

## 8. ROLUL CENTRAL AL CAPITALEI

În următoarele decenii, transformările orașului au fost integrate în contextul mai amplu al construirii noului stat național, conform unui proiect bine definit, mai cu seamă datorită interesului sporit acordat de puterea politică.

Regele Carol I și guvernele care s-au succedat în ultimii 20 de ani ai secolului erau încredințați că intervențiile din capitală reprezentau o prioritate. În 1882, regele a decis să emită legea care a acordat guvernului competențe cu privire la clădirile ce trebuiau construite în București, alocând 10.000.000 de lei pentru toate lucrările publice. Cifra privea întreaga țară, dar principala beneficiară a fost capitala, unde s-au concentrat majoritatea lucrărilor. Această sumă a ajuns în 1884 la 17.000.000 de lei, reprezentând 14% din bugetul statului<sup>120</sup>. Tot regele a insistat să se înființeze noi instituții de învățământ pentru profesiile tehnice și să se îmbunătățească cele existente. Pe baza acestei solicitări, în 1881 s-a modificat programa Școlii Naționale de Poduri, Șosele și Mine, fondată din 1867. De atunci, instituția a căpătat numele de Școala Națională de Poduri și Șosele: „a marcat începutul învățământului tehnic superior din România”<sup>121</sup> după modelul școlii franceze *des ponts et des chaussées*. În anul în care s-a reorganizat școala s-a constituit și Societatea politehnică, prima asociație a inginerilor români<sup>122</sup>, fapt ce indica maturizarea profesională a personalului din interiorul granițelor țării.

Așadar, după cucerirea independenței, intervențiile din capitală nu s-au limitat exclusiv la îmbunătățirea serviciilor și a infrastructurii. Orașul a fost cu adevărat înscris în proiectul politic de consolidare a statului național, plasându-l în context european și dovedind că procesul de dezvoltare socială, politică și economică era în curs

---

120. N.Șt. Noica, *Lucrări publice din vremea lui Carol I*, Vremea, București, 2008, p. 8.

121. *Idem*, *Școala națională de poduri și șosele. 125 de ani*, op. cit., p. 15.

122. *Idem*, *Lucrări publice din vremea lui Carol I*, op. cit., p. 9.

de desfășurare. Din acest punct de vedere, Bucureștiul avea un rol central: era văzut ca „oglinda națiunii”, nu a celei existente, ci a acelei concepții despre România pe care clasa politică dorea să o promoveze. Fiind destinația majorității vizitatorilor străini și sediul principalelor instituții politice, orașul trebuia să reprezinte un model în cadrul programului de transformări din întreaga țară; clasa politică era pe deplin conștientă că aceasta rămânea înapoiată, închisă în fața influențelor venite din exterior, că avea o economie în cea mai mare parte legată de agricultură și un nivel de alfabetizare foarte scăzut. Bucureștiul trebuia să întruchipeze cea dintâi și cea mai înaltă expresie a ideii de dezvoltare culturală, socială și economică, pe care noii lideri intenționau să o pună în practică arătând în primul rând că etapa dominației otomane se încheiase definitiv. Desigur, moștenirea ei nu a putut fi ștearsă în totalitate. Spre deosebire de alte capitale europene, Bucureștiul cumula rolul economic cu cel cultural (împărțit cu Iașul), unitate care în Europa Occidentală dispărea. În această parte a continentului, capitalele rămâneau sedii ale instituțiilor, foarte dinamice din punct de vedere social, în vreme ce întreprinderile producătoare erau deseori transferate în alte districte, modificându-se, în consecință, rețelele stradale și distribuția zonelor urbanizate. Acest lucru presupunea însă ca statul să aibă o structură policentrică, ce rezulta în urma unor procese desfășurate de-a lungul secolelor, procese încă întârziate în partea răsăriteană a continentului. În aceste zone, așa cum s-a întâmplat și la București, direcția demersului era diametral opusă, în capitală concentrându-se principalele activități economice. În fond, în Europa de Est asistăm la un proces care avusese loc în Occident cu secole în urmă, cu ocazia formării statelor moderne, și care fusese depășit. Pentru capitala română sunt valabile afirmațiile lui Ágnes SÁGVÁRI dintr-un eseu despre Budapesta:

- a. din lipsă de capital, statul este capabil să mențină un singur oraș mare. Concret, investițiile vin „de sus” sau „din afară” (adică din străinătate) și niciodată de la orașul respectiv. Așa se explică faptul

- că industria, administrația publică și cultura, adică toate elementele de modernizare, tind să se concentreze într-un singur centru urban;
- b. dezvoltarea acestor capitale este legată de nașterea unui stat național modern. Astfel, aceste orașe au devenit simboluri ale națiunilor respective<sup>123</sup>.

În cazul Bucureștiului, investițiile și motoarele schimbării veneau de sus: și după cucerirea independenței, transformările s-au datorat instituțiilor, centrale sau locale, chiar dacă echilibrul dintre Guvern și Primărie s-a recalibrat. După independență s-a încheiat acel proces pe care Paolo Capuzzo l-a descris atât de bine: „Pe măsură ce orașul îi cedează statului propriile libertăți, până când devine doar un organ al acestuia, este copleșit de nevoia de a face tot felul de intervenții asupra societății și a economiei, greu de definit din punct de vedere juridic și care se impun totuși fără drept de apel în practica administrativă”<sup>124</sup>. Drept urmare, rolul Primăriei nu a fost redimensionat, ci mai degrabă s-a transformat. De fapt, administrația locală și-a pierdut în mare parte autonomia, devenind un „organ” al celei centrale, dar în felul acesta a câștigat noi competențe și noi instrumente. Alegerea primarilor era condiționată de factorul politic, ceea ce dovedește influența celui din urmă asupra administrației în această etapă: schimbarea guvernului aducea cu sine, aproape concomitent, și schimbarea edilului capitalei. Pentru a da doar câteva exemple, mandatul conservatorului Nicolae Filipescu din anii 1893-1895 a coincis cu cel al cabinetului Lascăr Catargiu (aflat la putere în 1891-1895), cel al liberalului Constantin F. Robescu (1902-1904), cu mandatul colegului de partid Dimitrie Sturdza (prim-ministru între 1901 și 1904). Și-a dat seama de această alternanță și un observator extern, șeful legației italiene la București, baronul Carlo Fasciotti, care într-o misivă adresată ministrului Antonino

---

123. Á. Ságvári, „Evoluzione delle capitali dell’Europa orientale: Budapest fra Ottocento e Novecento”, în C. de Seta (coord.), *Le città capitali*, op. cit., p. 151.

124. P. Capuzzo, „Città e metropoli”, art. cit., p. 7.

di Sangiuliano semnala că în 1910 în fruntea guvernului român se afla Ion Brătianu, primarul capitalei fiind fratele său, Vintilă, dar că administrația se schimbase odată „ajunși la putere conservatorii și în guvern, și la primărie – pentru că aici, odată cu partidul de guvernământ, se schimbă și parlamentul, și primăriile, și toate celelalte instituții”<sup>125</sup>.

Noile sinergii care s-au creat între instituțiile naționale și cele locale provin mai ales din interesul celor dintâi pentru capitală. Intervențiile asupra acesteia erau cruciale, mai cu seamă în condițiile creșterii importanței sale economice și politice. Datorită interesului deosebit de ridicat pentru București, administrația centrală, substituindu-se adesea celei locale, și-a asumat cele mai costisitoare lucrări publice. Autoritățile locale au continuat să-și concentreze acțiunile în domeniul serviciilor, cu toate că eficiența lor a fost influențată de instabilitatea politică. Ritmul în care se schimbau consiliile orășenești a fost deosebit de alert, întâmplându-se adesea ca un consiliu să rămână în funcție doar pe durata unui an. Aceeași afirmație este valabilă pentru primari: între 1866 și 1906, Bucureștiul a avut 23 de edili. Numai doi au rămas în funcție vreme mai îndelungată: Constantin Robescu, cinci ani și patru luni, dar în două mandate, între 1896 și 1899 și între 1902 și 1904, și Dimitrie Cariagdi, primar pentru mai bine de patru ani, din 1878 până în 1883<sup>126</sup>. Rolul primarului a fost întărit de noua legislație privind administrația locală și, într-adevăr, în anii '90 ai secolului al XIX-lea, prezența în această funcție a două personalități foarte dinamice, Emanoil Protopopescu-Pache (1888-1891) și Nicolae Filipescu (1893-1895), și-a pus amprenta asupra rețelei urbane. De fapt, în această perioadă au fost realizate principalele lucrări de infrastructură și de planificare urbană.

---

125. Misiva lui Carlo Fasciotti către Antonino di Sangiuliano, 24 noiembrie 1911, Arhiva Istorică Diplomatică a Ministerului Afacerilor Externe (ASDMAE), Seria Politice P – România, 1911-1913, plic 288.

126. F. Damé, *Bucarest en 1906*, *op. cit.*, pp. 16, 158-160.

Efectele coordonării celor două ramuri ale administrației au dat roade în primul rând la nivelul infrastructurii. Oricare ar fi fost punctele unui proiect de politică economică, implementarea acestuia impunea intervenții pe întreg teritoriul țării pentru a garanta un transport rapid, Bucureștiul fiind principalul centru comercial și de producție din țară. Ministerul Lucrărilor Publice și-a coordonat acțiunile cu serviciul tehnic al primăriei în chestiunea căilor de comunicație, care a absorbit majoritatea resurselor<sup>127</sup>. Cel mai important pas înainte a fost acela că lucrările nu s-au mai concentrat exclusiv asupra drumurilor existente, fiind concepută o planificare urbanistică de mai mare anvergură prin construirea de noi artere cu scopul de a regulariza traseele și de a conecta orașul la rețeaua națională. Acest proiect de completare și simplificare a rețelei stradale s-a concretizat mai întâi prin întărirea celor două axe principale est-vest și nord-sud.

Prima arteră a fost cea transversală și s-a realizat prelungind bulevardul Academiei. Acesta a fost definitivat în 1896 și corespundea actualelor bulevarde Kogălniceanu, Elisabeta, Carol I și Pache Protopopescu<sup>128</sup>. Era vorba despre o stradă cu lățimea de 20 de metri, pentru a cărei construire au fost demolate monumente istorice precum mănăstirea Sărindar<sup>129</sup>. Pentru a finaliza proiectul și pentru a face ca acest drum, ce traversa și zone mai puțin urbanizate, să fie flancat de clădiri, au fost vândute terenurile din proprietatea statului aflate de-a lungul arterei<sup>130</sup>. Mai târziu, aproape de Primul Război Mondial, s-au încheiat și lucrările la axa nord-sud. Paralel cu traseul Podul Mogoșoaiei/Calea Victoriei creat în anii '30 ai secolului, s-a realizat un al doilea, format din actualele bulevarde Lascăr Catargiu, Gheorghe Magheru, Nicolae Bălcescu, Ion C. Brătianu și Dimitrie Cantemir<sup>131</sup>.

---

127. Cf. *ibidem*, pp. 173-204.

128. B.A. Fezi, *Bucureștiul european*, op. cit., p. 50.

129. A. Ofrim, *Străzi vechi din Bucureștiul de azi*, op. cit., p. 93.

130. A. Pănoiu, *Evoluția orașului București*, op. cit., p. 113.

131. C. Mucenic, *Străzi, piețe, case din vechiul București*, op. cit., p. 62.

De-a lungul celor două linii directe, care urmau să fie reperatele întregii rețele de drumuri, s-a lucrat nu numai la edificarea noilor bulevarde, ce trebuiau să fie largi și drepte, ci și la zonele care se deschideau spre acestea. Și în acest caz au fost vândute loturi de pământ din proprietatea statului pentru a asigura fondurile necesare pentru trotuarele ce flancau arterele, pentru parcuri, pentru piețe<sup>132</sup> și pentru a crește densitatea populației din centrul orașului.

În același timp, au continuat și lucrările de rectificare a drumurilor și de modernizare a suprafețelor altor străzi. Baza legală era constituită de o măsură adoptată de primărie în 1875, anume un regulament referitor la construcții și la aliniamentul stradal din capitală, completat ulterior de o seamă de norme specifice, inclus în decretul din 1878 cu privire la modificarea numelui unor străzi pentru a marca independența de Imperiul Otoman (în această perioadă, Podul Mogoșoaiei a căpătat numele Calea Victoriei)<sup>133</sup>. Lucrările de regularizare a rețelei stradale au pornit de la rectificarea străzilor care legau centrul de perimetrul extern, asupra cărora nu se putuse interveni în trecut. Lucrările cele mai importante au vizat străzile Ferdinand, Dorobanților, Regina Maria, Jianu (astăzi Aviatorilor), Filantropia (astăzi 1 Mai), Nou (astăzi Dacia) și Calea Călărașilor<sup>134</sup>. Acest sistem era legat de centura orașului parțial prin cele zece ieșiri tradiționale, parțial prin unele noi<sup>135</sup>. Străzile Ferdinand, Dorobanților, Regina Maria, Aviatorilor și Calea Călărașilor au fost lărgite pentru a facilita trecerea<sup>136</sup>.

S-au depus eforturi suplimentare pentru a îmbunătăți suprafața străzilor, pentru care s-au utilizat materiale și tehnici de pavare mai moderne. După 1879, pentru străzile principale s-a folosit granit extras din Dobrogea; în perioada anterioară fusese utilizat același material,

---

132. A. Pănoiu, *Evoluția orașului București*, op. cit., p. 112.

133. *Ibidem*, p. 116.

134. B.A. Fezi, *Bucureștiul european*, op. cit., p. 50, și C.C. Giurescu, *Istoria Bucureștilor*, op. cit., p. 331.

135. G. Costescu, *Bucureștii Vechiului Regat*, op. cit., p. 47.

136. B.A. Fezi, *Bucureștiul european*, op. cit., p. 51.