

## Dezvoltarea oraşului Bucureşti în anii socialismului

Cînd vorbim de compoziţia în plan şi spaţială a oraşului contemporan, este neapărat necesar de a preciza în prealabil perioada cu care acest contemporan se reflectă sau, mai bine-zis, cum înţelegem a-l împlini? Lucrarea vastă, multilaterală a dezvoltării municipiului în următorii 20—30 ani, o consider de la bun început ca un corolar al unui efort continuu şi de mulţi ani, la care, a creat şi-a dat aportul, a făcut preţioase sugestii „Omul”, exponentul valoros al societăţii în care trăim, — omul socialist.

Noi avem această şansă de a putea construi pentru noi şi generaţia noastră, planificînd şi făcînd previziuni pentru viitor, pentru generaţia ce ne urmează, determinînd de pe acum „forma fenomenului urban”. În fapt, oraşul de ieri, nu este cel al zilelor noastre, şi mai puţin cel de mine.

Am moştenit o structură urbană, cu trăsăturile şi caracteristicile ei şi în această zestre plasăm puncte de vedere noi, moderne, corespunzătoare confortului ce-l preluăm, ajungînd astfel să materializăm cadrul construit, gîndit pentru noua noastră existenţă legîndu-l de generaţiile viitoare.

După părerea mea, avînd această deosebit de importantă sarcină, trebuie de la început determinat nivelul de dezvoltare a oraşului, în contextul general al economiei şi bineînţeles comparativ cu alte aglomerări urbane.

Am vorbit deseori de dimensiunile „tehnice” ale oraşului contemporan, ea şi despre oraşului viitorului, pentru care gîndim astăzi, planificînd amenajările şi noile structuri urbanistice.

În afara elementelor tehnice şi fizice, oraşul contemporan îmbrăţişează elemente complexe, din ce în ce mai numeroase, din ce în ce mai importante în desfăşurarea mecanismului său de viaţă.

Un oraş nu este numai o aglomerare de locuinţe cu mai multe trepte, cu servicii şi dotări, cu căi de comunicaţii etc.

Oraşul este concepţia socială a vieţii, este cultura umană, este dragostea de frumos. Oraşul reprezintă investiţia pe termen lung, respectiv viziunea în viitor; oraşul este sinteza durabilităţii, o ideologie materialistă, istoria unei ţări, filozofia existenţei.

Cunoscute aceste elemente multiple componente ale organismului urban, raportate nemijlocit la perimetrul creşterii populaţiei, se poate trece la compoziţie; analizînd trecutul, cercetînd actualitatea, rezultatele sale,

tentînd a determina în măsura posibilităților, căile de urmat, în vederea dezvoltării concomitente a întregului „sistem urban București”.

Va trebui realizată acea „elasticitate relativă” necesară fenomenului urban, care să dea posibilitatea de adaptare treptată, legată de noile funcțiuni sau necesități ale vieții. Propuneri în variante, ale viitoarelor locuințe, răspund dificultăților constatate în acest domeniu. O accentuare a construirii zonelor centrale mi se pare ca strict necesară, atât prin economicitatea soluțiilor, cât pentru realizarea acelui echilibru și aspect demn și frumos al Capitalei noastre.

În noile ansambluri ca și pe marile artere, cred că trebuie mult mai atent insistat și realizat acel „contact social”, atât de dorit; unde omul să se poată plimba, privi, întîlni, învăța etc., în spații alcătuite într-o nouă concepție, corespunzătoare societății noastre.

Consider, de asemenea, că propunerile zonelor de muncă, de cercetare, căile de circulație ca și dotările social-culturale și spațiile plantate, vor conduce la îmbunătățirea conținutului noțiunii de „confort urban”, considerat în continuă creștere și la scara întregului oraș, problemă ce constituie în ansamblul său, una din laturile importante ale așezării urbane de tip socialist.

## PRINCIPII DE DEZVOLTARE A ORAȘULUI

Municipiul București se va dezvolta în cadrul unui sistem urban, format în teritoriul preorășenesc, cuprinzînd localități principale importante, localități urbane mai mici, precum și așezări răspîndite în întreg teritoriul cadru.

Se urmărește, în cadrul sistemului urban, realizarea unui echilibru economic, bazat pe schimbul de produse și a forței de muncă. De asemenea, se va realiza o specializare a fiecărei localități din cadrul acestui sistem, în funcție de specificul și posibilitățile materiale a fiecărei aglomerări. Prin căi rutiere cu transport rapid și linii de cale ferată, populația va avea legături facile cu întregul sistem, precum și cu restul țării. Prin canalul navigabil Cernica—Moșișteștea—Dunăre și Moșișteștea—Ialomița—Siret, sistemul de localități și municipiul București, vor avea asigurate legături de transport pe apă pentru mărfuri și persoane.

— Dezvoltarea orașului București va avea loc în lungul elementelor sale naturale. În nord, salba lacurilor Colentinei, integral asanată și încadrată în bogate spații plantate, iar în partea de sud, corniștea râului Dimbovița, constituind axele principale de compoziție și organizare a mediului construit.

— Stabilirea limitelor construite ale orașului va realiza o zonă compactă și ordonată, prin desființarea fondului construit necorespunzător sau sub formă de elemente tentaculare dispuse în lungul arterelor de penetrație.

— Organizarea dezvoltării orașului se face în zone funcționale, corespunzătoare vieții urbane: muncă, locuire, odihnă, instruire și recreație.

— Densitatea va crește, printr-o utilizare intensivă și economică a teritoriului construit și prin creșterea regimului de înălțime a clădirilor.

— Se face o repartizare rațională a unităților pentru satisfacerea nevoilor curente ale populației pe întregul teritoriu al orașului, realizîndu-se

un sistem policentric, împlinindu-se o zonă centrală, corespunzătoare vechiului centru tradițional-istoric, precum și noi centre, repartizate uniform pe teritoriul orașului, în noile ansambluri de locuit și continuând cu zonele ce urmează a fi restructurate în timp.

— Se va contura o amplasare rațională a locurilor de muncă, în corelare cu zonele de locuit. În vederea scurtării distanțelor de parcurs și a ușurării circulației urbane, precum și în raport cu posibilitățile de deservire cu mijloace de transport în comun, căi ferate sau rutiere, cu direcția de scurgere a bazinului hidrografic, cât și cu direcția vînturilor dominante; zonele de muncă fiind organizate pe principiul cooperării complexe.

— Organizarea noulor zone de locuințe ale orașului se face pe principiul unor unități structurale complexe, în mari ansambluri de locuit, cartiere, unități de locuit și grupe de locuințe.

— Zonele construite existente ale orașului se vor moderniza urmărindu-se realizarea unor artere de circulație și zone construite care să se integreze firesc în structura actuală orășenească.

Noile realizări obținute în ultimele planuri cincinale au transformat structura veche a orașului, au ridicat noi probleme și au creat noi cerințe pentru dezvoltarea viitoare. În raport cu situația actuală, studiile își propun să prezinte problemele care solicită o dezlegare urgentă și elemente de largă perspectivă care să asigure încadrarea acțiunilor imediate într-o soluționare posibilă ulterioară.

Față de situația actuală și de condițiile reale, considerăm că studiile vor trebui să conducă la realizarea celor 122.000 apartamente prevăzute în cincinalul 1971—1975 iar pentru cincinalul următor 1976—1980 să permită realizarea a 250—275 mii apartamente, cu toate dotările și echipamentele necesare, a lucrătorilor de circulație și transport etc. Totodată, este necesar a se defini liniile directoare de dezvoltare pentru etapa de largă perspectivă de 25—30 ani, care vor fi ulterior corelate cu prevederile ce vor reieși din studiile de prognoză.

## POPULAȚIA

Populația municipiului București era la 1 iulie 1970 de 1.574.536 locuitori stabili din care 1.475.050 locuitori în oraș și 99.486 locuitori în 12 comune suburbane. La aceasta se adugă o populație flotantă zilnică de cca. 100.000 locuitori. În același timp mai există și o populație înregistrată ca flotantă, care se ridică la cca. 300.000 locuitori pe an. Evoluția populației Capitalei pentru următorii 30 ani poate fi apreciată în mai multe ipoteze în funcție de rolul pe care îl vor avea factorii de creștere: sporul natural și sporul migratoriu al populației.

S-au elaborat trei ipoteze de bază care au în vedere posibilitatea de creștere în perspectivă a populației municipiului.

În aprecierea ipotezei posibile de adoptat există păreri diferite, în sensul că sînt propuneri pentru limitarea creșterii populației în opoziție cu propuneri de a se accepta creșteri mai importante ale populației. Pe baza experienței care există pe plan mondial, că orașele nu cunosc stagnări decît în cazuri forțate, că există procese inerțiale care nu pot fi împiedicate decît cu eforturi deosebite, că vitalitatea unui oraș se

reflectă și în creșterea populației, este de așteptat o creștere a populației. Este de preferat în condițiile unui ritm înalt de dezvoltare social-economică, să se adopte ipoteza medie — de 2.300.000 locuitori.

## PROFILUL SOCIAL-ECONOMIC

Municipiul București deține primul loc în complexul economic și social al țării, fiind totodată și centrul politico-administrativ, cultural, științific și turistic, de prim rang, precum și locul unor însemnate manifestări internaționale. Cu o populație de numai 7,8% din populația totală și 19,1% din populația totală urbană a țării, municipiul București realizează 17,6% din producția industrială a țării.

În ultimii 20 ani ponderea producției globale industriale a Capitalei față de total RSR a scăzut de la 19,3% în anul 1950, la 17,6% în anul 1970, datorită amplului program de industrializare și repartizare rațională a forțelor de producție în teritoriul național.

Dezvoltarea viitoare a economiei complexe a municipiului București s-a studiat avînd la bază prevederile concrete ale planului economic pentru cîincinalul 1971—1975, unele propuneri preliminare pentru perioada 1976—1980 și posibilități de evoluție ulterioară pentru etapele după 1980.

Datele furnizate de creșterea populației, a numărului de salariați, a volumului de investiții a permis să se facă estimări pentru evoluția necesarului de teren pentru activități economice: industrie, depozite etc.

## LOCURI DE MUNCĂ — ZONE INDUSTRIALE

Dezvoltarea industrială care a avut loc între anii 1920—1940 a condus la amplasarea în teritoriul de locuit a unor importante unități producătoare de nocivități, cum ar fi: uzina Vulcan, Abatorul, Sintarom etc. Măsurile întreprinse în ultima perioadă au îmbunătățit simțitor, dar nu au reușit să înlăture principalele puncte de zgomot, trepidații, praf, miros etc.

Proiectarea noilor locuri de muncă în teritoriul municipiului s-a făcut urmărindu-se o mai judicioasă repartizare teritorială, precum și apropierea noilor locuri de muncă de zonele de locuit spre a evita deplasările inutile.

Se preconizează a se menține locuri de muncă în zona centrală a orașului, care au caracter de conducere și administrație republicană, precum și unități financiare, bancare, comerciale, specifice zonei centrale, crearea unor noi centre de polarizare cu caracter de cercetare, proiectare, administrație, în centrele marilor ansambluri de locuit, precum și dezvoltarea unor noi locuri de muncă în zone industriale, în special pentru unități productive ce necesită mari suprafețe sau sînt incomode. La amplasarea noilor zone industriale s-a urmărit pe cît posibil apropierea acestora de locurile de cazare a populației. Astfel, noile mari ansambluri de locuințe: Titan, Drumul Taberei, Sud Berceni, au fost realizate în imediata vecinătate a marilor zone industriale, respectiv

23 August — Republica, Militari și Berceni, cu intenția de a evita deplasări la mare distanță ale populației și încărcarea exagerată a arterelor de circulație și a mijloacelor de transport în comun.

Se va continua în realizarea zonelor industriale, acțiunea de grupare cât mai judicioasă a întreprinderilor, folosirea terenurilor libere sau insuficient utilizate, cu o construcție intensivă și pe cât posibil dispusă pe mai multe nivele, cu o cooperare în domeniul producției, în organizarea și folosirea unei rețele corespunzătoare de drumuri, căi ferate și locuri edilitare.

În vederea eliminării acțiunii de poluare a atmosferei, se prevede desfacerea sau mutarea unităților nocive din perimetrul construit și reamplasarea lor în afara orașului. Aceste prevederi este necesar a se aplica la întreprinderi ca : Ecarisajul, Abatorul, SIN, tăbăcăriile vegetale, topitorii de grăsimi etc. Până la efectuarea acestor acțiuni se preconizează luarea unor măsuri de limitare sau reducere a nocivităților la sursă, prin îmbunătățirea proceselor tehnologice respective.

Un rol important din punct de vedere social-educativ și economic îl va avea construirea în zonele industriale sau în imediata lor apropiere a unor dotări ca : școli profesionale, institute și laboratoare de cercetări, cămine pentru muncitori, locuințe de serviciu, cantine-restaurant, unele unități sanitare și comerciale etc.

## TERITORIUL DE LOCUIT

Teritoriul ocupat de locuințe este constituit din zone construite în ultimii 15—20 ani cu clădiri de locuit cu un regim de înălțime 5—10 nivele, din cartiere de locuit realizate în condițiuni bune în perioada 1930—1940, dintr-o zonă centrală în care găsesc clădiri înalte de locuințe corespunzătoare, înconjurate cu clădiri parter insuficient dotate, precum și importante zone cu locuințe parter cu densități reduse și echipament parțial sau total necorespunzător. În prezent municipiul dispune de cca 550.000 locuințe.

Noile construcții de locuit realizate după război — cca. 190.000 apartamente — au îmbunătățit simțitor situația populației, fără a putea conduce la rezolvarea problemei locuințelor și la înlocuirea fondului necorespunzător.

În același timp continuă ca locuințele să conviețuiască în multe cartiere în vecinătatea unor activități nocive care înrăutățesc condițiile de locuit. Organizarea zonelor de locuit, ca o acțiune principală pentru îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației, se propune a se continua pe baza următoarelor principii :

1. Realizarea de noi ansambluri de locuințe în limitele aprobate ale perimetrului construit.
2. Păstrarea întregului volum de locuințe capabil de a fi refăcute în condițiuni speciale cerințelor unui confort corespunzător.
3. Reconstrucția zonelor centrale prin utilizarea terenurilor slab construite.

4. Valorificarea maximă a terenurilor afectate construcțiilor de locuințe, prin mărirea densității.

5. Asigurarea pentru fiecare familie a unui apartament. Pentru familiile cu activitate principală în conducere, studii, cercetări, învățământ, creație etc. se va putea lua în considerare un spațiu suplimentar pentru studiu și muncă științifică. Acestor cerințe le va corespunde un indice de 14—15 mp. suprafață camere de locuit pe locuitor.

Pentru cincinalul 1971—1975, pe baza principiilor enunțate folosind metode noi de analiză, codificarea fiecărui amplasament și caracterizarea economiei, optimizarea cu ajutorul calculatorului luându-se în considerare criteriul economic, s-au studiat o serie de variante de amplasare a locuințelor. Amplasamentele luate în considerare s-au înscris în limitele propuse pentru zonele de locuit.

Din analizele efectuate a reieșit ca optimă varianta care prevede terminarea în prima etapă a ansamblurilor în curs de realizare: Titan, Drumul Taberei, Berceni etc., începerea unor noi ansambluri situate pe artere importante de circulație cum ar fi: B-dul Ion Șulea, Șos. Petricani, precum și intrarea în zonele slab construite din interiorul orașului. Prin această variantă se utilizează în principal terenurile libere dotate cu lucrări edilitare, din noile cartiere, precum și terenurile libere sau cu restructurări de construcții necorespunzătoare, din zonele centrale care au parțial sau total lucrări edilitare.

## SPAȚII PLANTATE, ZONE DE RECREAȚIE ȘI AGREMENT

Prin poziția sa geografică, orașul București beneficiază, atât în interior cât și în împrejurimi de un valoros patrimoniu, natural constând în principal din zone împădurite și oglinzi de apă astăzi insuficient puse în valoare pentru a asigura odihna și recreația populației.

Capacitatea limitată a zonelor de odihnă și agrement de pe teritoriul orașului și a celor din teritoriul preorașenesc nu asigură în prezent preluarea în bune condițiuni a solicitărilor vizitatorilor acestor zone de agrement.

Pentru viitor se preconizează un sistem de plantare, amenajări pentru recreație și agrement pe două mari sisteme: orașenesc și extraurban. Schița de sistematizare prevede realizarea unui sistem compozițional încheștat, printr-o repartizare echilibrată a spațiilor plantate în interiorul teritoriului construit, cit și prin legarea lor într-un tot unitar, cu elementele exterioare orașului. Posibilitățile de pătrundere a spațiilor plantate din exterior către centru sînt numeroase: în lungul arterelor rutiere, prin intermediul ansamblurilor de locuințe; dar hotărătoare rămîn amenajările prevăzute în lungul cornișei principale a riului Dimbovița precum și salba de lacuri ale Colentinei cu spațiile verzi aferente.

Acest sistem compozițional este completat de o serie de perdele plantate de protecție amplasate în jurul perimetrului constructibil al orașului, în jurul marilor platforme industriale, cu precădere în zonele afectate de direcțiile vinturilor dominante.

Se prevede realizarea treptată a următorilor indicatori :

— în interiorul zonelor de locuit	10—12 mp./loc.
— în interiorul liniei de centură de cale ferată	18—20 mp./loc.
— cu lăsură în considerare a pădurilor imediat învecinate orașului	30—35 mp./loc.

În cadrul amenajărilor propuse pentru spațiile plantate sînt rezervate terenuri destinate dotărilor amenajărilor cu caracter sportiv de masă, repartizate echilibrat în teritoriu.

## CIRCULAȚIA ȘI TRANSPORTUL ÎN COMUN

Dezvoltarea din trecut a orașului de la centru către periferie, fără un plan de sistematizare, a condus și la dezvoltarea unei rețele stradale în general necorespunzătoare.

Datorită schemei radiale și a lipsei unei artere inelare, circulația are tendințe de aglomerare a zonei centrale. Cartierele noi nu au legături fulente nici cu zona centrală și nici cu alte cartiere ; se resimte în special lipsa unor artere directe și cu profil corespunzător pe direcția est-vest. Situația actuală este deficitară și din punct de vedere al profilelor transversale și a stării pavajelor.

Transportul în comun, face față cu greu deservirii populației, care a atins un grad de mobilitate ridicat — 739 călătorii/locuitor pe an — respectiv cc. 4 milioane pe zi.

Pentru viitor se prevede dezvoltarea și completarea rețelei stradale existente în sistem radial, inelar, cu noi artere în sistem rectangular în zona centrală și în noile ansambluri de locuit, precum și artere în lungul elementelor naturale ale orașului, riul Colentina și cornișa râului Dimbovița.

Dimensiunea sistemului stradal se face pe baza studiilor privind posibilitatea evoluției gradului de motorizare. Este posibil ca într-o perioadă de 20—30 ani indicele de motorizare să ajungă la 250—300 turisme la 1.000 locuitori.

Se propune ca în viitor să se creeze o rețea de transport de mare capacitate și viteză de timp metrou, integrată într-o rețea de suprafață formată din tramvaie și autobuze.

În cadrul problemelor de circulație și transport, un rol deosebit îl au parcajele, garașele și stațiile de întreținere ale autovehiculelor de toate tipurile, pentru care s-au făcut prevederi de amplasare în funcție de necesități.

## LUCRĂRI EDILITARE

Un capitol deosebit de important în dezvoltarea teritoriului urban se referă la problemele sistematizării și dezvoltării echipamentului edilitar denumit sistematizare subterană. În acest capitol se cuprinde pro-

blemele de alimentare și de distribuire a apei de evacuare a deșeurilor lichide și solide, de iluminare publică și particulară, de alimentare cu căldură, de telecomunicații care fac parte din lucrările importante, dar mai puțin văzute.

Riul Dîmbovița se prezintă actualmente parțial acoperit cu un planșeu de beton, armat sau poduri și în mare parte descoperit. Apa ce vehiculează în albie regularizată este puternic impurificată are aspect necorespunzător și în același timp exercită o acțiune de poluare a atmosferei.

Pentru a rezolva această problemă deosebit de dificilă pentru oraș, s-au elaborat studii, în numeroase variante și ipoteze care au fost analizate și discutate ajungîndu-se la o primă concluzie a adoptării soluției de acoperire a riului Dîmbovița și transformarea planșeului într-o arteră de mare circulație.

## LINII DIRECTE PENTRU DEZVOLTAREA DE LUNGĂ PERSPECTIVĂ

Încercînd o generalizare a acțiunilor posibile și probabile a se efectua în următorii 25—30 ani, considerăm că periodic studiile vor fi puse de acord cu situațiile noi intervenite și cu realitățile oferite de o mai profundă cunoaștere a necesităților de dezvoltare ale societății noastre. La nivelul anilor 1990—2000, orașul București va fi organizat în principal pe zone funcționale avînd o zonă centrală reconstruită — cu funcțiuni polivalente și mai multe centre corespunzătoare noilor ansambluri de locuit, sau dispuse pe principalele direcții de dezvoltare ale orașului — asigurîndu-se astfel descentralizarea funcțiilor administrative, sociale și de comerț.



Prezentînd problemele actuale și viitoare ale sistematizării și dezvoltării municipiului București, ne asumăm o răspundere deosebită pentru orașul nostru și al generațiilor viitoare. Importanța problemelor ne va obliga la studierea în continuare, ca o muncă permanentă de verificare, actualizare și corectare a soluțiilor, o continuă punere de acord cu studiile de prognoză economică și socială care vor confirma sau vor aduce noi elemente în ideile și principiile preconizate. Subliniind caracterul elastic al soluțiilor propuse, sîntem siguri că vom putea obține mereu rezultate mai bune în acțiunea deosebit de importantă a sistematizării teritoriului ce aparține municipiului București.

## Développement de la ville de Bucarest

### RÉSUMÉ

L'oeuvre vaste, multilatérale, pour la construction de notre ville est d'une ampleur toute spéciale pour pouvoir être comprise synthétiquement en un matériel comme celui-ci. C'est pourquoi, dans ce qui suit, nous allons mentionner seulement quelques principes et problèmes essentiels qui caractérisent ce développement.



L'esquisse d'aménagement de la ville, dont les principes ont été approuvés, représente le fruit de recherches, d'analyses et de conclusions déroulées sur une longue période de travail.

L'observation en la plus grande mesure de l'amplification des principes inscrits dans l'esquisse représente l'essence du travail de construction et de développement harmonieux de la ville de Bucarest — La construction de logements, commencée en 1948—1949, s'est amplifiée chaque année, arrivant à présent à un plan d'habitations de presque 20—23.000 appartements par an.

Cette action est comprise dans les prévisions de construction de grands ensembles de logements, sur des territoires qui nécessitent un minimum de démolitions, en même temps avec la complétion et la reconstruction de certaines zones centrales. Pour satisfaire les exigences d'une existence complexe, les dotations de réseaux ou à caractère d'unicité, sont exécutées en même temps avec la construction des logements.

Le groupement, des industries par différentes branches de production est réalisé dans le cadre de plate-formes industrielles complexes, en créant ainsi un équilibre logique et efficient de l'utilisation de la main d'oeuvre spécialisée et des moyens de production.

En considérant les réalités existentes, le réseau des rues est complété, amplifié et remodelé, en cherchant à satisfaire d'une manière adéquate la circulation toujours plus accrue de la ville.

Des passages à dénivellement pour piétons et pour véhicules vont créer de meilleures possibilités pour le déroulement d'une circulation à vitesses augmentées sur les principaux tracés de la ville.

Le soin spécial pour les espaces cultivés, en particulier pour la zone des lacs du nord de la ville, ou des grands ensembles de logements, a constitué et constitue une préoccupation permanente en vue de conserver et de développer le caractère spécifique de la ville.

Les marchés centraux, les édifices socio-culturels et commerciaux, les zones d'agrément, ainsi qu'un commerce développé et à la portée de la population vont remplir le cadre construit et aménagé de la ville, en contribuant en même temps à l'enrichissement de l'ambiance nécessaire aux habitants de la ville. Les anciens monuments, témoignages précieux de la riche tradition artistique du peuple et des artisans bucarestois sont examinés avec soin, et des travaux de restauration sont effectués pour leur mise en valeur.

La direction de parti et d'état, outre les problèmes de fonctionnalité et d'économie, soulève la charge importante d'un langage architectural nouvel et varié, contemporain et original, qui caractérise un style qui nous est propre. On fait des efforts en cette direction pour appliquer les indications du parti en tout ce qu'on réalise, afin de bâtir des édifices utiles et économiques, pour créer des formes nouvelles, variées et belles, dont l'harmonie urbaine et architecturale constituera un vrai moyen de culture et d'éducation esthétique des citoyens du pays et du municipe de Bucarest.