

## ELEMENTE DISTINCTE ALE BULEVARDULUI LASCĂR CATARGIU

*Andreea-Ioana Bălan*

**Abstract:** Study evolution in time of the Avenue Lascăr Catargiu by highlighting the defining elements: specific transverse profile, architecture buildings and public green spaces. Description of current measure for the protection of cultural heritage.

**Key words:** patrimony, profile avenue, modern architecture, urban systematization, bourgeois villa

Apariția cuvântului francez *boulevard* datează din secolul al XIV-lea și desemna o lucrare de fortificație realizată din pământ și bârne. După anul 1670, apar modificări semantice, datorate faptului că vechea fortificație era înlocuită cu una nouă, iar cea veche a fost dublată cu o promenadă bordată de arbori dispuși ca plantație de aliniament. În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, de-a lungul acestei promenade sunt construite clădiri, generându-se o arteră de tip nou, cu profil transversal simetric. Acest nou tip de arteră devine utilizată în mod frecvent în Parisul veacului al XIX-lea, dar de formă rectilinie, având lățimea dublă față de o stradă obișnuită și cu un profil simetric. Sensul modern al bulevardului a fost consacrat de baronul Haussman, devenind arteră modernă, de-a lungul său concentrându-se comerțul și alte funcțiuni urbane, printre cele mai importante fiind și cel de promenadă urbană (Lascu, 2011, 7).

În Principatele Române sunt construite artere noi, moderne, denumite bulevarde, încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea. Diversitatea este una bogată, aceste bulevarde apar ca reflex al necesităților sporite de circulație și din dorința de afirmare a modernizării prin spațiul public nou al bulevardelor. Cele două garnizoane otomane retrocedate Principatului Țării Românești după Pacea de la Adrianopol, în anul 1829, Giurgiu și Brăila, dețin primele exemple. Generalul Pavel Kiseleff întocmește primele planuri de restructurare prin indicarea unor bulevarde circulare pe traseul vechilor fortificații. Alte exemple regăsim în orașe cum sunt: Craiova, Ploiești, Buzău, Târgoviște, Constanța, Botoșani, localități de mărime și importanță diferită, bulevardele apărând ca urmare a aplicării programelor ample de înnoire a acestor orașe.

Capitala este singurul oraș în care a fost proiectată o întreagă rețea de bulevarde, realizată parțial până la Primul Război Mondial. Această acțiune a generat un proces

complex de urbanizare a teritoriului, realizându-se configurarea la o scară extinsă a orașului modern. Proiectarea și executarea bulevardelor demonstrează evoluția modului de gândire a acestor căi de comunicație, de la simpla arteră de comunicație, până la arta de concepere a spațiului urban modern, parte a gândirii urbanistice moderne (Pippidi, 2011).

Cadrul legal care favorizează apariția în București a unor artere noi de circulație este reprezentată de conținutul Regulamentului Organic, în anul 1831, prin anexa *Regulamentul pentru starea sănătății și paza bunei orânduiei în poliția Bucureștilor*. Prin prevederile sale sunt luate măsuri de îmbunătățire și modernizare a structurii urbane, stabilind și sursele financiare necesare și înființarea unei noi structuri administrative municipale *Sfatul orășenesc*. Următoarea etapă importantă este Unirea Principatelor, în anul 1859, sub domnia lui Alexandru Ioan Cuza, când se realizează mutarea definitivă a Capitalei la București (1862). Municipalitatea elaborează, în acord cu administrația centrală, noi programe de modernizare a Capitalei, unde apar și idei noi legate de arterele de circulație. Ministrul de interne, D. Brătianu înființează în anul 1860 *Comisia în interesul ordinii publice și al salubrității*, din care vor face parte și cunoscuți arhitecți ai vremii, ca de pildă Dimitrie Berindei sau Gaetano Burelli. Proiectarea și realizarea bulevardelor a durat mai multe zeci de ani, dar s-a concretizat prin înființarea în anul 1864 în urma prevederilor *Legii comunale* a unei Primării. Astfel, Primăria fixează punctele ce trebuiau legate prin bulevarde, stabilirea traseelor efective și instituie o ierarhie din punctul de vedere al aspectelor tehnice, estetice, financiare sau juridice. În Consiliul Comunal au fost discutate proiectele de amenajare a cheiurilor și de regularizare a albiei Dâmboviței, precum și înființarea unor artere moderne pe axele est-vest și nord-sud.

Procesul de analiză și documentare din literatura de specialitate a evidențiat elementele importante din evoluția istorică a Bulevardului Lascăr Catargiu de la apariția sa până în prezent.

Axa nord-sud apare ca o necesitate de a lega centrul orașului cu partea de nord, ca urmare a aglomerației de pe Calea Victoriei – cea mai importantă stradă, ce asigura circulația pe această direcție. În anul 1913 este denumit și Bulevardul Lascăr Catargiu, porțiunea dintre Piața Romană și Piața Victoriei. Primarul Emanoil Pache Protopopescu studiază o variantă de creare a unei noi artere „*care să fie largă și totodată o podoabă a Capitalei*”. Proiectul se concretizează între anii 1892 și 1893, prezentat ca propunere în Planul Orăscu, bulevardul urmând a avea un diametru de 40 m. lățime. Perioada în care la conducerea Capitalei este primarul Nicolae Filipescu se concretizează prin începerea primului tronson al axei nord-sud, reprezentat de Bulevardul Lascăr Catargiu. Această porțiune avea, pentru prima oară în practica bucureșteană, o secțiune diferită. Pe această distanță, părțile carosabile sunt de 9 m. lățime, având la mijloc un spațiu de 8 m., prevăzut pe margini cu două șiruri de

plantație aliniament. Pe axul de simetrie al arterei era folosit pentru promenadă și plimbări călare. Primarul C. F. Robescu dispune Consiliului Comunal terminarea acestui prim tronson, redenumit în această perioadă Bulevardul Colței, și suspendarea celorlalte două porțiuni din motive financiare.

Influențele efective ale noii artere asupra funcționalității teritoriului urban s-au concretizat după realizarea proiectului. Au fost întocmite reglementări constructive clare, delimitând o zonă prin esență modernă la acea vreme, ce aparținea gândirii urbanistice de la sfârșitul secolului al XIX-lea, devenind un punct de referință al orașului modern. Efectele imediate sunt concretizate în reparcelarea terenurilor adiacente, stabilirea modului de construire, caracterul dotărilor, funcțiunea bulevardului sau relațiile funcționale cu zona traversată (*fig. 1*).

Modelarea spațialității bulevardului, prin particularizarea sa într-un context mai extins al traseului arterelor importante, s-a făcut prin utilizarea abilă, atentă și sugestivă a vegetației. Evoluția spectaculoasă a utilizării vegetației, ca element esențial în definirea caracterului unui spațiu public urban, urmează același procedeu pe care l-a urmat și proiectarea propriu-zisă a bulevardelor. S-a trecut de la o simplă utilizare a vegetației, ca plantație de aliniament, la o varietate de rezolvări spațiale, prin intermediul unei palete largi a elementelor vegetale. Bulevardul se transformă în anii 1900, în terenul unui experiment de exprimare a posibilităților funcționale și expresive ale plantațiilor pentru spațiul modern. Pentru *Bulevardul Colței* (denumirea din acea perioadă a *Bulevardului Lascăr Catargiu*) a existat un proiect de plantare stabilit într-un *Caiet de sarcini* aprobat de către Consiliul Local. A fost numită o comisie, din care au făcut parte W. Knechtel – director al Grădinilor Statului, V. C. Munteanu – inginer silvicultor și Paul Aupe – horticultor. Comisia decide plantarea pe bulevard de tei, adică „*teiul cu foile mari, fiindcă se poate procura ușor*”.

Introducerea în practica bucureșteană a artei moderne de proiectare a spațiului public, a avut repercursiuni în gândirea și practica urbanistică din România.

În realizarea bulevardului, prima acțiune practică, după procedurile de expropriere și de întocmire a proiectului tehnic, a fost executarea suprafețelor carosabilului („*cărușabilului*”) și a trotuarelor. Comisia de aprobare atrage atenția asupra realizării canalului de scurgere a apelor pluviale ca fiind „*un mare lux*”, proiectat pe sub arteră. Ca soluție de pavare a părții carosabile se impune de primărie prin *Caietul de sarcini*, piatra cioplită – cubică. Reprezentanța bucureșteană a antreprizei vieneze *Neuchatel Asphalte Company Limited* câștigă licitația pentru asfaltarea trotuarelor. Bulevardul Colței beneficiază de proiect de iluminare electrică prin amplasare de stâlpi de o parte și de alta. Alimentarea cu energie electrică se făcea prin cablu aerian de la uzina Grozăvești (Giurescu, 2009, 365-367).

Bulevardul Lascăr Catargiu prezintă o alternanță a fragmentelor de parcelare orientate anterior spre străzile mai vechi, racordate local la noua direcție a arterei,

cu fragmente regulate în urma reparcelării unor suprafețe mai mari de teren. Prima parte prezintă caracterul neregulat al parcelării anterioare, cu parcele mici, rezultate din decuparea suprafeței corespunzătoare lățimii arterei. Traseele drepte, cu aliniamente lungi și intersecțiile cu piețe circulare sau ovale au corelat elaborarea reglementărilor constructive și a autorizărilor construcțiilor. Tipologia clădirilor și plastica arhitecturală au contribuit în mod esențial la configurația generală a bulevardului. Apare majoritatea imobilelor moderne, cu funcțiuni variate, arhitectura eclectică pătrunzând în practica profesională curentă. Pe Bulevardul Lascăr Catargiu s-a stabilit, prin regulile de construcții, realizarea de vile, ca locuințe individuale cu standard ridicat. Nu se accepta realizarea locuințelor în clădiri izolate, ci se impunea gruparea lor în mai mult de două sau locuințe de tip înșiruire. Retragerea de 4 m. a fronturilor construite fiind obligatorie, spațiul fiind organizat ca grădină de fațadă. Din punctul de vedere al istoricului locuinței moderne din București, aici apar primele exemple de vile bucureștene „*un bulevard parc cu vile și clădiri de locuit de o parte și de alta, din clasa cea mai avută*” (Lascu, 2011, 39-46).

Arhitectura clădirilor oferă caracter unitar bulevardului, prezența arhitecturii eclectice are o contribuție principală. Bulevardul fiind asociat cu intervențiile de influență pariziană ale baronului Georges-Eugene Haussman, este asemănat cu Bulevardul Henri Martin din Paris.

Proiectele de organizare urbanistică sunt întrerupte, ca toate celelalte proiecte, de desfășurarea Primul Război Mondial. După sfârșitul războiului, proiectele sunt reluate, dar principiile urbanistice, legislația specifică și contextul arhitectural se schimbă. Prin *Planul de Sistematizare din 1921*, Cincinat Sfințescu a integrat bulevardele bucureștene într-o structură radial-inelară, fiind continuată această tendință de planul din 1935 (Pănoiu, 2011, 35-40).

Aerofotografia din anul 1927 prezintă un țesut urban cu o densitate ridicată la nivel stradal. Fronturile bulevardului sunt completate integral, astfel încât bulevardul își definește caracterul urbanistic și arhitectural. În perioada interbelică, sunt construite vile și imobile de raport, în stil neoromânesc și modern, bulevardul începe să-și piardă din unitate (Mucenic, 1997, 12).

Proiectele începute au fost avute în vedere în studiile de urbanism, unele chiar și în anii 1950. În domeniul reglementărilor constructive au avut loc schimbări semnificative. Prin regulamente s-a atenuat caracterul unitar, singular al bulevardului. Înălțimea clădirilor a crescut, geometria s-a modificat și arhitectura în stiluri diferite a schimbat radical imaginea și spațialitatea unui bulevard ce se dorea reprezentativ la nivelul Capitalei. Bulversările istorice, schimbările de regim politic, demolările regimului totalitar, cutremurele au transformat ireversibil specificul acestei artere (Ofrim, 2011, 221).

Sentimentul de apartenență, de identificare a locuitorilor cu propriul oraș

prin străzile, monumentele și clădirile reprezentative, a fost puternic zdruncinat de experiențele urbanistice totalitare. Regimul comunist își exprimă mesajul în modul cel mai direct în planificarea urbanistică și arhitecturală. Caracteristica majoră fiind reprezentată de diferența dintre discursul oficial și cel real. Dacă în anii de început atenția se concentrează spre construirea cartierelor periferice prin blocurile de locuințe colective, după cutremurul din 4 martie 1977 apar schimbări în situația clădirilor din centru. Autoritatea centrală dispune desființarea *Direcției Patrimoniului Cultural Național* și adoptarea unui proces de remodelare urbană prin demolare și reconstruire. Zona Bulevardului Lascăr Catargiu este marcată prin construcția unor clădiri de gabarit mare în planul secund și demolări în jurul Pieței Victoriei. Studiul din anul 1991 observa, într-un mod concret, modificările realizate, astfel se remarcă nerespectarea regulamentului zonei (exemplu blocul Minerva și un bloc de locuințe la intersecția străzii Povernei și Viișoarei). Vilele de lux continuă să existe totuși într-o majoritate numerică (Machedon, Schoffham, 1999, 112).

Reinventarea identității urbane trebuie să se realizeze prin redescoperirea și punerea în valoare a patrimoniului material și simbolic, prin găsirea unor racorduri între trecutul orașului și prezentul său. Situația actuală se concretizează în existența documentației de urbanism cu regim specific de protecție, PUZ ZCP 12 – Bulevardul Lascăr Catargiu, aprobată prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București, nr. 279 din anul 2000 (fig. 2).

Documentația prezintă caracteristicile generale ale bulevardului prin prezentarea ca axă de tip particular, ce face trecerea între deschiderea plantată a Bulevardelor Kiseleff și Aviatorilor cu aglomerația Bulevardului Magheru și elementele definitorii care îi confirmă caracterul. Caracterul specific fiind conferit de profilul transversal constant și echilibrat, preponderența construcției de tip vilă burgheză în regim continuu, ambianța creată de prezența vegetației de aliniament de-a lungul spațiilor pietonale ample. Zona primește gradul maxim de protecție, sunt protejate valorile arhitectural-urbanistice, istorice și de mediu natural în totalitatea ansamblului lor. Proiectul urbanistic zonal reglementează utilizarea funcțională, amplasarea clădirilor, echiparea tehnico-edilitară, indicatori urbanistici, spațiile publice și condițiile de avizare. În concluzie, documentația are caracter de detaliere a reglementărilor în vigoare și reprezintă un instrument de lucru pentru administrația publică locală, iar proprietarii din zona studiată au fost informați cu privire la statutul și reglementările stabilite (Primăria Municipiului București.ro, 2007).

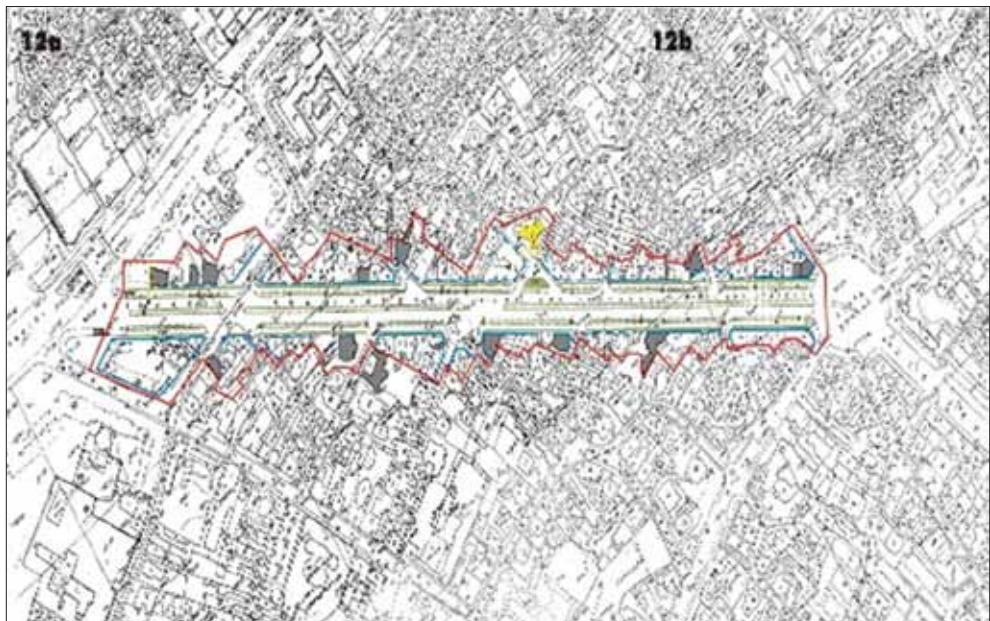
În perioada actuală, activitățile cercurilor de specialitate s-au concentrat în direcția protejării și valorificării patrimoniului cultural. În anii 2010 și 2011, în cadrul cursului de la *Universitatea de Arhitectură și Urbanism Ion Mincu*, profesor doctor arhitect doamna Anca Brătuleanu inițiază, alături de studenții săi, un program pilot pentru realizarea unei documentații arhitectural-istorice a imobilelor situate

pe Bulevardul Lascăr Catargiu. Proiectul cuprinde o primă fază, de documentare și analiză și o a doua fază, cea de activitate propriu-zisă. Studenții au avut ca scop principal evaluarea și sistematizarea materialelor strânse în prima etapă. Informațiile au fost structurate tematic și ilustrațiile distribuite în funcție de perioada pe care o reprezentau. Studiul realizat de studenți a fost cu titlu de exercițiu și a avut un caracter orientativ, concretizându-se în construirea unei baze de date ce poate fi îmbogățită.

Bulevardul bucureștean se depărtează radical de cel al Parisului, în privința configurației și alcătuirii fronturilor, dar mai ales în privința imaginii generale a spațiului public. În peisajul Capitalei, Bulevardul Lascăr Catargiu, din motive variate, are o identitate diferită, subordonată caracterului funcțional al zonelor pe care le traversează. Diversitatea clădirilor de tip vilă burgheză în regim continuu, profilul transversal constant și echilibrat, alături de ambianța creată de vegetația de aliniament contribuie la stabilirea elementelor definitorii. Valoarea bulevardului rezidențial îmbină rigoarea și unitatea unor intervenții reglementate, cu scara și caracterul țesutului bucureștean rezidențial de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Bulevardul face trecerea în momentul actual de la o zonă tipică veacului al XIX-lea, la o zonă în curs de dezvoltare, zona Piața Victoriei, un pol al concentrării domeniului de afaceri. Necesitatea stabilirii și aplicării regimului tehnic al construcțiilor din zonele construite protejate, trebuie să țină seamă de protejarea patrimoniului arhitectural și urbanistic. Trasarea unor direcții concrete în direcția valorificării zonelor construite protejate, și nu numai, transformă Capitala într-un oraș european.



**Fig. 1** Imaginea Bulevardului într-o carte poștală din 1915



**Fig. 2** Planșa Reglementări urbanistice PUZ ZCP 12 (pmb.ro,2000)

**Bibliografie:**

- Colfescu, S., 2012, *București: ghid turistic, istoric, artistic*, Editura Vremea, București.
- Giurescu, C., 2009, *Istoria Bucureștilor*, Editura Vremea, București.
- Lascu, N., 1997, *Legislație și dezvoltare urbană București 1831-1952*, teză de doctorat, Institutul de Arhitectură Ion Mincu, București.
- Lascu, N., 2011, *Bulevarde bucureștene până la Primul Război Mondial*, Editura Simetria, București.
- Machedon, L., Schoffham, E., 1999, *Romanian Modernism, the Architecture of Bucharest, 1920-1940*, Editura The Mit Press, Londra.
- Mucenic, C., 1997, *București un veac de arhitectură civilă în secolul XIX*, Editura Silex, București.
- Ofrim, A., 2011, *Străzi vechi din Bucureștiul de azi*, Editura Humanitas, București.
- Olteanu, R., 2010, *Bucureștii în date, întâmplări și ilustrații*, Editura Paideia, București.
- Pănoiu, A., 2010, „Sistematizarea Bucureștilor la începutul secolului XX”, *Revista Urbanismul – Serie Nouă* 7-8, 35-40.
- Pippidi, A., 2011, „Începuturile Bulevardului Lascăr Catargiu”, *Revista Dilema Veche*, nr. 389, 28 iulie-3 august.
- site Primăria Municipiului Bucuresti - pmb.ro