Bulevardul Lascăr Catargiu – studiu de evoluţie istorică a zonei

Bulevardul Lascăr Catargiu este o arteră de prestigiu a zonei centrale bucureştene, dezvoltată încă de la început în direcţia unei zone rezidenţiale de lux. Zona deservită de actualul bulevard are o dezvoltare organică pâna la sfârşitul secolului al XIX-lea, când se întocmeşte şi se demarează proiectul de tăiere a bulevardului Colţei (denumirea arterei la momentul respectiv). În urma acestei operaţiuni urbane şi a unor prescripţii constructive cuprinse în diverse regulamente, bulevardul va fi ocupat cu vile de lux amplasate pe parcele de dimensiuni generoase. Ulterior, în perioada interbelică si postebelică, artera va cunoaşte şi alte tipuri de construcţii precum imobile de raport sau blocuri, fără însă a anula caracterul zonei definit prin predominanţa vilelor de lux.

În momentul de faţă, bulevardul Lascăr Catargiu se constituie în zonă istorică protejată, statut confirmat de o serie de calităţi printre care ar fi de menţionat coerenţa urbanistică, unitatea în diversitate la nivel stilistic (cu predominanţa eclectismului de inspiraţie franceză), sau prezenţa unui număr considerabil de monumente istorice şi alte clădiri valoroase.

În încercarea de a înţelege zona şi de a-i identifica diversele paliere ce-i conferă valoare, un pas esenţial este analiza istorică a zonei, pentru a surprinde evoluţia prin prisma transformărilor survenite în timp, reperabile mai ales pe diverse planuri istorice.

Primele planuri pe baza cărora se pot face unele comentarii relevante sunt *planul Purcel (1789) şi planul Ernst (1791)*. Înainte însă de aceste planuri, există şi alte referinţe istorice ce reprezintă puncte de plecare în analiză.

În primul rând ar fi de menţionat situaţia zonei în timpul lui *Constantin Brâncoveanu* (sfârşit de secol XVII – început de secol XVIII), când limita de nord a oraşului se afla în zona actualei Pieţe a Revoluţiei. Această limită este marcată de prezenţa unei bariere, şi anume bariera "Puţul cu Zale", pe locul căreia se va ridica, în 1722, biserica Kretzulescu.[1] La nord de această barieră, teritoriul este predominant agricol, întrucât se află în afara oraşului. Deschiderea Podului Mogoşoaiei (actualmente Calea Victoriei), tot în timpul domniei lui Brâncoveanu, va genera o dezvoltare urbană la nord de barieră, incluzând aici zona de studiu.

Revenind la planurile Purcel si Ernst, prima remarcă ar fi la nivel de fond construit, unde se observă construcţii izolate, de mici dimensiuni, aşezate pe parcele ample şi neregulate, bogat plantate. Este cazul, aşadar, al unui ţesut de factură rurală, încă neurbanizat, şi cu funcţiune predominant agricolă (vii, livezi, grădini). O a doua remarcă ar fi la nivel stradal, întrucât se pot citi deja unele trasee actuale, în configuraţii ce prezintă multe neregularitaţi.

Nu poate fi vorba de străzi in adevăratul sens al cuvântului, ci mai degrabă de nişte uliţe rurale, generate spontan de nevoia de circulaţie locala, între parcele. Aceste uliţe se asociază uneori în trasee a căror lungime cumulată poate deveni semnificativă, ajungând a uni puncte de interes mai depărtate.

Se remarcă trei trasee mai importante, ce reprezintă direcţii de circulaţie majoră la nivel urban, şi anume:

- Podul Mogoşoaiei;
- traseul aproximativ al Căii Dorobanţilor de astăzi;

[1] BRĂTULEANU, Anca, CRITICOS, Mihaela, *Studiu istoric şi de evaluare a imobilului din Bd. Lascăr Catargiu nr. 30, sector 1, Bucureşti*, 2009, pg.2

- o arteră aflată la limita construitului, în zona de nord, pe traseul aproximativ al actualelor bulevarde Iancu de Hunedoara şi Ştefan cel Mare.

De asemenea, pot fi identificate şi traseele unor străzi secundare, cel mai adesea fiind cazul unor porţiuni din traseele actuale, cu modificări şi rectificări ulterioare semnificative: Căderea Bastiliei, Clopotarii Vechi, Henri Coandă, Povernei, Visarion, Romană.

Esenţiale pentru marcarea zonei sunt însa bisericile, ce reprezintă factori de coagulare a ţesutului din jurul lor, conform mecanismului parohial de dezvoltare a Bucureştiului medieval. Aşadar, înca de acum pot fi reperate aproape toate lăcaşurile de cult din zonă, precum: biserica Visarion, biserica Sf. Nicolae Tabacu (Popa Cosma) şi biserica Albă (ambele pe Calea Victoriei), biserica Brutari (pe traseul actual al Căii Griviţei), biserica Precupeţii Noi (la est de Calea Herăstrăului), sau Episcopia Râmnicului (în zona Atheneului Român de astăzi). În jurul bisericii Visarion se va constitui, în timp, parohia şi mahalaua cu acelaşi nume – alcătuire urbană specific bucureşteană.[2]

Odată cu includerea zonei în intravilan, ca efect al *reformelor din perioada Regulamentelor Organice (1831-32)*, se va declanşa un proces accelerat de ocupare a terenului cu locuinţe – producându-se mutaţia dintr-un teritoriu agricol, cu aspect rural, într-un teritoriu rezidenţial, din ce în ce mai urbanizat.

Efecte semnificative ale acestui eveniment se observă în *planurile alcătuite de maiorul Rudolf Borroczyn în 1846 şi 1852*. Traseele doar intuite în planul Ernst sunt în acest moment mult mai lizibile, şi mai apropiate (ca formă) de cele actuale. O mare parte din străzile actuale ale zonei de studiu sunt deja prezente, ca trasee neregulate: Căderea Bastiliei, Clopotarii Vechi, Henri Coandă, Povernei, Visarion, Nicolae Iorga (Romană), Constantin Daniel, Amiral Urseanu, Viişoarei, un scurt tronson din str. Constantin Coandă (între Clopotarii Vechi şi Povernei), Sevastopol, Puţul de Piatra, Christian Tell, Mendeleev etc.

La nivel macrozonal, se remarcă o serie de aspecte. Pe de o parte, ar fi de semnalat constituirea unui traseu destul de lung pe direcţie nord-sud, compus din actualele străzi Căderea Bastiliei şi Mendeleev, prin apariţia unor tronsoane noi ce completează un traseu parţial, deja prezent în planul Ernst. De asemenea, tot pe planul Borroczyn se observă coagularea unor străzi în ceea ce va constitui traseul lung al Căii Herăstrăului, de la Bariera Herăstrăului, până în Podul Mogoşoaiei, lângă biserica Albă. Tot acum este reperabil şi traseul străzii Romană de mai târziu, compus din actualele străzi Mihai Eminescu şi Nicolae Iorga, traseu sinuos ce leagă Calea Moşilor de Calea Victoriei pe direcţie est-vest.

Dacă traseele neregulate ale străzilor nu sunt o noutate faţă de planul Ernst, pe planul Borroczyn se poate constata însa o uşoară îndesire a fondului construit, fenomen firesc având în vedere faptul că oraşul se extinde, zona făcând deja parte din intravilan. Este de menţionat şi apariţia a două noi biserici, ce se constituie în repere zonale: biserica Amzei şi biserica Sf. Vasile (pe Podul Mogoşoaiei, între biserica Popa Cosma şi barieră).

Aceste noutăţi ale planului Borroczyn sunt întărite de *planul Pappasoglu (1875)*, unde traseele uliţelor sunt mai regulate, şi unde apar, pentru prima dată, şi denumiri de străzi: Calea Herăstrăului (între bariera cu acelaşi nume şi Calea Victoriei), Str. Romană (între Calea Victoriei

[2] HARHOIU, Dana, *Bucureşti, un oraş între orient şi occident,* Bucureşti, Editura Simetria Uniunea Arhitecţilor din România şi Arcub, *Bucureşti*, 1997, pg. 48

şi Calea Moşilor), Şos. Bonaparte (între bariera Mogoşoaiei şi bariera Herăstrăului), Şos. Ştefan cel Mare (între bariera Herăstrăului şi bariera Moşilor), str. Cometa (actualmente Căderea Bastiliei), str. Primăverii (continuarea străzii Cometa, spre sud, până la intersecţia cu Calea Herăstrăului, în zona Amzei), str. Clopotari, str. Povernei, str. Sf. Visarion, str. Brutari (actualmente străzile C-tin Daniel şi Amiral Urseanu, ce leagă traseele aproximativ paralele ale străzilor Clopotari şi Cometa), str. Sevastopol, str. Frumoasă (între Piaţa Buzeşti şi Calea Victoriei), str. Puţul de Piatră, str. Verde (actualmente Ghe. Manu, între p-ţa Sfinţii Voievozi şi str. Clopotari).

Următorul reper cartografic este reprezentat de *planurile Cerkez (1890) şi Orăscu (1893)*, ce marchează sfârşitul evoluţiei organice a ţesutului, întrucât planul Orăscu prezintă, punctat, traseul viitorului bulevard al Colţei. Înainte de a comenta această operaţiune urbană majoră, trebuie constatat stadiul la care ajunsese ţesutul dezvoltat prin mecansimele medievale.

Faţă de planul Pappasoglu, diferenţele nu sunt însa majore. Astfel, ar fi de semnalat câteva denumiri noi: Calea Victoria şi Calea Dorobanţilor (ce înlocuiesc denumirile vechi, de Calea Mogoşoaiei respectiv Calea Herăstrăului, în urma victoriei raportate în razboiul de independenţă din 1877-78), str. Viişoarei (un scurt traseu între străzile Brutari şi Povernei, reperabil înca din planul Borroczyn), str. Luminei (continuarea străzii Visarion, spre sud, după str. Romană), str. Cosma (traseu frânt, în continuarea străzii Clopotari, între str. Romană şi Calea Victoriei, în jurul bisericii Popa Cosma). Pe lângă traseul punctat al noului bulevard, pe planul Orăscu apar şi alte astfel de trasee aflate în stadiul de proiect sau intenţie. Sunt de menţionat, în zonă, str. Clopotarii Noi (o continuare, către est, a traseului străzii Sevastopol, până la intersecţia cu Calea Dorobanţilor) şi actuala str. Orlando (o scurtă prelungire a străzii Frumoasa, între străzile Puţul de Piatră şi Clopotari).

În ceea ce priveşte proiectul noului bulevard, acesta este o preluare a manierei în care baronul Haussmann modernizase Parisul cu două - trei decenii în urmă. Este vorba despre o tăiere în ţesutul medieval, în vederea amenajării unei artere urbane largi şi rectilinii, cu pieţe urbane ample în anumite noduri. Această operaţiune urbană se înscrie în cadrul strategiei de a crea cât mai multe bulevarde, a cărei primă materializare a fost axa est-vest (ca proiect), şi bulevardul dintre universitate şi biserica Sărindar (ca primă realizare).

Punctul de plecare a fost, în cazul axei nord-sud, reprezentat de dezideratul de a descărca deja aglomerata Cale a Victoriei, prin realizarea unui bulevard oarecum paralel, care să preia o parte din traficul existent. Noua arteră urma să unească Piaţa Victoriei (la nord) cu Piaţa Sf. Gheorghe (la sud), fiind împărţită în trei secţiuni distincte, separate prin inflexiuni ale traseului: un prim tronson între străzile Lipscani şi Doamnei, un al doilea tronson între str. Doamnei şi Piaţa Romană (amenajată la intersecţia cu străzile Romană, Cometa şi Primăverii), respectiv un al treilea tronson între Piaţa Romană şi Piaţa Victoriei (la intersecţia cu Calea Victoriei şi Şoseaua Bonaparte). Primele două aliniamente urmau a avea o lăţime de 30 de metri, iar al treilea o lăţime mai mare, de 40 de metri. Cele trei secţiuni au fost gândite diferit şi din punct de vedere funcţional şi estetic, în sensul în care primul tronson era dedicat caselor de comerţ, al doilea era atribuit caselor administrative, de speculă şi de distracţie, iar al treilea urma a îngloba vile şi case de elită.[3]

[3] LASCU, Nicolae, *Bulevardele bucureştene până la primul război mondial*, Editura Simetria, Bucureşti, 2011, pg. 49-53

Dacă aprobarea operațiunii de tăiere se consemnează în 1894, primul tronson (între Piața Victoriei și Piața Romană) se realizează în 1894-95. Porțiuni din cel de-al doilea tronson se realizează în 1906: într-o primă etapă între străzile Mercur (pictor Verona) și Clemenței (C.A. Rosetti), și apoi între Piața Romană și str. Mercur. După 1911 se realizează străpungerea spre sud, corectând și lărgind traseul existent al străzii Colței (între străzile Clemenței și Lipscani, cu un nod intermediar la Piața Universității).[4] "Porțiunea dintre Piața Victoriei și Piața Romană avea, pentru prima oară în practica bucureșteana, o secțiune diferită de cea utilizată până atunci. Pe această distanță, de aproximativ un kilometru, părțile carosabile, de 9 m lățime, au la mijloc un spațiu de 8 m, flancat la margini de doua șiruri de plantație de aliniament, lăsând la mijloc (pe axul de simetrie al arterei) o fâșie de teren pentru a fi folosită pentru promenadă și pentru plimbări călare."[5].

În 1897 sunt adoptate "Condițiunile pentru construcțiunile de pe bulevarde și cheiuri". Acest act legislativ stabilește unele reguli de construire pentru b-dul Colței, în cazul porțiunii cuprinse între Piața Romană și Șoseaua Kiseleff fiind vorba despre o retragere de la aliniament de 4 metri, o așezare a clădirilor în front închis sau cu o desfășurare de minim 10 metri a fațadei, un regim de înalțime cuprins între 8 metri și 12 metri, și reguli pentru împrejmuire (gard din fier forjat de 2 metri înalțime, pe un soclu de piatra de 0,6 metri înalțime).[6] Așadar, regula generală este de a construi în front continuu, însa vor rezulta și excepții datorită unor neregularități inevitabile la nivel de parcelă.

Primele efecte ale acestei operațiuni radicale sunt vizibile pe *planul întocmit de Institutul Geografic al Armatei în 1895-99.* Fronturile sunt înca neconstituite, întrucât primele clădiri la bulevard abia acum se construiesc. Se poate observa cum parcelele lungi și înguste, ce sunt deservite de străzile vechi, se învecinează cu spațiul alocat noilor parcelări la bulevard, care vor fi de o cu totul altă natură. Traseul bulevardului a fost gândit în așa fel încât să traverseze spații cât mai puțin construite, în speța curți și grădini, cu scopul de a demola cât mai puțin și de a minimiza prețul exproprierilor. Inevitabil însă, tăierea bulevardului a creat și disfuncționalități, fracturând insulele urbane în entități distincte, ce nu mai pot funcționa împreună.

La nivel de tramă stradală, pe lângă concretizarea prelungirilor celor două străzi marcate înca de pe planul Orăscu (str. Clopotarii Noi și actuala str. Orlando), sunt de semnalat încă două străzi noi, amenajate pentru a împarți o insulă urbană de foarte mari dimensiuni: str. Vasile Alecsandri (pe direcție nord-sud) și str. Pietății (actuala C-tin Coandă, pe direcție est-vest). Un amănunt interesant ar fi și schimbarea denumirii străzii Biserica Amzei (la sud de Piața Romană) în str. Lascăr Catargiu, așadar imediat după desesul marelui om politic, consemnat în anul 1899. Strada își va recăpăta denumirea inițială în momentul în care numele lui Lascăr Catargiu va fi adoptat pentru bulevardul Colței, pe tronsonul dintre Piața Romană și Piața Victoriei. De asemenea, evenimentul reprezentat de construirea spitalului de copii între Șoseaua Bonaparte și str. Clopotarii Noi, spital ce va prelua numele lui Grigore Alexandrescu imediat după moartea

---

[4] BRĂTULEANU, Anca, CRITICOS, Mihaela, *Studiu istoric şi de evaluare a imobilului din Bd. Lascăr Catargiu nr. 30, sector 1, Bucureşti*, București, 2009, pg. 5

[5] LASCU, Nicolae, *Bulevardele bucureştene până la primul război mondial*, Editura Simetria, București, 2011, pg. 51

[6] LASCU, Nicolae, *Legislaţie şi dezvoltare urbană, Bucureşti 1831-1952* (teză de doctorat), București, 1997, pg. 100-108

acestuia (în 1885), va determina și schimbarea de nomenclatură a străzii, după numele fabulistului.

Informații relevante cu privire la maniera în care au fost ocupate aceste noi parcele sunt furnizate de *planul topografic din 1911*. Se poate observa cum regulile de construire sunt cel mai adesea respectate, și cum parcelele rezultate, deși deseori neregulate, sunt totuși echilibrate în ceea ce privește raportul laturilor. Acest nou parcelar diferă esențialmente de parcelarul medieval, în sensul în care noile parcele nu mai sunt înguste și lungi, ci se percep, schematic, ca dreptunghiuri cu mici diferențe de lungime între laturi. Alăturarea celor două tipuri de parcele, în funcție și de străzile spre care se deschid, crează o morfologie hibridă și interesantă a parcelarului general, în care se poate citi cu ușurință originea diferitelor parcele.

În ceea ce privește clădirile ce se construiesc pe bulevard, acestea sunt cel mai adesea vile de mari dimensiuni, amplasate izolat pe parcele, fără a se asocia încă în fronturi continue bine conturate. Primele clădiri construite pe bulevard sunt amplasate, cu precădere, pe parcelele privilegiate, adică fie parcele de colț, fie parcele de mari dimensiuni. Predomină rezolvările în care clădirile sunt amplasate la calcan pe doar una din limitele laterale, în așa fel încât cealaltă latură să devină fațadă secundară și sa înglobeze accesul principal. Atunci când parcelele sunt însă mai înguste către bulevard, se utilizează formula de amplasament caracteristică frontului continuu, prin calcane pe ambele limite laterale, rezultând o fațadă principală, către bulevard, și eventual o fațadă secundară, către o altă stradă. În acest caz, curtea din spate și curtea de reprezentare dinspre bulevard comunică, aproape invariabil, prin legături de tip gang.

Din punct de vedere stilistic, vilele sunt realizate conform tendințelor momentului, adică arhitecturi eclectice de diverse facturi, dintre care predominantă este filiera franceză, prin academismul de tip beaux-arts, în diverse materializări: mai generalele stiluri Belle Epoque sau Second Empire, respectiv mai particularele stiluri Ludovic al XIII-lea (renaștere franceză), Ludovic al XIV (clasicism francez) sau Ludovic al XV-lea (rococo). Alături de aceasta linie stilistică predominantă, se pot identifica o mare varietate de influențe, de la romantism, neogotic sau renaștere germana, până la Art Nouveau.

Ulterior planului topografic din 1911, evoluția zonei poate fi urmărită prin intermediul diverselor ghiduri, în lipsa unor noi planuri cadastrale. Astfel, în ghidul Socec din 1914, Piața Romană poartă numele lui Lascăr Catargiu, iar Ghidul Pantea din 1923 consemnează deja schimbarea denumirii bulevardului, după același nume. În același ghid, un tronson al străzii Clopotari, aflat între bulevard și str. Romană, este redenumit Victor Emanuel al III-lea, iar str. Verde preia numele generalului Ghe. Manu.

Aerofotografia din 1927 prezintă un țesut urban mult densificat, dar fără modificări la nivel stradal. Dacă pe planul din 1911 se pot identifica numeroase parcele încă neconstruite, în urma analizei aerofotografiei se poate afirma că fronturile buleverdului sunt, la momentul respectiv, completate aproape integral. În urma acestor completări, bulevardul își definește caracterul urbanistic și arhitectural ce îi conferă valoare și în momentul de față. În perioada interbelică, parcelele rămase libere se completează cu vile și imobile de raport, tributare neoromânescului sau modernismului, iar imaginea generală se îmbogățește, pierzându-se însa din unitate.

Principalul element de contrast este reprezentat de imobilele de raport moderniste care, deși respectă de obicei înalțimea maximă la cornișă (pentru fațada de la bulevard), sunt

supraînalțate prin formula retragerilor succesive ale etajelor superioare. Acest artificiu se generalizează în întreg orașul, dând naștere unor blocuri caracterizate prin volumetrii fragmentate, și mult mai înalte decât clădirile cu care se învecinează. Un alt tip de contrast rezultă la nivel stilistic, întrucât arhitectura modernistă se caracterizează printr-o stilistică fundamental diferită de cea de factură clasică: fațade simple, foarte puțin decorate sau chiar lipsite de decorație, finisaje simple și ieftine (tencuială, în tonuri reci de gri) etc. Astfel, opoziția dintre această austeritate modernistă și exuberanța ce caracteriza arhitectura eclectică este un aspect discutabil din punct de vedere valoric. În această discuție, neoromânescul se situează undeva la mijloc, întrucât conservă aspectul decorativ, dar se apropie de modernism prin nuanțele reci ale unor finisaje.

Până la planul director de sistematizare din 1935-39, diversele ghiduri nu semnalează decât schimbări în nomenclatura străzilor din zonă. Acest plan director prevede prelungirea bulevardului Dacia între Piața Romană și Calea Victoriei, în condițiile în care alte tronsoane ale bulevardului, cum ar fi cel dintre Calea Dorobanți și str. Icoanei, fuseseră deja realizate.

Ultimul plan relevant pentru studiu este cel din *1991*, unde se observă cum majoritatea parcelelor sunt constituite în configurația lor actuală. Singura modificare mai amplă este reprezentată de finalizarea bulevardului Dacia. Noul bulevard are un traseu hibrid, fiind o înlănțuire de tronsoane noi (tăiate în țesut) și tronsoane ale unor străzi mai vechi. Între Piața Romană și Calea Victoriei, traseul bulevardului preia o scurtă porțiune din vechea stradă Romană (actualmente str. Nicolae Iorga) și din vechea stradă Cosma. La nivelul Bulevardului Lascăr Catargiu, sunt de semnalat unele intervenții postbelice: blocul Minerva și un bloc de locuințe retras de la bulevard (între străzile Povernei și Viișoarei), intervenții care nu respectă regulamentul zonei, cel puțin din punct de vedere al regimului de înalțime.

După 1989, bulevardul este martorul unor noi intervenții invazive, la fel de indiferente față de caracterul zonei, dar care, deși nu pot fi trecute cu vederea, nu reușesc a destabiliza imaginea unitară a bulevardului. Acest lucru se datoreaza faptului că intervențiile nocive sunt relativ disparate, și se constituie în accidente locale, în timp ce vilele de lux continuă a fi într-o majoritate numerică destul de consistentă.

Bibliografie:

- BRĂTULEANU, Anca, CRITICOS, Mihaela, *Studiu istoric şi de evaluare a imobilului din Bd. Lascăr Catargiu nr. 30, sector 1, Bucureşti*, 2009;
- HARHOIU, Dana, *Bucureşti, un oraş între orient şi occident,* Bucureşti, Editura Simetria Uniunea Arhitecţilor din România şi Arcub, *Bucureşti*, 1997;
- LASCU, Nicolae, *Bulevardele bucureştene până la primul război mondial*, Editura Simetria, Bucureşti, 2011;
- LASCU, Nicolae, *Legislaţie şi dezvoltare urbană, Bucureşti 1831-1952* (teză de doctorat), Bucureşti, 1997;

Redactat: Buzatu Alexandru.