui naționale, pe plan economic, războiul din 1877—1878 a determinat mărirea pieții interne și, ca o consecință, a impus un ritm mai susținut de dezvoltare a industriei și deci a orașelor. Pe de altă parte, acest război a creat condițiile obiective, imperative, care au dus la formarea și la afirmarea proletariatului ca o clasă pentru sine.

În acest cadru de evoluție istorică a României, capitala ei, orașul București, fiind cel mai mare centru urban din țară și avînd cea mai puternică industrie, a cunoscut o dezvoltare continuă în toate domeniile.

În procesul apariției industriei mecanizate, în a doua jumătate a sec. XIX-lea, se constată o distribuie inegală a centrelor ei. Numai în București se aflau aproape jumătate din numărul întreprinderilor industriale din toată țara. Ca o urmare a dezvoltării industriei, ca o urmare a trecerii de la manufactură la fabrica mecanizată-proces care a caracterizat revoluția industrială — orașul București s-a dezvoltat continuu avînd în vedere și procesul general al evoluției capitalismului. Însă, în același timp, orașul București a crescut neînterupt și din cauza caracterului centralizat al statului român care își avea concentrată viața politică și administrativă în capitala țării, București.

Astfel, la sfîrșitul sec. al XIX-lea, au existat factori obiectivi care au impus atît o creștere a potențialului industrial al orașului, cît și o organizare modernă a lui. Concomitent, se constată, de asemenea, și o pronunțată creștere a populației. Dacă în timpul Unirii (1859), orașul București avea 122.000 de locuitori, iar în 1866 număra peste 162.000 locuitori, în anul 1878 avea 177.646 locuitori, în anul 1891, 203.375 locuitori, pentru ca în anul 1899 să ajungă la 282.071 locuitori!¹ Sensibila creștere demografică a fost însă determinată și de consecințele re-

¹ *Anuarul statistic al Municipiului București*, 1931—1936, p. 12—15.

formeii agrare din 1864. Eliberînd braţele de muncă, ca urmare a desfiinţării iobăgiei, mulţi dintre iobagii de altădată s-au îndreptat spre centrele industriale şi, în primul rînd, spre Bucureşti, unde s-au calificat ca muncitori în întreprinderile şi fabricile bucureştene.

La sfîrşitul sec. al XIX-lea, proletariatul organizat în cercuri, în cluburi şi, apoi, din 1893, în partid, nu avea în exclusivitate, o extracţie citadină ci, în mare măsură, una rurală.

În ceea ce priveşte industria bucureşteană, se remarcă faptul că nu a existat o linie ascendentă, neîntreruptă, în dezvoltarea ei. Au existat sinuozităţi care, totuşi, nu au împiedicat ci, cel mult, au întîrziat procesul de afirmare a industriei naţionale. Abia după 1897, adică după votarea legii de protecţie a industriei naţionale, întreprinderile industriale bucureştene sînt într-un flux continuu. Ele încep să ia fiinţă încă din 1864, în urma reformei agrare care le-a pus la dispoziţie braţe de muncă; însă ritmul de dezvoltare al industriei bucureştene a fost încetinit din 1875, ca urmare a convenţiei comerciale încheiată de statul român cu Austro-Ungaria. Această convenţie a însemnat, politic, desigur, un succes, pentru că se recunoştea statului român dreptul de a trata şi semna asemenea convenţii; însă, economic, ea a impus o subordonare a pieţii româneşti faţă de piaţa austro-ungară. Piaţa românească a fost asaltată de mărfurile austriece, ceea ce a atras ruina pentru mulţi meşteşugari şi a frînat ritmul de dezvoltare industrială. Această convenţie era numai în avantajul moşierimii care avea unde-şi desface grînele. Însă, în anul 1885, convenţia cu Austria a fost denunţată, iar în 1886 au fost încheiate alte convenţii avantajoase statului român, cu Franţa, Rusia, Elveţia etc. Un an mai tîrziu, în 1887, apare legea de protejare a industriei naţionale. Astfel, în Bucureşti, sînt înfiinţate fabrici noi. În 1893 erau în capitala ţării 115 întreprinderi industriale, din care 102 beneficiau de legea pentru protecţia industriei, iar după cîţiva ani, în 1902, erau în Bucureşti 178 întreprinderi !

Un factor care a contribuit la modernizarea oraşului în condiţiile create de dezvoltarea capitalismului, a fost legea comunală din 1864, întocmită de Mihail Kogălniceanu. Organizarea administrativă a oraşelor şi satelor, adaptată la noua situaţie, a constituit, desigur, un progres faţă de organizarea administraţiei locale în perioada Regulamentului organic. Dar legea comună din 1864, mereu amendată, în sensul diminuării autonomiei oraşelor şi satelor, prin legea comunală din 1874, a lui Lascăr Catargiu, şi prin legea comunală din 1894, a servit, în deosebi, intereselor burgheziei şi moşierimii. Prin această lege, oraşele şi satele obţinînd personalitate juridică, au căpătat şi o oarecare autonomie, iar alegerile comunale au permis burgheziei să-şi aleagă reprezentanţii ei în consiliile comunale. În schimb, masele largi ale oamenilor muncii nu-şi puteau alege reprezentanţii lor direcţi.

Însă şi această parţială autonomie fiind circumscrisă treptat, prin cele două legi din 1874 şi 1894, s-a ajuns la situaţia ca confirmarea consiliului comunal din sinul căruia era ales şi primarul, să fie un atribut al regelui, exercitat prin decret regal. Ceva mai mult, prin aceste legi primarul nu era ales după criterii exclusiv profesionale ci după criterii



Lucrări de întreținere a pavajului Căii Victoriei (1888).

politice și interese de club. De aici, pe de o parte, numărul mare al primarilor — între anii 1866—1906 au fost în București 23 primari — iar pe de alta, lipsa de stabilitate în administrarea complexă a orașului², ceea ce trădează lipsa de interes a regimului burghezo-moșieresc față de problemele administrației locale, ele reducându-se mai mult la modernizarea centrului orașului locuit, îndeosebi, de clasele dominante. Așa se explică de ce abia la sfârșitul sec. al XIX-lea — între anii 1895—1899 — a fost ridicat, la cererea primăriei, primul plan topografic al Capitalei de către Marele Stat Major al Armatei³.

Pînă în anul 1895 orașul nu a avut marginile delimitate, oricine putea să construiască unde voia, dincolo de limitele propriu zise. O tentativă similară se mai făcuse în timpul perioadei regulamentare. În 1832, intrucît „întinderea orașului București fiind mult mai mare decît numărul populației“, se hotărăște prin Regulamentul organic că „de acum înainte va fi poprit fiecăruia de a face orice zidire sau clădire afară din cuprinsul cel de acum a orașului, ale cărui semne sînt cele

² Timp de 40 de ani, numai un primar, C. F. Robescu — a administrat orașul 5 ani și 4 luni, însă în două reprize (1896—1899); 1902—1904). (Fr. Damé, *Bucarest în 1906*, București, 1907, p. 167—174).

³ *Marele dicționar geografic al României*, București, 1898, I, p. 688.

următoare..."⁴. Însă, după abrogarea Regulamentului organic orașul a continuat să se extindă, necontrolat, dincolo de hotarele lui⁵.

Spiritul politicianist care a dominat conducerea municipalității bucureștene în tot timpul regimului burghezo-moșieresc, se constată încă de la sfârșitul sec. al XIX-lea. Consiliul comunal era dominat de preocupări și interese politice, de club, și mai puțin de interesele gospodărești și tehnice privind administrația unui mare oraș. În ședințele consiliului comunal care se întrunea foarte des, erau discutate și probleme politice nu numai cele edilitare și urbanistice. Iar când consiliul comunal își schimba culoarea politică, din liberal în conservator sau invers, era aspru criticată vechea administrație din nesfârșite patimi politice.

Nu se poate contesta totuși, că în ultimele decenii ale secolului trecut s-a făcut foarte mult pentru edilitatea și urbanistica orașului cum, de altfel vom vedea ; dar nu este mai puțin adevărat că s-a făcut, îndeosebi, cu bani de împrumut, obținuți în condiții oneroase la bănci străine.

Două au fost mijloacele prin care primăria Capitalei își procura veniturile : impozitele și împrumuturile străine.

Prin legea din 1864 se prevedeau zecimale adiționale asupra unor impozite directe. Astfel, în 1871, pe baza legii taxelor și contribuțiilor comunale, s-a ajuns la sporirea impozitelor care loveau, în primul rînd, populația nevoiașă a Capitalei. Accizele, de exemplu, se aplicau, îndeosebi, asupra obiectelor de larg consum : petrol, chibrituri, lumînări, zahăr, orez, etc. Încasarea lor însă nu se făcea direct de organele comunale ci de către o asociație capitalistă care vărsa primăriei o sumă forfetară ce era, bineînțeles, inferioară venitului real produs din încasarea accizelor. Cum cheltuielile primăriei creșteau din ce în ce mai mult, în 1893, printr-o lege specială, a fost sporit numărul obiectelor impozabile de la 67 la 132.

Marile realizări ale primăriei au fost finanțate prin împrumuturi străine. În afară de contractarea împrumutului din 1864, de 5 milioane de lei de la firmele Debré et Fils din Paris și Stiebel et comp. din Londra, primăria orașului a mai contractat alte și numeroase împrumuturi, astfel : în 1875 a fost încheiat un împrumut de 8 milioane lei pentru plata datoriilor contractate pentru diferite lucrări edilitare ; în 1878 consiliul comunal hotărăște începerea unor importante lucrări edilitare, repararea de străzi, pavaje, construirea unui abator și a unor hale, introducerea iluminatului electric, rectificarea cursului Dimboviței etc. Pentru toate aceste lucrări trebuiau bani, bani mulți. Se fac împru-

⁴ *Ibidem*, p. 688.

⁵ În timpul regimului turco-fanariot sînt cunoscute mai multe încercări de delimitare a marginilor orașului, pentru a se evita extinderea lui necontrolată. Printre acestea, una este datorată lui Al. Ipsilanti (1774—1782), care în 1778 a poruncit să fie puse cruci la hotarele orașului, pentru a nu se mai construi dincolo de ele ; alta aparține lui Constantin Hangerli (1798—1799) care, printr-un pitac din 21 februarie 1798, a poruncit autorităților de drept „să întocmească gardurile din jurul Bucureștilor“ ca la 12 mai același an, marele vornic al obștirilor să primească aprobarea domnească de a revizui hotarele Bucureștilor ca să „nu se mai poată întinde orașul“.



Aspect din Piața Sf. Gheorghe Nou, la sfîrșitul secolului trecut.

muturi : primul în 1881, în valoare de aproape 18 milioane lei. Însă, fiind epuizat, în 1883 a fost contractat un nou împrumut în valoare de 13 200 000 lei cu dobîndă de 5% pe an amortizabilă în 40 de ani. Împrumutul urma să fie folosit pentru convertirea altor împrumuturi mai vechi, precum și pentru stingerea datoriei flotante a primăriei. În 1884 se face un alt împrumut tot la capitaliștii străini, în valoare de 16 000 000 lei. Din el, se rezerva 1,5 milioane pentru construirea de școli. Dobînda la aceste împrumuturi era de 5% pe an, iar amortizarea urma să se facă în 40 ani. Împrumutul era garantat tot cu veniturile provenite din accize. Un nou împrumut extern în valoare de 11.678 000 lei, este contractat în anul 1888 cu dobînda de 4 1/2 pe an. În anul 1890, alt împrumut de 14 000 000 lei apasă pe umerii contribuabililor bucureșteni ; în 1892 un altul de 3 200 000 lei ; în 1893, unul de 750 000 lei, iar în 1894 unul de 5 000 000 și altul de 750 000 lei. Pînă la sfîrșitul secolului, primăria a mai făcut două împrumuturi la un grup de bănci germane avînd ca mijlocitoare banca Marmorosch Blank ⁶.

⁶ Milan Popovici, *Aspecte din istoria finanțelor orașului București*, București, 1960, p. 81.

Primul împrumut în valoare de 32 500 000 lei din anul 1895 era încheiat pe termen de 50 de ani și urma să fie folosit pentru lucrări de canalizare și apă, hale și piețe, pavae și alte lucrări edilitare ; iar celălalt împrumut din 1898, în valoare de 28 650 000 lei, era contractat pe termen de 40 de ani și a fost folosit îndeosebi pentru convertirea și stingerea unor împrumuturi vechi.

Din cauza caracterului oneros al acestor împrumuturi, care au creat primăriei o situație financiară grea, a fost înființat de către stat, în 1900, Creditul județean și comunal, avînd ca scop procurarea mijloacelor bănești necesare administrației locale, pentru a fi evitate împrumuturile de la capitaliști străini.

Este incontestabil că aceste împrumuturi au făcut posibilă efectuarea multor lucrări edilitare de cea mai mare importanță pentru modernizarea orașului. Dar nu este mai puțin adevărat, condițiile în care au fost încheiate fiind de-a dreptul cămătărești au ruinat finanțele comunale și au grefat bugetul fiecărui contribuabil. Nu vom face analiza amănunțită a condițiilor în care au fost încheiate aceste împrumuturi ; dar nu ne vom reține de a ilustra unele din ele. Astfel, împrumutul de 32 500 000 lei din 1895, a fost emis la cursul de 92%, adică pentru fiecare obligație de 1 000 lei primăria primea numai 920 lei. Aceasta, în afară de cheltuielile de emisiune, comisioane etc. Sumele restituite depășeau cu mult nu numai sumele efectiv primite, dar chiar și valoarea nominală a împrumuturilor. Dobînzile, în totalitatea lor depășeau cu mult valoarea integrală a împrumuturilor ⁷.

Capitaliștii nu se mulțumeau numai cu aceste cîștiguri, ei făceau, în același timp, și speculații la bursă. Împrumuturile erau, în fond, impozite amîinate „polițe asupra viitorului” ⁸. Ele au dus la creșterea sarcinilor fiscale ale contribuabililor. Aceste sarcini au însemnat 40 de lei de cap de locuitor, în 1881 ; 44 lei în 1888 ; 46 lei în 1890 și aproape 50 lei în anul 1896. Deci, în 15 ani sarcina fiscală a fiecărui bucureștean a crescut cu 25%. În condițiile în care muncitorii trăiau „cu un franc sau doi pe zi” ⁹, se înțelege cît de apăsătoare erau sarcinile fiscale și în ce măsură ele determinau radicalizarea celor mulți, oameni ai muncii.

Sarcinile fiscale erau însă agravate prin impozitele indirecte care acopereau aproape 60% din totalul veniturilor Capitalei. Aceste impozite au crescut în mod simțitor în ultimii ani ai secolului trecut. Ele loveau în primul rînd tot în cei mulți, în oamenii muncii“... Impunerea indirectă, scrie Lenin, căzînd pe obiectele de consum ale maselor, constituie o nedreptate dintre cele mai mari. Tot greul ei cade pe umerii sărăcimii, creînd un privilegiu pentru cei bogați. Cu cît omul este mai sărac, cu atît partea din venitul său pe care o dă statului sub formă de impozite indirecte, este mai mare. Masa celor neavuți și săraci repre-

⁷ *Anuarul statistic al Municipiului București*, 1934—1936, p. 428—429.

⁸ K. Marx, Fr. Enghels — *Opere alese*, VI, București, ed. II, 1955 p. 347.

⁹ *Ziarul Dezrobirea*, din 12 decembrie 1887.

zintă 9/10 din întreaga populație ; consumă 9/10 din totalul produselor impuse și plătește 9/10 din întreaga sumă a impozitelor indirecte..."⁴⁰.

Aceste impozite și, în general, fiscalitatea, contribuiau la scumpirea vieții și la scăderea nivelului de viață al oamenilor muncii.



Toate aceste critici deși întemeiate, trebuie, totuși, amendate, avîndu-se în vedere faptul că, mai ales după războiul pentru cucerirea independenței, orașul București trebuia să fie modernizat și înzestrat cu echipament edilitar cît mai complet, fiind capitala unei țări în plin avînt economic și politic. Bineînțeles, ținînd seama de mentalitatea politicianistă a edililor liberali sau conservatori, nu putea fi vorba de modernizarea orașului pe toată suprafața lui, ci numai a centrului care concentra în afară de instituțiile statale de bază și casele celor mai de seamă reprezentanți ai claselor dominante. „Praful și noroiul ne înecă, scrie un contemporan, apa ne otrăvește, canalul din str. Mogoșoaiei a devenit o cauză de gravă infecție și de boală, iar Dîmbovița se strîmtează și se astupă din zi în zi, făcîndu-și de ris de lucrările de îndreptare în amonte și avale. Primăria a impus pe locuitori cu dări mai presus de puterile lor, fără a putea aduce un strop de apă curată. Acum toată speranța este în împrumuturi și în bugetul statului să-i vie în ajutor..."⁴¹.

Problemele edilitar-urbanistice pe care le ridică un oraș întins pe o suprafață de 5 000 hectare, cu o populație de 282.071 locuitori, cîți avea capitala României în 1899, sînt numeroase și complexe, mai ales cînd este vorba de transformarea lui radicală.

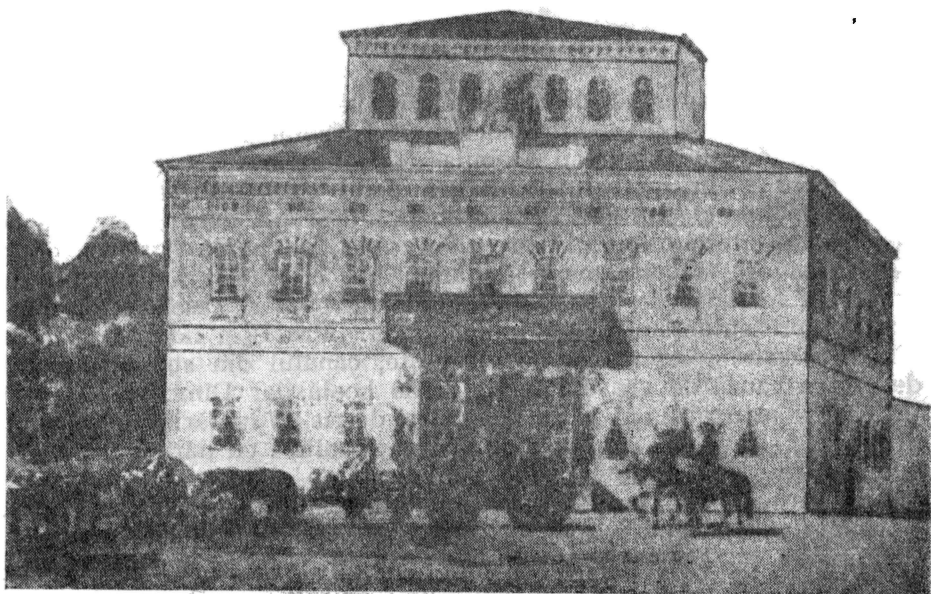
Condițiile istorice grele în care a trăit poporul român, mai ales în prima jumătate a sec. XIX, au creat o situație dificilă și pentru orașele țării. Abia după Unirea Principatelor cînd se intră într-o perioadă istorică în general liniștită, s-a putut trece, o dată cu organizarea modernă a statului și la aceea a orașelor țării.

Fără canalizare, cu Dîmbovița care ieșea din matcă în fiecare primăvară, fără apă curentă, fără lumină electrică, fără pavae moderne, orașul București tindea să-și continue și după 1859 existența pe care o dusesse cu un secol în urmă, în orînduirea feudală. Din această cauză, edilii bucureșteni au fost confrunțați cu grave și numeroase probleme edilitare, mai ales după 1878, cînd, intrînd în circuitul vieții politice și culturale a Europei, trebuia să dăm o față europeană și celui dintîi oraș al țării : București.

Problema canalizării și rectificării cursului Dîmboviței a fost cea dintîi și mai însemnată preocupare a Consiliului comunal. În ședința de la 27 octombrie 1877, consiliul comunal a hotărît să se treacă la executarea acestei importante lucrări edilitare, completată și cu aceea a canalizării orașului, cu bani obținuți pe calea unui împrumut străin.

⁴⁰ V. I. Lenin, *Opere*, V, București, 1958, p. 323.

⁴¹ Ion Ghica, *Opere*, II, București, 1956, p. 312.



Palatul de la Cotroceni, înainte de restaurare. (După o fotografie de C. Popp de Szathmary)

Lucrarea urma să fie efectuată în 4 ani.¹² În adevăr, lucrarea a fost executată, pe baza planurilor întocmite de arh. Gr. Cerchez, de către antreprenorul francez A. Boisquerin. Lucrările propriu-zise au început la 21 noiembrie 1880 și au durat, într-o primă fază, pînă în anul 1883¹³.

Cu acest prilej a fost săpată albia Dîmboviței de la Grozăvești pînă la Titan, pentru ca apele ei să nu mai poată inunda orașul. O dată cu canalizarea riului s-a făcut și rectificarea cursului astfel că au dispărut ostroavele și bucla pe care o făcea de la podul Mihai Vodă pînă în piața Splaiului. Tot în cadrul acestei vaste lucrări s-a făcut și taluzarea malurilor, precum și mai multe poduri. În 1889 erau 12 poduri peste Dîmbovița, din care 7 de piatră și 5 de fier.¹⁴

¹² *Monitorul comunal al primăriei Orașului București*, nr. 1, 11 ianuarie 1878, p. 480.

¹³ La 28 martie 1880, prof. D. Lallane, de la școala națională de poduri și șosele de la Paris, răspunde fostului său elev, ing. C. Aninoșanu, inspectorul general al Serviciului hidraulic al României, la o scrisoare în legătură cu cumpărarea unei drage, necesară lucrărilor de canalizare (M.I.M.B. inv. nr. 42274).

¹⁴ Între Grozăvești și Ciurel, Dîmbovița a fost canalizată, în anii 1898—1900.

Prin efectuarea acestei însemnate lucrări edilitare, s-a scris și ultimul capitol din istoria Dimboviței, atât de strâns legată de istoria propriu zisă a orașului. Canalizarea și rectificarea cursului Dimboviței, făcând imposibile inundațiile, morile de pe cursul ei fiind desființate încă din 1864 pe baza unei legi a lui M. Kogălniceanu, iar ostroavele ei pitorești dispărând în mod complet, — toate aceste transformări au făcut ca Dimbovița să nu mai aibă o istorie a ei, devenind, mai curînd, un mare canal al orașului acoperit pe o porțiune a centrului Bucureștilor în deceniul al patrulea al secolului nostru.

Problema alimentării orașului cu apă potabilă a devenit acută mai ales după efectuarea lucrărilor de canalizare a Dimboviței pentru că, în mare măsură, bucureștenii se aprovizionau cu apă de râu. Pentru soluționarea acestor probleme s-au făcut în 1882, primele filtre la Arcuda. Aici s-au construit trei bazine mari în care apele Dimboviței, filtrate prin o pînză de nisip, erau trecute în rezervorul de la Cotroceni, cu o capacitate de 40 000 m.c. și de aici erau aduse în oraș, în rețeaua de conducte și de țevi, cu ajutorul pompelor Uzinei hidraulice de la Grozăvești, terminată în anul 1890. Această primă lucrare a fost executată în anul 1887 de antreprenorul englez W. Lindley. Construirea filtrelor de la Arcuda nu a rezolvat însă problema. În București mai erau, la sfîrșitul secolului trecut, peste 1 300 de puțuri, iar sacagii, „aparii“, cum erau numiți, au continuat să care apă menajeră din Dimbovița chiar la începutul secolului al XX-lea. Ceva mai mult, sistemul de decantare a apei în nisip nu era considerat ca cel mai bun, întrucît apa mai putea fi dăunătoare sănătății publice. De aceea, această problemă a fost mereu, și pe larg dezbătută în consiliul comunal. Aprovizionarea orașului cu apă potabilă a fost rediscutată în toată complexitatea ei în ședința de la 2 martie 1892. Primarul de atunci Em. Protopopescu-Pache, a informat de consilieri că un fabricant englez, Maignen, a prezentat primăriei un filtru cu o capacitate de 25—30 000 m.c. de apă filtrată în 24 ore. Acest volum de apă acoperea toate nevoile de aprovizionare a orașului în acea vreme.¹⁵ Însă, această discuție nu a avut nici o urmare practică; trei ani mai tîrziu, în 1895, consiliul comunal continua să discute problema apei curente fiind cercetate toate soluțiile posibile. Problema era: apa potabilă să fie adusă din munți sau din izvoare subterane de la șes? Însă, cum asemenea soluții erau prea costisitoare a fost acceptată tot ideea ca filtrele de la Arcuda și Bîcu să fie refăcute.¹⁶

O altă preocupare constantă a municipalității bucureștene a fost și aceea a iluminatului. De la lumînările de seu, de la începutul sec. al XIX-lea, și pînă la introducerea curentului electric, bucureștenii au cunoscut toate sistemele de iluminat practicate în orașele europene. Cît despre iluminatul public, de la lumînările de seu care luminau podul Mogoșoaiei în timpul domniei lui Ioan Vodă Caragea (1812—1818) cu începere din anul 1816, s-a trecut la lămpi cu ulei de rapiță (în 1830 erau pe principalele artere 955 felinare) apoi la lămpi cu petrol —

¹⁵ *Monitorul comunal*, XVII, nr. 13, din 29 martie 1892, p. 823.

¹⁶ *Ibidem*, XX, nr. 31 din 29 octombrie 1895, p. 365—368.

introdus în 1856 — pentru ca, din 1871, o dată cu intrarea în funcțiune a Uzinei de gaz de la Filaret, iluminatul să se facă cu gaz. Cu petrol și ulei mineral mai erau iluminate la sfârșitul secolului doar periferiile orașului. (Uzina de gaz de la Filaret a trecut în 1880 în proprietatea societății „Compagne du gaz de Bucarest” care, apoi, a vândut-o societății franceze „Gaz et eau” pentru ca în 1883 uzina să fie cumpărată de Société générale du gaz pour la France et l'étranger“).

În 1855 străzile mai principale ale orașului erau iluminate de 3765 becuri de gaz aerian în timp ce casele particulare numărau 30 465 becuri. Ceeace, totuși, constituie un progres pentru că în 1878 iluminatul public se reducea la 1632 lămpi și felinare cu „gaz aeriform”¹⁷. Însă, peste 200 Km. din rețeaua stradală continua a fi iluminați cu petrol și ulei mineral. Erau instalate 3060 de lămpi cu petrol pe o întindere de 112 Km. stradă și 990 felinare cu ulei mineral pe 92 Km. stradă. Becul Auer a fost introdus abia în 1894.

Din anul 1896 însă au fost înlocuite 3265 lămpi cu petrol, din „zona excentrică a orașului”, cu un alt sistem nou. În acest sens primăria a încheiat un contract cuprinzând „programul și caietul de sarcini pentru iluminatul zonei excentrice a orașului”¹⁸.

Lumina electrică a fost introdusă în anul 1882, când au fost aprinse primele becuri pe podul Mogoșoaia. Uzina a fost montată pe locul unde, mai târziu, s-a construit palatul care adăpostește azi Biblioteca Centrală Universitară.¹⁹ De aici erau alimentate lămpile cu arc voltaic din grădina palatului regal, din fața Teatrului Național și din Cișmigiu. Tot în acel an, 1882, a mai fost instalată încă o centrală electrică la Atelierele Căilor Ferate de la Gara de Nord. Apoi, doi ani mai târziu, în 1884 a fost montată o altă centrală la Teatrul Național, fiindcă curentul produs de uzina Piața palatului nu era suficient. O dată începutul făcut, edilii Capitalei au perseverat pentru rezolvarea acestor probleme majore și, în sfârșit, în 1888, a fost montată la Abator cea dintâi uzină electrică a comunei. Iar între anii 1888—1892 a fost construită încă o centrală la Grozăvești, ale cărei turbine erau puse în mișcare prin căderea de la înălțime de 7 m. a apei din Dîmbovița, captată la Ciurel. Astfel, s-a putut ajunge și la iluminarea unor artere principale, mai ales din anul 1894, de când primăria a concesionat Companiei de gaz din București iluminarea orașului cu curent electric.²⁰ În adevăr, în toamna anului 1895 a fost instalată lumina electrică pe b-dul Colțea, de la Piața Romană pînă în Piața Victoriei.²¹

Din cauza întinderii orașului, primăria a avut de întâmpinat în mod permanent mari greutăți cu toate lucrările edilitare. Una din ele a fost, desigur, și aceea a arterelor de circulație, a pavajelor și canalelor și, implicit ei, aceea a transporturilor. La sfârșitul sec. al XIX-lea

¹⁷ *Ibidem*, IV, nr. 8, din 4 martie 1872, p. 1878.

¹⁸ *Monitorul comunal*, XXI, nr. 46, din 11 februarie 1896, p. 597—600.

¹⁹ Aceste terenuri au aparținut vornicului Ion Manu, care în 1879 le-a vîndut regelui Carol I.

²⁰ *Monitorul comunal*, XXI nr. 2, din 10 octombrie 1894.

²¹ *Ibidem*, XX, nr. 33, din 12 noiembrie 1895, p. 410.

erau 700 de străzi, 15 bulevarde, 18 căi, 20 șosele, 60 fundături, 10 intrări, 10 piețe, 6 pasagii. Altfel zis, în 1894, orașul avea o rețea stradală de 397 km și 875 m., din care erau canalizate doar 107 km. Construirea canalelor a început, este drept, încă din 1847, când s-au făcut două canalizări, una din strada Bazaca pînă în Dimbovița și alta, pornind din strada Doamnei, trecea prin străzile Smîrdan și Lipscani și ajungea la podul Rahovei, unde se vărsa tot în Dimbovița. Însă, ritmul lucrărilor de canalizare a fost, în general, foarte lent. În 1889, rețeaua de canale mai crescuse față de anul 1884, doar cu 2 km. ajungînd la 109 km. și 535 m.

În ultimele două decenii ale secolului trecut s-au deschis multe artere, dîndu-se orașului o înfățișare nouă. În 1890, în timpul primăriei lui Em. Protopopescu-Pache, a fost tăiat bulevardul Vest-Est care lega Cotrocenii de Piața Iancului. Întreaga arteră, ce s-a deschis dincolo de Cîșmigiu și de Calea Moșilor și Strada Traian, a fost terminată în 1895. Altfel zis, sectorul dintre Cîșmigiu și Calea Victoriei, existent deja în 1890, a fost prelungit la ambele lui capete. Tot în acel an, 1890 a fost tăiat și bulevardul azi G. Dimitrov. Iar 4 ani mai tîrziu, în 1894 în timpul primăriei lui N. Filipescu, au început lucrările pentru deschiderea celui alt bulevard, Nord-Sud, în două mari sectoare: Piața Romană — Piața Victoriei, amenajată în formă de autostradă, cum îl vedem și azi și al doilea, din Piața Mare, spre Sud, (pe unde este azi bdul G. Coșbuc.) Tot atunci, a fost inițiată și lucrarea de lărgire a bdului Colțea. Însă, pentru completa deschidere a acestui mare bulevard pe toată întinderea lui, din Piața Victoriei pînă în Piața Mare, s-a lucrat și în primele 4 decenii ale secolului al XX-lea. Alinierile finale de la Spitalul Colțea s-au făcut după anul 1930. Tot în 1894 a fost deschis și bdul Independenței, făcîndu-se astfel legătura între Cîmpul Filaret, (Parcul Libertății de mai tîrziu) și Dimbovița. Cîmpia Filaretului, memorabilă pentru istoria modernă a orașului, intrucît aici s-au întîlnit revoluționarii la 15 iunie 1848 pentru a jura pe constituție și la 6 septembrie 1848 pentru a arde Arhondologia și Regulamentul organic, cunoscută de pe atunci cu numele de Cîmpia Libertății, a început a fi transformată în parc public încă din 1895.²² Însă, abia în 1906, cu ocazia organizării expoziției, parcul a fost terminat prin împădurire, asanarea vechilor bălți, trasarea de alei, construirea de pavilioane etc.

Paralel cu aceste mari lucrări urbanistice și edilitare, se impunea spre rezolvare și problema pavajelor. Vechile poduri, podite cu birne, nu mai corespundeau vieții moderne, europene, a Bucureștilor. De altfel, încă din 1835—1836, podul Mogoșoaiei fusese pavat cu piatră de rîu, iar din 1864 începuse să se facă și trotuare. Problema ce se punea ediliilor la sfîrșitul secolului era cum să realizeze un pavaj cît mai bun. De aceea s-au făcut diverse încercări: în 1879, de exemplu, a fost experimentată pavarea străzilor principale cu granitul dobrogean (de la Turcoaia sau Iacob Deal). În anul 1880 a fost încercat atît granitul italian cît și porfirul belgian, în afară de granitul și gresia scoțiană. Ceva mai mult: în 1895 s-a practicat și sistemul pavării cu lemn. O

²² *Ibidem*, XX, nr. 8, din 21 mai 1895, p. 99.

porțiune a Căii Victoriei — de la str. Regală (azi str. 13 Decembrie) pînă în str. Episcopiei — a fost pavată cu pavele de lemn. Încercarea a fost făcută pentru că acest sistem era aplicat, pe scară întinsă, la Paris și în alte țări din Occident.²³ Fapt este că în 1888 Calea Victoriei era pavată cu pavele de lemn de la str. Episcopiei (Ateneu) pînă la cheiul Dîmboviței.²⁴

Pe bulevardele noi ca și pe vechile străzi bucureștene, au început să circule mai întîi tramvaiele cu cai apoi tramvaiele electrice, precum și nenumărate și elegante birje. În 1896 erau în București 842 birje. Către sfîrșitul secolului, vechile omnibuze și tramcare încep să devină o amintire. În 1890 mai funcționa doar un serviciu de omnibuze între Piața Victoriei și rondul al doilea de la Șosea, iar în 1894 mai erau în București doar 12 tramcare care circulau din Piața Sf. Gheorghe Nou, pe Calea Moșilor și pe Calea Șerban Vodă. În anul 1900 a fost văzut primul automobil pe străzile bucureștene, proprietate a industriașului G. Asan.

În ceea ce privește tramvaiele, ele au fost introduse în 1871. „Li-niile de fier americane“, cum li se spunea, au circulat, mai întîi, numai cu cai. Zece ani mai tîrziu, în 1881, erau mai importante trei trasee : unul pornea din bariera Mogoșoaia („Capul Podului“), circula pe Calea Victoriei, pe la Teatrul Național, trecea prin Piața Sf. Gheorghe Nou și apoi pe Calea Moșilor ; al doilea, circula pe șoseaua Bonaparte și Calea Victoriei, iar al treilea, din Piața Sf. Gheorghe Nou circula pe Calea Văcărești pînă la apele minerale, unde primăria avusese grijă să amenajeze spații verzi. Iar în 1894 a fost inaugurată prima linie de tramvai electrică — Cotroceni — Gara de Est. A fost una din primele linii de tramvai electric din Europa.

În sfîrșit, în procesul de modernizare a vieții citadine în București, trebuie să includem și introducerea rețelei telefonice în 1890. În 1898 în București erau 700 abonați la telefon !

Pe plan urbanistic, în principal arhitectura orașului, chiar dacă nu au fost rezolvate în mod integral și unitar toate problemele, totuși, au fost marcate. Corpul tehnic, inginerii și arhitecții, angajați în proiectarea caselor particulare sau a clădirilor proprietate de stat, au dovedit un deosebit talent și au depus un mare zel profesionist. Numai așa se explică faptul că în ultimele trei decenii ale secolului trecut s-a construit mult și bine. Neexistînd însă o concepție unitară privind arhitectura orașului, s-a construit în mai toate stilurile la modă în Europa occidentală, mai cu seamă de către arhitecți străini care au lucrat pentru orașul București. Nu este mai puțin adevărat că și arhitecții români, avînd o formație profesională occidentală, au manifestat influențe în opera realizată de ei. Această situație a fost însă mult ameliorată prin școala de arhitectură românească promovată cu mare strălucire de arhitectul Ion Mincu.

²³ *Ibidem*, XX, nr. 15, din 9 iulie 1895, p. 102.

²⁴ *Marele dicționar geografic al României*, I, 1899, p. 699.

Perioada cuprinsă între anii 1885—1900 a cunoscut un mare avânt în ceea ce privește construirea de case particulare sau edificii publice. De unde în 1860 erau în București doar 56 case cu două etaje, 1327 cu un etaj și 13 321 numai cu parter, în perioada amintită, 1885—1900, au fost construite 9 132 case cu un etaj, 2058 cu două etaje, 341 cu trei etaje, și 57 cu patru etaje, adică un total de 11 588 case, în afară de acelea numai cu parter, al căror număr atingea cifra de 26 256 construcții²⁵. Sînt, desigur, impresionante aceste cifre dacă avem în vedere că în 1878, la o populație de 177 646 locuitori, erau numai 20 323 case²⁶. Altfel zis, asistăm în ultimele decenii ale secolului trecut la o sensibilă sporire a numărului clădirilor cu 2—4 etaje, ceea ce contribuie la modernizarea aspectului urbanistic al orașului.

Munca depusă și talentul risipit în această perioadă — sfîrșitul secolului al XIX-lea — de către arhitecții români, cărora li s-au adăugat și arhitecții francezi Albert Galleron, Paul Gottereau și Xavier de Villacrosse, au determinat în mare măsură schimbarea feței urbanistice a unui oraș dominat pînă la mijlocul sec. al XIX-lea de construcții în stilul vechii arhitecturi românești sau de case care aminteau influențe orientale, clădirile în stil european, occidental, fiind foarte rare.

Astfel, la sfîrșitul secolului al XIX-lea, stilurile clasic, romantic, eclectic sau cel al Renașterii franceze cunosc o impetuoasă afirmare, alături de stilul românesc, dezvoltat în forme majore de școala inițiată de arh. Ion Mincu, cu concursul lui Petre Antonescu, Grigore Cerchez, Cristofi Cerchez, N. Ghica-Budești, pentru a aminti numai numele mai cunoscute.

Între anii 1882—1885 este refăcut și întregit palatul regal după planurile arh. Paul Gottereau, prin construirea corpului central și a aripei drepte. Tot în acești ani, în 1883, a fost construit și corpul central și aripa nordică a palatului Ministerului de Finanțe, fosta casă Romanit, amenajată, aripa ei dinspre Calea Griviței, încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea. În stilul Renașterii franceze, arhitecții Cassier Bernard și Albert Galleron, întocmesc desenele palatului Băncii Naționale, construit în 1885, pe terenul unde, pînă atunci, se afla hanul Șerban Vodă, în patruleterul format din străzile Lipscani, Smîrdan, Doamnei și Eugen Carada. Fațadele sînt lucrate în piatră iar pavilioanele din colțurile fațadei, sînt decorate cu statuile reprezentînd agricultura, industria, comerțul și justiția, opere ale sculptorului Ion Georgescu. Interiorul palatului este dispus armonios și simetric dintr-un hol monumental din care pornesc cele patru aripi ale lui. Iar accesul la etaj — palatul este prevăzut, în afară de un subsol înalt și parter, de două etaje — se face pe două scări de marmoră ce pornesc tot din hol. Un alt palat, impresionant ca viziune arhitectonică, deși are unele defecte în ceea ce privește concepția lui, este Ateneul Român, construit pe fundațiile unui circ (de aici rațiunea pentru care palatul este rotund) între anii 1886—1888 după pla-

²⁵ Fr. Damé, *Bucarest en 1906*, București, 1907, p. 133 și *Marele dicționar geografic al României*, I, 1898, p. 698.

²⁶ *Monitorul comunal*, IV, nr. 41, din 22 oct. 1878, p. 554—555.

nurile arh. Albert Galleron. Este un edificiu care întruchipează în mod desăvârșit stilul eclectic. În afară de corpul central, aripa din fund, care dă în str. N. Golescu și a adăpostit pincoteca, a fost construită mai târziu după planurile arh. Leonida Negrescu. Amintim, de asemenea, că în 1887 a fost construit palatul Ministerului Instrucției Publice, iar în 1890 Institutul Medico-Legal. După planurile arhitectului francez, Paul Gottereau a fost construit și palatul actualei Biblioteci Centrale Universitare, în anii 1891—1895, însă numai aripa dinspre strada Onești. Fațada și aripa dinspre Ateneu au fost terminate mult mai târziu, în 1914. În această perioadă dominată de influențe străine, încep să fie construite și clădiri în stil românesc. Vechea noastră arhitectură este actualizată și împlinită, prin forme tradiționale descoperite de inițiatorul acestui stil, arh. Ion Mincu, pe la vechile clădiri românești. Fără a se rupe tradițiile arhitecturii românești, arh. Ion Mincu crează din elementele primare și din volumele acestei arhitecturi, noi forme, închegînd un stil armonios și original. Astfel, în 1890, construiește Școala centrală de pe str. Icoanei, ale cărei clădiri din incintă amintesc așa de mult. vechile chilii minăstirești, iar în 1894, înalță Bufetul de la Șosea, care impresionează și azi prin jocul liniilor și al volumelor. Din ultimul deceniu al secolului trecut, se cuvine a fi menționat și Palatul de Justiție, construit între anii 1890—1895, după planurile arh. A. Balu, în stilul Renașterii franceze. La lucrările de finisare un rol însemnat l-a avut și arh. Ion Mincu, căruia i se datorește monumentalul hol, „Sala pașilor pierduți“. De asemenea, menționăm și palatul C.E.C., construit între anii 1896—1900, după planurile arh. Paul Gottereau, pe locul unde fusese, trei secole, minăstirea Sf. Ion cel Mare. În fața acestui palat, s-a înălțat în 1900, Palatul Poștelor, pe terenul pe care fusese hanul Constantin Vodă, distrus la focul cel mare din 1847. Tot în stilul Renașterii franceze amintim și clădirea Curții de Conturi (azi Spitalul C. Davila) ridicată în 1898. În sfîrșit, menționăm construirea în 1895, a Ministerului Agriculturii și Silviculturii. Înălțat într-un vechi parc, palatul de la Cotroceni, plin de amintiri istorice, a fost refăcut tot în anii ultimului deceniu al secolului trecut după planurile arh. Paul Gottereau.

Zelul constructiv al guvernanților din această perioadă se vede și din proiectele de a se construi un palat al Adunării Deputaților și pentru Senat în Calea Plevnei. În 1883 au fost cumpărate de stat numeroase terenuri aici, în acest scop ²⁷.

Dar proiectele au rămas în hîrtii, palatul Adunării Deputaților s-a construit mult mai târziu, în 1907, după planurile arh. Dimitrie Maimarolu, pe terenul unde fusese Obșteasca adunare a Țării Românești. Aceeași soartă au avut-o și proiectele pentru construirea palatului „Ospelelul comunal“, al primăriei. Cum serviciile ei erau risipite prin multe case din oraș, iar casa Hagi Moscu, unde era sediul principal, devenise neîncăpătoare, s-a hotărît ca să se construiască un mare edificiu. Palatul, conceput în stil românesc de arh. Ion Mincu, urma să fie ridicat pe locul unde era primăria și pe terenurile din spate ale Eforiei spita-

²⁷ M.I.M.B., nr. inv. 54.497, 54.499, 54.502, 54.503.

lelor, în schimbul cărora primăria să cedeze Eforiei, pentru spitalul Colțea, terenul din colțul bulevardului, vecin cu spitalul Colțea. Dar și aceste proiecte au rămas în cartioane.

Cît despre edificiile inspirate din stilul vechii arte românești, pe care a reactualizat-o arh. Ion Mincu și le-a realizat împreună cu elevii lui, ele sînt înălțate — mai ales în prima decadă a secolului al XX-lea. La sfîrșitul sec. al XIX-lea mai înregistrăm construirea a numeroase case particulare. Acum sînt refăcute casele Monteoru, Manu și Vernescu de pe Calea Victoriei, Casa Macca (azi Muzeul de Antichități) și multe altele.

Tot din ultimele două decenii ale secolului al XIX-lea s-au păstrat și clădirile afectate pentru hoteluri. Astfel, Grand Hotel de France (azi, Victoria) a fost construit în anul 1882, hotelul Athénée Palace, ridicat după planurile arh. Théophile Bradeau, este prima construcție bucureșteană în beton. Mai vechi este fostul hotel Bulevard din b-dul Gh. Gheorghiu-Dej, colț cu Calea Victoriei, construit încă din 1871 după planurile arh. Al. Orăscu.

În cadrul problemelor urbanistice se înscrie, desigur, și amenajarea parcurilor și grădinilor publice. Evident, în a doua jumătate a sec. al XIX-lea problema spațiilor verzi în mediul urban era legată mai mult de aspectul înfrumusețării orașelor. Neexistînd mari aglomerații urbane, cum sînt metropolele lumii noastre contemporane, cu aspectul lor tentacular, problema parcurilor, grădinilor și a spațiilor verzi nu avea amploarea de azi cînd a luat și un aspect legat de sănătatea publicului. În orice caz, se constată că în perioada cercetată edilii Capitalei erau preocupați și de acest aspect urbanistic. Dacă orașul capitală avea numeroase grădini și parcuri, mai ales în interiorul curților boierești, nu este mai puțin adevărat că avea și multe locuri virane, maidane, cum li se mai spunea cu un cuvînt turcesc, care trebuiau transformate în locuri de recreație și în oaze de umbră, pentru bucureșteni, în zilele toride ale verii.

În această privință preocupările municipalității bucureștene au privit, deopotrivă, aspectul marilor artere și amenajarea unor grădini și parcuri. Interesul manifestat se explică prin aceea că se formase, în această privință, o adevărată tradiție în treburile gospodărești ale Bucureștilor. Încă de la începutul sec. al XIX-lea, în timpul domniei lui Constantin Ipsilanti (1802—1806) aflăm de existența unei comisii pentru înfrumusețarea orașului. Iar în perioada regulamentară această problemă este integrată în urbanistica orașului. Să nu uităm că încă din 1834 s-a proiectat deschiderea șoselei Kiseleff și că din 1844 s-a început amenajarea Cîșmigiului, în care scop a fost adus un peisagist străin, W. Mayer.

În 1868, primăria orașului încheie un contract cu Louis Leyvraz, horticultor elvețian stabilit la București, pentru întreținerea aleelor din Piața Teatrului Național²⁸. În 1870 intervine un alt contract pentru plantarea de arbori pe aleele din jurul aceleiași grădini²⁹. În 1874 tot Louis Leyvraz se angajează față de primăria orașului să întrețină gră-

²⁸ *Ibidem*, inv. nr. 12.558.

²⁹ *Ibidem*, inv. nr. 12.555.

dina din fața Universității și arborii de pe marginile bulevardului din-spre „str. Colței și Calea Mogoșoaiei“³⁰. Edilii epocii au avut grijă și de amenajarea locurilor de la Văcărești unde se descoperiseră izvoare cu ape minerale. În 1875, primăria sădește numeroși „salcimi rotunzi“, în partea locului³¹. Iar în primăvara anului 1877, înainte de a izbucni războiul ruso-româno-turc, sint sădiți platani pe b-dul Elisabeta, între Calea Mogoșoaiei și str. Brezoianu.³²

Paralel cu aceste preocupări municipalitatea orașului a avut grijă și de amenajarea unor grădini. Încă din 1872 grădina Sf. Gheorghe Nou ce fusese amenajată în jurul bisericii pe terenurile pe care pînă în 1847, la focul cel mare, fusese clădirile marelui han și „casele patriarșești“, a fost mărită, plantindu-se arbori de diverse esențe.³³ În 1864, intervine un nou contract între primărie și horticultorul Louis Leyvraz, pentru îngrijirea și înfrumusețarea acestei grădini.³⁴ În 1866, a fost amenajată „grădina Episcopiei“, pe locurile unde fusese o ctitorie, metoh a Episcopiei de Rîmnîc și unde în anii 1886—1888 s-a construit palatul Ateneului Român.³⁵ Această grădină, vastă, cu nenumărate alei străjuite de castani și de monumente, a durat așa pînă în deceniul al patrulea al secolului nostru cînd a fost redusă la proporțiile de azi, pentru a se crea spații betonate.

O altă grădină, de proporții și mai mari, a fost amenajată începînd din anul 1872, pe „maidanul Icoanei“, unde era balta care alimenta firul de apă a Bucureștioarei. Din 1874, grădina Icoanei, care poartă numele bisericii din apropiere, ctitorie de la începutul sec. al XVIII-lea a ceașului David Corbea, fiind păstrătoarea unei icoane din sec. al XVI-lea, și-a menținut pînă în zilele noastre înfățișarea ei de la început³⁶. În sfîrșit, menționăm și grădinile din incinta spitalului Brîncovenesc și a bisericii Domnița Bălașa amenajate și îngrijite de același neobosit horticultor, încă din anul 1878.³⁷ Tot în acest cadru privind înfrumusețarea orașului cu grădini, trebuie menționată și amenajarea Grădinii Botanice la Cotroceni, în 1890, în timp ce vechea grădină botanică din Piața Universității a fost transformată în același an, într-o mică și cochetă grădină publică.³⁸

În concluzie, cu toate erorile financiare ale edililor de la sfîrșitul secolului al XIX-lea, trebuie să recunoaștem că s-a construit mult, că s-a lucrat mult pentru edilitatea și modernizarea orașului. La sfîrșitul acestui secol, orașul ia cu adevărat o înfățișare europeană. Este, desigur, revelator să amintim că edilii epocii aveau și preocupări privitoare la înfrumusețarea orașului cu monumente. Astfel, în ședința consiliului comunal de la 11 august 1895, este publicată desbaterea privind ridicarea

³⁰ *Ibidem*, inv. nr. 12.546.

³¹ *Ibidem*, inv. nr. 12.534.

³² *Ibidem*, inv. 12.548.

³³ *Ibidem*, inv. nr. 12.572.

³⁴ *Ibidem*, inv. nr. 12.566.

³⁵ *Ibidem*, inv. nr. 12.535.

³⁶ *Ibidem*, inv. nr. 12.543.

³⁷ *Ibidem*, inv. nr. 12.517.

³⁸ *Istoria orașului București*, București, 1965, p. 364.

unui monument care să glorifice pe Matei Basarab, pe locul unde se afla biserica Sărindar, ctitoria marelui voievod, pe care la începutul acestui secol s-a înălțat palatul Cercului Militar, azi Casa Centrală a Armatei. Monumentul urma să reprezinte o scenă din viața lui Matei Basarab. Pentru întocmirea proiectului a fost însărcinat arhitectul francez Leconte de Nouy, care a restaurat, într-un fel propriu, mănăstirea Curtea de Argeș, mitropolia de la Iași și biserica Trei Ierarhi. Din membrii consiliului, numai doctorul Severeanu a cerut ca lucrarea să fie dată, prin concurs, unor arhitecți români.

În secolul nostru, și mai ales în perioada dintre cele două războaie mondiale, edilii orașului București au continuat într-un ritm și mai viu modernizarea Capitalei și înzestrarea ei cu un echipament tehnic adecvat, ceea ce a permis ca reconstituirea lui în anii puterii populare să fie într-o oarecare măsură ușurată.

DEVELOPEMENT ÉDILITAIRE-URBANISTIQUE DE LA VILLE DE BUCAREST A LA FIN DU XIX-ÈME SIÈCLE

RÉSUMÉ

L'auteur montre que le développement édilitaire — urbanistique de la ville de Bucarest à la fin du XIX^{ème} siècle a eu comme but, spécialement, sa modernisation, étant donnée l'importance de plus en plus grande de la capitale de la Roumanie.

Premièrement, on constate qu'on a réalisé des travaux édilitaires de grandes proportions, tels que : la canalisation et la rectification du cours de la Dimbovița, la construction des premiers filtres à Arcuda pour apporter l'eau courante à la ville, l'introduction du courant électrique, les premiers tramway électriques, etc. On mentionne aussi les travaux urbanistiques, surtout la construction de bâtiments pour institutions ou maisons particulières dans les styles occidentaux ou d'après un style architectonique roumain.

Toutes ces grandes réalisations édilitaire-urbanistiques ont changé la face de la ville.

Quelque soit le nombre de critiques qu'on fasse à l'ancienne administration municipale concernant les modalités de fonctionnement de ces travaux, il faut reconnaître le mérite d'avoir transformé le Bucarest médiéval en un centre urbain européen.