

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

PLANUL DIRECTOR DE SISTEMATIZARE AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

MEMORIU JUSTIFICATIV





IN LOC DE PREFAȚĂ

Problema sistematizării Bucureștilor nu s'a pus acum pentru întâia oară. Chiar în timpul Reglementului Organic s'au făcut unele începuturi printre care menționăm fixarea limitelor orașului cu interdicția de a se construi afară din oraș, precum și unele dispozițiuni privitoare la înfrumusețarea orașului. Astfel se prevedea înființarea a «trei piețe obștești pentru primblarea publicului», din care una la capul podului Mogoșoaiei, o alta în alt punct al podului Mogoșoaiei, și o a treia în jurul Mitropoliei, în livedea lui Filaret.

În privința alinierilor străzilor, s'a hotărât atunci lărgirea tuturor la 6 stânjani prin retrageri succesive a caselor ce se vor construi, și cedarea gratuită a cinci palme, ceea ce se aplică și astăzi sub vechea denumire de «legiuită retragere».

Mai târziu s'au întocmit planuri de alinieri pentru fiecare stradă separat, metodă care s'a aplicat multă vreme și care avea defectul că nu permitea o cercetare de ansamblu a problemelor ce se puneau. În anul 1906 a avut loc un concurs pentru planul de sistematizare dar proiectele prezentate nu au fost pe deplin mulțumitoare, de aceea premiul I și II-lea nu s'au acordat, ci numai premiul al III-lea și câteva mențiuni.

Dela 1914 până la izbucnirea războiului s'a întocmit de Serviciul Tehnic al comunei, primul plan de ansamblu, cu alinierea tuturor străzilor, plan care s'a continuat apoi și terminat după război. Consiliul Tehnic Superior în ședință dela 7 Noembrie 1919 a cerut o serie de complectări și modificări, în special pentru a se face față nevoilor circulației, însă planul a fost sancționat și decretat în anul 1921 și pus în aplicare așa cum a fost întocmit, fiind în vigoare și astăzi.

Deși planul acesta, fiind un plan unitar și cuprinzând ansamblul tuturor străzilor, reprezintă un pas înainte pe calea organizării dezvoltării orașului față de starea haotică dinaintea lui, când străzile aveau câte două și trei alinieri în același

timp, s'a văzut totuși numai de cât că nu corespunde nevoilor Bucureștilor de după război și că era un cadru prea strâmt pentru avântul luat de Capitală.

Prea mica diferențiere între lărgimile străzilor de locuit și a arterelor de circulație, lipsa de mari bulevarde largi, și nenorocitul principiu moștenit din trecut de a căuta să rectifice și să îndrepte toate străzile existente, astfel că aproape la fiecare cerere de autorizație de construcție este nevoie de expropriere sau de cedare de teren — fapt ce nu se mai întâlnește în nici un oraș din străinătate — sunt defectele care s'au simțit mai întâi la acest plan de alinieri, căruia îi lipsesc multe alte elemente pentru a fi un plan de sistematizare.

De aceea administrațiile comunale trecute au căutat să ia măsuri pentru întocmirea planului de amenajarea Capitalei.

Astfel sub primariatul d-lui Dr. I. Costinescu s'a făcut în anul 1927 planul fotografic al întregii regiuni bucureștene până la linia forturilor, fără de care un studiu nu ar fi fost posibil.

Tot atunci s'a făcut și ridicarea planului tuturor lacurilor din nordul orașului și a râului Colentina până la Dobra, pe râul Ialomița, pentru a se da putința de a face asanarea lacurilor cu aducerea apei din râul Ialomița, s'a întocmit primul proiect de centură de plantație și s'a luat una din cele mai bune și mai importante măsuri în chestiunea de sistematizare, dela război încoace: s'au fixat servituți de retragere și lărgiri la arterele de penetrație.

Tot atunci s'a numit o comisie de sistematizare și s'a hotărât înființarea unui serviciu special pentru întocmirea planului, serviciu care însă n'a mai luat naștere, din cauza schimbării între timp a administrației comunale.

Sub primariatul D-lui Dem. Dobrescu s'a reluat problema, s'a mărit comisiunea de sistematizare care funcționează și astăzi în aceeași for-

mașiune cu deosebire numai că persoanele primarilor sunt altele și s'au desbătut îndelung în sânul acestei comisii toate marile capitole ale problemei sistematizării în general, cât și o bună parte din chestiunile mai concrete ca amenajările câtorva piețe principale, parcurilor, dealului Patriarhiei, șoselei de pe creasta dealurilor, etc.

S'a dat o foarte mare importanță documentării și s'a adunat o mare parte din datele existente asupra condițiilor fizice (relieful solului, constituția subsolului, hidrografie, clima și meteorologia, vegetația, etc.) și condițiilor economice (repartiția actuală a populației, repartiția clădirilor, puncte și cauze de atracție de circulație, repartiția comerțului și industriei, veniturile și sursele de venituri ale populației, etc.).

S'au mai adunat date și citațiuni din literatura urbanistică cu aplicațiuni la situația de la noi, asupra delimitării, zonificării, circulației, esteticei, toate aceste studii fiind publicate în revista «Urbanismul» editată de Uniunea Orașelor din România și extrase în volum separat.

S'a pășit în acelaș timp și la întocmirea de proiecte ca proiectul «centurei de plantație» în legătură cu rețeaua de parcuri și spații libere necesare aglomerațiunii, votat și pus în aplicare după un regim special, delimitarea din nou a vetrelor de sat, proiecte de sistematizare a câtorva comune suburbane dintre care al comunei Băneasa terminat și apoi chiar un plan cu artere de circulație cu mai multe variante din care una a fost supusă consiliului general al Municipiului.

În acelaș timp s'a întocmit de Uzinele Comunale București și pus în aplicare, planul de asanare a lacurilor din nordul orașului, plan ale cărui baze fuseseră stabilite mai înainte la Direcția Cadastrului și Sistematizării.

După venirea d-lui Em. Dan în fruntea administrației comunale, d-sa recunoscând importanța planului de sistematizare și necesitatea de a se întocmi urgent și în bune condițiuni, a dispus ca din sânul comisiei de sistematizare care e compusă dintr'un mare număr de membri (28), să se formeze un comitet restrâns denumit Comitet de

lucru al Planului de Sistematizare, care să întocmească într'un termen dat, Planul director de Sistematizare.

Acest comitet compus din 5 persoane a început lucrul efectiv la 21 Februarie 1934.

Tot atunci s'a pus la dispoziția comitetului de lucru un birou special compus din funcționari detașați dela Direcția Cadastrului și Sistematizării, la care s'au mai adăugat cu timpul câteva persoane din afară.

Proiectul a fost terminat la 1 Noembrie 1934.

D-l Primar general Al. Donescu, la venirea în fruntea administrației comunale, a menținut în totul dispozițiile luate de predecesorul d-sale și a luat parte activă la discuțiunile din sânul comitetului, dând sugestii, îndrumări și urmărind mersul lucrărilor.

Nu este numai o plăcută datorie dar e și o satisfacție pentru noi, de a putea aduce aici mulțumirile noastre d-lui Primar Donescu, care ne-a sprijinit și încurajat în tot timpul și ne-a pus în situația de a lucra într'o atmosferă de încredere reciprocă.

Mai aducem mulțumirile noastre tuturor celor care ne-au dat posibilitatea de a întocmi acest proiect. În primul rând mulțumim d-lui Em. Dan care a fost inițiatorul «Comitetului de Lucru» și care a înlăturat dificultățile din primul moment inerente oricărui început.

Domnilor Primari de Sectoare care au binevoit să urmărească mersul lucrărilor noastre și care ne-au dat sugestii prețioase la amenajarea coastelor dealurilor, la alegerea locului viitoarelor primării și centre civice de sector, la stabilirea arterelor de circulație, etc., aducem de asemenea mulțumirile noastre.

Mai aducem mulțumiri întregului personal al biroului Comitetului, care ne-a secondat cu râvnă și cu pricepere în lucrările noastre și în special d-lor arhitect Traian Popescu și ing. Gh. Vîrtosu care nu au fost numai executanți, ci adevărați colaboratori.

Arhitect DUILIU MARCU
 „ G. M. CANTACUZINO
 „ R. BOLOMEY
 „ ION AL. DAVIDESCU
 Inginer TEODOR RĂDULESCU

1 Noembrie 1934.

INTRODUCERE

Organizarea unui oraș este un act de autoritate. Într-o atare încercare toată lumea nu poate fi mulțumită și relativ puțini sunt cei ce pot măsura însemnătatea unui astfel de plan. Lozinca: «cum a fost, poate să mai fie» e adoptată de mulți fiindcă imperfecțiunile orașului București, — care în prezent nu are niciuna din calitățile cerute unei capitale — nu supără obiceiurile majorității concetățenilor noștri.

Să analizăm situația actuală a Bucureștiului: un oraș care a crescut și s'a întins în voia soartei, fruct răscopt al indolenței noastre, acoperă o suprafață anormal de mare și se pierde într-o mahală insalubră care la rândul ei se sfârșește în împrejurimi care n'au parte de nici o civilizație, de nici o gospodărie și agravează inerenta insalubritate a Bucureștiului.

Acest oraș e în continuă creștere întinzându-se ca o pată de ulei și măbind mereu numărul gospodăriilor mizeriei care sunt o povară pentru Municipiu.

Bucureștiul în marea lui majoritate este compus dintr-o populație săracă și răspândită pe un teritoriu prea mare.

Deci: mijloace puține și nevoi edilitare nenumărate.

Or, executarea unui *plan director*, care să premeargă lucrările definitive ale unui plan de sistematizare, cu putere de lege, a fost amânat de ani de zile. Astăzi am ajuns la scadență: sau Bucureștiul va deveni o capitală în care se vor afirma premisele autorității și voinței de organizare, sau vor deveni o aglomerație urbană, în care mulțimea locuințelor în comun, vilele și palatele instituțiilor, se vor succeda într-o monstruoasă dezordine.

O capitală mai are o altă menire: aceea de a trezi acel simț de solidaritate care se chiamă patriotism, de a-l opune sentimentului mai redus al regionalismului, într'un cuvânt de a scoate *patriotismul din abstract*, de a da acestui cuvânt o deplină valoare sentimentală.

Dar în acest caz precis, ce înseamnă «voința

de organizare» și «premise de autoritate»? Aceste tendințe creatoare ale unei înfățișări noi a orașului se chiamă: *urbanism*. Arhitectura de ansamblu care are ca scop ultim organizarea vieții sociale, nu este nouă. Astăzi încă, se văd în deșertul Siriei bulevardele străjuite de colonadele orașelor romane. Și case și palate au ars, au fost sfărâmate de cutremure sau de războaie. Dar străzile, treptele, răspântiile și piețele solidarizate într'o rețea geometrică, mărturisesc cât de puțin era lăsat hazardului în concepția antică a orașelor. Oricât de departe am încerca să privim, *vedem peste tot orașul solidar cu autoritatea*.

Astăzi, complexitatea vieții sociale și mai ales progresele tehnice agravează problemele urbanistice. Niciodată orașele n'au fost mai populate, niciodată cerințele populației n'au fost mai mari în ceea ce privește confortul și igiena.

Nu e vorba deci, cum au crezut-o mulți, de a face numai alinieri. Problema se pune în toată complexitatea ei socială și practică. Estetica nu va fi decât rezultatul acestei organizări. Căci în urbanism mai mult decât oriunde, se adeverește principiul: a organiza înseamnă a armoniza.

Sub ochii noștri vechiul și nedeterminatul oraș de altă dată dispăre. Construcțiile care se fac sunt la o altă scară, imaginea solidă a unei alte vieți și a altor concepții. Dar pentru moment ele cresc tot în indeterminații, pe traseul difuz și contradictoriu a unor rețele de străzi a unui oraș oriental unde se vede pe ici pe colo încercarea, mai niciodată realizată până la urmă, a unui bulevard.

Orașul este deci într'o mare și rapidă transformare. Această transformare trebuie condusă.

Planul director care se prezintă este o osatură care ar da orașului posibilități atât de dezvoltare, cât și de organizare și de monumentalizare.

Planul nu trebuie conceput pentru o stare finală a orașului (care nu poate fi prevăzută nici în timp nici în spațiu) ci pentru conducerea evoluției lui pe o perioadă scurtă de 30—40 ani ce-ace ar corespunde — făcând comparația între

durata unui oraș și a unui om, — la proiectul necesar unei gospodării pentru anul viitor). Totuși unele prevederi, ca arterele de circulație de ex. imprimă orașului unele caracteristice definitive.

România mare își face capitala.

Acea capitală trebuie să fie la scara statului pe care o reprezintă, căci capitala este obrazul țării.

Orașul trebuie deci înzestrat cu ce îi trebuie pentru a fi într'adevăr o capitală a unei țări de 18 milioane.

Acest oraș trebuie lucrat la o altă scară decât cel dinainte de război.

Planul director care este prezentat aci are ca elemente esențiale, ale concepției: *circulația și zonificarea*. Schema de circulație a planului director a ținut seamă de puținul care este deja realizat, de piedicile de realizare în viitor și de posibilitățile cât mai apropiate de realizare. Complectând crucea marilor artere Nord-Sud și Est-Vest prin trei sisteme concentrice de circulație, dintre care primul sistem de bulevarde de centură hotărâniceste centrul propriu zis al orașului, al treilea partea densă a orașului, și al patrulea însuși aglomerația întreagă, complectând aceste «ringuri» cu artere radiale, s'a ajuns la un sistem circulator rațional, care deservește abundent centrul, legându-l cât mai direct cu diferitele gări și intrări în oraș.

Această schemă a arterelor de circulație a căutat în primul rând să întrebuințeze cât mai mult ceea ce este și, contrar vechiului plan întocmit de Cadastru și astăzi în vigoare, el nu se mai ocupă de sutele de străzi mici și secundare, concentrând tot efortul financiar al Municipiului în vederea înfăptuirii sau îndreptării marilor artere esențiale, care vor da orașului un sistem de bulevarde, piețe, squaruri și străzi largi, rațional înjghebate și corespunzând cu viața economică a Capitalei. Această schemă va da orașului o înfățișare organizată, fiind un pretext pentru monumentalitate și efectele plastice atât de căutate de arhitectură.

În sfârșit, estetica străzii va lua ființă și la noi. În orașul de astăzi, strada, prin raportul lărgimii ei față de înălțimea clădirilor, prin plantațiile ei, — partere de verdeață ori de flori — prin felul cum circulația este diferențiată, cum este luminată, pavată și îngrijită, devine un soi de *monument colectiv* care contribuie foarte mult la atmosfera de civilizație a unui oraș.

La București, piața a fost considerată până acum ca o răspântie, măcar a vânturilor dacă nu a circulației, și nicidecum ca un moment de repaus dealunghiul unui bulevard, ca o descongestionare a circulației, ca un fond de perspectivă, ca un prilej dat arhitecturii de a se pune în valoare. Schema de circulație prevede o serie de pieți de di-

mensiuni diverse, având grije, atunci când se poate, ca perspectivele marilor bulevarde să nu se termine în neant, ci tocmai într'una din aceste piețe, care hotărânicind privirea printr'un monument, conduce pe vizitatorul orașului de la un punct interesant la altul, schimbându-i și înoindu-i priveliștele. — Nimic nu este mai trist decât abuzul perspectivelor drepte.

Dacă schema arterelor de circulație interesează în modul cel mai direct arhitectura, pregătind posibilități unui monumental și falnic decor, problema *zonificării*, care se suprapune acestei scheme, este cel puțin tot atât de însemnată, reprezentând chiar miezul problemei urbanistice, căci atinge, toate adâncimile chestiunilor sociale. Doi mari vrășmași amenință Bucureștiul: *specula și demagogia*. Problema zonificării încearcă să zădărnicească și una și alta. În numele dreptului de proprietate s'a atins foarte des interesul comun al unui oraș. Bucureștiul, unde aproape fiecare proprietar sau instituție și-a făcut de cap, prezintă o colecție de exemple în care spiritul edilitar e redus la nimic. Zonificarea va prezenta deci legea propriu zisă a Municipiului, aceea care va obliga pe cetățeanul Bucureștiului să se solidarizeze cu interesul comun, reducând în cadrul regulamentelor dorința lui de a valorifica o proprietate. Zonificarea va începe în primul rând să oprească periculoasa lățire a Bucureștiului, obligând pe proprietarii comunelor suburbane să nu mai clădească în afară de vatra satului, sau dacă totuși sunt nevoiți să-și facă o casă în câmp, acest lucru să fie posibil numai dacă au un anumit număr de hectare și numai pentru trebuințele lor, excluzând astfel parcelările mizeriei.

Această zonă aproape cu desăvârșire rurală este urmată de o serie de zone, în care suprafața construită este limitată față de suprafața totală a proprietății în mod progresiv, procentul cel mai mare de suprafață construită fiind în centrul comercial al orașului și mergând în descreștere spre periferie.

Astăzi, cu regulamentele în vigoare, un cartier de vile nu corespunde cu denumirea lui, căci din cauza parcelărilor prea speculative, nu s'a lăsat destul aer între case și mai nici un spațiu pentru plantații. Pe o mare întindere a mahalalelor, s'a construit în mod clandestin, din cauza lipsei de autoritate sau din motive de politică locală. Populația țărănească, venită spre oraș după război, a încercat să-și refacă locuințele după obiceiurile care fac o astfel de arhitectură posibilă.

Un cerc de mizerie a împrejmuit astfel Bucureștiul, lucru care este de temut și pentru igiena orașului și din punct de vedere social. Trebuie să evităm cu orice preț ca Bucureștiul să devie o in-

sulă de lux, de bogăție și de confort în mijlocul unei zone de sărăcie. Principiul urbanistic care organizează un oraș *din afară înăuntru*, dela periferie spre centru, nu este lipsit de sens și izvoarește dintr'o foarte autentică preocupare democratică.

Acest principiu este tocmai la baza zonificării proiectului planului director. Pentru a complecta și a face această zonificare și mai eficace, noi recomandăm o *lege de comassare a proprietăților*, care ar îngădui răscumpărarea de către stat, comună ori societăți particulare a unor regiuni de mizerie, care nu sunt decât încâlciri de străzi și un haos de mici proprietăți informe, în care pavarea luminarea și canalizarea în bune condițiuni sunt absolut imposibile. S'ar suprima astfel o mulțime de străzi inutile și s'ar proceda la o nouă metodică și rațională reparcelare, pe care s'ar construi locuințe bine studiate, în care populația săracă ar avea prilejul să ducă o viață igienică și decentă.

Zonificarea a studiat și înlăturarea sau îndepărtarea construcțiilor insalubre din cartierele locuite și a diferențiat cartierele după tipuri de locuințe și nu după categorii sociale. S'ar ajunge astfel la o întrebuintare mai rațională a terenului și orașul ar înceta în mod automat să se întindă. Totul este ca spiritul de speculă dintr'o parte să nu zădărnicească acest proiect, parcelându-se la disperare atât periferia cât și terenurile din centru, sau să se utilizeze până la asfixie proprietățile și pe de altă parte ca *actul continuu de autoritate* care este organizarea unui oraș să fie destul de hotărât și de convingător, pentru a nu lăsa excepțiilor prea multe posibilități.

Spre a se complecta acest proiect de zonificare, s'au studiat în amănunt și regiunile periferice ce trebuiesc plantate.

Aerul unui oraș trebuie ozonificat și numai vaste plantații de copaci pot duce la acest rezultat. *Plantațiile* de copaci asanează regiuni întregi, crează locuri de odihnă și de plimbare pentru populație, fac o reală barieră împotriva întinderii regiunilor construite și pregătesc terenul viitoarelor parcuri. Acest studiu al zonei plantate, care trebuiesc să încercuiască aproape întreg Municipiul, intrând din când în când până chiar în oraș, a fost făcută în strânsă legătură cu proiectul de *asanare a lacurilor Colentinei*, a cărui execuție a și început.

În acest sistem al planului director și al studiilor sale complimentare, se deschide posibilitatea monumentalității necesare pentru un oraș, care are menirea să coordoneze diferitele tendințe ale unui neam și care este în același timp o reședință regală. Dar preocuparea de seamă a urbanistilor,

este, înainte de toate, de a organiza viața orașului, de a face posibilă acea armonizare între administrații, autorități și cetățeni.

Estetica se deduce singură din această organizare și se transformă dealungul timpurilor înregistrând și dând formă concepțiilor generațiilor succesive. Acest mare studiu nu este decât un program.

Cum să se realizeze?

La această primă întrebare să adăugăm imediat încă una:

România poate să-și edifice o capitală ori nu?

Bucureștiul se va organiza dacă se va organiza și țara, oglinda fidelă a statului pe care-l reprezintă.

Ar fi totuși bine ca Bucureștiul să dea exemplul cu ajutorul țării întregi.

La problema Bucureștiului și la rezolvarea în cât mai bune condițiuni a acestei probleme trebuie să fie părtaşă toată țara. Bucureștiul constituie o problemă *națională* la care din punct de vedere financiar trebuie să conlucreze toată țara.

Știm că pentru a nu face un lucru, Românii au nenumărate argumente. În fața greutății și întinderii problemei mulți vor găsi planul grandilocvent ori irealizabil, Planul prezentat este absolut irealizabil fără eforturi mari și sacrificii și mai mari.

Dar pentru o capitală a unui stat de însemnătatea României, nu se poate vedea meschin, nu se poate lăsa desvoltarea orașului în seama hazardului.

Când România era mult mai săracă, a știut să realizeze lucruri mari. Cu tenacitate și metodă în întrebuintarea puținilor bani pe care îi avem, vom putea ajunge la același rezultat, cu condiția ca autoritatea, să fie reală spre a combate mereu specula și demagogia.

Acest plan, ca orice lucru omenesc nu este lipsit de imperfecțiuni, însă «*Le mieux est l'ennemi du bien*», zice proverbul francez.

Multe din imperfecțiuni provin din faptul, că întârziindu-se întocmirea lui, trasarea schemei de circulație a devenit din cauza construcțiilor mari din ultimii ani, foarte anevoioasă.

Cu siguranță că acest plan director poate fi îmbunătățit prin propuneri concrete, și clar formulate, nu însă prin discuții care ar aduce aminte cu «certurile teologice din Bizanț».

De aceea cerem încredere.

Să ne fie îngăduit a termina această introducere cu această constatare și tot odată cu o pre-

vestire a cunoscutului urbanist american Geo B. Ford :

«Majoritatea cheltuelilor ocazionate azi de re-
«construcția orașelor noastre constituie sarcini
«cari ar fi putut fi evitate dacă, la început, s'ar fi
«dovedit mai multă prevedere».

«Plătim azi lipsa de prevedere a înaintașilor
«noștri».

«Aceasta nu este un motiv pentru ca și noi să
«facem ca generațiile viitoare să suporte conse-
«cințele unor greșeli identice».

PROGRAMUL ȘI CONSIDERAȚIUNI GENERALE

Un program pentru întocmirea unui plan di-
rector de sistematizare nu poate avea de cât ca-
racterul general al tuturor programelor de acest
gen: a se găsi soluții la problemele ce se pun
pentru utilizarea terenului, delimitarea spațiilor
construcție, zonificare, circulație, înzestrări, înfru-
musețare, etc.

Este inutil de a întocmi un program special și
amănunțit pentru astfel de planuri directoare de-
oarece chiar planul director, în care figurează
numai chestiunile generale și soluțiile ce trebuiesc
adoptate principial, este el însuși mai mult un
program de cât un plan.

Proiectul ce am întocmit este el însuși progra-
mul pentru întocmirea planurilor de detaliu și de
aplicare, planuri ce urmează a se desena la scară
mare, și pentru întocmirea textelor de regula-
mente și de legi pe baza cărora să se facă apli-
carea.

Ca principii generale, am căutat în primul rând
ca soluțiile ce propunem să fie în adevăr practice
și aplicabile. De aceea nu am adoptat principiile
de avant gardă ale arhitectului *le Corbusier*, de a
transforma centrul orașului în construcții de
sgârie-nori, așezate în parcuri, pentru că acestea
implică sau existența a mari capitaluri, sau expro-
prierea totală a bunurilor urbane și apoi, pentru că
astfel de așezări, dacă pot fi în spiritul populației
ce va trăi peste 50 de ani, nu sunt în spiritul ge-
nerațiilor actuale și imediat următoare.

Deasemenea nu propunem transformări radi-
cale în orașul existent căci nu există posibilitatea,
ci căutăm numai să-l adaptăm la nevoile actuale
și la acelea pe care le întrevădem iminente iar
sforțarea principală trebuie să o facem la întoc-
mirea părților noi din aglomerație, acelea care
iau ființă sub ochii noștri, și la amenajarea veci-
nătăților.

O personalitate foarte sus pusă din țara noas-
tră a accentuat că în părțile centrale ale orașului
nu vom putea face mari transformări, ci trebuie
să dăm atenție părților nedesvoltate încă, căci a-
colo avem posibilități mai mari.

Urbanistul *Werner Hegemann*, cu ocazia vizi-

tei făcute în Buenos-Aires în 1932 a spus că fea-
te puțini din cetățenii și conducătorii orașului își
dau seama de importanța pe care o are regiunea
înconjurătoare pentru locuințe sănătoase și par-
curi întinse, unde acum se distrug pădurile și se
închid posibilități existente de artere de circu-
lație; cei mai mulți sunt fascinați de dificultățile
relativ mai reduse din interiorul orașului.

Marcel Poëte în *Introduction à l'Urbanisme*,
spune: «...l'effort du technicien urbaniste porte
trop souvent sur des quartiers somptueux alors
qu'il devrait être dirigé vers des localisations po-
pulaires où, selon les leçons que nous tirerons de
l'étude du passé, est l'avenir de la cité».

În Anglia legiuirile actuale nici nu permit să
se facă planuri de sistematizare pentru orașul e-
xistent ci numai pentru extensiuni și așezări noi.
De aici, însă, nu rezultă că trebuie să dăm mai
mare întindere orașului. Din contră, constatând
că s'a întins prea mult față de posibilitățile de în-
zestrare, este absolut necesar să se găsească mij-
loace pentru stăvilirea întinderii lui. Însă aceste
mijloace să fie în adevăr eficace și aplicabile. De
sigur că la noi orașul existent are nevoie de adap-
tare la viața urbană modernă, și trebuie să preve-
dem unele transformări, dar cu măsură.

Printre cele mai urgente, este înființarea unui
sistem de artere de circulație. Problema traficulu-
lui este poate cea mai importantă, de aceea trebuie
să amenajăm orașul astfel ca

1) să se împiedice traficul inutil

2) să obținem cele mai bune artere pentru
traficul indispensabil național, regional și local.

Revoluționarea metodelor de transport prin
noile invenții au produs congestia de circulație,
pentru că orașul a luat ființă înainte de a se cu-
noaște invențiile moderne. El trebuie adaptat, fă-
ră a-i se distruge caracterul original.

Extensiunea orașului trebuie amenajată con-
form noilor condiții ale vieții urbane.

În privința tipului de oraș ce vom avea în viitor,
trebuie să ținem seamă că un oraș există și trăiește
în mediul în care se găsește.

Bucureștiul este o oază într'un mediu rural și

va rămâne multă vreme în mediul rural. De aici rezultă că populația va fi încă în mare parte cu mentalitate semirurală, căci creșterea populației nu se face atât prin plusul de nașteri din oraș ci prin imigrațiuni din toate colțurile țării, care este în marea majoritate rurală.

În București vor circula forțalment foarte multă vreme vehicule dela țară; să menținem și să dezvoltăm anumite părți pentru accesul populației dela țară pentru a evita căruțele cu boi și cai în părțile centrale. Numai interdicția circulației acestor vehicule, fără a le indica și amenaja locuri speciale, este inoperantă și păgubitoare pentru economia generală.

În privința higienii și asupra necesității vitale pentru oraș de a se înființa cât mai multe parcuri, menționăm numai faptul că orașul prin sine însuși este un mediu nehygienic, căci din statisticele demografice rezultă că orășeanul după trei, patru generații nu mai are descendenți.

Ne trebuie un oraș sănătos.

Orașul mai trebuie să fie bogat; trebuie să dăm posibilități de muncă populației.

Un oraș de funcționari și de rentieri e un oraș mort. Industria și comerțul sunt pârghiile de dezvoltare a orașului modern.

De aceia va trebui să facem toate ușurările și amenajările ca să atragem așezările de industrie și de întreprinderi comerciale la București. Zonificarea trebuie astfel făcută în cât să nu constituie o șicană pentru industrie și comerț ci o încurajare.

Orașul mai trebuie să fie frumos. Este un lucru esențial. Dar frumusețea aceasta nu se obține prin podoabe și ornamente care să aibă numai rolul de înfrumusețare, ci prin amenajarea judicioasă, rațională, utilitară a tuturor elementelor care formează orașul.

Nu trebuie deschise bulevarde pentru scopuri de înfrumusețare, dacă în același timp nu folosesc circulației, căci nu vor avea viață și deci vor fi lipsite de primul element care le poate constitui frumusețea.

Dar tot ce facem în oraș din motive utilitare și tot ce există în oraș care poate fi pus în evidență, să fie făcut astfel în cât să fie și frumos.

În plus, să se aibă în vedere că Bucureștii trebuie să devină o capitală în adevăratul sens al cuvântului.

După războiul mondial, Bucureștii au devenit capitala unei țări de 18 milioane locuitori, și cu nesfârșite posibilități de dezvoltare.

Soarta Bucureștiului a fost totdeauna în funcție de soarta țării: s'a dezvoltat și a progresat paralel cu țara.

Evenimentele mari din istoria țării au avut re-

percusiuni covârșitoare asupra transformărilor pe care le-a suferit orașul; unirea Principatelor și alegerea Bucureștiului de capitală, dinastia străină, războiul independenței, dezvoltarea economică a întregii țări, starea de relativă prosperitate dinainte de războiul mondial, toate acestea au influențat transformările din structura orașului.

Este fatal deci, ca ultimul mare și decisiv moment din istoria țării, formarea României Mari, care din capitala unei țări de 8 milioane, face din București capitala unui stat de 18 milioane de locuitori, să aibă o influență covârșitoare.

Dela război până azi orașul și-a dublat populația, în numai 15 ani; dela 1895 până azi și-a dublat suprafața.

Este evident că orașul, care a avut în trecutul lui și epoci de stagnare și de dezvoltare mai încheată, se află acum într'o perioadă ascendentă extrem de rapidă.

De altfel, acesta nu este un caz izolat, căci trăim în epoca de urbanizare a lumii și de dezvoltare a orașelor mari, ceea ce e un fenomen mondial datorit progreselor tehnice fără exemplu în istoria omenirii și altor împrejurări de natură foarte complexă și care nu interesează în studiul de față.

Nu putem prevedea cât timp va dura perioada aceasta de rapidă ascensiune a orașului, dar constatăm că, chiar în starea de criză economică în care ne găsim de câțiva ani, activitatea de construcții în București a fost și este foarte mare.

Starea de depresiune economică este trecătoare și chiar dacă s'ar termina cu o perioadă mai lungă de sărăcie generală, tot se va ajunge la un echilibru între veniturile comunei și valoarea bunurilor.

Oricare va fi rezultatul final al crizei, dacă vom intra într'o epocă de prosperitate sau de sărăcie, raportul între veniturile comunei și costul lucrărilor edilitare sau al expropriierilor, se va apropia de normal.

Chiar prin faptul că ne ocupăm de planul de sistematizarea capitalei, ne punem în ipoteza că orașul se va dezvolta mai departe și că vom putea să-i ghidăm dezvoltarea după anumite norme, căci, dacă ne gândim că nu vom avea mijloace și nu vom putea înfăptui nimic, atunci nu mai e nevoie de nici un plan.

Cu toate crizele prin care a trecut țara și orașul în ultimii 70—80 ani, cu toată starea de relativă sărăcie din trecut, s'au putut face totuși lucrări enorme de transformare în acest răstimp, lucrări care dacă ar fi figurat la unirea Principatelor, pe un plan de sistematizare, ar fi fost considerate drept pură nebunie.

Din aceste considerente rezultă că la întocmirea planului ca și, în general, la orice înfăptuiri

în Capitală, trebuie să privim totul sub altă prismă de cât dinainte de război; astăzi trebuie să vedem în mare și departe.

Totul se va face în alte proporții de cât înainte de război.

Mai rezultă că nu numai orașul trebuie să facă toate eforturile pentru a-și da înzestrarea de care are nevoie ca să devină o capitală modernă, ci statul însuși trebuie să contribuie la întocmirea Capitalei sale.

Capitala îndeplinește în stat o funcțiune de cea mai mare importanță. În afară de faptul că este reședința Capului statului, a guvernului, a tuturor autorităților centrale de stat, că este centrul vieții sociale, politice, culturale, artistice, economice, etc., al întregii țări, capitala mai este și partea cea mai reprezentativă a țării față de străinătate.

În capitală stau toți diplomații străini, în capitală au loc vizitele șefilor de state sau personalităților marcante, aici vin toți vizitatorii străini în trecere pentru afaceri sau plimbare. Prin urmare opinia străinilor, a marelui masă a străinilor despre țara noastră, se face după impresia pe care i-o lasă capitala.

Și nu numai a străinilor dar și a cetățenilor din provinciile noi; în această privință este de interes national să avem o capitală impunătoare.

Capitala dă tonul în toată țara, și realizările

ei sunt imitate în toate orașele din provincie în ceea ce privește amenajarea, înfrumusețarea, edilitatea și se imită nu numai lucrările bune și frumoase ci și greșelile. Tot ce se face în capitală, bun sau rău, servește de exemplu pentru țara întreagă.

De aici rezultă că trebuie să facem toate sacrificiile pentru transformarea Bucureștiului într-o adevărată capitală.

Amenajarea capitalei nu este o problemă comună oarecare, ci o problemă de stat.

Urbanizarea capitalei nu se poate face numai cu mijloacele proprii ale orașului, ci statul însuși trebuie să intervină, cum a făcut statul maghiar cu Budapesta și cum face Italia cu Roma.

Statul trebuie să subvenționeze cu sume importante amenajarea capitalei și să dea terenurilor și proprietăților sale și ale instituțiilor publice cea destinație care se va prevedea în planul de sistematizare, și să abandoneze definitiv mentalitatea birocrată de a pretinde să fie despăgubit de comună ca orice particular.

Ideea mutării Capitalei din București în altă parte a țării, cum s'a discutat imediat după război, nu mai este de actualitate. Deși situat la hotarul de sud al țării, la numai o bătaie de tun dela graniță și putând fi ajuns într'un sfert de ceas de un avion plecat din țara vecină, Bucureștiul a rămas definitiv capitală.

DOCUMENTAREA

La Primăria Capitalei există documentarea făcută în anii precedenți de Direcția Cadastrului și Sistemizării Municipiului și publicată în revista «Urbanismul», editată de Uniunea Orașelor. Această documentare împreună cu toate studiile, propunerile și proiectele întocmite a fost utilizată de noi, atât în partea pur informativă cât și în partea comparativă cu ceia ce s'a făcut în alte orașe. În ceia ce privește concluziile și propunerile făcute acolo, o parte au putut fi împărtășite și de noi, însă o mare parte din ele cum sunt de exemplu concluziile pentru delimitare și zonificare nu au putut fi adoptate.

Am mai complectat această documentare cu statistica circulației (numărători de vehicule făcute în 241 puncte ale orașului), anchete asupra aprovizionării, școlilor, spitalelor, și diferitele studii asupra locuințelor pentru populația săracă din oraș și suburbane.

Am mai întocmit o colecție de fotografii documentare pentru a arăta cum se prezintă suburba-

nele care deși în imediata noastră vecinătate nu sunt cunoscute în deajuns.

Tot prin fotografii am căutat să punem în evidență aspectul caracteristic al străzilor noastre cu copacii din curțile locuințelor proiectate în profilul străzilor, astfel că nu vedem casele singure ci într'un cadru de verdeață; aspectul acesta caracteristic este amenințat să dispară. Fotografiiile mai pun în evidență faptul că orașul e în prefacere, și într'o prefacere dezordonată și radicală: în locul caselor mici înconjurate de curți plantate, apar din ce în ce mai mult casele de raport și începuturi de sgârie-nori.

O altă serie de fotografii arată împrejurimile Capitalei, păduri, lacuri, terenuri care pot fi amenajate ca parcuri.

În plus, pentru documentare, în afară de literatura urbanistică străină, ne-am folosit la întocmirea planului de planurile de sistematizare recente ale orașelor din apus: Marsilia, Lyon, Bordeaux, Praga, Varșovia, Stockholm, Karlsruhe, Bremen, Buenos-Aires, Londra, New-York, etc.

MEMORIU JUSTIFICATIV AL PROECTULUI

A. ZONIFICAREA

Cap. I

DELIMITAREA

In ce constă problema?

Problema delimitării constă în a fixa limitele până unde să se întindă orașul. Formulată însă astfel, chestiunea poate da naștere, și chiar a dat, la discuțiuni interminabile, de oarece cuvântul *oraș* poate fi înțeles în mai multe feluri.

Prin *limita orașului*, putem înțelege limita administrativă — adică până unde se întinde autoritatea administrativă a orașului. La București, limita aceasta depășește partea clădită a orașului și înglobează și comunele suburbane și câmpul, până la linia forturilor.

Apoi, prin *limita orașului*, mai putem înțelege o limită administrativă mai restrânsă decât cea de mai sus, și anume numai a orașului propriu zis, înăuntrul căreia să intre cele 4 sectoare: galben, negru, albastru și verde, lăsând afară comunele suburbane și câmpul. În acest caz, în oraș ar intra, în afară de terenurile acoperite cu clădiri (partea clădită) și o mare întindere unde nu se fac construcțiuni, cum sunt unele parcuri (Parcul Național) unele lacuri (Herăstrău), unele cimitire, etc.

În fine, ar mai putea fi considerată ca *limită a orașului*, limita până unde se construiesc sau s'ar da voie să se construiască clădiri, spre deosebire de câmp, păduri, parcuri, etc.

Toate aceste feluri de limite au importanța lor și pot fi discutate din diferite puncte de vedere.

Din punctul de vedere al planului de sistematizare interesează în primul rând limita zonelor construite — independent de limitele administrative — cu alte cuvinte, interesează să știm și să fixăm limitele până unde se vor întinde zonele de construcții, indiferent de împărțirea în sectoare sau comune.

E necesar de precizat acest lucru, pentru că cele mai multe discuțiuni din ultimii ani, s'au învârtit în jurul limitelor ce trebuiesc fixate între oraș și suburbane. S'a spus că trebuie făcută neapărat o separație vizibilă între oraș și suburbană, acolo unde nu există și s'a propus mutarea acestei

limite mai înspre oraș, restrângând suprafața orașului propriu zis și lăsând suburanelor mai mult.

Vom vedea mai jos dacă este necesară mutarea limitei și separarea prin fâșii plantate sau altfel. Până atunci, constatăm că nici una din cele patru mari probleme esențiale ale planului de sistematizare, nu sunt influențate în mod însemnat de limitele administrative dintre oraș și suburbane.

După cum se vede dintr'un plan al municipiului o parte din comunele suburbane sunt separate complet de oraș fiind așezate la distanțe mai mari, cum sunt satele Pantelimon, Popești-Leordeni, Roșu, iar altele fac corp comun cu orașul de care nu sunt despărțite cu nimic, cum sunt satele Lupeasca, Șerban Vodă, Principele Nicolae, Colentina, Grivița, Marele Voevod Mihai.

Circulația vehiculelor în prelungirea căii Rahovei de exemplu, va prezenta aceleași dificultăți și va fi soluționată în acelaș mod, indiferent dacă limita între comuna suburbană Lupeasca și sectorul III Albastru se va muta mai în afară sau mai înăuntru.

Problema igienei aglomerațiunii din prelungirea căii Rahovei va fi de asemenea tot așa de gravă și va trebui tratată în acelaș mod, indiferent de delimitarea dintre sector și suburbană pentru că praful, atmosfera, bolile, cârciumile, etc. nu se opresc la limite administrative, iar asanarea trebuie făcută în orice caz.

Situația economică a populației iarăși nu este influențată cu nimic de o schimbare a limitei orașului dinspre suburbana Lupeasca: prețurile terenurilor nu se vor schimba din această cauză, nici nu vor fi fabrici și ateliere mai multe sau mai puține și nici populația mai bogată sau mai săracă.

Iar estetica acelor părți de aglomerație va fi deasemeni neinfluențată de faptul dacă vor fi alipite la oraș sau se vor administra separat în comună suburbană, căci vor fi aceiași locuitori, aceiași arhitecți, aceiași cultură și aceiași mentalitate în ambele cazuri.

Discuțiunile asupra limitelor administrative dintre oraș și suburbane sunt de altă natură decât urbanistică și de aceea nu ne ocupăm de ele, pentru moment.

Ne vom ocupa deci de o delimitare de natură constructivă: până unde să se întindă zona sau zonele construite.

Vom lăsa să se mărească mai departe zona acoperită de case sau ne vom opri la anumite limite? Așa se prezintă problema.

Pentru ce interesează întinderea aglomerațiunii?

Suprafața de teren pe care este așezată aglomerațiunea trebuie să primească o amenajare specială și să fie prevăzută cu tot utilajul de care are nevoie un oraș modern: străzi, bulevarde, piețe, pavaje, conducte de apă, canalizare, curent electric. Toate acestea trebuiesc întreținute în bună stare și zilnic trebuiesc evacuate deșeurile, gunoaiele, etc.

Utilajul costă sume enorme. Chiar dacă unele instalațiuni sunt producătoare de venituri (apa, curentul electric) tot rămâne întreagă, problema găsirii sumelor necesare pentru înzestrarea suprafeței de teren pe care se găsește aglomerațiunea cu toate cele necesare pentru ca populația să poată trăi în condițiuni convenabile de igienă și confort.

Or, cheltuelile acestea se măresc cu suprafața: cu cât terenul de amenajat este mai mare, cu atât costul e mai mare. Prin urmare am avea interes ca suprafața orașului să fie cât mai mică.

Suprafața actuală a zonelor clădite din aglomerațiune este de cca. 6.900 ha. în orașul propriu zis și cca. 2.200 ha. în suburbane (anexa No. 1), iar populația, după recensământul din 1930, este de cca. 565.000 în oraș și cca. 67.000 în suburbane (anexa No. 2).

Densitatea populației este deci de circa 82 locuitori pe hectar în oraș, 30,5 locuitori pe hectar în suburbane și 69,6 locuitori pe hectar în total, oraș și suburbane (anexa No. 3).

Dacă socotim suprafața orașului până la limita lui legală, (nu până la limita zonelor construite), atunci densitatea este și mai mică (circa 74 locuitori pe hectar în oraș).

În comparație cu orașele mari din străinătate, densitatea aceasta e foarte mică.

Din punct de vedere al igienei, densitatea mică ar putea fi un avantaj pe care orașele îngrămadite din occident ni l-ar invidia.

În realitate însă este un rău, pentru că sunt prea puțini locuitori care să contribuie la înzestrarea cu tot utilajul urban, a unei suprafețe așa de mari. La pavarea unui metru patrat de stradă din Pa-

ris, de exemplu, contribuie mai mulți locuitori de cât la București. Chiar și numai din acest motiv (lăsând deoparte faptul că populația la noi e mai săracă) și tot ar fi explicabil de ce noi nu putem avea un utilaj urban așa de complet și de îngrijit ca în apus.

Cum a crescut aglomerațiunea?

Pe planul dela anexa No. 4 sunt trecute creșterile suprafeței locuite în intervalele dela 1894 la 1911 (17 ani) dela 1911 la 1927 (16 ani), și de la 1927 până la 1934 (7 ani). (Aceștia sunt anii când s'au făcut ridicări de planuri în București, iar creșterile rees din comparația planurilor, de aceea s'a făcut tocmai această împărțire a perioadelor de creștere și nu alta, care ar fi putut părea mai rațională).

În primii 17 ani, (1894—1911) suprafața construită în oraș, care era de 2714 hectare, a crescut cu 88 hectare; aceasta e perioada după punerea în aplicare a legii de mărginire a orașului din 1894.

Dela 1911 la 1927, creșterea a fost de 940 hectare. Aceasta este perioada din timpul războiului și din timpul imediat după război. În ultimii 6 ani din această perioadă, planul decretat de aliniere era deja în vigoare. La 1927 suprafața construită era de circa 3741 hectare, iar astăzi este de circa 3860 ha. deci o creștere de 120 ha. în 7 ani, numai în oraș, afară de suburbane.

Observăm deci că cea mai mare creștere a avut loc în ultimele două decenii; este și cea mai mare și cea mai dezordonată, deși suntem în al treisprezecelea an de aplicare a planului de aliniere decretat în 1921.

Aceasta este perioada apariției marilor tenta-cule de construcțiuni dealungul șoselelor de penetrație; dealungul șoselei Pantelimon aglomerațiunea se prelungeste formând comuna Principele Nicolae; dealungul șoselei Colentina dincolo de râul Colentina se formează comuna Colentina; dealungul șoselelor Chitila și Târgoviște se întind satele Bucureștii-Noi și Costeasca; dealungul șoselei Giulești se întinde satul Marele-Voevod Mihai, dealungul căii Rahovei se formează Lupeasca; dealungul șoselei Giurgiului se formează satul Belu (Șerban-Vodă).

Toate acestea nu sunt așezări independente, ci prelungiri directe ale orașului, fără nici un spațiu liber despărțitor. Ele nu sunt creșteri ale satelor vecine, ci creșteri ale orașului, pătrunzând pe teren învecinat și etalând mizeria și țișănia la intrările în oraș.

Întinderea aceasta dealungul șoselelor de penetrație a dat naștere la grupări foarte mari, cu

populații numeroase comparabile cu a orașelor de provincie.

După recensământul din 1930, comuna Grivița are 5759 locuitori, comuna Lupeasca 9805 locuitori; ambele comune sunt compuse *exclusiv* din parcelări, relativ recente.

Cea mai mare parte din satele Colentina, Principele Nicolae, Șerban Vodă și Lupeasca au luat ființă prin deschideri de parcelări clandestine prin contravenție și cu tolerarea și incurajarea autorităților locale, din zelul lor de a mări comunele respective. Poliția construcțiilor este ca și inexistentă, iar parcelatorii care au fost dați în judecată de organele tehnice ale municipiului, nu au fost judecați de cât cu foarte mari întârzieri și nu s'a aplicat nici o măsură contra lor. Procesele făcute locuitorilor pentru construcții fără autorizație, aproape toate au fost soluționate favorabil locuitorilor, dându-li-se numai o amendă de câteva sute de lei; când excepțional în 1933 s'au dărâmat în comuna Șerban Vodă cinci case construite fără autorizație, rezultatul a fost o mișcare aproape de revoltă, cu sute de oameni adunați la Ministerul de Interne pentru a protesta. Dărâmarea s'a oprit imediat, bineînțeles, iar casele au fost refăcute prin îngăduința autorităților locale, și chiar cu ajutorul lor bănesc.

Străzile în aceste comune suburbane sunt în cea mai mare parte deschise la întâmplare, fără sistem, fără continuitate, fără lărgime suficientă.

Așa s'a făcut extensiunea orașului, în perioada lui de cea mai mare creștere pe care a avut-o vreodată de la înființarea lui.

Cauzele întinderii aglomerațiunii sunt multiple și în legătură cu marile prefaceri politice, sociale, economice, culturale, etc. ale epocii noastre.

Fapt este că Bucureștii atrag un număr foarte mare de locuitori veniți din alte părți să se așeze aici. Aceștia fac să crească populația orașului în mod mult mai rapid de cât ar fi creșterea normală a populației băștinașe.

Exodul parțial al populației dela sate și stabilirea în orașe, în special în orașe mari, este de altfel, un fenomen general și continuu. Orașele mari nu cresc prin excedentul natural de populație ci prin migrațiunea locuitorilor dela țară. Natalitatea este mai mică în orașele mari; este așa de mică în cât demografii (d-l Dr. Sabin Manuilă), afirmă că constituția populației din orașe e schimbată la fiecare a treia sau a patra generație. Viața orașenilor se stinge după trei sau patru generații; alți oameni, veniți proaspăt din regiunile ru ale sau semirurale fac să crească orașele. Prin urmare trebuie să ținem seama de faptul că regulat

în fiecare an, se așează în București o numeroasă populație nouă, venită din toate unghiurile țării. Răsboiul a accentuat fenomenul și i-a dat proporții mai mari, dar nu l-a provocat. Migrațiunea spre București e continuă. Plusul acesta de populație; de proveniență eterogenă, dar în cea mai mare parte rurală, nu poate găsi, sau construi, locuință în cartierele existente ale orașului, pentru că nu posedă mijloace materiale necesare. Terenul scump și condițiile relativ grele, ce se impun pentru construcție, silesc populația săracă să-și caute, sau să-și facă, locuință la marginea orașului, în câmp, unde terenul e eftin (40—50—100 lei pe m. p.) și plătibil în rate și unde casa se face cu cheltueli mai mici. O casă cu cameră și sală din paiantă, costă circa 20.000 lei, la care, adăogând costul de 5.000 lei pentru 100 m. p. teren a 50 lei, obținem suma de 25.000 lei, cu care orice cetățean poate deveni proprietar în câmp la București.

Populația cu mijloace reduse, ca lucrătorii, micii meseriași, micii funcționari publici sau particulari, și care formează un procent foarte important din populația orașului, nu are posibilitatea de a locui în oraș.

Ce măsuri s'au luat în trecut pentru a opri întinderea.

Intinderea prea mare a orașului, și starea rea o locuințelor dela marginea orașului nu este o problemă nouă. Vom aminti pe scurt ce a fost în trecut. În anul 1798, Vodă Hangerliu a dat pitac autorităților să întocmească gardurile din jurul Bucureștilor, să oprească zidirea de case peste hotarul orașului. La 12 Mai 1798, Marele Vornic al Obștiilor capătă autorizația domnească să revizuiască hotarele Bucureștilor, ca să nu se mai poată întinde orașul.

Regulamentul Organic în capitolul pentru «starea sănătății, înfrumusețarea și paza bunei orânduiri în poliția Bucureștilor» prevede la art. 1:

«Intinderea orașului Bucureștilor fiind mult «mai mare de cât numărul populației, de acum «înainte va fi poprit fiecare de a face orice zidire «sau clădire afară din cuprinsul cel de acum al «orașului, ale cărui semne sunt cele următoare...

Se arată apoi care sunt acele limite, cu distanțe precise indicate în stânjini.

La art. 2 prevede: «La fiecare din semnele a- «rătate în articolul de mai sus să se pue câte o «piatră drept hotar, și fiecare piatră de opt palme «domnești lungime și latul o palmă în toate păr- «țile, care să fie bătute în pământ de patru pal- «me».

În timpul primariatului lui Ion Câmpineanu, s'a

incheiat o convenție cu Ministerul de Război, prin care acest Minister se obligă să sape un șanț în jurul orașului, dincolo de care să nu se mai poată clădi, stabilind o servitute militară de *non aedificandi*. Schimbându-se guvernul, nu s'a mai făcut nimic.

La 14 Mai 1895 s'a promulgat legea pentru mărginirea Bucureștilor, care avea de scop de a termina odată cu creșterea nelimitată a orașului și de a împiedica sau de a îngreuija parcelările în zona periferică, denumită ocolul 4. Astfel la art. 6 se prevede:

«Nici o deschidere de stradă în ocolul IV nu se poate face decât în condițiile următoare:

«Proprietarul locului pe care se deschide strada este obligat să facă cererea în scris pentru a i se da autorizație de a deschide strada.

«Pe lângă cerere se va anexa planul de situație al locului cu stradele vecine, și pe acest plan se va indica strada ce voește să deschidă.

«Când consiliul comunal o va găsi utilă, voia se va da cu următoarele condițiuni:

a) Să paveze strada și trotuarele în modul ce se va prescrie de către consiliul comunal;

b) Să facă plantațiuni cu felul de arbori și în condițiunile ce se vor specifica în autorizația de a deschide strada;

c) Să hotărască provizoriu alinierea admisă pe ambele părți prin împrejurimi;

d) Să instaleze cu cheltuiala sa luminatul în condițiunile ce se vor indica de către consiliul comunal;

e) Să execute canal, dacă asemenea canal există în vreuna din stradele deja existente cu cari se leagă, ori dacă primăria se obligă a prelunge canalele sale până la strada ce este a se deschide».

«In ceea ce privește celelalte ocoale, condițiunile în cari se vor autoriza deschiderile de strade de către particulari se vor stabili prin regulamentele comunale.

«In ocolul IV nu se vor putea construi de cât clădiri de zidărie masivă și retrase din alinierea stradei cu 10 metri.

«Stradele ce se vor deschide în ocolul IV nu vor putea avea o lărgime mai mică de 16 metri, iar în celelalte ocoale lărgimea minimă admisă este de 12 metri.

«Comuna București va cumpăra anual, și timp de 10 ani cel puțin, terenuri în ocolul IV pentru o sumă de cel puțin 50.000 lei pe fiecare an».

Efectul legii în ceea ce privește condițiile dela art. 7 și 8, adică în privința lărgimei de 16 m. a străzilor, și retragerile de 10 m. din aliniere, a

fost nul, pentru că aceste prescripțiuni nu s'au putut aplica.

La concursul din 1906, pentru planul de sistematizare a Capitalei, s'au cerut, și s'au propus, diferite delimitări a orașului, tot cu scopul de a micșora suprafața și împiedica întinderea.

La 1915, primăria a studiat înființarea unei centuri de plantații, late de 200—300 metri, care să înconjoare orașul, dar s'a renunțat imediat ce s'a văzut că ar costa 20—30 milioane lei.

După război, când întinderea orașului a luat un mare avânt, s'a discutat iarăși ideea opririi creșterii suprafeței prin creierea unei centuri de plantații și s'au făcut și aprobat proiecte de centură de plantație atât în anul 1928 cât și în anul 1933.

Prin legea de organizare a Municipiului București din 1926, și din 1929, s'a mărit limita legală a orașului, constințând starea de fapt. In această lege se prevede interdicția de a parcela și construi în afara orașului și a vetrelor de sat, cu sancțiunea amenzii până la 50.000 lei și anulării actelor de vânzare.

Și totuși aglomerațiunea se întinde mereu. Nici una din soluțiile și metodele încercate nu au fost eficace.

Constatăm că nici gardurile, nici pietrele de hotar, nici șanțurile, nici legile, nici înființarea unei zone periferice (ocolul IV cu un regim special de construcții retrase 10 metri din aliniere și cu străzi de minimum 16 m. lărgime), nici planul de aliniere decretat în anul 1921 nimic nu a putut împiedica creșterea suprafeței construite a orașului.

Dar aceasta nu numai la noi, ci nici în străinătate nu s'a putut împiedica întinderea suprafeței orașului prin simple măsuri restrictive, cum încercăm noi fără rezultat, de peste 130 de ani, când creșterea este provocată de profunde cauze sociale și economice.

La Paris, în prima jumătate a secolului al XVII-lea, regele Ludovic al XIII-lea s'a frământat de aceeași dificultate în care ne găsim noi (vezi Joyant, *Traité d'urbanisme* vol. II pag. 3).

«*Cette extension continue de la ville (e vorba de Paris) l'augmentation de sa population, inquiètent le pouvoir royal; celui-ci craint les difficultés de ravitaillement et l'insalubrité résultant de l'entassement des habitants...*

«*Le roi pensa résoudre ce difficile problème d'urbanisme, par une mesure simple et radicale, qui consistait a prohiber l'extension de la ville: défense d'ouvrir des rues nouvelles pour lotir, des terrains, défense de construire au delà d'un périmètre déterminé.*

«*Ces prohibitions, renouvelées à plusieurs re-*

«prises, ne furent jamais respectées, ce qui montre qu'un règlement, même émanant du pouvoir absolu, est sans valeur quand il s'oppose à une évolution résultant de causes profondes, économiques et sociales. Il n'a d'efficacité que s'il se borne à guider et à organiser cette évolution».

Ultima măsură luată recent la București este aprobarea cu toate formele legale a unei centuri de plantații.

De oarece lipsește miliardul necesar pentru înființarea acestei centuri, s'a hotărât ca pe terenurile respective să se înființeze un regim special de construcții, constând din condiții foarte grele pentru noile clădiri (limitarea numărului, a suprafeței și a înălțimei) în așa fel în cât sute și mii de cetățeni nevoiași sunt puși în imposibilitate de a-și valorifica proprietatea, prin urmare se reeditează măsura cu ocolul 4 luată prin legea de mărginire a orașului din 1894, despre care am văzut mai sus că nu s'a putut aplica.

Tot așa și acum, măsura aceasta fiind nedreaptă și lovind în interesele vitale ale unui mare număr de cetățeni, nu va putea rămâne multă vreme în vigoare.

În afară de aceasta, centura de plantații ca să poată împiedica creșterea întinderii orașului, trebuie mai întâi să existe. Cum însă în cel mai bun caz, ea nu poate lua ființă de cât peste 20—30 ani, abia după acest termen ar putea împiedica creșterea, dacă teoria pe care s'a bazat ar fi justă. Noi constatăm însă că chiar dacă ar exista astăzi centura aceasta, ea tot nu ar împiedica întinderea aglomerațiunii, pentru că creșterea nu mai are loc în zona înconjurată de această centură, ci a trecut de mult dincolo de ea. Barierele pe care vrem să le punem, sunt de mult depășite.

Formula centurei de plantație ca mijloc de oprire a întinderii aglomerațiunii a fost timp de peste 30 de ani un fel de dogmă în toate cercurile, care s'au ocupat de problemele mari ale capitalei; este timpul să o revizuim. Este inutil să se mai pună în evidență și valoarea ei ca plantație pentru igiena publică și să i se mai dea în plus și destinația ca teren de rezervă pentru o șosea înconjurătoare și o linie ferată de centură a orașului, cum s'a făcut prin proiectul întocmit anii trecuți. Cu atâtea funcții contradictorii formula centurei de plantații, ca soluție contra întinderii orașului trebuie părăsită pentru totdeauna.

Nici un oraș european de mărimea Bucureștilor nu și-a făcut și nu și-a proiectat o centură de plantație completă de diametrul și lărgimea celei ce s'a proiectat la București. Numai orașele care au moștenit-o, și-au amenajat-o.

Să nu se confunde schema teoretică care e ri-

gidă prin natura ei, cu aplicarea practică, care trebuie să fie elastică.

De aceia, considerăm dogma centurei de plantație ca mijloc de oprire a întinderii orașului ca perimată, și chestiunea închisă definitiv.

Aceasta nu ne împiedică de a lega parcurile proiectate prin fâșii plantate, strecurate printre locurile clădite, astfel ca realizarea lor să fie posibilă și de a obține totuși o centură verde, care însă nu poate servi în același timp ca delimitare.

*
* *

Din cele arătate până aici rezultă:

1. Este necesar de a se pune stavilă creșterii continue și necontrolate a suprafeței pe care se întinde aglomerațiunea bucureșteană.

2. Populația fiind rară, contribuția pe cap de locuitor pentru înzestrarea cu utilajul urban a întregii suprafețe de teren ocupate de aglomerațiune, revine la sume mult prea mari; așa de mari în cât nu se pot aduna fondurile necesare și nu se pot face lucrările.

3. Etalarea mizeriei și a țișăniei dealungul arterelor de intrare în oraș ne face o faimă de lipsă de civilizație pe care Bucureștii nu o merită.

4. Toate măsurile represive care se tot încearcă de peste o sută de ani pentru a opri creșterea întinderii aglomerațiunii nu au putut împiedica nimic.

5. Creșterea aglomerației fiind un fenomen cu adânci cauze sociale și economice nu poate fi oprită prin simple mijloace represive, ci poate fi cel mult atenuată, ghidată și organizată, dacă în afară de măsurile prohibitive, se caută în același timp să se combată chiar cauzele care provoacă creșterea.

*
* *

Propunerile noastre sunt următoarele:

1. Prin planul de utilizarea terenului stabilim porțiunile de teren destinate construcțiilor și amenajărilor de tot felul, iar restul terenurilor urmează să rămână pentru agricultură (inclusiv pomicultură, silvicultură și altele asemănătoare). Prin urmare, prin acest plan se delimitează zonele în care se permit construcțiuni și zonele în care ele sunt interzise.

2. Partea urbană (orașul propriu zis) este limitată la Nord cu râul Colentina cu lacurile sale, iar în celelalte părți e limitată de calea ferată proiectată a înconjura orașul (nu linia ferată a forturilor). Deci o limită clară, precisă, marcată pe teren după ce se va face calea ferată și vizibilă pentru toată lumea.

Partea suburbană este aceia care depășește li-

mita zonei urbane, și cuprinde toate aglomerațiunile până la forturi.

Suprafața părții urbane este circa 7.000 hectare, adică aproximativ de aceeași întindere pe care o are astăzi după delimitarea stabilită prin lege; diferă însă prin aceea că în locul terenurilor (neconstruite în cea mai mare parte) de la nord de lacuri, s'au introdus în zona urbană o serie de cartiere muncitorești existente în sudul orașului.

Delimitarea dintre partea urbană și rurală nu am făcut-o de cât pentru a satisface o cerință devenită tradițională: de a se delimita în mod clar orașul de suburbane. De aici însă nu trebuie dedus că suburbanele nu ne privesc. Ele trebuiesc înzestrate, cu timpul, cu aceleași instalații și lucrări necesare pentru a satisface cerințele igieniei, circulației, esteticei, economiei, etc.

3. În partea suburbană sunt delimitate terenurile acoperite azi cu construcțiuni și acelea în care se vor permite dezvoltarea nucleelor actuale, spre deosebire de celelalte terenuri ce rămân cu servitutea de *non aedificandi*.

4. Una din cauzele întinderii aglomerațiuni fiind imposibilitatea populației sărace de a găsi locuință sau de a-și clădi case, administrația comunală trebuie să găsească mijloace de a ajuta construirea de locuințe în masă pentru populația foarte săracă, destinând în fiecare an sume importante în acest scop.

Detalii în această privință, se vor găsi în capitolul despre locuință.

Este una din cele mai importante obligațiuni a unei administrațiuni comunale, care până în prezent nu a putut fi îndeplinită.

5. Lărgimea străzilor de locuit și lucrările edilitare în cartierele muncitorești din oraș și suburbane, trebuiesc reduse la minimum, după criterii noi, deosebite de cele în vigoare până acum, după cum se arată în capitolul despre locuință, pentru ca și populația săracă să poată locui în cartiere urbanizate și să nu mai fie forțată a locui în câmp sau în clădirile insalubre ce se găsesc din abundență în oraș, la periferie și chiar în centru.

Regulamentul de construcții va trebui să prevadă ușurări însemnate la construcțiile muncitorești pentru a li se putea păstra un cost cât mai redus.

Sunt de recomandat și scutiri de impozite și subvenții pentru construcțiile muncitorești.

6. Măsuri administrative:

În afară de dezideratul de ordin mai general, de a se ajunge la o mai mare stabilitate și continuitate a administrației municipale și de a se scoate de sub influențele politice, credem abso-

necesar, ca o condiție esențială de reușită, înființarea unui organ independent pentru aplicarea regulamentelor de construcțiuni, și eliberarea autorizațiilor de construcțiuni și, care să aibă mijloacele de a controla toate clădirile în timpul construcției și de a împiedica în timp util orice abatere, în oraș și mai ales în suburbane, în vetrele de sat și în afara lor.

Ne gândim la o organizare în genul «Baupolizei» din orașele germane. Acest serviciu va putea aplica cu strictețe regulamentele, și împiedica întinderea aglomerațiunii, chiar dacă interesele locale s'ar opune interesului general.

Astăzi, cu organizarea actuală, când interesele administrațiilor comunelor suburbane sunt de a se permite orice construcție ori și unde și în orice condiție în contradicție cu interesul general care cere împiedicarea creșterii întinderii suburbanelor, este explicabil de ce se construiesc în fiecare an mii de case în câmp în contra legilor și regulamentelor.

7. Exproprierea fâșiilor de terenuri dealungul arterelor de penetrație, din oraș până la linia forturilor, pe lărgime până la 100 metri, sau chiar până la 150 metri.

Această măsură, care a fost luată în considerație și într-o câțiva pusă în aplicare încă din timpul primariatului d-lui Dr. Costinescu (numai sub forma de servitute de retragere fără a se decide exproprierea) și care se preconizează din anul 1929 și la Londra de către R. Unwin, este utilă din mai multe puncte de vedere. Mai întâi, se asigură terenul necesar pentru amenajarea arterelor de penetrație pentru ori câte căi separate de circulație (automobile, trenuri electrice), la același nivel sau la nivele diferite, astfel ca circulația de transit să se poată face cu viteză mare fără a fi stingherită de circulația locală și de încrucișări. Apoi se permite amenajarea de fâșii plantate, în genul șoselei Kiselef, care din punctul de vedere al esteticei sunt mult mai eficace de cât o centură de plantație în jurul orașului, pentru că un călător care vine sau pleacă din București se bucură de această plantație kilometri întregi, iar nu numai o sută-două de metri, care din viteza automobilului aproape nu este observată.

Din punctul de vedere al opririi întinderii aglomerațiunii, aceste fâșii plantate dealungul arterelor de penetrație sunt destul de eficace, pentru că s'ar cumpăra de către comună tocmai acele fâșii pe unde întinderea construcțiilor aduce neajunsurile cele mai mari.

Fața dela șosea a terenurilor fiind proprietatea comunei, accesul prin aceste fâșii s'ar interzice, iar lotizări nu s'ar putea face de cât creind dru-

muri noi, ceea ce e mult mai greu, iar loturile nu ar mai fi atât de căutate, nemai având față la șosea. Dar chiar dacă totuși s'ar face ici și colo cuiburi de mizerie, cocioabele nu ar mai fi vizibile din șosea, fiind mascate de plantații.

Măsura aceasta de a expropria fâșii de terenuri dealungul tuturor șoselelor de penetrație până la forturi, până la o lărgime totală de 100 metri (inclusiv lărgimea existentă a șoselelor) este ușor realizabilă, spre deosebire de centura de plantație care nu e nici eficace în această privință, nici realizabilă.

Din tabloul anexa No. 5 rezultă că suprafața totală de expropriat pentru toate șoselele de penetrație existente și proiectate, în lungime de circa 100 kilometri și lărgime totală de 80 metri în medie (restul de 20 m. în medie există) este de circa 800 hectare.

Costul acestor 800 hectare, socotind hectarul cu 50.000 lei este de 40 milioane lei (centura de plantație costă peste un miliard).

Chiar dacă prețul ar fi dublu, tot nu ar fi o sumă peste puterile financiare ale municipiului față de rezultatul ce s'ar obține.

Măsura se poate aplica imediat, începând cu șoseaua Chitila, care e cea mai periclitată și continuând cu celelalte artere.

Deosebit de cumpărarea fâșiilor dealungul arterelor de penetrație, Municipiul trebuie să cumpere cât mai multe terenuri — astăzi agricole — în interiorul centurei forturilor.

Socotind 50.000 lei hectarul (la șoseaua Băneasa-Otopeni se vinde cu 130.000 lei hectarul, dar în alte părți este mult mai puțin) o moșie de 1000 hectare ar costa 50 milioane. Bine înțeles că moșii mari nu se găsesc și că achiziționarea de porțiuni mici izolate pe măsură ce se oferă spre vânzare, prezintă inconveniente, însă e necesar ca orașul să devină proprietar pe cât mai mari întinderi de teren, din motive de politică municipală îndeajuns de cunoscute, dar mai ales prin astfel de cumpărări ar putea împiedica întinderea orașului.

O politică comunală de cumpărare a terenurilor învecinate este de recomandat și din alte considerente.

Cap. II.

PROBLEMA LOCUINTELOR

Înainte de a trata chestiunea zonificării este util a se face o examinare a problemei locuinței în București, problemă de care depinde în fond întreaga chestiune a zonificării.

Problema locuințelor poate fi examinată din diferite puncte de vedere:

din punct de vedere al confortului și igienei

din punct de vedere al esteticii

din punct de vedere al contribuției la sarcinile financiare ale orașului.

din punct de vedere al influenței sociale.

Din punct de vedere al caracterului lor și al repercusiunii acestui caracter asupra planului de sistematizare locuințele pot fi grupate în trei categorii distincte:

a) locuințe modeste, pentru clasa muncitorilor

b) „ mijlocii, pentru clasa micii burghezii,

c) „ mari, pentru populația înstărită.

Dacă cele două din urmă categorii de locuințe au primit soluțiuni, departe de perfecțiune ce e drept, dar totuși la rigoare acceptabile, în schimb prima categorie constituie în București foarte des o adevărată plagă. Starea sanitară a orașului lasă de dorit; epidemiile care mai repede s'ar putea califica endemii, seceră sau pipernicesc rasa lipsind-o de vitalitate suficientă.

A) Locuințe modeste pentru clasa muncitoare.

Problema aceasta urmează să capete o soluție radicală.

Documentarea respectivă a fost amplu tratată în studiul ce constituie anexele Nr. 6 și 7 ale acestui memoriu.

Pentru a trage din ea concluziuni în vederea alcătuirii planului de sistematizare, este nevoie să rezumăm și să interpretăm datele conținute în acest studiu și să-l completăm cu cele necesare.

1. Actualmente Municipiul suferă de o criză de locuințe, cu adevărat ieftine care să adăpostească populația săracă. Există pe de o parte o serie de locuințe goale pentru că populația nu poate plăti chiria corespunzătoare, și există pe de altă parte o populație înghesuită în construcții insuficiente și neigienice. Această populație trebuie adăpostită în locuințe civilizate, spre a se evita toate relele sociale și igienice provocate de această stare.

Se constată în special că circa 250.000 persoane locuiesc în circa 125.000 camere, adică 2 persoane de cameră. Dacă apreciem suprafața medie aproximativă a acestor camere la circa 9 m. p. ar reveni pentru fiecare locuitor 4, 5 m. p., ceea-ce

este aproape jumătate din ceea-ce este admisibil pentru locuințele cele mai modeste într'un cadru igienic și decent.

2. Dacă socotim că populația orașului sporește cu cca. 2% pe an adică cu circa 12.000 suflete, cari constituie în medie 2400 familii, urmează că trebuie să se creeze tot atâtea locuințe noi pe fiecare an.

Dacă presupunem că jumătate numai din acest spor este constituit din populație foarte săracă, rezultă că în fiecare an ar mai trebui create circa 1200 locuințe cu adevărat eftine și igienice.

3. Din statistici rezultă că populația bucureșteană are o deosebită predilecțiune pentru locuința individuală numai cu parter, și de tipul așa zis «vagon».

4. Locuința individuală, sau mai bine zis *unifamilială* pe lângă că corespunde acestei tendințe firești, mai reprezintă și o formă de cadru de viață ce trebuie încurajat pentru că dezvoltă personalitatea, asigură o atmosferă de viață liniștită și decentă, și formează unul din cele mai serioase obstacole față de comunism prin opoziție cu locuințele zise colective, grupate în blocuri cu etaje numeroase.

5. Pe de altă parte locuința cu parter și tip «vagon» este nerațională, pentru că este neigienică, neconfortabilă, neeconomică și neestetică. Suprafețele parcelelor și fațadele la stradă sunt prea mari, ocazionând cheltueli însemnate pentru amenajările edilitare, clădirile n'au accesibilitate bună, prin curțile lungi și înguste dintre ele, n'au instalațiuni raționale, n'au *ventilația transversală*, care singură poate asigura o primenire efectivă; apoi prezintă suprafețe de răcire prea mari, n'au o distribuție confortabilă a încăperilor; prezintă calcane urâte și sunt scumpe pentru că sunt izolate și clădite nerațional.

6. Cele mai multe din aceste clădiri sunt executate fără autorizare, pe parcelări neautorizate, adesea în afară de raza orașului și chiar de vatra suburanelor, cu străzi înguste și adesea fără străzi de loc. Aceasta din cauză că terenurile aflătoare pe străzi deja amenajate sunt prea scumpe; că regulamentele impun condiții excesive de fațadă, de înălțimi, de mod de construcție etc., cari scumpesc construcția și că aceste motive împing pe locuitori să clădească prin fraudă, după bunul lor plac.

Pentru a se remedia aceste rele nu este suficient a se exercita o poliție eficace a construcțiilor. Aceasta nu rezolvă problema. Ceeace este necesar este de a se favoriza crearea de clădiri raționale și cu adevărat eftine după tipuri bine studiate. Această favorizare se poate realiza:

a) prin avantajii fiscale sau chiar mici subvențiuni acordate celor ce construiesc după anume tipuri admise ca raționale,

b) prin construirea în serie de către Municipiu sau Stat, a unui mare număr de locuințe model, ce ar urma să fie revândute sau închiriate cu prețuri de cost,

c) prin acordarea unui minimum de suprafață de parcelă mai redus de cât minimumul obișnuit astăzi, dar numai pentru construcțiunile ce se apropie de tipurile raționale;

d) prin comasarea parcelelor actuale rău așezate, rău orientate și dimensionate, și prin redistribuirea lor rațională în vederea clădirilor de tipuri admise.

7. Tipurile cari după numeroase cercetări, par a conveni mai mult pentru rezolvarea acestei probleme ar trebui să se apropie cât mai mult de exemplele din planurile anexate la acest studiu.

Principiile pe care au fost fondate aceste tipuri sunt:

a) Suprafața clădită minimă de fiecare suflet: 10 m. p.

b) Clădiri familiale pentru minimum 5 persoane.

c) Fațadă spre stradă redusă la minimum.

d) Suprafața utilă distribuită pe două caturi pentru economie de fundații și de acoperiș.

e) Construcție cu regim închis pentru economie la zidăria calcanelor și pentru o mai bună izolare termică.

f) Orientarea șirurilor de clădiri în sensul N—S, pentru ca fațadele anterioare și posterioare să primească alternativ lumină solară de la E și de de la V.

g) Crearea de grădini de fațadă pentru izolarea de stradă, cu praful și sgomotul ei și pentru crearea unui cadru plăcut.

h) Crearea de grădini de cultură în dosul caseilor având triplul scop de a asigura lumina și aerul abundent; de a asigura viața eftină prin cultivarea de zarzavaturi; de a crea o ocupațiune sănătoasă și plăcută locuitorilor între orele de muncă.

După o evaluare a costului unor asemenea lucrări, care se află în devizul atașat planurilor, din anexa Nr. 6 aceste locuințe ar reveni la un preț care se stabilește după cum urmează.

— terenul parcelei 100 m. p. × 200 lei =	20.000
— cota-parte din terenul străzii,	
inclusiv amenajarea ei	= 14.000
— construcțiunea propriu zisă	= 105.000

Total: 139.000

sau rotund 140.000 lei.

8. Asemenea tipuri de clădiri de și așa de reduse ca cost, nu ar putea fi totuși ridicate prin singuraticele puteri ale locuitorilor.

Municipiul sau Statul ar putea însă finanța execuția rambursându-se printr'o anuitate de 7200 lei timp de 20 ani reprezentând amortismentul capitalului împrumutat și o dobândă de 2%, restul dobânzii urmând să fie suportat de autorități (Stat și Municipiu).

Socotind că o familie de muncitori săraci câștigă un minim de 100 lei pe zi adică 36.500 lei pe an, anuitatea ar reprezenta 20% din câștig însumând chiria și rata de împrumut.

Credem că o atare sarcină este în general suportabilă și că prin acest mod se va putea rezolva problema locuinței.

9. Pentru a se aprecia importanța efortului constructiv merit să transforme orașul (fără a socoti și comunele suburbane) trebuesc reamintite cele arătate la punctele 1 și 2, și anume:

a) Pentru adăpostirea în condițiuni aproape acceptabile a unui număr de 250.000 loc. cari nu beneficiază de cât de câte 5 m. p. de locuință ar trebui cel puțin dublată suprafața de locuințe, adică ar trebui $125.000 \times 5 = 625.000$ m. p. de clădire. Socotind că locuințele cele mai mici pentru o familie ar trebui să aibă cel puțin 50 m. p. aceasta ar reprezenta aproximativ 12.500 locințe.

b) Pentru sporul de populație muncitoare, evaluat la 6000 suflete pe an, ar mai trebui 1200 locuințe, pe an, cifră care va spori în viitor deoarece populația (cel puțin în mod teoretic) crește după regula dobânzii compuse.

Primul punct ar reprezenta deci un efort financiar de $12.500 \times 140.000 = 1.750.000.000$ lei iar al doilea

$1.200 \times 140.000 = 168.000.000$ lei.

Bine înțeles, toate aceste socoteli sunt aproximative și bazate de tipul de locuință familial. Pentru persoane singure, pentru familii mai mici sau mai numeroase ca 5 persoane ar urma a se lua alte dispozițiuni, dar se poate admite pentru nevoile planului de sistematizare că minusul sau surplusul de persoane față de familia medie se pot compensa, din punctul de vedere practic.

O consecință directă a tuturor considerațiilor de mai sus și privitoare tot la planul de sistematizare este stabilirea tipului mediu de parcele, de blocuri și de străzi.

Bazându-ne și pe considerațiuni de circulație, putem stabili că un bloc va fi compus în medie din circa 100 parcele așezate spate în spate, formând blocuri de $50 \times 200 = 10.000$ m. p.

Socotind blocul mărginit de 2 străzi longitudinale a 8 m. și 2 transversale a 10 m. lățime, obținem o suprafață de stradă corespunzătoare blocului de $2 \times 200 \times 4 = 1600$ plus $2 \times 60 \times 5 = 600$ în total 2200 m. p. Dacă mai adăogăm un procent de 50% pentru piețe, bulevarde, etc. obți-

nem $10.000 + 2200 + 1100 = 13.300$ m. p. — pentru 500 locuitori adică o densitate de populație de cca. 375 locuitori la ha.

Densitatea aceasta, relativ ridicată, și totuși compatibilă cu o excelentă stare igienică, are avantajul de a garanta prin numărul contribuabililor, o bună întreținere edilitară a cartierului.

În această ipoteză, proporția de spații libere față de suprafața totală este 25%.

10. Constituirea de ansambluri de locuințe-tip permite și o soluție estetică a cartierelor muncitorești. Tendințele estetice moderne pun în relief rolul liniilor mari, ordonanțelor repetate, echilibrărilor de volume, organizării ansamblurilor, cu amenajarea de perspective asupra clădirilor de interes comun, ca biserică, școli, băi, etc., cari sunt în acest sistem mult mai bine puse în valoare.

B) Locuințele mijlocii pentru clasa mică burghezii.

Locuințele pentru mica burghezie pot fi actualmente împărțite în trei grupuri:

a) *locuințe vechi tip «vagon»* mai ample decât acele muncitorești.

b) *locuințe noi tip așa zise «vile»*, dar care în realitate nu pot avea pretenția unei asemenea titulaturii pentru că pretinsa grădină, din jurul casei de fapt este mai mult o mică suprafață pavată. În această categorie intră locuințele din așa numitele «parcuri» Bonaparte, Domeniilor, Principesa Elena, cartierele Soc. de Locuințe Eftine, etc.

c) *locuințe-apartamente* în clădiri de raport cu mai multe etaje.

Din aceste trei categorii, prima are aceleași inconveniente ca și la locuințele muncitorești. Acest tip urmează să fie desființat, pe măsura învechirii construcțiilor.

Măsurile expuse la cap. «zonificare», tind spre acest lucru (interdicție de a se clădi la adâncime mai mare de 20 m., prospecte egale cu cel puțin $\frac{2}{3}$ din înălțimea maximă permisă pentru construcție; obligația ventilațiunii transversale, etc.)

Locuințele tip «vilă» reprezintă un mare progres.

Modul de grupare câte două clădiri lipite permite o bună orientare, o ventilație eficientă, prospecte relativ satisfăcătoare.

Ele alcătuiesc însă o soluțiune costisitoare prin fațadele mari ce reclamă, și adesea o soluțiune estetică mediocră prin diversitatea prea mare a stilurilor împreunate într'un grup. De oarece însă pare să corespundă unei tendințe foarte accentuate a gustului burgheziei bucureștene, sistemul este păstrat în planul de sistematizare, cu oarecari corective.

Locuințele apartamente în clădiri de raport, cari reprezintă încă în orașele cu civilizație veche, adevăratul tip de locuință urbană, și corespunde unor nevoi imperioase ale vieții urbane, deoarece ele permit concentrarea activităților cetățenilor, obținerea unui confort înaintat cu cheltuielă relativ redusă, și aduc administrației comunale venituri importante cari îngăduie o bună ținută a lucrărilor edilitare.

Regulamentul actual de construcțiuni și aliniere permite însă pentru asemenea clădiri dispozițiuni cu totul vicioase, antihigienice și antiestetice. În special curțile și prospectele sunt insuficiente, înălțimile permise în partea superioară a gabaritului, spre stradă, prea mari, lipsește apoi obligația unui gabarit spre curți, cum și obligația de racordare estetică între clădiri vecine și a obligativității unei ventilații transversale. De asemenea el nu împiedică crearea de calcane mari, aparente spre fundul curților, etc.

Prin dispozițiunile noului plan se remediază aceste defecte, după cum se poate vedea din caracteristicile proiectului de Regulament de Construcțiuni și Aliniere, expuse sub formă unui tablou sinoptic (anexa Nr. 8).

În special se tinde la gruparea tuturor curților din dosul clădirilor spre a forma un mare spațiu liber, dătător de aer și de lumină și permițând plantațiuni dezvoltate.

O dispozițiune de clădiri burgheze care tinde să se desvolte tot mai mult este crearea de *alee înfundate* pe laturile cărora se ridică fie clădiri de raport, fie clădiri tip «vilă».

Aceste fundături corespund dorinței proprietarilor de a exploata la maximum terenul lor, și la dorința majorității cumpărătorilor de clădiri cari doresc clădiri individuale dar situate cât mai aproape de centrul orașului.

Principiul locuințelor situate pe alei înfundate, este sănătos, pentru că corespunde unui cadru de viață liniștită la adăpost de mișcarea și de sgomotul străzilor.

Modul însă în care a fost aplicat acest principiu a fost de cele mai multe ori greșit. El a permis o îndeșire exagerată a construcțiilor și fă-

rămișarea suprafețelor neclădite într'un număr mare de curți mici și întunecoase.

Prevederile proiectului de regulament au ca scop să corecteze aceste defecte. În special, ele tind la crearea în orice alee înfundată a unor squaruri plantate sau destinate jocurilor de copii. Astfel de squaruri corespund unei necesități absolute astăzi când împușinarea terenurilor virane și sporirea circulației pe străzi au răpit copiilor aceste terenuri de joc naturale.

C) Locuințe mari, pentru persoanele înstărite.

Acest tip de locuințe a evoluat mult în București.

Pe vremuri, locuințe de lux erau casele boerești, înconjurate mai totdeauna de mari parcuri. Odată cu declinul clasei boerești, aceste imense domenii situate chiar în centrul orașului s'au fărâmițat și acoperit cu construcțiuni burgheze.

Procesul de dispariție al caselor boerești nu este terminat dar nici nu este departe de sfârșit. În treacăt trebuie semnalat (fiindcă chestiunea este tratată în alt capitol) că aceste proprietăți ar trebui de urgență achiziționate de comună și conservate sub formă de parcuri publice.

În locul caselor boerești a început să se ridice și locuințe de lux grupate în anume parcuri, de «ville», de data aceasta în adevăratul sens al cuvântului. Exemple avem în parcul Ioanid, Filipescu, și pe Șos. Kiseleff.

Din nenorocire, există actualmente o tendință de a fărâmiți chiar și aceste proprietăți.

Prin prevederile proiectului de Regulament se caută a se stăvili această fărâmișare.

În ultimii ani s'a creat un nou curent, însă foarte slab, pentru locuințe burgheze în afară de oraș, sub formă de mici ferme. Acest curent corespunde unei dorințe sănătoase. Nu trebuie însă ca realizarea ei să provoace o nouă extensiune a suprafeței aglomerațiunii urbane. S'au păstrat deci bunele măsuri în vigoare actualmente, de a nu se permite construcțiuni pe parcele mai mici de 2 Ha. la drumurile recunoscute și de 10 ha. la drumuri nerecunoscute.

Cap. III.

ZONE ȘI CLASE DE CONSTRUCȚIE

Generalități.

Structura aglomerațiunii bucureștene este actualmente haotică, lipsită de organizare.

Diferitele feluri de activitate umană se amestecă la întâmplare, producând adesea inconve-

niente grave. Cât timp Bucureștiul a avut o viață vegetativă, patriarhală, răul nu era prea mare.

De altfel, în trecut, pare să fi fost o oarecare clasare cu privire la repartizarea îndeletnicirilor locuitorilor. Astfel, se poate distinge, ca urme din acest trecut: o zonă comercială intensă, în ve-

chiul sâmbure al orașului, de la Sf. Gheorghe-Nou la Calea Victoriei și de la Strada Lipsani la Dâmbovița.

Pe de altă parte, puținele industrii din trecut, în special tăbăcăriile, după ce au fost scoase din regiunea Cișmigiului, unde erau prea aproape de centru, au fost îndepărtate și grupate în avalul Dâmboviței, spre S. F., adică într-o poziție mai rațională.

Însfârșit comerțul era localizat după specialități, pe anumite străzi, conform obiceiului medieval.

Astfel am avut: Str. Căldărari, Pânzari, Șepcani, Gabroveni, Covaci, Cavafi, Scaune (de măcelari), Chiristigii, Lipsani (pentru mărunțișuri) etc., ale căror nume proveneau de la ocupațiunile negustorilor ce le locuiau.

Dar în secolul XIX-lea, odată cu marile transformări sociale, economice și tehnice, care au provocat o creștere subită a orașelor, tradițiunile s'au pierdut și orașul s'a dezvoit fără nici o directivă. Nu numai că locuințele, fabricile și comerțul, s'au împestrat, dar și creșterea s'a făcut în mod neregulat, în unele locuri mai slab în altele mai intensiv. Unele cartiere, chiar și periferice, au ajuns la o densitate foarte mare, altele, chiar și centrale, au rămas parțial neconstruite și cu o densitate infimă.

Anexa No. 9 privitoare la densitatea populației pe cartiere, arată starea actuală stabilită pe baza recensământul din 1930.

Efectele acestei dezvoltări dezordonate sunt grave pentru populație. Amestecul locuințelor în cartierele cu pronunțat caracter comercial, unde procentul de teren clădit este foarte ridicat, a ocazionat crearea de locuințe neigienice fără lumină și fără aer suficient, situate în praful și în șgomotul circulației. Astfel de locuințe, se mai pot încă vedea în cartierul Lipsani până la Halele Centrale și ne oferă un exemplu caracteristic al acestei stări.

Alt mare rău provine din amestecul locuințelor cu fabricile și din reaua așezare a acestora. Multe din ele produc fum, praf și mirosuri displăcute sau vătămătoare. În această categorie intră: uzina de gaz, abatoarele (central și suburbane) tăbăcăriile, fabricile de săpun și de diferite produse chimice, rafinăriile de petrol, fabricile de ciment, de cărămidă, etc.

Exemplul uzinei de gaz care viciază aerul și înegrește cu fum frumosul parc Carol și locuințele vecine, este caracteristic și cunoscut în deobște.

Apoi întinderea dezordonată a clădirilor spre periferie, lăsând centrul prea puțin clădit și cu terenuri virane, a provocat cele mai mari rele. Rețeaua de străzi s'a lungit peste măsură făcând

imposibilă realizarea lucrărilor edilitare, astfel în cât astăzi chiar mai avem multe străzi cu mocirle, nepavate și necanalizate.

Apoi sistemul de clădire tolerat până în prezent care permite construcțiile tip «vagon», cu lumină puțină și fără posibilitate de aerare a adunajunsuri grave.

Starea actuală edilitară și sanitară a orașului arată foarte bine rezultatul acestei lipse de îndrumare. Anexa No. 10 privitoare la mortalitate dovedește în mod clar cele arătate mai sus și de altfel cunoscute de toată lumea.

Această stare gravă, se va accentua și mai mult prin creșterea orașului, dacă nu se iau la timp măsuri de remediere.

Cade în sarcina planului de sistematizare să se ocupe cu repartizarea rațională a activităților populației după afinități, caractere comune, și condițiuni de igienă, și să dirijeze creșterea orașului după norme cari să asigure o judicioasă răspândire a populației pe teritoriul Municipiului, încurajând creșterea densității unde este nevoie, limitând-o, micșorând-o sau reducând-o la zero, acolo unde această măsură s'ar impune.

Impărțirea în zone și clase de construcție.

Prin proiectul de sistematizare propus, teritoriul întregului Municipiu este împărțit în diverse zone și clase în cari destinațiunea construcțiilor, caracterele și mărimea lor sunt fixate în mod diferențiat pentru a corespunde unei structuri raționale, igienice, confortabile și estetice.

Sistemele de zonificare sunt foarte numeroase. Unele prevăd un mare număr de zone cu nuanțe în diferențele dintre ele; altele prevăd numai două zone, una de muncă și alta de odihnă, cu o serie de clase sau subdiviziuni.

Scopul practic direct al unei clasificări în zone este de a se crea condițiuni pentru clădiri cari să permită, să favorizeze sau să interzică pe anumite terenuri, anumite forme de activitate umană, judecate ca favorabile sau ca dăunătoare vieții în comun.

În același timp această zonificare trebuie să țină seama de condițiunile speciale ale Bucureștiului cari diferă mult în unele privințe de condițiunile altor orașe străine de unde ne vin exemplele cele mai valoroase.

De aceea socotim că o clasificare a zonelor trebuie să fie înainte de toate clară și simplă pentru a fi ușor înțeleasă și pusă în aplicare, apoi să fie logică și corespunzătoare necesităților firești ale orașului și ale populației, pentru a fi acceptată ca un lucru just, iar nu impusă ca un capriciu al autorilor planului.

În sfârșit, trebuie să adăogăm că un sistem de

zonificare nu trebuie să fie absolut rigid. Aceasta ar fi un defect.

Uneori dezvoltarea firească a unui oraș, sau numai a unei părți, nu poate fi determinată în mod absolut precis pentru un viitor mai depărtat. Dacă s'ar prevedea dispozițiuni prea rigide, acestea ar risca să stingherească dezvoltarea sănătoasă a orașului. De aceea o zonificare bună trebuie să permită oare-care joc în modul de utilizare a fiecărei categorii ce cuprinde.

Prin zonificare se poate favoriza sau d'în contră defavoriza dezvoltarea unor anume forme de activitate pe anume teritorii; în vederea unei bune dezvoltări; nu trebuie însă să se creeze interdicțiuni absolute, (cari ar putea provoca o dezvoltare artificială a orașului) decât în foarte puține cazuri, (cum ar fi de ex. pentru industriile insalubre). De aceea s'a căutat a se da acestei zonificări o elasticitate menită să adapteze planul de sistematizare eventualelor schimbări viitoare în caracterul evoluțiunii orașului.

Zonificarea este prevăzută a se întinde pe tot teritoriul Municipiului: actualul oraș, comunele suburbane și terenurile din afara vetrelor până la perimetrul exterior, și regulamentul de construcțiuni și alinieri care o concretizează este unic, pentru întregul teritoriu.

Ținând seama de aceste considerațiuni Comitetul s'a oprit la un sistem cuprinzând un număr de zone, cari caracterizează destinația clădirilor și un număr de clase cari caracterizează suprafața, înălțimea și așezarea clădirilor.

Aceste zone sunt:

- a) Zona rurală (non aedificandi).
- b) Zona rezidențială.
- c) Zona protejată
- d) Zona mixtă
- e) Zona comercială
- f) Zona industrială
- g) Zona specială
- h) Zona de spații verzi.

(Vezi anexa Nr. 11).

a) Zona rurală.

Această zonă cuprinde teritoriile din interiorul perimetrului Municipiului aflate în afara vetrelor aglomerațiunilor clădite. În principiu această zonă conține numai terenuri de cultură și plantațiuni, constituind o centură care să împiedice extinderea ulterioară a clădirilor în afara aglomerațiunilor actuale, precum și o rezervă de aer curat și de colțuri naturale și pitorești.

În fapt însă, trebuie tolerat și uneori chiar preconizat să se execute în această zonă unele clădiri la cari însă se impun serioase restricțiuni pentru a se păstra caracterul de zonă rurală.

Astfel sunt admise clădiri pentru ferme, adică pentru exploatarea agricole, cerându-se însă ca

terenurile să aibă o întindere de minimum 2 ha. la drumuri recunoscute și de 10 ha. la drumuri nerecunoscute și păstrându-se deci dispoziția actualmente în vigoare. Deasemenea clădirile nu vor putea acoperi mai mult de 5% din suprafața întregului teren, vor avea numai 2 catari: vor fi depărtate cu minimum 20 m. de la aliniere și de la vecin.

În această zonă și numai în anumite regiuni, mai sunt admise anumite exploatarea industriale cari prin natura lor nu-și pot avea locul în zona industrială, cum sunt: carierele de nisip, cărămidăriile, fabricile de explozibile, depozitele de produse petrolifere, etc., și altele cari vor fi prevăzute prin anexele regulamentelor respective, și în condițiunile prevăzute de aceste regulamente.

În sfârșit, după avizul dat de o Comisie ce va trebui prevăzută pentru aplicarea planului de sistematizare se vor putea admite anume stabilimente cu caracter special ca: spitale, sanatorii, cluburi sportive, cetăți universitare, etc., cari nu pot strica caracterul acestei zone, ci din contră își au aci așezarea lor firească.

Această zonă rurală înconjoară întreaga aglomerațiune urbană precum și cele suburbane și crează o centură de aer curat și o stavilă contra creșterii desordonate a orașului.

b) Zona rezidențială.

Această zonă este în special destinată locuințelor propriu-zise. Proiectul nu prevede o diferențiere precisă între diversele feluri de locuințe din întregul teritoriu al Municipiului, diferențiere care ar avea un caracter arbitrar și antidemocratic. Totuși prin dispozițiunile prevăzute la diviziunea în clase, (care se va expune mai departe), proiectul favorizează împărțirea și gruparea locuințelor în 3 categorii: 1) locuințe muncitorești, caracterizate prin locuințe unifamiliale de maximum 2 catari, ocupând un procent foarte mic din suprafața parcelei, și cu posibilitate de a se grupa câte două sau chiar mai multe formând șiruri cu fațade înguste și ziduri calcane comune; 2) locuințe mari caracterizate prin locuințe individuale numai cu 2 catari și complect izolate de vecini genul «ville». 3) locuințe burgheze caracterizate prin gruparea în clădiri cu etaje numeroase, de înălțime limitată de lărgimea străzii, și dispuse după un regim închis sau grupat, după cazurile prevăzute în regulamentul de construcțiuni anexat la proiect.

Justificarea alegerii acestor trei tipuri de locuințe se găsește în Capitolul Nr. II. a memoriului, tratând întreaga problemă a locuințelor.

Consecintele ce vor rezulta din dispozițiunile indicate mai sus, vor fi expuse după ce se va vorbi despre clasele de construcție.

În zona rezidențială mai sunt permise și unele exploatări cu caracter industrial, comercial sau liber profesionist cari se practică în însăși locuință, și cu condițiunea ca această practică să nu aducă vecinilor nici un neajuns ca șgomot, miros, trepidațiuni, etc.

Această zonă se întinde cu deosebire pe terenurile cari, azi chiar, sunt aproape exclusiv ocupate de locuințe, precum și pe unele întinderi neclădite, pe cari s'ar putea crea în întregime cartiere noi, conforme cu cerințele igienei și confortului modern precum și esteticei urbane care cere ansambluri unitare și coerente.

c) Zona protejată.

În această zonă, care cuprinde în general cartiere deja clădite, în cari există actualmente o stare de fapt a cărei suprimare ar fi prea complicată și costisitoare, sunt admise laolaltă, locuințe și stabilimente de comerț și de industrie, cu condiția ca aceste din urmă să nu producă prin funcționarea lor inconveniente locuitorilor, ca fum gros, praf, mirosuri urâte, emanațiuni nocive, șgomot mare, trepidațiuni, aglomerație prea mare, etc. În anexele regulamentului de construcțiuni se va stabili lista și caracteristicile exploatărilor admise în aceste zone.

După cum s'a arătat mai sus, în această zonă se recunoaște o stare de fapt care nu poate fi schimbată fără grave inconveniente.

Astfel în zona protejată *suburbană* nu se poate interzice locuitorilor să practice alături de locuința și meseria lor de ex.: potcovărie, rotărie, lăcătușerie, etc. Din contră, favorizarea practicii unor industrii chiar și mai dezvoltate, nu poate strica igienei în cartiere cari au și vor avea o populație deajuns de rară și au avantajul de a procura aglomerațiunilor suburbane venituri mai importante, din cari să se poată executa lucrări edilitare, cari pentru moment lipsesc și pentru înfăptuirea cărora actualele administrațiuni suburbane sunt silite să recurgă la subvenții dela sectoare și dela Municipiu.

Deasemenea din zona protejată *urbană*, nu se pot exclude unele exploatări industriale ca imprimăriile, garajele industriale, brutăriile, morile, etc., cari există actualmente, fără a se plăti despăgubiri importante și dintre care unele nici nu prezintă inconveniente de ordin funcțional.

În consecință, prin proiectul prezentat, s'a dat o extindere destul de importantă acestei zone protejate.

d) Zona mixtă.

Această zonă ca și zona protejată conține amestecate locuințe, comerț și industrie. Totuși în această zonă se admit industrii cu caracter

mai puțin comod de cât în zona protejată, ca: mori, brutării, ateliere mecanice, etc., a căror listă și limitare urmează să fie determinată prin Regulament. Această zonă respectă și ea o stare de fapt care nu ar putea fi suprimată de cât cu sacrificii cu totul exagerate față de rezultat. Zona mixtă cuprinde actualele cartiere industriale din dealul Spirei, de lângă gara Filaret, afară de fabrica Wolff de lângă Parcul Carol, apoi cartierele de lângă Obor, etc.

e) Zona comercială.

Această zonă prevede clădiri destinate cu predominanță comerțului. Este caracterizată prin o utilizare mai intensivă a terenului, atât prin procentul de suprafață constructibilă cât și prin înălțimea clădirilor care poate întrece lărgimea străzii cu 4,00 m., cât și în sfârșit, prin regimul închis al construcțiunilor față de alinierea străzilor.

Prin prezentul proiect de sistematizare s'a admis și locuințe la etajele superioare, cu condițiunea ca acestea să poată beneficia de prescripțiunile de ordin igienic impuse la zonele rezidențiale.

De asemenea sunt admise și unele exploatări industriale cu aceleași restricțiuni ca și la zonele rezidențiale.

Unele regulamente de construcțiuni străine ca de ex. acel din Berlin, exclud locuințele din zona comercială. Credem că o asemenea măsură poate fi admisă numai în orașe ajunse la un grad de dezvoltare înaintat și unde cartierele centrale și de pe marile artere sunt aproape exclusiv ocupate de magazine și de biurouri comerciale și în acest caz, regulamentul consfințește numai o stare de fapt.

În București însă, unde, chiar în plin centru, se mai gădesc străzi cu caracter patriarhal, o atare măsură ar fi atât de excesivă încât n'ar putea fi aplicată.

De altfel zona comercială, după cum se va vedea mai departe se întinde pe străzi pe cari terenul are o valoare foarte mare care cere ca posibilitățile de utilizare să fie în raport direct, cu valoarea lor.

f) Zona industrială.

Această zonă este rezervată industriilor cari nu pot fi tolerate în zonele precedente, cu excepția industriilor prevăzute prin regulamente speciale a fi răspândite în zona rurală. Zona industrială are două subdiviziuni: 1) *zona salubă*, care ocupă o mare parte din cartierele ce au deja un pronunțat caracter industrial, și în care ar fi admise numai industrii cari nu provoacă fum mare, praf mult, mirosuri grele, emanațiuni vă-

tămătoare, etc., cari ar vicia aerul și cari ar putea fi aduse de vânt asupra restului orașului, 2) *zona insalubră*, care ar cuprinde toate celelalte industrii supărătoare; această zonă insalubră este amenajată spre N. V. și spre S. E. orașului, astfel ca vânturile dominante să nu aducă fumul și mirosurile în oraș. În ambele zone, locuințele sunt excluse, cu excepția locuințelor pentru directorul întreprinderii și al personalului strict indispensabil pentru paza exploatării.

Ambele categorii de zone industriale au fost prevăzute a fi amenajate cu șosele, căi ferate și cu posibilitatea de a fi racordate pe viitor cu ori care din sistemele de canale navigabile propuse până în prezent în jurul Bucureștiului.

Este și aci locul să repetăm că pentru o bună realizare a unui cartier industrial ar fi extrem de util ca administrațiunea comunală să achiziționeze din vreme teritoriul întinse, să le amenajeze complet și apoi să le revândă celor interesați. În chipul acesta, se va realiza o amenajare rațională, cu parcele regulate, cu accese comode, la cari industriașii își vor găsi tot interesul, să le achiziționeze iar administrațiunea va avea un cartier industrial modern pe care revinzându-l în detaliu își va scoate și cheltuelile făcute cu lucrările de achizițiune și amenajare.

Pentru a răspunde tuturor acestor caracteristici, zonele industriale au fost delimitate după cum urmează:

1) *Zone salubre*: a) Dealungul căii ferate București-Chitila pe partea de S. V., pe o lățime de cca. 500 m., pînă la raza forturilor; (120 ha.).

b) Dealungul căii ferate București-Oltenița de la șos. Vergului pînă la linia forturilor (464 ha.);

c) Dealungul Dâmboviței de la Abator pînă la linia de C. F. de centru proiectată de la Filaret la Obor (154 ha.).

d) Dealungul căii ferate Filaret Jilava la Vest și Sud de satul Progresul (143 ha.).

2) *Zona insalubră*.

a) Dealungul Dâmboviței dincolo de C. F. de centură. Tot în această regiune poate fi situată viitoarea stațiune de epurare a apelor uzate (174 ha.).

b) Pulberăria Dudești (câtă vreme va mai rămâne o pulberărie în cuprinsul Municipiului).

3) *Zone speciale*.

Aceste zone sunt destinate diferitelor instituțiuni cu caracter cu totul special cari nu pot fi introduse în celelalte zone. În această categorie sunt cuprinse:

Zona C. F. R., zona militară, zona aeroportu-

rilor, cimitirele, instituțiunile spitalicești și de învățământ, organizări de aprovizionare, ca hale și târguri, etc.

Pentru toate aceste zone urmează ca la fie-care caz să se stabilească un regim special cu avizul Comisiunii de aplicare a planului.

Descripția zonelor pentru *întocmirile de transport* (C. F. R., aeroporturile) este făcută la capitolul respectiv.

În privința *zonei militare*, ea a fost rezervată în partea de V. a orașului, între prelungirile Soc. Cotroceni și Căei 13 Septembrie, unde se află chiar de acum majoritatea întocmirilor militare.

În restul orașului, aceste întocmiri nu se pot stabili decât în zonele mixte și protejate, ale cărei prescripțiuni trebuie să le respecte, ca ori-ce altă clădire particulară.

Cimitirele, instituțiile spitalicești și de învățământ sunt studiate la cap. înzestrări, iar aprovizionarea orașului este tratată într'un capitol special

4) *Zona spațiilor libere*.

Aceasta cuprinde grădinițele, grădinile, parcurile interioare și exterioare, pădurile, etc. Aceasta zonă este numai menționată în acest capitol întrucît zonificarea se ocupă de utilizarea întregului teritoriu municipal. Subiectul este însă tratat mai pa larg la capitolul respectiv.

Suprafețele ocupate de aceste zone în proiectul de sistematizare sunt indicate în tabloul următor care dă și procentul din suprafața totală a Municipiului ocupat de fiecare zonă.

Clase de construcțiune

(Vezi anexa Nr. 12).

Distribuirea teritoriului municipal în clase de construcție, pornește dela principiul de a se admite o utilizare intensă a terenurilor în centrul orașului și pe arterele principale de comunicații, și de a micșora treptat această utilizare spre periferie unde terenul este de o valoare mai mică. Clasele de construcție determină cu deajunsă aproximație numărul de locuitori pe unitate de suprafață și deci densitatea populației. Cifra actuală a densității medii este foarte slabă (72 locuitori la ha.). Ea ar trebui aproape triplată, pentru a corespunde unei dezvoltări raționale și economice. Densitățile pe circumscripțiuni arată în schimb că unele regiuni au ajuns la saturație; altele au încă nevoie de un aflux enorm ca să poată figura ca elemente dintr'un oraș și nu dintr'un sat.

Pe de altă parte creșterea previzibilă a populației nu permite să contăm pe mai mult decât o dublare a populației într'un interval de 4 decenii. Se va vedea la sfârșitul descrierii sistemului de

clase adoptat de Comitet, cari sunt densitățile ce vor rezulta pentru fiecare clasă și cum vor influența ele cifra densității medii a întregului oraș.

Clasificarea adoptată prevede șase clase de construcțiuni cu un număr de subdiviziuni pentru unele clase.

Caracteristicile fiecărei clase sunt arătate în tabloul sinoptic, pregătitor al regulamentului de construcțiuni și alinieri.

Aceste caracteristici sunt privitoare la:

1) *Procentul de suprafață construită* din suprafața totală a unei parcele. Acest procent variază după clase dela 5% la 70%.

Afară de zona rurală unde regulamentul de până acum nu prevede nici un procent, celelalte procente sunt simțitor scăzute față de acele aplicate până acum.

Aceste procente sunt fixate astfel, pentru a tinde la o cât mai mare răspândire a clădirilor pe suprafața întregii aglomerațiuni în întinderea ei actuală. Astăzi aproape nici o stradă nu este complet construită. Nenumărate terenuri virane dau un aspect caracteristic Bucureștiului amintind o dantură cu măsele lipsă, aspect ce nu este de laudă, pentru că aduce numeroase neajunsuri cunoscute de toți. În anii din urmă, o neconsiderată congestionare a locuințelor pe unele terenuri prea mult exploatare, atât ca suprafață cât și ca înălțime, pe când altele, alături de ele rămân neclădite, arată că cu actualele dispozițiuni regulamentare, răul se va agrava cu timpul. Este deci necesar ca, afară de unele cartiere foarte centrale, clădirile să utilizeze un procent de teren clădit mult mai redus. Și totuși procentele fixate prin proiectul de față sunt încă mult mai mari decât în regulamentele moderne străine (la Berlin, Rio-de-Jan'ero, Londra, etc.).

2) *Înălțimea clădirilor.* Această înălțime socotită la pereții verticali de fațade, este determinată în proiect numai în ce privește *maximumul*. Măsură de a se impune și un *minimum* de înălțime nu este operantă și de altfel nu este adaptată la cunoștința noastră, în niciun regulament străin. Acolo unde s'a putut constata că există *înălțimi fixe impuse*, se poate ușor verifica că parcelele au provenit dintr'o vânzare de terenuri făcută de Comună și pentru care s'a înscris în actul de vânzare clauza garantând executarea clădirii după anumite tipuri. În cazul general însă, clădirile tind de la sine, spre înălțimea maximă permisă, pentru valorificarea rațională și integrală a proprietății funciare. În proiectul de față, tendința către utilizarea înălțimeii la maximum este favorizată chiar prin reducerea procentului de suprafață clădită. Fiecare proprietar

va dori să-și recapete ceea-ce pierde în suprafață, printr'un spor de înălțime. Dealtfel în caz de lipsă de capital suficient și dacă s'ar impune o înălțime minimă, un proprietar ar putea fi silit să renunțe a clădi, lăsând terenul viran, ceea ce ar fi și mai rău decât dacă s'ar clădi cu înălțime mică.

Înălțimea maximă admisă variază în proiectul de față dela 8 m. la 24 m. fiind în orice caz limitată la lărgimea spațiului public dintre alinierea străzii, (afară de cazul străzilor din zona comercială unde această lărgime poate fi depășită cu 4 m.). Tot în zona comercială este permis a se utiliza $\frac{3}{4}$ din spațiul ce trebuie lăsat liber în parcelă ca: curți acoperite, hall-uri interioare, săli de reuniune și de spectacol etc. Aceste adaosuri nu pot depăși 8 m. înălțime.

Pentru cl. IV, care corespunde zonelor industriale, s'a crezut că nu este bine a se fixa înălțimi maxime și nici procente fixe de spații clădite, întru cât necesitățile industriilor adesea nu se pot acomoda de asemenea condițiuni.

De aceea, pentru această clasă s'a preferat a se indica cubul total de construcție permis, raportat la m. p. de suprafață totală a parcelei. Astfel s'a admis ca raportul între cubul total și suprafața totală să nu întrecă cifra de 5 m. c. de fiecare m. patrat.

Înălțimea maximă se stabilește nu numai pentru fațadele spre stradă ci și pentru cele spre curți, unde nu se poate întrece prospectul liber, în nici un punct al fațadei (afară de cazul curților deschise spre stradă obținute prin retragerea frontului clădirii din aliniere. În acest caz s'a prevăzut ca înălțimea — numai pentru o adâncime de cel mult 1,5 din lărgimea curții, — să fie egală cu $\frac{2}{3}$ din prospect).

Pentru mansarde și învelitori se prevede ca frontul vertical al clădirii, oprit la înălțimea maximă hotărâtă, să fie continuat cu un plan făcând un unghi de 45° cu planul vertical, formând gabaritul în care trebuie să se înscrie partea superioară a clădirii.

Aceiaș măsură este prevăzută și spre curți.

Pentru locuințele izolate cari sunt prevăzute a avea caracter de ville, planul înclinat de care s'a vorbit mai sus poate face un unghi de 75° cu verticala.

Anume depășiri ale acestui gabarit vor fi prevăzute în detaliul Regulamentului de construcțiuni și alinieri, pentru luarne, motive ornamentale, etc.

Pentru a corespunde unei tendințe arhitectonice actuale — aceea de a se crea turnuri cu etaje numeroase, — proiectul prevede posibilitatea de a se spori înălțimea pentru o porțiune de 20% din

suprafața clădită, limitând aceste turnuri printr'un bagarit compus din planuri oblice făcând un unghi de 75° cu orizontala, și pornind dela înălțimea maximă permisă, pe toate laturile clădirii. Acestui spor de înălțime îi corespunde o micșorare a suprafeței construite așa încât suprafața utilă să rămână constantă.

În același timp, se limitează pentru unele clase destinate cu deosebire pentru zonele (rurale și rezidențială) numărul total al etajelor.

Aceasta este prevăzut pentru ca să se evite pentru aceste clase o populare prea intensă și ca să rămână nealterat caracterul de locuințe individuale.

3) Așezarea clădirilor pe suprafața parcelei.

Proiectul prevede diferite feluri de alinieri:

(Vezi anexa Nr. 8. Tabloul de zonificare).

- aliniera străzilor
- aliniera fațadelor
- alinierile de fund
- alinierile clădirilor dosnice

a) *Alinierea străzilor* este despărțitoare dintre spațiul public și terenurile particulare. Actualmente, cu rare excepțiuni, este singura prevăzută în Regulamentul de construcțiuni și alinieri în vigoare.

b) «*Alinierea fațadelor*», indicând pozițiunea obligatorie sau pozițiunea-limită a clădirilor spre stradă. Alinierea fațadelor după cazuri, coincide cu alinierea străzilor sau poate fi distinctă, putând constitui linii paralele sau neparalele cu aceasta din urmă. Spațiul dintre cele două alinieri alcătuiește *grădinile de fațadă*, a căror lățime, în unele cazuri, poate să varieze chiar și pe o aceeași stradă.

c) «*Alinierea de fund*», indică în locurile unde este prevăzută prin plan, limita ce o clădire nu trebuie să depășească spre fundul parcelei. Această limită este prevăzută, pentru a permite crearea unei *curți continue* între parcelele unui bloc, întretăiată numai de către împrejmuiri. Această aliniere (care nu se aplică la clasa I și V), este fixată în general la 20 m. de la alinierea fațadelor.

d) «*Alinierea pentru clădirile dosnice*», sunt aplicabile numai la blocuri existente de adâncime mare, cari nu poate fi redusă prin crearea de străzi intermediare.

Ele au ca scop a permite un al doilea rând de construcțiuni spre fund, cuprinse între limitele acestor alinieri. Cu ajutorul acestor alinieri, se poate utiliza mai bine terenurile adânci fără a se împiedica totuși crearea de curți continue.

Caracteristicile claselor determină și poziția clădirilor față de vecini. Ele prevăd regimurile:

inchis, grupat și izolat. La regimul grupat, se prevede în general depărtarea construcțiilor de la vecin cu o distanță egală cu $1/3$ din înălțimea maximă permisă pe strada respectivă astfel ca distanța între două clădiri să fie cel puțin egală cu $2/3$ din această înălțime. Această măsură s'a luat pentru a se obține o bună condiționare igienică.

În regimul «izolat», care se aplică la clădiri cu caracter de villă depărtarea dela vecin este fixată la min. 5 m. afară de zona rurală unde această distanță este sporită la 10 m.

Prin regulamentul ce se va redacta ulterior se prevăd detaliile acestor măsuri.

4) — Dimensiunile parcelelor.

(Vezi anexa Nr. 8).

În sfârșit în determinarea claselor, intră ca factor și *dimensiunile minime* ale parcelelor constructibile.

Prin proiectul de față este admis că parcelele existente la data decretării planului de sistematizare în forma și dimensiunile actuale sunt în principiu constructibile, ori-care ar fi aceste dimensiuni, cu rezerva ca să se respecte condițiunile de *accesibilitate*, de *curți minime* și de *prospecte* cerute de regulament.

Această măsură va simplifica foarte mult chestiunile de autorizări de construcție. Primăria nu va mai fi obligată, ca în prezent, fie să exproprieze terenurile declarate oficial neconstructibile, fie să calce regulamentul, acordând autorizație de construcție.

Terenurile pe cari nu se vor putea realiza condițiunile de igienă, cerute prin regulament, vor trebui în mod fatal să fie vândute vecinilor pentru comasare. Numai în cl. I, corespunzând zonei rurale, se impun dimensiuni minime de 2 și de 10 Ha. după cazuri.

În schimb pentru parcele noi, provenite din diviziuni, din parcelări, vânzări, etc., se impun anumite dimensiuni minime, corespunzând unei cât mai bune utilizări a terenului, în conformitate, cu situația parcelei.

Aceste dimensiuni sunt arătate în tabloul sinoptic al zonelor și claselor, anexat la memoriu

O mențiune specială se cuvine dimensiunilor minime ale loturilor din cl. II b, corespunzătoare cartierelor muncitorești. În această clasă, minimul normal prevăzut este de 200 m., cifră ce corespunde și unui minim de gospodărie individuală pentru timpurile actuale.

Chestiunea locuințelor adevărat economice, pentru cei foarte săraci, nu poate însă primi soluțiuni satisfăcătoare nici cu asemenea dimensiuni, nici cu tipurile actuale de construcții. adap-

tate în Bucureșt. In Cap. Nr. II relativ la problema locuinței se arată că minimul de suprafață utilă clădită, compatibilă cu o gospodărie normală pentru 5 suflete, ar fi de 50 m. p. Un studiu practic arată că această suprafață repartizată pe 2 caturi, și făcând parte dintr'un șir mai lung de locuințe lipite, cu fronturi de câte 5 m. cu calcane comune, ar constitui o soluție mai economică, mai confortabilă și mai igienică.

Contând pe un procent de 25% suprafață clădită se ajunge la o suprafață de parcelă de 100 m. p. cu 5 m. fațadă și 20 m. adâncime. Ținând seama de aceste concluziuni, proiectul prevede posibilitatea de a se coborî cifra suprafeței minime până la 100 m. p. cu 5 m. fațadă dar numai pentru construcțiuni de ansamblu, pe un bloc întreg și construite în șiruri așa cum s'a arătat mai sus.

Fiecare din clasă și subdiviziunile lor caracterizează și favorizează un anumit fel de construcțiuni. Elementele principale ale acestei clasificări se află în tabloul sinoptic (Tabloul de zonificare anexa Nr. 8), iar detaliile se vor trece într'un Regulament de Construcțiuni și Alinieri ce se va redacta ulterior.

In afară de aceste detalii, Regulamentul va trebui să mai conțină prevederi relative la crearea de parcelări, la accesibilitatea construcțiilor, la reguli de igienă, etc.

Importante de semnalat aci sunt:

a) definiția caturilor principale, (acele cuprinse între sol și înălțimea maximă a frontului clădirii, și a căror număr definește în parte clasele de construcție,

b) interdicția de a se locui în subsoluri. (Subsolurile, având planșeul la cel mult 1 m. sub nivelul solului pot fi excepțional socotite drept cat principal.

5. Densitatea locuitorilor pe clase și zone.

Ținând seamă de cele expuse mai sus, se poate stabili cu oarecare aproximație, cifra densității maxime a populației socotită mai întâiu pe clase și apoi pe întreaga aglomerațiune clădită pentru momentul când orașul va fi ajuns la complectă dezvoltare, prevăzută în acest plan de sistematizare.

In această socoteală nu s'a ținut seama de populația adăpostită în mansarde sau în caturi secundare. Cifrele luate drept bază sunt alese după ample cercetări și după analogii cu exemple străine.

Incepând cu cl. II putem stabili pentru un ha. netto adică fără a cuprinde și străzi.

Cl. II a (ville) 25% suprafață clădită — $500 \text{ m. p.} \times 0,25 = 125 \text{ m. p.} \times 2 \text{ caturi} = 250 \text{ m. p.}$

Socotind minim 40 m. p. suprafața utilă necesară pentru un locuitor, avem 6 locuitori la parcelă. Pentru 20 parcele conținute într'un ha. vom avea — 120 locuitori la Ha. netto. Socotind că 25% din suprafața brutto este destinată pentru străzi, piețe, etc. obținem o densitate de

$$\frac{120 \times 75}{100} = 90 \text{ locuitori la ha. brutto.}$$

Cl. II. b. (muncitori): 25% suprafață clădită. Procedând la fel vom avea:

$$100 \text{ m. p.} \times 0,25 = 25 \text{ m. p.} \times 2 \text{ caturi} = 50 \text{ m. p.}$$

Socotind 10 m. p. de suprafață utilă necesară de fiecare locuitor avem 5 locuitori de parcelă și pentru 100 parcele la ha. o densitate de 500 locuitori la ha. netto și de

$$\frac{500 \times 75}{100} = 375 \text{ locuitori la ha. brutto.}$$

Cl. II c. (locuințe burgheze): suprafață clădită 25% $500 \times 0,25 \times 75 \text{ m. p.} \times 2 \text{ caturi} = 100 \text{ m. p.}$

Socotind 30 m. p. suprafață utilă necesară de fiecare locuitor avem 5 locuitori $\times 33$ parcele — 165 locuitori la ha. netto, și

$$\frac{165 \times 75}{100} = 124 \text{ locuitori la ha. brutto.}$$

Cl. III va putea atinge pe toată întinderea ei cele 4 caturi permise (12 m. înălțime). Vom obține deci: $300 \text{ m. p.} \times 0,40 = 120 \text{ m. p.} \times 4 \text{ caturi} = 480 \text{ m. p.}$

Socotind 40 m. p. suprafața utilă necesară de fiecare locuitor se obține 12 locuitori la parcelă și pentru 33 parcele la ha. o densitate de 396 locuitori la ha. netto și

$$\frac{396 \times 0,70}{100} = 270 \text{ locuitori la ha. brutto.}$$

Cl. IV și V fiind în mare parte utilizate pentru magazine și biurouri, socoteala populației este mai greu de făcut de oare-ce nu se poate prevedea proporția dintre magazine, birouri și locuințe. De aceea suntem obligați să admitem ipoteze mult mai vagi. Astfel vom presupune în general primele 3 caturi vor fi utilizate de către comerț și birouri: vom socoti deci pentru locuințe la cl. IV o medie de $5 - 3 = 2$ caturi și la cl. V o medie de $6 - 3 = 3$ caturi destinate locuinței. Vom obține.

Pentru cl. IV: $300 \text{ m. p.} \times 0,55 = 165 \text{ m. p.} \times 2 \text{ caturi} = 330 \text{ m. p.}$ Socotind 40 m. p. de locuitor vom avea circa 8 locuitori la parcelă și la 33 parcele 264 locuitori la ha. netto și

$$\frac{264 \times 7}{100} = 185 \text{ locuitori la ha. brutto.}$$

Pentru cl. V: $300 \text{ m. p.} \times 0,70 = 210 \text{ m. p.} \times 3$

caturi=330 m. p. Socotind 40 m. p. de locuitor obținem circa 16 locuitori la parcelă și la 33 parcele 528 locuitori, la ha. netto și

$$\frac{528 \times 60}{100} = 317 \text{ locuitori la ha. brutto.}$$

Pentru cl. VI care cuprinde numai zona industrială, este încă mai greu de apreciat densitatea. Vom admite a priori parcele de 2000 m. p. cu 2 familii câte 5 persoane în total pentru o parcelă și 25 locuitori la ha. netto și $25 \times 80 = 20$ locuitori la ha. brutto.

Dacă raportăm acum aceste densități la suprafețele ocupate în Planul de Sistematizare de fiecare clasă obținem următoarele rezultate:

A. Pentru regiunea urbană:

Cl. II a.	90 loc.	×	297 Ha.	=	26.730
Cl. II b*	375 „	×	1323 „	=	496.125
Cl. II c.	124 „	×	373 „	=	46.252
Cl. III	270 „	×	2021 „	=	545.670
Cl. IV	185 „	×	856 „	=	158.360
Cl. V	317 „	×	69 „	=	21.873
Cl. VI	20 „	×	139 „	=	2.780

In total: 1.297.790

aglomerațiunea urbană:

Această cifră repartizată la suprafața totală și la aglomerațiunea urbană, va da o densitate de 175 locuitori la ha.

B. Pentru regiunea suburbană:

Cl. II a.	90 loc.	×	735 Ha.	=	66.150
Cl. II b.	375 „	×	1390 „	=	521.250
Cl. II c.	270 „	×	633 „	=	170.910
Cl. III				=	194.508
Cl. IV industr.	20 „	×	932 „	=	18.640

Total com. suburbane: 971.458

Total general: 2.269.248 loc.

6. — Concluziuni.

Din acele expuse în acest capitol reiese în mod clar temeinicia celor afirmate când am vorbit de întinderea orașului și anume:

a. — Aglomerațiunea urbană actuală este mult prea întinsă.

b. — Pe suprafața acestei aglomerațiuni pot trăi în condițiuni prielnice de confort și de igienă, mai mult decât de două ori populația actuală; iar socotind și suburbanele, aproape de trei ori atât.

c. — Socoteala este făcută pe baza unor cifre medii de populație a fiecărei proprietate sau parcele, mai mare decât aceea aflată astăzi în practică; de unde rezultă că sporirea suprafeței parcelelor, limitarea procentului de suprafață constructibilă precum și a înălțimii clădirilor, sunt măsuri perfect justificate.

Cap. IV.

SPAȚII VERZI ȘI TERENURI DE JOC

Generalități.

Necesitatea spațiilor verzi este astăzi recunoscută de toată lumea. Funcțiunile lor igienice, sociale și estetice sunt apreciate în general la justa lor valoare.

Totuși puțină lume își dă seama de grava lipsă ce duce Bucureștiul în această privință. Este dar necesar să arătăm cu cifre care este situația actuală apoi ce spații verzi și terenuri de joc ar trebui să existe în prezent pentru a corespunde cerințelor; în sfârșit, cari vor fi necesitățile de viitor pentru un răstimp de 30—40 ani, la sfârșitul căruia populația după probabilități se va fi dublat.

Toată lumea își dă seama că în București există, foarte puține spații verzi; că pentru o mare parte din populație ele sunt în general inaccesibile din cauză că distanța de parcurs până la ele este prea mare; în sfârșit că în zilele de sărbătoare populația găsește cu greu *parcuri și împrejurimi* unde, în mod rapid, și cu cheltuială mică, să se poată duce în număr cât mai mare.

*) În clasa II b. la suburbane ar urma să nu se clădească decât locuințe cu parter, sau echivalente cu acestea, în cazul unui număr de caturi mai mare; prin urmare cifra densității ar fi micșorată pe jumătate.

Grădinile de cartier, în care populația vecină să poată veni să petreacă o oră-două de odihnă, iar copii de clase primare și de liceu să se poată juca în liniște sunt aproape inexistente. Rarile exemple ca grădinile Icoanei și Sft. Gheorghe, parcul Ioanid, și altele sunt cu totul insuficiente. Pentru copii mici de tot, deasemeni nu există aproape nimic în comparație cu cifra populației.

În ce privește parcurile urbane, există câte-va în București foarte reușite (Cișmigiul, parcul Carol, grădina Botanică) dar nici ele nu sunt suficiente și nici bine repartizate.

Cișmigiul este supraaglomerat Duminica, și multă lume care ar dori să-și petreacă timpul liber în această frumoasă grădină este obligată să renunțe din acest motiv. Celelalte două sunt periferice și prea depărtate pentru unele cartiere.

În sfârșit Bucureștiul este lipsit de *imprejurimi accesibile și confortabile* în cari, în zilele de sărbătoare și la sfârșitul săptămânii, o mare parte din populație să-și poată petrece timpul în mod economic, cu mijloace de transport rapide și ieftine.

Este drept că în ultimii ani s'au amenajat pădurea și lacul Snagov, precum și pădurea Bănea-

sa, ceace constituie un prim și foarte important efort în această privință.

Dar aceste două împrejurimi tot nu sunt suficiente pentru populația Bucureștiului, iar Snagovul este chiar prea depărtat și neînțezat încă cu mijloace de transport practice și ieftine nici cu așposturi suficiente pentru noapte și pentru vreme rea.

S'au dus tratative în ultimile timpuri, pentru ca pădurile Statului din jurul Bucureștiului să fie puse la dispoziția Municipiului pentru amenajare.

Până în prezent însă din toate acestea numai pădurea Pusnicul a început a fi amenajată.

Din anexa No. 13 reese că media generală de parcuri și grădini publice din interiorul orașului este de cca. 2,3 m. p. de cap de locuitor, cifră cu mult inferioară, cerințelor hygieniei moderne.

Dar chiar această suprafață este și ea rău repartizată.

Dacă socotim că zona de influență utilă a unei suprafețe verzi nu trece de o rază de 1200 m., constatăm că actualele spații și numai pentru aglomerațiunea urbană nu deservesc de cât o populație de cca. 285.000 locuitori și ceilalți 260.000 locuitori nu au la îndemână nici un spațiu verde important.

Mai trebuie considerat că suprafețele verzi sub 3000 mp. nu pot fi considerate nici ca rezerve de aer curat, nici de odihnă veritabilă ci mai mult ca elemente de estetică vegetală pe care se poate odihni numai ochiul omului.

În sfârșit trebuie considerat că planul de sistematizare îmbrățișează o perioadă de cca. 40 ani în care populația orașului va ajunge să fie dublată și că atunci cifrele arătate mai sus devin și mai insuficiente.

Dacă considerăm parcurile exterioare ale orașului constatăm că acele existente și enumerate în tabloul amintit însumează o suprafață totală de 235 Ha., cea-ce revine la 3,8 m. p. de cap de locuitor.

În ce privește terenurile de sport și joc, situațiunea se poate vedea din anexa Nr. 14.

Din aceasta se poate vedea că multe din ele sunt particulare și specula asupra terenurilor poate provoca ori-când dispariția lor, spre a fi înlocuite cu clădiri de raport. Municipalitatea are datoria să rezerve din timp toate terenurile necesare pentru joc distribuindu-le în mod rațional pe întreaga întindere a Municipiului.

Sisteme de parcuri și terenuri de joc pentru viitor.

Pentru a se aduce o îndreptare acestei stări de lucruri, este nevoie a se concepe un întreg sistem bine încheșat și coerent, bazat pe ultimile re-

zultate ale experienței din alte țări, apoi a se aplica acest sistem la București ținând seama de realizările existente și de măsura în care sistemul preconizat se poate încadra în situația de fapt a orașului.

Pentru evaluarea nevoilor de spații verzi a unui oraș, s'au preconizat diverse criterii și metode în ce privește suprafața necesară. Cel mai simplist constă în rezervarea unui procent anumit din suprafața totală a orașului.

Această metodă duce însă la rezultate foarte depărtate unele de altele deoarece în calcule nu intervine densitatea de populație a orașelor, respective, care este totuși un factor important în problema de față.

Este evident că proporția de spații verzi la hectar de oraș, trebuie să fie mai mare pentru un oraș cu populație deasă decât pentru unul cu populație rară.

Este preferabil deci a se adopta criteriul unui raport anumit între cifra populației și între spațiile verzi rezervate, cu alte cuvinte suprafața de spații verzi exprimată în metri pătrați, de fie-care locuitor.

Deasemenea trebuie făcută o clasificare a spațiilor verzi, repartizând între ele într'un anumit raport suprafața totală ce le este rezervată. Această clasificare trebuie să prevadă și întinderea aproximativă a fiecărei unități precum și distanța între unități.

Plecând de la aceste principii, s'a stabilit următorul sistem de spații verzi:

	Intindere	Rază de eficacitate
a) Terenuri de joc p. copii până la 7 ani (plaje cu nisip)	500-2000 m.p	200—400 m. 3-6 (minute mers)
b) Squaruri (locuri de odihnă și mici rezerve de aer curat)	2000-20000	
c) Terenuri de joc pentru copii de clase primare	2000	400—600 m. (6—9 minute)
d) Grădini și parcuri urbane	peste 20.000 m. ²	1000—1200 m.
e) Terenuri de joc de cartier pentru elevii de școli secundare		15—18 minute
f) Centre sportive regionale cuprinzând clădiri și terenuri amenajate special pentru tot felul de sporturi.		
g) Parcuri și păduri în raza municipiului.		
h) Păduri și împrejurimi plantate până la o distanță de 60 km.		
i) Alee plantate și squaruri decorative interioare.		
j) Alee plantate exterioare.		

În privința suprafețelor necesare spațiilor verzi s'a scris foarte mult și recomandările specialiști.

lor ca și realizările din unele orașe, diferă foarte mult între ele.

Unele date sunt așa de exagerate în cât, urmând să le aplicăm, am ajunge la o absolută imposibilitate practică.

Proiectul de față s'a referit la o medie dedusă din tabelele întocmite de Migge, un reputat specialist german, table reproduse la finele acestui capitol. Această medie s'a fixat la 6 m. p. de grădini și terenuri de joc interioare și la 13 m. p. parcuri și păduri exterioare.

Grădinițele de cultură nu își au loc în proiectul de față întru-cât ele corespund unui obicei pur german sau anglo-saxon și nu sunt probabilități să fie adoptate la noi așa de curând.

Adoptând deci cifrele de mai sus, obținem o suprafață de $1.300.000 \text{ loc.} \times 6 \text{ m. p.} = 7.800.000 \text{ m. p.}$ adică 780 ha. parcuri și terenuri de joc interioare și $1.800.000 \text{ loc.} \times 13 \text{ m. p.} = 2340 \text{ ha.}$ parcuri și păduri exterioare.

Totuși, având în vedere că Bucureștiul are spații libere interioare mult mai mari, suprafața verde prevăzută în proiect se ridică la 1673 Ha. adică 12.4 m^2 de cap de locuitor.

Deasemenea spațiile verzi exterioare au fost sporite la 6.852 Ha. cea-ce pentru o populație totală în raza forturilor de 1.800.000 revine la 38 m. p. de cap de locuitor.

a) *Terenuri de joc pentru copii mici.*

Aceste terenuri sunt aproape inexistente în București.

Ele ar trebui să fie foarte numeroase așa încât copii să poată fi conduși până la ele de părinții lor fără multă pierdere de timp. Aceste terenuri constând dintr'o simplă plajă de nisip umbrită și eventual un basîn, trebuiesc situate în locuri ferite de circulație, de praf și de sgomot, de preferință în interiorul blocurilor de adâncime mare. În același timp ar fi bine ca să fie alipite de «Școlile de copii mici (grădinițe de copii)». Din nefericire, parcelările excesive din ultimi ani au împușinat posibilitățile de realizare.

b. și c) *Squarurile și terenurile de joc pentru elevii de clase primare*, trebuie să fie și ele destul de numeroase, dar de dimensiuni mai mari. Bucureștiul posedă câte-va, dar în general sunt rău situate și amenajate, fiind așezate prea aproape de circulația publică intensă.

În această categorie intră grădinile: Icoanei, Sf. Gheorghe, Atheneu, Pake, etc. și grădina din «parcu» Ioanid, singura amenajată în mod mai rațional.

Proiectul prevede crearea unui mare număr de asemenea întocmiri, anume în interiorul tuturor blocurilor de adâncimi mari.

d) Grădinile și parcurile urbane sunt prea puține și prea inegal repartizate pe suprafața orașului.

Din anexa No. 15 a planului în care se arată razele de influență a actualelor spații verzi, se poate vedea că o mare parte din oraș și în special sectorul II negru, este complet lipsită de grădini.

De asemeni există foarte puține terenuri de joc pentru elevii de școli secundare, iar terenurile din oraș pentru cluburi sportive de adulți sunt situate în general pe terenuri particulare și sunt menite dispariției prin viitoarele și foarte probabilele operațiuni de speculație a terenurilor. Un început de evacuare s'a efectuat deja prin crearea facultății de drept pe bul. Elisabeta. Urmează deci a se crea câte-va *centre sportive urbane*, ușor accesibile în timp scurt, (15—18 minute pe jos) prevăzute cu toate întocmirile necesare printre cari și băi și piscine acoperite. Aceste centre sportive ar trebui să fie situate pe cât posibil în parcuri de cartier sau în apropierea lor.

Prin proiectul de față s'a propus rezervarea pentru parcuri a tuturor spațiilor libere încă existente în aglomerațiunea urbană sau la marginea ei. În special s'au propus următoarele creațiuni:

1. Un mare parc între șos. Cotroceni și Dâmbovița (*Grozăvești*) alcătuit din actualul teren comunal de la Grozăvești, terenul *Pirotechniei* (care trebuie neapărat mutată, după cum s'a arătat la Cap. 9) și din câteva terenuri particulare neclădite, după cum reiese din plan. Acest mare parc în întindere de aprox. 120 Ha, ar comunica cu grădina Botanică prin pasaje pe sub calea ferată.

2. O grădină de cartier în actualul *câmp Caracaș* și împrejurimi în suprafață de circa 30 ha. În această grădină pe marginea de N. E. (spre Regie) s'a prevăzut un important teren de joc care ar forma nucleul unui centru școlar secundar.

3) O grădină de cartier în actualul teren al fostei *fabrici Cuțarida* în întindere de circa 8 Ha.

4) Un important teren de joc pe o porțiune a actualului teren ocupat de *depozitul de medicamente al Armatei* la intersecția bul. Col. M. Ghica cu str. P. S. Aurelian.

Acest teren se află bine situat la distanțe egale de diferitele școli secundare din acel cartier și deservește deci toată populația aferentă.

5) Un parc și un teren de joc pe *amplasamentul gropilor Negroponte* (actualmente *velodromul și hipodromul SNIC*).

Acest proiect pare a fi căpătat un început de

execuțiune prin cumpărarea unei părți din teren de către Sectorul I.

El ar avea o întindere de circa 118 Ha.

6. Un parc în cartierul *1 ei*, format din actuala grădina *1 ei* mărită, în întindere de circa 10 Ha.

7. Un parc în regiunea *1 g*. Moșilor, format din terenurile fabricii *Voina*, *Gr. Elhad* și terenul comunal până în bud. *Ferdinand* în întindere de circa 15 Ha. În acest parc s'a creat de asemenea un centru sportiv care a și avut un început de realizare prin crearea unei piscine descoperite. Prin această creațiune absolut necesară, s'ar obține și dispariția fabricii *Voina*, care prin atelierele sale de turnătorie strică atmosfera acestui cartier foarte populat.

8. Un complex de parcuri la sud de șos. *Ianului*, cuprinzând terenurile de la *Vatra Luminoasă*, *gropile Ganovici* și alte terenuri virane.

Intinderea totală este de circa 81 ha parc.

9. Un complex de grădini utilizând terenurile virane cuprinse între *str. Turturele* și șos. *Vitan*, care ar cuprinde și un centru sportiv în regiunea școlii *Ciocanul*.

10. Un mare parc utilizând terenurile comunale și cele particulare dintre *calea Șerban Vodă*, *calea Văcărești* și șos. *Olteniței*, cuprinzând *valea Plângerii*, *dealul Piscului* și al *Văcăreștilor*. Acest mare parc în suprafață de circa 100 Ha. situat într'una din cele mai pitorești regiuni ale orașului și în vecinătatea *mănăstirii Văcărești* — tezaur de arhitectură veche românească — ar urma să fie în parte destinat unui ansamblu de școli superioare.

Aceste parcuri la cari se adaugă *parcul Național*, în curs de executare precum și *parcul Carol* și *grădina Botanică* ar forma o centură de parcuri mai mult sau mai puțin periferice, legate între ele în măsura posibilității prin fâșii plantate și ar crea un fel de *filtre de curățire a aerului* ce pătrunde în oraș cu vânturile.

În afară de acestea este însă nevoie de creațiuni noi în centrul orașului, pentru cari proiectul prevede:

1. O grădină amenajată pe terenurile *Arsenalului* care urmează să fie evacuat într'o localitate mai prielnică.

Suprafața ar fi circa 15 Ha.

2. O grădină complectând grădina *Icoanei*, formată în parte din actuala grădină a propr. *Filipescu* (la sud de *str. Gh. Chițu*).

3. O grădină pe cheul *Dâmboviței* între *prelung. Știrbei Vodă* și *str. G-ral Angelescu* în întindere de 5 Ha.

4. O serie de grădini pe coasta dealurilor de la terenurile *Azilului Elena Doamna* până la *Arsenal*, cuprinzând deasemenea grădina *Soc. de*

Dare la semn și al fabricii Gib, în întindere de 30 ha.

În comunele suburbane se vor amenaja grădini și terenuri de joc după planurile de detalii ulterioare.

e) Centre sportive regionale.

Aceste centre sunt destinate competițiilor regionale, naționale, la cari asistă un public numeros, și cari trebuiesc deci prevăzute cu o mare amploare, cu tribune, parcuri de vehicule, restaurante, etc.

Proiectul prevede în această direcțiune, în afară de instituția *O. N. E. F.* din dealul *Spirei* și cea de la șoseaua *Kiseleff* încă alte trei întocmiri: una în *parcul Grozăvești*, alta în *parcul SNIC*, alta în *parcul din șos. Vergului*.

Dar într'un asemenea sistem trebuie prevăzut și un mare ansamblu sportiv pentru marile competițiuni naționale și internaționale cum sunt de ex. *Balcaniadele*, *jocurile Olimpice*, etc.. *Stadionul O. N. E. F.* este bine organizat, dar pe baze încă insuficiente, pe un spațiu prea redus și situat într'o poziție prea centrală. Nu există nici posibilități de extensiune, și nici de garare a marelui număr de vehicule ce concentrează uneori o întrunire sportivă. Proiectul prevede pentru viitor, crearea unui mare centru sportiv în exteriorul aglomerațiunii urbane, la nordul orașului dincolo de *C. F. București-Constanța*, la vest de satul *Pipera*.

Acest ansamblu ar cuprinde: un mare stadion cu piste anexe pentru antrenament, terenuri pentru diverse sporturi, apoi bazine de natație, canale pentru vâslit, etc., în sfârșit un autodrom de circa 10 km, parcurs formând o *amorsă de autostradă* în direcția *Ploești-Brașov* pentru turiști.

Deasemenea s'a prevăzut un teren de golf în întindere de circa 100 Ha. pentru a înlocui actualul teren instalat pe teritoriul viitorului *parc Național* și care va trebui să fie în curând deplasat.

f) Parcuri și grădini în raza Municipiului.

Higiena și sociologia modernă cere ca, în afară de spațiile verzi interioare, să se prevadă sau să se conserve pădurile și parcurile din exteriorul orașului. Aceste păduri și parcuri vor fi în general proprietatea Municipiului, însă pot rămâne în parte și proprietăți particulare, dacă prin anumite convențiuni vor fi obligate a rămâne ca atare, interzicându-se despădurirea sau stricarea efectelor pitorești, și dacă vor fi puse la dispoziția publicului.

Din datele publicate de *Migge*, reese că ar tre-

bui să se prevadă de fiecare locuitor cel puțin 13 mp. de parc exterior.

Actualmente sunt amenajate sau prevăzute a fi amenajate următoarele parcuri și păduri:

a) *Parcul Național* (porțiunea la nord de lacuri) în întindere de circa 152 ha. fără lacuri.

În privința amenajării acestui parc merit să pună în valoare una din cele mai interesante părți ale teritoriului municipal, s'a destinat o parte importantă din capitolele tratând despre înzestrări și studii de detaliu.

b) *Pădurea Băneasa* în întindere de 100 Ha.

c) *Pădurea Pusnicul*, în întindere de 300 Ha.

d) *Pădurea și lacul Cernica*.

e) *Pădurea Ciorogârla* (Cotrocenca).

f) *Pădurea Pantelimon*.

g) *Malurile lacurilor formate de râul Colentina*, cum și întreaga vale a acestui râu, utilizându-se astfel declivitățile malurilor. Din aceste maluri face parte și actualul parc *Maican* din *Fundeni*, a cărui frumusețe pitorească trebuie neapărat conservată.

h) *Malurile Dâmboviței* în amonte și în aval de oraș, interesante din același motive.

i) *Parcul «Romalo»* din comuna *Popești-Leordeni*, care în cel mai rău caz ar trebui lăsat proprietarului cu obligația de a-l conserva și întreține în bună stare.

În același timp s'a căutat că în exteriorul zonei aglomerate să se amenajeze o legătură a parcurilor periferice, formând fragmente ale unei centuri, acolo unde este posibil.

Ideia unei centuri de plantații complete, astfel cum a fost prevăzută în studii recente, o găsim irealizabilă și inutilă. O astfel de centură forțat de îngustă pentru a nu fi costisitoare nu constituie rezervorul de aer curat pe care înființarea ei ar presupune-o.

Și totuși costul ar fi încă foarte ridicat, pentru că o asemenea centură, pentru a fi eficace ar trebui să nu fie prea depărtată de centrul aglomerației urbane, și ar trece deci peste numeroase cartiere clădite cari se întind sub formă tentaculară în jurul orașului.

Credem că un rezultat mult mai eficace poate fi obținut prin crearea de *massive de parcuri* compacte între cartierele tentaculare, pe spații încă virane, și pătrunzând ca niște pînteni spre interiorul orașului. În modul acesta de cele mai multe ori, trecerea de la parcurile interioare la cele exterioare se face fără discontinuitate cu maximum de agrement și de rezultat igienic. Aceste

massive prin marea lor adâncime, ar fi ferite de șgomotul și de praful căilor de penetrație și ar constitui reale rezerve de aer curat, ceea ce o centură de plantații continuă și fatalmente mai îngustă, nu poate realiza.

Aceste formațiuni aflate în raza Municipiului sau aproape limitrofe cu acesta însumează o suprafață de aprox. 6.558 Ha. cea-ce revine 1,38 mp. de cap de locuitor, raportat la 1.800.000 loc

La acestea se poate adăoga o frumoasă centură de păduri ce s'ar putea crea dealungul liniei forturilor pe terenurile actualmente în mare parte proprietatea Ministerului de Război. Centura ar putea avea 500 m. lățime și ar însuma o suprafață de circa 3500 Ha.

În afară de aceste *împrejurimi apropiate* este necesară rezervarea și amenajarea unor *împrejurimi mai depărtate*, accesibile totuși în 1—2 ore cu vehicule rapide, și situate în localități interesante ca pitoresc, trecut istoric, valoare artistică, etc. În această ordine de idei s'a amenajat deja parțial *pădurea și lacul Snagov*, dar este necesar a se prevedea un plan de amenajare totală a malurilor lacului pentru a nu i se strica, în mod iremediabil, frumusețea.

În același fel vor trebui întocmite studii de amenajare pentru regiunile *Căldărușani*, *Comana* și *malurile lacului Greaca*, la Dunăre. Toate aceste localități se află într'o rază de maximum 40 km. și prin amenajarea rațională a șoselelor, vor fi foarte ușor accesibile.

g) *Legături între parcuri. Alei plantate.*

În afară de complexul de plantații expus mai sus proiectul prevede un sistem de legături între diferitele massive verzi, atât din interiorul aglomerației urbane cât și din exteriorul ei.

Această legătură se face, unde este posibil și comod prin *fășii plantate*, de lățimi variabile. În alte cazuri legătura se face prin simple *străzi plantate*. Fășiiile plantate au fost utilizate cu deosebire pe arterele radiale de eșire din oraș unde, în exteriorul aglomerației, ele ating adesea lățimea de 100 m.

Alte legături au fost conduse prin locurile pitorești formate de vâlcele cari concură spre Dâmbovița sau spre Colentina.

Centura de verdeață, proiectată pe linia forturilor, are o lățime de 500 m. cuprinzând o suprafață de 3500 ha. care adunată la spațiile verzi urbane și suburbane dă:

$$8525 + 3500 = 12.025$$

Pentru o mai bună documentare asupra tuturor parcurilor, terenurilor de joc, etc., se vor cerceta tablourile dela anexa No. 13.

B. CIRCULAȚIA

Cap. V.

GENERALITAȚI

Din situația Bucureștiului pe harta Europei rezultă că este cel mai mare oraș din sud-estul continentului afară de Buda-Pesta și că poate avea în viitor un rol dominant în această parte a lumii.

Legăturile internaționale între nord-estul continentului și Peninsula Balcanică pot fi îndrumate pe la București, de asemenea o parte din legăturile dintre Europa și Asia.

În rețeaua de *autostrade europene* (fără Rusia) al cărei plan a fost adoptat la al II-lea congres internațional al autostradelor din Milano (1932) prin România sunt prevăzute să treacă următoarele mari autostrade:

București-Budapesta-Viena-Paris.

București-Belgrad-Fiume-Triest-Elveția.

București-Sofia-Valona-Brindizi.

București-Constanța.

Constanța-Lemberg.

Ruta internațională pentru automobile între Anglia și India ar putea iarăși să aibă o ramură prin București-Constanța, deși majoritatea proiectelor engleze prevăd calea Budapesta-Belgrad-Sofia-Istanbul, ca cea mai scurtă.

În ceea ce privește liniile de aviație internațională s'ar putea ca Bucureștiul să devină iarăși un nod foarte important.

Din așezarea Capitalei pe harta țării rezultă că cele mai importante legături ale orașului cu țara se fac prin partea sa de la nord.

Din acest punct de vedere arterele de penetrație care au mai mare însemnătate sunt șoseaua *Chitila* care duce în Oltenia, Banat și o parte din Transilvania, șoseaua *Băneasa-Otopeni* care duce la Ploești și leagă Capitala cu cea mai mare parte a țării și șoseaua *Colentina* care duce în Moldova și Basarabia, când va fi bine pavată.

Acestea sunt cele mai importante intrări în oraș.

Legătura orașului cu restul țării și cu străinătatea se face prin șosele, prin căi ferate, prin canale și prin aviație. Șoselele încep să ia un avânt și o importanță din ce în ce mai mare din cauza automobilelor care concurează calea ferată. Aceasta din urmă a dominat în secolul trecut dar acum stagnează. Canalele sunt la noi inexistente și nu întrevădem încă posibilitatea practică de a le construi. Aviația este marea necunoscută în ce privește rolul ce-l va avea în viitor în circulația cu exteriorul.

Vom examina pe rând problemele ce se pun în legătură cu fiecare din aceste căi de comunicații.

Cap. VI.

CAILE FERATE.

Insuficiența actualelor instalații de cale ferată și a anexelor lor, este resimțită de multă vreme, nu numai de oraș, dar și de administrația căilor ferate, deși nu totdeauna din aceleași considerente, iar câte odată urmărind țeluri divergente.

Direcția Căilor Ferate simte nevoia unor transformări mari a rețelei și instalațiilor actuale, având în vedere în primul rând satisfacerea cerințelor de trafic, exploatare, întreținere, siguranță, etc. Deși Gara de Nord a fost transformată radical și s'a cheltuit cu ea câteva sute de milioane, ea prezintă, chiar de pe acum, lipsuri tehnice înainte de a fi terminată, și personalități importante de la Calea Ferată se gândesc iarăși la transformări radicale. (vezi anexele No. 16 și 17).

Despre arhitectura clădirii gării de Nord nu credem util să vorbim aici.

Comuna are și ea interes în primul rând ca rețeaua de căi ferate să fie pusă în măsură de a îndeplini în întregime rolul ei foarte important

în viața economică a orașului și a țării, însă reprezintă în plus și alte cerințe.

Jena cea mai importantă pe care calea ferată o aduce astăzi orașului, provine din faptul că liniile sunt la nivelul străzilor.

Dacă liniile mai vechi și gările Nord și Filaret au fost construite la nivelul solului, aceasta este explicabil, căci în timpul construcției lor nu se bănuia de nimeni desvoltarea la care va ajunge orașul și creșterea uriașă a circulației pe străzi și drumuri. Înexplicabil este însă cum de s'a putut tolera construirea la fața solului a liniei Mogoșoaia-Obor-Oltenița în anii dinaintea războiului, într'o perioadă de mare prosperitate economică a țării și într'un timp când majoritatea orașelor mai mari din străinătate, transformaseră sau lucrau la transformarea liniilor, gărilor și străzilor, astfel ca să suprimă pasagele de nivel.

Gara Obor mai are și defectul că e așezată tangențial față de oraș în loc să aibă o direcție radială. Rezultatul este că împiedică circulația din oraș spre periferie pe o distanță de mai bine de 1 kilometru.

Gara de Nord, gara Dealul Spirei și gara Filaret au devenit cu timpul obstacole foarte importante ale circulației din cartierele respective. Pentru a trece dintr-o parte în cealaltă parte a unei gări, mai ales la gara de Nord, vehiculele sunt silit să piardă timp cu ocoluri lungi și apoi, când puținele locuri de traversare a liniilor sunt barate, să mai piardă alt timp până se liberează trecerea și până ce se descurcă vehiculele de tot felul înghesuite la bariere.

Există în București 60 de pasaje de nivel din care 10 sunt la încrucișarea cu marile șosele care leagă capitala cu provincia. În acest număr, nu sunt cuprinse pasajele de nivel ale liniilor de garaj ale fabricelor sau depozitelor.

Administrația căilor ferate recunoaște situația desavantajoasă în care a pus orașul și a avut de suferit ea însăși de pe urma deselor accidente, atât la pasajele de nivel cât și dealungul liniilor care trec prin oraș.

Indreptarea acestei situațiuni este însă așa de costisitoare mai ales în starea noastră economică de după război, în cât Calea Ferată nici nu a studiat măcar o soluțiune de ansamblu a întregii probleme.

Din câteva anteproiecte izolate, pentru suprimarea unuia sau altuia din numeroasele pasaje de nivel s'a văzut că un pod cu rampele lui ar costa zeci de milioane. Costul pasajului inferior (conducerea străzii pe sub calea ferată) la intersecția șoselei naționale București-Băneasa-Ploești, la intersecția cu calea ferată la gara Mogoșoaia, ar cere între 20—25 milioane lei, afară de costul expropriilor pentru rectificarea șoselei. Dacă socotim numai 10 milioane pentru fiecare intersecție de cale ferată cu străzile sau șoselele din municipiu, ajungem la suma de 600 mil. lei. Dar nu e numai atât. Vor mai fi și exproprieri de făcut. Acolo unde rampele și podurile sau tunelurile vor lua toată lărgimea străzilor, vor trebui expropriate casele, care vor rămâne mai jos sau mai sus și nu vor mai avea acces la stradă, iar acolo unde s'ar face pe o lățime mai mică de cât a străzilor, fâșiile de stradă rămase de o parte și alta a rampelor vor trebui lărgite ca să poată fi circulabile. Așa va fi cazul la circa 50 pasaje, căci vre-o 10 din șosele pot rămâne, la rigoare, cu lărgimea actuală.

Socotind lărgirea cu numai 5 m. de fiecare parte adică 10 m. în total la o lungime totală de 200 m. de rampă, avem de expropriat 2000 mp. de fiecare pasaj, care valorează circa un milion lei, calculând metrul pătrat cu 500 lei. Am avea deci încă 100 milioane la cele 50 pasaje. Bineînțeles că acestea sunt evaluări grosiere, dar ne putem da seama că această metodă de suprimare

a pasajelor de nivel va costa o sumă în jurul a trei sferturi de miliard.

Avem deci de a face cu o problemă mare, care merită studii mult mai serioase.

Nu ne putem mulțumi numai cu suprimarea pasajelor de nivel mai importante? Pentru moment, de sigur, dar nu și pentru viitor; prin urmare, în Planul de Sistematizare trebuie să le prevedem pe toate și deci trebuie să studiem ce pe acum dacă trecerea se va face pe deasupra sau pe dedesupt și pe ce lărgime, pentru a ști cum să autorizăm construcțiile ce se vor ridica.

Dar se mai pune altă întrebare. Dacă suma necesară este așa de mare, indiferent de faptul că va fi eșalonată pe o serie de ani, nu este cazul de a studia ansamblul problemei și a vedea dacă nu ar fi de preferat o transformare a căilor terestre, cel puțin parțială în loc de a ne opri la jumătăți de soluții?

Căci este evident că proiectele ce se studiază acum de către Calea Ferată, cu rampe și poduri pe jumătate din lărgimea străzilor, cu pastrarea pe de lături de fâșii de circulație la nivelul solului pentru accesul proprietăților vecine, nu sunt de cât soluții de expedient; sunt cărpituri de circumstanță care vor avea un aspect foarte urât, ori cât de bine le-ar fi studiată arhitectura.

De aceia problema trebuie pusă în întregul ei.

În afară de această jenă pe care calea ferată cu instalațiile ei o aduce circulației și în general vieții din oraș, mai trebuie să avem în vedere și funcțiunea pe care o îndeplinește această instituțiune. Este cel mai important mijloc de transport de călători și mărfuri, care leagă orașul cu țara și cu lumea. Pentru îndeplinirea acestei funcțiuni sunt necesare o serie de lucrări noi și de transformare a rețelei de cale ferată din Capitală, pentru a o pune pe baze moderne, după cum s'a arătat în studiile făcute anterior la Primăria Capitalei.

Pentru traficul de călători idealul ar fi ca în locul situației de azi cu o gară terminus, să avem o linie ferată dealungul Dâmboviței, cu mai multe gări de trecere, sub nivelul solului, cu gări de formație la intrarea și eșirea din oraș a acestei linii și ca tot aici să treacă și liniile viitoare proiectate a face *legătura directă cu Roșiori-Craiova*, sau cu *Urziceni-Făurei-Moldova*.

De oarece după investițiile făcute acum la Gara de Nord nu mai întrevădem posibilitatea de a se construi în 20—30 ani linia ferată dealungul Dâmboviței pentru marele trafic de călători, am renunțat de a o pune în proiect însă am evitat de a prevedea lucrări care ar închide posibilitățile pentru viitorul mai îndepărtat.

Rămânem deci pentru multă vreme cu o singură gară de călători; gările Obor și Filaret au un trafic prea neînsemnat și nu pot fi gări de plecare de cât pentru câte-va trenuri locale. Trenurile accelerate trebuie să pornească toate din gara de Nord căci altfel am sili la transbordare publicul care nu se oprește în București ci merge mai departe.

Pentru mărfuri în afară de liniile și gările actuale, în proiect prevedem complectarea rețelei cu o linie dela Filaret la Obor cu mai multe gări. Proiectul acesta care începuse aproape să fie realizat înainte de război are avantajul că deservește cu mărfuri toată partea de sud est a orașului, și că permite înființarea în bune condițiuni a unei zone industriale tocmai în acea parte a orașului unde industria ar fi mai bine așezată. Mai poate deservi și abatorul precum și târgul de vite ce se va înființa lângă abator.

Linia existentă dela gara de Nord la Filaret care trece prin cartiere populate și este la același nivel ca străzile, urmează ca în viitor să fie deplasată mai spre apus unde se poate construi după principii moderne.

Linia existentă. Mogoșoaia-Obor care trece prin cartierul Tei traversând la nivel o mulțime de străzi, poate fi înlocuită cu o altă linie pe lângă șatul Colentina care să facă racordarea cu linia ce vine dela Pantelimon la Obor.

Gara Obor ar rămâne gară terminus și s'ar modifica pentru a se ajunge la alt nivel de cât al solului.

Prin aceste modificări și complectări ale liniilor, care se vor face cu timpul se rezolvă definitiv și în mod natural toate pasajele de nivel, căci liniile noi vor fi construite sau mai sus sau mai jos de cât străzile.

Pentru coletărie va fi necesară o gară mare al cărei amplasament l-am prevăzut pe terenul Căilor Ferate de pe malul stâng al Dâmbovitei dela podul căii ferate din fața Uzinelor Comunale de la Grozăvești, până la str. General Angelescu. Aici este locul cel mai indicat pentru că e în legătură directă cu linia ferată cea mai importantă, aceia care vine dela Ploești.

Pentru traficul apropiat adică legătura pentru mărfuri și călători a orașului cu regiunea imediat înconjurătoare, sau legătura între diferitele părți ale orașului, calea ferată nu a făcut până acum nimic.

În proiectul nostru nu am prevăzut nici o asemenea linie pentru că nu întrevădem rentabilitatea ei pentru multă vreme.

Vom cita în acest scop părerea d-lui L. Jacobs directorul general al Societății Naționale de Căi Ferate Vicinale din Belgia, publică în «Revue

Economique Internationale», din Bruxelles în Noembrie 1933.

«Inconvenientele căilor ferate vicinale (cu a-buri) pe care nu le mai poate suferi publicul sunt: aspectul puțin agreabil, frecvența rară, viteza relativ redusă, fumul pe care-l răspândește în afară și praful dinăuntru vehiculelor.

«Aceste trenuri sunt părăsite de clientelă, care preferă autobusul.

«Multe linii ferate de interes local au trebuit să fie părăsite; Belgia poate e singura țară unde căile ferate vicinale au fost menținute în întreținere din cauze speciale, și anume că rețeaua întreagă aparține unui singur organism pe bază de mutualitate: Societatea Națională de Căi Ferate Vicinale.

«Totuși, situația este de așa natură, că liniile ferate cu trafic redus de călători, nu vor mai putea rezista mult timp concurenței, dacă nu și modernizează echipamentul. Trebuie să permită organizarea de trenuri frecvente și rapide. Trebuie să fie economic.

«Trebuie mărită viteza comercială și redus prețul».

Dacă din aceste motive nu am prevăzut în proiect linii ferate vicinale, am prevăzut în schimb terenul necesar dealungul șoselelor de penetrație căci lărgimea de 100 metri în câmp și de 48 de metri în vetrele satelor și în periferia orașului, permite construirea de căi ferate la același nivel sau la alt nivel de cât al străzilor. Prin urmare, oricare va fi soluția ce se va adopta în viitor pentru legătura cu vecinătățile, — vor fi trenuri vicinale obișnuite, vor fi trenuri electrice, vor fi tramvay cu cale separată, vor fi autostrade, — fiecare din acestea are posibilitatea de a lua ființă pe fâșiile prevăzute dealungul arterelor de penetrație, atunci când se va hotărî înființarea lor.

Deocamdată, pentru viitorul apropiat, cât va fi valabil planul ce am întocmit, nu întrevădem altceva pentru transporturile vicinale, de cât pavarea în bune condițiuni a arterelor de penetrație și organizarea unui serviciu de autobuse; înființarea de linii de tramvay ar putea fi de asemenea luată în considerație acolo unde poate fi rentabilă, adică acolo unde poate conta pe un trafic zilnic, nu numai ocazional.

Cu această ocazie amintim din nou cât de necesar este ca Municipiul să aibă o politică funciară și să achiziționeze cât mai multe terenuri la marginea aglomerațiunii.

Imediat ce se organizează un mijloc de transport și se pavează o arteră de penetrație, se ridică valoarea terenurilor vecine și se mărește tentația de a le lotiza și de a se mări suprafața construită a aglomerațiunii.

O rețea de căi ferate vicinale, dacă ar fi existat până acum ar fi influențat foarte mult dezvoltarea orașului și ar fi putut chiar să micșoreze numărul construcțiilor de case în câmp, măbind pe acela al caselor din vetrele de sat mai depărtate, însă legate cu orașul prin căi ferate. Am fi avut o creștere mai mare a satelor care nu sunt lipite cu orașul, iar acesta ar fi rămas mai puțin întins.

Dar a înființa acum căi ferate vicinale, în epoca automobilului și a concurenței de moarte pe care tracțiunea automobilă o face căilor ferate, credem că ar fi o încercare ce nu ar putea reuși. O cale ferată ce s'ar construi de exemplu spre Snagov, legând cu Bucureștiul toate satele din drum, nu ar fi o investiție rațională, când s'a cheltuit cu pavarea șoselei naționale atâtea milioane. Un kilometru de șosea de pavat a costat circa 4 milioane; un kilometru de cale ferată costă mai puțin; dar când avem acea șosea pavată, de ce să facem o nouă investiție și să nu utilizăm capitalul deja investit. Un bun serviciu de autobuze, bine organizat, poate aduce aceleași servicii și să aibă aceeași influență binefăcătoare asupra ridicării economice a regiunii ca și o cale ferată.

Nici liniile de tramvai vicinale nu sunt în orice împrejurare mai folositoare de cât autobuzele. În acelaș exemplu al Snagovului, o linie de tramvai ar fi complectamente nerentabilă pentru că traficul este cu totul inconstant: este foarte mare în zilele de sărbătoare, dar cu totul redus în zilele de lucru sau de iarnă. Autobuzele pot fi concentrate mult mai ușor în zilele de sărbătoare pe șoselele unde are loc traficul cel mai intens, iar în restul săptămânii merg pe liniile din oraș.

Ar putea face și tramvaiul acelaș lucru, dar totuși investiția cea mare făcută cu montarea căii, rămâne inutilizată în cel puțin jumătate din zilele unui an.

Calea ferată a forturilor care înconjoară aglomerațiunea pe un cerc cu diametrul de circa 22 kilometri, adică la 11 km. depărtare de centrul orașului nu poate fi de folos orașului decât într'o foarte redusă măsură. Având în vedere că în parte este demontată și că nu avem nici un motiv de a o desființa, în proiect am lăsat-o în starea în care se găsește pentru a nu exclude utilizările ce i s'ar putea găsi în viitor, fie pe toată lungimea centurei fie pe porțiunea din centură. Nu este exclus ca pe anumite părți să poată fi utilizată pentru transportul gunoaielor sau pentru linii de deviere a trenurilor, iar în caz de război poate fi chiar indispensabilă pentru buna funcționare a transporturilor, în cazul când gărilor și liniile din centru ar suferi bombardări.

Metropolitane. Prin acest cuvânt înțelegem în

proiectul de față, linii ferate speciale pentru transport de călători, așezate la alt nivel de cât al străzilor, de preferință dedesubt, astfel ca să nu existe nicăeri un pasaj de nivel. Astfel de căi ferate se construiesc de obicei în tunel sub străzi, dar pot fi foarte bine conduse și pe poduri dealungul străzilor sau în tranșee descoperită.

Se deosebesc de calea ferată pentru traficul îndepărtat prin aceea că pot avea curbe și pante mult mai pronunțate și au un gabarit mai mic deși ecartamentul poate fi acelaș. Faptul că metropolitanele au tracțiune electrică, nu mai poate fi considerată ca o deosebire, astăzi, când se preconizează tracțiunea electrică peste tot.

Caracteristica nu este deci tunelul, ci *calea complect separată*, cu absența totală de pasaje de nivel, gabarit mai mic, traseu mai suplu, gări mai dese — la câteva sute de metri — trafic aproape numai de călători.

Metropolitanul face *transporturi rapide și în masă, de călători în interiorul aglomerațiunii pe căi separate de ale străzilor.*

Am crezut necesar să arătăm ce înțelegem prin metropolitan, pentru a nu se face confuzie cu calea ferată normală pentru trafic îndepărtat sau cu liniile de tramvai când acestea ar fi conduse parțial în tunel sau în viaduct. Prin urmare, nu considerăm ca «metropolitan» linia de tramvai care ar trece prin tunel sub bulevardul Academiei de care s'a vorbit adesea și nici linia ferată normală care ar trece prin tunel paralel cu Dâmbovița.

Este discutabil însă dacă trebuie să ne gândim de pe acum la metropolitane — astfel cum le-am definit.

Dacă plecăm de la principiul că drumul de la locuință (de la periferie și din suburbane) către locurile de muncă (din centru și din zonele industriale) nu trebuie să dureze mai mult de o jumătate de oră, ceea ce e destul de mult, căci înseamnă ca majoritatea locuitorilor să piardă două ceasuri pe zi cu cele patru drumuri de acasă la atelier sau la birou și înapoi, atunci ajungem la concluzia următoare:

Când aglomerația se întinde pe o suprafață circulară cu raza de 5—6 km. sunt suficiente tramvaele și omnibusele, căci ele parcurg obișnuit 5—10 kilometri într'o jumătate de oră (viteză de 10—12 kilometri pe oră la tramvae și 15—20 km. pe oră la omnibuse, inclusiv staționările).

Când raza e mai mare, sunt necesare mijloace de transport în comun mai rapide, care nu pot avea viteza necesară de 20—30 kilometri pe oră inclusiv staționările, decât dacă au cale complect separată, fie subterană, fie aeriană, fără pasaje

de nivel. În afara orașului, viteza poate fi mai mare, din cauză că stațiunile sunt mai rare.

Din acest punct de vedere, la București ajungem în curând la limită; aglomerația (orașului și acele prelungiri ale sale cu care face corp comun) se întinde pe un cerc cu raza care variază de la 4 kilometri până la 5 și chiar peste 6 kilometri, (făcând abstracție cum e și natural, de limitele administrative, care sunt artificiale).

Prin urmare, după toate probabilitățile, se va ivi în cursul deceniilor nevoia de linii de transport cu cale separată. Dacă nevoia aceasta poate fi satisfăcută sau nu, depinde de situația economică și numărul locuitorilor, căci ele nu se pot înființa dacă nu există sau dacă nu se poate atrage un număr suficient de călători pentru a se asigura o cât de mică rentabilitate, dacă nu imediată, dar cel puțin după câțiva ani de exploatare. Parisul, chiar dacă nu a avut o rază mai mare de 5 kilometri când a început construcția metropolitanelor, le-a putut înființa grație numărului mare de locuitori, densității populației și prosperității economice. În America majoritatea orașelor cu populație de peste 500.000 locuitori au, sau își construiesc, linii de transport rapid.

Cel mai eficient mod de construcție pentru astfel de linii fără pasaje de nivel, este tranșeea descoperită, care dă posibilitatea ca mai târziu să se transforme în linie subterană complet acoperită, dacă va fi nevoie.

În părțile centrale ale orașului, linia va fi, bineînțeles acoperită delă început, iar când linia traversează regiuni nelocuite, pentru a face le-

gătura cu centrele suburbane, ea poate fi și la nivelul solului, cu condiția ca la intersecții cu șoselele, acestea să fie conduse pe deasupra sau pe dedesubt.

O astfel de linie dublă în tranșee descoperită, ocupă o lărgime destul de mare și nu s'ar putea amenaja decât dealungul acelor străzi sau șosele care au o lărgime minimă de 40 metri. S'ar putea reduce lărgimea, dacă în locul taluzelor s'ar face ziduri de o parte și alta a liniei, dar atunci s'ar dubla costul. În oraș, liniile subterane se pot instala mai ușor pe bulevarde și străzi principale, și pot urma, la nevoie și străzi mai înguste; liniile aeriene însă, numai pe bulevarde largi, și sunt de evitat și din cauza aspectului și șgomotului.

Nu vom putea trasa depe acum o rețea de linii metropolitane în oraș sau de linii interurbane între oraș și suburbane și regiunea înconjurătoare (care au comun faptul că vor avea tracțiune electrică și cale separată, fără pasajii de nivel), căci probabilitatea de înfăptuire este destul de îndepărtată și până atunci pot interveni multe schimbări ce nu se pot prevedea. Nevoile de circulație ar putea fi altele, sau noi sisteme de transport (de exemplu monoșablul aerian) ar putea schimba cu totul situația.

Din aceste motive nu am prevăzut o rețea de metropolitane, însă rețeaua de străzi de circulație (arterele și străzile principale) este astfel proiectată în cât permite înființarea în viitor a unei bune rețele de metropolitane, atunci când construcția lor va fi posibilă.

Cap. VII.

AVIAȚIA ȘI NAVIGAȚIA

Aviația. Singurul lucru ce se poate prevedea astăzi într'un plan de sistematizare în privința aviației sunt terenuri de întindere suficientă, bine așezate față de oraș astfel ca să nu fie prea depărtate, și bine legate cu orașul prin artere de circulație. (a se vedea anexa No. 14).

Deși este de așteptat ca elicopterele sau alte sisteme de avioane care pot decola de pe terenuri foarte mici să ia o mai mare dezvoltare în viitor și deci ca avioanele să poată intra direct în oraș, nu putem lua de pe acum măsuri în acest sens.

În ceea ce privește hidroavioanele, iarăși nu credem oportun de a prevedea de pe acum un aeroport special, căci dacă se va simți nevoia se va putea înființa cu ușurință pe lacurile din nordul orașului.

În proiectul nostru ne-am mărginit a prevedea cele necesare la aeroporturile existente.

Aeroporturile delă Băneasa și delă Pipera există și nu este nevoie să fie deplasate. În privința aeroportului de la Băneasa D. I. Valentin Bibescu

președintele federației internaționale de aviație, a propus printr'un memoriu să fie așezat în același punct al șoselei naționale Băneasa-Otopeni însă nu pe partea unde se găsește acum ci pe partea opusă.

Dacă propunerea era discutabilă acum câțiva ani, când acel teren era încă disponibil astăzi nu mai este admisibilă. Rămâne deci acolo unde se găsește.

Pentru ca acest aeroport să nu fie înconjurat cu clădiri înalte, s'au prevăzut de trei părți zone *non aedificandi*, iar în partea de sud unde există satul Băneasa măsura nu mai este necesară, pentru că de această parte se vor clădi hangarele și aerogara. În partea de est a acestui teren s'a mai prevăzut posibilitatea de mărire în viitor. În afară de legătura excelentă pe care o are cu orașul prin șoseaua națională, s'a mai prevăzut o a doua șosea pe la sud-estul terenului care face legătura prin șoseaua Jianu și prin calea Floreasca.

Aeroportul militar dela Pipera este situat pe moșia Herăstrău, proprietatea comunei București, din care cauză există un litigiu între Municipiu și Stat.

Indiferent de punctul de vedere juridic pe care îl susține comuna pentru a-și apăra interesele, noi constatăm acolo existența terenului de aviație pe care s'au făcut numeroase clădiri și importante amenajări, astfel că destinația terenului va rămâne definitiv pentru aeroportul militar. Pentru a putea face față tuturor cerințelor viitoare, când avioane grele vor avea nevoie de terenuri mari de aterisare și decolare, am crezut util de a-i da posibilitatea de mărire.

În acest scop am prevăzut devierea șoselei Pipera precum și devierea căii ferate Buc.-Constanța astfel ca terenul aviației să poată fi mărit spre nord și în același timp pentru a îndepărta publicul din apropierea hangarelor militare, care azi se găsesc chiar pe marginea șoselei. Mărirea aeroportului Pipera s'ar face deci tot pe terenul care aparține comunei. Nu am ezitat însă de a face această propunere, care este în contradicție cu interesele materiale ale administrației comunale, pentru că am plecat dela principiul că amenajarea Capitalei este o problemă de stat, iar nu comunală și că și statul va trebui în schimb să contribuie atât cu proprietățile sale, cât și cu mijloacele financiare la realizarea planului de sistematizare.

Ca legătură cu orașul, aeroportul are calea Floreasca pe partea de apus, iar la răsărit șoseaua Pipera-Toboc-șos. Colentina (pe la apus de satul Tei).

În ceea ce privește faptul că terenul dela Băneasa (ca și cel dela Pipera de altfel, pe porțiunea nou atribuită) nu este perfect plan și are o

depresiune care astăzi face indisponibil o mare parte din teren, aceasta este o chestiune de amenajare internă a aeroporturilor și nivelarea terenului se va face cu timpul.

Un al treilea teren de aviație se găsește astăzi la Cotroceni, în zona militară.

În plan s'a prevăzut și pentru aceasta, destinația de aeroport.

Nu am crezut util de a prevedea de pe acum un al patrulea aeroport, deoarece aviația noastră este încă la începuturile ei. Dacă se va simți nevoia, sunt la dispoziție atâtea alte terenuri în interiorul liniei ferate a forturilor, care prin planul de sistematizare au rămas cu destinația de teren agricol și care dacă ar putea fi expropriate pentru aeroporturi în viitor dacă va fi cazul.

Navigația. Deși nu intervedem posibilitatea de a avea curând canale navigabile și un port la București din cauza marilor capitaluri de investiție (unul, două sau trei miliarde) necesare și a lipsei de rentabilitate, nu putem să lăsăm nemenționată chestiunea aceasta.

S'au trasat pe plan pentru evidență, traseele de canale proiectate de D-nii Ing. Al Davidescu și D-l Ing. Leonida, iar pe terenurile destinate porturilor s'au prevăzut zone de industrii și depozite care cadrează cu porturile. Când se vor face studiile de detaliu ale acestor zone industriale urmează să se lase posibilitatea de a se înființa porturile.

Este tot ce se poate face într'o situație așa de puțin clară ca a portului și canalelor navigabile, când posibilitățile de înlăptuire care păreau în trecut așa de apropiate, au dispărut într'un viitor îndepărtat.

Cap. VIII.

CIRCULAȚIA RUTIERĂ

Legătura cu exteriorul.

De oarece circulația pe șosele între Capitală și restul țării și între Capitală și vecinătățile imediate, se va face în măsură din ce în ce mai mare cu automobilele pe șosele, este necesar ca arterele de penetrație în oraș să fie și ca număr și ca lărgime, astfel studiate în cât să facă față traficului viitor. (a se vedea anexa No. 16).

În acest scop s'a prevăzut rezervarea de fâșii de teren de 100 m. lărgime totală dealungul arterelor de penetrație în oraș, astfel ca acestea să poată fi lărgite în viitor după necesitate, iar restul să fie plantat. Amenajarea cu trei căi separate din care una pentru traficul ușor și rapid și celelalte două pentru traficul greu și lent este absolut necesară la arterele noastre de penetrație unde

circulă atât automobile cu 80 km. pe oră cât și căruțe cu boi cu 4 km. pe oră.

Am mai prevăzut în plan și artere noi de penetrație, toate spre nord unde va fi în viitor circulația cea mai mare. Una din ele dublează șoseaua Chitila spre sud de calea ferată și intră în oraș pe la Ciurel pe splaiurile Dâmboviței și are de scop a desconggestiona calea Griviței.

O a doua dublează șoseaua Băneasa-Otopeni pe partea de apus și intră în oraș pe la hipodromul Băneasa, se continuă prin b-dul Mărăști, b-dul Colonel Mihail Ghica, str. Dr. Felix și se continuă printr'o mare arteră proiectată a traversa orasul dela nord la sud.

O a treia dublează tot șoseaua Băneasa-Otopeni, însă pe la răsărit, și intră în oraș prin șoseaua Jianu și prin calea Floreasca.

Dublările acestea vor deveni necesare în viitor, atât pentru circulația de legătură cu țara întreagă cât și pentru circulația vicinală și circulația de excursii în zilele de sărbătoare, (care poate fi foarte mare, mai ales în direcția parcurilor, parcul național, pădurea Băneasa, terenurile de aviație).

În privința legăturii cu masivul de păduri Cernica, în care direcție va fi desigur în viitor circulație de excursii foarte importantă, s'au indicat pe un plan separat care vor fi șoselele de acces — de fapt existente azi dar neamenajate.

Autostrade. Înființarea de străzi speciale pentru automobile, cu cale complet separată numai pentru circulația automobilelor, și fără pasaje de nivel, astfel că viteza vehiculelor să fie nelimitată, nu se pune pentru moment la noi, dar se va pune desigur în viitor.

Prin rezervarea de fâșii de 100 metri lărgime dealungul tuturor arterelor de penetrație existente se dă posibilitatea de a construi în orice direcție și ori când o astfel de autostradă — în ceea ce privește terenul până la forturi, cât stă în putința Municipiului de a administra. În plus, arterele de penetrație nou proiectate — dublarea șoselelor Chitila și șos. Băneasa Otopeni — pot fi tratate în viitor de la început ca autostrade. În special dublarea șos. Băneasa-Otopeni, care va lega parcul Național cu masivul de păduri din nord de lângă forturi (pădurile Băneasa și Tunari) va putea fi utilizată parțial ca o parte a autodromului proiectat în această regiune.

Am crezut inutil de a face și alte prevederi speciale pentru autostrade pentru că cele menționate mai sus sunt suficiente.

Incrucișerile marilor artere rutiere în vecinătatea orașelor urmează să fie astfel construite în cât să nu existe posibilitate de ciocnire a vehiculelor, ceea ce se obține prin nivele diferite ale șoselelor la încrucișare și crearea unor serii de rampe de racordare pentru diferitele direcții.

În studiile de detaliu ale încrucișerilor arterelor de penetrație cu șoseaua IV de centură, (aceea care leagă suburbanele între ele), se vor prevedea astfel de încrucișări, care pentru viitor vor fi necesare.

În privința separării circulației grele de cea ușoară și a celei rapide de cea înceată, (ceea ce șoselele de acces în oraș este absolut indispensabil), nu este nevoie de a mai înființa șosele separate pentru fiecare fel de circulație în parte, atâta timp cât am prevăzut pentru fiecare asemenea șosea trei căi separate, căci acestea vor satisface complet necesitățile.

Circulația rutieră în oraș și suburbane.

Circulația pe străzile Capitalei este astăzi stânenită prin faptul că rețeaua de străzi nu corespunde de loc cu nevoile ce rezultă din introducerea vehiculelor mecanice și din întinderea așa de mare a orașului în suprafață.

Circulația actuală va crește în mod fatal, atât din cauza suprimării treptate a vehiculelor cu tracțiune animală și înlocuirea lor prin automobile cât și din cauză că și felul de viață al populației se schimbă în sensul că se va mări din ce în ce mai mult numărul acelor care au ocupația în altă parte de cât unde au locuința și care deci vor fi forțați să facă patru sau cel puțin două călătorii pe zi.

Aceste două sau patru drumuri pe zi ocupă o bună parte din timpul disponibil al mării mase a populației, deci are o acțiune foarte importantă asupra confortului, economiei și în general asupra întregii vieți urbane. Este un interes primordial ca timpul pierdut cu aceste drumuri să fie redus la minimum. În acest scop e nevoie de căi de comunicații care să permită transporturile rapide, ieftine și care să fie răspândite pe toată suprafața orașului. Viteza este aceia care domină astăzi viața urbană.

Rețeaua existentă de străzi este însă cu totul inaptă pentru a face față acestor cerințe. O simplă privire pe planul orașului ne arată ce labirint formează străzile noastre.

Este o imposibilitate de a schimba și transforma toate străzile, și de altfel este și inutilă căci circulația mare nu trebuie dusă peste tot. Este iarăși insuficient de a căuta lărgirea unor străzi existente și prin aceasta a ajunge la o oarecare rețea de circulație. Soluția la care ne-am oprit și pe care o propunem este o rețea de bulevarde — din care unele noi, altele proiectate mai dinainte, altele deja executate, — care completate cu o serie de artere secundare, să satisfacă toate cerințele circulației. Restul străzilor trebuie lăstate așa cum sunt, ele făcând numai oficiu de acces la imobile și de oarecare colectare a circulației cu totul locale.

Aceasta este o soluție radicală, foarte costisitoare însă *singura în măsură de a adapta rețeaua noastră de străzi la viața modernă și de a da orașului posibilități de dezvoltare rațională.*

Este o soluție asemănătoare cu aceea înfăptuită la Paris de prefectul *Hausmann* sub Napoleon III-lea, când s'au deschis marile bulevarde, care atunci au fost criticate ca o nebunie ruinătoare.

Transformările de atunci au costat 2,5 miliarde franci aur dar azi ele nu sunt numai mândria Parisului ci și mijlocul cel mai util de circulație (deși devenit insuficient).

După evaluarea noastră, rețeaua pe care o propunem la București ar costa 3,7 miliarde de lei staibilizați (a se vedea anexa respectivă). Este o sumă enormă însă nu e imposibil de găsit, reparată în 30 de ani. Evaluarea desigur nu poate fi valabilă pe toată perioada aceasta de timp și poate fi întrecută de realitate. Însă nu este o imposibilitate pentru capitala unei țări de 20 milioane de locuitori.

Nu trebuie să fie judecată chestiunea aceasta cu mentalitatea dinainte de război când România era o țară mică și nici sub impresiunea crizei economice actuale, ci trebuie să vedem de parte și să avem încredere în viitor.

Rețeaua de artere pe care o propunem va servi în primul rând pentru mijloacele de transport în comun, acelea care servesc masei populației, și după aceea pentru circulația vehiculelor celorlalte.

Mijloacele de transport în comun care pot fi luate acum în considerație sunt numai tramvaiele și autobuzele. Dacă «trolleybus-ul» se va putea introduce la noi sau nu, este mai mult o chestiune de detaliu. În privința tramvaielei, proiectul prevede desființarea lor treptată din centru, astfel ca, cu timpul, să nu mai existe tramvae de cât dincolo de inelul al III-lea (șoselele înconjurătoare, Ștefan cel Mare, Mihai Bravu, etc.).

Autobuzele le vor lua locul însă, bine înțeles, numai cu un serviciu civilizat, bine organizat și bine utilat.

Sistemul de artere de circulație propus, satisface toate cerințele pentru organizarea mijloacelor de transport în comun, oricare ar fi ele. Chiar și metropolitanele pot să se folosească de arterele propuse, mergând pe sub ele, căci sunt destul de largi pentru aceasta.

Prin lărgimea propusă, arterele mai satisfac și una din marile cerințe ale zilei: loc de staționare pentru vehicule. Lărgimea aleasă permite și staționarea vehiculelor cece micșorează necesitatea de a se căuta în mod special locuri de staționare. Totuși este util de a se încerca înființări de garaje subterane în diferite puncte ale orașului, acolo unde terenul este scump, sau de piețe speciale de garaje la periferie unde terenul e mai eficient: aceasta se va face în proiectul de detaliu.

Dacă, pentru a-și mentine posibilitatea de a traversa centrul orașului se va găsi util ca tramvaiele să meargă pe sub străzi, arterele propuse sunt destul de largi pentru a permite o mică îngustare pentru inevitabilele rampe de scoborâre sub nivelul străzii. Astfel, de exemplu, se poate trece eventual tramvaiul în subsol pe bulevardul Brătianu. Proiectul actual însă, de scoborârea tramvaielei în tunel pe bulevardul Elisabeta, care

are numai 24 metri lărgime, implică ocuparea a 6 metri din lărgimea străzii cu rampele de scoborâre a liniei în subsol, astfel că rămâne disponibil numai 18 metri. Ori, chiar lărgimea de 4 m. este astăzi insuficientă pentru bulevardul Elisabeta; cu atât mai mult va fi insuficientă în viitor, deci o îngustare aici nu poate fi admisibilă.

În privința organizării circulației astfel ca să se facă încrucișările la nivele diferite, acest lucru nu se poate introduce ca sistem într'un oraș existent. Se pot numai alege câteva puncte unde împrejurările sunt favorabile pentru a se face lucrări de asemenea natură, dar acestea sunt proiecte de detaliu și nu au făcut obiectul planului director.

La planurile de aplicare ce se vor desena la scară mare, s'ar putea studia unele încrucișări la nivele diferite, de exemplu la calea Victoriei cu b-dul Elisabeta, sau cu partea de nord a primului inel. Lucrări de acest gen sunt mai ușor de realizat însă, la periferie de cât în centru, dar acolo circulația nu este de așa natură ca să ne forțeze să facem acum studii de încrucișări la nivele diferite.

În privința sistemului de circulație, proiectul se călăuzește de principiile de mai sus și prevede o mare diferențiere a străzilor între ele, după rolul pe care-l au în rețeaua de circulație.

În cele ce urmează, vom arăta clasificarea străzilor, modul cum urmează să fie tratate străzile de acces și de circulație secundară, apoi al străzilor principale și arterelor de circulație.

Străzi și artere

Din punctul de vedere al circulației distingem următoarele feluri de străzi:

1. *Străzi de acces la imobile*, cu o circulație de creștere foarte redusă. În această categorie intră și fundăturile
2. *Străzi secundare de circulație*, care fac legătura străzilor de acces cu străzile principale de circulație.
3. *Străzi principale de circulație*, care leagă diferitele părți ale orașului între ele și cu centrul.
4. *Artere de circulație*, care străbat orașul pe toată întinderea lui și fac legătura cu periferiile, suburbanele, regiunea înconjurătoare și cu provincia.

Mai putem face și o altă împărțire: căi pentru circulația grea și încetă, și căi pentru circulația ușoară și rapidă.

Străzile de acces și străzile de circulație secundară.

Lărgimea străzilor de acces, dela periferii și din suburbane, poate fi redusă la 5—6 metri, iar

a străzilor secundare de circulație la 8 metri, *cu condiția ca clădirile să fie retrase din aliniere.*

În Anglia, Franța și Germania, sunt străzi de 4—5 metri lărgime. Orașul Berlin admite străzi de 6.50 m. în coloniile de case cu parter și etaj și 8.50 metri în colonii de case cu parter și două etaje. Este un non-sens ca în mahalalele noastre și în suburbane, — care au clădirile pe care le știm, — să cerem străzi pavate, de 10 și 12 metri, adică aproape dublu decât în străinătate.

Ceea ce contribuie ca să fie așa de răspândită ideea că trebuie să lărgim toate străzile, este probabil și confuzia ce se face între *lărgimea străzii, măsurată între fațadele clădirilor și lărgimea străzii dată circulației.*

Cea dintâi trebuie să fie de minimum 12 metri și mai bine chiar de 14 m. sau de 16 m. însă cea de a doua poate să fie redusă fără inconvenient la un minimum de 5—6 metri.

Credem că a contribuit la această confuzie și faptul că în planurile noastre de aliniere, la fel ca în planurile franceze, nu figurează decât *alinierea străzilor*, iar nu și *alinierea construcțiilor* ca pe planurile engleze sau germane.

Introducerea *acestei de a doua alinieri*, pe planuri, va clarifica multe lucruri și va arăta lămurit, că dacă pe alinierea străzilor, lărgimea unor străzi este de numai cinci metri, lărgimea pe alinierea construcțiilor este mult mai mare. În plus, ne va da posibilitatea să facem uz de *servituțiile de retragere*, pe o scară mai întinsă decât până acum.

Metoda actuală de a stabili servituțiile de retragere prin regulament fără a trasa alinierea construcțiilor pe plan, e mai rigidă și nu permite de cât servituți de retragere *uniforme, paralele cu alinierea străzilor.* Desenul poate exprima în această privință mai mult de cât cuvintele prin trasarea pe plan a alinierii construcțiilor. Am putea să fixăm și servituți de retragere *neegale și neparalele* cu alinierea străzilor. Legea cere ca servituțiile de retragere să fie uniforme și nici paralele cu alinierea străzii.

În proiectul nostru facem uz de aceste servituți de retragere, neparalele cu strada, pentru a asigura viitorul majorității străzilor strâmbe și încălitate din partea mai veche a Bucureștiului, fără a face exproprieri. Pentru prezent și pentru viitorul apropiat, renunțăm la lărgirea și îndreptarea *tuturor* străzilor și ne mărginim la deschiderea de străzi principale și de artere de circulație, căci nu putem schimba totul. Nu e nici necesar și nici de dorit.

Trasând alinierea construcțiilor în mod rațional și deci în foarte slabă dependență de alinierea străzilor, vom lăsa exproprierile, dacă vor

fi necesare pentru mai târziu, în seama acelor generații care se vor folosi de ele. Clădirile noi urmează să se așeze pe alinierea construcțiilor, iar clădirile vechi, rămase pe fâșia supusă servituții de retragere, vor dispărea cu timpul; în cel mai rău caz nu s'ar înmulți. Este probabil ca publicul să nu mai păstreze cu atâta tenacitate, acele clădiri eșite din alinierea construcțiilor, când va ști că nu se expropriează, și că deci nu mai au de așteptat beneficii de pe urma acestei operațiuni.

Un alt principiu, pe care îl avem în vedere, este ca în planul de detaliu, să dăm blocurilor, sau insulelor, (adică terenurile înconjurate de străzi) o lungime mult mai mare de cât aceea în uz până acum. Putem merge până la 400—500 m. și chiar mai mult, dacă blocul e paralel cu *arterele radiale*, traversându-le la nevoie cu drumuri speciale *numai pentru pietoni.* Prin această rărare a străzilor obținem o *economie însemnată la pavaje și conducte de apă, canal, electricitate,* etc.

În ce privește drumurile de pietoni, există la noi o prejudecată contra lor. Ele sunt necesare la blocurile lungi, căci dacă ocolurile mari sunt fără însemnătate pentru automobile, sunt însă destul de obositoare pentru pietoni. Circulația pietonilor nu poate fi neglijată; din contră, astăzi se caută să se protejeze circulația pietonilor, despărțind-o pe cât posibil de aceea a vehiculelor și creindu-se *acele fâșii plantate prin interiorul blocurilor*, dispuse astfel încât să fie utilizate zilnic de pietoni în drumul lor dela locuințe spre cartierele de muncă. Drumurile de pietoni reprezintă un progres în urbanism și dau posibilitatea de a reduce suprafața străzilor.

Tot pentru economie, mai preconizăm *înființarea de fundături*, căci în unele cazuri ele micșorează suprafața pavată și pot da o grupare de clădiri mai armonioase. Orașele-grădini din streinătate, în special cele engleze, sunt pline de fundături. Și pentru că acest cuvânt de fundatură este rău famat, propunem să-l schimbăm în acel de «*intrare*», așa cum a și început comisia de nomenclatură să le denumească.

Costul exproprierilor și lucrărilor edilitare care se fac pentru întâia oară la străzile de acces și secundare să fie suportat de proprietarii riverani.

După practica actuală, costul exproprierilor pentru străzi și costul lucrărilor edilitare pe străzile din oraș, se plătesc din fondurile publice, cerându-se în unele cazuri și contribuția cetățenilor, de exemplu pentru lucrările edilitare pe străzile de la periferii.

Sarcina aceasta este mult prea grea pentru administrația comunală. În timp ce se fac lucrările pe o serie de străzi, se deschid mai departe altele.

astfel că de zeci de ani încoace, comuna asanează mereu cartiere întregi, fără a mai termina vreodată. Nici astăzi nu se poate întrevădea când se vor asana marginile aglomerației bucureștene, căci dincolo de limitele administrative actuale a'le orașului, trăesc 60.000 locuitori împrăștiați pe un teren de 2.000 hectare cu 300 hectare suprafață de străzi, care nu au nici urmă de lucrări edilitare.

Este o imposibilitate de a face aceste lucrări edilitare cu mijloacele financiare de care dispun administrațiile comunale cu veniturile actuale. Ajutor dela stat nu se poate aștepta în situația de astăzi și nici într'un viitor apropiat.

Un împrumut pentru lucrări edilitare este greu de obținut și de altfel nici nu e recomandabil să ne împrumutăm pentru cheltueli neproducătoare de venituri. Nu există altă soluție de cât generalizarea principiului pe care se bazează alinierea trasate punctat în planurile azi în vigoare, însă ameliorat astfel ca să nu producă nedreptăți și să poată fi aplicat în adevăr. Regulamentul actual prevede ca astfel de străzi nu se deschid de cât dacă proprietarii riverani cedează gratuit terenul. Principiul pleacă de la o idee bună însă e prea simplist și dă naștere la nedreptăți: unii proprietari au de cedat mai mult teren, alții mai puțin, unii au de dăruit și construcții, alții nu au de cât teren viran; unii rămân cu resturi neutilizabile de teren, alții își măresc proprietățile. Din această cauză nici nu s'a putut aplica.

Propunerea noastră suprimă toate aceste inconveniente și constă din următoarea procedură:

La toate străzile vechi și noi, și din oraș și din suburbane, acolo unde se execută lucrări edilitare pentru prima oară sau unde se fac exproprieri pentru ameliorări de interes local (de ex. străpungerea unei fundături sau lărgirea unei străzi locale), primăria să facă lucrările edilitare și exproprierile necesare, precum și toate lucrările pentru aducerea străzilor la lărgimea necesară sau la desfundarea lor dacă sunt fundături, dar costul lor să fie repartizat, pe străzi, proprietăților riverane, proporțional cu lungimea fațadei. Suma de încasat va consta din: costul exproprierilor și pavajului pe o lărgime maximă de 12 metri; costul uși și conducte de apă de 100 mm. al unui canal din tub de ciment de 300 mm. inclusiv gurile de scurgere, etc.; costul cablului electric de joasă și de înaltă tensiune după dimensiunea minimă a cablului; costul instalației de lumină publică; costul plantațiilor pe străzi, etc. Primăria va suporta plusul de cost, dacă s'ar întrebuița dimensiuni mai mari de cât cele de mai sus, la canal, apă, cablu și la lărgimea străzii, pentru că aceste plusuri dacă ar exista, ar fi cerute de inte-

resul general, nu cel local. Când un riveran cedează gratuit teren pentru stradă, se va evalua valoarea terenului și se va scădea din cota ce va avea de plătit pentru lucrări.

Încasarea costului se va face de primărie în rate mici, pentru ca să se poată achita și de cei mai săraci. Prin acest mijloc, primăria ar putea, poate în trei sau patru ani, să facă lucrări edilitare noi, aproape numai din încasarea ratelor pe lucrări anterioare, fără să mai greveze bugetul comunei.

Principiul acesta există în legislația germană încă din anul 1875 (*Preussisches Fluchtliniengestetz vom 2 Juli 1875*), însă acolo se pune în sarcina riveranilor toate lucrările. De aceea orașele germane au străzi așa de largi; totul a fost suportat de proprietarii riverani. Până și întreținerea pe timp de cinci ani, a fost pusă în contul proprietăților. Și la noi a existat acest principiu în Regulamentul Organic. (Art. 5 din Regulamentul pentru starea sănătății, înfrumusețarea și paza bunei rândueli în poliția Bucureștilor) «...și cheltuiala ce va merge (a caldarâmurilor numai, «câci alte lucrări nu se cunoșteau pe atunci) o vor răspunde fiecare din cei ce au case sau locuitori de case pe acele uliți după o dreaptă analogie».

Principiul este cât se poate de just, căci lucrările edilitare sunt servicii prestate, care folosesc proprietăților riverane, mărindu-le valoarea. Este în deobște cunoscut cum se ridică brusc valoarea terenurilor pe o stradă unde s'au făcut lucrări edilitare. Riveranii sunt aceia care au în primul rând un avantaj de pe urma lucrărilor, iar nu totalitatea cetățenilor, care formează comuna.

E nedrept ca impozitele (adică contribuția noastră a tuturor pentru interesul general al comunei) să fie utilizate pentru a presta servicii particularilor.

La Viena, proprietarii sunt obligați să suporte costul terenului necesar străzilor noi până la o lărgime maximă de 40 m. În ceea ce privește lucrările edilitare, riveranii sunt obligați să facă trotoarele și partea carosabilă din dreptul proprietății lor până la o lărgime care variază după numărul de etaje admis pe acea stradă, precum și conductele de apă, lumină electrică, canalizare. Primăria încasează costul lucrărilor edilitare chiar și pe străzile cu lucrările edilitare deja făcute, dela proprietățile unde se construște pentru întâia oară. Bine înțeles că la parcelări, atât costul terenului străzilor cât și al lucrărilor edilitare în întregime cade în sarcina proprietarilor. (A se vedea: *Die Bauordnung für Wien, 1930*, articolele 17, 18, 50, 51, 52, 53, 54).

La Berlin proprietarii riverani sunt obligați să

suporte costul terenului străzilor noi până la maximum de 26 metri; ce depășește această lărgime suportă comuna.

În propunerea noastră pentru București se *limitează contribuția riveranilor pentru lucrări edilitare la anumite dimensiuni și lărgimi de străzi*, în scop de a evita unele abuzuri comunale întâmpate în străinătate și de a uniformiza sarcinele. Costul ridicat al unui canal colector, de exemplu, nu poate fi pus în sarcina riveranilor și nici nu ar fi drept ca unii să plătească un canal de 300 mm. și alții de 500 mm. De asemenea nu ar fi just nici ca unii să plătească pavajul și terenul pentru o stradă de 14 m. lărgime, iar alții pentru 10 metri, când valoarea loturilor ar fi aproape aceiași.

În parcelăriile noi, lucrările edilitare trebuie să rămână mai departe în sarcina parcelatorului în totalitatea lor, ca și până acum, scăzându-se bineînțeles acele lucrări, care nu sunt necesare parcelării cum ar fi cazul când prin parcelare ar trece o arteră de circulație de interes general, sau un canal colector mai mare de cât ar fi necesar parcelării, etc.

Grevarea proprietăților riverane cu costul lucrărilor edilitare și al exproprierilor de interes local, se poate face pe baza de legi noi, deși s'ar putea încerca și pe baza art. 124 din legea administrației locale.

Străzi principale și artere de circulație.

Bucureștiul are desigur o circulație mare. Poate că îngustimea străzilor din centru și multele întreruperi provocate de tramvaie, de intersecțiile de străzi prea dese și de lipsa de locuri de staționare a vehiculelor, să ne dea impresia unei circulații mai mari decât e în realitate, însă este normal că Bucureștiul să aibă o circulație mare, mai mare chiar decât a multor alte orașe din străinătate cu aceeași populație. Acest lucru se datorește faptului că e mai respirat și distanțele de parcurs sunt mai lungi, că are un mare procent de salariați, elevi, studenți, lucrători, etc. care fac regulat patru sau cel puțin două drumuri pe zi între locuință și birou, școală sau fabrici, și că, fiind Capitala țării, are un mare număr de vizitatori din provincie, care vin după afaceri și distracții.

Traficul de călători din Capitală pe aceste străzi principale s'ar putea împărți în următoarele categorii:

Circulația dela și spre locuințe a tuturor celor cu ocupațiuni în afară de locuințe și în special a salariaților (circulație care are direcția mai mult radială) și a lucrătorilor (cu direcția tot radială

și uneori tangențială, când locuințele lucrătorilor și fabricile se găsesc la periferie, însă despărțite unele de altele). Acest fel de circulație este mare, dar numai în anumite ore: dimineața de la 6 la 9, la amiază și seara.

Circulația de afaceri, între diferite locuri de muncă (între magazine, biurouri, autorități, fabrici), care durează de pe la 8½—9 până seara la 7—8, cu pauza dela amiază. Asupra direcției cu greu s'ar putea face precizări, ca intensitate ea este mai mare în partea centrală a orașului.

Circulația de aprovizionare (cumpărături) cu direcția dela locuințe spre piețe și magazine, adică în general cu direcția radială. Durata, de dimineața, de la 5—6 (deschiderea piețelor) până seara, la închiderea magazinelor.

Circulația de vizite, neînsemnată față de celelalte feluri de circulație, și mai mult în orele de după amiază. Direcția: dela locuințe spre locuințe, deci mai mult tangențială.

Circulația de agrement, dela locuințe spre localurile de distracții (teatre, cinematografe, concerte, etc.) cu direcția radială și numai în orele de după amiază și seara, până la orele 12—1.

Circulația de plimbare spre parcuri, grădini publice, terenuri de expoziții, de sport (curse, match-uri etc.) și spre împrejurimile orașului (aceasta din urmă, deocamdată destul de redusă la București). În unele zile și la anumite ore, poate fi foarte mare.

Mai menționăm circulația spre gări, spre cimitire și spre alte puncte importante ale orașului.

În zilele de lucru există, concomitent, toate aceste feluri de circulații, însă predomină circulația dela și spre locuințe și circulația de afaceri și de aprovizionare. Sărbătoarea, circulația dela și spre locuințe și circulația de afaceri dispăre aproape complet și sunt înlocuite cu circulația de agrement, în orele de după amiază și seara și, în fine, circulația de plimbare, toată ziua, mai ales pe vreme frumoasă.

La aceste feluri de circulațiuni se adaugă circulația (mai mult de vehicule decât de pietoni), foarte importantă, de legătură cu regiunea înconjurătoare și cu restul țării.

Dacă în celelalte feluri de circulațiuni, tracțiunea animală tinde să dispară, aici vom avea încă multe decenii, căruțe cu cai și cu boi, alături de o mare dezvoltare a circulației de automobile între București și împrejurimi și provincie.

Deși o statistică a circulației de pe străzile Capitalei nu ne poate da ea singură indicațiuni asupra ceace trebuie să proiectăm în planul de sistematizare ca artere de circulație, totuși prezintă mare interes pentru orientare generală și pentru cunoașterea unor anumite probleme de interes

mai limitat. O asemenea statistică nu s'a făcut încă la noi și ar trebui făcută pe o scară mare, zilele importante. Până la facerea unei astfel de numărători de vehicule și pietoni, care necesită concentrarea a câtorva sute de funcționari de încredere, am încercat o numărătoare de vehicule în cursul anului 1934 în mai multe puncte ale orașului, cu funcționarii biroului Comitetului de Lucru al planului de sistematizare.

S'au făcut 241 numărători în intervalul dela 23 Mai la 21 Septembrie cu echipele noastre formate din câte 8—10—12 funcționari, (maximum au fost 16 în acelaș timp).

Numărători de pietoni nu s'au făcut de cât excepțional (51 pietoni pe minut într'un singur sens pe un singur trotuar, pe b-dul Elisabeta în dreptul Cercului Militar, în ziua de 23 Mai 1934 ora 6 seara, când circulația era relativ redusă), însă numărătorile de vehicule s'au făcut metodic și în punctele cele mai aglomerate, la orele cu circulație maximă.

Fie-care observator primea un formular pe care avea de însemnat cu o liniuță fie care vehicul la rubrica respectivă și de început un rând nou la fie care sfert de oră. Un observator avea de numărât numai vehiculele dintr'un singur sens. În formular s'au prevăzut rubrici pentru automobile turism, autobuze, autocamioane, tramvae, trăsuri cu cai, camioane cu cai, motociclete, biciclete și diverse alte vehicule (cărucioare, roabe, etc.).

Rezultatul numărătorilor se găsesc în anexă separată.

Cel mai mare număr de vehicule s'a constatat în b-dul Brătianu, lângă statuia Brătianu, în sensul dela nord la sud și anume 824 vehicule de tot felul pe oră (la 26 Mai 1934 ora 10). În ce'ălalt sens au circulat pe oră numai 666. (Deci în ambele sensuri la un loc. 1490 pe oră).

Pe calea Victoriei la intersecția cu b-dul Elisabeta, s'au numărât numai 593 vehicule pe oră (în aceiași zi, ora 12).

Ca observație generală, din numărătorile efectuate rees următoarele:

Pe arterele de penetrație în oraș, circulația căruțelor este foarte activă dimineața până la ora 8 și seara după ora 7 — datorită faptului că acestea sunt orele în care căruțele ce aduc zarzavaturi și alimente intră și ies din oraș.

Seara, în special, din observările personale și informațiile căpătate — avem o staționare importantă a căruțelor în fața cârciumelor.

Această observație e valabilă pentru toate arterele — afară de șos. Kiseleff unde circulația mecanică, este mai mare, iar regulamentele poli-

țienești împiedică circulația căruțelor și staționarea.

Frecvența vehiculelor cu tracțiune mecanică față de cea cu tracțiune animală — este foarte mică dimineața. Astfel sunt artere pe care circulația animală ajunge în anumite ore de dimineață la un procent de 95% — din toate vehiculele cari se scurg pe oră.

Cu cât ne apropiem de centru, circulația animală scade, fără a dispăre. În locul căruțelor cari scad, vin trăsurile, care, chiar pe arterele cele mai frecventate, b-dul Brătianu, calea Victoriei, etc. formează un procent suficient de mare — în jurul a 10—17%, din totalul vehiculelor.

Tot odată, observăm că circulația animală se menține cam în aceeași proporție, dimineața ca și seara.

Mai observăm că schimbarea raportului între numărul căruțelor și trăsurilor se face în apropiere de marile artere de circulație. Astfel la b-dul Tache Ionescu, trăsurile sunt în număr mai mare decât căruțele. Imediat alături, pe str. Romană sau cele dimprejur — raportul se schimbă, căruțele, devenind mai numeroase decât trăsurile. Raportul între circulația animală și cea mecanică se menține cum am specificat mai sus.

Din diagramele întocmite pe baza numărătorilor rezultă că mijloacele de transport în comun, ca autobuzele și în special tramvaele, transportă un număr mult mai mare de călători de cât toate celelalte vehicule. Acest lucru era de sigur cunoscut, dar proporția nu se cunoștea.

La b-dul Brătianu, lângă piața Brătianu, au circulat, la 26 Mai, într'o oră, 235 vagoane tramvai, 806 automobile turism și 98 autobuze în ambele sensuri, deci de 2,4 ori mai multe automobile turism de cât tramvae și autobuze la un loc. Numărul persoanelor cari au călătorit cu tramvaiul reprezintă însă 71,4%, al celor cu autobuzul 16,9% și al celor cu automobile turism numai 9% din totalul persoanelor transportate.

La hala Ghica pe splaiul Dâmboviței din 647 vehicule ce circulă pe oră, 509 sunt vagoane de tramvai adică 78,7% din totalul vehiculelor iar numărul persoanelor transportate cu tramvaiul este evaluat la 15.27 pe oră, al celor cu autobuzul 1071. — al celor cu automobilul, 22 persoane pe oră.

Importanța căei Victoriei față de b-dul Brătianu din punctul de vedere al numărului călătorilor din vehicule este cu mult mai redusă: în calea Victoriei la intersecția cu b-dul Elisabeta vehiculele transportă pe oră 1853 călători cu autobuzul și 274 călători cu automobilul, iar în b-dul Brătianu lângă statuia Brătianu, 7050 călători cu

tramvaiul, 887 cu automobilul și 1666 cu autobuzul, adică în total cca. 4 ori mai multe persoane transportate pe bulevard de cât pe calea Victoriei.

Arterele mari de circulație.

Față de actualele axe de circulație și de oarecare simetrie, ale orașului — bulevardele Elisabeta-Carol, Pache Protopopescu din direcția E-N și șoseaua Kiseleff-bulevardul L. Catargiu-Brătianu — din direcția N-S. — s'a căutat, ca în raport cu necesitățile circulației, repartizarea cartierelor, gărilor și curenților de penetrație dela periferii spre centru, să se amenajeze o rețea de artere care să corespundă tuturor problemelor ce se pun orașului — capitală de mână.

Canevasul de artere de mare circulație pe care le propunem, se poate denumi un *sistem radial combinat cu altul circular*. Fără a rămânea la sisteme rigide, am căutat totuși pentru orientarea ca arterele să poarte denumiri după puncte cardinale sau după inelele pe care forțamente le formează prin întretăierea lor. De aceea distingem o serie de artere nord sud, altele est-vest, altele inelul I, inelul II, inelul III și inelul IV.

Arterele nord-sud prevăzute sunt următoarele:

a) Artera centrală, formată din șoseaua Ploești-București, șos. Kiseleff, bulevardele: Lascar Catargiu, Tache Ionescu, Brătianu și prelungirea lui până la «Valea Plângerii», cu eșirea din oraș pe calea Șerban-Vodă și șos. Giurgiului.

b) Calea Floreasa, str. Polonă pe la grădina Icoanei, prin o arteră nouă care traversează Bulevardul Carol la biserica Armenească, pe lângă liceul Matei-Basarab ajunge la intersecția str. Traian cu calea Dudești pe care continuă eșind afară din oraș.

c) Șoseaua Târgoviște, șos. Col. Mihail Ghica prin strada Dr. Felix, traversând strada Buzești, se continuă prin o străpungere prin blocuri de proprietăți — cu o arteră nouă, ce trece printre localul Ministerului Instrucțiunii Publice și liceul Sf. Sava, apoi pe lângă latura de est a grădinei Cișmigiu, traversează bulevardul Elisabeta în axul Ministerului Lucrărilor Publice, și pe cele două străzi laterale ministerului ajunge în piața Mihai-Vodă. De aci prin o altă arteră nouă, ce trece pe lângă biserica Antim ajunge în piața Mareșal Joffre, și pe str. Dr. Istrate și Șos. Măgurele ese afară din oraș.

Artere est-vest sunt:

a) Șoseaua Pantelimon-Iancului-bulevardul Pache Protopopescu-Carol-Elisabeta până la podul Sf. Elefterie, pe cheiurile Dâmboviței până la podul Cotroceni și prin Șos. Cotroceni-Bolintin se continuă spre exteriorul orașului.

b) Paralela formată din șos. Vergului, calea Călărășilor, b-dul Maria și calea Rahovei.

c) Șoseaua Colentina, continuată dela Moși cu artera nouă ce trece pe lângă liceul Cantemir, școala Centrală, între grădina Icoanei și grădina proprietatea Filipescu, pe strada D. A. Sturza lărgită, str. Al. Lahovary, traversează calea Victoriei la biserica Albă și apoi peste proprietăți, ajunge în str. Știrbey-Vodă pe care se continuă până la splaiurile Dâmboviței pe care ese afară din oraș.

Intersecția acestui sistem de artere transversale prin poziția lor în interiorul orașului, ne dă *primul inel, inelul central*, închis între piața Mihai Vodă și b-dul Maria pe traseul splaiurilor Dâmboviței, și care limitează centrul orașului — centru de afaceri, comerțul, instituții publice, construcțiile dense și înalte.

Afară de acest *inel I* — format de intersecția transversală, avem un al *doilea inel*, independent de arterele transversale pe care le întretae.

Inelul II — urmează aproape în întregime străzi existente, plecând dela piața Lascăr-Catargiu (Romană) prin b-dul Dacia (Vintilă-Brătianu) străzile G. D. Palade, Traian, prin străpungerea b-dului Mărășești prelungit până la Dâmbovița pe b-dul Mărășești actual până la piața Mareșal Joffre, pe strada Nifon lărgită, piața Principesa-Maria, apoi prin străpungeri de blocuri prin o arteră nouă transversând dea'ul Spirei ajunge la intersecția str. Cazărmei cu calea 13 Septembrie, apoi pe lângă O. N. E. F. coboară dealul, și prin str. Berzei se continuă până la str. General-Angelescu și pe aceasta până în calea Griviței, de unde pe traseul b-dului Dacia prelungit, ajunge în piața Romană — traversând calea Victoriei pe latura Academiei Române.

Inelul III este format din șoselele actuale, Basarab, Bonaparte, Ștefan cel Mare, Mihai Bravu până la intersecția cu șos. Vitan, apoi o arteră nouă care traversează Dâmbovița la Abator pe lângă care trece, urcând dealul Piscului și adaptându-se terenului ajunge în șos. Olteniței. De aci, prin străpungeri se continuă pe str. Sebastian pe care merge până în șos. Doamnei și se închide cu șos. Crângași-Basarab.

Pentru acest inel s'a abandonat în partea de sud traseul șoselei actuale Panduri-Viilor, de oarecare acestea sunt prea aproape de aglomerația centrală și de inelul II.

Această porțiune, din traseul vechei centuri, urmează să rămână ca bulevarde de deservirea cartierelor ce traversează și să suplinească inelul până la realizarea străpungerilor necesare, și amenajerii str. Sebastian, ca bulevard de centură.

Un al IV-lea inel — periferic — a fost prevăzut pentru legătura comunelor suburbane dintre ele, și pentru dirijarea circulației exterioare orașului. Acesta a fost prevăzut aproape în întregime paralel cu proiectata linie de cale ferată de centură și de legătura gărilor existente și proiectate.

Inelele proiectate au menirea să facă legătura cartierelor între ele, să dirijeze circulația dela o periferie la altă opusă, *fără să treacă prin centrul orașului*, să lege radialele între ele, și împreună cu radialele să pună în legătură gările, aeroporturile, centrele principale de aprovizionare cu diferitele cartiere și cu centrul orașului.

Inelul I. Rezultat al intersecției arterelor radiale, paralele axelor de circulație existente, fiind artera inelară centrală, înconjurătoare a centrului propriu zis al orașului, trebuie să corespundă la diferite scopuri: circulație (în special transporturi în comun) — separațiunea centrului de afaceri de cartierele de locuit, gruparea clădirilor principale, ministere, case de comerț importante, etc. precum și pentru ventilarea cartierelor care se face mai cu ușurință pe artere largi.

Scopul principal al inelului I, însă, rămâne tot circulația, celelalte roluri putând fi înlocuite prin alte mijloace.

Pentru a putea corespunde acestui scop principal, inelul trebuie să fie astfel așezat față de centrul ce va deservi, ca *zona lui de influență să acopere suprafața centrului ce înconjoară*. În aceste condițiuni, diametrul inelului trebuie să fie aproximativ de 1000 metri, pentru ca populația ce vine cu tramvaiul în unul din punctele ringului să *poată ajunge pe jos, în 5—8 minute în centrul geometric al teritoriului înconjurat de ring*.

Lărgimea străzilor ce formează ringul este în funcțiune de circulația ce se face pe el, și atunci pentru înlesnirea circulației diverselor feluri de vehicule și transporturi în comun — tramvai și autobuze — se cere neapărat separarea căilor — tracțiune rapidă și lentă — tramvai, etc.

Această divizare a circulației nu permite o lărgime de stradă mai mică de 42 m.

Cu aceste considerente s'au studiat traseele inelului I, ca să răspundă în special la necesitățile circulației.

Traseul format din străzi existente lărgite și artere noi create prin străpungerea blocurilor de proprietăți, urmărește splaiurile Dâmboviței dela piața Mihai Vodă până la Halele Centrale, b-dul Maria, calea Călărașilor până la str. Mântuleasa, de aici prin străpungeri ajunge la grădina Icoanei prin traversarea b-du'ui Carol la biserica Armenească; dela grădina Icoanei pe traseul str. D. A. Sturza și str. Al. Lahovary traversează

calea Victoriei la biserica Albă, de unde iar prin străpungeri trece pe lângă biserica Evanghelică și peste str. Luterană și ajunge în str. Știrbey Vodă colț cu str. Câmpineanu.

De aici traseul urmărește iatura de est a grădinii Cișmigiu, trecând peste localul Operei (teatrul Liric) și ajunge în axul palatului Ministerului de Lucrări Publice de unde prin cele două străzi laterale Saligny și Gutenberg — largi de 20 m. ajungem în piața Mihai Vodă.

Lungimea totală a inelului I este de 4800 m. din cari: existent și lărgiri 2500 m. străpungeri noi 2300 m.

Traseul aceasta, al primului inel, a fost adoptat după eliminarea celorlalte studii, întocmite mai înainte și cari azi nu răspund posibilităților de realizare, fie prin economia lor — fie prin traseul lor.

Variantele anterioare studiate se deosebesc numai în ceea ce privește partea de Nord a inelului adică porțiunea dela calea Călărașilor la splaiurile Dâmboviței.

a) Prima soluție eliminată prevedea traversarea bulevardului Carol I la str. Italiană, între clădirea Casei Centrale a asigurărilor sociale și Uzina electrică S. T. B., punctele de racordare fiind aceleași ca și soluția adoptată, adică grădina Icoanei și calea Călărașilor colț cu str. Mântuleasa. S'a renunțat la această soluție de oarece verificând pe teren traseul, s'au găsit construcțiuni importante și noi, pe str. Italiană, str. Caimatei, etc. cari îngreuiază mult realizarea, cum și faptul, mai important, că micșora în sensul est-vest diametrul inelului.

b) Soluția de traversarea bulevardului Carol la statuia lui Pache Protopopescu, preconizată de planul din anul 1933, nu s'a luat în studiu, de oare ce mărește acelaș diametru al inelului, și îl apropie prea mult de inelul II, ce trece pe str. Traian — iar realizarea lui, la statuia Pache, ar fi fost împiedicată de construcțiile mari construite recent.

Soluții de traversare a căii Victoriei în partea de nord a inelului între str. Știrbey-Vodă și grădina Icoanei au fost de asemeni mai multe dintre cari:

a) Traversarea prin str. Știrbey-Vodă—Franklin, C. A. Rosetti, grădina Icoanei, care s'a abandonat din cauza greutăților de expropriere a imobilelor din calea Victoriei colț cu str. Franklin și Știrbey Vodă, cum și din cauza blocului construit recent la colțul str. Dionisie cu str. C. A. Rosetti, în fața judecătoriei.

b) Traversarea căii Victoriei prin str. Pictorul Grigorescu și între imobilele societății «Generală» și hotelul Athenée-Palace, peste str. Cie-

menceau și apoi prin traseul actual pe str. D. A. Sturza — a fost abandonat din cauza imobilelor bloc construite și în curs de execuție pe str. Clemeceau și Episcopiei și a imobilelor școalei Comunității Evanghelice din str. Știrbey Vodă.

c) Soluția pentru continuarea inelului pe str. G-ral Berthelot dela biserica Albă la bulevardul Schitul Măgureanu propusă de d-l arh. P. Antonescu în Comisia de sistematizare, nu a fost adoptată: 1) din cauza greutăților de lărgire a b-dului Schitul Măgureanu, unde latura pe care se proiecta lărgirea este construită cu clădiri importante pe alinierea actuală de 20 m.; 2) panta prea mare a b-dului Schitul Măgureanu este neprielnică pentru o arteră de mare circulație cum este prevăzut să devie inelul I; 3) prin închiderea inelului pe b-du' Schitu Măgureanu, diametrul inelului se mărește cu circa 300 m. în direcția vest și aduce în interiorul teritorului central, terenul neutilizat pentru construcții al grădinii Cișmigiu și mărește distanța de parcurs al pietonului dela inel la centrul geometric al inelului; 4) închiderea inelului pe b-dul Schitu Măgureanu în bune condițiuni este greu de realizat, de oare ce între b-dul Elisabeta și splaiurile Dâmboviței s'au construit imobile importante — Tinerimea Română, Liga Culturală, Soc. Studenților în Medicină, Casa Femeii, etc. astfel că racordarea inelului cu splaiurile Dâmboviței, s'ar face printr'o strangulare a inelului la 20 m. cât are astăzi bulevardul Schitul Măgureanu; 5) adoptarea traseului acesta ne obligă să mai lărgim în plus și str. Brezoianu.

Avantajele traseului adoptat pentru inelul I sunt următoarele:

1) Răspunde funcțiunii căreia este destinat, adică limitarea centrului orașului, cu un diametru convenabil, pentru ca de la orice punct al inelului până la centru geometric să se poată parcurge distanța cu piciorul în maximum 10 minute, avantaj foarte important în cazul prevăzut, de desființarea traversării orașului cu linii de tramvai.

Dacă închiderea inelului s'ar face pe b-dul Schitul-Măgureanu în loc de traseu adoptat, distanța de parcurs până în centru s'ar mări inutil cu cca. 300 metri.

2) Traseul urmat pentru inelul I, trece în puncte unde, după studii pe teren, realizarea se poate face cu mai multă ușurință, putând funcționa chiar parțial prin străzi actuale, cum sunt calea Călărașilor, splaiurile Dâmboviței — unde s'a impus necesitatea de a acoperi cursul apei pentru a realiza astfel între piața Mihai-Vodă și podul Șerban-Vodă, un bulevard larg de 60—70 m.

Acoperirea Dâmboviței este necesară, și în starea de tranziție a realizării planului de sistematizare, cu halele rămase pe locul actual, și până la suprimarea liniilor de tramvai din centru, cari împreună cu autobuzele ce trec, toate, pe splaiurile Dâmboviței, fac imposibilă toată circulația în acest punct.

Bulevardul Maria dela str. Carol la calea Călărașilor și calea Călărașilor, porțiunea ce intră în traseul ringului I, s'au prevăzut să se lărgască dela 20 m. la 42 m. prin lărgiri pe o parte sau alta, după posibilitățile locale. Pe b-dul Maria lărgirea s'a prevăzut pe partea dreaptă unde nu sunt clădiri noi, asemeni și pe calea Călărașilor unde s'a căutat să se evite clădirile importante și scumpe, cum sunt biserica Sf.-Vineri, clădirea dela colțul str. Mircea-Vodă—Călărașilor, cele dela colțul calea Călărașilor cu str. Mântuleasa, etc.

Dela calea Călărașilor la grădina Icoanei, cum am arătat mai sus, s'a adoptat traseul cel mai avantajos, din punct de vedere al amplasării inelului, cât și din punct de vedere economic. Traseul acesta trece pe lângă liceul Matei-Basarab și păstrează biserica Lucaci într'un squar în mijlocul bulevardului nou, ocolește biserica Armească la b-dul Carol și trece pe terenul liber din colțul str. Armească cu bulevardul.

Mai departe, trece pe terenuri libere sau numai peste clădiri de mică importanță și ajunge la grădina Icoanei unde formează o piață dreptunghiulară, păstrând clădirile școalei Centrale și clădirile noi de pe str. Maria Rosetti.

Traseul adoptat, mărește grădina Icoanei și creiază pe latura opusă o nouă grădină publică, prin exproprierea grădinei Filipescu și continuă prin str. D. A. Sturza, lărgindu-se pe partea opusă palatului soc. Asigurarea Românească, latura construită cu clădiri de mică importanță: traversează b-dul Tache Ionescu pe lângă muzeul Simu care rămâne pe loc, înconjurat de un mic squar și prin trecerea peste proprietatea Băicoianu din str. N. Golescu, ajunge în str. Al. Lahovary pe traseul căreia, lărgimea se face pe partea sudică, unde clădirile sunt mai puțin importante. Trece apoi pe la biserica Albă, circulația fiind prevăzută să se facă pe ambele laturi ale bisericeii, cu sens unic.

Dela biserica Albă, traversând calea Victoriei, inelul trece apoi peste proprietatea Clădirea Românească, pe care se află un imobil de oarecare importanță — locuințe și biurouri — și care este atins numai în parte, apoi peste proprietatea Comunității Evanghelice, păstrând școala primară și biserica traversează str. Luterană și se intersectează str. Știrbey-Vodă la str. Cămpineanu.

Prin artera nouă, în lungul grădinei Cișmigiu, tăind fundul proprietăților clădite de pe str. Brezoianu între intrarea Nordului și piața Valter Mărăcineanu, teatrul Liric, și prin fundul proprietăților, fără a atinge construcții importante de bușează în axul Ministerului de Lucrări Publice, și prin străzile Saligny și Gutenberg ajunge la piața Mihai-Vodă și urmează splaiurile Dâmboviței până la b-dul Maria.

Inelul II, prevăzut în planul arterelor de circulație are rolul de a deservi cartierele mijlocii, ce străbate, cum și a dirija circulația de pe arterele radiale, — venind din afară spre cartierele învecinate, legând și diferitele cartiere ale orașului între ele, fără a utiliza radialele pentru traversarea centrului orașului.

Acest al II-lea inel mai are și menirea de a deservi gările de Nord și Sud, de oarece s'a căutat să treacă prin imediata lor apropiere.

Pentru inelul al II-lea s'au mai studiat și alte variante, în ceea ce privește închiderea sa dela str. Berzei-G-ral Angelescu prin calea 13 Septembrie, la piața Mareșal Joffre. Varianta aceasta, dela intersecția str. Berzei cu G-ral Angelescu, prin străpungeri de artere nouă, trece prin piața Sf. Elefterie, pe la fabrica «GIB», urcă dealul Izvor, de unde traversează străzile în pantă din dealul Spirei și ajunge la piața Principesa Maria, a fost abandonată, de oarece realizarea ei comporta mai multe cheltuieli decât cea adoptată, care mai mult de jumătate din lărgimea ei urmărește străzi existente — Berzei și prelungirea ei peste Dâmbovița până în str. Isvor — la O. N. E. F.

Afară de aceste motive de ordin economic, s'a avut în vedere și o mai bună împărțire a teritoriului prin soluția adoptată, traseul acesteia trecând la o distanță mai mică de inelul I.

Lungimea totală a traseului este 9300 m. existent, lărgiri 7600 m. și din nou numai 2300 m.

Inelul III descris la începutul capitolului a fost adaptat la arterele circulare, existente, de oarece pe lângă economia realizării, răspunde și necesităților circulației.

Pe acest inel se va face circulația grea, care venind din afară, pe arterele radiale poate să se dirijeze spre altă parte a orașului fără să treacă prin centru aglomerat. Din acest motiv s'a prevăzut pentru viitor sporirea lărgimii actuale, de 30 m. l. la 42 m. l. prin retragerea clădirilor noi cu câte 6 m. din alinierea străzii.

Pe acest inel s'au amplasat, și halele de cartier, precum și halele de en gros, cari au fost desemnate să se construiască pe terenul numit «Câmpul Sebastian».

Tot pe inelul III este plasat și Abatorul cu lărgui de vite de taiat. Acest inel, așa cum a fost proiectat este realizabil cu puțină cheltuială, de oarece acolo unde nu există și trebuie deschis din nou, terenurile se pot achiziționa cu preț mic, fiind periferice și siab construite, fără lucrări edilitare.

Lungimea totală a traseului este de circa 20.000 m. din cari existent și lărgiri 15.000 iar din nou 5000 m.

Arterele radiale principale au fost trasate în legătura cu arterele de penetrație, din cari unele se opresc astăzi la inelul III. Ansamblul rețelei de penetrație a fost astfel studiat, ca împreună cu arterele inelare, să permită o intercomunicație dela șosea la șosea, și dela cartier la cartier, fără a duce toată circulația unei artere radiale prin centru, cum este astăzi — când aglomerația diferitelor feluri de vehicule, și în special tracțiunea animală și grea, face circulația insuportabilă în centrul orașului.

Dublarea unei artere supra-încărcate și înguste sau crearea unui traseu direct de descongestionarea aglomerației, nu poate aduce prejudiciu valorii financiare a cartierelor descongestionate — cum este cazul b-dului Colței, prelungit prin cartierul comercial — ci le poate da o activitate nouă și mai intensă; menținerea situației prezente, de congestiune și stare edilitară precară, poate duce la mutarea multor întreprinderi, cari suferă de aglomerarea circulației, în alte cartiere mai puțin aglomerate.

Arterele radiale din direcția nord-sud sunt: în continuarea șos. Kiseleff-b-dul Lascăr-Catargiu-Brătianu, care se prevede să se mențină cu lărgimea astăzi în vigoare de 50 m. dela piața Romană la b-dul Maria — s'a prevăzut deschiderea b-dului Colței prin piața Romei, halele centrale, traversând Dâmbovița și continuând pe vechiul traseu decretat până la Valea Plângerii, între liceul Șincai și Școala de meserii. Apoi se limitează parcul proiectat în Valea Plângerii și de bușează în calea Văcărești înainte de mănăstirea cu același nume — astăzi închisoare. Pe șos. Oltenița, ca arteră de penetrație face legătura cu exteriorul.

b) Calea Floreasca, str. Polonă până la grădina Icoanei, continuată pe traseul inelului până în calea Că'arașilor se racordează cu calea Dudești la intersecția cu str. Traian printr'un traseu nou deschis peste b'ocuri de proprietăți, și apoi, prin calea Dudești actuală, face legătura cu suburbele și regiunile mai depărtate.

c) A treia radială Nord-Sud este șos. Mogoșoaia-b-dul Mărășești-str. Clucerului, str. Dr. Felix și Dr. Sergiu lărgite până în str. Buzești de unde prin străpungeri traversează inelul II la intersecția lui cu calea Griviței și ajunge peste pro-

prietăți la ringul I în str. Știrbey-Vodă-Câmpineanu, urmează pe traseul inelului I pe lângă Cișmigiu până la piața Mihai Vodă, de unde prin noua arteră ce trece pe lângă biserica Antim ajunge în piața Mareșal Joffre, iar pe str. Dr. Istrate și o șosea nouă pe lângă traseul C. F. ese afară din oraș.

Arterele radiale est-vest sunt: a) Șos. Pitești, calea Griviței până la șos. Basarab, pe traseul căreia traversează calea ferată, apoi pe b-dul Dinicu Golescu, str. Știrbey Vodă până la inelul I pe care se continuă până la grădina Icoanei, apoi prin artera nouă, trece pe lângă liceul Cantemir, unde traversează inelul II, și prin str. Sf. Ion Moși ajunge la inelul III pe care îl traversează și face legătură cu suburbanele prin șos. Colentina.

b) Șoseaua Bolintin, șos. Cotroceni, splaiurile Dâmboviței până la piața Sf. Elefterie și apoi pe

b-dul Elisabeta-Carol-Pache Protopopescu, prin șoseaua Iancului și Pantelimon face legătura cu exteriorul.

c) Calea Rahovei-b-dul Maria-Calea Călărășilor și șos. Vergului, formează pe traseurile existente a treia arteră radială principală.

Marile căi de comunicație și penetrație cari radiază din cele patru direcțiuni și spre centrul orașului sunt completate de un ansamblu de *căi radiale secundare și locale* cari deservesc spațiile situate între radialele principale, dirijând circulația locală spre radiale și ineluri, sau dublând arterele principale.

Pentru rețeaua aceasta de artere radiale secundare s'au utilizat în majoritatea cazurilor străzi existente, așezate convenabil pentru cartierul ce deservește, și având posibilități de circulație ușor de amenajat prin lărgimea lor actuală.

C. ÎNZESTRARI

Cap. IX

MONUMENTE ȘI CLADIRI PUBLICE

În principiu, un plan director nu se ocupă de detalii. Acestea nu se pot stabili cu destulă precizie de cât după confirmarea liniilor mari ale planului director. Este bine chiar, ca cel puțin unele din aceste detalii să fie studiate în mod succesiv pe măsura necesității realizării lor și cât mai des, *pe cale de concurs public*. În felul acesta, pe canvasul de ansamblu al planului director, stabilit în mod unitar, și cu un caracter de permanență, isvorât din studierea condițiilor vitale ale orașului, s'ar grefa realizările plastice, ca un rezultat al caracterului și al evoluțiunii simțimântului artistic al masselor. Acesta s'ar oglindi, divers și în continuă prefacere, în decursul timpului în operele încredințate prin judecată opiniei publice și a juriștilor, artiștilor celor mai reprezentativi ai fiecărei epoci.

Cu toate acestea, Comitetul de Lucru s'a simțit obligat a înscrie în planul director și oarecari detalii, relative la înzestrarea orașului cu diferite instituțiuni.

În primul rând, pentru că multe din acestea, prin importanța lor, cu deosebire într'un oraș existent, influențează multe elemente ale planului director.

În al doilea rând, pentru că unele din aceste detalii explică, și constituiesc o justificare a măsurilor generale adoptate.

În al treilea rând pentru că necesitățile urgente ale creșterii orașului au obligat Primăria să ceară Comitetului studierea imediată, cu detalii, a unor

întocmiri a căror realizare nu putea să aștepte.

În al patrulea rând, pentru că unele din aceste înzestrări și detalii se leagă direct de caracterul general estetic al orașului, care constituie unul din obiectivele planului director.

Astfel, Comitetul a fost obligat să se ocupe și să recomande soluțiuni, mai principiale sau mai detaliate, asupra următoarelor puncte.

1) Palatul Regal.

Situațiunea acestui important edificiu, moștenit din trecut, nu cadrează bine cu posibilitățile de punere în valoare. Piața Carol I, una din rarele piețe formate în întregime și cu caracter destul de omogen, este foarte redusă ca dimensiuni. Palatul Regal nu se bucură de o perspectivă mai depărtată. La epoca începutului refacerii lui s'ar fi putut realiza fără mari sacrificii o *fațadă principală cu o amplă perspectivă spre Cișmigiu*. Declivitatea dintre Pa'at și Cișmigiu ar fi adus un folos enorm Palatului.

Deși situația s'a îngreuiat foarte mult de atunci, totuși Comitetul a studiat o soluțiune prin care se deschide o largă esplanadă plantată în parcul Palatului mărit, cu acces la o piață publică așezată pe primul inel, și cu o deschidere spre Cișmigiu. În această soluțiune, Ministerul Armatei ar fi transformat și mărit, teatrul Lyric desființat (ceea-ce ar fi un mare bine, dat fiind pericolul pe care-l prezintă) precum și o serie de clădiri de importanță diversă.

În afară de aceasta, parcul Palatului este prevăzut a fi sporit până în str. Știrbey-Vodă pentru a izola Palatul de vecinătăți supărătoare, cu totul ne la locul lor.

Un Palat Regal nu se construiește dintr'o dată; până la un aranjament definitiv al întregului complex din care se compune un astfel de palat, se perindă mai multe generații și construcțiile se ridică în mai multe epoci. Dacă nu putem din această cauză să ne oprim la un program precis de amenajare a grupelor de viitoare clădiri, trebuie cel puțin să prevedem în mod larg care sunt limitele terenului destinat extinderii palatului. În acest sens trebuie interpretat proiectul separat ce înaintăm cu Palatul Regal.

2) Parlamentul.

Chestiunea Parlamentului este iarăși foarte delicată. Trebuie recunoscut că atât amplasamentul Camerei cât și al viitorului Senat sunt cu totul nepotrivite. Primul, pentru că deformează și urăște Dealul Patriarhiei (una din atracțiunile pitorești ale orașului), fiind și cu totul în opunere de caracter artistic cu biserica vechii Mitropolii, monument mic dar de mare valoare artistică și de caracter moral, cu reședința Patriarhului, care ar trebui să rămână într'un cadru solemn și liniștit.

Pe de altă parte, și spațiul prea strimt, nu se pretează la evoluarea cortegiilor, la primirea defilărilor, sau la alte solemnități. Dealul Patriarhiei nu poate fi destinat în același timp și bisericii și parlamentului, trebuie să alegem ori una ori alta.

Al doilea (Senatul) din cauza poziției prea joase față de singura perspectivă importantă, cea din calea Victoriei.

Proiectul propune reunirea celor două Camere într'un singur edificiu, care ar fi situat pe dealul Arsenalului. Parlamentul s'ar așeza astfel pe cel mai important deal din centrul Capitalei. O frumoasă grădină cu vederi minunate asupra orașului precum și perspective interesante din multe direcții, apoi rampe și scări monumentale de acces, ar pune bine în valoare acest edificiu important.

În piața dintre viitorul Parlament și mănăstirea Mihai-Vodă, s'ar putea așeza statuia lui Mihai-Viteazul, așa de ne la locul ei așezată (și ca estetică și ca ambianță) în piața Universității.

Evident pentru tot acest ansamblu ar trebui p'ânuri de detaliu bine studiate.

În locul actualei Camere, s'ar putea instala autoritățile superioare bisericești. Cupola, așa supărătoare, ar putea fi suprimate, în locul ei urmând să domine turla bisericii și o eventuală clopotniță bine studiată spre a se încadra bine în peisaj. Versantul dinspre Dâmbovița a dealului ar rămâne în starea actuală, cu o parte a aleei

mărginită de clădiri. Credem că acestea contribuie la darea unei impresii de înălțime a dealului mai mare de cât dacă ele ar lipsi. Versantul spre str. 11 Iunie ar fi tratat ca o grădină privată a Patriarhiei.

În locul viitorului Senat, s'ar putea amenaja altă instituție. Recomandăm Opera, despre care se va vorbi mai departe.

3) Ministere.

Multe din Ministerele României n'au local propriu sau au localuri inacceptabile. Crearea unui cartier de Ministere ar fi foarte utilă și interesantă. Din nefericire, nu se pot găsi într'o situație suficient de centrală, terenuri destul de vaste pentru a răspunde acestui scop, fără a crea o congestionare prea mare a clădirilor și mai ales a circulației. De aceea Comitetul a renunțat a propune această soluție, urmând ca să se așeze Ministere singurate în locuri potrivite. Astfel s'a găsit nimerită ideea mai de mult emisă de a se grupa câte-va Ministere (Min. de Interne, Președinția Consiliului și altele) pe terenul vechiului Minister de Interne, și ar fi de dorit ca să se asigure și o fațadă spre bul. Brătianu, arteră mult mai importantă de cât str. Poincaré și calea Victoriei.

Ministerul de Finanțe ar urma să fie reconstruit pe actualul amp'asament.

Un loc nimerit și foarte important pentru un Minister, ar fi în locul actualului Palat al Funcționarilor Publici.

Se arată mai departe propunerile Comitetului în privința amenajării acestei piețe. Se poate vedea acolo că actuala clădire, scundă și distonantă, ar putea fi cu folos înlocuită cu un edificiu studiat în caracterul colonadei prevăzute în jurul pieței.

Pentru mărirea Ministerului de Domenii, — se va vedea amenajarea pieței Municipiului.

Procurarea suprafețelor necesare pentru a se putea avea în centrul orașului o compozițiune largă, lipsită de meschinării, ar depăși cu mult toate posibilitățile financiare ale orașului. Pe de altă parte ideea recomandată de unii de a se crea un astfel de centru civic la periferie, care să atragă după el viața economică, ni se pare de domeniul fanteziei.

4) Catedrala țării.

Acum câți-va ani această chestiune părea de o actualitate iminentă, care pare să se fi îndepărtat. Oricât ar împiedica vremurile actuale realizarea acestui program, trebuie prevăzut amplasamentul definitiv, pentru a putea fi pregătit din vreme.

Orientarea către răsărit a altarului îngreunează mult alegerea locului. Această orientare obligă

la părăsirea înălțimilor din oraș. Prin proiect s'a destinat un amplasament la poalele Dealu'ui Mitropoliei, în marea piață națională creată pe amplasamentul vechilor hale centrale. Este drept că pozițiunea este cam joasă, iar catedrala nu va avea o perspectivă de front. Mărimea pieții asigură însă o perspectivă suficientă, unei fațade laterale care, bine studiată, poate fi foarte interesantă, și permite, în același timp, desfășurarea unor ceremonii și cortegii mari cari să poată fi văzute de popor. Această soluție corespunde și tradiției care vrea ca centrul religios să fie la Dealul Mitropoliei. De altfel ideea nu este nouă și în acest sens s'a și așezat acum câți-va ani o piatră fundamentală indicând voința de a se construi catedrala în acest loc.

Adăogăm că principalele catedrale din lume au perspective destul de scurte: *Notre Dame*, la Paris, *Sf. Paul* la Londra, *Sf. Petru* la Roma, *San Marco* la Veneția, *Stefans-Kirche* la Viena etc., etc. Iar catedrala din Palermo (una din cele mai reușite monumente gotico-arabe) se prezintă cu o latură spre punctul de vedere principal. De asemenea nici una din acestea nu este așezată pe o înălțime mai mare a orașului, ci din contră, totdeauna în partea joasă a orașului.

5) Primăria Municipiului.

Bucureștiul este poate singura Capitală care nu posedă local propriu. Această lipsă trebuie împlinită dar în mod larg și bine chibzuit. Primăria fiind un simbol, și constituind în același timp unul din principalele puncte de atracție din oraș trebuie să fie amplasată într-o mare piață municipală și cu perspective ample.

Vechile proiecte cari propuneau localul cu fațada principală paralelă cu bul. Brătianu și cu perspectivă prin str. Edgard Quinet sunt insuficiente. Comitetul a re'uat studii anterioare și le-a remaniat creind o piață laterală față de bul. Carol și bul. Brătianu (ramura nord) și creind un corp principal cu o mare perspectivă dinspre bulevardul Brătianu (ramura sud). Pe latura de est piața ar fi mărginită cu o clădire pentru serviciile Primăriei, și pentru extensiunea Ministerului de Domenii. Această clădire nouă ar trece peste bul. Carol prin una sau mai multe arcade formând o interesantă perspectivă de fund dinspre calea Victoriei și piața C. A. Rosetti.

Un plan special și o machetă indică dispozițiunile generale și volumele clădirilor.

6) Academia Română.

Pentru amplasamentul edificiului Academiei Române, Comitetul a adoptat în întregime proiectul propus de D-l arh. Duiliu Marcu, care este

și autorul proiectului palatului Academiei Române. Proiectul a fost aprobat de Primărie și prevede o piață traversată de calea Victoriei și situată pe parcursul inelului Nr. 2.

7) Opera Română.

Această instituție trebuie înzestrată cu un local demn. Amplasamentul trebuie să fie cât mai central (să nu treacă dincolo de inelul Nr. 1). Terenuri favorabile ca suprafață, accesibilitate și perspectivă nu mai sunt la îndemână. Comitetul propune amplasamentul Operei pe locul ales, mai înainte, pentru Senat, pe cheiul Dâmboviței, și ale cărui substrucțiuni ar putea fi utilizate.

8) Teatrul Național.

Deși actualul local este prea mic, deși vecinătățile arhitecturale îl defavorizează, Teatrul Național, — crede Comitetul, — nu poate fi mutat. Tradiția, aspectul arhitectural, foarte corect, împiedică aceasta. Pe actualul amplasament s'ar putea însă prevedea oarecare extensiune laterală pentru degajamentu' lojeilor, și dezvoltarea scenei în fund și lateral în detrimentul atelierelor teatrului care ar putea fi mutate aiurea.

9) Sala de festivități, adunări, publice, etc.

Bucureștiul nu posedă o asemenea sală necesară vieții publice moderne, în afară de Ateneul Român, (care de altfel răspunde numai parțial acestui scop și chiar în chip defectuos). Proiectul de față prevede crearea unei asemenea săli cu anexele ei pe latura nordică a marelui piețe a Națiunii proiectată la picioarele Mitropoliei și pe amplasamentul actualelor hale centrale. Marele spațiu din fața edificiului, vastele perspective, situația centrală pe inelul Nr. 1 justifică o asemenea așezare.

10) Cetatea universitară și școli superioare.

Problema «Cetății universitare» a luat în București un caracter de mare actualitate. Nevoile urgente ale unei facultăți au declanșat întreaga chestiune căreia i s'a dat o soluțiune puțin cam pripită. S'a decis în principiu, crearea unui mare cartier universitar la Cotroceni concentrând toate instituțiunile de învățământ superior și s'a și întocmit un plan general de distribuție. Elementele decisive în alegerea acestui teren au fost: 1) existența prealabilă a unei concentrări universitare în cartierul Cotroceni, format de Facultatea de Medicină și de diverse Laboratoare și Institute la cari se adăogă și Grădina Botanică, care concentrare era socotită ca putând constitui începutul acestei cetăți; 2) Existența unor terenuri, proprietatea Statului și a Comunei, în apropiere și deci ușor de dobândit printr-o simplă formalitate.

Aceste motive ar fi, e drept, foarte întemeiate, dacă nu s'ar ridica în contra lor, alte motive, din nenorocire și mai întemeiate.

Anume:

1) O cetate universitară trebuie, spre a corespunde scopului, să fie așezată între grădini sau, mai bine, într'un mare parc, spre a beneficia de liniște și de aer curat. Din examinarea planului de ansamblu ce s'a propus, reiese că nu există posibilități pentru o asemenea amenajare. Deci, în loc de plantațiuni, asfalt sau macadam; în loc de liniște și ozon: sgomot și praf.

2) Centrul Universitar trebuie să fie ferit de marile curenți de circulație; ori terenul ales este brăzdat de numeroase artere de circulație cari îngreuiază sau întrerup circulația liniștită a pietonilor între diferitele pavilioane ale cetății. Aceste artere nu pot, din cauza circumstanțelor locale, nici să fie suprimate, nici măcar deplasate, spre aocoli cetatea.

3) Există unele formațiuni de învățământ superior, recente și bine organizate, cum este cel agricol la Șoseaua Kiseleff. Ar fi regretabil să se renunțe la aceste construcțiuni pentru ca în numele unei concentrări totale, să fie aduse toate la Cotroceni.

4) Terenul ales (malurile Dâmbovitei) era pe vremuri mlăștinos, astăzi teren de umplutură, impropriu construcțiilor. Mai are și defectul de a avea apa aproape de suprafață (la 1.80—2.00 m. adâncime. Consecințe:

a) Obligă să se execute lucrări de izolare în contra apei sau umidității, foarte costisitoare și delicate și să se ia măsuri speciale pentru drenarea sau pomparea apei subterane, nu numai în timpul execuțiunii, ci și mai târziu, adică în tot timpul exploataării clădirilor.

b) Obligă să se execute fundații costisitoare spre a se asigura rezistența pe teren.

5) Crearea Cetății Universitare la Cotroceni implică și multe exproprieri de terenuri acoperite cu construcții cari vor fi foarte costisitoare.

La o valoare de lucrări de cel puțin un miliard, cât ar putea costa realizarea cetății universitare, s'ar putea realiza o economie de circa 100 milioane, numai din lucrări de izolare și de fundații, dacă cetatea s'ar executa pe un teren mai sănătos.

În consecință, Comitetul este de părere:

a) A se păstra la Cotroceni, unde este început, un cartier al facultății de Medicină, cu anexele: farmacie, med. veterinară, institute, laboratorii, etc. Deasemenea Facultatea de Drept, Căminul început precum și alte secțiuni universitare cari ar putea completa blocul dintre bul. Elisabeta, Calea Plevnei, str. Berzei și prelungirea Știrbey Vodă,

b) A se conserva acolo, unde se află unele școli bine organizate, ca învățământul agricol.

c) A se destina alte terenuri pentru celelalte facultăți și școli superioare, terenuri ce ar putea fi plătite cu economia realizată din fundații și din izolări.

În proiectul de față s'au prevăzut două amplasamente: unul la nordul orașului, dincolo de calea ferată București-Constanța, pe moșia Stoicescu. Apropierea lacului și a centrelor sportive, aerul curat al regiunii din nordul orașului pledează pentru această alegere.

Altul la sudul orașului pe platoul dintre dealul Piscului și mănăstirea Văcărești. (Propunerea nu este de altfel nouă și Comitetul nu face de căt a și-o însuși). Pitorescul acestei pozițiuni, vecinătatea mănăstirii Văcărești, tezaur de artă românească, fac ca acest amplasament să fie recomandat în special pentru școli cu caracter artistic: Școală de Bele Arte, Școală de Arhitectură, Conservator, etc.

În ambele pozițiuni, se beneficiază de vecinătatea unor mari parcuri, de liniște, de aer curat și de pitoresc. Terenul este foarte ieftin și credem că realizarea propunerilor de față nu ar putea întâmpina greutăți.

11) *Centre regionale, Primării de Sector, etc.*

În orașele mari (printre cari numărăm Bucureștiul) se face simțită necesitatea de a se descongiona centrul care altfel devine necirculabil și nesuferit. Tendința este de a se crea mai spre periferie *centre regionale* sau centre de Sector, care prin organizarea lor să atragă populația învecinată, procurându-i mijlocul de a găsi la îndemână autoritățile de care are nevoie, instituțiile culturale, sanitare, comerciale, cele de recreație și distracție, etc.

Aceste centre se organizează în jurul unei piețe publice sau a unui ansamblu de pietre, la periferia cărora se grupează principalele edificii și instituții regionale. Mai întâi o Primărie de Sector, care concretizează viața cetățenească locală, Biserică de Sector, apoi Administrația financiară, Chestură polițienească, Ateneu local, Bibliotecă, Cinematograf comunal, Băi publice, Dispensare, Stabile de cultură fizică, etc. În jurul acestora se grupează comerțul formând nuclee compacte. Deasemeni este bine ca să existe în apropiere un parc important.

Asemenea centre regionale trebuiesc situate la o distanță suficientă de centrul orașului spre a avea viață proprie.

Dacă sunt prea centrale, ele decad în folosul centrului Municipal care absoarbe viața economică și civică. În principiu, aceste centre ar trebui să fie situate pe inelul Nr. 3 (șosele inconju-

rătoare). În fapt, această soluție nu s'a putut aplica pretutindeni, de oarece în Sectorul II și Sectorul III, acest inel are un amplasament prea periferic. S'a căutat totuși situațiuni pe artere cu caracter inelar important, spre a drena ușor populația către centrul regional, și în apropiere de artere'le radiale.

Pentru Sectorul I se propune amplasamentul pe șos. Ștefan cel Mare, între calea Dorobanților și șos. Floreasca. Pentru Sect. II la încrucișarea calea Dudești cu str. Nerva Traian. Pentru Sect. III, la intersecția dintre șoseaua Doamnei cu bul. Maria și calea Rahovei, cu frumoasa perspectivă suitoare dinspre acestea. Pentru Sect. IV s'a păstrat situațiunea actuală destul de bună, deși este regretabil că nu s'a amenajat din vreme o perspectivă de front a clădirii Primăriei.

Desvoltarea acestor centre este mai mare sau mai mică, după posibilitățile locale.

În afară de aceste centre regionale, proiectul

mai prevede «centre de cartier» la întretăeri de artere importante, focare mai mici de animație cetățenească.

Dar dispozițiunile amănunțite ale acestor centre urmează să fie studiate prin planurile de detaliu.

12) Dealul Piscului.

Acesta constituie una din puținele forme interesante ale reliefului orașului și trebuie pus în valoare prin amplasarea în botul dealului, a unui monument interesant, prevăzut cu largi perspective. Ideia de a se reconstrui în acest loc monumentul «Tropaeum lui Traian» de la Adam-Klissi emisă acum doi ani este foarte justă, după părerea noastră și proiectul de față a adoptat-o prevăzând în acest scop amplasamentul aproximativ.

Un studiu de detaliu va trebui să precizeze așezarea, în legătură cu amenajarea viitorului parc din Valea Plângerii și cu proiectatul cartier universitar învecinat, cum și cu arterele de acces.

Cap. X

INTOCMIRI SANITARE ȘI DIVERSE.

Organizarea sanitară a Capitalei

Înainte de război Bucureștiul era înzestrat cu câteva spitale ale diferitelor eforii în care gratuitatea tratamente'or pune la dispoziția bolnavilor peste 2.000 de paturi. (Brâncoveneasa, spitalul Colțea, Pante'imon, etc.). Aceste instituții filantropice, ruinate prin expropriere nu mai pot acorda gratuitatea decât în mod excepțional. Înființarea unor sanatorii la aceste spitale, pentru clientela bogată, reduce în mod simțitor locul bolnavilor cu mijloace reduse. Dacă luăm lista spitalelor vedem că:

În Sect. I Galben pentru 117.253 locuitori sunt 1503 paturi.
În Sect. II Negru pentru 162.359 locuitori sunt 839 paturi
În Sect. III Albastr. pentru 150.364 locuitori sunt 2301 paturi
În Sect. IV Verde pentru 134.599 locuitori sunt 1991 paturi
În Suburbane pentru 56.713 locuitori sunt 173 paturi

ceea ce face 7.007 paturi pentru 631.288 locuitori, adică aproape numai 1% paturi la dispoziția populației. Dar din aceste sume trebuie să scădem maternitățile, clinicile de lux, spitalele de copii și de boli nervoase care sunt de specialitate.

Proportionalitatea este deci derizorie. Și încă aceste cifre nu sunt totdeauna reale. Paturile co-

municate sunt adesea numai pe hârtie. Spitalele sărăcite ori incomplete, reduse în posibilități și sumar controlate, ajung adesea la rezultatul contrar celui cerut. La spitalul de copii, de exemplu, bolnavii sunt mai mulți într'un pat, mai ales în timpul epidemiilor. Tuberculoșii care se internează nu sunt decât aceia care se găsesc într'o stare disperată și devin din această cauză elemente periculoase și demoralizante pentru ceilalți bolnavi. Maternitățile sunt absolut insuficiente și rareori amenajate cu tot complexul necesar puericulturii. În sectorul de Albastru de exemplu sunt 3 maternități care totalizează 100 de paturi. Sectorul de Negru conține 2 Maternități cu un total abia de 54 de paturi.

În general, spitale sunt multe, cu paturi foarte puține și mai toate, afară de rari excepții (spitalele caselor patronale și ale eforiilor), toate create pentru o anumită persoană, produs mai mult a birocrăției și a politice decât a cerințelor obștești. Această fărâmițare a organizației noastre sanitare este înainte de toate rezultatul unei lipse de concepții directoare și a unei vederi de ansamblu.

Înainte de toate, specialiștii recomandă în mod urgent.

1. — Înființarea unui mare spital de contagioși, cu însemnate rezerve în care epidemiile să se poată combate. Acest spital ar fi situat în apropierea centrului și ar avea la dispoziția lui un serviciu vigilent de informație, organizat de

dispensarele existente și complectate de echipe volante de inspecțiști sanitari. Numai astfel s'ar putea face față la eventualele mari epidemii și numai cu un astfel de spital s'ar putea combate cu eficacitate tuberculoza.

Actualele spitale, chiar cele mai mari, nu depășesc 1500 de paturi și au întotdeauna pavilioane de izolare insuficiente. Acest spital el singur ar trebui să aibă 3.000 de paturi.

2. — Inițierea unor maternități de cartier cu cel puțin 200 paturi fiecare.

3. — Inițierea unor spitale de cartiere cu cel puțin 300 de paturi fiecare și având aproape toate specialitățile.

4. — În regiunile mai salubre din împrejurimile Bucureștiului ar trebui să se găsească sanatorii pentru tuberculoși.

Pentru a realiza un astfel de program, ar trebui ajutate instituțiile sericase ca eforiile sau spitalele case'or patronale, iar efortul financiar al comunei n'ar trebui să se piardă în alimentarea cu fonduri a nenumăratelor mici instituții medicale.

Având câteva mari centre sanitare în câteva puncte și un serviciu bine organizat de transport al bolnavilor, Capitala ar fi suficient înzestrată din acest punct de vedere.

Pentru combaterea celor două mari boli sociale: tuberculoza și sifilisul, buna funcționare a dispensarilor este indispensabilă. Numai cu dispensare se pot urmări și selecționa bolnavii, preveni întinderea răului și exercita un soi de poliție sanitară indispensabilă într'un mare oraș. Pe hartă dispensarele sunt numeroase. În realitate puține corespund menirii lor. După ultimele anchete, majoritatea dispensarelor fie comunale fie particulare sau chiar a casei muncii au un personal prost plătit și indolent.

În rezumat, aicea ca și în alte materii totul este de făcut. Ce avem poate fi considerat ca un provizorat de mizerie, rușinos atât pentru factori responsabili cât și pentru publicul care îl tolerează.

La asta se mai adaugă lipsa de băi populare și de puponiere, căci dacă există o igienă curativă, există și una preventivă în care curățenia corpului nu este factorul din urmă.

În rezumat un program minimal s'ar formula așa:

1. Un mare spital de contagioși central.
2. Maternități pe sectoare.
3. Spitale pe sectoare.
4. Un serviciu serios de dispensare.

Recapitulare

Sect. I Galben Nr. locuitorilor — 117.253, Nr. paturilor — 1.503
Sect. II Negru Nr. locuitorilor — 162.359, Nr. paturilor — 839.
Sect. III Albastru Nr. locuitorilor — 150.364, Nr. paturilor — 2.301
Sect. IV Verde Nr. locuitorilor — 134.599, Nr. paturilor — 1.991
Comune suburbane Nr. locuitorilor — 56.713 Nr. paturilor — 173.
Total locuitori 631.288. Total paturi 7.007

Cimitire

O chestiune importantă o constituie într'un oraș cimitirele. Ele ocupă suprafețe mari, prezența lor este supărătoare, iar circulația spre ele, intensă. Pe de altă parte ele devin totdeauna insuficiente cu timpul, și trebuiesc create altele noi. În București, multe din ele sunt aproape complecte.

Este necesar deci a se studia chestiunea și a i se da o soluție rațională.

Soluția ideală urbanistică este crematoriunea. Ea suprimă extensiunea cimitirelor, și este o soluție străveche care are numai cusurul de a fi desaprobată de Biserica ortodoxă și de mentalitatea poporului. Totuși, crematoriul inițiat de circa 7 ani în București recrutează tot mai mulți adepți.

Dar până la schimbarea mentalității generale, trebuiesc sporite cimitirele. Statisticile arată că ținând seama de mortalitatea medie și de sporul populației, orașul are nevoie pentru o perioadă de 35 ani de circa 180 Ha. de cimitire noi. Asemenea suprafețe mari nu se pot găsi de cât în exteriorul orașului și aceasta este un bine. Tot astfel au făcut mari orașe străine. Transportul la aceste cimitire exterioare se face cu automobilul, mijloc rapid și comod și mult mai convenient de cât vechiul obicei al convoiurilor de astăzi, cari împiedică circulația, sunt macabre, și adesea provoacă decesul celor cari însoțesc pe defunct la locul de odihnă.

Ținând seama de aceste considerente, proiectul prevede crearea a trei mari necropole: una spre vest dincolo de satul Militari a doua spre N. E. dincolo de comuna Colentina și alta spre sud dincolo de satul Progresul.

Aceste trei amplasamente situate pe teren sănătos, înconjurate de plantațiuni de izolare și ușor accesibile, evită traectele prea lungi ce ar ocaziona crearea unei singure necropole, și sunt alese astfel în cât să repartizeze în mod aproape egal populația între ele (a se vedea anexa 14).

Cap. XI

APROVIZIONAREA BUCUREȘTILOR

Problema aprovizionării orașului este una din cele mai importante 1) pentru că alcătuirile și modul de aprovizionare au o serioasă înrăurire asupra rețelei de circulație 2) pentru că un sistem de aprovizionare greșit aduce o sumă de neajunsuri grave în viața orașenească.

Nu intră în cadrul acestui capitol aprovizionarea cu materiale de construcție și cu materialele necesare industriilor, aprovizionare care se face în mod direct din căile de comunicație în așezămintele respective, (depozite sau fabrici), ci numai acelea cari se fac în comun prin intermediul unor întocmiri cu caracter public, depinzând de comună sau de stat.

În acest cadru avem deci a ne ocupa cu:

1. Gări de mărfuri.
2. Antrepozite.
3. Alimentare cu hrană.
4. Târguri pentru furaje, animale de muncă și lemne de foc.

A. Gări de mărfuri

Aceste gări sunt destinate mărfurilor sosite sau expediate din oraș și care urmează a staționa în gară, timpul strict necesar pentru manipularea lor. Mărfurile sunt în general transbordate în camioane și distribuite în oraș.

Pentru evitarea parcurșurilor prea mari cu camioanele, cari congestionează circulația și uzează pavajul este bine ca numărul acestor gări să fie destul de mare.

Astăzi se află în raza orașului:

Gara București (Mărfuri)

Gara Filaret

Gara Dealul Spirei

Gara Obor.

Aceste gări sunt destul de bine situate ca orientare și ca așezare pe arterele de circulație, afară de gara Dealul Spirei care constituie un obstacol la circulație și care de altfel este la o prea mică distanță de București-Nord și de Filaret.

Această gară ar urma să fie desființată rămânând numai ca gară de distribuție pentru liniile de garaj ale fabricilor și depozitelor — destul de numeroase — din acel cartier. În acest mod se va putea mai cu ușurință schimba nivelul liniei de care s'a vorbit la capitolul de căi ferate și care permite suprimarea comodă a pasajilor la nivel de peste căile Cotroceni, 13 Septembrie și Rahovei.

Mai rămâne sectorul de s. e. al orașului care

nu este bine deservit și care reclamă instalația unei asemenea gări. Proiectul prevede înființarea unei asemenea gări.

În aceeași ordine de idei rămâne de studiat problema coletăriei.

În general gările de coletărie sunt învecinate cu cele de călători. C. F. R. intenționează însă să creeze o importantă gară de coletărie între Dâmbovița și cazarma Malmaison. Amplasamentul este destul de bine situat și proiectul de față l'a adoptat.

B. Antrepozite.

Antrepozitele au ca menire păstrarea mărfurilor un timp mai lung, până ce nevoile pieței sau prețu! sunt favorabile pentru desfacere.

Asemenea alcătuirii reclamă instalațiuni importante, și administrarea lor are un caracter comercial care admite și o inițiativă privată.

Actualmente există în București antrepozitele Statului din calea Rahovei și altele particulare la gara Obor.

Credem că, dacă nevoia se va ivi, noi antrepozite vor fi create pe cale particulară și anume în zonele de depozite prevăzute în proiect, pe lângă liniile de cale ferată.

C. Alimentare cu hrană.

În privința alimentării cu hrană, studiul din anexa Nr. 18 cu privire la Hale și Piețe, arată în mod destul de detaliat, și în limitele documentării ce am putea avea la dispoziție, modul de funcționare al alimentării cu hrană în prezent, învederând și inconvenientele și lipsurile lui.

Concluziile practice cari rees din acest studiu sunt :

a) Trebuie făcută separarea netă a instalațiilor pentru comerțul de «en-gros» de cele pentru comerțul «în detaliu», de oare-ce c'ientela este cu totul diferită în cele două cazuri și este cu totul nepotrivit a se creea puncte de congestiune a circulației în mod inutil, dirijând către o aceeași alcătuire, persoane cu activități comerciale deosebite.

Comerțul de «en-gros» constă în schimbul mărfurilor dintre producătorii exteriori și angroșiști pe deoparte și dintre angroșiști și detaiști pe de altă parte.

Particularii nu au ce căuta în aceste operațiuni. Angroșiștii și detaiștii, ori-cât ar fi de antipa-

tici opiniei publice din cauza scumpirii alimentelor, sunt totuși necesari, chiar indispensabili, pentru regularea comerțului, iar schimbul direct între producător și consumator, dacă ar fi practicat pe o scară mare, ar duce la catastrofe economice. Numai când mișcarea cooperatistă va fi destul de bine organizată, ea se va putea substitui intermediarilor.

2. *Schimbul direct* între producător și consumator este totuși foarte folositor când e practicat pe o scară redusă. El permite controlarea prețurilor de bază și limitarea speculei intermediarilor. El mai permite aprovizionarea, cu preț mic, a unei părți din populație și face să scadă automat, într-o oarecare măsură, prețurile detailiștilor prin jocul concurenței. El trebuie făcut cu ajutorul unor *piețe volante*, instalate în puncte convenabile spre periferia orașului.

3. *Comerțul de «en-gros»* trebuie făcut în piețe de desfacere, special situate în amplasamente favorabile pentru aprovizionarea lor prin cale ferată și șosele, pentru accesul ușor din oraș a detailiștilor cari vin să se aprovizioneze pentru înzestrarea lor cu toate întocmirile necesare: adăposturi pentru producători, birouri, magazine și frigorigere pentru angroșiști, bursă, etc. și pentru posibilitățile de extensiune progresivă.

Acest comerț de «en-gros» trebuie să se facă în piețe speciale distincte, pentru carne pe de o parte, pentru vegetale, păsări și pește pe de altă parte.

4. *Comerțul de detaliu* trebuie să prezinte două posibilități diferite:

a) În cartierele centrale, unde populația este foarte deasă și circulația mare, comerțul de detaliu trebuie să fie cât mai uniform răspândit pe toată suprafața populată. Se recomandă deci *prăvălii izolate* și cât mai apropiate unele de altele, după necesitățile populației.

b) În zonele rezidențiale, unde populația este mult mai rară și unde nu există în general clădiri apropiate pentru comerț, urmează să se creeze *mici hale de detaliu* (piețe de cartier) în cari să fie grupate, în prăvălii model, comerțul pentru toate felurile de alimente așa încât cetățenii să găsească la un loc toate proviziunile necesare și să poată face și o selecțiune.

5. *Schimbul direct* între producător și consumator să se facă în *piețe volante*, instalate în zone periferice, (în orice caz dincolo de artera inelară Nr. 3 — șoselele Basarab și Mihai Bravu, etc.), la puncte de intersecție între arterele radiale pe cari vin producătorii cu căruțele de la țară și artere de caracter inelar.

6. Actualele Hale centrale, formațiune eterogenă de «en-gros» și de detaliu (pentru carne

numai de detaliu) trebuie desființate pentru-că nu au loc suficient, sunt învechite, nepractice, necorespunzătoare principiilor enunțate mai sus; pentru-că determină o congestiune de circulație și un focar de murdării inadmisibile în centrul orașului și pentru-că se află în contradicție cu sistemul de *artere de circulație* adoptat în acest proiect.

Pentru punerea în practică a acestor concluziuni proiectul prevede:

A. *Comerțul de en-gros.*

a) Pentru carne: a) Conservarea actualului abator, rezervându-se oare-cari posibilități de extensiune. Aci trebuie să arătăm că tendința actuală în urbanism este de a se concentra întreaga aprovizionare într'un singur abator; de aceea în proiect nu se ține seamă de abatoarele suburbane cari urmează să fie suprimate.

b) Crearea unui târg de vite. Poziția cea mai favorabilă pentru acest târg este în apropierea nemijlocită a abatorului, spre s. v. în terenurile utilizate actualmente pentru zarzavagerii.

Această propunere prevede suprimarea unei porțiuni din calea Văcărești din dosul abatorului. Calea de penetrație Văcărești își va avea de bușeu direct spre cheiul Dâmboviței, proiect ce a primit deja un început de realizare.

Propunerea ce a fost un moment vorbă să fie realizată anume de a se așeza târgul de vite dincolo de Dâmbovița pe terenul comunal actualmente viran, nu este nimerită. Suprafața terenului, proprietatea comunei, este insuficientă, iar o legătură cu abatorul cu obligația de a se traversa splaiul Dâmboviței este cu totul inadmisibilă. Propunerea de a se face o punte de legătură între târg și abator constituie deasemenea o soluțiune cu totul defectuoasă, nehygienică și neestetică.

Suprafața destinată târgului este de aproximativ 102.300 m. p. și socotită pe baza de 11,6 m. p. la mia de locuitori pentru o populație viitoare de 1.200.000 locuitori.

Pentru abator care este din nenorocire croit în mod prea meschin, dificultățile de extensiune sunt mai mari. Proiectul însă prevede mărirea abatorului prin crearea de grajduri mai mari și prin sporirea frigorigerului.

În același timp se prevede legarea târgului de vite cu rețeaua de căi ferate a Municipiului în modul arătat la capitolul «Căi ferate».

c) Pentru vegetale, păsări, pește și diverse:

Proiectul prevede desființarea actualelor hale centrale și reconstruirea lor pe terenul viran situat între str. Sebastian (în proiect viitor element

din artera inelară Nr. 3, și șos. Tudor Vladimirescu).

Acest teren, liber de ori-ce construcțiune are o întindere de cca. 20 Ha. și prezintă următoarele avantaje:

a) Este situat în sectorul s. v. al orașului prin care se face cea mai mare parte a aprovizionării cu căruțele și camioanele din regiunile învecinate (prin șos. Cotroceni, 13 Septembrie, Rahovei, șos. Giurgiu și Oltenița).

b) Se află între două artere inelare (str. Sebastian și șos. Viilor) cari permit: prima, colectarea producătorilor direcți cari vin cu căruțele la hală; a doua colectare a detaiștilor cari vin din oraș să se aprovizioneze la hală.

Această dispozițiune fericită a terenului evi.ă amestecul producătorilor cu detaiștii pe străzile orașului și evită confuziunea și obstrucțiunea circulației, aducând claritate și ordine în operațiuni.

c) Este traversat de calea ferată București-Nord-Filaret, ceea-ce permite o aprovizionare și o reexpedițiune extrem de lesnicioasă a mărfurilor, cu trenul.

d) Este foarte vast și o parte din el poate fi amenajat cu imobile de caracter comercial cari vor căpăta o valoare mare în viitor și vor putea permite amortizarea, cel puțin parțială, a costului acestor hale.

Trebue să adăogăm, pentru a termina, că s'au examinat foarte multe alte terenuri pentru hale de «en-gros», și că nici unul nu a prezentat toate calitățile pe care le prezintă terenul ales mai sus.

B. Halele de detaliu (Hale de cartier).

Consecvent principiilor expuse mai sus, proiectul nu prevede hale în interiorul cartierului limitat de inelul Nr. 3; ci din contră chiar desființarea treptată a actualelor hale: Amza, Dr. Botescu și Traian. În locul lor se vor putea crea «suaruri» de care este așa lipsit centrul, și se va suprima focarele permanente de murdărie ce înțrețin aceste hale. În schimb se va putea instala prăvălii moderne în clădirile ce vor înconjura aceste «suaruri».

Proiectul prevede menținerea și modernizarea halelor de cartier din zonele rezidențiale periferice precum și crearea altor hale noi în punctele:

Calea Griviței (Ateliere colț cu Str. D.).
Șos. Colonel Mihail Ghica colț cu Str. Mincu
Parcul Domeniilor (deja proiectată).

Sos. Colonel Mihail Ghica colț cu calea Griviței (Puțul lui Crăciun).

Str. Piața Floreasca

Calea Dorobanți colț cu str. Gr. Mora

Str. Sf. Treime-Tei (colț cu str. Tănăsescu și strada Sf. Gheorghe).

Sos. Iancului colț cu șos. Mihai Bravu.

Șos. Mihai Bravu colț calea Călărași

Splaiul Dâmboviței (în fața Abatorului)

Str. Frasinetului colț cu Puțu cu Tei (Bellu)

Str. Ferentari colț cu str. Topologului.

Calea 13 Septembrie (Ghencea)

Șos. Basarab (Regie)

Șos. Crângași colț cu sos. Ciurel.

În sfârșit proiectul mai prevede menținerea sau crearea de pieți volante în punctele:

Str. Banu Manta

Șos. Floreasca colț cu șos. Ștefan cel Mare.
Obor

Șos. Mihai Bravu colț calea Călărași

Șos. Dudești colț Vitan și Raion

Splaiul Dâmboviței colț cu Văcărești (Uzinele Lemaitre).

Calea Rahovei colț cu șos. Tudor Vladimirescu

Str. Ferentari colț cu șos. Măgurele

Șos. Grovăzești colț cu splaiul Dâmboviței

Calea Griviței colț cu str. Caransebeș Atelierele C. F. R.).

Detaliile suprafețelor și ampasamentelor exacte nu sunt însă de resortul unui plan director de sistematizare. Ele vor fi studiate în planuri la scară mare.

C. Târguri.

Actualmente în București există un singur târg cu funcțiuni complexe: târgul Moșilor, care este:

Târg bi-săptămănal pentru furaje animale de muncă, lemne, cereale și alte produse țărănești.

Târg anual pentru produse de uzaj casnic. Acest târg anual are serioasa tendință de a deveni târg de mostre.

Proiectul de sistematizare prevede conservarea târgului bi-săptămănal într'o porțiune a terenului actualmente utilizat pentru acest scop și organizarea restului ca un târg de mostre permanent cu posibilități de organizare a unor expozițiuni periodice pentru anumite produse.

D. ESTETICA ȘI STUDII DE DETALII

Cap. XII

ESTETICA BUCUREȘTILOR

Pentru a ușura soluționarea problemei estetice Bucureștiului, ne-am pus dela început întrebarea: *are Capitala țarei o personalitate, o individualitate*, pe care să o accentuăm sau să o punem cât mai mult în valoare?

În general, orașele au planuri cu totul diferite unele de altele și pot fi grupate în 2 categorii: orașe cu planuri *regulate* și orașe cu planuri *neregulate*.

Fiecare au avantajile și dezavantajile lor din punct de vedere estetic.

De aceia urbanisții sunt împărțiți în 2 școli: *școala clasică* și *școala neo-gotică*.

Orașele cu planuri neregulate, pentru a fi interesante din punct de vedere estetic și-au trasat străzile lor după compoziții libere și pitorești cari constituie adevărate sisteme, având ca dominantă linia curbă.

Noi respectăm teoriile ambelor școli, fiind convinși că o sistematizare făcută după principiile școlii clasice, cu străzi drepte, cu schelete de străzi cadrilat, este indicată pentru orașe ca Mannheim, Aosta, Aigues-Mortes, Raguza, Montpasier Philadelphia, etc. după cum orașe cu străzi neregulate, sau cu schelet radio concentric, cum de ex.: Oxford, Rothenburg, etc. necesită planuri de sistematizare întocmite după principiile școlii neogotice.

Bucureștiul are un plan cu totul neregulat, care se apropie de școala neo-gotică, însă cu străzi trasate la întâmplare, fără vre-un sistem, fără un plan director, fără o preocupare de pitoresc, fără preocupări de circulație, fără precizări de estetică.

a) Privită în mod superficial, *personalitatea Bucureștiului* ar fi caracterizată prin marele număr de copaci, de grădini particulare, cari mai există încă — răspândite în toate cartierele — dar cari sunt menite să dispară pe măsura în care se parcelează terenurile sau se execută construcțiuni, și astfel patriarhalele case boierești cu curți și grădini pitorești devin din ce în ce mai rare.

Deși văzută din avion Capitala pare un oraș-grădină și adeseori, în timpul verei, cartiere sărăcăcioase sau clădiri inestetice sunt fericit ascunse de grupuri de copaci, totuși sub ochii noștri, atât în centru cât și spre periferii, securea barbară continuă opera de distrugere.

Iată deci că această personalitate a Capitalei

noastre este cu totul *provizorie* și nu poate fi speculată pentru o epocă de 40—50 ani.

b) Privită din punct de vedere urbanistic, *personalitatea Bucureștiului* constă dintr'o țesătură de mii de străzi și stradele, cari duc peste tot și nicăeri, și cari nu-ți îngăduie să te poți orienta ușor, sau măcar să știi pe unde ai trecut!

Din acest furnicar de străzi neregulate, se desprind abia câte-va artere cari pătrund din periferii spre centru, un fel de artere radiale, în general drepte și fără perspectivă.

Între acestea semnalăm nesfârșita calea Victoriei, îngustă și monotonă croită în linie dreaptă până în fața Palatului Regal, unde din fericire i se închide perspectiva prin devierea ei bruscă.

Porțiunea de traseu șerpuit dela Palatul Regal, până la Poșta, constituie *singura excepție* care poate stârni curiozitatea turistului; *unicul element urbanistic original* *) al Capitalei noastre.

De aceia în planul de sistematizare, noi am conservat traseul șerpuit.

În fața unui plan de oraș cu un sistem de străzi așa de neregulat, noi am înțeles dela început că trebuie să eliminăm orice veleități de clasicism și orice preocupări de estetică «prin simetrie».

Planul nostru de sistematizare, având un sistem de artere apropiat de tipul radio-concentric, ne-a permis să oferim Bucureștiului atât *străzi în linie perfect dreaptă* cum ar fi de ex: b-dul Lascăr Catargi, b-dul Tache Ionescu, b-dul I. I. C. Brătianu, b-dul Colții actuale, prelungite dela statuia Brătianu până la Liceul Șincai și Școala de Meserii spre Valea Plângerei, apoi b-dul Maria (din care o parte există) b-dul Carol, Pake Protopopescu cu șoseaua Iancului, b-dul Ferdinand, b-dul Mărășești prevăzut a fi continuat până în Calea Dudești, b-dul Dinicu Golescu prelungit până în șos. Basarab; noua arteră prevăzută între cal. Plevnei și b-dul Basarab ș. a. m. precum și *străzi cu traseul curb*, cum sunt unele porțiuni din cele 3 artere inelare, care, din punct de vedere estetic, vor oferi avantajile unor perspective limitate însă mereu variate, contrastând cu perspectiva monotonă a străzilor drepte.

Astfel: în inelul I segmentul între str. Știrbey Vodă și b-dul Brătianu,

*) care nu trebuie confundat cu obicinutele străzi întortochiate, frânte sau neregulate.

în inelul II porțiunea dela rondul Principesa Maria la calea 13 Septembrie, la str. Izvor până în Dâmbovița. De asemenea str. Traian a rămas la traseul curb de azi ș. a. I.

în inelul III importante artere de circulație ca șos. Bonaparte, șos. Ștefan cel Mare, șos. Mihai Bravu până în șos. Vitan au fost păstrate la traseul curb.

Pe lângă acestea putem adăoga str. Polonă de la str. Romană până la șos. Ștefan cel Mare, apoi șos. Grozăvești între șos. Cotroceni și Dâmbovița.

O nouă arteră curbă care pleacă dela Azilul Elena Doamna, traversează parcul proiectat în această parte și se oprește în str. Davilla.

Tot asemeni splaiuri'e Dâmboviței dela Piața Națiunii până la biserica Bucur, ca și alte nenumărate străzi secundare, au fost păstrate cu traseul curb.

Dar, ori câtă importanță ar avea traseul străzilor pentru estetica orașului, mărturisim că nu considerațiuni de această natură ne-au călăuzit la alegerea sistemului de artere de mare circulație, ci însăși școpul urmărit: circulațiunea.

Noi suntem convinși că ori care ar fi sistemul de străzi al unui oraș — se pot găsi și soluțiuni de estetică, dacă știm să utilizăm al'te elemente cum ar fi:

II. Factorii naturali.

De cele mai multe ori orașele sunt frumoase, de pe urma factorilor naturali cari le vin în ajutor. În adevăr orașe ca: Sinaia, Sighișoara, Brașovul, Constanța, Balcicul, etc. deși nu au sisteme de străzi studiate în mod armonic, totuș frumusețea munților, colinelor, mării, ne face să le admirăm.

Bucureștiul nostru este complet lipsit de asemenea daruri dela natură! Nici o poziție pitorească, nici în oraș și nici în juru' său.

Dâmbovița, singurul râu, este așa de puțin interesant pentru estetica orașului, încât este preferabil a fi acoperit, mai ales acolo unde o cere nevoile de circulație.

Platformele menite să o acopere vor fi un prilej de înfrumusețare grație parterelor de iarbă și flori anume prevăzute în acele locuri.

Lacurile din Nordul Capitalei cât de modeste, azi pot fi ținute în seamă ca factori naturali.

De aceea, prin Planul de sistematizare am căutat să le punem în valoare. Aceste elemente hidraulice vor contribui la înfrumusețarea orașului prin promenadele anume prevăzute dealungul malurilor, prin plantațiuni, prin înființarea unor cartiere de sporturi, grădini, parcuri, restaurante și alte organizațiuni, ansamblu de agrement care

va fi studiat detaliat, pe bază de proiecte ce se vor întocmi ulterior.

Tot în acest capitol intră șoselele-promenadă cari leagă Capitala cu pădurile dinspre N și NE, cum este prelungirea șoselei Jianu, precum și amenajarea acestora prin alei, spații libere fâșii de plantațiuni, ele având în general un traseu anume studiat pentru a urmări cât mai de aproape curbele de nivel.

Am căutat de asemeni să punem în valoare cele câteva coline din oraș, cum sunt: la Arhivele Statu'ui, dealul Arsenalului, dealul Mitropoliei, dealul Văcărești, dealul Cotrocenilor, dealul Bisericei Radu Vodă și al bisericii Bucur și în general malul drept al Dâmboviței.

Prin Planul de sistematizare am căutat să degajăm aceste poziții naturale, fie cât de modeste, împiedicând în viitor noule construcțiuni particulare și prevăzând pe aceste locuri dominante, grădini, parcuri sau terenuri rezervate unor clădiri publice importante.

III. Piețele publice.

Un mijloc sigur de a înfrumuseța un oraș, este acela de a crea și realiza câte-va *piețe publice arhitecturale*.

Se cunosc nenumărate orașe din străinătate, reputeate numai pentru frumusețea celor câteva piețe.

Putem spune că Bucureștiul nu posedă nici o piață arhitecturală anume studiată.

În piața Palatului Regal, ori cât de puțin interesant ar fi unele clădiri cari o compun, dovedește totuși ceea ce s'ar fi putut obține prin studii de ansamblu.

— Piața din fața Universității, pe cale de a-și completa aripa în semi-cerc, va constitui împreună cu precedentă, singurile piețe mai arhitecturale.

— Spațiul liber plantat din fața Ateneului Român, va putea constitui și în viitor o splendidă piață plantată, dacă arhitectura celor 3 laturi va fi anume studiată, sau cel puțin reglementată pentru a păstra un caracter mai unitar.

Afară de aceste 3 piețe, restul sunt în general simple «carrefour-uri», încrucișeri de străzi, nestudiate.

Prin proiectul de față noi am dat o deosebită atențiune următoarelor piețe, între cari unele nou create, altele numai sitematizate, piețe arhitecturale cari vor constitui adevărate podoabe urbanistice ale orașului:

1) *Piața Victoriei*. Piață circulară cu un diametru de 100 m., tratată într'un spirit clasic și astfel ca atât Ministerul de Externe, cât și Mu-

zeul Zoologic și chiar Palatul Funcționarilor Publici să fie păstrate intacte, pentru a se evita orice exproprieri, ceea ce ar permite o realizare imediată.

Porticul circular menit pe deoparte a limita spațiul al cărui centru va fi ocupat de Columna lui Traian (în copie) și al cărui segment Nord, este intenționat lăsat deschis spre cele 2 mari artere de circulațiune (Șos. Kiseleff și Șos. Jianu) va constitui unul din principalele elemente de atracțiune al Capitalei.

2) *Piața Academiei Române* având formă dreptunghiulară de 140×90 m. străbătută de calea Victoriei, a fost studiată de către autorul proiectului palatului Academiei Române atât pentru a-i deschide o perspectivă frumoasă acestei clădiri, cât și pentru a i se da un cadru arhitectural de acelaș stil și anume proporționat față de Palatul Academiei.

3) *Piața și squarul plantat din fața Ateneului Român*, având 80×130 m. va fi păstrată intactă însă ameliorată prin reglementarea ancadramentului arhitectural, precum s'a spus deja.

4) *Piața Senatului*, problemă grea de oarece trebuie să se țină seama atât de amplasamentul clădirii Senatului cât și de perspectiva căii Victoriei și de traseul Dâmboviței care nu este paralel cu fața Senatului.

În Planul de sistematizare și în planul de detaliu s'a indicat o piață având o latură semicirculară — și în total dimenisunile 130×110 m. Pentru motiv de simetrie care în acest caz este obligatorie s'au prevăzut portice înalte care trec peste Dâmbovița acoperită și completează laturile ei.

Cu acest mijloc s'a creat un *ancadrament arhitectural aproape simetric*, viitorului palat al Senatului, sau clădirii care se va executa pe acest amplasament și care va constitui ca un punct de miră, menită să termine perspectiva căii Victoriei în acea parte.

5) *Piața Națiunii*, creațiune cu totul nouă, situată la încrucișarea b-dului Colțea prelungit, cu cheiul Dâmboviței, având dimensiunile 200×400 m. a cărei formă dreptunghiulară în plan va permite studiul unui încadrament arhitectural unitar, pe cale de concurs public. Intreaga compoziție va fi subordonată celor două monumente publice importante cari vor fi așezate în această piață, *Catedrala Neamului* și o mare sală de concerte populare sau de festivități. Restul spațiului va fi destinat circulației vehiculelor și pietonilor, plantațiilor decorative și unor monumente comemorative de dimensiuni mai mici.

6) *Piața Primăriei*.

Prevăzută pe amplasamentul de mult rezervat acestui scop, la încrucișarea b-dul I. C. Brătianu cu b-dul Caro! — piața disimetrică având 130×220 m. astfel concepută ca să prezinte un front cât mai desfășurat pentru birourile acestei administrațiuni, dând posibilitatea să se clădească un palat Comunal monumental, având și o perspectivă îndepărtată dinspre b-dul Colții — de unde se va vedea turnul principal al Primăriei.

Aripa de est a acestei piețe va trece peste b-dul Carol circulația făcându-se sub 3 mari arcade, în scopul de a se închide perspectiva bulevardului Elisabeta și a permite ca piața Primăriei să fie văzută din calea Victoriei.

Arhitectura clădirilor ce se vor mai construi pe aripa vest va fi anume reglementată, iar cu timpul va fi nevoie a se sacrifica o mică porțiune din aripa Universității, pentru ca și acest imobil să fie așezat pe aliniere.

7. *Piața Cișmigiului*, piață nou creată între această frumoasă grădină și str. Câmpineanu, având 100×120 m., atât ca piață de staționare a vehiculelor, cât și pentru a se deschide o largă perspectivă dosului Palatului Regal, care ar putea astfel să aibă o frumoasă vedere spre grădina Cișmigiului.

8. *Piața Gărei de Nord* spațiu imens de 180×240 m. de formă dreptunghiulară perfect regulată, având laturile sudice ocupate: una de actuala gară de Nord, iar cealaltă ocupată de colosalul palat al Administrației C. F. R. înalt de 55 m., clădiri cari fac ca această piață, în curând, să fie în parte realizată.

Avantajul ca cele două laturi mari să nu fie încă clădite, va permite ca arhitectura acestui ancadrament să fie anume studiată și impusă proprietarilor riverani.

În fine, mijlocul acestei piețe va fi ocupat cu un imens parter de gazon, flori și arbuști decorativi.

Pe lângă acestea am prevăzut câte-va piețe de cartier menite să grupeze pe cât posibil câte-va clădiri publice în jurul primăriilor de sector, constituind un fel de centru civic, astfel:

Piața Primăriei Sector II la intersecția str. Bradului cu calea Dudești având $100/110$ m.

Piața Primăriei Sector I la intersecția șos. Ștefan cel Mare cu prelungirea str. Polonă de $140/240$ m.

Piața Primăriei Sector III pe bul. Maria în fața Seminarului Central de 160×260 m.

În fine o serie de alte piețe secundare cum de ex.: 1) piața Bis. Antim 50×90 m.; 2) piața Li-ceului Șincai de 90×100 m.; 3) o piață triun-

ghiulară la intersecția calea Dudești cu str. Raion, având $\frac{140 \times 260}{2}$; 4) piața Moșilor de 200×240 m.; 5) piața la intersecția șos. Colentina cu str. Ștefan-cel-Mare de 60×120 m.; 6) piața de la intersecția str. Sălciilor cu noua arteră dela grădina Icoanei la b-dul Carol de 80×50 m.; 7) piața dela biserica Lucaci de 80×120 m.; 8) piața de la intersecția str. Știrbey Vodă cu str. Brezoianu de 60×80 ; 9) piața dela intersecția b-dul Basarab cu str. Dr. Felix de 90×100 m.; 10) cea de la intersecția șos. Mihail-Ghica cu b-dul Banu Manta de 60×110 m.; 11) cea dela intersecția b-dul Mărășești cu str. P. S. Aurelian de 90×130 m.; 12) cea dela str. Știrbey Vodă cu b-dul Dinicu-Golescu de 60×180 m.; 13) cea între str. Isvor și str. Puțul-cu-apă-rece de 80×130 m.; 14) piața între calea 13 Septembrie și str. Uranus de 80×120 m.; 15) piața de la șos. Doamnei lângă str. Epicol de 200×240 m.; 16) piața Abatorului de 100×320 m. piața șos. Mihai Bravu colț cu calea Vitan de 70×90 m. etc.

Dintre acestea, unele vor fi piețe liniștite de odihnă — dar cele mai multe vor fi piețe de circulație. Pe lângă acestea se vor studia nenumărate «carrefour-uri», astfel că odată cu problema circulației să se rezolve și aceea a esteticii.

Prin regulamentul ce anume se va întocmi, se vor prevedea *servituți de estetică* pentru toate aceste piețe și «carrefour-uri». Primăria rezervându-și dreptul de a studia și întocmi proiecte de fațade unitare, constituind ansambluri de arhitectură, care vor fi impuse proprietarilor riverani, în schimbul avantajului de a clădi pe aceste piețe.

Evident că arhitectura piețelor ce s'au enumerat va reflecta epocile în care se vor realiza. Totuși, — cu riscul de a se face arheologie, — ar fi de dorit ca, câteva din piețele proiectate în jurul bisericilor să fie studiate în arhitectură românească de tradiție, ceea ce se poate impune prin *servituți de estetică*.

IV. Perspectiva străzilor

Fiind știut că o stradă estetică este o stradă cu *perspectivă închisă*, adică o stradă care se termină sau te conduce la o clădire frumoasă, sau care-ți permite să vezi dela distanță un monument public important, noi am căutat să rezervăm terenurile care închid sau termină perspectivele, pentru clădiri publice.

Astfel: noua arteră N. S. dela Bis. Antim cu *perspectivă* în dosul Ministerului Comunicațiilor — teren rezervat pentru o clădire publică;

noua arteră ce duce de la piața Senatului la dealul Arsenalului, cu *perspectivă* în viitorul Parlament; *perspectiva* șos. Jianu se va termina în colonada pieței Victoriei sistematizată; b-dul Lascar Catargiu cu *perspectivă* închisă de colțu pieței Romana, rezervat pentru un monument public; strada Știrbey Vodă cu *perspectivă* închisă spre str. Brezoianu; artera nouă din str. Sebastian spre șos. Doamnei; *perspectiva* b-dul Universității închisă de clădirea ce se trece peste b-dul Carol în dreptul Ministerului de Domenii; *perspectiva* b-dul Colții — ce se va termina în palatul Municipal; *perspectiva* b-dul Colței prelungit până în Piața Națiunii, ce se va termina în Catedrala Neamului, etc.

Deasemeni am indicat pe plan diferite terenuri particulare cărora se vor impune *servituți de estetică*; număr de etaje mai mare, anume siluetă, o anumită arhitectură, spre a se putea închide astfel *perspectiva* unor străzi și cu imobile particulare.

V. Profilul străzilor.

Profilul transversal al străzilor proiectate sau a celor îndreptate, a fost studiat în primul rând pentru a satisface nevoile circulației vehiculelor și pietonilor. Totuși prin introducerea unor bande de gazon, a unor refugii și șiruri de arbori, deci prin varietatea unor profile anume studiate, am căutat să facem să dispară monotonia străzilor obicinuite, care au doar o parte carosabilă și cele 2 trotuare.

Astfel de ex. inelul 2 și 3 precum și alte artere principale — arterele de penetrație în general — vor fi prevăzute cu platbande de gazon, arbori și flori, care le vor da un aspect estetic din cele mai plăcute.

VI. Ancadramentul străzilor.

O stradă nu are valoare urbanistică decât prin ancadramentul ei, adică prin arhitectura construcțiilor cari o limitează.

Putem spune că estetica unei străzi al cărei traseu a fost studiat, depinde numai de arhitectura ei.

Degeaba se studiază străzi și artere trasate după anumite concepții — bine trasate — dacă clădirile ce se execută pe aceste străzi sunt inestetice.

Trebue să se dea o deosebită atențiune studiului fațadelor — Primăria acordând premii pentru cele mai bune fațade, și fiind mai atentă la modul cum se lipesc, se grupează sau se armonizează diferitele clădiri.

Pentru aceste motive noi am crezut că «Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri» trebuie să permită Primăriei în viitor de a institui o cât mai severă cenzură și a fațadelor clădirilor, mai ales în unele cartiere, și de a impune diferite servituți de estetică.

Este necesar ca în special pe străzile noi să se impună același stil — de arhitectură modernă — care este și în gustul publicului și care reprezintă și spiritul epocii actuale.

Pe unele străzi vechi se poate impune în viitor arhitectura majorității clădirilor, dacă această are vre-un interes pentru trecutul nostru artistic.

Aceiași observație facem și privitor la arhitectura piețelor.

Noi credem că în viitor rolul serviciilor de arhitectură ale primăriilor nu va putea rămâne numai de a aplica în mod mecanic articolele regulamentului de construcțiuni, ci acela de a urmări realizarea plastică a cadrului arhitectural al fiecărei piețe și al fiecărei străzi.

În acest scop Municipiul va studia ansambluri de arhitectură care vor fi impuse proprietarilor de pe străzile sau piețele noi, având în unele cazuri arcade la parter — cum este cazul clădirilor ce au fost studiate în piața Academiei, sau clădirilor ce se vor executa în viitor pe b-dul Elisabeta între str. Berzei și ca'ea Victoriei, pentru a se ușura trecerea pietonilor.

În același timp o «Comisie pentru aplicarea planului de sistematizare» comisie anexată Direcției Arhitecturii Municipiului, compusă dintr'un număr restrâns de arhitecți reputați și cu autoritate morală, va ajuta Dir. Arhitecturii în această grea și foarte delicată sarcină.

VII. Monumentele Publice.

În planul de sistematizare am notat câte-va terenuri ce ne-au părut indicate pentru a fi rezervate pentru unele clădiri publice, astfel ca acestea să se poată prezenta în viitor în cele mai bune condițiuni ca amplasament, spre a contribui la înfrumusețarea orașului.

Astfel am prevăzut terenuri pentru:

Catedrala Națiunii în piața Națiunii; Primăria Centrală în piața Brătianu; Primăriile de Sector în locurile ce am arătat la Capitolul «Piețe»; Parlamentul pe colina Arsenalului; Opera, pe amplasamentul Senatului, o sală de adunări populare, pe piața Națiunii, etc.

Pe baza indicațiilor ce am dat în planul director, se vor întocmi proiecte detaliate, astfel ca fiecare monument public să fie degajat și pus în

valoare prin spații libere, cari vor servi și pentru staționarea vehiculelor.

Este bine înțeles că odată cu studiul proiectului definitiv de sistematizare și planurilor de detaliu, se vor rezerva și a'le terenuri și se vor indica în diferitele cartiere ale orașului locurile ce vor părea mai nimerite pentru așezarea unor monumente comemorative, fântâni, statui, etc.

VII. Plantațiunile

Unul din mijloacele sigure și puțin costisitoare cu care putem ameliora estetica unui oraș, sunt copacii, florile, iarba.

Evident că, în planul suprafețelor verzi, atunci când am prevăzut o mărire a suprafețelor plantate și o mai bună repartizare a lor, am fost călăuziți în primul rând de considerațiuni de igienă și de sănătate publică.

Însă crearea atâtor noi parcuri și grădini publice, ce sperăm că vor fi bine studiate și anume amenajate cu alei, promenade, perspective, spații pentru jocuri, localuri de agrement, etc. vor constitui atâtea elemente de înfrumusețare, răspândite în diferitele cartiere ale orașului.

Arterele și bulevardele plantate în special în vederea umbrei binefăcătoare în timpul arșiței de vară, vor aduce contribuția lor la estetica orașului.

Peluzele de iarbă și flori ce vor fi așezate pe orice spațiu liber care nu va fi reclamat de nevoile circulației, grupe de copaci sau copaci solitari, ce vor fi păstrați cu sfințenie pe trottoare, pe refugii și uneori chiar pe partea carosabilă a unor străzi — toate aceste elemente, vor completa decorația de plantațiuni a Capitalei, aducând acea notă de veselie, de optimism pe care o capătă ființa omenească, în contact cu natura.

În fine o serie de alte elemente cari pot avea importanța lor în estetica Bucureștiului, cum ar fi:

Studiul rațional al iluminatului electric atât în ceea ce privește străzile, cât și monumentele publice.

Măsuri severe pentru așezarea, dimensionarea și estetica firmelor, reclame'or luminoase, etc.

O alegere mai bună a materialelor din care se execută trottoarele pentru a satisface și ochiul.

În fine, va fi de dorit a se da mai multă atenție și a se studia mai atent chioșcurile de ziare, stațiunile de tramvae *) cutiile de scrisori, debitele de tutun, closetele publice, etc.

*) În ultimii ani s'a studiat un tip bun.

Concluziuni

Estetica unui oraș este punctul culminant al preocupărilor urbanistice de azi, de oarece ea constituie pentru marea masă a locuitorilor elementul ponderabil.

Publicul nu-și dă seama de concepția planului orașului sau de alte considerațiuni de ordin teoretic.

El apreciază ceea ce vede.

Or, estetica unui oraș este o sinteză a tot ceea ce se vede în acel oraș.

Pe de altă parte s'a spus cu drept cuvânt că «*estetica nu este un lux pentru un popor, ci un drept și o necesitate tot astfel ca și igiena*».

De aceea, oricât de bine ar fi rezolvate celelalte probleme urbanistice prin planul nostru de sistematizare, opera noastră ar rămâne ca și in-

xistentă pentru public, dacă ea nu ar avea ca o consecință «*infrumusețarea orașului*».

Noi credem în această ordine de idei că nici un sacrificiu din partea Municipiului și din partea Statului nu va fi prea mare, pentru a se realiza cât mai multe din elementele de infrumusețare ale Capitalei noastre, pe care întreaga suflare românească o dorește cât mai mândră și demnă de un popor atât de artist.

Infrumusețarea Capitalei noastre, ca și întreaga operă de sistematizare, nu este numai o problemă de ordin social, ci o mare acțiune de interes național, care nu va putea fi înfăptuită decât cu colaborarea tuturor acelor cari-și au partea lor de răspundere zilnică: arhitecți, urbaniști, artiști, proprietari de terenuri și de imobile, administrația comunală și pe deasupra tuturor, factorii conducători ai acestei Țări.

Cap. XIII

STUDII DE DETALIU

1) Calea Victoriei.

Proiectul de modificare al alinierii căii Victoriei dela calea Griviței până la Dâmbovița este o lucrare separată ce ni s'a cerut cu urgență, pentruca Primăria să poată rezolva diferitele cereri de autorizație ce i s'au prezentat.

Din motive cari s'au expus la capitolul privitor la circulație, calea Victoriei este destinată în planul de sistematizare ca arteră de mare circulație.

În același timp însă calea Victoriei fiind una din cele mai importante străzi vechi din oraș, vom căuta a o păstra și în noul plan de sistematizare pe cât posibil neschimbată, credincioși principiului de a nu modifica din partea veche a orașului de cât numai unde suntem forțați de necesități.

O stradă este determinată în planul de sistematizare prin traseu, lărgime, regim de construcții.

Din tot ce formează individualitatea sau personalitatea căii Victoriei nu putem păstra de cât traseul. Casele actuale vor dispărea fatalmente, căci și casele ca și oamenii au o viață mult mai scurtă de cât a unei străzi. În locul lor se vor construi case corespunzătoare cerințelor de azi și valorii terenului; se vor construi deci case înalte, cu multe etaje. Pentru a putea construi case înalte și pentru a face față nevoilor circulației, vom fi obligați să lărgim strada, deci calea Victoriei își va modifica lărgimea actuală din motive independente de voința noastră.

Lărgimea la 18 metri nu se poate evita. Singurul lucru ce se poate păstra este traseul.

Ce motive avem să-l păstrăm?

Întrebarea astfel pusă implică în mod tacit tendința de a schimba tot și de a păstra numai ce nu putem schimba.

Credem însă că întrebarea trebuie pusă altfel:

Ce motive avem să schimbăm traseul? Ceea ce presupune tendința de a păstra situația actuală și de a schimba numai ceea ce suntem siliți să schimbăm în scopul de a obține îmbunătățiri de ordin practic sau estetic.

În cazul de față, traseul sinuos actual poate rămâne mai departe șerpuit cum e, cu unele mici rectificări de detaliu și atenuări de curbe, dacă nu există motive importante care să ne silească să-i aducem modificări mai mari.

S'au făcut diferite studii cu rectificarea căii Victoriei în părțile unde curbele sunt mai pronunțate.

Din aceste proiecte rezultă că nu putem obține rectificarea întregii căi a Victoriei, ci cel mult transformarea traseului sinuos actual într'un traseu compus din mai multe linii drepte care, împreună, formează o linie frântă.

Traseul din calea Griviței până la Dâmbovița s'ar compune dintr'o linie dreaptă dela Ministerul de finanțe la Palatul Regal, o altă linie dreaptă până la Teatrul Național, apoi o alta până la Biserica Zlătari, sau până la Casa de Depuneri și de aici încă alta până la Dâmbovița. Ce îmbunătățire obținem însă din aceste modificări de

traseu, lăsând deocamdată la o parte chestiunea costului destul de ridicat?

Circulația nu este ajutată prin aceste rectifi-cări, pentru că la viteza cu care este admisibil a se circula pe Calea Victoriei, vizibilitatea la distanță este tot așa de bună și în soluția cu traseul sinuos (cu păstrarea curbelor existente însă atenuate și în soluția cu rectificarea. Din contră chiar, după cum susține profesorul Ewald Genzmer dela Școala politehnică din Dresda, traseul puțin curb este mai favorabil chiar de cât cel perfect drept pentru că permite o vedere pe laturi a vehiculelor care se îndreaptă spre noi. Singurul motiv ce s'ar putea aduce în favoarea traseului liniei frânte, ar fi că strada dreaptă e mai frumoasă de cât strada sinuoasă. Am avea deci o motivare de ordin estetic.

Este însă foarte discutabil dacă strada dreaptă e în adevăr mai frumoasă de cât strada șerpuită. Și una și alta pot fi frumoase în felul lor. Preferința ce se dă la noi liniei drepte, este explicabilă ca o reacțiune contra prea multor străzi strâmbe din Capitală. Strada dreaptă este strada normală în oraș; va predomina și la noi ca și în alte părți strada dreaptă, pentru că satisface, mai bine necesitățile vieții moderne.

Dar tocmai prin faptul că va fi tipul obișnuit de stradă, strada dreaptă capătă un caracter oarecum banal. De aceea strada sinuoasă poate avea o frumusețe aparte, de un farmec deosebit. Strada dreaptă oferă trecătorului o priveliște mereu aceeași: pereți în dreapta și în stânga și loc deschis în față, privirea fiind liberă până la mari depărtări. Strada șerpuită oferă trecătorului o priveliște mereu schimbătoare la fiecare cotitură, și un spațiu mai închis și mai intim.

Probabil că dacă am înființa astăzi calea Victoriei, dată fiind situația ei de stradă care leagă centrul cu periferia, și, ținând seamă de tendințele culturii moderne, nu i-am da un traseu sinuos. Dar atâta vreme cât avem traseul acesta sinuos de sute de ani, care nu strică cu nimic, opinăm pentru păstrarea lui, fiind singurul lucru din trecut care poate fi păstrat din ceea ce formează caracteristica urbanistică a căii Victoriei.

După cum am spus mai sus, pentru a se putea construi clădiri înalte, în raport cu valoarea terenului, se menține aproape peste tot alinierea decretată ca o aliniere de construcție astfel ca să fie asigurată o lărgime de 18 m. între fronturile clădirilor de o parte și alta a străzii. Pe porțiunea dintre Palatul Regal și Cercul Militar s'a prevăzut o lărgime de 22 m.

Această lărgime mai mare a fost admisă din următoarele motive: a) Fiindcă porțiunea respectivă are printr-o tradiție veche, un caracter de

«promenadă» sau de «corso» pentru pietoni, cari la anumite ore circulă sau staționează în număr foarte mare; b) pentru că un început de asemenea lărgire a și fost executat în dreptul casei Telefoanelor și a cinematografului alăturat.

Proiectul alăturat prevede o piață la intersecția cu calea Griviței, necesară pentru motive de circulație; este o încrucișare importantă și este nevoie de loc de staționare de mașini. Pe partea de apus lărgirea se face utilizând terenul liber, afară de o clădire secundară dela palatul Știrbey. Pe partea de răsărit, lărgirea se face prin exproprierea parțială de terenuri acoperite cu clădiri relativ vechi. Circulația vehiculelor prezintă câteva puncte inevitabile de încrucișare, însă se va putea face în condiții mult mai bune de cât acum, iar când în viitor se va simți nevoia, se va putea regula prin agenți sau semnalizări optice.

La intersecția cu strada Dr. Lueger, porțiunea până la biserica Albă, a fost corectată pentru a avea o mai bună continuitate de traseu, iar teșiturile au fost schimbate pentru a se evita monotonia și pentru motive estetice.

La Teatrul Național se propune închiderea str. Matei Millo după cum s'a mai propus și în anii precedenți, și mărirea pieței Teatrului Național, sub care se poate eventual construi un garaj subteran cu eșire în strada Matei Millo. Cu această ocazie se mai suprimă încă o încrucișare în calea Victoriei.

Trecerea din strada Matei Millo în spre strada Câmpineanu rămâne să fie studiată; traseul desemnat punctat prin dosul Teatrului Național care unește str. Matei Millo cu strada Câmpineanu, este numai o indicație.

Dela palatul Telefoanelor la terasa Cercului Militar, proiectul prevede o linie paralelă cu alinierea de vis-à-vis pentru a se păstra principiul admis dela început de a nu schimba caracterul sinuos al căii Victoriei.

La intersecția cu strada Doamnei s'a introdus în proiect noua stradă deja proiectată care coboară în spre str. Belvedere fără altă modificare de cât la teșituri.

La biserica Zlătari s'a prevăzut retragerea grădini cu câte 5 metri din spre strada Lipsani și str. Stravropoleos pentru a se lărgi părțile carosabile necesare staționării vehiculelor, iar în dosul bisericii, s'a prevăzut o stradă de 6 metri lărgime, pe terenul proprietarului vecin, pentru ca acesta să poată transforma calcanul actual în fațadă, fără a lua nimic din terenul bisericii, și cu servituți de estetică.

Alinierea în jurul bisericii s'a trasat cu verde pentru ca să reeasă că aici clădirile sunt interzise.

La «Hotel de France» s'a adus o corectură a alinierei, pentru ca traseul căii Victoriei de a i-mobilul Socec până la Dâmbovița să prezinte o sigură curbură și să evite impresia că alinierea se frânge.

Pe porțiunea dela Casa de Depuneri la Dâmbovița nu vedem nici un motiv de a prevedea o lărgire, ci menținem lărgimea de 24 metri determinată de clădirile existente ale Poștei, Băncei Agricole, soc. Clădirea Românească. Pentru ca c'ădirea Senatului să rămână în axul căii Victoriei cum a fost proiectată, și pentru ca aci să putem avea în viitor o piață iar nu o răspântie neregulată, am găsit necesar de a renunța la lărgirea Căii Victoriei în formă de pâlnie, prevăzută în planul decretat în 1921 și propunem menținerea paralelismului între laturile căii Victoriei păstrând pe aliniere clădirea soc. Clădirea Românească și făcând să avanseze imobilele «Buhusi» și «Hertz». Piața Senatului s'ar putea atunci amenaja în modul indicat pe planul a'ăturat. Deasupra actualelor splaiuri s'ar construi clădiri lăsând circulația liberă pe dedesubt; clădirile acestea ar da un aspect de piață închisă. Dâmbovița ar fi acoperită și ar forma un bulevard cu profilul transversal indicat în plan. Comitetul de lucru poate prezenta u'terior proiectul detaliat al acestei piețe, sau Primăria ar putea institui un concurs public după un program ce s'ar stabili, înființând și o servitute de estetică pentru a se crea un cadru unitar Senatului.

Pentru ca alinierea ce propunem dela Poștă spre Dâmbovița să poată fi realizată, este necesar ca mai întâi să se exproprieze și dărâme imobilele dela sud de strada Carol până în strada Filitis și numai după aceea să se ocure actuala calea Victoriei cu imobilele de construit: Hertz și Buhusi.

2) Piața Universității.

Soluția propusă pentru piața Universității a fost cerută acum un an pentru a organiza pe deoparte circulația în această piață, complet lipsită de orice ghidare de când au fost desfiintate grădinitile, devenind periculoasă pentru pietoni și chiar pentru vehicule, pentru a crea un cadru estetic statuiilor din piață, în sfârșit pentru a remedia efectul deprimant al acelei mase de asfalt care face din această mare suprafață liberă, un fel de pustiu. Proiectul prevede: a) lărgirea părții carosabile a bulevardului propriu zis (de la 12 la 17 m.); crearea de trotoare și bande de oazon în iurul statuiilor cari azi par că nu sunt bine fixate de sol; în sfârșit crearea unui cadru de arbori scunzi în jurul statuei lui Mihai Viteazul, pentru a-l izola de clădirile înalte din fund cari

ii iau din scară. Fleșele de pe plan indică modul cum s'a canalizat circulația evitându-se puncte de conflict între sensuri opuse. Proiectul prevede și deplasarea uneia din liniile de tramvai, spre a corespunde deplasării axului străzii și pentru a ușura circulația vehiculelor între tramvai și trotuar.

3) Piața Primăriei.

La Capit. «Monumente și autorități» s'au expus considerațiunile cari condiționează amplasamentul și amenajarea generală a Palatului Primăriei într'un cadru demn de însemnătatea morală și materială a acestei instituțiuni.

Studiul și macheta ce s'au întocmit ținând seama și de unele studii anterioare, au de scop rezolvarea chestiunii circulațiunei, foarte complexă în acest loc, și determinarea înălțimilor și volumelor de clădiri pentru a se obține un ansamblu cât mai armonios.

Rotula de circulațiune de la statuia lui I. C. Brătianu trebuie îmbunătățită prin ușoara deplasare a centrului și mărirea diametrului de giratie.

Piața propriu zisă a fost cât mai mult izolată de elementele vecine: piața Universității și Ministerul de Domenii actual, de caractere cu totul diferite. Spre Ministerul de Domenii, izolarea se face prin trecerea corpului de c'ădire a viitoarei anexe a Ministerului peste bulevard, ceea ce permite închiderea perspectivei cu un interesant motiv frontal. Spre bul. I. C. Brătianu (ramura sud) închiderea s'ar face prin piloni arhitecturali. Diferența de stil dintre Universitate și Municipiu nu va fi prea isbitoare; mai întâi pentru că piața este disimetrică; pentru că clădirea Municipiului va domina foarte net clădirea Universității, apoi pentru că ochiul nu poate privi dintr'odată ambele clădiri.

Dimensiunile aproximative ale pieții sunt 200×130 m.

Odată fixate aceste linii mari, este nevoie, după părerea Comitetului, ca detaliile să fie studiate pe cale de concurs public.

4) Piața Victoriei.

Această piață prezintă o îndoită dificultate: una de circulație din cauza numeroaselor artere concurente cari nici măcar nu converg spre un singur centru; alta de ordin estetic provocată atât de reaua așezare a monumentelor ce o înconjoară cât și a slabilor valori estetice.

Soluția preconizată de Comitet după ce a examinat toate propunerile anterioare constă în crearea unei piețe giratorii pentru circulație și înconjurarea ei cu un portic înalt pentru a se masca clădirile învecinate.

În locul clădirii *Funcționarilor Publici* care beneficiază de o perspectivă admirabilă ce nu cadrează cu valoarea clădirii, s'ar putea clădi un local important pentru un minister, de exemplu, cu o arhitectură care să se armonizeze cu porticul. În mijlocul pieței s'ar putea înălța o copie după columna lui Traian, interesantă ca efect plastic și de mare importanță morală pentru cetățeni.

Diametrul aproximativ al pieții este de 100 m.

Planul și vederile geometrale și perspective precum și o machetă completează cele expuse aci.

5) Piața Națiunii.

Prin desființarea Halelor centrale se eliberează o importantă suprafață chiar în centrul orașului pe parcursul inelului Nr. 1 și la intersecția a mai multe artere importante: bulevardul Brătianu prelungit, calea Rahovei, bul. Maria, ca!, Călărași, splaiul Dâmbovitei, etc. Proiectul prevede aci o imensă piață a Națiunii. Aceasta ar fi încadrată la Sud de viitoarea Catedrală, așezată la picioarele dealului Mitropoliei, lateral față de piață și înconjurată de porticuri. La nord ar fi marea sală de festivități și întruniri de care se vorbește în Capit. Monumente. Pe spațiul liber al pieței s'ar putea desfășura cele mai mari corțegii, ceremonii și parade la zile mari. Pe laturile de est și de vest s'ar impune arhitecturi cu stil obligator.

6) Piața Academiei Române.

Prin proiectul de față se păstrează piața după ideia autorului palatului Academiei proiect ce este adoptat de Municipiu din trecut.

7) Piața Gării de Nord.

Aceasta a fost studiată și aprobată acum doi ani.

Comitetul a introdus mici modificări pentru a o pune în armonie cu rețeaua generală de circulație și cu unele cereri justificate ale C. F. R. Această piață poate însă prilejui, în mod relativ ușor, crearea unui ansamblu urbanistic cu caracter unitar modern. Terenurile de pe laturile pieței sunt în mare parte proprietăți ale autorităților C. F. R. și ale Spitalului Militar. S'ar putea deci impune cu ușurință înălțimi de clădiri progresive crescând de la alinierea bulevardelor spre interiorul blocurilor formând retrageri succesive, uniforme, de cel mai frumos efect. Tot astfel s'ar putea impune unele retrageri ale fațadelor, formând risalituri și curți în fațadă, pe deoparte pentru a asigura o bună luminare a acestor clădiri, pe de alta pentru a crea o ordine arhi-

tecturală regulată contribuind la efectul estetic al pieții. Această organizare stilistică a pieții va trebui să facă obiectul unui studiu cât de curând, spre a evita începuturi greșite și greu reparabile.

8) Parcul Național de la nordul orașului.

S'au făcut mai multe proiecte pentru Parcul Național. Primul a fost executat de arhitectul peisagist francez Redont, al doilea de arh. Pinard și ultimul de grădinarul șef al Municipiului, d-l Rebhuhn. Toate aceste trei proiecte caută să introducă elemente monumentale (terase, perspective geometrice, scări, etc.) într-o priveliște și o configurație geografică care nu se pretează la un atare amenajament, pentru că astfel de compoziții cu pretenții de monumentalizare a peisajului se fac mai întotdeauna în funcția unei arhitecturi importante, ca un cadru sau un acompaniament a lor. Câte odată, față de un element natural care poate fi pus în valoare, astfel de aranjament se explică. În cazul prezent aceste compoziții inutile ca efect estetic și greu realizabile, prin scumpetea lor, nu găsesc nici o justificare.

În toate aceste proiecte se crează un ax arbitrar care, din cauza configurației terenului, mai trebuie și frânt și peste toate se pierde mult loc care ar putea fi mai cu folos plantat. Dar ceea ce a zădărnicit planurile sus pomenite e noua amenajare pe care lacurile Colentinei urmează să o primească. Mărindu-se suprafața de apă și schimbându-se nivelul și forma lacului, fiind în afară de asta o urgență nevoe de a se aplica un plan de plantații. Comitetul de lucru a crezut util să se amenajeze terenurile rezervate parcului național ca un *peisaj pitoresc* și pașnic cu pădurici, boschete și grupuri de copaci cari, prin dispoziția lor și alegerea judicioasă a esențelor, ar crea o priveliște plăcută în toate anotimpurile.

În studierea prezentului plan s'a avut în vedere nu atât crearea unui decor monumental, cât *amenajarea unor locuri de odihnă și plimbare pentru cetățeni*. Parcurile din împrejurimile unui mare oraș trebuiesc să tindă la acest lucru. Când se moștenește un «*Versailles*», un «*Saint-Cloud*», etc. aceste mărete mărturii ale trecutului se mențin așa cum au fost mostenite, dar nu se copiază căci nu sunt modele de parcuri publice. Parcul public trebuie să prezinte suprafețe verzi pentru jocuri, umbră pentru odihnă și drumuri plăcute pentru o plimbare, dar nu perspective cu praf și geometria plicticoasă a unui decor artificial.

Comitetul de lucru mai crede că în estetica parcurilor, a căror înfăptuire se studiază pentru împrejurimile directe ale Bucureștiului, trebuie avut în vedere exprimarea peisajului existent și

crearea unui decor original, specific Bucureștiului. La acest lucru se poate ajunge tratând aceste parcuri cât mai natural.

În consecință în acest nou plan s'au amenajat cât mai multe suprafețe verzi și s'au redus mișcările de pământ la minimum. Printr'o rețea de câteva drumuri de pieton și cu un singur circuit carosabil care leagă prelungirea șoselei Jianu cu Șos. Kisseleff, prin întrebuițarea imediată a pueților cari se găsesc în pepinierile Primăriei se poate înfăptui Parcul Național imediat (cel puțin în parte) fără cheltueli considerabile. În centrul parcului, pe malul nordic al lacului s'a prevăzut crearea unui restaurant ușor accesibil, acompaniat de terase cu vedere spre lac.

Parcul pentru Jocuri de Copii la Șos. Kiseleff.

Între șos. Kiseleff, str. Popovici, șos. Herăstrău și str. Maior Șonțu există un teren comunal din care o porțiune spre Sud este destinată *Azului de Copii*, care are un pavilion construit, iar

alta este destinată unui teren de jocuri. Detaliul studiat de Comitet prevede crearea unei mari peluze centrale pentru jocuri cu mici plaje și bazine la periferie.

În jurul acestor peluze se grupează terenuri de joc mai mici, încadrate cu arbori, pentru a fi umbroase.

În pâlcurile plantate se prevăd și bazine de oarecare importanță ca suprafață pentru plutirea corăbiilor-jucării, apoi un teatru de păpuși, un carusel, un toboggan, etc. în sfârșit un bufet, adăposturi contra ploii, toaile și W. C. și un local de îngrijire medicală sumară.

Suprafața ocupată de acest teren este de circa 4 H. a.

În afară de aceste studii mai ample, Comitetul a fost chemat a da soluțiuni imediate pentru diverse înfăptuiri de detaliu, ca squaruri, răspântii, pasajul sub nivel de la Mogoșoia, etc. studii cari se pot lipsi de comentariu, fiind suficiente planurile prezentate.

Cap. XIV

MONUMENTELE ISTORICE.

Oraș construit din lut și din lemn pe șesul Munteniei în jurul câtorva movile de pe malurile șerpuitoare ale Dâmboviței, Bucureștiul de altă dată a fost frământat în acele vremuri, ca aluat fără preț. Și era firesc ca să fie așa. Departe de orice carieră de piatră, departe de regiunile harnice dela munte unde s'ar găsi întotdeauna breslași încercați, orașul Dâmboviței a început prin a fi un popas, trăind sub privigherea unor mănăstiri pentru a deveni capitală, atunci când spiritul războinic și de neatîrnare a românilor slăbise. La o zi de invazia turcească, pe drumul tuturor năvălirilor, desvoltarea Bucureștiului nu se explică decât din motive politice și comerciale. Bucureștiul n'a fost nici odată o cetate. Singure unele mănăstiri și «Curtea Veche» erau relativ apărate de ziduri.

Din verdeța curților și grădinilor, nenumăratele turlle albe ale bisericilor și mănăstirilor ieșeau în evidență, pe când acoperișurile de șindrilă și de olane se pierdeau prin frunzișuri. Această viziune e atestată de multe gravuri vechi. Bucureștiul era un oraș vechi, plin de grădini, de păsări și de umbră. Conacuri mari, vii întinse, grădini, livezi compuneau acest original oraș fără străzi, fără piețe, fără monumente și fără palate.

Patriarhal și dezordonat, era un oraș plăcut, spiritual, fără pretenții, dar cu originalitatea Ro-

mâniei de altă dată, făcută din modestie, răbdare și prudență.

Din acest decor idilic, în care Dâmbovița își avea partea de glorie cu tărâmurile sale umbrite, din acest straniu peisaj, în care plopii luptau cu turlele bisericii pentru a-și câștiga supremația, n'a rămas mare lucru.

Din acest decor, pe care Regina Elisabeta îl mai văzu, de care copilăria părinților noștri avu încă parte, n'a mai rămas nimic; a dispărut ca un miraj, cece de altfel era, căci în acea priveștiște a Bucureștiului vechiu, lumina și umbrele erau poate factorii principali.

Distrugerea, totuși, n'a fost inteligentă. În criza de creștere a României, în orbirea ideii de progres, în graba aceea de a uita un trecut, care într'o zi n'o să mai apară așa de negru cum s'ar fi crezut mai întâi, furia iconoclastă față de icoanele de altă dată, febra «occidentalizării» a încercat să treacă fără milă tăvălugul nepriceperii sau indiferenței peste fragilele mărturii ale trecutului nostru.

Totuși, totul n'a dispărut. Câteva biserici, câteva conacuri, și două sau trei parcuri au rămas. Chiar dacă «*Monumentele Istorice*» nu le dă atenție, ele trebuiesc decretate ca atare pentru București și integrate în peisajul orașului nou.

Un exemplu: *casa și grădina cu paraclisul ale Ghiculeștilor dela Colentina cu grădina Tei. A-*

vând o terasă bine și frumos zidită ca soclu pentru a domina lacul, această domnească locuință ar putea prilejui efectul cel mai fericit în amenajarea lacului și a împrejurimilor.

Biserica Fundeniei Doamnei, așezată într'un drăgălaș și misterios cimitir de țară, e un paraclis al unei curți boierești dispărute. Cu stucurile sale persane și frumoasele sale proporții, ea ar putea deveni un obiect de atracție al amatori'or de artă și un loc fără seamăn de repaos și de meditație.

Plumbuita, scobită de toate părțile de cărămizari, izolată pe platoul ei de lut, ar merita, cu ruinele sale de pe vremea lui Matei Basarab, o altă soartă, decât aceea de cimitir pentru mauzolee moderne.

Parcul și casa din Leordeni, ultim exemplu al unui ansamblu arhitectural «baroc» de 'a noi, trebuie apărut și păstrat cu sfîntenie, ferindu-l de posibilități de parcelare ori întrăinare de scopuri.

Am dat câteva exemple pentru periferie. Sunt multe altele de cari trebuie să se fie seamă, cari trebuiesc păstrate chiar în contra voinții proprietarilor.

În oraș se găsesc încă câteva case vechi, cum este cea din *strada Bradului*. Mici și fără valoare comercială, ele ar trebui cumpărate de Municipiu, căci ele sunt utile atât pentru crearea unei atmosfere estetice în oraș, cât și ca document al trecutului.

Biserica Antim ar merita o restaurare. E una din singurele biserici, care și-a păstrat o parte din case. Aco'o ar fi cazul să se facă un squar închis, un loc de odihnă cu umbră și flori.

Mănăstirea Văcărești care e unul din cele mai valoroase monumente artistice din peninsula balcanică, și un punct de atracție pentru vizitatorii străini trebuie să înceteze cât mai curând cu putință de a mai servi ca închisoare.

Chiar și în timpurile actuale de criză economică nu este o imposibilitate de a se amenaja imediat un alt loc pentru deținuți. Cu o sumă mică se pot face amenajări de barăci la unul din forturile din jurul orașului pentru cazarea provizorie, iar construcția definitivă a unei închisori moderne, s-ar putea face pe acelaș teren al fortului, utilizând deținuții ca lucrători.

Mănăstirea poate fi apoi eliberată de adaosurile mai noi făcute pentru nevoile nușcăriei și reconstituită și amenajată în mijlocul unui parc în scopul de a atrage vizitatori și de a adăposti un muzeu și școala de bele-arte care nu poate fi așezată într'un mediu mai prielnic de cât acela.

În general, toate bisericile, vechi ori nu, pot fi pretextul unui subiect decorativ, unui decor plăcut. Căci toate aceste elemente 'a un loc vor păstra caracterul Bucureștiului și tot ele îl vor scăpa de o totală americanizare ori banalizare.

Ar fi de recomandat ca în acele «square-uri» create lângă biserici să se aducă apă, să se facă fântâni, cari lipsesc cu totul din București.

În rezumat, se poate recomanda ca tot ce rămâne din Bucureștiul vechiu: cruce, biserică, grădină, casă, mănăstire, etc., să devie un pretext decorativ, un centru de organizare al unui decor plăcut, util și evocator.

E. MASURI DE APLICARE

Cap. XV.

LEGISLAȚIE.

Ar fi de dorit ca aplicarea planului de sistematizare să se poată face fără legi noi pentru că legile nu fac de cât să mai restrângă din libertatea cetățeanului și din exercițiul dreptului de proprietate. Va fi însă foarte greu de evitat o asemenea lege pentru că altfel orice plan de sistematizare e menit să rămână în cartoane și să nu se poată aplica.

Fie că se va ajunge la o lege generală de urbanizare, aplicabilă tuturor orașelor din țară, fie că se va face o lege specială pentru București, o astfel de lege va trebui să fie un instrument de conciliere între interesul particular care tinde la păstrarea nestirbită a dreptului de uza și abuza de proprietate și între interesul general, care cere

o reglementare a exercițiului dreptului de proprietate.

Nu ne gândim la soluțiuni extremiste, cum ar fi de exemplu, exproprierea tuturor proprietăților urbane, de oarece urmărim numai ceea ce este realizabil în țara noastră, și în epoca în care trăim.

Nu ne gândim nici la simpla copiere de legiuiri străine, pentru că nu tot ce e bun în străinătate e bun și la noi, dar vom pune 'a contribuție experiența făcută în alte părți pentru a nu fi siliți să începem și noi dela capăt și a repeta greșeliile altora.

Legea va conține prescripțiuni de ordin gene-

tizațiuni la deschideri de străzi și facerea de lucrări edilitare pentru prima dată, și recomandăm punerea ei în aplicare cât mai neîntârziat, chiar dacă nu cuprinde și cotizațiile pentru lărgiri de străzi, sau pentru parcuri și chiar dacă nu se iau contribuțiuni de cât dela riveranii imediați. Este mai bine a se face acest început, cu prescripțiuni care pot fi acceptate ușor de cât să așteptăm o lege generală care va întâmpina dificultăți și amânări. Prin legea ce propunem se asigură Primăriei venituri importante și sigure; dacă se votează la timp se va putea recupera o cincime din costul exproprierilor și lucrărilor edilitare la prelungirea bulevardului Brătianu.

5. Dreptul comunei de a interzice construcțiuni pe terenurile destinate deschiderilor de străzi sau înființărilor de parcuri fără a fi silită să realizeze exproprieria timp de 15 ani. După acest timp comuna expropriează sau lasă liberă construcția.

Acest drept se găsește în legiuirea franceză. Este necesar să se introducă și la noi, fiind singura posibilitate de a aplica planul de sistematizare, căci nu pot exista sumele necesare pentru a plăti deodată toate exproprierile prevăzute în plan.

6. Dreptul comunei de a plăti exproprierile în bonuri.

Prescripțiuni speciale pentru București.

După cum am menționat în capitolul privitor la program, sistematizarea Capitalei nu este o problemă comună oarecare ci o problemă de stat. Statul trebuie să-și amenajeze capitala.

În afară de contribuția în bani care va trebui trecută în fiecare an în bugetul statului, este necesar ca și proprietățile statului și ale instituțiilor de stat să fie date destinațiunei prevăzute în planul de sistematizare, fără a mai cere despăgubiri dela comună.

Când prin planul aprobat se prevede ca un teren al statului, al ministerelor, al școlilor, al bisericilor să fie afectat deschiderilor sau lărgirilor de străzi, sau înființărilor de parcuri și grădini, aceasta să se facă fără plată din partea comunei.

În schimb comuna se poate obliga să renunțe la plata terenurilor și proprietăților sale care prin planul de sistematizare sunt destinate a se încorpora la instituții de stat.

INCHEERE

Proiectul pe care îl prezentăm este numai un plan director, care stabilește liniile generale ale planului de sistematizare.

După ce se va discuta în plēnul Comisiunii de Sistematizare, și i se vor aduce modificările și completările ce vor reeși din desbateri, urmează să fie supus aprobării Consiliului General și Ministerului de Interne.

Pentru a putea fi aplicat, este necesar să se întocmească planurile de detalii la scara 1:1000, după ce se va luă o hotărēire asupra planului director.

Acest plan la scara 1:1000, atât pentru porțiunea urbană cât și pentru cea suburbană, trebuie pus în lucru cât mai urgent, însă va întâmpina dificultăți mari, pentru că Primăria nu posedă un plan cu situația actuală, pus la curent.

Planurile ridicate în 1894—1898 de Institutul Geografic al Armatei și revăzute în anul 1911, precum și planul fotografic și porțiunile de plan

grafic făcute în anul 1927, nu au putut fi ținute la curent cu clădirile noi și cu parcelările noi, care au luat ființă ulterior.

Un plan complet al situației actuale a întregii aglomerațiuni până la forturi nu-l vom putea avea de cât cu mari sacrificii materiale (peste 50 milioane lei), iar ridicarea lui, care acum trebuie să se facă în cadrul legii cadastrale, va dura câțiva ani.

Totuși, având în vedere necesitatea imperioasă de a se pune în vigoare noul plan de sistematizare, este necesar să se facă pe teren o revizuire sumară pentru completarea planului de situație existent cu clădirile mai importante, lucrare deja începută de personalul biroului Comitetului de Lucru, și după aceia să se traseze pe planurile astfel completate aliniierile de detaliu, iar ridicarea cadastrală a întregii regiuni până la forturi să se facă concomitent.

R é s u m é

PLAN DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE DE BUCAREST

Mémoire justificatif

Avant-propos.

Le problème de l'aménagement de Bucarest remonte à l'époque du Règlement Organique, alors qu'on a fixé les limites de la ville et qu'on a pris les premières dispositions concernant l'embellissement et l'alignement des rues. Plus tard on a établi des plans d'alignement pour chaque rue séparément, ce que ne permettait pas l'examen d'ensemble du problème. Les projets du plan de systématisation présentés au concours de 1906 n'étant pas satisfaisants, le premier plan d'ensemble a été établi après 1914 par le Conseil technique de la Commune. Les lacunes de ce plan unitaire sanctionné et décrété en 1921, ont déterminé les dirigeants de la municipalité de Bucarest de passer à l'établissement d'un nouveau plan de la capitale. C'est ainsi qu'en 1927 on a dressé le plan photographique de toute la région bucarestoise, le plan de tous les lacs du nord de la ville, le premier projet de la ceinture de plantations; on a fixé des servitudes de retrait et d'élargissement pour les artères de pénétration et enfin on a nommé une Commission de Systématisation. De 1928 à 1933 inclus, on a débattu tous les grands chapitres du problème de systématisation en général, ainsi que de nombreuses études d'aménagements partiels, de documentation, le plan de systématisation de quelques communes suburbaines, le plan des artères de circulation et le plan d'assainissement des lacs du nord de la ville, établi par les Usines Communales de Bucarest. Le Comité d'établissement du plan de systématisation, composé de 5 personnes a commencé ses travaux effectivement, le 21 février 1934 seulement lorsqu'il a eu à sa disposition un bureau spécial avec les fonctionnaires de la Direction du Cadastre et de Systématisation.

Introduction. Bucarest en tant que ville composée dans sa grande majorité d'une population pauvre répartie sur un territoire trop étendu, dispose de peu de moyens, à l'inverse de ses besoins qui sont innombrables. A cela s'ajoute le fait que de par sa qualité de capitale, Bucarest doit devenir une ville dans laquelle s'affirme l'urbanisme et sa volonté d'organisation.

La complexité de la vie sociale de même que les

progrès techniques d'aujourd'hui aggravent sérieusement les problèmes urbanistiques; le plan directeur est le seul moyen qui puisse donner à Bucarest, capitale d'un pays qui a recouvré son intégrité, la possibilité de développement d'organisation et de monumentalisation. Ce plan a comme éléments essentiels de conception: a) la circulation (intéressant l'architecture et préparant les possibilités à un décor monumental) b) la zonification qui se superpose au premier schéma des artères, qui représente le noyau même du problème.

A la base du projet de zonification du plan directeur réside le principe qui organisera Bucarest du dehors au dedans, de la périphérie vers le centre. Pour compléter et rendre plus opérante cette zonification, on a préconisé une loi de remembrement des propriétés, la suppression des constructions insalubres, la distinction des quartiers d'après les types de logements et non d'après les catégories sociales et, finalement, la plantation de différentes régions.

Le programme pour l'établissement du plan directeur d'aménagement comporte des solutions pour l'utilisation du terrain, délimitation des espaces construits, zonification, circulation, dotations, embellissements, etc. Au lieu de transformations radicales et onéreuses, le programme s'applique à l'adaptation de la ville existante aux besoins actuels et aux projets d'avenir, donnant toute l'attention voulue aux parties encore non développées, mais avec grandes possibilités d'aménagement sans pour cela donner une trop grande étendue à la ville. La systématisation des artères de circulation, par son importance et sa gravité, impose que l'aménagement de la ville s'oppose au trafic inutile et qu'il prévoie les meilleures artères pour le trafic indispensable, national, régional et local. Tenant compte que la ville a besoin de ressources et de moyens de production et de travail, la zonification doit constituer pour l'industrie et le commerce, un encouragement et non une brimade. La période rapide d'ascension de la ville qui a doublé sa population dans un intervalle de 15 ans seulement et qui est devenue la capitale d'un pays qui est passé de 8 à 18.000.000 d'habitants, impose à la ville l'esthétique que l'on peut obtenir uniquement par

un aménagement judicieux et rationnel et par l'utilisation de tous les éléments qui la composent. Étant donné la grande envergure du plan directeur et le fait que l'aménagement de la capitale n'est pas un problème communal quelconque, mais bien un problème d'état, les efforts devront être soutenus non seulement par la ville, mais par l'État, suivant l'exemple de la Hongrie, pour Budapest, et de l'Italie pour Rome.

La documentation employée dans le plan directeur comprend aussi bien les données, études propositions et projets établis par la Direction du Cadastre au cours des années précédentes, qu'une série entière de compléments sur la circulation, l'approvisionnement, les écoles, les hôpitaux, les logements pour la population nécessaire de la ville et des communes suburbaines. Une collection de photographies documentaires des suburbaines, des rues avec les arbres, des cours des habitations, environs de la capitale, bois, lacs, ainsi que l'utilisation des plans de systématisation de nombreuses villes d'Europe et d'Amérique ont complété ce chapitre.

A. Zônification. — Délimitation. Ce problème consiste à fixer les limites jusqu'où s'étendra la ville. En examinant le problème du point de vue constructif, augmentation et élargissement de l'agglomération, causes de cet élargissement, mesures qui ont été prises dans le passé pour l'arrêter, le plan directeur d'aménagement de Bucarest prévoit:

1) La délimitation des zones dans lesquelles les constructions sont permises et celles où elles sont interdites.

2) La partie urbaine d'une superficie d'environ 7000 ha (la ville proprement dite) est limitée clairement et exactement par une voie ferrée; la partie suburbaine est celle qui dépasse la zone urbaine et comprend toutes les agglomérations jusqu'aux forts: quant à la délimitation d'entre la partie urbaine et rurale, elle consiste dans la délimitation claire de la ville des suburbaines.

3) Dans la partie suburbaine sont délimités les terrains comportant actuellement des constructions et ceux non aedificandi.

4) L'arrêt de l'agrandissement déréglé de l'agglomération, par la construction de logements en masse pour la population très besogneuse.

5) La largeur des rues d'habitation et les travaux édilitaires dans les quartiers ouvriers de la ville et des suburbaine seront réduits au minimum pour amener la population pauvre dans les quartiers urbanisés. Dans ce but il faudra donc ac-

order de grandes facilités aux constructions ouvrières, en accordant des exemptions d'impôts et même des subventions.

6) Pour la stabilité et la continuité de l'administration municipale il sera nécessaire de créer un organe indépendant (genre Baupolizei) pour l'application du règlement des constructions et l'a délimitation des autorisations correspondantes.

7) L'expropriation de bandes de terrain le long des artères de pénétration de la ville jusqu'à la ligne des forts sur une largeur de 100 à 150 m.

Suivant les tableaux établis dans ce but, il résulte que la surface totale d'expropriation est d'environ 800 ha dont le coût est de lei 40.000.000.

Problème du logement. — La manière dont on construit et multiplie les habitations pauvres, constitue une vraie calamité pour la ville. Du fait de prescriptions, les unes trop conciliantes, les autres trop rigides, du règlement peu rationnel de construction et d'alignement, la population besogneuse émigre hors de la ville et des suburbaines pour édifier des maisons en plein champ, généralement insalubres, suivant le type peu commode et néanmoins coûteux appelé «wagon» ou bien celui des maisons de campagne isolées.

D'après les statistiques, la population pauvre est entassée dans des logements insuffisants, d'un volume n'ayant pas la moitié du minimum nécessaire. Il faudrait encore environ 12.500 logements pour décongestionner les habitations ouvrières actuelles et, pour recevoir le surplus de la population qui constitue l'augmentation annuelle, il faudrait créer env. 1200 logements tous les ans. La construction d'autres taudis ne pourra être endiguée que lorsque les communes assumeront elles-mêmes la construction en série de logements hygiéniques et vraiment économiques destinés à la population ouvrière, moyennant des annuités acceptables. Une subvention de l'État ainsi qu'un dégrèvement d'impôts faciliteraient considérablement cette oeuvre d'utilité publique, à l'intérieur de la ville.

Le type le plus adéquat devrait correspondre au logement individuel avec rez-de-chaussée et étage; les maisons pourraient avoir un mur mitoyen commun avec retrait de 6 m. par rapport à l'alignement de la rue, de façon à s'agrémenter d'un jardin de fleurs sur le devant et d'un jardin de culture plus étendu au fond. Les rues seraient larges de 6 à 8 m., la distance d'entre les fronts des maisonnettes varierait de 14 à 20 m. Le coût d'une habitation de ce genre pour une famille de 5 personnes, terrain compris, ainsi que l'aména-

gement de la rue et les travaux édilitaires, s'élèverait à environ 140.000 lei, soit pour les 2.500 habitations nécessaires, un montant de 350.000.000 lei, amortissable en 20 années avec 2% d'intérêt, ceci représentant pour les futurs propriétaires une annuité supportable de 7.200 leis soit 600 leis par mois, comme s'il s'agissait d'un loyer modeste.

Les habitations des autres catégories sociales sont moins défectueuses et demanderaient par conséquent moins de correctifs pour devenir satisfaisantes.

Les zones de la ville. — Par le projet d'aménagement on a fixé : a) des zones rurales (non aedificandi) dans lesquelles sont admis les sanatoriums, fermes, institutions de culture, ainsi que certaines industries dont la fabrication demande l'isolement, b) zones de résidence, dans lesquelles ne peuvent figurer que des habitations et exceptionnellement des magasins ou ateliers, c) zones protégées, pour les habitations et industries ou commerces non bruyants, d) zones mixtes, pour les logements et industries ou commerces bruyants, e) zones des affaires, destinées au commerce avec logements exceptionnels et seulement à partir du 2-ème étage et au-dessus, f) zones industrielles, réservées exclusivement aux industries, sans habitations, g) zones spéciales; militaires, chemins de fer, quartiers d'enseignement, hôpitaux, cimetières, marchés, etc. enfin les zones d'espaces libres.

Classes de construction. — Suivant le schéma du règlement de construction annexé au plan directeur d'aménagement, le territoire municipal est partagé en 6 classes de construction, distinguant la surface bâtable par lot de terrain, la hauteur des constructions, leur emplacement, la densité de construction, ainsi que d'autres prescriptions relatives à la surface des cours, espaces libres en facedes fenêtres etc. La progression va de deux étages dans les zones rurales avec 5% de terrain bâtable par lot, jusqu'à 70% de terrain construit dans les zones commerciales et 24 m. de hauteur, permettant jusqu'à 8 étages. Par la classification établie on prévoit en général, une raréfaction des constructions.

B. Circulation. — Sur la carte de l'Europe, après Budapest, Bucarest est la plus grande ville du S. E. du continent et son rôle paraît affirmer sa prépondérance dans cette partie du globe. C'est par ici que pourrait s'établir le trafic du N. S. de l'Europe orientale ainsi que des lignes aériennes Europe-Asie, Angleterre-Indes, Russie-Péninsule balkanique, etc. De nombreux projets inter-

nationaux d'autostrades et de lignes aériennes indiquent Bucarest comme point de passage. Il faut pourtant reconnaître qu'à l'intérieur Bucarest est insuffisamment desservi par les voies ferrées; les gares de marchandises et de messageries, les gares de formation sont insuffisantes et les gares placées sur les lignes existantes sont au même niveau que les rues de la ville qui comptent environ 60 passages à niveau. La communication avec l'extérieur est entravée et périlclitée par le passage des trains de marchandises et de messageries. La suppression de ces croisements étant très onéreuse, le plan d'aménagement préconise une transformation radicale de la voie ferrée à Bucarest, par l'installation de nouvelles lignes à un autre niveau que celui du sol, dont une d'elles traversant la ville le long de la Dâmbovița, — plusieurs gares y seraient aménagées, — des modifications et des prolongements de lignes, le pavage de toutes les chaussées, l'organisation de services d'autobus et plus tard, peut-être, la construction de lignes métropolitaines souterraines.

Pour l'aviation, on a prévu l'agrandissement des aérodromes existants et la possibilité de créer de nouvelles voies aériennes.

Rues et artères.

Le chapitre des communications de la ville avec l'extérieur comprend un plan d'élargissement des artères de pénétration qui atteindraient un minimum de 48 m. de largeur et auraient 3 parties carrossables distinctes, les rues existantes revêtues d'un bon pavage, le projet de nombreuses rues nouvelles dont un réseau de boulevards et enfin, la suppression éventuelle des tramways passant par le centre jusqu'au delà du 3-ème boulevard extérieur, dans un avenir plus ou moins éloigné. Au point de vue de la situation, le plan prévoit la division des artères principales, secondaires et d'accès aux habitations en adoptant pour le réseau des premières un système radial combiné avec le système circulaire, formant une série d'artères N. S., E. O. aux boulevards extérieurs 1, 2, 3 et 4.

La réalisation du réseau projeté, y compris toutes les charges d'expropriations, d'alignements et d'améliorations coûterait environ 3 milliards, à répartir sur 30 années.

C. Les dotations.

Monuments et édifices publics.

En dehors de ces lignes générales du plan directeur, le projet prévoit encore des dégagements, des embellissements, des modifications, des agrandissements ou la reconstruction de divers

édifices importants tels que: le palais royal, le Parlement, les ministères, la cathédrale, l'hôtel de ville, l'Académie roumaine, la salle des fêtes et des assemblées populaires, la Cité universitaire, le Centre régional, les mairies de secteurs, etc.

Organisation sanitaire. — Au point de vue des installations sanitaires, la Municipalité dispose dans les hôpitaux d'un nombre de 7007 lits pour une population de 631.288 habitants, ce qui revient à 1 lit environ pour 100 habitants.

Les maternités et les bains populaires forment une quantité pour ainsi dire négligeable. Tenant compte de cet état de choses et du fait que les hôpitaux existants sont la plupart inaccessibles à la masse par suite du manque de gratuité, le plan directeur préconise un programme minimal se bornant à la construction d'un vaste hôpital central pour les maladies contagieuses, de maternités, d'hôpitaux de secteurs et d'un service sérieux de dispensaires.

Cimetières.

Le problème des cimetières a fait également l'objet d'une étude et a été résolu par la création de trois grandes nécropoles situées à une certaine distance de la ville et facilement accessibles aux automobiles.

Approvisionnement de Bucarest. — Etant donné que les conditions d'approvisionnement d'une ville ont une sérieuse influence sur le réseau de circulation et qu'un système erroné peut être la cause de graves désagréments dans la vie urbaine, le problème de l'approvisionnement de Bucarest a fait l'objet d'une étude sérieuse et détaillée. Le projet du plan directeur prévoit la suppression de certaines gares de marchandises qui constituent un obstacle pour la circulation, et la création de trois autres gares périphériques sur le parcours circulaire de chemins de fer de ceinture. Pour que l'approvisionnement des vivres puisse s'adapter à ce mécanisme, des halles centrales, situées aux abattoirs, pour la vente en gros — autant que possible uniques —, sont nécessaires. On pourrait y installer la bourse des aliments. Pour les végétaux et autres aliments, les halles seront placées à la périphérie. La question du commerce de détail est résolue dans le projet par des magasins isolés dans la région centrale de la ville et la création de quelques halles de quartier. La conservation et le développement des foires traditionnelles, de si grande utilité, complètent les prévisions du projet au chapitre de l'approvisionnement.

D. Esthétique et études de détail.

Esthétique de Bucarest. — Dans l'avenir, le système d'artères radio-concentriques du nouveau plan d'aménagement aura non seulement des artères droites mais aussi des courbes, dans le but d'assurer la circulation. La valorification des facteurs naturels existants, l'assainissement des lacs du nord de la Capitale, la création et l'aménagement de nouvelles places publiques, l'élargissement des autres, la plantation d'arbres le long des rues et de bandes de gazon, l'installation de refuges, l'imposition de certaines servitudes d'esthétique pour les façades des constructions, la réalisation plastique du cadre architectural de chaque rue et de chaque place, la réserve des terrains adéquats aux monuments publics et enfin les prescriptions relatives à l'harmonisation des plantations, des parcs, des jardins publics, des boulevards, des pelouses, des fleurs, des groupes d'arbres, des kiosques de marchands de journaux et des stations de tramways constituent un ensemble esthétique de la ville future systématisée.

Études de détail. — En dehors du plan de systématisation, le Comité de Travail a été chargé de l'étude de différents détails tels que: l'alignement de la rue principale «Calea Victoriei», l'aménagement de plusieurs places, parcs, squares, carrefours et passages.

Monuments historiques. — Devenu capitale du pays pour des considérations politiques, Bucarest installé provisoirement, n'a conservé du passé qu'un certain nombre de monastères et d'églises qui constituent un vrai trésor d'architecture roumaine. Pour ces monuments et pour les parcs, le projet prévoit des moyens de conservation et d'aménagement meilleurs afin qu'ils puissent servir de lieux de récréation et d'ensembles décoratifs pour la ville nouvelle.

Législation. — Le nouveau plan d'aménagement devant concilier les intérêts particuliers et les intérêts généraux, son application est en fonction de la promulgation d'une loi applicable à toutes les villes et qui devrait attribuer à l'autorité communale les droits suivants:

1) Le droit pour la commune de réglementer l'exercice du droit de propriété applicable aux constructions et d'imposer les servitudes nécessaires à l'hygiène, la sécurité, la défense nationale et l'esthétique. Ces servitudes ne donneront droit à dédommagement que si certaines limites préalablement fixées étaient outrepassées.

2) Le droit pour la commune d'exproprier pour cause d'utilité publique les propriétés et superficies impropres à la construction réglementaire, les zones de lotissement, et revendre pour bénéficier des plus-values les zones d'habitations insalubres ainsi que tous terrains pour l'aménagement de quartiers nouveaux pour logements et industries.

3) Le droit pour la commune de faire des com-massages urbains;

4) de bénéficier des plus-values;

5) d'interdire les constructions sur les terrains destinés à l'ouverture de rues ou à l'aménagement de parcs, sans être tenue à les exproprier durant une période de 15 années;

6) de liquider les expropriations en bons.

Une prescription spéciale à Bucarest devrait

établir que l'État, en dehors des contributions en espèces, devrait lui transférer ses propriétés destinées aux aménagements prévus dans le plan, sans dédommagements de la part de la Commune qui de son côté, renoncerait à être dédommée de la valeur des terrains et propriétés qui, dans le nouveau plan, seraient destinés à l'État.

Conclusion. — La réalisation du plan d'aménagement de la ville établi suivant les moyens, l'organisation, la technique et l'expérience du Comité de Travail, et comme conséquence d'une ferme volonté d'amélioration et d'aménagement de la ville de Bucarest, dépend du degré de culture et de civilisation de la population et du progrès général de tous les habitants dans tous les domaines de la vie humaine.

A N E X E

Recensământul General al Populației de la 29
Decembrie 1930 Municipiul București

T A B L O U No. 1

cuprinzând rezultatele provizorii pe circumscrip-
ții de recensământ

SECTORUL I GALBEN

Nr. de ordine al Circ.	Numărul Clădirilor recensate		Numărul Gospo- dăriilor	Numărul Sufletelor	Numărul Întreprin- derilor comerciale
	Locuite	Nelocuite			
Circ. I	521	10	1.47	7.271	856
" II	944	8	1.791	8.960	132
" III	906	4	2.340	10.736	460
" IV	1.463	10	3.969	15.979	426
" V	1.671	13	4.385	17.069	698
" VI	848	11	1.778	8.078	78
" VII	1.951	11	4.140	15.745	200
" VIII	1.480	11	3.304	12.309	220
" IX	1.889	11	4.884	17.538	380
" X	438	1	640	3.568	61
Total . . .	12.111	90	28.978	117.253	3.511

SECTORUL II NEGRU

Circ. XI	670	1	1.568	6.366	748
" XII	1.154	12	2.534	11.410	1.409
" XIII	3.062	25	6.861	27.728	710
" XIV	3.340	18	5.823	23.751	540
" XV	1.827	15	5.026	20.581	668
" XVI	2.618	21	5.804	20.437	408
" XVII	1.472	10	3.845	15.748	776
" XVIII	960	4	3.134	11.836	377
" XIX	493	1	1.044	4.462	70
" XX	1.575	12	3.249	12.537	330
" XXI	774	5	1.419	5.503	140
Total . . .	17.945	124	40.307	162.359	6.176

SECTORUL III ALBASTRU

Circ. XXII	964	11	3.695	14.792	1.267
" XXIII	1.587	2	3.818	16.422	346
" XXIV	1.489	11	3.667	14.763	313
" XXV	2.266	9	6.417	24.855	478
" XXVI	1.788	6	4.906	18.199	442
" XXVII	2.893	18	4.760	18.697	413
" XXVIII	1.373	19	2.828	10.456	258
" XXIX	1.941	11	4.102	14.037	287
" XXX	1.785	12	4.047	18.143	314
Total . . .	16.086	99	32.240	150.364	4.118

SECTORUL IV VERDE

Nr. de ordine al Circ.	Numărul clădirilor recensate		Numărul Gospo- dăriilor	Numărul Sufletelor	Numărul Întreprin- derilor comerciale
	Locuite	Nelocuite			
Circ. XXXI	1.243	8	3.815	16.532	489
" XXXII	1.861	3	3.807	17.887	301
" XXXIII	1.745	11	5.487	21.297	845
" XXXIV	2.052	12	5.107	17.430	421
" XXXV	2.177	7	5.712	20.930	509
" XXXVI	1.913	17	4.755	16.419	355
" XXXVII	1.614	8	3.482	13.540	302
Total . . .	13.081	77	35.081	134.599	3.361

T A B L O U Nr. 2

cuprinzând rezultatele provizorii din comunele
suburbane ale Municipiului București.

Nr. curent	Comuna Suburbană	Numărul clădi- rilor recensate		Numărul menajelor	Numărul sufletelor	Numărul întreprinderilor indust. & Co.
		Locuite	Nelocuite			
1	Șerban-Vodă . .	1.842	38	2.204	9.975	109
2	Colentina . . .	1.076	12	1.410	6.061	182
3	Popești-Leordeni . .	660	18	657	3.467	35
4	Voevodul Mihai . . .	896	14	1.269	4.777	83
5	Pantelimon	286	5	355	2.031	10
6	Roșu	162	9	195	846	30
7	Militari	1.230	13	1.501	7.263	102
8	Lupeasca	2.118	58	2.568	9.805	105
9	Dudești-Cioplea . . .	1.250	28	1.512	7.044	87
10	Grivița	1.224	16	1.544	5.759	103
11	Baneasa	535	7	749	3.225	37
12	Pr. Nicolae	990	12	1.473	6.460	76
Total . . .		12.269	230	15.437	66.713	959

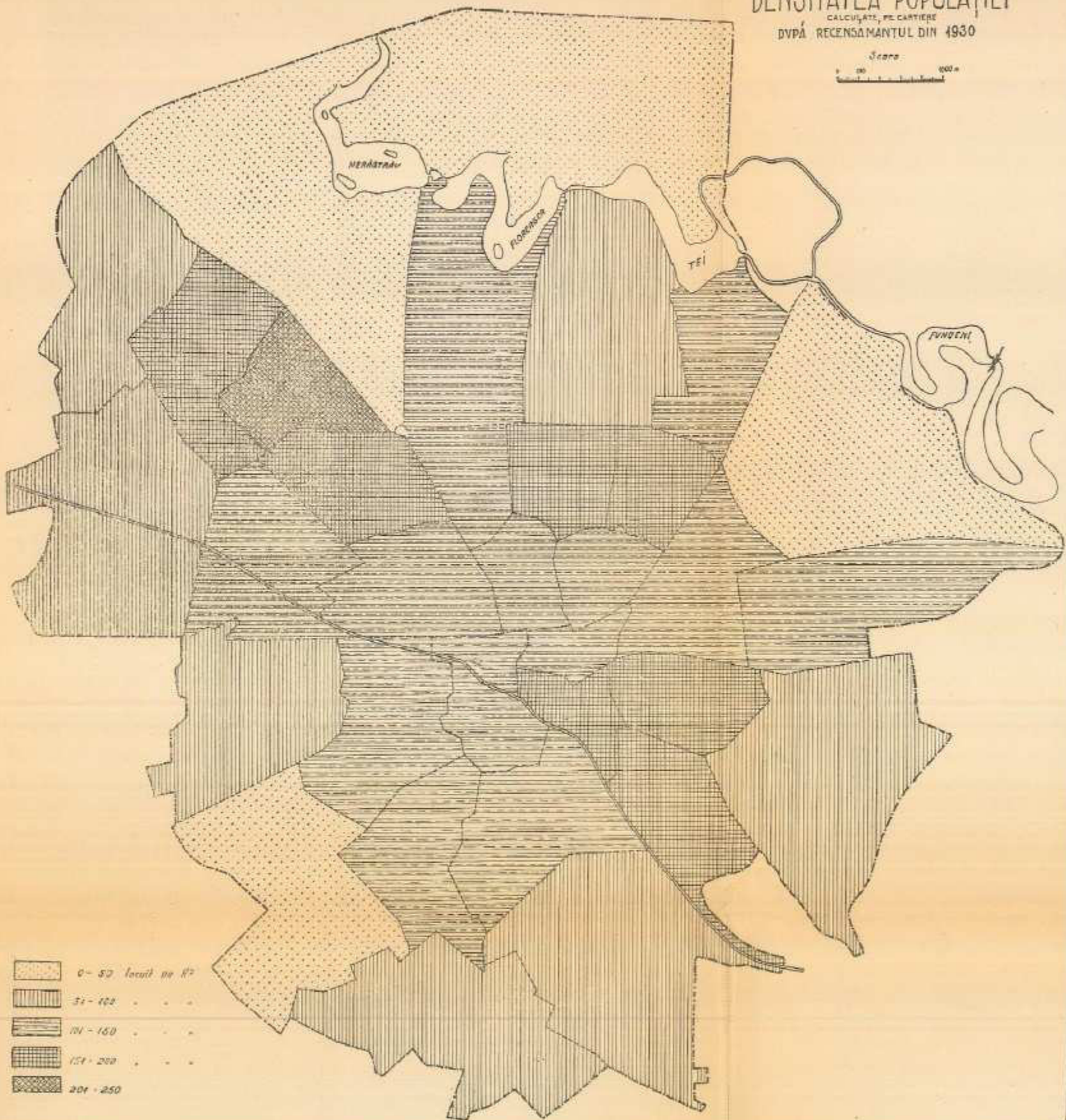
TABLOUL RECAPITULATIV

cu rezultatele provizorii ale celor 4 sectoare și
suburbane din Municipiul București

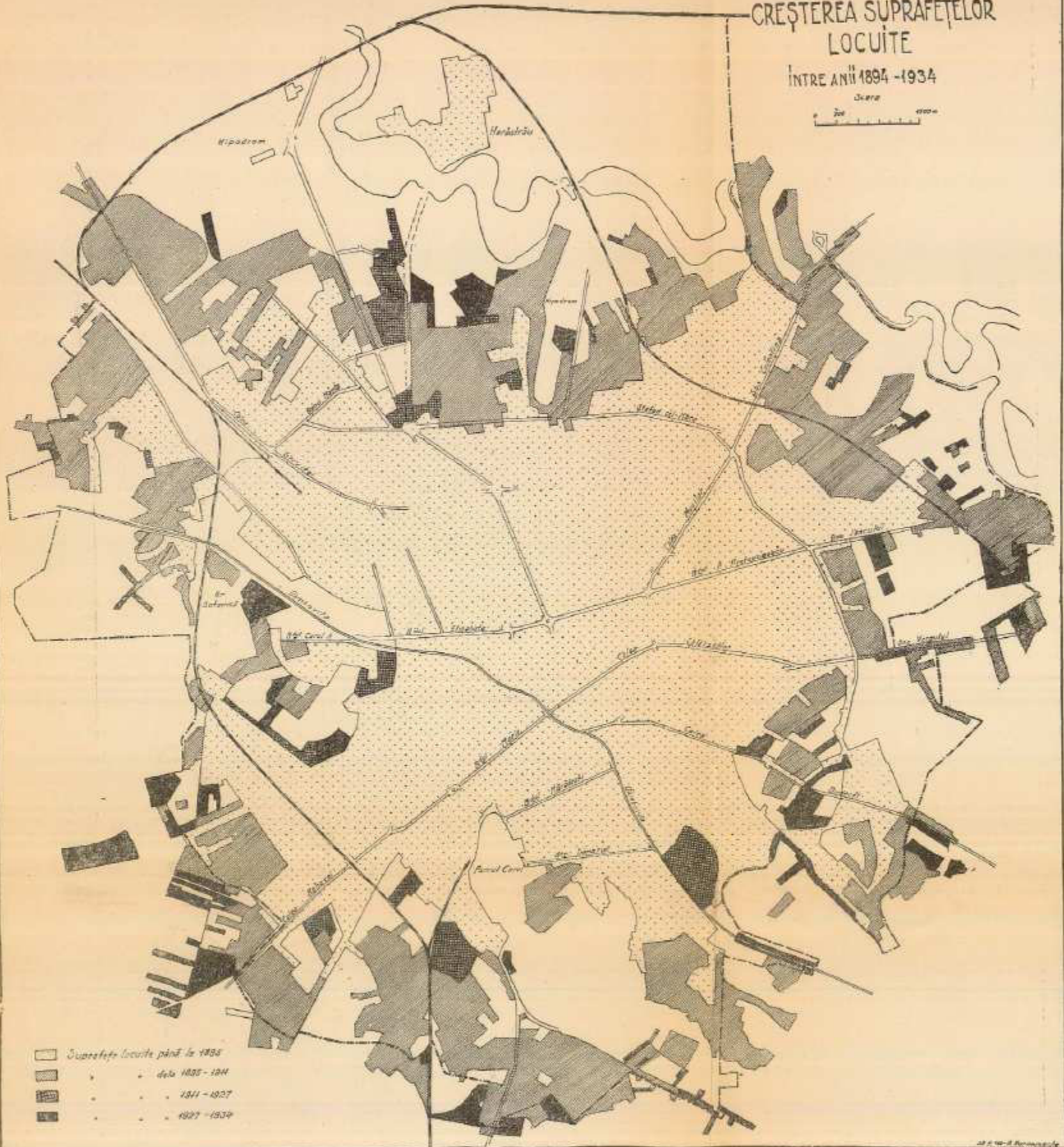
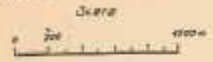
Nr. de ordine al Sectorului	Numărul clădi- rilor recensate		Numărul gospodăriilor	Numărul sufletelor	Întreprin- deri comerciale și industriale
	Locuite	Nelocuite			
I Galben	12.111	90	28.978	117.253	3.511
II Negru	17.945	124	40.307	162.359	6.176
III Albastru	16.086	99	32.240	150.364	4.118
IV Verde	13.081	77	35.081	134.599	3.361
Com. Suburbane	12.269	230	15.437	66.713	959
Total general . . .	72.319	620	158.043	631.288	18.125

ORAȘUL BUCUREȘTI
DENSITATEA POPULAȚIEI
CALCULATĂ, PE CARTIERE
DUPĂ RECESAMANTUL DIN 1930

Scara
0 100 200 m



ORAȘUL BUCUREȘTI
CREȘTEREA SUPRAFETELOR
LOCUITE
ÎNTRU ANII 1894 - 1934



- Suprafețe locuite până la 1886
- de la 1886 - 1911
- 1911 - 1927
- 1927 - 1934

T A B L O U

de calculul suprafețelor de expropriat pentru plantarea unei zone cu lărgimea de 100 m. dealungul arterelor de penetrație pe porțiunea dela linia forturilor la oraș.

Nr. curent	DENUMIREA ȘOSELEI	Lung. șos. pe porțiunea plantată				TOTAL		Observații
		Suprafața totală	Suprafața șoselei existente	Suprafața de expropriat	Lungim.	Supraf.		
					km.	ha.		
I. Șosele naționale (Lărgimea totală a șoselei existente e socotită 26 m.)								
1	Șos. Buc.-Grivița-Chitila-Pitești . . .	—	—	—	—	—	cuprinsă în zona constructivă	
2	„ Buc.-Băneasa-Otopeni-Plocești . . .	4,80	48,00	12,50	35,50	—		
3	„ Buc.-Colentina-Afumați-Buzău . . .	3,40	34,00	8,85	25,15	—		
4	„ Progresul-Jilava-Giurgiu . . .	3,00	30,00	7,80	22,20	—		
5	„ Lupeasca-Bragadiru-Alexandria . . .	4,75	47,50	12,35	35,15	—		
		15,95	—	—	118,00	15,95	118,00	
II. Șosele județene (Lărgimea totală a șoselei existente e socotită 20 m.)								
6	Șos. Buc.-Grivița-Mogoșoaia-Târgoviște . . .	2,45	24,50	4,50	19,60	—	In com. Pant. 1,50 km plantație pe o parte. Șos. existentă 2,60 km. „ proiectată 3,00 km.	
7	„ Buc.-Pr. Nicolae-Pant.-Constanța . . .	5,90	52,50	10,50	40,00	—		
8	„ Leurdeni-Orăștii-Oltenița . . .	5,60	56,00	11,20	44,80	—		
9	„ Militari-Ciorogăria-Bolintin . . .	4,20	42,00	8,40	33,60	—		
		18,25	—	—	138,00	18,15	138,00	
III. Șosele vecinale drumuri (Lărgimea totală a șoselei existente e socotită 16 m.)								
10	Șos. dela Hipodromul Băneasa la șos. Târgoviște . . .	4,80	48,00	7,70	40,30	—	Șos. existentă 0,95 km. „ proiectată 4,60 „	
11	„ Herăstrău-Pipera-Tunari . . .	5,00	50,00	8,00	42,00	—		
12	„ Colentina-Andronache-Stefănești . . .	3,80	38,00	6,10	31,90	—		
13	„ dela Pantelimon-Cernica . . .	1,80	18,00	2,88	15,12	—		
14	„ „ Dudești-Cățelu . . .	3,75	37,50	6,00	31,50	—		
15	„ „ Apărătorii Patriei-Berceni . . .	4,75	47,50	7,60	39,90	—		
16	„ „ Lupeasca-Măgurele-(Otetelișeanu) . . .	4,60	46,00	7,35	38,65	—		
17	„ dela Ghencea-Domnești . . .	5,60	56,00	8,95	47,05	—		
18	„ Militari-Roșu-Chiajna . . .	2,66	26,60	4,25	22,35	—		
19	„ Marele Voevod Mihai-Țigănia-Giulești-Sârbi . . .	5,55	55,50	8,85	46,65	—		
		42,31	—	355,42	355,42	42,31	355,42	
IV. Șosele proiectate (In calcul intervin pe lărgimea totală a zonei de 100 m.)								
1	Șos. prin Pădurea Băneasa . . .	3,30	33,00	—	33,00	—	Lărgimea 50 m.	
2	„ paralele cu Autodromul . . .	5,35	53,50	—	53,50	—		
3	Drumul dela Lupeasca la cimitirul proiectat pe șos. Giurgiuului . . .	6,00	60,00	—	60,00	—		
4	Drumuri în jurul cimitirului proiectat Militari . . .	4,50	45,00	—	45,00	—		
		19,15	—	—	191,50	19,15	191,50	
Capitol special (plantație cu lărgimea de 50 m.)								
V	Plantație dealungul C. F. București-Pitești . . .	3,80	19,00	—	19,00	3,80	19,00	
	Total general . . .	—	—	—	—	99,36	802,92	

TABLOU RECAPITULATIV

Lungimea totală și suprafața totală de expropriat pentru arterele de penetrație—dealungul cărora se plantează o zonă pe lățimea de 100 m.

CATEGORII DE ȘOSELE DE PENETRAȚIE	Lungimi totale ale șos. pe categorii			Suprafețele totale de expro- priet—pe categ. de șosele			Lățimea șoselei existente
	T O T A L			T O T A L			
	km.	km.	%	ha.	ha.	%	
I. Șosele naționale	15,95	—	—	118,00	—	—	26
II. Șosele județene	18,15	76,41	77%	138,00	611,42	76%	20
III. Șosele vecinale și drumuri	42,31	—	—	355,42	—	—	16
IV. Șosele proiectate	19,15	22,95	23%	191,50	210,50	24%	100
V. Perdea de verdeță dealungul C. F. Bu- curești—Pitești	3,80	—	—	19,00	—	—	50
	99,36	99,36	—	802,92	802,92	—	—

T A B L O U
arătând utilizarea suprafețelor teritoriului Municipiului București

Z O N E	Aglomerațiunea urbană		Rest. supraf. până la linia forturilor		T O T A L	
	Suprafața in Ha.	Procent din total	Suprafața in Ha.	Procent din total	Suprafața in Ha.	Procent
1. Zona rurală nonaedificandi	—	—	19724	61.25%	19724	79.70%
2. Zona rezidențială	1937	25.90%	341	1.06%	2278	5.70%
3. „ protejată	2441	32.60%	2267	7.05%	4708	11.87%
4. „ mixtă	549	7.34%	208	0.65%	757	1.90%
5. „ comercială	70	0.94%	—	—	70	0.18%
6. Târguri și piețe	35	0.47%	—	—	35	0.09%
7. Zona industrială A.	154	2.10%	728	2.25%	882	2.20%
8. „ industrială B.	—	—	174	0.54%	174	0.44
9. „ C. F. R.	194	2.60%	883	2.75%	1077	2.92%
10. „ militară	181	2.45%	742	2.30%	923	2.30%
11. Intocmiri universitare și spitale	141	1.90%	59	0.20%	200	0.50%
12. Cimitire	97	1.30%	202	0.64%	299	0.74%
13. Spații verzi cu lacuri și teren de sport	173	22.40%	6832	21.30%	8525	21.46%
Total	7472	100%	32160	100%	40652	100%

MEMORIU

relativ la

UN TIP DE LOCUINȚE MUNCITOREȘTI DE PROPUS PENTRU BUCUREȘTI

Problema locuințelor muncitorești a fost obiectul a numeroase discuțiuni în toate țările civilizate. Diverse tipuri au fost propuse prezentând calități și defecte corelative. Nu s'au dat la iveală soluțiuni care să fie acceptate în mod unanim. Condițiunile de principiu cărora trebuie să corespundă locuința sau mai bine zis, un grup de locuințe muncitorești, sunt următoarele:

1. Să fie igienice și confortabile;
2. Să corespundă felului de viață a locatarului, în măsura în care acest fel de viață nu este ne-rațional;
3. Să favorizeze ameliorări necesare, în felul de viață a locatarului;
4. Să corespundă unei vieți social - economică rațională;
5. Să fie la condițiuni egale, cât mai economice.

Experiența pare să probeze că, pentru a corespunde acestor condițiuni un tip de locuință trebuie să prezinte următoarele calități:

- a) Să ofere un minimum de 10 metri pătrați de suprafață de «planșeu» pentru fiecare locuitor;
- b) Camerile să aibe un minimum de 2,60 m. înălțime sub plafon;
- c) Camerile să fie plasate așa încât să se poată practica «ventilația transversală naturală», bazată pe diferența de temperatură a pereților externi opuși ai unei clădiri;
- d) Orientarea să fie fixată așa încât o față a clădirii să fie însorită, pe când alta este în umbră și ca fiecare să fie însorită o jumătate de zi. Aceasta corespunde unei direcțiuni a fațadelor în linia nord-sud;
- e) Să separe camerile de zi de camerile de noapte, și să atribue camere diferite părinților și copiilor;
- f) Să poată fi ușor prevăzută cu canaluri de apă potabilă, ape uzate, electricitate, etc.;
- g) Să posede un «Water-closet» și cel puțin un loc de duș;
- h) Să fie cât mai bine izolată de locuințele vecine. Aceasta atât pentru obținerea unei vieți li-

niștite și lipsite de sgomot, cât și pentru evitarea propagării boalelor contagioase;

i) Să posede o grădină pentru cultivarea florilor și a unor alimente vegetale ca: morcovi, cartofi, ceapă, etc. Aceste culturi sunt utile atât din punct de vedere al economiei casnice cât și a unei munci fizice foarte sănătoasă;

j) Să prezinte «fronturi spre stradă» cât mai înguste spre a corespunde unor lucrări edilitare cât mai economice.

Ținând seamă de aceste necesități, a trebuit mai întâiu ales între trei tipuri principale: locuințe grupate:

1. case bloc cu etaje numeroase și cu mai multe locuințe la acelaș etaj;

2. locuințe izolate sau grupate câte două, cu grădini individuale în jurul locuințelor;

3. locuințe «în șiruri» cu câte două calcane lipite de ale vecinilor și cu grădina;

Casa bloc prezintă numeroase dezavantaje:

- a) Sunt sonore și sgomotoase;
- b) Favorizează extinderea boalelor contagioase;
- c) Indepărtează pe locatari de natură, adică de grădini;
- d) Nu permite cumpărarea în deplină proprietate a unei locuințe ci numai închirierea;
- e) Este incomodă pentru persoanele în vârstă locuind la etajele superioare din cauza treptelor prea numeroase.

Locuințele grupate câte două prezintă și ele unele dezavantaje: printre care cele mai importante sunt: fațade de teren prea mari care antrenează cheltueli edilitare ridicate și orientări unori defavorabile.

Locuințele în șiruri prezintă numeroase avantaje:

a) au fațade foarte înguste ceea ce cere lucrări edilitare mai puțin costisitoare;

b) calcanele comune ale locuințelor efitesc costul construcției și micșorează suprafața de răcire a zidurilor exterioare;

c) crearea unor grădini adânci în spatele locuințelor permit pe deoparte o insolare bună a clădirilor pe două fețe, iar pe de altă parte creează un spațiu de aer sănătos; permite cultivarea de alimente constituind un bun exercițiu fizic și a eftenirei traiului;

d) Forma parcelelor permite vânzarea locuințelor în deplină proprietate muncitorilor, permițând crearea unei stări sociale favorabile.

Având în vedere aceste avantajii a fost studiat un tip minim de locuințe muncitorești ținând seamă de aceste considerente. Suprafața parcelelor

este de 100 m. p. iar a construcției de 25 m. p. adică 25% din suprafața totală. Suprafața utilă repartizată pe două etaje este de 50 m. p. exclusiv pivnița.

Străzile au 8,50 m. lățime, iar clădirile sunt re-trase cu 5 m. din aliniere.

Terenul, socotit cu un preț mediu de 100 lei, se ridică la 10.000 lei.

Terenul pentru stradă și lucrări edilitare, raportate la unitatea de locuințe revine la 100.000 lei, adică total teren și construcție lei 120.000.

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

COMITETUL DE LUCRU AL PLANULUI DE SISTEMATIZARE

PROECTUL No. 1

pentru

Construirea unui tip de locuință eficientă pentru oameni săraci

ANTE-MĂSURĂTOARE ȘI DEVIS ESTIMATIV

Rezumându-se

	Lei	B.
A. Lucrări de construcție	85.590	—
B. Instalații de lumină electrică	1.810	—
C. Instalații de apă și canal	13.250	—
D. Imprejmuire	2.944	—
E.		
F. Neprevăzute	6.401	—
Total . . .	110.000	—

adică lei *una sută zece mii*

No. curent	Arătarea lucrărilor și aprovizionărilor cu indicarea dimensiunilor elementare	Părți asem.	Unitatea de măsură	Cantități		Prețuri unitare		Sume parțiale		Sume totale	
				Parțiale	Totale	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
I. Lucrări de construcție											
1	Săpătură de pământ la pivniță și fundații inclusiv căratul		mc.	29,—	60,—			174,—			
2	Fundație de beton simplu cu un dosaj de 0,800 pietriș, 0,400 nisip și 150 kgr. ciment		mc.	4 50	700,—			3.150,—			
3	Zidărie de cărămidă cu mortar de var gras și adaos de ciment (100 kgr. la m. c. mortar.)		mc.	9,—	850,—			7.650,—			
4	Zidărie de cărămidă cu mortar de var gras		mc.	21,—	700,—			14.700,—			
5	Zidărie de cărămidă pe muche, cu mortar de var gras și adaos de ciment (125 kgr. la m. c. mortar)		mc.	33,—	85,—			2.805,—			
	De raportat							28.479,—			

Nr. curent	Arătarea lucrărilor și aprovizionărilor cu indicarea dimensiunilor elementare	Părți asemeni	Unitatea de măsură	Cantități		Prețuri unitare		S u m e parțiale		S u m e totale	
				Parțiale	Totale	Lei	B.	L e i	B.	L e i	B.
	Report							28.479,—			
6	Planșeu de beton armat în proporție: 0,800 pietriș, 0,400 nisip, 300 kgr. ci- ment și 90 kgr. fier.		mp.	24,—		250,—		600,—			
7	Buiandrugi de beton armat.		mc.	1,—		1.800,—		1.800,—			
8	Planșeu ușor din grinzi de brad peste etaj cuprins scândura de înfundat și cusacii, cuprins și alicăria.		mp.	26,—		100,—		2.600,—			
9	Perete din scânduri de brad de 2 ¹ / ₂ pentru căptușirea părții mansardate cuprins și trestia, precum și umplutura de rume- guș pentru izolație			27,—		60,—		1.620,—			
10	Sarpantă ușoară din lemn de brad ecarisat cuprins toată fierăria necesară			25,50		100,—		2.550,—			
11	Astereala din lemn de brad de 2,1/2 cm. grosime			30,—		38,—		1.140,—			
12	Burlane din tablă galvanizată de lemn de 11 cm. diametru tablă de 50 kgr. maja 6 foi cuprins brățile			11,—		110,—		1.210,—			
13	Invelitoarea din tablă galvanizată de 45 kgr. maja 22 foi încheiate dublu			30,—		100,—		3.000,—			
14	Jghiaburi de 14 cm. diametru tablă galva- nizată de 50 kgr. maja 6 foi cuprins câr- ligele			5,—		110,—		550,—			
15	Obloane la coșuri montate în zidărie			12,—		15,—		180,—			
16	Dușumea din scânduri de brad de 3 cm. grosime cuprins grinzișoarele de brad 5/7 cm.			14,—		120,—		1.680,—			
17	Dușumea din scânduri de brad de 3 cm. grosime dată la rânda așezată direct pe grinzi de brad ale planșeului			19,—		90,—		1.710,—			
18	Pardoseală de ciment sclivisit cuprins stratul de mortar de 3 cm. grosime și stratul de 10 cm. de beton			13,50		140,—		1.890,—			
19	Trepte de beton simplu sclivisite în exte- rior cuprins fundația.			8,—		130,—		1.040,—			
20	Treaptă de cărămidă așezată pe muche și cu rosturile din mortar de ciment la pivniță			10,—		60,—		600,—			
21	Tencuială la fațadă cu mortar de var gras și adaos de ciment (100 kgr. la mc. mortar) bine drisăcuită			50,—		60,—		3.000,—			
22	Tencuială la pereții interiori cu mortar de var gras			190,—		30,—		5.700,—			
23	Tencuiele interioare la plafoane cu var și ipsos cuprins șipcile și trestia			40,—		70,—		2.800,—			
24	Tâmplărie la uși și ferestre din lemn de brad cu deschidere obișnuită.		mp.	23,—		550,—		12.650,—			
25	Scară din lemn de brad fără contratrepte cuprins balustrada simplă pe o lungime de 2 m.			16,50		100,—		1.650,—			
26	Spicitul fațadei cu lapte de var și grăsime. Vopsitul în culoare de ulei a tâmplăriei de 3 ori			50,—		7,—		350,—			
27	Geamuri semi-duble la uși și ferestre.		mp.	60,—		40,—		2.400,—			
28	Uși simple la coșuri		buc.	18,—		150,—		2.700,—			
29	Uși simple la coșuri			3,—		30,—		90,—			
	De reportat							81.989,—			

Nr. curent	Arătarea lucrărilor și aprovizionărilor cu indicarea dimensiunilor elementare	Părți asemni	Unitatea de măsură	Cantități		Prețuri unitare		S u m e parțiale		S u m e totale	
				Parțiale	Totale	Lei	B.	L e i	B.	L e i	B.
	Report							81.989,—			
30	Sobe de zidărie bine presată special pentru sobe și tencuite, format circa 0,45×0,60 ×1,80 executate cu fumurile necesare, cu fierăria necesară				2,—	1.800,—		3.600,—			
	II. Instalația electrică										85.590,—
1	Locuri de lampă, montate, îngropate cu sârmă N. G. A. și tub izolant, cuprins comptoare de porțelan totul conform normelor prescrise de U. C. B.		buc.		7	220,—		1.540,—			
2	Executarea unui tablou electric pentru 1 circuit, incl. siguranțe		global					270,—			
	III. Instalație de apă și canal										1.810,—
1	Furnizarea și montarea unui closet tur- cesc, complet montat, inclusiv rezervoa- re, maneta, lanțul și racordul necesar.		buc.		1	1.350,—		1.350,—			
2	Cuvetă de fontă dreptunghiulară inclusiv robinet de serviciu, ventil și sifon de scurgere totul complet, montat și racor- dul		buc.		1	750,—		750,—			
3	Duș, compus din țevă de fier de 14 m/m. diametru, robinet de serviciu și fără de împrăștiere totul complet montat.		global		1	300,—		300,—			
4	Sifon de pardoseală de 10 cm. diam. cu racordul necesar		buc.		1	550,—		550,—			
5	Hasna rotundă de dimensiunile indicate, totul complet montat și racordat		global					3.200,—			
6	Conductă de fier galvanizată, lipitură pa- tent, cuprins fetinguri G. F. brățări etc. a) diam. 1½				5	160,—		800,—			
	" 1				6	135,—		810,—			
7	Tuburi de fontă pentru canalizarea și aeri- sirea, furnizare, montaj, cu toate acce- soriile necesare, îmbinare cu frânghie... cu plumb		ml.		3,—	400,—		1.200,—			
	Ø 150 m/m.		"		5,	150,—		750,—			
	Ø 52 m/m.		"		7	270,—		1.890,—			
	Ø 105 m/m.		"		1	510,—		510,—			
8	Robinet de trecere de 1½ Ø/		buc.		1	620,—		620,—			
9	Robinet de trecere și golire de 2 Ø		"		3,—	105,—		315,—			
10	Ramificație de fontă de 52 mm Ø.				3,—	70,—		210,—			
11	Coturi de fontă de 52 mm. Ø				3,—						
	IV. Imprejmuire										13.255,—
1	Imprejmuire din sârmă galvanizată cu ochiuri de 5 cm. grosimea sârmei de 3 mm., prinsă pe bulumaci de stejar, în- gropați 0,50 m. în pământ. Distanța în- tre bulumaci 1,50 m., secțiunea 0,10× 0,10 ml.				36,80	80,—		2.944,—			

PROECTUL No. 2

pentru

Instalația de lumină electrică, apă și canal, pe stradă și pavajul străzii
socotit costul pentru o locuință

ANTE-MĂSURĂTOARE ȘI DEVIS ESTIMATIV

Rezumându-se

	Lei	B.
A. Instalația de apă și canal	3.300	—
B. Pavaj	2.872	—
C. Instalație de bransare a conductelor de distribuție generală	5.000	—
D. Instalația de iluminare a străzilor	1.000	—
E.		
F. Neprevăzute		
Total . . .	15.000	—

adică lei *cincisprezece mii*

No. curent	Arătarea lucrărilor și aprovizionărilor cu indicarea dimensiunilor elementare	Părți asemeni	Unitatea de măsură	Cantități		Prețuri unitare		S u m e parțiale		S u m e totale	
				Parțiale	Totale	Lei	B.	L e i	B.	L e i	B.
	I. Instalația generală de apă și canal pe străzi										
1	Conductă de fontă montată complet inclu- siv toate accesoriile Ø 105 m/m				500,—	270,—		135.000,—			
2	Ramificație de fontă de 105 Ø		buc.		100,—	15,—		15.000,—			
3	Canalizare pt. scurgere, tuburi de beton complet montate Ø 300 m/m		m.		500,—	320,—		160.000,—			
4	Ramificații accesorii, etc.							20.000,—			
	Total pentru 100 case							330.000,—			
	Revine ptr. o construcție							3.300,—			3.300,—
	II. P a v a j										
	Pavaj de bolovani în pat de nisip		m.p.		13	160,—		2.080,—			
	Bordură de mozaic de 0,25×0,20 cuprins fund		m.l.		4,40	180,—		792,—			2.872,—
	III. Instalație de bransare a conductelor de distribuție generală (electricitate)										
	Cablu de 25 mm ² montat îngropat. Insta- lație completă, bransamente, capete, etc. Revine ptr. o construcție		m.l.		500,—	1.000,—		5.000,—			5.000,—
	IV. Instalația de iluminare a străzilor										
	Lămpi montate pe stâlpi de lemn, instala- ția completă cu cablu de distribuție. Revine ptr. o construcție		m.l.		200,—	500,—		100.000,—			1.000,—

PRIMĂRIA MUNCIPALĂ DĂRĂESTI
COMITETUL DE LUCRU AL PLANULUI DE SISTEMATIZARE
PROIECT PENTRU UN TIP DE LOCUINȚĂ EFINĂ
SCARA 1/50

SOLUȚIA 1
SUAU DE CONSTRUCȚIE: 25,52 mp
SUAU UTILĂ
PARKER 248
EPAF 2482

PLAN PATER

PLANUL ETAJULUI

PLANUL SUBSOLULUI

DIRECTORUL SISTEMATIZĂRII
St. Sandu

Proiect pentru un tip de locuință efină.

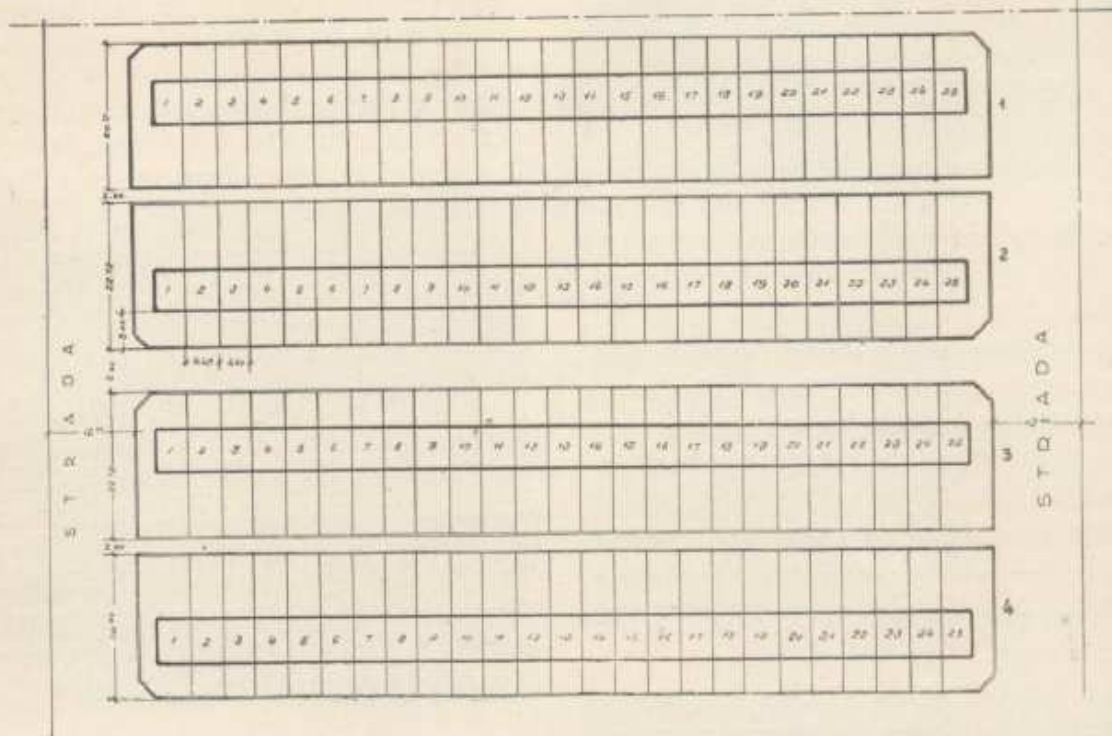
PRIMĂRIA MUNCIPALĂ DĂRĂESTI
COMITETUL DE LUCRU AL PLANULUI DE SISTEMATIZARE
PROIECT PENTRU UN TIP DE LOCUINȚĂ EFINĂ
VEDEREA UNUI GRUP
SCARA 1/500

DIRECTORUL SISTEMATIZĂRII
St. Sandu

Vederea unui grup de locuințe efine.

COMUNA Măgărești BUCUREȘTI
COMITETUL DE LUCRU AL PLANULUI DE SISTEMATIZARE
PROIECT PENTRU UN TIP DE LOCUINȚĂ EFINĂ
PLAN DE SITUAȚIE PENTRU 100 LOCUINȚE

SCALA: 1/1000



Directorul Sistemării *[Signature]*

Plan de situație pentru 100 locuințe eftine.

LOCUIŢE PENTRU POPULAŢIA NEVOIAŞA ŞI PROBLEMA COMASARILOR

de Inginer GH. VIRTOSU

INTRODUCERE

Odată cu introducerea noului plan de sistematizare, decretat la 9 Mai 1935, s'au pus o seamă de probleme de interes social, printre cari, un rol primordial, joacă problema locuinţelor pentru populaţia săracă.

Se zice că locuinţa este oglinda fidelă a omului. Dacă este așa, atunci, desigur că starea populaţiei noastre lasă mult de dorit, căci, nu se poate cere o activitate și o concepție sănătoasă dela oamenii care sunt siliți să doarmă în bordeie.

Toată tendința spre progres și chiar randamentul muncii, devine iluzoriu. În această situație se găsește majoritatea populației noastre, atât la țară cât și la oraș.

Dacă țăranul, debilitat iarna în bordeie, găsește o salvare prin faptul că tot restul timpului locuiește și lucrează în natura liberă, viața orășeanului într-o locuință neigienică, înseamnă suprimarea lui. De aceea, vedem că problema aceasta a fost dezbătută de foarte mulți, căutându-se un remediu. Partidele politice vechi, s'au îngrijit foarte puțin de această problemă și numai cu apariția partidelor democratice s'a putut realiza ceva în fapt.

Pentru timpuri'e noastre n'avem decât să cităm ce au făcut social-democrații austriaci în Viena, Rusia Sovietică prin planurile sale cincinale, sau planurile neo-socialistului francez Marquet, cu privire la amenajarea regiunilor periferice ale Parisului, etc.

Studiul nostru, departe de a fi original, reprezintă o încercare în soluționarea acestei probleme, întocmit fiind ca studiu documentar pe lângă lucrări'e Comitetului de Lucru al Planului de Sistematizare, încă din perioada 1934—1935.

Cu creșterea anormală a populației orașelor, cu înăsprirea condițiilor economice și cu des-

voltarea ideilor democratice aplicate, problema locuințelor celor săraci și foarte săraci, este la ordinea zilei în toate centrele mai însemnate ale țărilor civilizate.

Dacă în trecut, această problemă a existat — ea nu se pune în mod acut — decât la sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX — odată cu marile transformări sociale.

În 1889 s'a întrunit la Paris primul congres pentru locuințe eftine. Al doilea congres a avut loc abia peste 21 ani la Viena, în 1910; dar congresul care pune într'adevăr problema într'un cadru mai larg este acel ținut la Paris în 1928, deci 10 ani după terminarea războiu'ui. Comparând aceste date, putem vedea cu ce încetineală a evoluat ideia că locuința celor nevoiași poate deveni o problemă socială de primă importanță.

Înainte de a studia această problemă e bine să se stabilească în mod cât mai precis noțiunea de sărac și foarte sărac.

În Franța sub denumirea de populație foarte săracă, se subînțelege clasa lucrătorilor puțini bogați, sau a lucrătorilor saraci și nici decum pe cei nevoiași de tot, care n'au o meserie și care sub denumirea de «*Sans Taudis*» sunt declarați în afară de cadrele societăței, taxați ca nedemni de a fi ajutați de către Stat.

Italia consideră că populația foarte săracă, constituie clasa cea mai heterogenă a umanității, puțând fi formată din trei grupe constituite din:

1. Cei nenorociți, cari cu toate eforturile pe care le fac, cad din nou în mizerie;
2. Cei leneși, resemnați de mizeria lor.
3. Cei cari din mizerie își fac o profesie. Interesul statului pentru aceste trei categorii merge în ordine descrescândă.

Spania consideră ca populație foarte săracă, lucrătorul cu o meserie nedelinită și un domiciliu nefixat.

Anglia, Austria, Germania, Statele-Unite, etc. și în general toate statele cari au o viață industrială dezvoltată, consideră ca populație foarte săracă, clasa lucrătorilor. Toate eforturile acestor state, tind către organizarea și înzestrarea vieții lucrătorilor cu tot ce le trebuie, pentru ca munca lor să dea un randament maxim într'un cadru cât se poate de civilizat.

Aceste state n'au dat până în prezent atenție deosebită la celelalte categorii de săraci, considerându-le mai mult sau mai puțin în afară de cadrele sociale și lăsându-le în seama filantropiei particulare.



Fig. 1. — Prepararea lutului pentru lipitul sau bulgăritul casei.

În România — problema locuințelor celor săraci — n'a fost pusă în discuție decât foarte târziu. Bucureștiul și celelalte mari centre urbane din România Mare, trăesc într'o situație de provizorat și mai ales de improvizorat. Societățile pentru construcția de locuințe eftine, se adresează în cel mai bun caz funcționarilor relativ bogați. Unele fabrici și mari întreprinderi au făcut eforturi laudabile pentru îmbunătățirea traiului lucrătorilor lor. Dar din punct de vedere social, problema locuințelor sărace n'a figurat până acum în nici un program de reorganizare a statului românesc.

Noi amintim aici tragedia marilor centre occidentale cari, surprinse la sfârșitul secolului XIX de imensa dezvoltare industrială a lăsat populația săracă să se organizeze la periferii cum a știut și mai ales cum a putut. Aceste orașe s'au găsit și

se găsesc încă, într'o continuă stare de asediu, insulă de lux înconjurată de un cerc amenințător de mizerie și de răzvrătire. Aceste orașe au ne-



Fig. 2. — Casă cu acoperiș iar scheletul umplut cu lut și paie.

voie de o armată polițienească care să menție un echilibru factice amenințat mereu să se rupă. Târziu deci, după război, după zguduitorile sociale provocate de război, statele democratice au binevoit să părăsească teoria, pentru a trece la practică și pentru a se gândi la necesitatea unei organizațiuni filantropice, care să încadreze populațiile nevoiașe în binefacerile civilizației la care lucrăm, fără a fi beneficiarele muncii lor.



Fig. 3. — Locuință cu o încăpere terminată pe trei sferturi.

La București, problema nu este încă tragică din cauza nesimțirii, nepăsării și indolenței populației nevoiașe. Majoritatea populației nevoiașe de origină țărănească, caută să transpuie în hotarele vieții orașenești, obiceiurile vieții sătești.

Înainte de a studia posibilitatea de organizare socială a periferiei noastre, e necesar ca să analizăm starea de fapt.



Fig. 4. — In plină activitate! Locuințe periferice.

Plecând dela principiul că problema locuinței celor foarte săraci se identifică cu problema locuinței familiilor ale căror venituri nu le permite plata unei chirii normale, vedem imediat, ce întinsă și ce grea de rezolvat e această chestiune. Ea are pentru destinele Bucureștiului o însemnătate covârșitoare. Astăzi ea este relativ ușoară de rezolvat.

Categoria socială care formează această clasă a populației foarte sărace e constituită cum am



Fig. 5. — Grup de locuințe terminate. Alături corturile ce le-au servit până acum.

spus, în bună parte din elemente dela țară, cari vin în oraș cu dorința unui câștig mai mare și mai ușor. La această categorie se adaugă și clasa foarte numeroasă a micilor funcționari, a muncitorilor dela diferitele întreprinderi, a pensionarilor, etc.

Majoritatea acestor oameni câștigă în medie între 2000—3000 lei pe lună. D-l Ing. Șt. Mi-hăescu, în conferința sa din 1933 intitulată: «Se construiește prea mult?» ne spune dintr'o anchetă personală făcută în București, următoarele: Un apartament modest cu trei camere și dependințe costă dela 2500—3000 lei pe lună. Pentru micul burghez, adică pentru oamenii cari n'au venituri mai mari de 6—10.000 lei pe lună este literalmente imposibil să plătească această cotă, care proporțional venitului este superioară de ex. celei din Germania. În cartierul Tei, o cameră cu săliță și fără bucatărie, se plătea în 1933, cu 700 lei pe lună. În comuna Șerban Vodă, pe stradă pavată, două camere cu electricitate și nici o altă instalație, 900 lei pe lună. În cartierul Colentina,

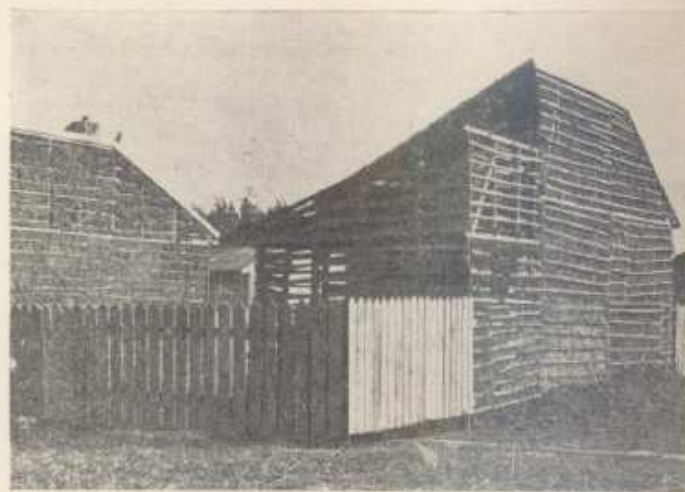


Fig. 6. — Aspect de calcan.

o cameră goală și magazie, 800 lei. La Floreasca, o cameră și o sală, 650 lei pe lună și așa mai departe.

Din cele de mai sus putem concluda că o locuință minimă, absolut insuficientă ca igienă, nu se găsește sub o cincime sau o șesime din salariu, ceea ce este anormal, deoarece costul unei case față de chirie în 1931 e de 24 ori mai scumpă ca în 1913, pe când chiria în medie e de 32 ori mai scumpă.

După studiul d-lui Ing. Săpunaru publicat în 1933 în Buletinul Economic Românesc, în Germania, Anglia, Elveția, chiriile sunt o cincime sau o pătrime din venit, iar în Franța, Belgia, Italia și alte țări, aceste chirii scad dela o șesime până la o optime din venit. Putem deci concluda că situația la noi e mai rea.

În privința numărului de locuințe în raport cu populația, constatările noastre sunt și mai triste. Statistica din 1912 ne arată că în vechiul regat erau 120.000 de apartamente cu 4—6 persoane într'o cameră; 39% din apartamente fiind locuite

mai mult decât normalul. Avem apoi 53.000 de apartamente locuite de câte 6—10 persoane într'o cameră. În București erau 7000 de apartamente cu mai mult de 10 persoane în o cameră.



Fig. 7. — Locuințe așezate în groapă.

După statistica făcută în 1930 și numai din cele publicate relativ la București găsim comparativ:

În 1912: 32.360 clădiri pentru 341.000 locuitori.

În 1930: 51.870, clădiri pentru 560.000 locuitori (fără comunele suburbane).

Înregistrăm deci creșterea clădirilor 66%, iar cea a populației 65%. Deci numai 1% în favoarea clădirilor.

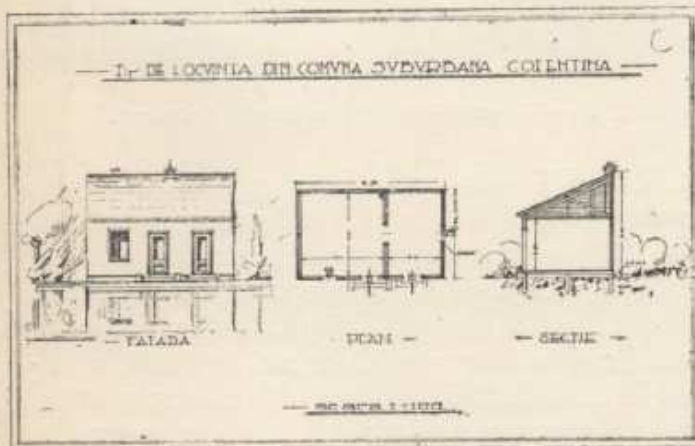


Fig. 8.—Tip de locuință din comuna suburbană Colentina.

Tot statistica din 1912 ne arată că din 1.335.000 de menaje în vechiul regat, 340.000, adică o treime locuiau mai mult de 3,5 persoane într'o încăpere. La orașe avem 116.000 menaje cu mai mult de 3 persoane în o cameră. Astfel:

În 1913 aveam: 64 încăperi pentru 100 de suflete.

În 1930: 71 încăperi pentru 100 suflete, adică

în cca. 20 ani o creștere de 10% a numărului încăperilor.

Suntem deci foarte departe de normal, adică: maximum 2 persoane într'o încăpere.

Iată câteva date în cece privește cifrele: din punct de vedere calitativ situația este încă mult mai tragică.

Am analizat mai sus motivele pentru care populația săracă sau foarte săracă nu-și poate găsi locuința cu minimum de confort și igienă. Trebuie să adăogăm că nici proprietarii nu sunt supravegheați și obligați să dea chiriașilor acel minimum care ar trebui impus de lege. Specula to'erată de lipsa de autoritate a factorilor administrativi și înconjurată de morăvurile politice, permite chiar în centrul capitalei înghesuirea mizeriei în imobile vechi, absolut insalubre și adesea chiar pe



Fig. 9. — Locuințe cu împrejmuirea neterminată (Colentina).

riculoase de locuit din cauza lipsei de rezistență și stării de degradare în care le lasă proprietarul.

La București, mizeria este și mai speculată de cât bogăția. Din aceste motive populația săracă își caută adăpostul la periferie. Acolo asistăm la cece s'ar putea numi rușinea Bucureștiului. Tot ce poate imagina mizeria și tot ce poate inventa omul sărac pentru a lupta în contra mizeriei ia forme în mahalalele noastre.

Fiecare a construit cum s'a priceput și după mijloace materiale găsite la dispoziție. Ceeace e mai rău, e că a construit unde a putut, întotdeauna fără autorizație, tolerat de nepăsarea autorităților. Aceste case sunt fie case țărănești deformate și caracterizate de nevoile orașului, fie casa vagon care ar putea cu drept cuvânt să fie denumită casa tip bucureștean, după d-! ing. T. Rădulescu. Acest tip de case de construcție absolut nepractică și neigienică, este înșiruirea simplistă a unui număr de camere dealungul calcanului unite

printr'un coridor, ele ajung câteodată până la 30 m. lungime având mai întotdeauna numai parter cu o singură cameră la stradă, celelalte privind spre curte. Cu cât mergem spre periferie, numărul camerelor scade, ajungând la un antreu, bucatărie și o cameră. Fac excepție dela această mizerie, comunele suburbane cu o populație băstinașă, care, perpetuează formele armonioase ale locuințelor de țară nealterate de oraș.

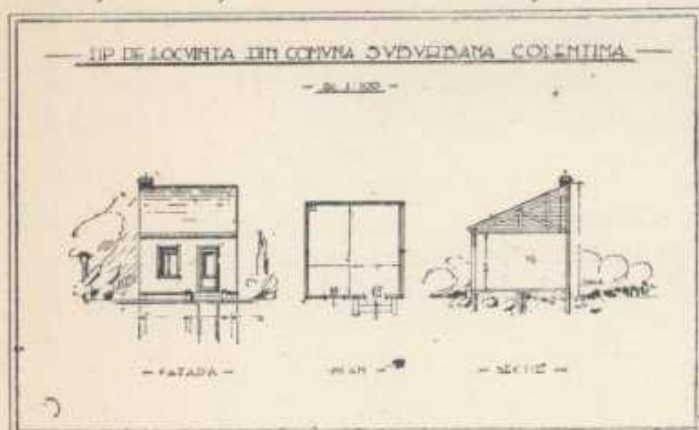


Fig. 10.—Tip de locuință din com. suburbană Colentina.

Ca inconveniente ale acestui tip de locuințe, distingem:

1. Din punct de vedere igienic e inadmisibilă; lipsa de lumină, greutatea de încălzire, aerisirea compromisă prin geamlăcul din fața încăperilor, o fac improprie la locuit.

2. Din punct de vedere social prezintă obligativitatea unei înto'erbare promiscuități.

3. Din punct de vedere al construcției aceste case nu sunt mai eftine, nici mai ușoare de făcut decât cele cu un plan bine chibzuit. Construcția



Fig. 11.—Stradă în comuna Colentina.

lor ar trebui interzisă în mod absolut. De altfel ca regulă generală atât în urbanistică cât și în arhitectura propriu zisă, urâtul sau un lucru urât

și prost nu costă mai eftin decât un lucru frumos și bun.

Dintr'o statistică făcută de Direcția Cadastrului și sistematizării Municipiului București, în 1930, din 1381 locuințe făcute în acel an în comunele suburbane ale Bucureștiului 61% sunt din paiantă și numai 39% din zid, ceea ce ar reveni, la o medie de 2,4 încăperi pentru o locuință din care o încăpere e sălița bucatăriei. În general, atâta timp cât casele își păstrează caracterul țărănesc ele sunt într'o oareșcare măsură igienice fiind totodată călduroase și bine aerisite. Casa țărănească și mai ales casa țărănească a unui plugar mai înstărit este un model de ingeniozitate constructivă care poate servi ca exemplu pentru construcțiile ușoare. Dar ele n'au ce căuta într'un cadru urban.

În 1899 orașele din vechiul regat înglobau 18.8% din populație, iar ia sate 81.2%.

În 1912 procentul populației urbane scade la 18.4% iar populația Bucureștiului numără



Fig. 12.—Locuințe tip vagon. Strada Luterană.

341.321—5% din populația vechiului regat, crescând dela 1899 cu 63.142 locuitori.

În 1930 populația României, crește față de populația anului 1912 prin sporul de populație provenit fie din surplusul nașterilor asupra deceselor, fie prin încorporări de noi teritorii, ajungând la 18.052.896 locuitori, din care procentul celor dela orașe prezintă 21.1% iar populația Bucureștiului reprezintă 3% din totalul pe țara întreagă.

După cum vedem procentul de orașenizare e în creștere destul de lentă, găsindu-se foarte departe de populația Germaniei, unde în 1875 procentul populației rurale era la 60.9% pentru ca să ajungă în 1925 la 35.6%.

La noi din fiecare 5 locuitori unul locuiește la oraș. În Germania din 3 locuitori unul e la țară.

Nu se știe dacă creșterea populației orașului

va merge ori nu într'un ritm mai accelerat. Dar problema la București se pune înainte de toate nu pentru ceva fix dar pentru ceea ce este. Rezolvând o situație de fapt, se vor da și premise viitorului. Să consultăm cifrele.

In București: (Statistica din 1930) găsim:

22.230 clădiri cu un apartament = 36,4% din totalul clădirilor din București.

14.018 clădiri cu 2 apartamente = 24% din totalul clădirilor din București.

8.160 clădiri cu 3 apartamente = 13,9% din totalul clădirilor din București.

4.823 clădiri cu 4 apartamente = 8,2% din totalul clădirilor din București.

6.920 clădiri cu 5—10 apartamente = 11,8% din totalul clădirilor din București.

1.076 clădiri cu peste 10 apartamente = 1,8% din totalul clădirilor din București.

Restul de clădiri sunt fie goale, fie ocupate de localuri publice (1.083 = 1,8%).

Observăm că procentul cel mai mare de locuințe îl ocup cele cu un singur apartament, 36,4% de unde deducem că bucureștului în genere îi convine locuința individuală, proprie.

Procentul pe sectoare se prezintă astfel:

Sectorul I Galben are:

4.826 clădiri cu un apartament 39,7% din totalul clădirilor sectorului

2.940 clădiri cu 2 apartamente = 24% din totalul clădirilor sectorului

1.675 clădiri cu 3 apartamente = 17% din totalul clădirilor sectorului

1.010 clădiri cu 4 apartamente = 8,2% din totalul clădirilor sectorului

1.390 clădiri cu 5—10 apartamente = 11,2% din totalul clădirilor sectorului

211 clădiri cu peste 10 apartamente = 1,7% din totalul clădirilor sectorului

Sectorul II Negru are:

6.342 clădiri cu un apartament = 37,9% din totalul clădirilor sectorului.

3.937 2 apartamente = 23,5% din totalul clădirilor sectorului.

2.310 3 apartamente = 13,8% din totalul clădirilor sectorului.

1.307 4 apartamente = 7,8% din totalul clădirilor sectorului.

2.011 5—10 apartamente = 12% din totalul clădirilor sectorului.

326 peste 10 apartamente = 1,9% din totalul clădirilor sectorului.

Sectorul III Albastru are:

6.583 clădiri cu un apartament = 40,6% din totalul clădirilor sectorului.

3.865 2 apartamente = 23,5% din totalul clădirilor sectorului.

2.177 3 apartamente = 13,4% din totalul clădirilor sectorului.

1.216 4 apartamente = 7,5% din totalul clădirilor sectorului.

1.768 5—10 apartamente = 10,9% din totalul clădirilor sectorului.

298 peste 10 apartamente = 1,8% din totalul clădirilor sectorului.

Sectorul IV Verde are:

4.479 clădiri cu un apartament = 33,9% din totalul clădirilor sectorului.

3.276 2 apartamente = 24% din totalul clădirilor sectorului.

1.998 3 apartamente = 15% din totalul clădirilor sectorului.

280 4 apartamente = 9,6% din totalul clădirilor sectorului.

1.751 5—10 apartamente = 13,2% din totalul clădirilor sectorului.

241 peste 10 apartamente = 1,8% din totalul clădirilor sectorului.

La calculul acestor procente nu s'au socotit numărul clădirilor ce servesc ca localuri publice, goale sau în construcție, cari procentual, reprezintă foarte puțin.

B. Față de totalul clădirilor locuite din București, avem:

In Sectorul I Galben avem:

4.826 clădiri locuite cu un apartament = 8,2% din totalul clădirilor din Buc. 58.310.

2.940 locuite cu 2 apartamente = 5,04% din totalul clădirilor din București.

1.675 locuite 3 apartamente = 2,8% din totalul clădirilor din București.

1.010 locuite cu 4 apartamente = 1,7% din totalul clădirilor din București.

1.390 locuite cu peste 5—10 apartamente = 2,3% din totalul clădirilor din București.

211 locuite cu peste 10 apartamente = 0,3% din totalul clădirilor din București.

145 clădiri goale = 0,2% clădiri goale.

In Sectorul II Negru, avem:

6.342	clădiri locuite cu un apartament = 10,8%	din totalul c'ădirilor din Buc. 58.310.
3.937	.. locuite cu 2 apartamente = 6,7%	din totalul clădirilor din București.
2.310	.. locuite cu 3 apartamente = 3,9%	din totalul clădirilor din București.
1.317	.. locuite cu 4 apartamente = 2,2%	din totalul clădirilor din București.
2.011	.. locuite cu 5—10 apartamente =	3,4% din totalul clădirilor din București.
326	.. locuite cu peste 10 apartamente =	0,5% din totalul clădirilor din București.
		452 clădiri goale = 0,7%.

In Sectorul III Albastru avem:

6583	clădiri locuite cu un apartament = 10,6%	din totalul c'ădirilor din Buc. 58.310.
3865	.. locuite cu 2 apartamente = 6,6%	din totalul clădirilor din București.
2177	.. locuite cu 3 apartamente = 3,7%	din totalul clădirilor din București.
1216	.. locuite cu 4 apartamente = 2%	din totalul clădirilor din București.
768	.. locuite cu 5—10 apartamente = 3%	din totalul clădirilor din București.
298	.. locuite cu peste 10 apartamente =	0,5% din totalul clădirilor din București.
281	.. goale = 0,4%	din totalul clădirilor din București.

In Sectorul IV Verde avem:

4.479	clădiri locuite cu un apartament = 7,6%	din totalul c'ădirilor din Buc. 58.310.
3.276	.. locuite cu 2 apartamente = 5,6%	din totalul clădirilor din București.
1.998	.. locuite cu 3 apartamente = 3,4%	din totalul clădirilor din București.
1.280	.. locuite cu 4 apartamente = 2,1%	din totalul clădirilor din București.
1.751	.. locuite cu 5—10 apartamente = 3%	din totalul clădirilor din București.
241	.. locuite cu peste 10 apartamente =	0,4% din totalul c'ădirilor din București.
205	.. goale = 0,3%.	

Numărul apartamentelor locuite din întregul Municipiul București se ridică la 160.980 din cari 145.288 numai în București, iar restul de 15.692 — în comunele suburbane. — În aceste date se cuprind și apartamentele pentru ateliere, prăvălii, dar servind și pentru iocuit, din care Bucureștiul are 10.246 — iar comunele suburbane 1.076.

Totalul general al apartamentelor din București se ridică la 159.246, așa că numărul celor locuite revine la 91%, dar numai 84% servesc propriu zis numai pentru locuință.

În suburbane, totalul general al apartamentelor e de 16.622 din care numai 14.616 (87,9%) servesc numai pentru locuință, ceea ce e logic, căci viața comercială a suburbanelor, e mai puțin accentuată ca în orașul propriu zis.

În 1913 erau în București 83.943 apartamente, față de 145.288 cât avem în 1930, vedem un spor de 61.245 apartamente, adică o creștere de 72,9%.

Repartizate pe sectoare, avem:

Sect. I Galben:	32.709 apartamente = 20,4%	din cari locuite: 29.823 = 18,7%.
Sect. II Negru:	46.005 apartamente = 28,8%	din cari locuite: 41.299 = 26,5%.
Sect. III Albastru:	42.871 apartamente = 26,9%	din cari locuite: 39.220 = 24,6%.
Sect. IV Verde:	37.661 apartamente = 23,9%	din cari locuite: 34.946 = 21,9%.
Total . .	159.246 apartamente 100%	145.288.

Cel mai mic număr de apartamente locuite îl are Sect. I Galben, fapt ce se explică prin aceea că acest sector este centrul comercial al orașului, unde se găsesc multe prăvălii și instituțiuni publice și private. La fel este și Sect. IV Verde.

În comunele suburbane, avem, 16.622 apartamente din cari locuite sunt 15.692 adică 94,4%.

Dacă comparăm acest rezultat cu 91,2% procentul din oraș al apartamentelor locuite, vedem că el e puțin deosebit de cel de suburbane. În concluzie, orășanul propriu zis trăește tot așa de mediocru ca și orășanul dela mahala.

Numărul clădirilor locuite din București, era în 1930 de 69.085, din care Bucureștiul propriu zis avea 57.227, iar cele 12 comune suburbane 11.858. Comparând această situație cu aceea din 1913 când aveam 32.860 clădiri, constatăm că creșterea în 17 ani a numărului clădirilor e de 24.367 (74,1%).

Aceste cifre ne indică o creștere mai mare a clădirilor (74,1%) față de creșterea apartamentelor (72,9%), adică o creștere mai mare a clădirilor individuale, adică case cu un singur apartament.

Aceasta se explică prin întinderea construcțiilor periferice făcute de populația săracă.

Atingem cea mare plăcă a Bucureștiului. Un oraș nu se poate gospodări în mod rațional decât când terenul este utilizat în mod rațional. Ori, nimic nu este mai neeconomic ca cea continuă în-



Fig. 13. — Vedere generală (com. suburbană Colentina).

tindere a mizeriei din jurul Bucureştiului, acea improvizare a unor cartiere construite mai în totdeauna clandestin şi cari odată construite în condiţiuni execrabile, reclamă ca un drept indiscutabil, aducerea apei, a electricităţii şi a canalelor.

sat mizerabil care şi-a pierdut calităţile rurale fără să fi dobândit măcar unele din însuşirile organizaţiilor urbane.

Creşterea clădirilor ca şi a apartamentelor e după cum am văzut aproape egală. Acest lucru se explică şi prin faptul creşterii numărului locuitorilor cari dela 341.321 în 1913, a crescut la 563.800 în 1930, iar densitatea clădirilor era de 11.59 pe ha.

Dacă considerăm suprafaţa construită, în 1913 de cca. 3400 ha. densitatea clădirilor revine la 9.57 pe ha. În 1930 suprafaţa construită era de 4937.6 ha., iar densitatea clădirilor era de 11.59 ha.

Considerând suprafaţa totală găsim în 1913 pentru Bucureşti o suprafaţă de 5500 ha. faţă de 6865 ha. în 1930. Dacă adăogăm 2287 ha. suprafaţa comunelor suburbane găsim că Municipiul Bucureşti are o suprafaţă totală de 9.062 ha., deci o creştere de suprafaţă numai a oraşului propriu zis de 30.6%, iar dacă adăogăm şi sporul suprafeţei comunelor suburbane, constatăm creşterea de 60% ceea ce este enorm.

În dauna deci a tuturor principiilor de urbanism, Bucureştiul se întinde aproape fără a-şi mări densitatea locuitorilor şi a locuinţelor. Co-



Fig. 14. — Locuinţe tip vagon pentru oameni săraci.

În timp ce în centrul oraşului se simte de câţiva ani o adevărată îmbunătăţire în metodele de locuit provenite dintr'o schimbare de concepţie despre ideia locuinţei, periferia continuă să fie un

muna este deci în continuă imposibilitate de a executa cele mai sumare și urgente lucrări de edilitate pe o suprafață atât de disproporționată.



Fig. 15. — Casă acoperită cu stuf, com. Lupeasca.

În 1913 avem 4 locuitori pentru o locuință. În 1930 avem 3.8 locuitori. Tot în 1930 avem 142.606 menaje (fără suburbane) ceea ce revine în mediu la 3.9 locuitori la un menaj.

În comunele suburbane, tot în 1930 avem 15.437 menaje față de 66.713 locuitori, adică 4.3 locuitori la un menaj, lucru explicabil, prin faptul că oameni mai săraci cari trăesc la periferie au mai mulți copii. În ceea ce privește încăperile de locuit, constatăm că, în București, în 1913, erau 221.100 de camere de locuit. În 1930, găsim în București 442.234 încăperi de locuit, din care



Fig. 16. — Amplasament de locuință la marginea unei bălți și a locului de depozitare a gunoaielor.

18.844 (4.2%) sunt goale, iar 3755 (0.7%) servesc ca ateliere și locuință. Nu s'a înglobat în totalul de mai sus numărul încăperilor ce servesc pentru prăvălii, etc.

La suburbane avem: 38.798 încăperi de locuit

din care 36.741 (94,8%) sunt locuite, 1787 (4,60 la %) ne locuite și 270 (0,6%) servesc pentru atelier și locuințe.

În acest interval 1913—1930, observăm că numărul încăperilor s'a dublat, pe când numărul locuitorilor a crescut numai cu 65% ceea ce ne arată că sub raportul locuinței avem o foarte mică ameliorare.

În 1913, raportul dintre locuitori și încăperi era de 64 încăperi la 100 de suflete, astăzi avem 78 încăperi la 100 de suflete, iar în comunele suburbane avem 58 încăperi la 100 suflete.



Fig. 17. — Casă țărănească la periferia Bucureștilor.

Din apartamentele destinate pentru locuință avem:

În București:

44.230 (30,4%) ocupate de proprietari;

98.249 (67,6%) ocupate de chiriași.

2.805 (2% ocupate de salariați sau alte situații.

145.284 Total.

Dacă ne raportăm la numărul total al apartamentelor din orașul București (159.246) constatăm că se găsesc 5.975 apartamente goale, adică 3,7%.

În suburbane, avem:

10.629 (67,7%) apartamente de locuit ocupate de chiriași.

4.740 (30,2%) apartamente de locuit ocupate de chiriași.

323 (2,1%) apartamente de locuit ocupate de salariați, etc.

15.692.

Numărul apartamentelor goale, raportat la totalul apartamentelor din suburbane (16.622) este de 683 adică 4%. Încă o dovadă că populația săracă tinde spre proprietatea și locuința individuală. Deși avem atât la București cât și la peri-

ferie un procent destul de însemnat de apartamente goale, observăm totuși o sumă de 3.391 dependenți locuite adăpostind 7.911 persoane, ceea ce înseamnă cam 2.3 persoane pentru o dependență. În comunele suburbane avem 420 dependenți de 766 suflete adică 1.8 persoane într-o dependență.

Cităm în Buletinul statistic al României Nr. Ianuarie—Aprilie 1931, următoarele sub semnătura d-lui E. C. Decuseară, «Dacă cercetăm mai deaproape apartamentele rămase neînchiriate găsim că majoritatea o formează micile locuințe (1—2 încăperi care reprezintă 56,9% din totalul apartamente'lor; locuințe modeste (3—4) încăperi reprezintă 24,4%, iar locuințele confortabile dela 5 încăperi în sus, reprezintă 13,7%. Aceasta ne învederează că nu poate fi chestiune de



Fig. 18. — Stradă în insula Ionper din lacul Fundeni.

o criză de locuințe în București, ci de o neadaptare a prețurilor de închiriere la veniturile chiriașilor. Acest fenomen se observă dacă cercetăm situațiunea apartamentelor închiriate».

67.360 sau 65,7% sunt mici locuințe dela 1—2 încăperi.

24.945 sau 24,3% sunt mici locuințe dela 3—4 încăperi.

10.091 sau 10% sunt locuințe confortabile dela 5 încăperi în sus. Așa dar, din cauza veniturilor insuficiente, multe familii numeroase s'au mărginit la locuințe cu 1—2 încăperi, obligând pe proprietar, în lipsa apartamentelor mici, să fragmenteze pe cele mari.

Cifrele publicate mai sus în articolul d-lui Decuseară sunt provizorii, dar nu diferă mult de cele definitive, așa încât concluziile trase de d-sa, rămân întregi.

Să analizăm acum metodele după care populația foarte săracă rezolvă problema locuinței. Orașul a crescut mai ales prin cei veniți în Capitală, atrași de posibilități mai mari de câștig și de mirajul unui trai mai ușor. Acest proces de infiltrație a populației rurale spre orașe, este natural.

Când s'a pus problema locuinței, în mod instinctiv, țărănul a încercat să-și refacă casa cum știa el și cum se obișnuște la dânsul în sat. Dar satele își au organizația lor, împărțirea muncii în-



Fig. 19. — Stradă în comuna Lupeasca.

tr'un sat face posibilă acea arhitectură atât de caracteristică țării noastre, atât de bine adaptată climatei și obiceiurilor pământene. Dar dacă casa țărănească și mai ales aceea a țăranilor mai gospodari, poate fi citată ca un exemplu de ingeniozitate și de frumusețe, casa țăranului venit la oraș nu mai are la dispoziția ei acea manoperă specială dela sate: Atunci se improvizează acea casă

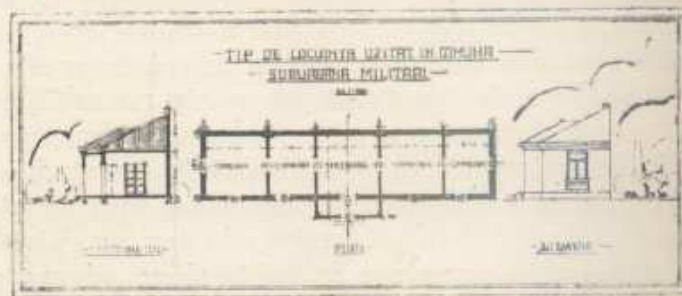


Fig. 20 — Tip de locuință utilizat în comuna suburbană Militari.

hibridă alcătuită din materiale adesea provenite din dărâmături, nehygienice și la urma urmei neeconomică. S'ar părea că la contactul orașului, românul orășenizat peste noapte își pierde toate însușirile gospodărești dela țară, recăzând într-o intolerabilă barbarie. Acest nou venit își așează de preferință locuința acolo unde nu sunt făcute lucrările edilitare ca pavaje, lumină, apă, etc. pentru că acolo terenul este mai efin (40—50 lei m. p.), și pentru că ocupația lui de muncitor fie cu ziua, fie ca'ificat, îi cere să fie mai aproape de fabricile și de atelierile unde muncește.

Lipsa de pricepere, lipsa de simț a tradiției, de conștiință cetățenească și de reală cunoaștere a

valorilor, a făcut pe unii proprietari mari care aveau întinse moșii în jurul Bucureștiului, de exemplu, Colentina a prinților Ghica, să parceleze



Fig. 21. — Piață în comuna Lupesca.

vastele lor terenuri cu cea mai totală lipsă de ludecată. Se mai găsesc străzi frumoase și mari conacuri, pierdute în mijlocul celor mai leproase mahalale. Nici parcurile, nici grădinile n'au fost respectate. Acești proprietari prin graba nechibzuită a îmbogățirii au accelerat procesul de întindere a cartierelor mizerabile din jurul Capitalei. De altfel, nici marile instituții (ministere), etc. n'au acționat mai mult. Pentru funcționari, pentru demobilizați, pentru cutare sau cutare categorie socială, s'au făcut parcelări foarte întinse care au fost speculate mai întotdeauna de cei împroprietăriți. Este de constatat, că mania parcelărilor este întotdeauna un simptom alarmant. Imprejurimile Parisului care erau celebre în trecut, sunt pe cale de a fi distruse de parcelări. Inșă, în occident parcelarea fără lucrări edilitare nu există. La noi prin parcelare se subînțelege adesea o simplă trasare de teren, ceea ce are ca urmare directă, grevarea cu multe milioane de lei a sarcinilor primăriei.

Este clasic sistemul întrebuițat de exemplu în comuna suburbană Colentina unde, loturile date împroprietăriților sunt de 1.200 m. p. cu fața de 12 m. Având această parcelă, împroprietăriții își construiesc clandestin o casuță din pământ sau chiar din zid și și-o asează în mijlocul curții, de regulă cu calcanul pe linia ce desparte lotul în două, fără însă a marca pe teren această împărțire. Vecinul care a cumpărat lotul, vine și își construiește o casuță, câteodată lipită de aceea a vecinului, dar de cele mai multe ori o asează acolo unde are mai mult soare. În alte părți de exemplu în cartierul Sebastian unde au fost terenuri virane mari, cu o fațadă de 20—30 m. și

o adâncime de câteva sute de metri, s'a lăsat o stradă de 3—4 m. lățime, iar deoparte și alta s'a început vânzarea de loturi de câte 5—6—8 m. fațadă pe 10—12 m. adâncime. Pe aceste parcele nevoiașii își construiesc tot clandestin căsuța lor din materialul pe care-l au mai la îndemână: lemne, chirpici, tablă, etc. Exemple: Fund. IV Moș Ajun, Fund. din str. Broscăriei, Insula din lacul Fundeni, etc. Alteori, se parcelează terenuri insalubre ca: foste gropi de nisip, terenuri inundabile, chiar foste depozite de gunoaie, ce cad adesea în afară de vatra satelor, întinzând astfel suprafața construită. Controlul nu se poate face efectiv pentru mai multe considerente. În primul rând, limita orașului fiind mai restrânsă și mai mică până în 1926 populația săracă — mutându-se în afară de hotarul urban, primăria nu mai avea nici o putere asupra lor. Dar chiar astăzi când din punct de vedere al controlului construcțiilor, primăria are o rază de acțiune mai mare, acest fenomen se întâmplă foarte des, se întâmplă mereu și totuși nu este oprit. Dece?

1. Aviditatea speculativă a proprietarilor, e fără îndoială una din cauzele importante.

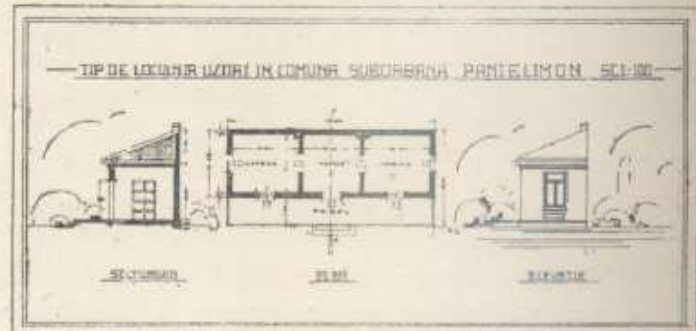


Fig. 22. — Tip de locuință utilizat în comuna suburbană Pantelimon.

2. Lipsa de autoritate rămâne însă aci ca și în alte domenii de organizație a capitalei, un punct nevralgic în deosebi de dureros. În cele mai multe cazuri, cetățeanul nostru în loc de a fi considerat ca un om care trebuie educat și forțat să se supună unor legi, unor regulamente, și unor uzanțe de care tot el o să tragă folosință, cetățeanul nostru este considerat ca un alegător care trebuie menajat. Or, organizarea unui oraș este un act continuu de autoritate.

3. La aceste două puncte se adaugă și formalitățile la care sunt supuși proprietarii care din cauza lucrărilor edilitare încarcă prețul terenului în mod nejustificat.

3. Și în sfârșit, cum am spus mai sus, intervine și aci lipsa de educație cetățenească a țărânului orașenizat peste noapte. Pentru această categorie socială, contează numai preocuparea de

a avea un adăpost, fie chiar un simplu bordei indiferent cum ar fi.

Odată terenul cumpărat, cu mijloacele financiare pe care le au la îndemână, ei încep să-și croiască casa. Capitalul cu care pornesc la lucru variază în general între 15—30.000 și atinge la cei mai înstăriți suma de 100—150.000 lei. Cei nevoiași de tot cari n'au nici măcar aceste sume, își fac case în majoritatea cazurilor din paiantă, chirpici, lemn, vălătuci, nuele cu lut, etc.

Pe locul ales, bat 4 sau 6 pari, pe care bat o armătură ușoară de șipci rare pe amândouă părțile. Între șipci, bagă pământ cu paie, în care pun deseori și piatră sfărâmată. Alteori între pari fac o împletitură de nuele pe care apoi o bulgăresc, sau între pari pun chirpiciul, niște conglomerate de pământ cu paie, de forma aproximativă a unei cărămizi, dar mai mari, uscate și care se supra-pun unele peste altele.



Fig. 23. — Casă în com. Lupeasca.

Când oamenii sunt mai înstăriți și au norocul să se găsească mai la periferie, ei își fac singuri cărămizile, arzându-le mai mult sau mai puțin. Dar, chiar atunci când cumpără cărămidă, de multe ori ei zidesc întrebuițând în loc de mortar de ciment cu var sau de mortar obișnuit, un simplu amestec de apă și pământ, care prin uscare, se întărește și dă o aderență oarecare cărămizilor. O astfel de casă are de obicei un minimum de fundație, ceea ce provoacă după o scurtă vreme crăpături și deplasări adesea iremediabile.

După ce s'a făcut scheletul casei de lemn, se înalță o parte de zid, care este lăsat să se usuce. Câteva zile după ce s'au uscat bine toate zidurile, începe așezarea ferestrelor și ușilor, precum și acoperirea cu carton, șindrilă sau stuf. Câteodată când casa e de piatră, se acoperă și cu tablă. Nu rare sunt cazurile, când din cauza lipsei de bani, câte o casă rămâne neisprăvită un an în-

treg și mai bine până când proprietarul construiește în limita posibilităților sale, făcând la început o singură cameră și o sală bucatărie.



Fig. 24. — Șoseaua Națională în com. Băneasa.

Casa omului sărac se face deci în etape. În primul an cum am văzut, o cameră cu sală privind spre curte, în anul al doilea se mai adaogă o cameră și mai târziu alta și alta. Când casa se lungeste prea mult, apare caridorul care unește camerele între ele, luându-le totodată și lumina și aerul.

Introducerea apei și electricității sunt accesorii târzii care, foarte des nici nu intră în socoteala omului sărac.

Sunt foarte frecvente cazurile când această categorie de proprietari își aduc chiar materialul de la țară.

În ceea ce privește mâna de lucru, asistăm la perpetuarea celor mai arhaice obiceiuri. Foarte rar când proprietarul nostru face apel la un lucrător specialist, zidar sau lemnar. Familia lui împreună cu rudele și cu vecinii, ajutați câteodată de unul sau doi așa ziși specialiști, se strâng, și odată materialul adunat, în ajun de sărbători, se apucă de lucru.

În două trei zile casa este ridicată. Când organele primăriei care nu funcționează în zilele de sărbători, nici în ajunul sărbătorilor, nici a doua zi după sărbători, și foarte rar în celelalte zile, descoperă această casă construită în mod ilicit, e prea târziu. Nimeni nu are inima să dărâme casa și să pedepsească contravenientul. Așa s'au făcut 10 mii de case în jurul Bucureștiului. Cu cât ne depărtăm de centru, autoritatea municipală slăbește și orașul întinzându-se, se ruralizează.

Iată acum și ce ne spune statistica din 1930 relativ la materialul din care sunt construite și acoperite casele:

locuințele eftine, păstrând același sistem, deși condițiile economico-sociale s'au schimbat. Apoi, a fost legea generală de încurajare a construcțiilor, care a pus-o pe picior de egalitate cu celelalte întreprinderi. S'au redus și din avantaje, anulându-se scutirea de impozit de 15% din beneficiu (impozitul comercial). În alte țări, statul intervenea direct, pe când aici, aproape cu nimic.

Avantajele acordate de stat:

Avem inițial două feluri de avantaje, acordate de stat. Unele acordate direct societății (scutirea de impozitul comercial de 15% din venit) dar care a dispărut după război și apoi avantajele acordate cumpărătorilor, care constau din:

- scutirea totală de impozite pe timp de 10 ani
- „ de 75% pe alți 5 ani
- „ de 50% pe ultimii 5 ani.

Apoi, scutirea de taxe de timbru a actelor de notariat. Acest din urmă avantaj a fost însă numai până la 1921, când scutirea a fost generalizată la toate clădirile noi, afară de scutirea de taxe de timbru și înregistrare. (Legea Tranculași).

După calculele făcute între 1911 și 1933, avantajele acordate de stat acestei societăți, au ajuns la 10,5 milioane lei, adică 1,7% din costul locuințelor construite până acum.

Avantajele acordate de comună în acest interval au ajuns la 14 milioane lei, adică 2,3% din costul construcțiilor ridicate în tot acest interval. După cum vedem, totalul de avantaje acordate cu titlu social în acest scop, n'a depășit 4% din valoarea lor — foarte puțin deci, față de avantajele acordate în alte state.

În privința lotizărilor, observăm că ele sunt neeconomice, mai ales în ceea ce privește străzile. Preferința bucuresteanului a jucat un rol mare. El nu vrea locuință cu etaj, și deci, clădirea închisă (calcan la ambele părți), era greu de aplicat. Acolo unde s'au construit case cu etaj, sistemul englez s'ar fi putut aplica și deci, avea economii importante la locuințe. Urmăm însă, o tradiție rurală și, e vrednic de notat în acest sens că, până la 9 Mai 1935 — chiar regulamentele comunale prohibeau lotizările așa zise economice, deși acestea ar putea eforti cu 40—60% lucrările de stradă ce revin la un lot. Apoi, calitatea lucrărilor edilitare lasă de dorit, pavaie și borduri de bolovani, lipsă de plantații, chiar acolo unde avem locuințe familiale și altele.

În ce privește construcția locuinței, am spus că regula era locuința familială, iar excepția erau blocurile colective. La lotizările concepute în acest spirit, cu prea multă economie la teren pen-

tru grădina locuinței, curtea ajunge de 2,6—3,4 ori suprafața construcției, având o mare risipă la fațade.



Fig. 27. — Grup de locuințe, realizate de Soc. Comunală de Locuințe Eftine. Parcelarea Iancului.

Societatea a căutat să ofere populației muncitorești cel puțin 2 camere și o sală solidă și sănătoasă, în locul cocioabelor cari azi abundă. Acest program era greu de realizat fără contribuția statului. După război, un astfel de program era și mai greu de realizat, amatorii de locuințe neputând fi recrutați decât din clasele sociale superioare și cari, implicit, aveau nevoie de mai multe camere, deci de o suprafață construită mai mare. Aci se pot distinge:

Tipul A. parter cu 2 camere și săliță cca. 48 m. p.

Tipul B. parter cu 3 camere și o sală cca. 72 m. p.

Grupurile de 4 locuințe nu sunt recomandabile, căci nu au bună ventilație transversală și nu utilizează judicios curțile. Deci, un sistem nehygienic, învechit, așa cum se construia alfădată în Germania.

Tipul B' e o casă parter cu 4 camere și o sală. Suprafața construită ca. 76 m. p., în grupe de câte 2 locuințe.

Tipul C.: 2 camere la parter și 2 camere la etaj, suprafața cca. 55 m. p. în grupe de câte 2.

Tipul C' are în plus o cameră la parter și o baie la etaj.

Mai încăpător, avem tipul F, parter și etaj cu câte 3 camere hall, la parter și etaj și baie în suprafață totală de cca. 62 m. p.

Pentru R. M. S. azi C. A. M. societatea a construit tipuri colective A. A'. Un bloc având 8 apartamente a 3 camere și câte 2 apartamente la etaj având o scară comună.

1) Cf. S. Sfintescu „Soc. Com. de Loc. Eftine și realizările ei”, „Urbanismul” No. 5—6, 1933, București.

Alt tip este cel din fig. Are apartamente cu 4 încăperi în suprafață de 52 mp., b'ocul putând fi înșirat cât de lung pe grupe de câte 4 apartamente. După război, odată cu creșterea prețurilor, s'au înmulțit și tipurile, încât, azi, nu mai avem ceva unitar.

Lucrările s'au executat dându-se în antrepriză, manopera și materialul fiind furnizate de societate, pentru a evita economii la calitate și cantitate de către antreprenor.

Costul tipului A, revenea înainte de război la 3000 lei sau 62,50 lei m. p. — Tipul B. 4.350 lei și acelaș preț pe m. p. Tipul C. cu etaj, a costat 6360 lei sau 112 lei m. p.



Fig. 28 — Parc Ferdinand. Locuințe eftine.

În 1932, o locuință cu 2 camere, antreu, bucătărie, baie, pivniță, cameră, apă, canal, electricitate, costă 290.000 lei, inclusiv terenul (160 m. p.). Alta cu etaj, 2 dormitoare, baie, sufragerie, bucătărie și cămară costa 320.000 lei.

O construcție cu 6 încăperi, baie, cămară (suprafața clădirii 111,60 m. p. costa 488.000 lei.

Apoi, alta cu parter și etaj, cu 7 încăperi și baie costa tot 480.000 lei, suprafața terenului construit fiind de 68 m. p.

Un calcul comparativ făcut de d-l prof. A. G. Ioachimescu între costul la m. p. de locuință colectivă la Paris și cea din București, ne arată că:

In 1911

<i>La Paris:</i>	<i>La București:</i>
Costul m. p. era 138 le	68,20 lei m. p.
Chiria 8,10 lei/m. p.	7,10 lei m. p.

deși raportul între suprafața terenului și aceea a locuințelor era la Paris 0,53 iar la București 1,93 ceea ce ne arată că nu totdeauna locuința în blocuri e cea mai eftină și al doilea, că locuința românească era într'adevăr mai eftină³⁾.

Ca rezultate sociale ale acestei activități avem ajutorul dat numeroaselor familii de toate condițiile sociale, nivelate materia icește din cauza războiului. Apoi, cartiere întregi de la periferia orașului au fost asanate, înfrumusețate și chiar dotate cu instituții de utilitate publică ca: școli, dispensare, etc.

Concepția din ultima perioadă dinaintea de război, era aceea de a se lua măsuri cari să combată locuințele insalubre și de mizerie, produs al urcării chiriilor, disproporționată față de cea a salariilor, și avea ca scop, combaterea mortalității infantile, — mult prea mare, suprapopularea locuințelor prin subînchiriere, etc.

Și astfel, s'a ajuns să se propună locuințe familiale, acolo unde marile cazărmi de locuințe colective fuseseră prea mult dezvoltate.

Până la finele anului 1931, Societatea comunală de Locuințe Eftine, a realizat 2834 locuințe din cari, 1640 la parter și 1195 la etaj. După o statistică, făcută tot atunci — la 31 Decembrie 1931 — în 2432 apartamente locuite, erau adăpostite 10.374 persoane — adică cca. 4,1 persoane într'un apartament, compus în mediu din 3 încăperi. De aici vedem că dacă în privința populării apartamentelor, societatea a ajuns la oarecare rezultate — în concordanță cu principiile higienice, în ceea ce privește costul, ca și categoriile de cetățeni cari își pot procura astfel de locuințe, activitatea societății nu a dat rezultatele scontate. Locuințele pe care le produce sunt scumpe, și cu o distribuție nu tocmai fericită — ținând seama bineînțeles de nevoile populației sărace³⁾.

Societatea locuințelor eftine, ca tendință actuală, lucrează în direcția perfecționării confortului locuințelor, tendință al căreia rezultat este fatal, scumpirea locuinței. În orice caz, problema construirii de locuințe «eftine» pentru clasele sociale cu mici resurse, n'a fost nici măcar pusă, nici decum rezolvată, nici înainte, nici acum.

O altă instituție care se ocupă cu construirea de locuințe pentru populația săracă e Casa Autonomă a Construcțiilor.

A doua în ordinea importanței realizărilor în materie de locuințe eftine, Casa Autonomă a Construcțiilor, — ia ființă prin legea din 30 Mai 1930 cu scopul definit prin art. 2, de «a înlesni populațiunii cu mijloace mărginite, dobândirea de cămine proprii».

Cu alte cuvinte, statul, prin înființarea acestei instituțiuni, caută să vină mai mult în ajutorul populației sărace. Prin fondurile pe care le are

3) Cf. Ing. T. h. A. Rădulescu „Locuințe eftine“, Buletinul A. G. I. No. 7—8, Iulie—August 1925.

2) Prof. A. G. Ioachimescu apud C. Sfințescu, o. c.

la dispoziție, și vom vedea imediat ce mici sunt, această instituție: a) poate construi și vinde cu bani gata sau pe termen lung și a închiria case și locuinți de tip popular și de tip economic fie individuale, fie colective.

Prin locuințe populare, legea înțelege (art. 3) acele locuințe cari cuprind cel mult 3 încăperi de locuit, bucătărie, cămară de alimente, pivniță, pod magazie și instalațiile sanitare și de luminaț. în măsura mijloacelor pe care le au la dispoziție.

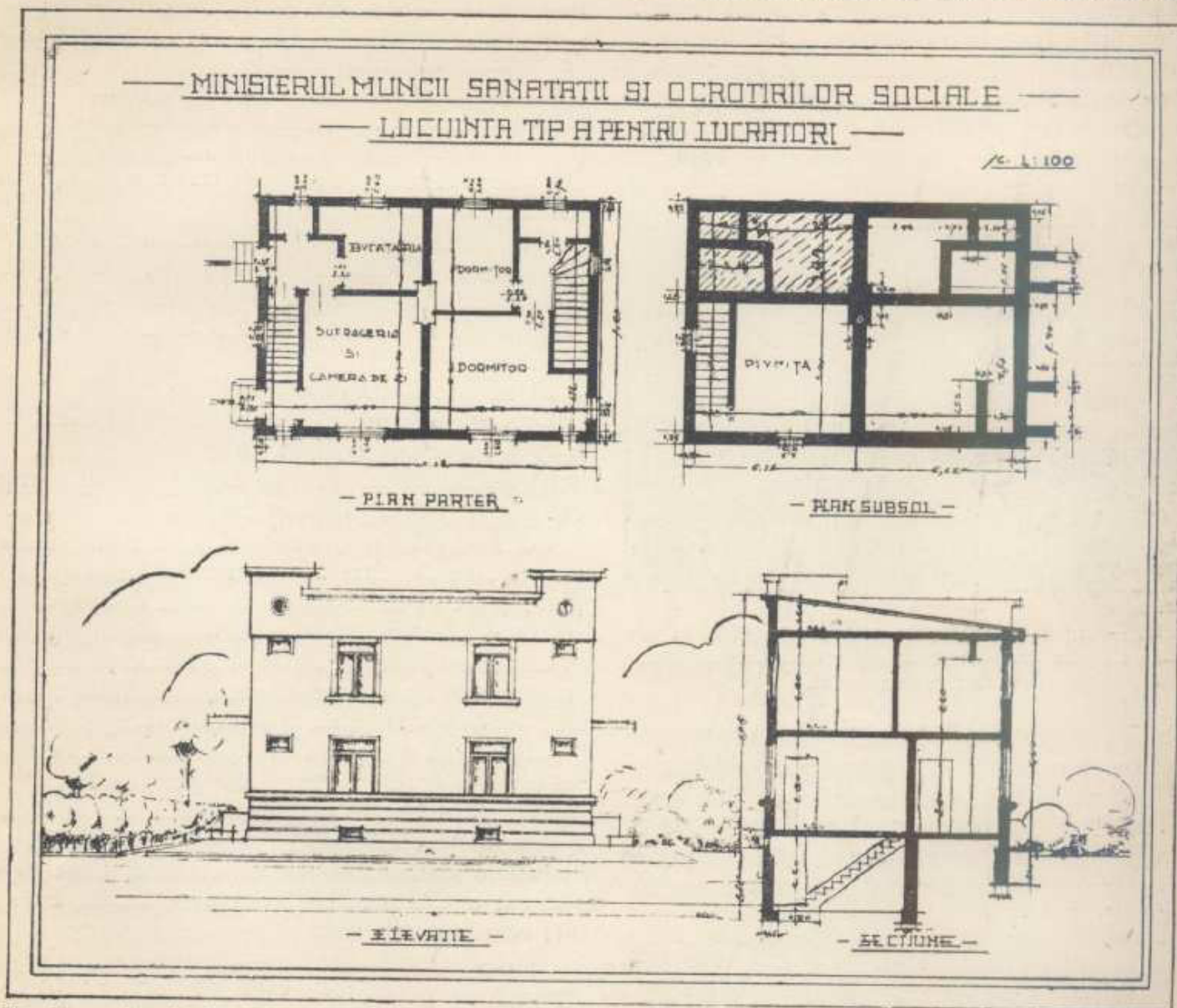


Fig. 29. — Tip de locuință pentru lucrători. Realizat în parcelarea Vatra Luminoasă de către Casa Construcțiilor.

b) Poate acorda împrumuturi pe termen lung pentru construcția de case.

c) Poate cumpăra terenuri pentru a le vinde în întregime sau în parcele celor pe cari îi aparțin.

d) Poate face operațiuni de închiriere cu obligația de a vinde aceste case, după complectarea lor achitare.

e) Poate construi edificii publice în contul statului, județului, comunelor și a instituțiilor de utilitate publică.

Am spus că construcțiile pe care le fac sunt în genere de două feluri — locuinți populare și locuinți economice.

Locuințele de tip economic sunt acele ce cuprind cel mult 5 încăperi de locuit și dependențele arătate. Suprafața lor construită nu va depăși 250 m. p.

Pot beneficia de avantajele acordate de această instituție:

a) Funcționarii publici definitivii, civili, militari sau eclesiastici, de stat, județ, municipiu și comună, precum și acei ai instituțiilor ale căror bugete sunt supuse aprobării parlamentului,

b) Pensionarii;

c) Invalizii, văduvele de război și demobilizații,

d) Muncitorii și meseriașii din stabilimentele statului, județului și comunelor.

e) Funcționarii particulari, muncitorii și meseriașii neprevăzuți până acum;

l) Instituțiile publice;

g) Orice alte persoane, precum și asociațiunile profesionale, lipsite de locuințe proprii.

Măsura în care aceste categorii sociale pot beneficia, e reprezentată prin o cotă de 65% destinată funcționarilor și pensionarilor, iar numai o sumă de 20% din fondurile disponibile, e destinată invalizilor, muncitorilor și meseriașilor. Restul de 15% — e destinată — celorlalte categorii enumerate mai sus.

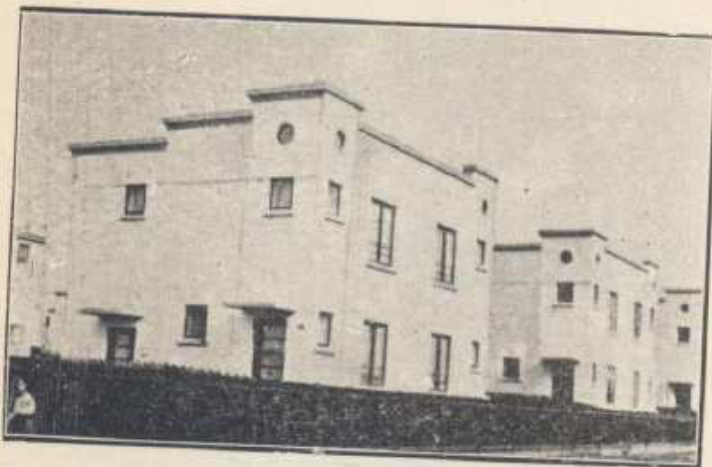


Fig. 30. — Tip de locuință pentru lucrători realizat în parcul „Vatra Luminoasă” de către Casa Construcțiilor. Vedere în perspectivă.

Interesant este art. 13 din lege, care spune că, între persoanele din aceeași categorie de îndreptățiți, se vor prefera acelea cari posedă un apart personal mai mare, în numerar, în materiale de construcțiuni, ori teren, — ceea ce înseamnă că pătura complet săracă e neglijată prin aceste dispozițiuni.

Printre avantajile acordate beneficiarilor, enumerăm:

1) Acordarea de împrumuturi pe timp de 20—30 ani în scop de a construi;

2) Vinderea de terenuri, case sau locuințe pe credit cu termen până la 30 ani. Ratele de amortizare plus dobânda care va avea un procent egal cu acela pe care îl plătește Casa Autonomă a Construcțiilor creditorilor săi, se vor plăti în rate egale, la datele fixate prin contract. Nu se pot acorda împrumuturi sau vinde o casă, fără ca beneficiarul să nu posede ceva ca: teren, sau orice avere imobiliară, care se vor ipoteca, fie salariu — din care se va putea reține până la 50%.

Beneficiarii trebuie să depună la început, când cumpără o casă, suma de 10.000 lei. Împrumuturile acordate, se vor restitui în timp de 20—30 ani. Pentru cele acordate din fondurile împrumu-

tului italian și termenul de achitare se micșorează la 15 ani — deci ratele vor fi mai mari.

Apoi, pentru ca beneficiarii să nu facă risipă sau să întrebuițeze banii pentru alte scopuri, Casa Autonomă a limitat suma împrumutată până la maximum 300.000 lei, iar achitarea nu se va face decât în rate egale, predate pe măsură ce avansează construcția.

Ca să poată beneficia de aceste avantaje, solicitatorul trebuie să fie asigurat. Dintre solicitanți, la categorii egal îndreptățite, se preferă cei mai vechi, cei cari au drepturi civice și cei cari au familie mai numeroasă.

Funcționarii, pensionarii, invalizii și muncitorii, vor plăti jumătate din valoarea ratelor de amortizare plus dobânda — restul urmând să fie susținut de Casa Autonomă a Construcțiilor în cazul când:

- a) au o locuință de tip popular;
- b) n'au venit mai mare de 150.000 lei anual;
- c) locuiesc personal în imobil și
- d) au cel puțin doi copii minori. Pot fi scutiți din aliniatul d, invalizii de război.

Construcțiile noi, renovările, transformările sunt scutite de orice taxe comunale de construcțiuni, și de orice impozite de orice natură către stat, județ, municipiu sau comună, distingând că la casele tip popular, scutirea e făcută pe 20 ani, iar la casele tip economic, scutirea e numai de 15 ani, dela data când au devenit în stare de locuit.

Cei cari au o singură casă populară sau economică vor fi scutiți de impozitul global asupra venitului respectiv pe timp de 10 ani, de când casa a devenit locuibilă.

Pentru realizarea celor de mai sus, Casa Autonomă a Construcțiilor are următoarele avantaje acordate prin lege:

- 1) E scutită de orice impozit către stat, județ, comună (art. 41);
- 2) E scutită de orice taxe la actele și faptele juridice ale ei personale, sau la cele la cari participă (art. 42);
- 3) Toate autoritățile, stat, județ, municipii sau comune, sunt datoare să dea concursul lor Casei Autonome a Construcțiilor, ori de câte ori ea îl va cere (art. 44);
- 4) Statul trece în patrimoniul ei, suma de 100 milioane din bugetul extraordinar din anul 1928;
- 5) Statul mai transmite Casei Autonome a Construcțiilor toate fondurile ce au fost acordate direct de ministere funcționarilor lor cu titlul de împrumut, în vederea construirii sau achiziționării de case și terenuri;
- 6) Statul va acorda subvenții din bugetul general sau din excedentele bugetare. Pentru anul

1930 — subvenția este de 50 milioane lei (art. 46);

7) Statul dă un teren în suprafață de 15 h. în com. Băneasa.

8) Județele, comunele și municipiile vor acorda și ele subvenții, în măsura mijloacelor lor. Aceste subvenții se vor prevedea în bugetele anuale, sau din excedentele respective (art. 47);

9) Casa Autonomă a Construcțiilor va putea accepta legate și donațiuni, fără a mai avea nevoie de vre-o autorizare specială.

Acestea sunt condițiunile generale. Mai avem de adăugat obligațiile pe care le va respecta beneficiarul, cari sunt:

1) Nu va putea schimba destinația de locuință a imobilului;

2) Atât timp cât se va bucura de scutirea impozitelor, nu va putea închiria sau vinde — de cât tot celor cari pot fi îndreptățiți la ajutorul Casei Autonome a Construcțiilor;

3) Va asigura construcția contra incendiului în beneficiul Casei Autonome a Construcțiilor;

4) Va contracta o asigurare asupra vieții, tot în beneficiul Casei Autonome a Construcțiilor;

5) Nu va putea vinde, ipoteca sau gira cu vre-o sarcină, construcția și terenul — fără învoirea Casei Autonome a Construcțiilor.

În sfârșit,

6) Va comunica Casei Autonome a Construcțiilor orice schimbare în gradul și salariul serviciului, a profesiei, a capacității juridice ca și a adresei.

Când încetează condițiile ce-l îndreptățesc la ajutoare, sau când moare înainte de începerea lucrărilor de construcțiune, sprijinul și foloasele ce decurg se consideră retrase din momentul producerii evenimentului.

În 1930, cu un fond de rulment de 20 milioane dat de stat, Casa Autonomă a Construcțiilor a contractat un împrumut dela Soc. Italiană «Impresse Italiane all Estera», de 5 milioane dolari, cu dobânda de 7%, curs de emisie 88%, cu o dobândă reală de 8%, anuitatea de 12%, la care se adaugă o primă de asigurare în contra morții și incendiului, după vârstă, dela 0.80—3.20%.

Din acest fond, s'a realizat un grup de cca. 70 locuințe individuale, în cartierul Cotroceni.

În 1934, dintr'un fond de cca. 10 milioane, puse la dispoziție de Casa Asigurărilor Sociale, pe lângă care înființează din 1932, s'a făcut un prim lot de 11 ciădiri, însumând un total de 22 — apartamente — în parcelarea dela Vatra Luminoasă.

S'au realizat până acum două tipuri de case.

Tipul A. locuințe populare pentru lucrători având o suprafață de 36 m. p. de apartament și tipul B. mai spațios, numit și locuință economică, având o suprafață de 56 m. p.

Să vedem cât costă o locuință de tip popular. Pentru aceasta ne servim de datele ce ne-au fost furnizate pentru parcelarea Vatra Luminoasă.

Suprafața întregului teren este de cca. 150.000 m. p. revenind pentru un lot, ca. 30.000 lei.

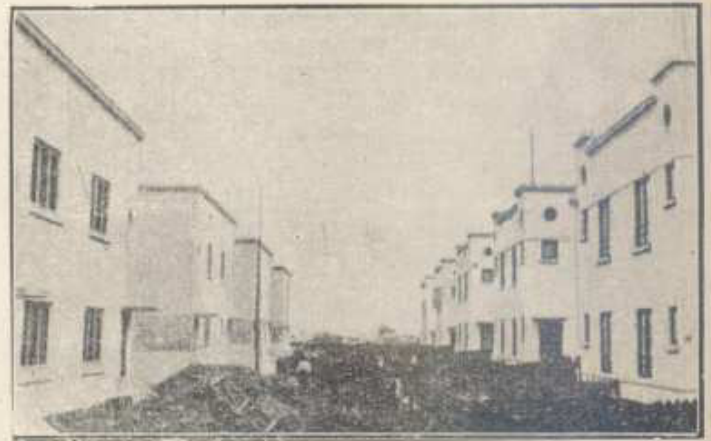


Fig. 31. — Stradă nou creată în parcelarea „Vatra Luminoasă” formată din locuințe pentru lucrători.

Casa construită, costă 180.000 lei (apartament). Pentru lucrările edilitare s'au cheltuit:

360.327 pentru canal.

207.557 pentru apă.

701.476 lumină, etc., din care s'au vărsat numai 300.000 lei.

1.700.000 pentru pavaj.

Total 2.969.360 lei.

Cu alte cuvinte, costul lucrărilor edilitare pe m. p. revine la cca. 200 lei. Pentru un lot de 150 m. p. costul lucrărilor se ridică la 30.000 lei.

Vedem deci, că o locuință populară tip pentru muncitori, costă cca 240.000 lei, adică, comparativ cu costul lucrărilor făcute de Soc. Comunală de Locuințe Eftine, o diferență foarte mică — maximum de 10%.

Dacă punem și anuitatea de cca 14% din costul case'lor, pe care trebuie să o plătească, vedem că nici această instituție nu produce case eftine — locuințe într'adevăr adecvate nivelului material al populației sărace.

Dacă, din punct de vedere al trebuințelor strict necesare familiei unui om sărac, distribuția aleasă este bună, apoi din alte puncte de vedere, realizările acestei instituții nu pot produce efectul dorit, pentru că, prin însăși legea sa de organizare vedem că ea se adresează mai mult funcționari'lor

publici și pensionarilor — de cât muncitorilor, invalizilor, etc. adică populației în adevăr sărace. Dovada, e că din fondurile disponibile, 65% se destină primei categorii și numai 20% celei de a doua categorii. Apoi, ca cineva să poată beneficia — trebuie să aibă un fond de plecare — 10% din valoarea casei plus avere de altă natură — care să poată fi ipotecată.

Vedem, apoi, că se preferă cei cari au aport

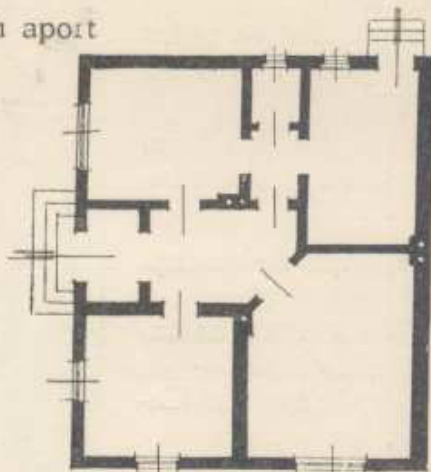
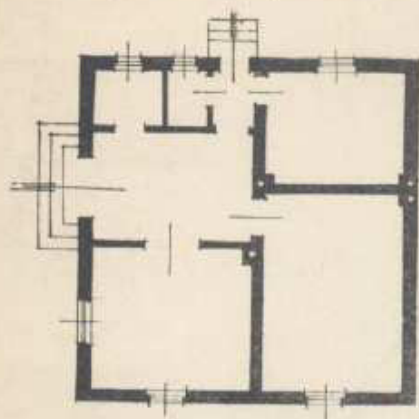


Fig. 32 — Tipuri de locuințe ale Soc. Comunale de Locuințe Eftine.

personal mai mare — conform art. 13 — mai sus citat.

Toate acestea, unite cu costul relativ mare al locuinței, fac ca această instituție să nu poată corespunde scopului pentru care a fost creată și anume: să înlesnească populația cu mijloace mărginite.

Ca ilustrare a afirmațiilor de mai sus — relativ la scumpetea locuințelor construite în România — vom cita din concluziile dintr-un studiu recent al d-lui Ing. St. Mihăescu, locuințele «sânt scumpe la noi — atât în raport cu costul din alte țări, cât, mai ales în raport cu venitul populației. Astfel după revista «Le Génie Civil», — un apartament de lucrător, construit solid, prin oficiile speciale, compus din 3 camere, bucatărie și closet, cu suprafața clădirii de 50 m. p. — costă în 1930 la Paris cca. 200.000 lei, iar la noi acelaș apartament costa cca. 250.000 lei».

«Un apartament burghez, cu 3 camere, bucatărie și closet, cu o suprafață construită de 80 m. p. costa la Paris, în 1930, cca. 250.000».

«Un apartament burghez, cu 3 camere, bucatărie și closet, cu o suprafață construită de 80 m. p. costa la Paris, în 1930, cca. 450.000 lei, la noi costa peste 500.000 lei»¹⁾.

Ca finanțare propriu zisă, adică împrumut pe bani fără ajutor, avem *Creditul Funciar Urban din București*, care avea la 31 Decembrie 1932 o emisie totală de 3.009.878.400 lei în înscrisuri ipotecare. Apoi, avem *Creditul Funciar Urban*

din Iași, care, la aceeași dată, avea înscrisuri pentru 1.006.871.800 lei. După cum vedem, ambele p'asau cca. 400 milioane lei anual valoare nominală sau cca. 200 milioane lei pe an, valoarea reală — ceea ce, față de cca. 12,5 miliarde lei ce se investeau în construcții numai în orașele municipii, reprezintă o sumă prea mică, doar 15,2%.

Alte instituții de finanțare mai sunt: Soc. de Asigurare, Creditul Ipotecar Tranzitor, Soc. Construcția Modernă, Soc. Clădirea Românească — însă acestea, fac operațiuni mici, termen de plată 1—5 ani, dobânda mare de 10—20%. La 1 Ianuarie 1933 existau 99.000 ipoteci urbane pentru o datorie de 33 miliarde lei. Ajutorul acordat de stat, consista în genere prin reducerea impozitelor pe 10—20 ani (Legea Trancu-Iași). Printre altele instituții care au în programul lor realizări în materie de locuințe eftine, putem cita și Casa Muncii C. F. R., care a construit locuințe în gări, pe care le închiriază funcționarilor căilor ferate.

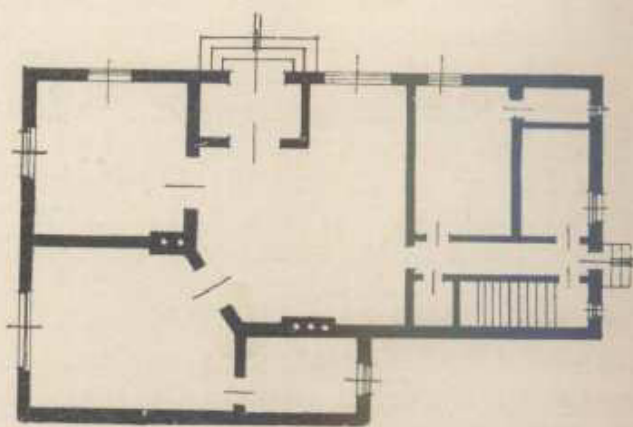


Fig. 33. — Alt tip de locuință al Soc. Comunale de Locuințe Eftine (No. 3).

A realizat până în 1933 — 4200 locuințe individuale și 400 locuințe colective, în valoare totală de 810 milioane lei.

Soc. Petroșani, a construit și ea 2.800 locuin-

1) Ing. St. Mihăescu, Problema locuinței în Buletinul A. G. I. R. XVIII (1936) No. 9.

te în valoare de 800 milioane lei, în com. Petroşani, Lupeni şi Aninoasa.

Mai avem C. A. M., care şi-a construit pentru funcţionarii săi locuinţe individuale şi colective în oraşele unde are manufacturi: Bucureşti, Timişoara, etc.

Societăţile cooperative la fel, au realizat şi ele foarte puţin, din cauză că tot capitalul lor e de abia 2 milioane lei.

MĂSURI CONSTRUCTIVE ÎN STRAINĂTATE.

Anglia a construit foarte mult în baza legii din 1890 (Housing of the Working class Act).

În 1901 s'a construit de către municipiu colonia Blackley în suprafaţă de 98 ha.

Iniţiativa privată realizează şi ea, în 1903, satul Letchworth.

După război — din 1919 până la 1934 — Anglia a construit 2.230.000 locuinţe din cari, 1.180.000 cu ajutorul statului — estimate la 671 milioane lire — aportul efectiv al statului fiind de 137 milioane, iar al autorităţilor locale 419 milioane lire sterline.

Această operă, continuă cu un program minimal anual de 100.000 locuinţe — ajungând în 1934 la 170.000 locuinţe.

Aceasta a fost posibil, din cauza stimulării pe care o dădea statul prin legea «Housing and Town Planning Act), care a permis înfiinţarea de întreprinderi de construcţie. Astfel, până la 1912 existau nu mai puţin de 33 întreprinderi.

Mijloacele propuse ca şi origina fondurilor necesare ar fi, după Miles & Mitchell şi J. P. Deputy Chairman, următoarele:

1) Să se recunoască că nu poate fi nici o diferenţă pentru chiria ce se plăteşte de cineva, indiferent din ce fonduri a fost făcută casa.

2) Spaţiul ocupat de casă, trebuie să fie determinat mai mult de nevoile celui ce o ocupă decât de capacitatea sa de plată a chiriei, care să asigure un randament economic.

3) Când se constată că chiriaşul, muncitor sau un cetăţean foarte sărac, nu-şi poate plăti chiria casei de care are nevoie, din cauze independente de voinţa sa, atunci el va primi un ajutor financiar dela stat. Acest ajutor va putea consta, fie dintr'o alocaţie familială analoagă cu reducerea consimţită pentru baza impozitului pe venit, fie din avantaje adiţionale, în virtutea legii de asigurări naţionale asupra sănătăţii, în caz de boală.

Ajutorul mai poate consta din avantaje adiţionale, în virtutea legii pentru şomaj, în caz de şomaj prelungit, sau de orice procedeu, putând fi finanţat din fondurile asigurate prin vârsă-

mintele săptămânale, constituite din primele de asigurare pe care le plătesc împreună, asiguratul, patronul şi statul.

În concluzie, s'a văzut aici că în afară de operele filantropice şi societăţile de construcţiuni, e nevoie de intervenţia şi sprijinul statului.

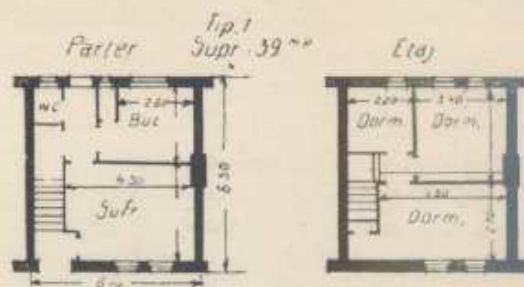


Fig. 34. — Planuri de locuinţe eftine, adaptate pentru Bucureşti, după tipurile obişnuite în Anglia. Tipul I, parte şi etaj, suprafaţă 39 mp.

Trecând la *Austria*, găsim că există încă dela 1902 — la Triest, o întreprindere municipală pentru construcţia de locuinţe eftine.

La început, comunele, resimţind criza de locuinţe, au început să construiască locuinţe pentru populaţia foarte săracă, compuse dintr'o cameră şi o bucătărie locuibilă. Acestea, puteau să fie mai târziu unite două câte două.

Când criza de locuinţe a scăzut din intensitate, comunele au pus în programul lor construirea de locuinţe mai confortabile, cu 2 camere şi bucătărie şi apoi cu 3 camere şi bucătărie.

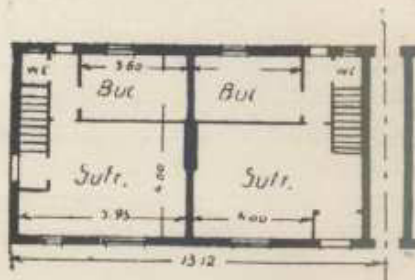


Fig. 35. — Planuri de locuinţe eftine, adaptate pentru Bucureşti, după tipurile obişnuite în Anglia. Tipul 3, suprafaţă 45,5 mp. parter.

Toate eforturile tind la construcţia locuinţelor mici, ce vor fi închiriate cu sume echivalente celor plătite înainte de război pentru locuinţe analoge, ceea ce municipalitatea Vienei a şi făcut, construind în ultimii ani, 39.542 locuinţe, dela 1910—1930 şi prevăzând a fi gata până la 1935 încă 30.000 locuinţe.

Construcţiile realizate cuprind câteva sute de apartamente, cele cari aveau dela 300 locuinţe în sus aveau şi spălătorie de aburi sistematizată, în așa fel, încât, o gospodină să n'aibă nevoie de mai mult de 3—4 ore spre a avea lărgă spălată şi călcată. Pentru familiile foarte sărace, la care

amândoi părinți sânt obligați a munci în afară, s'au făcut tot felul de îmbunătățiri și lucrări de agrement ca: terenuri de joc pentru copii, săli de lectură cu cărți pentru copii, săli de adunare, biblioteci publice, maternități, clinici, etc.

Prin aceste construcții, criza de locuințe s'a ameliorat foarte mult, încât actualmente municipalitatea Vienei se poate gândi la ameliorarea construcțiilor insalubre. Grație acestor măsuri, azi nu se mai pune această problemă a construcțiilor pentru populația săracă.

În *Belgia*, problema ameliorării construcțiilor populare s'a pus de aproape jumătate de veac. În tot acest interval s'au realizat următoarele:

1) Activitatea unei case de economii precum și a 253 societăți intermediare, cari au avansat un total de cca. 512 milioane franci, care au permis construcția sau cumpărarea a 125.000 case (conform legii din 9 August 1889).

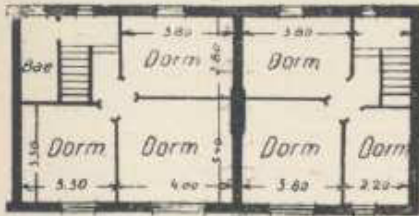


Fig. 36. — Planuri de locuințe eftine, adaptate pentru București, după tipurile obișnuite în Anglia.
Idem — etaj.

2) Activitatea Soc. Naționale a locuințelor eftine, cu capital inițial dat de stat și acum cu cel din împrumuturi publice — pe care-l dau societățile intermediare, cari construiesc, închiriază sau vând locuințe construite pentru oamenii săraci. Statul a dat 661.391.000 franci cu 2% și 3%. Acest capital a permis construirea de către 253 societăți intermediare, a unui număr de 33.578 locuințe.

Aceste locuințe la început se închiriau. Astăzi, însă, ele se pot vinde, în scopul creerii de noi resurse materiale.

3) Guvernul aprobă, începând din 1922, prime de încurajare pentru cei ce construiesc sau cumpără o locuință modestă.

Astfel s'au dat, până la 1930 — 16.285 prime, însumând un total de 40 milioane franci, servind pentru încurajarea construcțiilor, și 5.751 prime — 30.611.000 fr. — servind pentru încurajarea vânzării de locuințe populare.

Și aci s'a întâmplat fenomenul dela noi, în sensul că numai o mică elită a profitat de această măsură generoasă.

Pentru cei săraci, problema locuinței eftine există încă sub forma existenței cocioabelor. Împotriva acestora, statul luptă prin prime de încu-

rajare, deschideri de credite societăților de construcții, etc., întințându-se chiar o «Ligă Națională împotriva cocioabelor».

Fransa, a căutat și ea să rezolve problema locuințelor pentru populația foarte săracă, caci 18 la sută din populația Franței are ca locuință o singură cameră. Aici se încearcă, nu numai să se pună la dispoziția lucrătorului o locuință salubă și confortabilă, dar, chiar statul îl ajută să-și aibă proprietatea sa particulară și dacă se poate, chiar cu grădină.

Grație legii *Ribot* (1912) s'au cheltuit 1.200 milioane pentru cumpărarea de proprietăți pentru lucrători.

Societățile de construcție, fondate prin legea *Siegfried* (1894) primesc dela stat capitaluri cu dobândă redusă 2—3%. În plus, ele mai beneficiază de reducerea impozitelor pe 12 ani, scutirea de impozit financiar și acela «des portes et fenêtres». Până acum s'au dat acestor societăți 1200—1300 milioane franci, ceea ce echivalează cu 32—40.000 franci locuința». O casă construită cuprinde 3 camere și bucătărie de minimum 9 m. p., debaras, coridor și W. C.

Dividentul acestor societăți nu putea fi înainte de război mai mare de 4%. Azi, dividentul legal e de maximum 6% deși ele nu dau de obicei decât 2—2,5% — de oarece din cei 1310 fr. chirie pe an, 450 fr. sânt absorbiți de sarcini — adică 33% — iar restul de 860 fr. dau 2,25% din capital — adică foarte puțin.

În 1912—1923 s'a creiat un oficiu public al locuințelor eftine, primind o dotație dela municipiu și având drept la avansuri ca și celelalte societăți.

După război — aceste societăți primesc subvenții gratuite până la 1/3-a parte din prețul de cost al casei, și avansuri cu 3%, rambursabile în 40 ani. Dacă dau deficit, atunci se recurge la garanția orașului sau județului.

Alt organism, cu acelaș scop, îl constituiesc fundațiunile particulare, ca *Fundația Rothschild*, care a dat 18 milioane fr. pentru locuințe, *Lehaudy* care a dat 22 milioane fr. pentru locuințe.

Mai este apoi, acțiunea industriilor și a societăților industriale, cari au dat până acum 4—5 miliarde franci.

Astfel: minele «*Pas de Calais*» au construit 73 mii locuințe.

Companiile de drum de fer au construit 57000 locuințe.

Legea *Loucheur* (1928) care reglementează astăzi în Franța problema locuințelor eftine, a prevăzut 11½ miliarde franci — pentru construirea a 200.000 locuințe eftine și 60.000 modeste — cari până astăzi s'au și construit.

pentru părinți și două pentru copii (unul pentru băeți și altul pentru fete); apoi o cameră de zi, bucătărie separată și dependințe. Se va căuta procurarea mobilei strict necesare și foarte simplă.

Din punct de vedere social va trebui ca locatarii unor astfel de locuințe să fie continuu supravegheați, disciplina în case și cartier, căci, libertatea trebuie înțeleasă cu toate restrângerile cerute de viața în comun. Apoi, ei trebuie să fie ajutați să găsească de lucru, să aibă prăvălii în apropiere cu cele necesare în materie de alimentație, să aibă asistența medicală, maternități și institute de creșterea și educația copiilor. Trebuie ca printr'o educație continuă și o propagandă bine făcută, copii să fie determinați a urma școli profesionale, care să le poată asigura și ușura existența în viitor.

Înfăptuirea acestor locuințe depinde de rezerva de terenuri ca și a mijloacelor de comunicație pe care le are orașul cu periferia. În această privință, remarcăm că în București, aceste căi de comunicație încep să se îmbunătățească simțitor. Aproape nu mai există periferie sau colț al orașului care să nu fie legat cu centrul printr'o linie de autobuz sau tramvai. Greutatea cea mai mare, stă însă, în costul terenului. Deși suprafața clădită a orașului este mică și densitatea construcțiilor nu pare mare, totuși depe acum se simte o tendință de speculă din partea proprietarilor de teren, mai ales, dacă au și lucrările edilitare făcute.

În al doilea rând, altă greutate o constituie faptul, că nu avem terenuri mari, ci îmbucătățite și acoperite cu case insalubre.

La alegerea terenului, se va ține seamă, că el să nu constituie un impediment la executarea și în special, prin natura și forma sa, să nu ridice nivelul cheltuelilor edilitare.

În privința formei și mărimii parcelei, se va căuta ca partea de teren neocupată de construcție să servească pentru grădina de legume și plantafie, așa fel, ca o parte cât de mică din existența locatarului, să fie scoasă de aici.

Aceste cartiere de locuințe pentru populația săracă, se vor face înspre periferia orașului.

Aceasta nu-i un motiv însă, ca să primim pe toți în același gen de locuințe. Printre populația săracă, am spus că sunt și elemente sociale. Ori dacă acestea se vor amesteca printre oamenii cumsecade, aceste locuințe, vor căpăta curând un aspect asocial și deci vor fi evitate.

O grijă cât mai mare este necesară la alegerea categoriilor sociale ce vor beneficia de ajutorul, dat sub forma aceasta.

Pentru a evita construirea de așezăminte aso-

ciale, se pot construi mai multe categorii de locuințe și anume:

- 1) Locuințe cu o singură încăpere locuită.
- 2) Locuințe cu două încăperi locuite.
- 3) Locuințe cu trei încăperi locuite.
- 4) Locuințe cu patru încăperi locuite.

Toate acestea vor avea și dependințele necesare și adecuate omului sărac după ocupația sa.

Pentru elementele asociale, sau pentru acelea cari n'au o pregătire suficientă, din punct de vedere menajer sau al păstrării locuinței, se pot construi și locuințe colective.

Această casă colectivă este tipul de educație și la noi e absolută nevoie de educație.

Acestea vor avea de scop ca elementele cari sânt scoase din locuințele insalubre, să stea o parte din timp aici, unde vor fi educate, și numai după aceea, li se va da posibilitatea să locuiască locuințe individuale familiale.

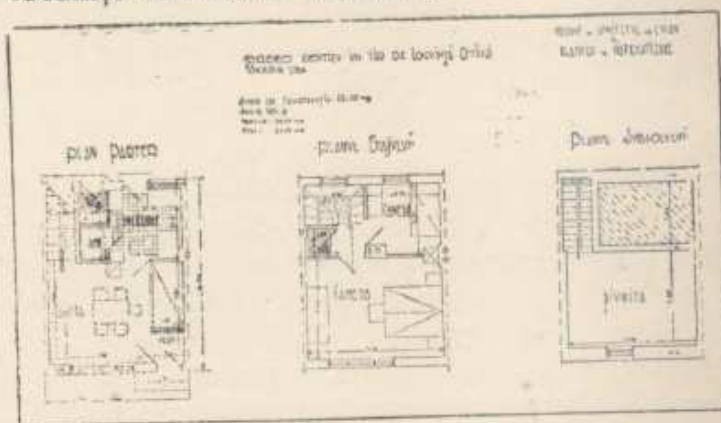


Fig 38. — Tip de locuință pentru populație săracă.

Tot aceste case colective pot adăposti funcționarii unei instituții — cum ar fi o bancă, un minister, primărie, etc. (vezi în acest sens realizările Băncii Naționale a României, C. A. M., Banca Românească, Ministerul de Interne, etc.

La inaugurarea unui cartier de locuințe noi, Regele Angliei a spus următoarele: (cităm după d-l Ing. Ștef. Mihăescu în articolul său din Urbanismul — Iunie 1933).

«Nu este o exagerare a spune că rezolvarea problemei locuințelor este condiția oricărui progres social. Pentru ca țara să devină ceeace dorim, trebuie să inaugurăm o mare ofensivă împotriva bolilor și a crimei. Prima țintă spre care trebuie să tindă eforturile noastre, este distrugerea caselor insalubre și suprapopulate».

Nu poate fi concepută o campanie eficace contra crimei și a boalei care rezultă dintr'o locuință insalubră. Ori singurul mijloc ca să putem lupta în această direcție, este construcția în masă de locuințe, cari vor adăposti pe cei scoși din locuințele insalubre. Cu scoaterea lor, vor rămâne multe cartiere libere cari vor putea fi asanate și date

apoi, cu forme restrictive, spre folosință, putându-se atunci exercita mai ușor controlul sanitar și de poliție a locuinței.

Vom prefera pe cât posibil locuința individuală proprie pentru că:

1. constituie un stimulent la îmbunătățirea și conservarea proprietății precum și un stimulent la muncă.

2. Intreținerea locuințelor individuale fiind relativ mică, beneficiarul poate contribui personal.

și 3. Pentru că stimulează spiritul de economie și mărește eforturile pe cari le face să-și aibă locuința proprie.

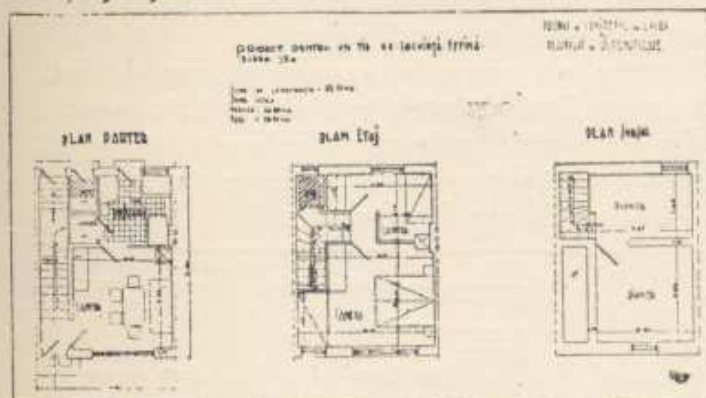


Fig. 39. — Tip de locuință pentru populație săracă.

Prin noile construcții ca și prin asanarea cartierelor insalubre, se va ajunge la rezultate din cele mai fericite și anume:

1) Ascensiunea materială a omului sărac, a lucrătorului, cărui chirie nu-i va mai lua o cotă prea mare din salariu sau venit.

2) Ridicarea nivelului său moral. El va simți că nu mai este jupuit, speculat sau tratat ca un animal de muncă și speculă.

și 3) va fi mai mulțumit, se va putea bucura mai mult de binefacerile naturii, deci va munci cu mai multă voe bună la propășirea acestei țări.

În această privință și la noi s'au propus diferite sisteme pentru ajutorarea celor săraci. Astfel d-l Dr. I. Costinescu actualul ministru, a propus în 1923 pe când era primar, 4 măsuri și anume:

- 1) Interdicția de locație a locuințelor insalubre.
- 2) Evacuarea lor.
- 3) Exproprierea insulelor de infecții și
- 4) Ajutorarea construcțiilor noi.

Ori, până azi noi n'avem prea multe locuințe în raport cu numărul populației, iar din acelea cari sânt, o mare parte nu sânt la înălțimea cerințelor urbanistice și igienice.

În adevăr — să luăm din nou Bucureștii — și să vedem câte apartamente ne lipsesc.

Dacă considerăm sporul de populație — la circa 13000 suflete pe an — iar pentru un aparta-

ment socotim o cifră de 5 persoane — rezultă că avem nevoie anume de circa 2600 apartamente anual.

Dacă considerăm apoi, apartamentele supra-populate — ca și cele neigienice, cari ar trebui dărâmare — a căror realizare s'ar efectua în 10 ani — rezultă că am avea nevoie anual de un total general de circa 6—7000 apartamente a 50—70 m. p. numai în București¹⁾. Până în prezent nu s'a construit anual, decât în proporție de 60%, — din cecece era necesar, — și asta numai pentru populația relativ înstărită.

Va trebui deci, să se întocmească planuri de ameliorare, refacere și izolare a cartierelor insalubre existente astăzi. Se vor închide și distruge locuințele cari nu corespund cerințelor unei locuinți sănătoase. Ocupanții — vor fi adăpostiți în noile locuințe, pe care le vom face în acest scop. Se vor prevedea apoi și așa zisele «locuințe de așteptare — unde cei scoți din cocioabe — vor căpăta educația menajeră ce le lipsește — prevăzând posibilitatea de a ocupa locuințe familiale, cari vor fi ca mărime, în proporție directă cu nevoile lor.

Locuințele pe care le vom crea — vor fi făcute în așa fel, ca să corespundă scopului, iar numărul lor, să satisfacă necesitățile actuale.

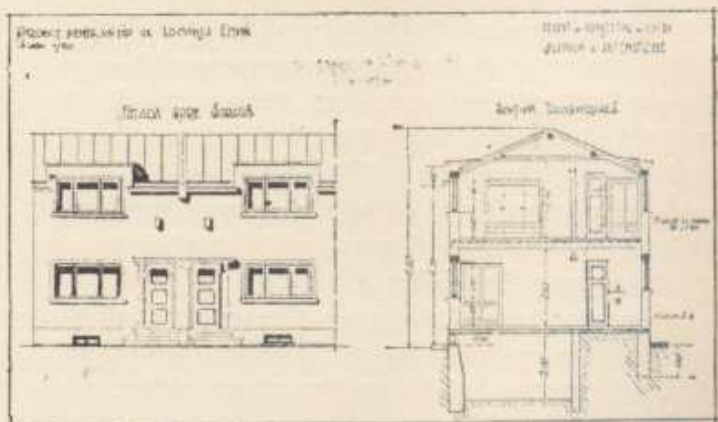


Fig. 40. — Tip de locuință pentru populația săracă. Vedere din față și secțiune.

În această direcție — (vezi figurile de mai sus) dăm propunerile Comitetului de Lucru al Planului de Sistemizare — cu privire la construirea unei locuințe de tip popular — având o suprafață — de construcție de 25,52 m. p.

Această locuință, cuprinde strictul necesar unei familii, căutând să elimine, tot cecece ar fi inutil, luxos și deci, ar ridica costul de construcție.

Parcela — are o fațadă de 4,40 m., iar adâncimea de cca. 20 m. Suprafața construită, nu ocupă decât cca. 1/4. Restul este lăsat pentru gră-

1) Ing. St. Mihăescu, „Problema Locuinței”, Buletinul A. G. I. R. anul XVIII, No. 9.

dină. Intre două rânduri de blocuri — s'a lăsat un drum de 2 m. lărgime — necesar nevoilor gospodărești.

Acest tip de locuință și lotizare prezintă importante avantaje față de realizările de până acum. Economia la suprafața parcelei la fațadă ca și la străzi îl vom face preferat tipurilor de locuințe și lotizări realizate la noi.

Costul unei asemenea locuinți este:

a) Construcția imobilului	lei 82.037
b) Instalația electrică	» 1.810
c) Instalația de apă și canal	» 13.255
d) Imprejmuire	» 2.944
e) Neprevăzute	» 4.954

Total Lei 105.000

La această sumă se adaugă — partea aferentă unei locuinți din costul lucrărilor edilitare și anume:

a) Instalația generală de apă și canal pe străzi	lei 3.300
b) Pavaj	» 2.872
c) Instalație de branșare a conductelor de distribuție generală (electricitate)	» 5.000
d) Luminat electric pe străzi	» 1.000
e) Neprevăzute	» 1.828

Total: Lei 14.000

Deci — costul unei asemenea tip de locuință — este de lei 119.000 lei — adică mai puțin decât oricare din tipurile propuse sau realizate până în prezent¹⁾.

Acest capital — plătit o anuitate de lei 7277 lei anual — se poate amortiza în 20 ani cu dobândă de 2%.

Deci — cu o contribuție lunară de cca 600 lei, mai mică deci, de cât aceea pe care o plătește actualmente drept chirie, omul nevoiaș, care va putea — locuind într-o locuință igienică să devină proprietar, înlăturând toate inconvenientele felului de viață pe care am văzut că-l duce în casele insalubre unde, lipsurile materiale îl silesc să locuiască.

FINANȚAREA

Finanțarea acestui gen de locuințe este cel mai important punct și trebuie să-i dăm atenția cuvenită, dacă vrem să avem un rezultat eficace. Inițiative și propuneri bune nu ne-au lipsit nici când, — dar când s'a pornit la lucru, s'a văzut că nu se poate face nimic, deoarece a lipsit capitalul.

1) Prețurile materialelor și manoperei sunt cele existente în 1934. Intre timp, prețurile crescând cu circa 30%, rezultă că o locuință de acest gen va costa astăzi cca. 155.000 lei.

Am văzut ce s'a realizat la noi cu ajutorul statului — adică mai nimic.

De aceea, dacă am pune problema finanțării numai pe seama statului înseamnă a greși fundamental. Noi trebuie să ținem seama, că dacă statul este interesat de soarta cetățenilor săi, apoi nu mai puțin interesant, este și cetățeanul, ca să-și aibe căminul său propriu. Toată opera pe care o cercetăm aici, trebuie să apară nu ca ceva silit ci ca un mare act de filantropie.

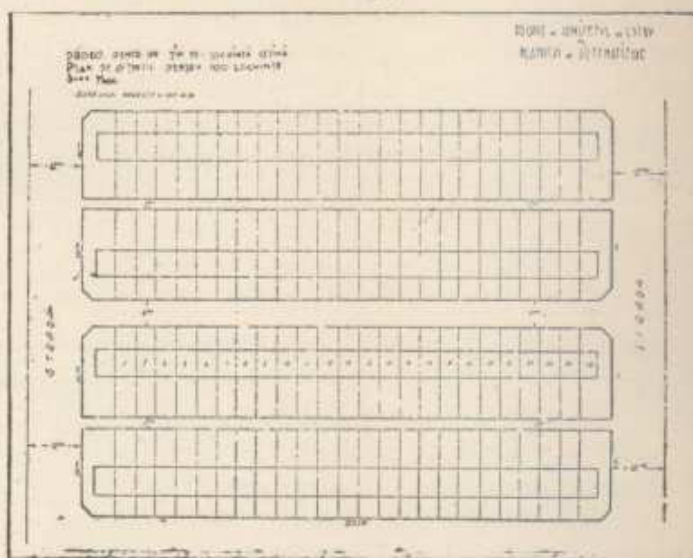


Fig. 41 — Aranjamentul unui bloc de locuințe grupate. Se observă fațada mică a loturilor, drumul de acces pentru nevoile gospodărești în interiorul blocului, etc., casele formând un front continuu.

Trebuie să avem societăți de construcție cu scop filantropic, nu lucrativ.

Cum am spus și mai înainte va trebui ca o parte din cheltuielile unei locuințe, acelea cari se pot să fie suportate și de beneficiarii de mai târziu. Pentru aceasta e greu începutul. Ne trebuie un gest generos din partea statului, fie a comunei sau a marilor societăți și fundații particulare. Toate instituțiile cari sânt interesate, cari dau fonduri ca ajutor sau împrumut pentru locuințe, să se grupeze și împreună să se constituie o societate națională de locuințe eftine, pusă sub patronajul comunei, metodă întrebuintată cu succes în apus. Capitalul cu care va porni la lucru, trebuie să fie suficient de mare pentru început, dacă nu vrem să ne compromitem opera. El va purta o dobândă mică și beneficiul care va fi realizat să fie limitat la maimum 4—6%.

Se va căuta apoi, ca cei cari au ceva, să contribuie cu cât pot, cota de participație neputând ajunge la 50% din valoarea construcției, cum e astăzi la unele societăți, ci cel mult 5—10%. La fixarea ratelor de amortizare, a chiriei, se va ține seamă ca ele să fie așa de reduse, încât, chiar dacă beneficiarul va plăti și primă de asigurare pe viață, acestea împreună, să dea o cotă lunară,

mai mică decât chiria care se plătește astăzi pentru o locuință insalubră și neîndestulătoare.

La realizarea unei locuințe, un rol important îl joacă costul lucrărilor edilitare. Pentru ca acestea să fie cât mai reduse, se va apela la munca manuală a beneficiarilor, iar materialul va fi pus la dispoziție de către comună.

dea comunei dreptul de comasare. Prin acest drept, comuna va putea să răscumpere regiuni întregi ale Bucureștilor, parcelate la întâmplare și acoperite cu locuințe insalubre — pe care va retrasa cartiere noi cu locuințe tip, cari vor fi la îndemâna familiilor sărace.

Aceasta ar fi metoda radicală — singura. Ea

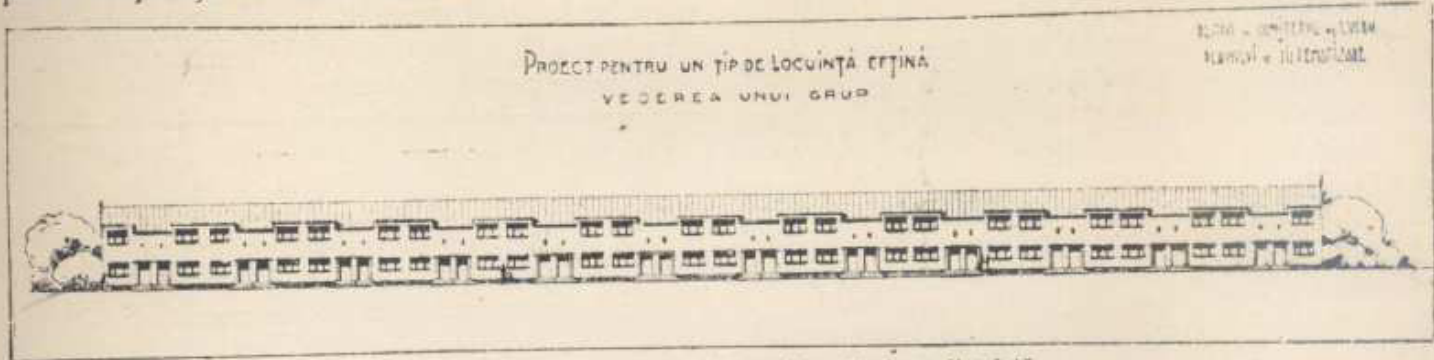


Fig. 42. — Grup de locuințe eftine. Vedere din față.

Participarea statului la finanțarea acestor locuințe se va micșora printr'o ipotecă de rangul I și unică asupra locuințelor, în valoare de maximum 50%, adusă din capitalul privat.

Această ipotecă va fi pe termen lung.

La executarea construcției la fel, beneficiarul va putea și chiar va fi obligat, să muncească și el, munca depusă fiindu-i bonificată în contul datoriei sale.

Se vor lua măsuri să se împiedice specula materialului de construcție, societatea să și-l procure singură și dacă e posibil, să fie standardizat.

În afară de această operă constructivă, mai trebuie să se studieze întocmirea unei legi, care să

cere capitaluri mari, pe care, numai o politică de largă investițiune edilitară, ar putea să o admită. Fără rezolvarea hotărâtă a acestei probleme — Bucureștii — nu se va putea nici civiliza, nici deveni salubru.

Acest sistem ar mai avea un foarte mare avantaj, acela de a reduce numărul inadmisibil de străzi, stradele și fundături.

În rezumat, primul pas care trebuie făcut în această direcție — e facerea unei legi, care să dea posibilitate comunei să-și comaseze proprietățile urbane pentru motive edilitare și în al doilea rând, pe aceste terenuri comasate, refacerea unor cartiere noi și sănătoase.

R é s u m é

PROBLÈME DE L'HABITATION POUR LA POPULATION INDIGENTE

par l'Ing. Gh. Virtosu

Le problème de l'habitation pour la population indigente, a été de tout temps l'objet d'études de la part des gouvernements, depuis surtout que les villes ont commencé à être surpeuplées, conséquence de l'afflux de population venant des campagnes. Cette population qui manquait d'une certaine éducation était dépourvue particulièrement de moyens matériels qui lui auraient permis de se procurer des logements hygiéniques.

Ce problème de l'habitation est devenu chez nous plus aigu que dans les autres pays, à Bucarest principalement où, par suite du mirage qu'exerce toujours une capitale, la population s'est sentie attirée par l'espoir d'un gain aisé et d'une existence plus facile.

La mentalité de chez nous avec sa politique de vaste indulgence et le manque de surveillance ont permis à cette population de s'établir où, et comment elle a pu.

Il s'en suit que la ville s'est trouvée entourée d'une ceinture de misère qui va croissant chaque jour.

La surface occupée par ces logements de misère, dépourvus de toute hygiène, est arrivée à représenter le 20—30% de la surface totale de la ville.

En dehors des inconvénients d'ordre hygiénique et social comme la mortalité élevée, les maladies sociales, la misère sociales en un mot, s'est développé un autre inconvénient d'ordre admi-

nistratif et édilitaire. En effet dans ces conditions, les limites du Municipie de Bucarest durent être modifiées plusieurs fois, justement à cause de ces logements insalubres. En dehors de cela, les travaux édilitaires n'ont pu être terminés, vu la faible densité de population et sa capacité contributive réduite.

L'accroissement du nombre des constructions représente pour un intervalle de 17 ans, 74,1%, en égard à 72% que représente celui des appartements pendant ce même temps donc un accroissement plus intense des constructions individuelles (comportant un seul appartement) qui semblent être préférées par cette population besoigneuse.

La construction d'une habitation pauvre se fait ordinairement avec un capital très restreint; le terrain acheté à des spéculateurs se paye en général par mensualités, quant à la maison, elle est construite le plus souvent, soit en terre mêlée de paille, soit en bois, ou en pisé, ou bien encore en branchages recouverts de lut, etc. mais rarement en briques. Les figures no. nous montrent assez clairement comment ces habitations sont construites, au moyen de quel matériel et l'emplacement où elles se trouvent.

Toute description devient inutile; il est aisé de concevoir les inconvénients d'ordre hygiénique, sanitaire ou édilitaire, qu'elles peuvent présenter.

A la suite des idées émises au Congrès des Habitations à bon marché qui a eu lieu à Vienne en 1910, qui préconisaient la maison familiale, le Municipie de Bucarest a procédé cette même année à un lotissement dans la strada Lănăriei.

Afin de réagir plus fortement encore contre les immeubles à nombreux appartements (blocs), il a été voté le 13 février 1910, une loi générale qui encourageait la formation de sociétés pour les habitations à bon marché dans les prix de 6.000—8.000 lei, exemptés de tous impôts envers l'Etat, le département, la commune — sociétés autorisées à émettre des obligations garanties par l'Etat —, le 16 mai 1910, le Municipie a autorisé la constitution d'une société anonyme au capital de 2 milliards — dont 40% représentant la participation de la commune — pour la construction d'habitations à bon marché au prix de 4.000—8.000 lei, destinées aux fonctionnaires et aux ouvriers. C'est ainsi qu'a pris naissance en 1910 une des premières sociétés en Europe pour la construction d'immeubles populaires, à savoir la Société Communale des Habitations à bon marché.

Sur la base des lois spéciales de 1913 et de 1921, la valeur fixée pour la construction a évolué peu à peu de 4.000—8.000 lei en 1910; 15.000 en

1913; 250.000 en 1920; 600.000 en 1924, allant jusqu'à 1 million en 1926. Parallèlement à l'augmentation des prix, le champ d'activité de cette société s'est élargi et elle a été autorisée à construire non seulement pour les fonctionnaires et les ouvriers de Bucarest mais encore pour les institutions et les particuliers quelconques, se plaçant ainsi au même niveau que les autres entreprises de constructions à avantages réduits.

La somme de 37 milliards qui représente le montant des constructions à Bucarest de 1919—1931, n'a attiré que le 1/2% de ses capitaux étant donné les avantages minimes qui lui ont été accordés entre 1911 et 1933 et qui représentent pour l'Etat 1,7 du montant des constructions effectuées et pour la commune 2,3%, soit au total 4%. A la fin de l'année 1931 on pouvait compter que la Société Communale des Habitations à bon marché avait réalisé 2835 habitations dont 1640 avec rez-de-chaussée seulement et 1194 ayant aussi un étage. En décembre 1931, les 2332 appartements habités abritaient 10.374 personnes c. a. d. une moyenne de 4,1 personnes par appartement composé de 3 pièces.

Les résultats obtenus dans le domaine de la popularisation des appartements sont cependant loin d'excurser les tristes résultats donnés par la Société, tant au point de vue du prix des habitations qu'à la catégorie des citoyens qui peuvent se les procurer.

Si l'on tient compte de l'activité qu'elle a déployée et des réalisations obtenues par la Caisse Autonome des Constructions fondée en 1930, celle-ci pourrait se placer après la Société Communale des Habitations à bon marché. D'un fonds de roulement de 20 millions donné par l'Etat à sa fondation, il a été construit un groupe d'environ 70 habitations individuelles dans le quartier de Cotroceni; d'un autre fonds de 10 millions mis à sa disposition par la Caisse des Assurances sociales, il a été édifié un premier lot de 11 propriétés ayant 22 appartements, dans le parcellement de la Vatra Luminoasă.

Si l'on examine les travaux exécutés, cette seconde Société ne correspond pas au but pour lequel elle a été créée; le prix des habitations étant trop élevé (240.000 lei), il ne peut être accessible aux ouvriers, aux invalides, etc. c. a. d. à ceux qui représentent la population vraiment nécessiteuse, mais seulement aux fonctionnaires et aux retraités. Les habitations à bon marché construites en Roumanie sont chères relativement à celles des autres pays et surtout aux moyens dont dispose la population. Comparativement aux autres pays tels que: l'Angleterre, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Hol-

lande, l'Espagne, la Suisse, la Tchécoslovaquie et les Etats-Unis, ce qui a été fait en matière d'habitations pour la population indigente est extrêmement réduit et le financement public pour ainsi dire inexistant.

De fait, en Roumanie, on a créé jusqu'à présent une habitation pour le petit bourgeois seulement qui possède un capital ou quelque fortune, mais rien n'a été fait pour la population pauvre.

Pour l'amélioration de cette situation, nous recommandons la méthode radicale dont la pre-

mière partie serait provisoire et la seconde définitive c. a. d.:

1) La fondation d'une société philanthropique placée sous le patronage de la Mairie, disposant de fonds suffisants pour l'amélioration des immeubles existants (méthode employée avec succès en Belgique et en Angleterre) et

2) L'étude d'une loi qui donnerait la possibilité à l'Etat ou au Muncipe de commasser ses propriétés urbaines pour motifs édilitaires et de construire sur ces terrains des quartiers nouveaux et salubres.

Zusammenfassung

DIE WOHNUNGSFRAGE. FÜR DIE NOTLEIDENDE BEVÖLKERUNG

von diplom. ingineur Gh. Virtosu

Die Wohnungsfrage für die notleidende Bevölkerung, war von immer aus ein Studiumsgegenstand der Regierungen, überhaupt seither die Städte, als Folgerung des Zuströmens der Bevölkerung vom Lande, überfüllt sind. Diese Bevölkerung, von mangelhafter Erziehung war nunmehr ohne materielle Mittel die ihr erlaubt hätten sich hygienische Wohnungen zu verschaffen.

Diese Wohnungsfrage ist bei uns schärfer wie in andere Länder geworden, überhaupt in Bukarest, eine Hauptstadt, die wie alle anderen ihre Anziehungskraft auf die Bevölkerung, von der Hoffnung eines leichteren Gewinns und eines bequemeren Lebens erfüllt, ausübt.

Unsere Gesinnungsart mit ihrer Politik grosser Nachsicht und Mangel an Beaufsichtigung vereint, haben dieser Bevölkerung sich niederzulassen wie sie konnte erlaubt.

Als Folge ist jetzt die Stadt mit einem Gürtel des Elende, das mit jedem Tag wächst, umfassen.

Die Oberfläche dieser elenden Wohnungen an jeder Hygiene mangelnd bildet 20—30% der allgemeinen Oberfläche der Stadt.

Ausser den Übelständen hygienischer und sozialer Natur wie erhöhte Sterblichkeit, soziale Krankheiten, das ganze soziale Elend in einem Wort, hat sich ein anderes Übel administrativer und öffentlichstädtischer Natur entwickelt. Als Folge dieser Zustände sollten die Grenzen der Bukarester Gemeinde mit Recht einige Mal geändert werden. Ausserdem konnten die öffentlich-städtischen Arbeiten nicht beendigt werden aus Grund der schwachen Dichtigkeit der Bevölkerung und ihrer beschränkten Steuerfähigkeit.

Die Zunahme der Bauten bildet für eine Zwis-

chenzeit von 17 Jahren 74,1%, im Vergleich mit den 72%, welche die Wohnungen dieser Zwischenzeit bilden; also eine grössere Zunahme der persönlichen Bauten (nur eine Wohnung betragend) die von dieser armseligen Bevölkerung bevorzugt zu werden scheinen.

Das Bauen einer Armenwohnung benötigt ein sehr kleines Kapital; der Grund von Spekulation abgekauft, wird im allgemeinen in Monatsraten bezahlt, und was das Gebäude anbetrifft das wird gewöhnlich entweder aus Erde gemischt mit Stroh, Holz, oder auch noch aus Astwerk mit Leim bedeckt, selten aber aus Ziegeln gebaut. Die Bilder No. zeigen uns deutlich wie diese Wohnungen gebaut werden, aus welchen Materialien und den Ort wo sie sich befinden.

Jedwede Beschreibung ist überflüssig, es ist leicht die Überstände hygienischer, sanitärischer und öffentlich städtischer Natur die sie hervorrufen können, zu begreifen.

Nach Antrieb des in Wien gehaltenen Kongresses für billiges Wohnen an welchem das Familienhaus anempfohlen wurde, hat die Bukarester Gemeinde im selben Jahre eine Bodenparzellierung in Str. Lănăriei gemacht.

Als eine noch stärkere Wirkung gegen den Miteshäusern hat man am 13 Februar ein allgemeines Gesetz votiert, welches zum Bilden von Gesellschaften für von Abgaben gegen Staat, Distrikt und Gemeinde entlohene billige Wohnungen im Werte von 6.000—8.000 Lei antrieb — Gesellschaften bevollmächtigt vom Staate garantierte Schuldverschreibungen im Umlaufe zu setzen; am 16 Mai 1910 hat die Gemeinde Bukarest zur Gründung einer anderen Anonym Gesel-

lschaft mit einem Kapital von 2 Millionen—40% deren von der Gemeinde gegeben wurden — für das Bauen von billigen Wohnungen im Preise von 4.000--6.000 Lei den Beamten und Arbeitern bestimmt, angetrieben. So entstand in 1910 eine der ersten Gesellschaften für das Bauen von billigen Wohnungen in Europa: «Societatea Comunală de Locuințe Ieftine».

Auf Grund der Spezie'lgestze von 1913 und 1921 hat der Wert zu welchem die Gesellschaft ermächtigt war zu bauen sich allmählich fortentwickelt von 4.000—8000 Lei in 1910, 15.000 im 1913, 250.000 in 1920, 600.000 in 1924 bis zu einer Million in 1926. Zusammen mit den Preisen, hat auch das Tätigkeitsfeld der Gesellschaft sich erweitert da man das Bauen nicht nur für Beamte und Arbeiter aus Bukarest ermächtigt hat, sondern auch für Anstalten und Privatleute von überall und sie sich so auf selben Fuss mit anderen Bauunternehmungen mit beschränkten Vorteilen setzte.

Die 37 Milliarden für welche man in Bukarest von 1910—1930 Wohnungen gebaut hat, haben nur $\frac{1}{2}\%$ ihrer Kapitale angezogen, weil die minimalen zwischen 1911—1933 vom Staate der Gesellschaft erteilten Vorteile nur 1,7% der erbauten Wohnungen darstellen und die der Gemeinde 2,3%, also im ganzen 4%. Bis Schluss des Jahres hat die «Societatea Comunală de Locuințe Ieftine» 2835 Wohnungen ausgeführt, aus welchen 1640 im Erdgeschoss und 1195 im Stock. Im Dezember 1931, waren in 2432 bewohnte Wohnungen 10.374 Personen untergebracht, also 4,1 Personen in einer Wohnung das im Durchschnitt aus 3 Zimmer bestand. Diese Resultate sind aber weit die traurigen Ergebnisse der Gesellschaft zu entschuldigen, sowohl was den Preis der Wohnungen, wie auch die Kategorie der Bürger die sich diese Wohnungen beschaffen anbetrifft.

Eine andere Gesellschaft welche was die Bedeutung der Ausführungen von billigen Wohnungen an zweiter Reiche nach der «Societatea Comunală pentru Locuințe Ieftine» steht, ist die «Casa Autonomă a Construcțiilor» in 1930 gegründet. Aus einem bei der Gründung vom

Staate gegebenem Geldvorrat von 20 Millionen hat man eine Gruppe von ungefähr 70 Individuellwohnungen im Stadtteil Cotroceni gebaut; aus einem anderen von der «Casa Asigurărilor Sociale» zur Verfügung gestelltem Geldvorrat von 10 Millionen hat man 11 Bauten mit 22 Wohnungen bei der Parzellierung der Vatra Luminoasă errichtet.

Wenn man die ausgeführten Arbeiten betrachtet, entspricht die zweite Gesellschaft nicht dem Zwecke zu welchem sie geschaffen wurde; da der Preis der Wohnungen hoch ist, (240.000) ist er den Arbeitern, Kriegsbeschädigten nicht zugänglich, also denen welche die arme Bevölkerung verstehen, und nur den Beamten und Pensionierten.

Die in Rumänien ausgeführte billige Wohnungen sind teuer sowohl im Verhältnis mit dem Kostenpreis in anderen Ländern, wie im Verhältnis mit dem Einkommen der Bevölkerung.

Im Vergleich mit anderen Ländern wie England, Oesterreich, Belgien, Frankreich, Csechoslovakien, Deutschland, Holland, Spanien Schweiz und die Vereinigten Staaten sind unsere Ausführungen von billigen Wohnungen für die arme Bevölkerung sehr gering und das öffentliche Finanzieren beinahe nicht vorhanden.

Tatsächlich hat man in Rumänien bis jetzt Wohnungen für den kleinen Bürger mit einem gewissen Kapital oder Vermögen geschaffen, aber nicht für die arme Bevölkerung die gar nichts besitzt.

Für die Besserung dieser Sachlage, muss man eine radikale Methode anwenden deren ersten Teil provisorisch und deren zweiter endgültig sein soll:

1) Gründung einer menschenfreundlichen mit genügendem Kapital für die Besserung der vorhandenen Wohnungen unter Schutz der Bürgeramtes gestellten Gesellschaft. (In Belgien und England mit Erfolg gekrönte Methode).

2) Studium eines Gesetzes welches dem Staate oder der Gemeinde die Möglichkeit geben würde seine ungesunden Wohnungen niederzureissen und auf den erlangenen Grundstücken neue und gesunde Stadtteile zu errichten.

Tabloul de zonificare

Arătând principalele dispozițiuni privitoare la zone și clase de construcțiuni conținute în regulamentul de construcțiuni și alinieri

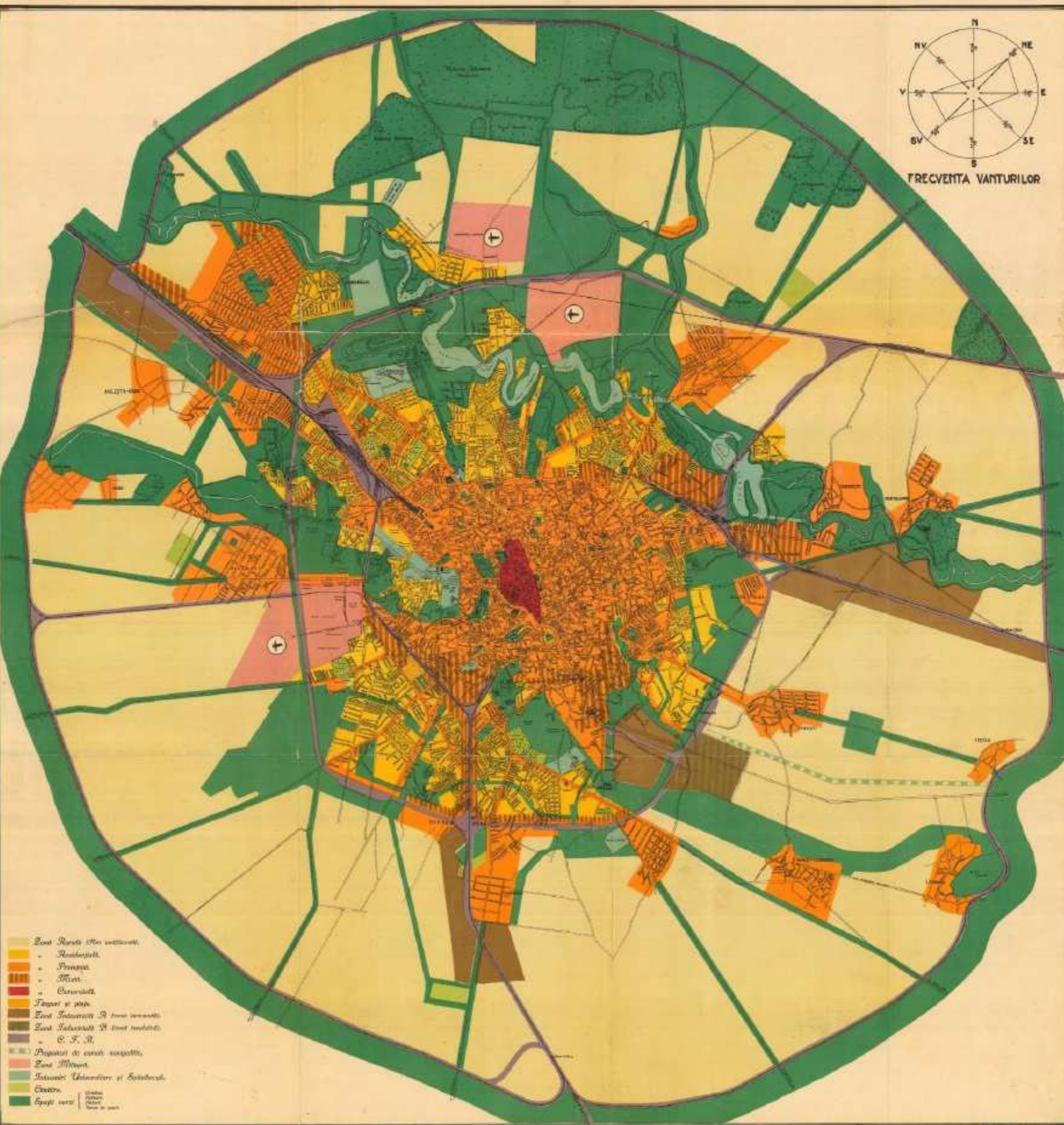
Z O N E	C L A S E												
	CLASA	PROIECTUL PLANULUI CONSTRUCȚIONAL DE ÎNălțIME	CLASA	PROIECTUL PLANULUI CONSTRUCȚIONAL DE ÎNălțIME	CLASA	PROIECTUL PLANULUI CONSTRUCȚIONAL DE ÎNălțIME	CLASA	PROIECTUL PLANULUI CONSTRUCȚIONAL DE ÎNălțIME	CLASA	PROIECTUL PLANULUI CONSTRUCȚIONAL DE ÎNălțIME	CLASA	PROIECTUL PLANULUI CONSTRUCȚIONAL DE ÎNălțIME	
RURALA Pentru teren agricol Pentru teren forestier Pentru teren de pășunat Pentru teren de pășunat și pășunare Pentru teren de pășunat și pășunare Pentru teren de pășunat și pășunare Pentru teren de pășunat și pășunare	I	55		1		1		1		1		1	
	II	25%		2		2		2		2		2	
REZIDENȚIALĂ Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial Pentru teren rezidențial	II	10%		2		2		2		2		2	
	III	5%		3		3		3		3		3	
PROTEJATĂ Pentru teren protejată Pentru teren protejată Pentru teren protejată Pentru teren protejată Pentru teren protejată Pentru teren protejată Pentru teren protejată Pentru teren protejată	III	30%		4		4		4		4		4	
	IV	60%		6		6		6		6		6	
COMERCIALĂ Pentru teren comercial Pentru teren comercial Pentru teren comercial Pentru teren comercial Pentru teren comercial Pentru teren comercial Pentru teren comercial Pentru teren comercial	V	70%		7		7		7		7		7	
	VI												
INDUSTRIALĂ I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I Pentru teren industrial I	VI												
INDUSTRIALĂ II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II Pentru teren industrial II													

1. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 2. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 3. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 4. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 5. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 6. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 7. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 8. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 9. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.
 10. Pentru teren protejată și teren rezidențial se aplică prevederile art. 10 și 11 din Regulamentul de Construcțiuni și Alinieri.

MUNICIPIUL BUCUREȘTI PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

ANEXA N° 11

ZONIFICARE

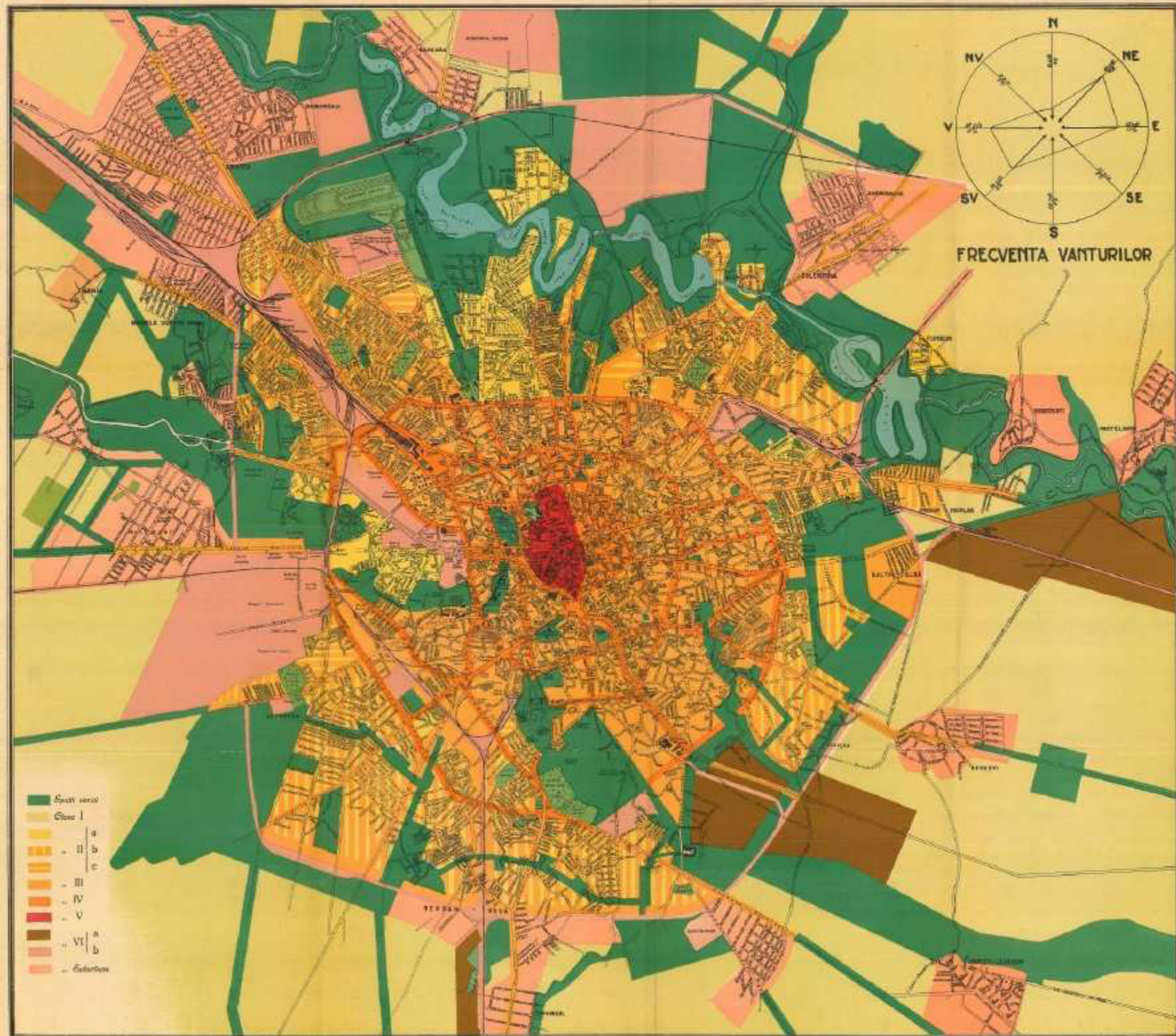


- Zona Rezidențiale (în continuare)
- Rezidențiale
- Pensiuni
- Mici
- Coșeriuți
- Târguri și piețe
- Zona Industriale A (în continuare)
- Zona Industriale B (în continuare)
- C. F. R.
- Propozii de case mici
- Zona Măgazin
- Instanțele Universitare și Școlare
- Cămin
- Spații verzi

MUNICIPIUL BUCUREȘTI PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

ANEXA Nº 12

CLASE DE CONSTRUCȚIE



1°. AGLOMERAȚIUNEA URBANA

Parcuri publice

Nr. curent	DENUMIREA PARCULUI	S u p r a f e țe		Total ha.	Observații
		Existente	Proectate		
1.	Grădina Sf. Maria (Ouatu)		1,78		
2.	Grădina Bis. Sf. Maria		0,76		
3.	Sos. Kiseleff în partea dreaptă		8,08		
4.	Sos. Kiseleff în partea stângă		5,77		
5.	Grădina Grand		1,80		
6.	Squar Luigi Cazzavillan		0,26		
7.	Grădina Cișmigiu		16,32		
8.	Grădina Icoanei		1,01		
9.	Parc. Ioanid		0,92		
10.	Dealul Mitropoliei		0,60		
11.	Parc. Carol		30,00		
12.	Squarul Ateneului Român		0,48		
13.	Grădina Bis. Sf. Gheorghe		0,93		
14.	» » Popa Soare		0,32		
15.	» » Hagiu		0,25		
16.	» Botanică		27,93		
17.	Squar Calea Dorobanți		0,36		
18.	Grădina Arhivelor		0,36		
19.	Taluzul Gârlei		0,62		
20.	Grădina Tei		10,00		
21.	Grădina Minister. Industriei și Comerțului		1,25		
22.	Squarul dela Statuia Pache Profopopescu		0,20		
23.	» Bis. Sf. Spiridon		0,49		
24.	» Str. 11 Iunie-Neatârării		0,41		
Total:			107,90		

Parcuri publice proiectate

1.	In jurul hipodromului Băneasa	84,00
2.	In sudul lacului Floreasca	20,40
3.	Pe lacul hipodromului Floreasca	118,70
4.	In sud de Plumbuita	13,15
5.	Partea de Est a Cim. Colentina	58,00
6.	Parcul Moșilor	19,20
7.	La plantația de duzi a Azilului Vatra Luminoasă	87,10
8.	Leg. de parc Sos. Vergului-Șos. Dudești-Cioplea	102,60
9.	Leg. de parc Șos. Dudești-Văcărești-Abator	169,20
10.	Parcelarea Berindei-Parc. Radorin	37,40
11.	Școala Ciocanul	0,90

13 ha. sunt
achiziționate

Nr. curent	DENUMIREA PARCULUI	Suprafete		Total ha.	Observatii
		Existente ha.	Proectate ha.		
12.	Rampa de gunoi Bellu-Văcărești		118,30		
13.	Legătura parc Văcărești-Șerban-Vodă		30,65		
14.	Uzina de gaz—Parcul Carol		7,80		
15.	Calea Rahovei lângă Sebastian		3,40		
16.	În jurul parcelării Rahova		29,10		
17.	» » » »		37,65		
18.	» » » »		5,10		
19.	» » » »		22,40		
20.	» » » »		6,60		
21.	Arsenalul armatei		15,00		
22.	Azilul Elena D-na		19,00		
23.	Terenul gării centrale		4,75		
24.	Fbr. Dumitrescu și terenul Dobrescu		20,00		
25.	La R. M. S.		27,28		
26.	Pirotehnia		58,40		
27.	Între câmpul Caracaș și Dâmbovița		8,70		
28.	Groapa Cuțarida lângă fbr. de cue		8,20		
29.	Squar Zece Mese		0,65		
30.	Șos. Bonaparte colț Calea Dorobanți		1,00		
31.	Grădina pe teren Cesianu din Cal. Victoriei		1,00		
32.	Grădina în dosul Președ. Cons. de Minișt.		0,49		
33.	Grădina piața Gării de Nord		0,96		
34.	Grădina Calea Victoriei în fața Academiei Române		0,20		
35.	Grădina interioară între Popa Tatu și Calea Griviței		1,30		
36.	Grădina interioară între Str. Fluierului și Bd. Pache		2,35		
37.	Squar la piața Amzei		0,15		
38.	Grădină între Str. Harie Chendi și Str. Sârbească		1,08		
39.	Grădina pe Str. Popa Nan colț cu Calea Călărași		1,40		
40.	Grădina Gib		6,70		
41.	Grădina între Calea Dudești și Str. Bradului		0,36		
42.	Grădina la Bis. Radu Vodă		3,35		
43.	Grădina la mitropolie		1,70		
44.	Grădina între Str. Sirenelor și Str. Sabinelor		0,40		
45.	Grădina pe Str. Nerva Traian în fața Str. Micșunelilor		0,40		
46.	Grădina la Piața Maria		0,85		
47.	Grădina Bis. Popa Lazăr (Ghiță Brânzaru)		1,32		
48.	Parcul Național		96,50		Porțiunea dela Sud de lacul Herăsrău
49.	Terenul comunal dela Grozăvești		22,60		
		107,90	1271,74	1379,64	
	NOTA: Parcuri publice proiectate		1175,24		
	Parcuri publice puse în execuție		96,50		
	Total:		1271,74		

Parcuri particulare

Nr. curent	DENUMIREA PARCULUI	Suprafete		Total ha.	Observatii
		Existente ha.	Proectate ha.		
1.	Palatul Cotroceni	18,50			
2.	» regal Calea Victoriei	5,00			
3.	Parcul Patriarhiei	5,77			
4.	Grădina Zoologică		35,00		
Total:		29,27	35,00	64,27	

Grădini particulare proiectate a deveni publice

1.	Sanatoriul Dr. Kosmuța	2,30			
2.	Soc. de dare la semn	9,90			
Total:		12,20		12,20	

Teren de instrucție militară

1.	Porțiune din câmpul de Tragere Lupeasca	74,45		74,45	
Total:				1530,56	

Terenuri de sport

1.	Teren F. S. S. R., dela Șos. Kiseleff	8,00			
2.	Strandul Sos. Kiseleff	9,00			
3.	Stadion O. N. E. F. Str. Isvor	3,20			
4.	Strand S. III Alb. P-ța Principesa Maria	0,55			
5.	Teren sporturi Vv. Mihai (Sos. Oltenița)	3,50			
6.	Stadionul muncitoresc Filaret	1,80			
7.	Teren sportiv Unirea Obor	1,00			
8.	Teren sportiv Macabi	0,90			
9.	Strand Gara de Est-Obor	0,45			
10.	Strand Belvedere, la Regia Monop.	1,10			
11.	La podul Sf. Elefterie		5,50		
12.	In lacul velodromului		15,50		
13.	Pe Șos. Mihail Ghica		1,70		
14.	La plantația de duzi Vatra Luminoasă		9,90		
15.	La pirotehnie		4,60		
16.	La Gib		3,80		In curs de execuție
Total terenuri de sport existente		29,50			
Hipodromul Băneasa		71,80			
		101,30	41,00	142,30	
				1672,86	

I. RECAPITULAȚIE

Spații verzi în aglomerațiunea urbană

a)	Existente publice	170,90 ha.		
	» particulare	29,27 »		
	» » , proiectate a deveni publice	12,20 »		
	Terenuri instrucție militară existente	74,45 »		
	» de sport existente	101,30 »		
Existente				325,12 ha.
b)	Parcuri publice proiectate	1271,74		
	Grădina zoologică proiectată	35,00		
	Terenuri de sport proiectate	41,00		
Proiectate				1347,74
Total spații verzi în aglomerațiunea urbană				1672,86

2. PORȚIUNEA SUBURBANĂ

Păduri și parcuri publice

Nr. curent	DENUMIREA TERENULUI	Suprafețe		Total ha.	Observații
		Existente ha.	Proectate ha.		
1.	Pădurea Băneasa propr. Municip.	100,00			
2.	» Plumbuita propr. stat.	67,50			
3.	» Pantelimon (lângă sat).	51,20			
4.	» Roșu propr. jud. Ilfov	17,00			
5.	» Tunari și pd. Becheanului		360,00		
6.	» Călineasca	1,00	14,00		
7.	In pd. Becheanului		30,00		
8.	In păd. Pantelimon		23,60		
9.	In păd. Băneasa		17,00		
10.	Parcul Național		93,00		
11.	Plantație pe șos. Grivița-Târgoviște		19,00		
12.	» Băneasa-Ploești		29,00		
13.	» Colentina-Buzău		32,00		
14.	» Pantelimon-C-ța		37,00		
15.	» Leordeni-Oltenița		56,00		
16.	» Șerban-Vodă-Giurgiu		30,00		
17.	» Lupeasca-Alexandria		43,00		
18.	» Militari-Roșu-Chiajna		12,90		
19.	» din jurul Cimi. Militari		30,60		
20.	» Militari-Ciorogârla		25,20		
21.	» Ghencea-Domnești		28,20		
22.	» la Cimi. Progresul		36,00		
23.	» Lupeasca-Otetelișeanu		25,20		
24.	» Apărătorii Patriei-Berceni		28,50		
25.	» Dudești-Cățelu		22,30		
26.	» Pantelimon-Cernica		9,60		
27.	» Andronache-Ștefăneștii de jos		17,40		
28.	» Pipera-Tunari		14,40		
29.	» paralelă cu autodromul		32,10		
30.	» spre păd. Băneasa		11,40		
31.	» dealungul C. F. Buc.-Ploești		21,00		
32.	» pe șos. Vv. Mihai-Giulești Sârbi		17,10		
33.	Valea Colentinei (linie forturi-Cim. Buc.-Noi		193,34		
34.	Valea Colentinei (Cim. Sărulești-Com. Dămăroaia)		45,34		
35.	Intre Dămăroaia-C. F. R.-Lac. Băneasa		289,61		
36.	Nordul Com. Herăstrău		60,00		
37.	» lacului Floreasca		48,00		
38.	» » Tei		72,30		
39.	» Com. Plumbuita		65,80		
40.	La com. Colentina		51,00		
41.	In sudul satului Fundeni		187,26		
42.	Intre Principele Nicole-Dobroești		136,90		
43.	Apa Colentinei, după com. Pantelimon		222,60		
44.	Com. Pantelimon		17,00		
45.	Lângă ferma Șc. de Agricultură (Băneasa)		142,00		

Nr. curent	DENUMIREA TERENULUI	Suprafete		Total ha.	Observatii
		Existente ha.	Proectate ha.		
46.	Intre Autodrom-Pipera		251,50		
47.	Raza urbană-Popești Leurdeni		219,70		
48.	Popești Leurdeni-Leurdeni		111,60		
49.	Balta Cocioc		89,80		
50.	Ospiciul de alienați		60,00		
51.	Legătura Ospiciul-Progresul		25,40		
52.	In sudul com. Lupeasca		86,05		
53.	La Marele Vv. Mihai		76,00		
54.	La nordul com. Militari		167,60		
55.	La nordul com. Chiajna-Dudu		136,00		
56.	Intre Țigănia-Roșu		38,00		
57.	Legătura între com. Vv. Mihai-com. Grivița		11,00		
58.	Pulberăria Dudești		30,00		
	Total:	235,70	4184,80		

Terenuri de sport

1.	Autodrom	143,00	
2.	La est de Autodrom	103,00	
3.	Teren de golf	98,80	
	Total:	344,80	344,80

Teren de instrucție militară

1.	La Com. Lupeasca (restul rămas dincolo de C. F. proiectată)	352,20	352,20
----	---	--------	--------

Pajiște

1.	La nord de apa Colentinei	64,95	
2.	La Sud de pād. Băneasa	59,75	
3.	La nord de Giulești-Sârbi	57,65	
4.	Intre com. Roșu-Dudu	49,60	
5.	Pădurea Băneasa Montesquieu		5113,75
6.	» » (Nemțoaica)	150,00	
7.	» Montesquieu	419,00	
8.	» Tunari (Calimachi)	505,00	
9.	» Becheanului (nord)	45,00	
10.	» » (sud)	23,80	
11.	» Călineasca	36,00	
12.	» Vulpachi	82,00	
13.	» Pantelimon (linia C-ța)	86,30	
14.	Pepiniera Faraudo (Șerban-Vodă)	17,00	
15.	Parcul Maican lacul Fundeni	9,20	
	Total:	1373,30	1373,30

Parcuri particulare

Nr. curent	DENUMIREA TERENULUI	Suprafete		Total ha	Observatii
		Existente ha	Proectate ha		
1.	Terenul de experimentare C. A. M.	19,00			
2.	Moșt. Costa-Foru-Ploești Leordeni	11,50			
3.	D-na Romalo Leordeni	8,50			
4.	Bucureștii-Noi parcul Bazilescu	32,00			
	Total:	71,00		71,00	
	Total hectare:			6558,05	

4. Lacuri

1. Lacurile Colentinei	294,00	294,00
------------------------	--------	--------

Dealungul liniei forturilor

Centură lată de 300 m.		3500 ha.
------------------------	--	----------

II. RECAPITULAȚIE

Zone verzi în aglomerațiunea suburbană

a) Păduri și parcuri publice existente	ha. 235,70	b) Păduri și parcuri publice proectate	ha. 3.949,10
Teren de construcție militară existente	» 352,20	Terenuri de sport proectate	» 344,80
Pajiște existente	» 231,95	Proectate:	ha. 4.293,90
Păduri și parcuri particulare existente proectate a deveni publice	» 1.373,30	Total zone verzi în aglomerațiunea suburbană	ha. 6.558,05
Parcuri particulare existente	» 71,00	III. Centura dealungul forturilor total	ha. 3.500.—
Existente: ha. 2.264,15		IV. Lacurile total ha.	294,00

CALCULUL SUPRAFETELOR VERZI

RECAPITULAȚIE GENERALA

Suprafete verzi existente și proectate

1. Aglomerațiunea urbană	1.672,86
2. » suburbană	6.558,05
3. Centura dealungul liniei forturilor	3.500,00
4. Lacurile	294,00
	<u>12.024,91</u>

Total general supr. verzi și ape: 12.024,91 ha.

MUNICIPIUL BUCUREȘTI PLAN DIRECTOR DE SISTEMATIZARE

ANEXA N° 14

SUPRAFETE VERZI



LEGENDA

- PĂDURI**
 - PARCURI
 - PARCURI
 - GRADINI SI POZCURI**
 - GRADINI
 - GRADINI
 - GRADINA ZOOLOGICA**
 - LACURI**
 - PASRI SI INALZARI**
 - CAMP UNIVERSITAR**
 - TER. DE SPORT**
 - SPITALE**
 - CIMITIRE**
- CEMENAR UNIVERSITATEI DIN CA
SPATIUL VERDE PUBLICE
REMI TE SA DEVIE PUBLICE

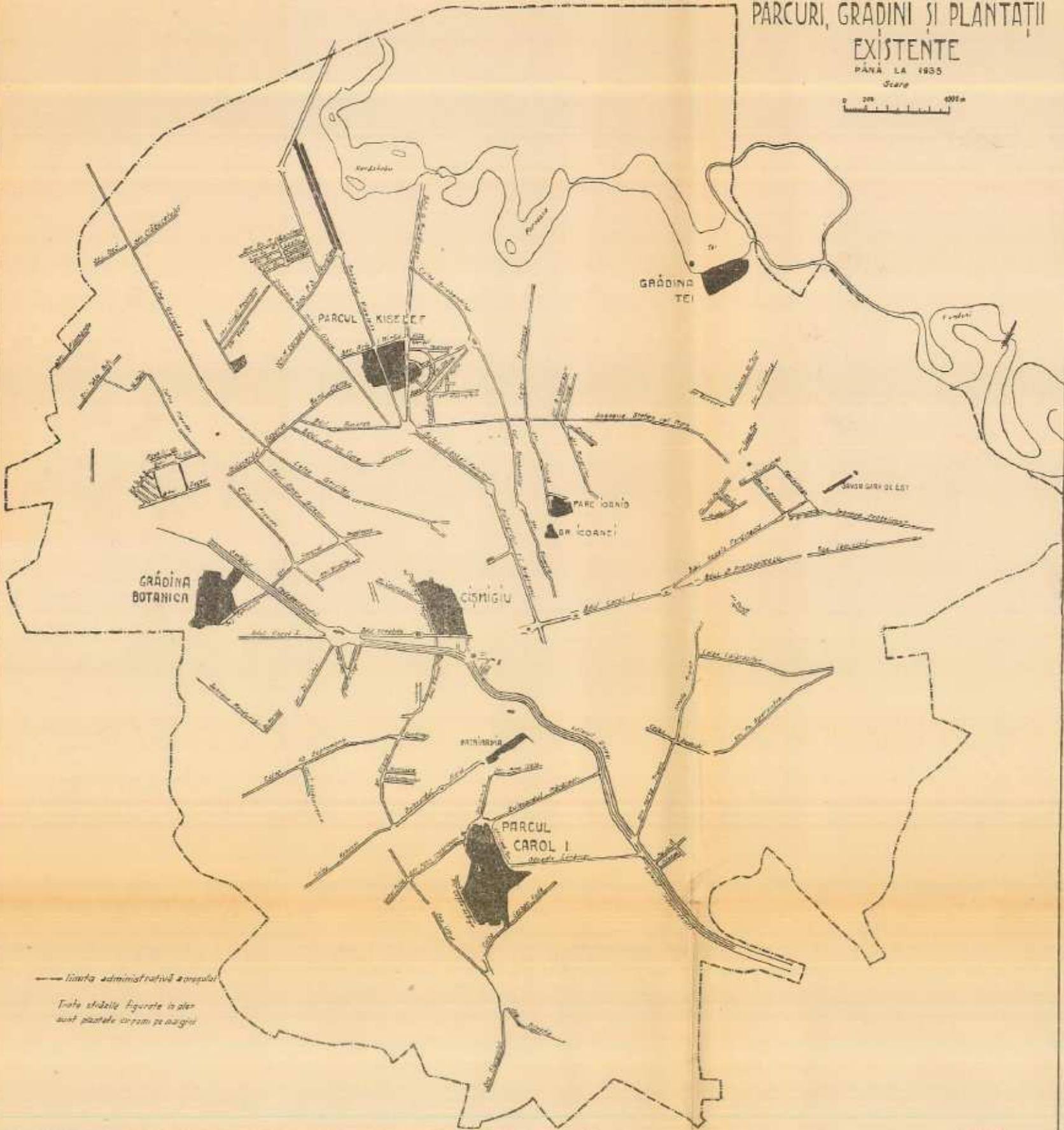
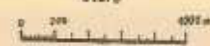
SUPRAFETE VERZI

	EXISTENTE	IN VIITOR
IN ARIELONDAȚIA LIBERĂ	240	1872
IN ARIELONDAȚIA ÎNDRĂDĂRĂ	220	1007
TOTAL	460	2879
CESTUA PROIECTATA LA FURTUNI	500	
LACURI	204	

ORĂȘUL BUCUREȘTI
PARCURI, GRĂDINI ȘI PLANTAȚII
EXISTENTE

PÂNĂ LA 1935

Scara



— linia administrativă a orașului

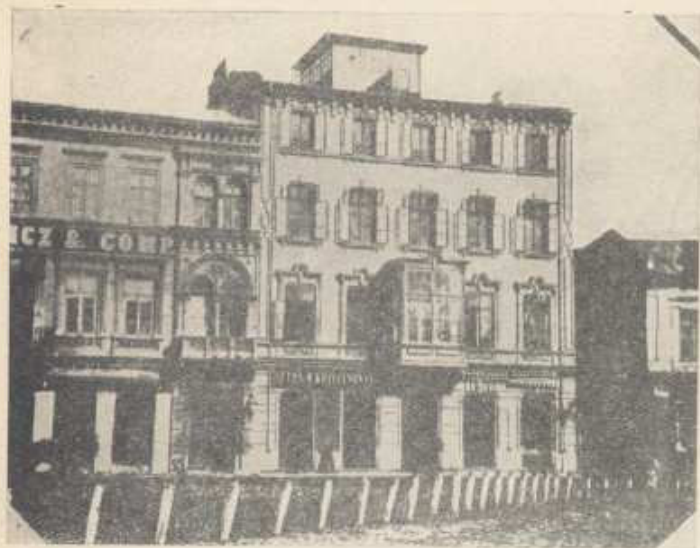
Tratze și grădini figurate în albe
sunt plantați începând de azi

I S T O R I C

Planuri și Clădiri



Piața Teatrului Național 1873.



Casa Riegler din calea Victoriei la 1875.

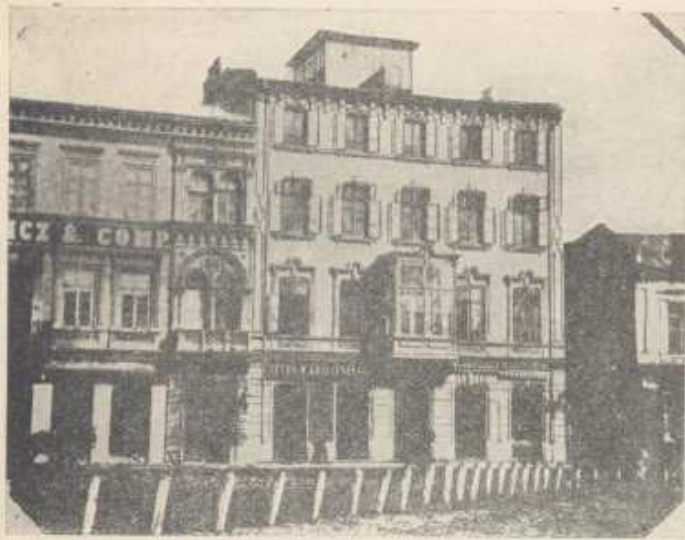


Hotelul Dacia la 1870.





Piața Teatrului Național 1873.



Casa Riegler din calea Victoriei la 1875.

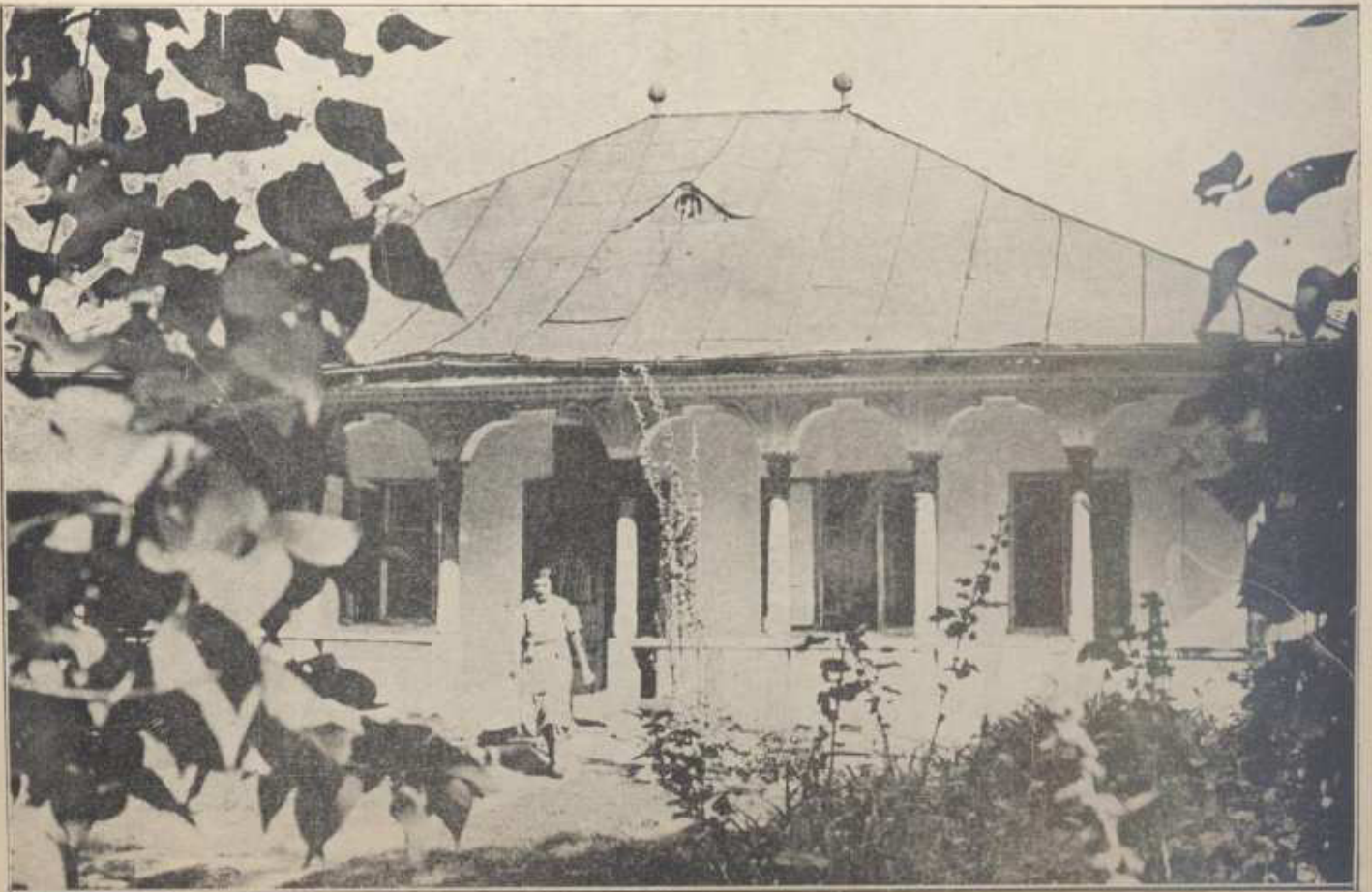


Hotelul Dacia la 1870.





București. — Palatul Regal la 1878.



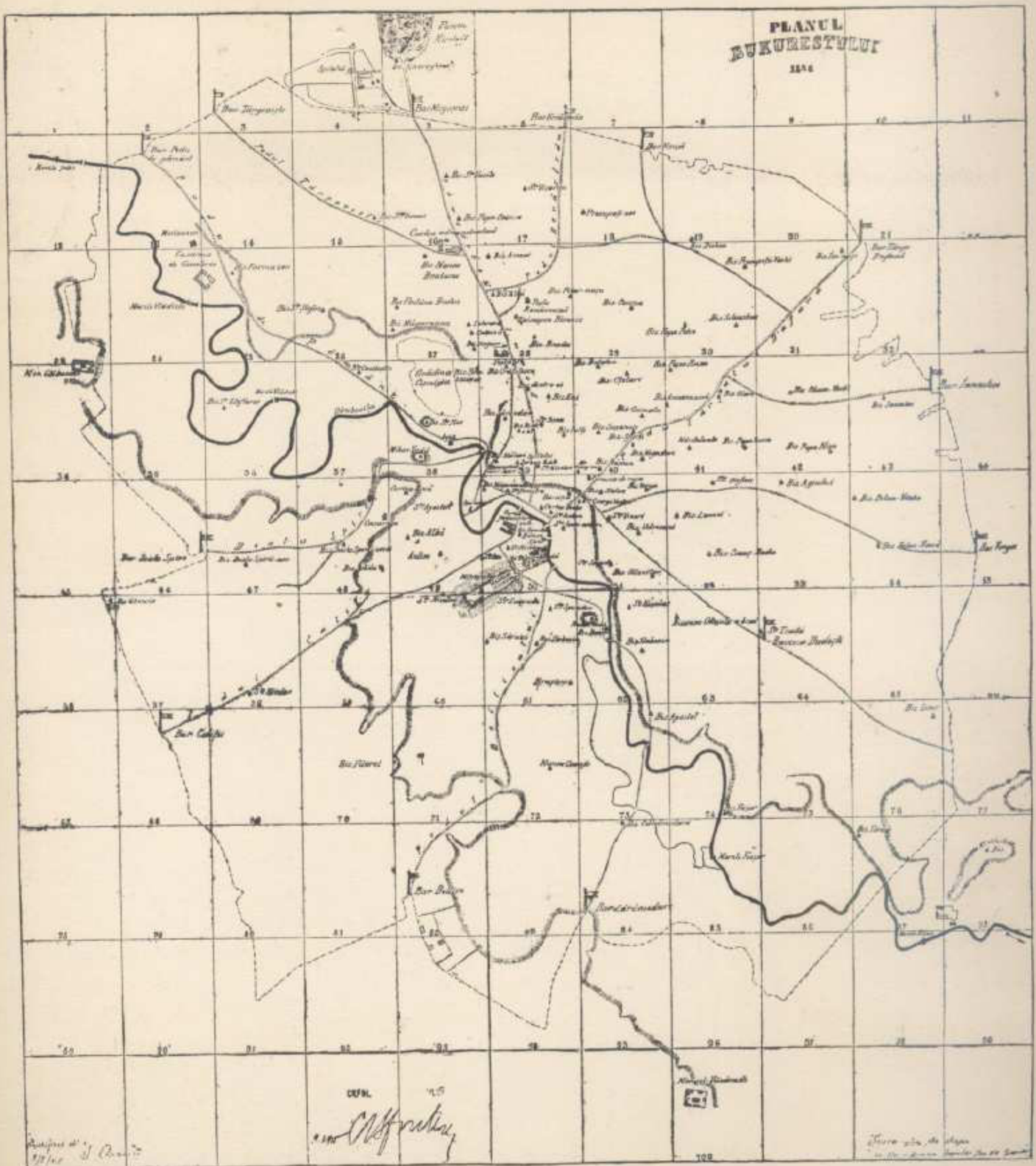
Casă veche pe str. Speranței.



București la 1878.
Colțul Academiei, cu Biserica Doamnei și hotelul Boulevard.

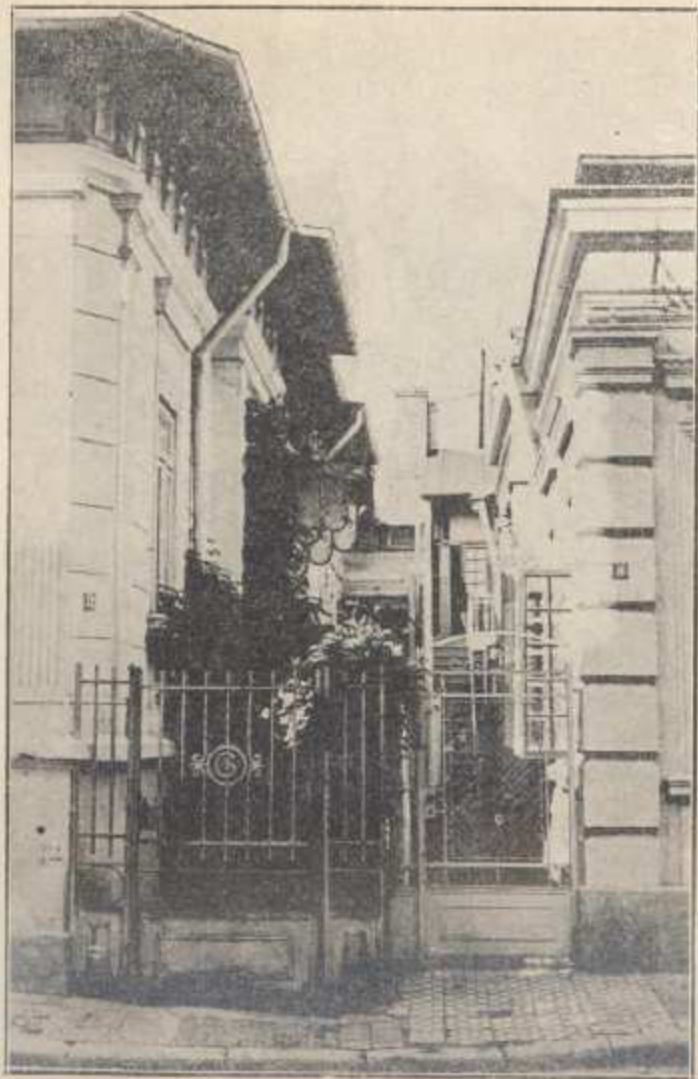


Biserica Sfântul Spiridon din piața Senatului.



Scheletul primului plan topografic al Municipiului București, 1846.

Diferite vederi din Capitală



Case cu prospect nereglementat.



Parcelare nereglementată.



Bulevardul Brătianu, Clădirea «Asigurarea Românească»



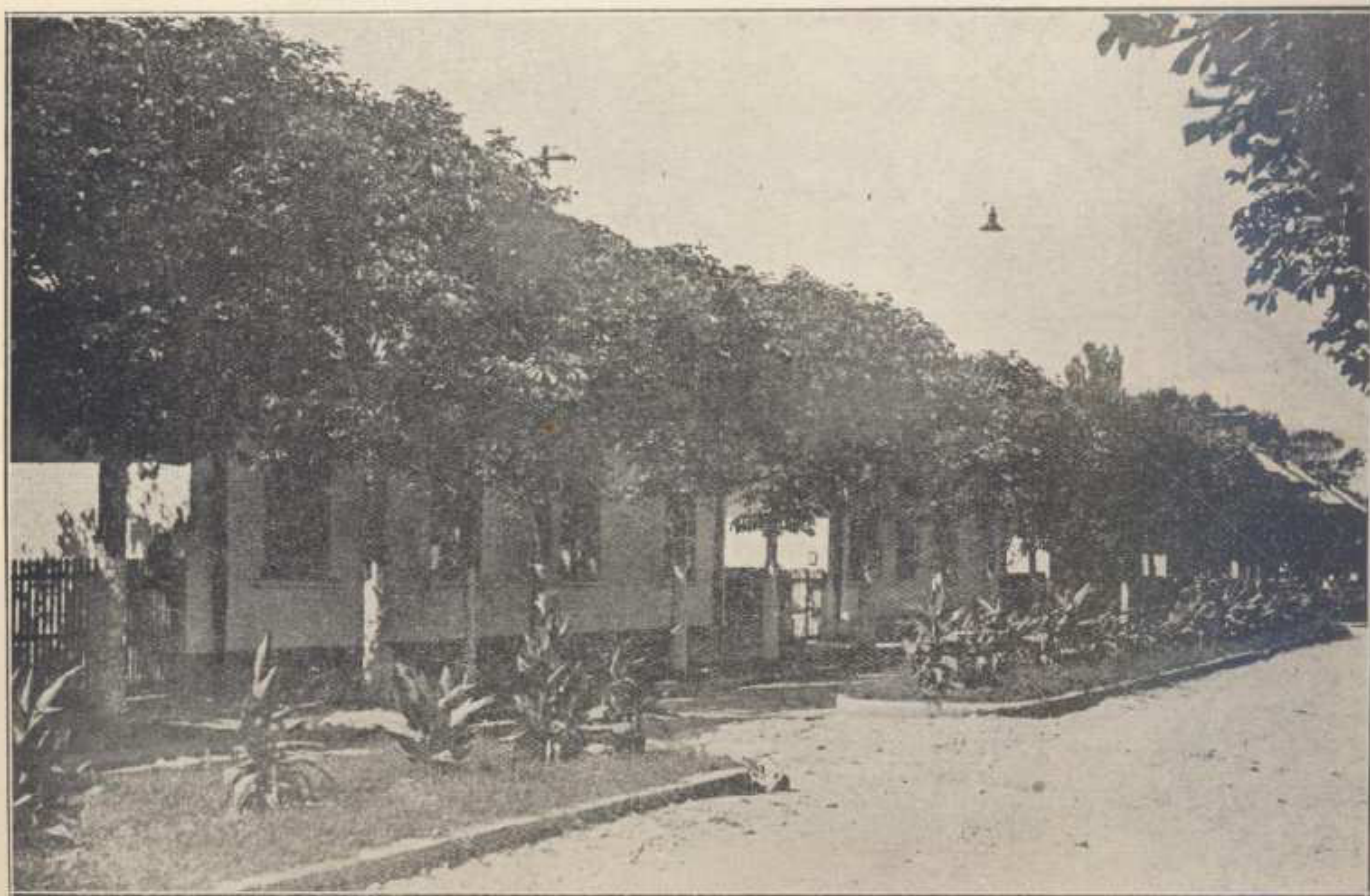
Curți nereglementare.



Biserică înăbușită de construcții.



Biserică degajată.



Cartiere grădin.



Arhitectură nouă și veche.



Calea Victoriei, Palatul Soc. de Telefoane și împrejurimile sale.



Str. Caragiale, Parcelare reglementară.

C I R C U L A T I E

TABLOU No. 1.

Cuprinzând numărul vehiculelor numărate pe Calea Victoriei la 24.8.934 între orele 11—13 și 17,30—19,30 precum și medilor orară.

Nr. curent	Data		Durata numărării totu în minute	Strada pe care s'a făcut numărătoarea	Locul observatorului	Direcția de circulație	Automobile			Tramvaje Nr. vagoanelor	C a i		Motociclete	Biciclete	Diverse	Total dela 7+8+9	Media orară dela 7+8+9	Observații și Starea timpului			
	Ziua și luna	Numele zilei și ora					Turism	Autobus	Camion		Trăsuri	Căruțe și camioane									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15							
1	24 August 1934	Vineri 11—13 și 17,30—19,30	240	Calea Victoriei	Clădirea Românească	Spre Senat	375	108	16	—	106	9	1	48	6	714	178				
2					"	"	Postă	391	199	6	—	98	8	5	29	3	702	175			
3					"	"	Prefectura Poliției	Senat (sens unie)	919	157	17	—	205	1	17	22	8	1299	325		
4					"	"	Palatul Telefoanelor	"	1627	150	39	—	252	1	11	22	1	2069	517		
5					"	"	" Regal	"	171	72	12	—	27	—	3	61	10	282	70		
6					"	"	"	"	Senat	1536	78	39	—	30	1	13	34	3	1958	489	
7					"	"	"	Ateneul Român	Palatul Regal	1780	145	27	—	273	8	20	31	3	2233	558	
8					"	"	"	"	str. Eiseopiei	303	3	10	—	48	7	8	34	7	371	93	
9					"	"	"	"	Palatul Știrbey	Min de Finanțe	481	74	44	—	109	139	2	63	7	847	21
10					"	"	"	"	"	Palatul Regal	1145	83	54	—	157	67	8	78	9	1536	384
11					"	"	"	"	Minist. Ind. și Comert.	Min de Finanțe	555	96	22	—	86	36	7	24	7	795	199
12					"	"	"	"	"	Piața Victoriei	236	76	15	—	63	18	2	24	1	408	102
13					"	"	"	"	Palatul Funcționarilor Publici	"	157	74	5	—	20	5	1	29	5	261	65
14					"	"	"	"	"	Palatul Regal	401	82	23	—	29	—	4	17	—	531	134

TABLOU No. 1'.

Cuprinzând numărul vehiculelor numărate pe B-dul Brătianu, Miercuri 12.9.934 — între orele 11.30—13.30 — precum și media lor orară

1	12 Septembrie 1934	Miercuri 11,30—13,13	120	Bd. I.	Lângă Universitate	Spre Piața Romană	708	104	52	123	242	90	12	16	9	1319	659			
2			120	Brătianu	La Universitate	"	Statuia Brătianu	648	96	76	338	186	103	10	80	6	1447	723		
3			120	"	"	"	Lângă str. C. A. Rosetti	"	Piața Romană	863	69	48	148	105	90	11	66	1	1321	661
4			120	"	"	"	"	"	Brătianu	816	71	58	364	107	64	7	65	6	1480	740
5			120	"	"	Bd. Tache	Lângă Piața Romană	"	"	964	85	68	315	81	87	18	68	11	1600	800
6			110	"	"	Ionescu	"	"	"	379	59	34	211	35	50	11	45	3	768	384
7			120	"	"	"	"	"	"	317	89	42	199	35	63	11	38	3	745	372
8			120	"	"	"	"	"	"	523	83	44	213	58	68	10	49	3	989	494
9			120	"	"	Bd. Lascăr	General Manu	"	"	549	85	51	218	42	85	11	37	5	1032	516
10			120	"	"	Catargiu	"	"	"	270	83	38	212	29	56	10	35	—	688	344
11			120	"	"	"	"	"	"	220	81	33	66	10	46	8	23	1	465	232
12			130	"	"	"	strada Grigore Alexandrescu	"	"	531	80	39	74	31	55	7	37	4	633	316
13			120	"	"	"	Lângă Piața Victoriei	"	"	202	65	29	70	19	25	8	21	—	410	205
14			120	"	"	"	"	"	"	345	59	39	74	27	55	7	46	8	599	299

TABLOU No. 2.

Cuprinzând media orară pentru fiecare sens de circulație, a vehiculelor numărate pe calea Victoriei, Vineri 24.8.1934.

Nr. curent	Data		Durata numărărilor în minute	Strada pe care s'a făcut numărărea	Locul observatorului	Direcția de circulație	Automobile			Tramvaie Nr. vagoanelor	C a i		Motociclete	Biciclete	Diverse	Total dela 7+8+9	Media orară dela 7+8+9	Observații și starea timpului			
	Ziua și luna	Numele zilei și ora					Turism	Autobus	Camion		Trăsuri	Căruțe și camioane									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15							
1	24 August 1934	Vineri 11-13 și 17,30-19,30	240	Calea Victoriei	Clădirea Românească	Spre Senat	94	54	4	—	26	2	—	12	1	150	193				
2					"	"	Postă	97	50	1	—	24	2	1	7	1	174	183			
3					"	"	Prefectura Poliției	Spre Senat, sens urbe	227	39	4	—	41	—	4	5	2	311	322		
4					"	"	Palatul Telefoanelor	" "	56	5	—	—	10	—	—	1	—	71	72		
5					"	"	"	Regal	" " C. A. Rosetti . . .	42	18	3	—	7	—	1	15	2	70	88	
6					"	"	"	"	" " Senat	384	19	10	—	76	—	3	9	1	453	466	
7					"	"	"	"	Ateneul Român	445	36	7	—	68	2	5	8	1	558	572	
8					"	"	"	"	" " str. Episcopiei	76	1	2	—	12	2	2	8	2	93	105	
9					"	"	"	"	" " Palatul Știrbey	120	18	11	—	27	35	—	16	2	211	229	
10					"	"	"	"	" " Min. de Finanțe	286	21	13	—	47	17	2	19	2	384	407	
11					"	"	"	"	" " Palatul Regal	139	29	5	—	21	9	2	6	2	203	213	
12					"	"	"	"	" " Minist. Ind. și comerț. . .	59	19	4	—	16	4	—	6	—	102	108	
13					"	"	"	"	" " Piața Victoriei	39	19	1	—	5	1	—	7	1	65	73	
14					"	"	"	"	" " Palatul Funcț. Publici . .	100	20	6	—	7	—	1	4	—	133	138	

TABLOU No. 2'.

Cuprinzând media orară pentru fiecare sens de circulație, a vehiculelor numărate pe B-dul Brătianu Miercuri 12.9.1934.

1	12 Septembrie 1934	Miercuri 11,30-13,30	120	Bd. I. C. Lângă	Universitate	Spre Piața Romană	354	52	26	61	121	45	6	8	4	659	677			
2			120	Brătianu	" "	" " Brătianu	324	48	38	169	93	51	5	40	3	7:3	771			
3			120	"	"	C. A. Rosetti	" " Romană	431	35	24	74	52	45	5	33	—	661	699		
4			120	"	"	" "	" " Brătianu	408	35	29	182	54	32	3	33	3	740	779		
5			120	"	"	"	" " Piața Romană	482	42	34	158	40	44	9	34	5	800	848		
6			120	"	"	Bd. Teache Ionescu	" "	189	30	17	105	18	25	5	28	1	384	417		
7			120	"	"	"	" "	158	45	21	100	17	31	5	19	1	372	397		
8			120	"	"	Bd. Lascăr Catargiu	" "	261	42	22	106	29	31	5	25	1	494	525		
9			120	"	"	"	" "	274	43	25	109	21	43	5	19	2	516	542		
10			120	"	"	"	G-ral Manu	" "	155	41	19	106	15	28	5	17	—	344	366	
11			120	"	"	"	" "	110	40	16	33	10	23	4	12	—	232	248		
12			120	"	"	"	Gr. Alexandrescu	" "	175	40	20	37	17	27	3	19	2	316	342	
13			120	"	"	"	" " Piața Victoriei	" " Romană	101	32	15	35	9	13	4	10	1	265	220	
14			120	"	"	"	" "	" " Victoriei	172	30	19	37	14	27	3	23	4	299	329	

TABLOUL No. 3

Cuprinzând indicarea debitului teoretic al străzii în funcție de carosabil precum și al debitului maxim observat pe oră.

No. de ordine	Luna	Ziua	Data	Strada unde s'a făcut număratoarea	Porțiunea de stradă considerată	Lățimea părți carosabile		Calculul teoretic al debitului maxim					Debitul observat pe oră		
						Total	Fără porțiunea ocupată de tramvai	Nr. strărilor de:		Debitul maxim pe oră de			Tramvaie	Vehicule	Total
								Tramvaie	Vehicule	Tramvaie	Vehicule	Total			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1-2	August	Vineri	24	C. Victoriei	La clăd. Românească	32.55	32.55	—	11	—	3300	3300	—	433	433
3	"	"	"	"	La Prefectura Poliției	12.00	12.00	—	4	—	1200	1200	—	389	389
4-5	"	"	"	"	La Palat. Telefoanelor	14.00	14.00	—	5	—	1500	1500	—	575	575
6-7	"	"	"	"	La Palatul Regal	35.00	35.00	—	11	—	3300	3300	—	602	602
8-9	"	"	"	"	La Ateneul Român	20.50	20.50	—	7	—	2100	2100	—	714	714
10-11	"	"	"	"	La Palatul Știrbey	12.00	12.00	—	4	—	1200	1200	—	679	679
12-13	"	"	"	"	Min. de Ind. și Com.	7.00	7.00	—	2	—	600	600	—	342	342
14-15	"	"	"	"	Palatul Fune. Publiei	7.00	7.00	—	2	—	600	600	—	201	201

TABLOUL No. 3'

Cuprinzând indicarea debitului teoretic al străzii în funcție de carosabil precum și a debitului maxim observat pe oră.

1-2	Septem.	Miercuri	12	Bd. Brăt.	Lângă Universitate	34.00	26.00	2	8	480	2400	2880	239	1297	1536
3-4	"	"	12	"	Lângă str. C. A. Rosetti	20.00	15.00	2	5	480	1800	2280	251	1232	1483
5-6	"	Marți	11	Bd. Tache Ionescu	Lângă Cred. Miner	20.00	15.00	2	5	480	1800	2280	213	701	914
7-8	"	"	"	Bd. Lascăr Catargiu	Lângă P. Română	18.00	13.00	2	4	480	1600	2080	209	691	900
9-10	"	"	"	Bd. Brăt.	Asig. Românească	18.00	13.00	2	4	480	1600	2080	223	609	832
11-12	"	Miercuri	"	Bd. Lascăr Catargiu	Str. Gr. Alexandrescu	18.00	13.00	2	4	480	1600	2080	70	492	562
13-14	"	"	12	Bd. Lascăr Catargiu	Lângă Piața Victoriei	18.00	13.00	2	4	480	1600	2080	72	454	526

TABLOU No. 4.

Cuprinzând debitul maxim de vehicule observat pe oră — ambele sensuri și numărul persoanelor transportate cu fiecare gen de vehicul

Punctul unde s'a măsurat strada	Felul circulației	Felul și numărul în ambele sensuri după felul mijlocului de transport		Capacitatea diferitelor sisteme de circulație	
		număr	‰	nr. pers. transportate	‰
1	2	3	4	5	6
Bulevardul Brățianu la Universitate	Tramvaie	239	18,24	7170	71,11
	Turisme	827	51,20	910	9,00
	Autobuze	102	6,33	1734	17,15
	Camioane	69	4,27	—	—
	Trăsuri	209	12,95	230	2,28
	Căruțe	90	5,57	—	—
	Motociclete	11	0,68	11	0,10
	Biciclete	57	3,53	57	0,56
	Diverse	10	0,62	—	—
	V = 1526	Total . .	1614	100	10112
Bulevardul Brățianu la C. A. Roseff	Tramvaie	251	16,16	753	75,65
	Turisme	916	58,90	1008	10,13
	Autobuze	73	4,69	1241	12,35
	Camioane	53	3,41	—	—
	Trăsuri	107	6,88	118	1,18
	Căruțe	83	5,33	—	—
	Motociclete	9	0,58	9	0,09
	Biciclete	59	3,79	59	0,60
	Diverse	4	0,26	—	—
	V = 1483	Total . .	1555	100	9935
Bulevardul Brățianu la Strada Lahovary	Tramvaie	322	23,30	9660	82,50
	Turisme	774	55,96	851	7,23
	Autobuze	63	4,56	1071	9,10
	Camioane	52	3,75	—	—
	Trăsuri	72	5,20	80	0,68
	Căruțe	38	2,75	—	—
	Motociclete	6	0,65	9	0,08
	Biciclete	48	3,47	48	0,41
	Diverse	5	0,36	—	—
	V = 1321	Total . .	1383	100	11719
B-dul Tache Ionescu la Creditul Minier	Tramvaie	213	21,95	6390	78,85
	Turisme	501	51,75	551	6,78
	Autobuze	62	6,39	1054	13,00
	Camioane	36	3,71	—	—
	Trăsuri	56	5,77	62	0,77
	Căruțe	49	5,06	—	—
	Motociclete	10	1,03	10	0,12
	Biciclete	39	4,03	39	0,41
	Diverse	3	0,31	—	—
	V = 914	Total . .	969	100	8106
B-dul Lascăr Catargiu la Piața Romană	Tramvaie	209	21,90	6270	76,18
	Turisme	461	38,70	507	6,15
	Autobuze	79	8,28	1343	16,30
	Camioane	44	4,61	—	—
	Trăsuri	56	5,87	62	0,75
	Căruțe	51	5,36	—	—
	Motociclete	6	0,65	6	0,07
	Biciclete	45	4,72	45	0,55
	Diverse	3	0,31	—	—
	V = 90	Total . .	954	100	8233
B-dul Lascăr Catargiu la General Manu	Tramvaie	223	25,30	6690	78,00
	Turisme	381	43,50	419	4,89
	Autobuze	81	9,20	1377	16,05
	Camioane	53	6,04	—	—
	Trăsuri	42	4,80	46	0,54
	Căruțe	52	5,93	—	—
	Motociclete	7	0,80	7	0,08
	Biciclete	37	4,22	37	0,44
	Diverse	1	0,11	—	—
	V = 832	Total . .	877	100	8576
B-dul Lascăr Catargiu la Grigore Alexandrescu	Tramvaie	70	11,76	2100	4,45
	Turisme	310	51,80	341	8,85
	Autobuze	79	13,17	1343	34,5
	Camioane	35	5,90	—	—
	Trăsuri	34	5,67	37	0,96
	Căruțe	34	5,67	—	—
	Motociclete	7	0,86	7	0,18
	Biciclete	29	4,84	29	0,75
	Diverse	2	0,33	—	—
	V = 562	Total . .	610	100	3857
B-dul Lascăr Catargiu la Piața Victoriei	Tramvaie	72	12,65	2160	59,78
	Turisme	298	51,23	328	9,08
	Autobuze	62	10,87	1054	29,18
	Camioane	33	5,78	—	—
	Trăsuri	31	5,27	33	0,91
	Căruțe	31	5,44	—	—
	Motociclete	5	0,88	5	0,14
	Biciclete	33	5,78	33	0,91
	Diverse	6	1,05	—	—
	V = 526	Total . .	570	100	3613

V = reprezintă totalul turismelor, autobuzelor, camioanelor, trăsurilor și căruțelor.

TABLOU No. 4'.

Cuprinzând debitul maxim de vehicule observat pe oră — ambele sensuri precum și numărul persoanelor transportate cu fiecare gen de vehicul

Punctul unde s'a măsurat strada	Felul circulației	Felul și numărul în ambele sensuri după felul mijlocului de transport		Capacitatea diferitelor sisteme de circulație	
		număr	%	nr. pers. transportate	%
1	2	3	4	5	6
Calea Victoriei la Clădirea Românească	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	249	53,7	274	12,3
	Autobuze	109	23,7	1858	83,4
	Camioane	6	1,3	—	—
	Trăsuri	64	13,8	70	3,1
	Căruțe	5	1,1	—	—
	Motociclete	—	—	—	—
	Biciclete	27	5,8	27	1,2
	Diverse	3	0,6	—	—
	v = 433	Total . .	463	100	2224
Calea Victoriei la Prefectura de Poliție	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	283	70,9	311	29,7
	Autobuze	39	9,8	663	63,3
	Camioane	6	1,5	—	—
	Trăsuri	61	15,3	67	6,4
	Căruțe	—	—	—	—
	Motociclete	5	1,2	5	0,5
	Biciclete	1	0,3	1	0,1
	Diverse	4	1	—	—
	v = 389	Total . .	399	100	1047
Calea Victoriei la Palatul Telefoanelor	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	466	80	513	41,2
	Autobuze	39	6,7	663	53,3
	Camioane	14	2,4	—	—
	Trăsuri	55	9,4	61	5
	Căruțe	1	0,2	—	—
	Motociclete	3	0,6	3	0,2
	Biciclete	4	0,7	4	0,3
	Diverse	—	—	—	—
	Total . .	582	100	1244	100
Calea Victoriei la Palatul Regal	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	469	74	516	38,8
	Autobuze	41	6,5	697	52,5
	Camioane	15	2,4	—	—
	Trăsuri	77	12,1	85	6,4
	Căruțe	—	—	—	—
	Motociclete	4	0,6	4	0,3
	Biciclete	26	4,1	26	2
	Diverse	2	0,3	—	—
	v = 602	Total . .	634	100	1328
Calea Victoriei la Ateneul Român	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	590	80,1	649	28,6
	Autobuze	36	4,9	612	26,9
	Camioane	5	0,7	—	—
	Trăsuri	78	10,6	860	37,7
	Căruțe	5	0,7	—	—
	Motociclete	7	0,9	7	3,3
	Biciclete	15	2	15	3,5
	Diverse	1	0,1	—	—
	v = 714	Total . .	736	100	2276
Calea Victoriei la Palatul Ștef Băneș	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	436	58,6	480	33,2
	Autobuze	47	6,3	799	55,4
	Camioane	27	3,7	—	—
	Trăsuri	94	12,7	103	7,1
	Căruțe	75	10	—	—
	Motociclete	3	0,4	3	0,2
	Biciclete	59	8	59	4,1
	Diverse	2	0,3	—	—
	v = 670	Total . .	743	100	1444
Calea Victoriei la Ministerul de Industrie și Comerț	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	221	59,6	243	19,1
	Autobuze	56	15,1	952	75,1
	Camioane	13	3,5	—	—
	Trăsuri	42	11,3	46	3,6
	Căruțe	10	2,7	—	—
	Motociclete	3	0,8	3	0,3
	Biciclete	22	5,9	22	1,9
	Diverse	4	1,1	—	—
	v = 342	Total . .	371	100	1266
Calea Victoriei la Palatul Funcționarilor Publici	Tramvaie	—	—	—	—
	Turisme	141	67,2	155	18,1
	Autobuze	40	19	680	79,8
	Camioane	7	3,3	—	—
	Trăsuri	10	4,8	11	1,3
	Căruțe	3	1,4	—	—
	Motociclete	—	—	—	—
	Biciclete	7	3,3	7	0,8
	Diverse	2	1	—	—
	v = 201	Total . .	210	100	853

v = reprezintă totalul turismelor, autobuzelor, camioanelor, trăsurilor și căruțelor.

TABLOU No. 5.

Cuprinzând capacitatea teoretică a diverselor străzi din București — pe cari merg tramvaie.

Stradă cu	Lățimea părții carosabile	Nr. șirurilor normale de :			Repartizarea grafică schematică a șirurilor de vehicule și tramvaie și indicarea capacității lor	Nr. teoretic al :			Observații
		veh.	tram.	total		veh.	tram.	total	
2 șiruri : 1 tramvai 1 vehicul	6—8,50	1 $\frac{1}{4}$	1	2 $\frac{1}{4}$	Tr. —————→ $\frac{1}{4}N$. V. —————→ 1N	500	240	740	In șirul de vehicule nu s'au socotit motocicletele, biciclete și div.
2 șiruri : 1 tramvai 1 vehicul	5—7,50	$\frac{1}{2}$	2	2 $\frac{1}{2}$	Tr. —————→ 1 $\frac{1}{4}N$. V. —————→ $\frac{1}{4}N$	200	480	680	"
3 șiruri : 1 tramvai 2 vehicule	8,50—11	2 $\frac{1}{2}$	1	3 $\frac{1}{2}$	V. —————→ N T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ N	1000	240	1240	"
3 șiruri : 2 tramvaie 1 vehicul	8—10,50	1 $\frac{1}{2}$	2	3 $\frac{1}{2}$	T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ N T. —————→ N	600	480	1080	"
4 șiruri : 2 tramvaie 2 vehicule	11—13,50	2 $\frac{1}{2}$	2	4 $\frac{1}{2}$	T. —————→ $\frac{1}{4}N$ T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ N V. —————→ N	1000	480	1480	"
5 șiruri : 2 tramvaie 3 vehicule	14—16,50	3 $\frac{1}{4}$	2	5 $\frac{1}{4}$	V. —————→ N V. —————→ N T. —————→ $\frac{1}{4}N$ T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ N	1300	480	1780	"
6 șiruri : 2 tramvaie 4 vehicule	17—19,50	4	2	6	V. —————→ N V. —————→ N T. —————→ $\frac{1}{4}N$ T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ $\frac{1}{2}N$ V. —————→ N V. —————→ N	1600	480	2080	"
7 șiruri : 2 tramvaie 5 vehicule	20—22,50	4 $\frac{1}{2}$	2	6 $\frac{1}{2}$	V. —————→ N V. —————→ $\frac{1}{2}N$ V. —————→ N T. —————→ $\frac{1}{4}N$ T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ N V. —————→ N	1800	480	2280	"
8 șiruri : 2 tramvaie 6 vehicule	23—25,50	5	2	7	V. —————→ N V. —————→ $\frac{1}{2}N$ V. —————→ N T. —————→ $\frac{1}{4}N$ T. —————→ $\frac{1}{4}N$ V. —————→ N V. —————→ $\frac{1}{2}N$ V. —————→ N	2000	480	2480	"

Stradă cu	Lățimea părții carosabile m.	Nr. șirurilor normale de :			Repartizarea grafică schematică a șirurilor de vehicule și tramvae și indicarea capacității lor	Nr. teoretic al :			Observații	
		veh.	tram.	total		veh.	tram.	total		
9 șiruri : 2 tramvae 7 vehicule	26 - 28,50	5 1/2	2	7 1/2	$\leftarrow N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $\leftarrow N$ $T. \leftarrow$ $T. \rightarrow$ $V. \rightarrow N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow N$	$V. \leftarrow N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow N$ $T. \leftarrow$ $T. \rightarrow$ $V. \rightarrow N$ $V. \rightarrow N$ $T. \leftarrow$ $T. \rightarrow$ $V. \leftarrow N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow N$	2200	480	2680	In șirul de vehicule nu s'au socotit motocicletele biciclete și diversele
10 șiruri : 2 tramvae 8 vehicule	29 - 31,50	6	2	8	$V. \leftarrow N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow N$ $T. \leftarrow$ $T. \leftarrow$ $T. \rightarrow$ $V. \leftarrow N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow N$	$V. \rightarrow N$ $V. \rightarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow N$ $T. \leftarrow$ $V. \rightarrow N$ $T. \rightarrow$ $V. \leftarrow N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \leftarrow \frac{1}{2}N$ $V. \rightarrow N$	2400	480	2880	"

T A B L O U

cuprinzând numărul vehiculelor ce se intercalează în intervalele din turisme.

Nr. curent	Felul vehiculelor ce se intercalează	Numărul secțiilor	Numărul spațiilor intervale	Numărul vehiculelor ce se intercalează	Observații
1	Biciclete	100	100	1200	Câte 12 biciclete într'un spațiu de fiecare secție
2	Motociclete	80	80	80	Câte o motocicletă în 4 secții din cele 5 ale fiecărei perioade
3	Diverse	100	100	100	Câte o diversă în fiecare secție.
4	Intervale libere	100	120	—	Câte una pe secție plus două în ultima.
		—	400	1380	

