

prof. dr. arh. Nicolae Lascu, dr. arh. Horia Radu Moldovan

Studiu privind evaluarea resursei culturale a sistemului de circulații publice compus din șos. G-ral. P. D. Kiseleff, bd. Aviatorilor și bd. Mareșal Constantin Prezan din București, în vederea clasării ca „monumente istorice”

**Studiu privind evaluarea resursei culturale a sistemului de
circulații publice compus din șos. G-ral. P. D. Kiseleff, bd.
Aviatorilor și bd. Mareșal Constantin Prezan din București în
vederea clasării ca „monumente istorice”**

AUTORI:

Prof. dr. arh. Nicolae Lascu
expert MCC 0033

dr. arh. Horia Radu Moldovan

Mai 2011

CUPRINS

1. INTRODUCERE

1.1.	Obiectul studiului	3
1.2.	Metoda și scopul studiului	3
1.3.	Regimul juridic de protecție	4

2. CONTEXTUL ISTORIC AL EVOLUȚIEI ARTERELOR STUDIAȚE ȘI STAREA ACTUALĂ

2.1.	Șoseaua Pavel Dimitrievici Kiseleff	6
2.2.	Bulevardul Aviatorilor (fostă Șoseaua Jianu)	11
2.3.	Bulevardul Mareșal Constantin Prezan	15

3. EVALUAREA CULTURALĂ GLOBALĂ ÎN CONFORMITATE CU METODOLOGIA ÎN VIGOARE

3.1.	Criteriul vechimii	17
3.2.	Criteriul referitor la valoarea arhitecturală, artistică și urbanistică	17
3.3.	Criteriul referitor la frecvență, raritate și unicitate	18
3.4.	Criteriul referitor la valoarea memorial simbolică	18
3.5.	Concluzie	18

Bibliografie	21
---------------------	----

Anexe

Anexa 01 – Regimul juridic de protecție

Planșe

Planșa 01-08 – Identificare imobilelor studiate pe planurile istorice ale Bucureștiului;

Planșa 09-20 – Imagini de arhivă privind evoluția imobilelor studiate;

Planșa 21-26 – Documentar fotografic al situației actuale (mai 2011) – șos. gen. P.D. Kiseleff;

Planșa 27-32 – Documentar fotografic al situației actuale (mai 2011) – bd. Aviatorilor;

Planșa 33 – Documentar fotografic al situației actuale (mai 2011) – bd. Mareșal C. Prezan;

Planșa 34 – Regimul de protecție propus (scara 1/2000);

1. INTRODUCERE

1.1. Obiectul studiului

Studiul are ca obiect evaluarea resursei culturale, în baza criteriilor specifice domeniului, a spațiilor publice ale sistemului de circulații din nordul Bucureștiului, compus din:

- șoseaua G-ral Pavel Dimitrievici Kiseleff și continuarea acesteia cu șoseaua București-Ploiești până la podul peste lacul Herăstrău (limita sudică – Piața Victoriei și limita nordică – intersecția dintre șoseaua București-Ploiești și străzile Constantin Dobrogeanu-Gherea și Elena Văcărescu);
- bulevardul Aviatorilor (limita sudică – Piața Victoriei și limita nordică – podul peste lacurile Herăstrău și Floreasca, în dreptul restaurantului „Pescăruș”);
- bulevardul Mareșal Constantin Prezan (circulație de legătură între șos. P. D. Kiseleff și bd. Aviatorilor);

1.2. Metoda și scopul studiului

Prezentul studiu își propune stabilirea valorii (resursei) culturale a spațiilor publice ale arterelor de circulație menționate în subcapitolul anterior, precum și raportul dintre conservarea acestor valori și dezvoltarea viitoare, pe baza criteriilor de specialitate. Dat fiind faptul că cele trei artere de circulație formează un sistem unitar, studiul de față se va concentra concomitent pe cele trei subiecte identificate la subcapitolul 1.1.

Evaluarea resursei culturale se fundamentează pe:

- informațiile cuprinse în literatura primară – documentele de arhivă – incluzând în această categorie și analiza evoluției circulațiilor în cauză atât pe baza surselor iconografice de epocă, cât și pe baza planurilor cartografice și topografice istorice ale Bucureștiului;
- informațiile cuprinse în literatura secundară – materiale aparținând literaturii de specialitate (istoria arhitecturii, istoria evoluției urbanistice a orașului București etc.);
- analiza situației existente în prezent *in situ*, situație abordată prin cercetarea de teren și documentarea fotografică detaliată.

Totodată, pentru formularea unor concluzii argumentate privind restricțiile și permisivitățile care privesc valorile culturale ale imobilelor studiate, se va pune în discuție, pe baza criteriilor specifice domeniului, și contextul urbanistic adiacent, cuprins din aria de influență a sistemului de circulații studiat.

1.3. Regimul juridic de protecție¹ (Anexa 01)

- **Șoseaua Pavel Dimitrievici Kiseleff**, între Piața Victoriei situată la sud și Piața Presei Libere situată la nord, este încadrată în Z.C.P. 15 (bulevardul promenadă Kiseleff);
- **Șoseaua București-Ploiești** (în continuarea șoselei P. D. Kiseleff) tronsonul cuprins între Piața Presei Libere și până la intersecția cu bd. Elena Văcărescu (după podul peste lacul Herăstrău) face parte din Z.C.P. 83;
- **Bulevardul Aviatorilor**, între Piața Victoriei, Piața Aviatorilor și Șoseaua Nordului este încadrat în Z.C.P. 14 (bulevardul promenadă Aviatorilor);
- **Bulevardul Mareșal Constantin Prezan** reprezintă parte integrantă și limită pentru Z.C.P. 60, 93 și 83:
 - Limita sudică a Z.C.P. 83 (parcuri istorice – Herăstrău);
 - Limita nordică a Z.C.P. 60 (parcelarea reglementată Docenților) – tronsonul vestic;
 - Limita nordică a Z.C.P. 93 (parcelarea reglementată Uruguay) – tronsonul estic;

Zonele construite protejate în care se încadrează arterele care fac obiectului studiu se învecinează cu următoarele zone protejate:

- spre vest față de șoseaua P. D. Kiseleff, de la sud spre nord, aceasta se învecinează cu: Z.C.P. 84 (parcul Delavrancea), 58 (Clucerului), 72 (Averescu) și 74 (Agronomie);
- la est de șoseaua P. D. Kiseleff și spre vest față de bd. Aviatorilor Z.C.P. 83 (Herăstrău)
- în triunghiul format de șoseaua P. D. Kiseleff, bd. Constantin Prezan și bd. Aviatorilor sunt cuprinse Z.C.P. 93 (parcelarea Uruguay), 60 (parcelarea Docenților), 59 (parcelarea Jianu), 84 (parcul Delavrancea);
- la est față de bd. Aviatorilor, de la sud spre nord, aceasta se învecinează cu: Z.C.P. 48 (parcelarea Filipescu), 49 (parcelarea Bonaparte), 53 (parcelarea Mornand), 55 (parcelarea Dorobanți 2), 56 (parcelarea UCB);

Arterele care fac obiectul prezentului studiu, se încadrează în raza de protecție a unor imobile nominalizate în Lista Monumentelor Istorice, mun. București 2010:

- Șoseaua P. D. Kiseleff este mărginită de imobile nominalizate în LMI, Mun. București 2010 cu următoarele adrese poștale: șos. P. D. Kiseleff nr. 1 (Muzeul de Științe Naturale), nr. 2 (Institutul de Geologie), nr. 3 (Muzeul Țăranului Român), nr. 4 (Bufetul „La Șosea”), nr. 5 (Școala nr. 11), nr. 9, 10, 12, 25, 27, 28 (Palatul Elisabeta), 28-30 (Muzeul Satului), 31, 35, 37, 43, 47, 49, 53, 57. Pe traseule șos. P. D. Kiseleff sunt nominalizate ca monumente istorice fără adresă poștală „Arcul de triumf” și fântâna „Miorița”. De asemenea cu statutul de monument istoric sunt nominalizate și ansamblurile vecine șos. P. D. Kiseleff: Parcul Herăstrău (delimitat de Piața Charles de Gaulle, bd. Mareșal C-tin Prezan, șos. P. D. Kiseleff, șos. București-Ploiești, bd. Elena Văcărescu, șos. Nordului și bd. Aviatorilor), Parcul Kiseleff (delimitat de str. Ion Mincu, str. Barbu Ștefănescu Delavrancea, str. Monetăriei, șos. P. D. Kiseleff și

¹ În conformitate cu P.U.Z. Zone Construite Protejate din Municipiul București, București, 2000 (etapa finală).

bd. Aviatorilor).

- În zona adiacentă șos. P. D. Kiseleff sunt nominalizate cu statutul de monument istoric și imobilele cu adresele poștale pe str. Nicolae Minovici, nr. 1 (Muzeul de Artă Populară dr. N. Minovici) și nr. 3 (Muzeul de Artă Medievală „ing. D. Minovici”).
- Șoseaua București-Ploiești este mărginită de imobile nominalizate în LMI, Mun. București 2010: Biserica „Sf. Nicolae” Băneasa, pivnițele Casei Văcărescu. De asemenea cu statutul de monument istoric este nominalizat și podul peste lacul Băneasa, limită nordică a prezentului studiu.
- Bd. Aviatorilor este mărginit de imobile nominalizate în LMI, Mun. București 2010 cu următoarele adrese poștale: bd. Aviatorilor nr. 1, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 13, 16, 24, 32, 40, 42, 46, 50, 51, 53. În zona adiacentă bulevardului cu același statut de monument istoric sunt nominalizate și siturile: Parcelarea „Jianu-Bordei” (delimitată de str. Armintendentului, Jean Monet, bd. Mircea Eliade și bd. Aviatorilor) și Parcelarea „Dorobanți” (delimitată de bd. Aviatorilor, Calea Dorobanți, str. Emil Pangrati, str. av. Ghe. Demetriade și piața Aviatorilor).

2. CONTEXTUL ISTORIC AL EVOLUȚIEI ARTERELOR STUDIAȚE ȘI STAREA ACTUALĂ

2.1. Șoseaua Pavel Dimitrievici Kiseleff²

În zona plasată la nord de bariera Podului Mogoșoaiei și până la pădurea Băneasa³ se întindea o câmpie goală, lipsită de copaci⁴. Circulația care traversa această zonă, denumită inițial „Aleea Băneasa” (planșa 02), s-a dezvoltat în prelungirea unei artere simbol pentru istoria orașului – Calea Victoriei (fostă Podul Mogoșoaiei, inaugurată la sfârșitul secolului al XVIII-lea ca legătură între palatul al lui Constantin Brâncoveanu, plasat în vecinătatea actualei Piața Unirii și reședința sa extraurbană de la Mogoșoaia).

Primele referiri scrise la existența „Aleii Băneasa” și a plantațiilor care o mărgineau, apar încă de la sfârșitul secolului al XVIII-lea. Acestea se datorează în bună măsură importanței care era acordată acestei zone de agrement, zonă în care au fost făcute amenajări încă din perioada domniilor fanariote. De altfel acestea – grădina și construcțiile aferente ridicate de domnitorul Nicolae Mavrogheni în 1786-1787 – apar consemnate grafic în vecinătatea „fortificației turcești” atât în planul realizat de F. B. Purcel din 1789 (planșa 01), cât și în cel realizat de Ferdinand Ernst în ultima decadă a secolului, între 1790-91. Dacă grădina nu a rezistat mult după executarea domnitorului Nicolae Mavrogheni în 1790, clădirile construite de acesta au continuat să fie utilizate, singura păstrată până în prezent fiind biserica cu hramul „Izvorul Tămăduirii” (planșa 23). Numele traseului care continua spre nord de la bariera Podului Mogoșoaiei, nume consemnat în planurile de sfârșit de secol XVIII (ridicate de F. Ernst și Fr. Purcel), era „drumul către satul Văleni”.

Referiri în materiale scrise la artera care a premerș șoselei Kiseleff au început să apară în primele decenii ale secolului al XIX-lea, călătorului francez François Recordon datorându-i-se probabil cea mai veche mențiune a „plantațiilor nou făcute” de-a lungul promenadei⁵. Prima menționare a lucrărilor de amenajare ale traseului șoselei Kiseleff, era făcută în scris la 1833. În data de 2 martie a acestui an, marele vornic Grigore Filipescu raporta generalului Kiseleff faptul că „s-a săvârșit alea cea mare din Capul Șoselei⁶ Podului Mogoșoii până la Băneasca, rămânând cusur numai așternerea cu nisip și răsădirea copacilor de pe laturi, care și acestea au început a se lucra”⁷. Această afirmație se pare că a fost făcută însă fără o acoperire

² Forma rusească veche a numelui generalului Kiseleff este Kiseliiov (pronunțat însă Kiselev, după maniera franceză în care numele era scris fie Kisseleff, fie Kiseleff). În literatura românească privitoare la subiect, numele generalului rus este transcris în forme variabile: Kiselev, Kisselev, Kisselef sau Kiseleff. În prezentul studiu am optat pentru ultima variantă – Kiseleff, utilizată în nomenclatorul stradal actual și consemnată ca atare în planurile topografice actualizate ale orașului (1991).

³ Nume dat după soția unui ban – probabil Dimitrie Ghica, tatăl domnitorilor Grigore și Alexandru Ghica (ambii în prima jumătate a secolului al XIX-lea, după restabilirea domniilor pământene) sau a unuia dintre frații Ienăchiță și Ștefan Văcărescu

⁴ Constantin Rezachievici, *Pavel Kiselev – istoria șoselei și grădinii cu același nume și a amplasării Institutului de Istorie „Nicolae Iorga”*, în Anuar al Arhivelor Municipiului București, pag. 50.

⁵ Dolores Toma, *Despre grădini și modurile lor de folosire*, pag. 128.

⁶ În textul lui Filipescu apare pentru prima dată denumirea de “șosea” (preluată din limba franceză cu sensul modificat însă) înlocuind termenul de alee (“alea cea mare”) utilizat în mod curent.

⁷ Dolores Toma, *op. cit.*, pag. 145 și Constantin Rezachievici, *op. cit.*, pag. 61.

reală, în perioada ulterioară, până târziu spre mijlocul secolului al XIX-lea, amenajările făcute în timpul lui Nicolae Mavrogheni la sfârșitul secolului al XVIII-lea, rămânând neschimbate⁸. Spre 1840, lucrările de amenajare ale șoselei începute în 1832, erau încă neterminate. Date referitoare la acest fapt sunt consemnate în documentele care privesc angajamentul unui anume Ioan Ioanovici care urma să planteze la momentul respectiv 2000 de tei în completarea celor care fuseseră plantați deja⁹.

La începutul anilor '40 ai secolului al XIX-lea Adunarea Obștească și domnitorul Bibescu hotărâu, prin adoptarea unei legi, să ridice o statuie dedicată generalului P. D. Kiseleff, pe locul fostului Teatru Național de pe Podul Mogoșoaiei, ca semn de recunoștință pentru beneficiile aduse țării în perioada guvernoratului său¹⁰. Kiseleff a refuzat însă această onoare, propunând în loc realizarea unei „lucrări de folos obștesc”. Probabil urmând dorința fostului guvernator, dar și unele cerințe enunțate explicit cu o decadă mai devreme în textul Regulamentului Organic referitor la înfrumusețarea capitalei¹¹, domnitorul Gheorghe Bibescu iniția începerea în apropierea viitoarei pieți a Victoriei, de o parte și de alta a aleii de promenadă, trasarea unui parc conceput și realizat de peisagistul (pregătit ca artist plastic) de origine germană Karl Friedrich Wilhelm Meyer (1814-1852), aflat în serviciul baronului austriac Hegal, secondat de grădinarul „executant” Franz Hörer. Contractul pentru amenajarea grădinii fusese semnat cu Meyer în decembrie 1844, planurile fiind gata în anul următor, când a fost începută și execuția lucrărilor. Acestea, deși finalizate doar parțial au fost inaugurate în luna septembrie a anului 1847¹², unele intervenții continuând și în anul următor, 1848¹³.

Probabil din această perioadă se păstrează și proiectul nedatat, semnat de inginerul topograf A. Zane, care include organizarea unui prim tronson al șoselei (cu cinci fire de circulație: la mijloc cel rezervat trăsurilor, șanțuri despărțitoare de o parte și de cealaltă, urmate de o bandă pentru pietoni de ambele părți, din nou șanțuri, apoi la exterior câte o bandă pentru călăreți). La acest moment plantațiile nu erau încă realizate (cu toate că începerea plantării de arbori fusese anunțată în „Buletin, gazetă oficială” în luna aprilie 1842¹⁴), căci în partea de jos a planului se păstrează calculul numărului de salcâmi care urmau să fie răsădiți. La 1843 nu „erau de păstrat decât șanțurile și șoseaua din mijloc, între stația de trăsuri inițială și cea finală, aflate la 600 de stânjani una de cealaltă (aproximativ 200 m). Doar un mic teren în dreapta figura plantat deja cu copaci. În rest, spațiile din dreapta și din stânga șoselei, inclusiv cele două alei de o parte și de alta, figurau ca terenuri care urmau să fie transformate în grădini¹⁵.

⁸ Ulysse de Marsillac, *Bucureștiul în veacul al XIX-lea*, pag. 149.

⁹ Dolores Toma, *op. cit.*, pag. 145.

¹⁰ Constantin Rezachievi, *op. cit.*, pag. 67. „Spre vecinica pomenire a facerilor de bine ce acest bărbat a revărsat asupra Țării Românești”.

¹¹ *Ibidem.*, pag. 59. Autorul citează cele trei locuri stabilite pentru amenajarea unor locuri publice („piețe obștești”) în București printre care și „capul podului Mogoșoaiei în locul în care a fost grădina chioșcului lui Mavrogheni”.

¹² Constantin C. Giurescu, *Istoria Bucureștilor*, pag. 392.

¹³ Radu Olteanu, *Bucureștii în date, întâmplări și ilustrații*, pag. 301.

¹⁴ Constantin Rezachievi, *op. cit.*, pag. 61.

¹⁵ Dolores Toma, *op. cit.*, pag. 145-46.

Încă din această perioadă traseul șoselei P. D. Kiseleff prefigura anvergura evoluției ulterioare. La cererea domnitorului Gheorghe Bibescu se începea elaborarea unei serii de proiecte care vizau adaptarea traseului arterei care traversa grădina denumită „Kiseleff”, grădină care a devenit de timpuriu unul dintre principalele puncte de atracție ale bucureștenilor.

Amenajarea circulației înspre nord, bordată de șiruri de tei (planșele 03, 04 și 05), a continuat în primii ani ai domniei lui Barbu Știrbei, în 1851 fiind votată o lege privind îmbunătățirea raselor de cai, prilej cu care s-a amenajat șoseaua până în dreptul viitorului rond III (în vecinătatea căruia a fost construită în anii '50 ai secolului al XX-lea complexul Casei Scânteii – planșele 12, 17, 24), acolo unde urma să fie amplasat hipodromul (cea mai veche reprezentare a întregului traseu al șoselei Kiseleff de păstrează în planul ridicat la 1864 – planșa 05). Lucrările au fost finalizate spre 1859¹⁶, în timp ce hipodromul (planșa 17) a fost început abia la sfârșitul veacului, în 1896. Acesta era plasat în zona de nord-vest a celui de-al III-lea rond, fiind demolat după cel de-al Doilea Război Mondial, în locul său amenajându-se incinta pavilioanelor expoziționale (începând cu 1961).

Într-o descriere care datează de la sfârșitul anilor '50 ai secolului al XIX-lea, călătorul german Richard Kunisch vorbea despre împărțirea traseului șoselei în tronsoane: primul tronson se întindea din apropierea barierei aflată în capătul nordic al Podul Mogoșoaiei până la primul rond în care se găsea o fântână arteziană (planșa 14). Acest prim segment era destinat vehiculelor – respectiv trăsurilor; cel de-al doilea tronson se întindea până la „cele două havuzuri”, având de o parte și de cealaltă grădinile, în timp ce al treilea tronson făcea legătura cu „drumurile obișnuite din Valahia”, acesta ne mai fiind utilizat pentru promenadele bucureștenilor¹⁷.

Extinderea amenajării traseului șoselei Kiseleff spre nord imediat după 1860, este confirmată pe de o parte de reprezentările cartografice (planșa 04), cât și de mutarea barierei Mogoșoaiei în dreptul rondului al II-lea (1864)¹⁸, pe acolo pe unde și-a făcut intrarea triumfală în București principele Carol I.

În planurile ridicate la începutul anilor '90 ai secolului al XIX-lea¹⁹, șoseaua Kiseleff apare figurată în aceeași manieră ca în planurile anterioare, rondul al II-lea, unde urma să fie construit Arcul de Triumf, precum și împrejurimile acestuia fiind configurate abia în a doua jumătate a ultimei decade a secolului al XIX-lea. În această etapă, șoseaua era formată dintr-un drum central destinat trăsurilor, completat de două alei pe fiecare latură – pe partea dreaptă era o alee pentru pietoni și una pentru călăreți, în timp ce pe partea stângă era

¹⁶ Dumitru Minovici, *Momente din istoria unei vechi artere bucureștene: șoseaua Kiseleff*, în B.M.I.M., nr. VIII / 1971, pag. 382.

¹⁷ *Ibidem*, pag. 158.

¹⁸ Constantin Rezachievi, *op. cit.*, pag. 81.

¹⁹ „Planul orașului București – Revăzut și îndreptat cu arătarea Canalisării Dâmboviței de D. P. Sesquières, sub direcția domnului Gr. Cerkez – inginer Șef al Orașului” din 1890 și „Planul orașului București – Revedut și corectat conform rectificării Dâmboviței, planurilor de aliniere al stradelor și bulevardelor, sub direcția D-lui G. A. Orăscu – Șeful Serviciului” din 1893.

prevăzută o alee pentru pietoni și una pentru bicicliști²⁰. Dacă după jumătatea secolului al XIX-lea partea de vest a șoselei, în spatele plantației de tei, era încă ocupată de un fond construit extrem de rarefiat (constând în general în construcții de locuit, în majoritate utilizate temporar pe timpul sezonului estival), de la rodul II și până în nord la Hipodrom, terenul era folosit pentru agricultură (plantație de grâu), spre sfârșitul secolului, pe lângă îndeșirea construcțiilor rezidențiale, realizate pe parcele rezultate din împărțirea vechilor mari proprietăți, fiind consemnate (în reprezentările cartografice) o serie de funcțiuni publice, menite să completeze profilul funcțional de *loisir* al zonei (spre exemplu Velodromul Român – planșa 06).

Data fiind importanței șoselei P. D. Kiseleff, în 1890 era asigurat iluminatul electric nocturn²¹, înaintea includerii zonei în care aceasta se alfa în perimetrul administrativ al orașului (respectiv 1895²²).



Un element important în constituirea imaginii păstrate până în prezent a șoselei Kiseleff (planșele 21, 22), a fost construirea Arcului de Triumf, reper arhitectural și cu valoare memorial-simbolică atât la nivelul orașului cât și la nivel național. În ziua finalizării Primului Război Mondial, armatele română și franceză, în frunte cu regele Ferdinand I și generalul Berthelot, și-au făcut intrarea în capitală. Ocazia a reprezentat unul dintre prilejurile de construire și amenajare a unor scenografii menite să pună în evidență importanța momentului. Acțiunile de acest fel au continuat și în anii următori sub coordonarea „Comisiunii pentru Organizarea Serbărilor Încoronării”, organism creat în 1920 în scopul pregătirii festivităților care urmau să aibă loc în 1922. Comisia hotărâ ridica a două monumente comemorative: „Catedrala Reîntregirii Neamului” de la Alba Iulia și Arcul de Triumf din București (planșa 16). Catedrala urma să adăpostească slujba încoronării, iar Arcul, urma să creeze scenografia pentru intrarea triumfală în capitala țării a primului rege al României întregite. Prin „Convențiunea” încheiată la 17 martie 1921, elaborarea proiectelor și conducerea lucrărilor Arcului de Triumf au fost încredințate, fără un concurs prealabil, arhitectului Petre Antonescu. Acțiunile declanșate au făcut obiectul preocupărilor guvernamentale, construirea celor două monumente fiind coordonată de primul ministru de atunci – generalul Averescu și de ministrul de război generalul Ion Rășcanu²³. Lucrările au fost executate de „Întreprinderile Generale Tehnice Inginer Tiberiu Eremie” și au costat în jur de 3 milioane de lei²⁴. În 1921

²⁰ Dumitru Minovici, *op. cit.*, pag. 382.

²¹ Constantin Rezachievi, *Pavel Kiselev – istoria șoselei și grădinii cu același nume și a amplasării Institutului de Istorie „N. Iorga”*, „Anuar al Arhivelor Municipiului București”, II, 1998, pp. 49-92, în special p. 61.

²² Nicolae Lascu, *Legislație și dezvoltare urbană. București 1831-1952*, pag. 67-68. Prin „Legea pentru mărginirea Bucureștiului”, adoptată în 1895, limitele administrative ale orașului se extindeau pentru prima dată de la adoptarea Regulamentului Organic, incluzând parțial și zona care face obiectul prezentului studiu.

²³ Virgiliu Z. Teodorescu, *Arcul de triumf*, pag. 16.

²⁴ A.N.-D.A.N.I.C., fond Președinția Consiliului de Miniștrii, dosar 4 / 1935, fila 31, document citat de Virgiliu Z. Teodorescu, *op. cit.*, pag. 57, nota 2. Pentru ca timpul era scurt, Comisiunea Încoronării hotărâse, la cererea arhitectului Petre Antonescu, ca execuția să aibă doar parțial un caracter definitiv (Decizia Consiliului Ministerial nr. 14895 /12.08.1925).

se stabilise turnarea fundațiilor și ridicarea scheletului structural din beton armat, urmând ca închiderile (cu excepția bazei unde fusese utilizat granit de Deva) să fie realizate din materiale cu un grad limitat de rezistență în timp. Arcul de triumf a fost inaugurat în dimineața zilei de 16 octombrie 1922, a doua zi după încoronarea de la Alba Iulia.

Având o siluetă diferită de cea a construcției care se păstrează în prezent, Arcul de Triumf inaugurat în 1922 (planșa 16) era rezultatul contribuției mai multor artiști de marcă ai momentului. Astfel pe lângă contribuția arhitectului Petre Antonescu, autor al proiectului, au mai fost implicați o serie de artiști plastici care au realizat decorul sculptat. Aceștia au fost sculptorii Storck, Mățăuanu, Medrea, Paciurea, Spaethe, Severin, Iordănescu și Jalea.

Date fiind condițiile în care a fost realizată prima variantă arcului, degradarea acestuia s-a făcut simțită după prima iarnă. În această situație unele voci au pledat pentru organizarea unui concurs de arhitectură care să propună construirea unui nou monument, în timp ce altele au insistat asupra continuării proiectului inițial al arhitectului Petre Antonescu, care dezmințise parte din criticile la adresa arcului, după unele păreri, „construit din șipci de lemn și ipsos”. Abia la 22 ianuarie 1932, Consiliul de Miniștri, luând în discuție referatul lui Nicolae Iorga, decidea să instituie, pe lângă Președinția Consiliului de Miniștri, o comisie „care să ia în cercetare și să hotărască asupra chestiunii Arcului de Triumf de pe Șoseaua Kiseleff din Capitală”. În ciuda faptului că documentele vremii atestă faptul că cererea de urgentare a proiectului (adresată arhitectului Petre Antonescu) pentru finalizarea lucrărilor a fost lansată în 1935²⁵, astfel încât șantierul să poată fi încheiat în luna mai a anului 1936, volumul lucrărilor a condus la depășirea și de această dată a termenului²⁶. Cu toate acestea Arcul de Triumf a fost finalizat la sfârșitul anului 1936 (planșa 16) și inaugurat în cadrul unei ceremonii solemne pe data de 1 decembrie în prezența regelui Carol al II-lea și a primului-ministru Gheorghe Tătărescu. În perioada ulterioară inaugurării sale, cu ocazia comemorării Unirii Principatelor la 1 decembrie, Arcul de Triumf a continuat să servească ca monument simbolic și cadru de desfășurare al unor evenimente marcante pentru istoria României. Astfel, la 8 noiembrie 1941, pe sub acesta au defilat trupele române participante la campania de eliberare a Basarabiei și nordului Bucovinei. Un alt eveniment de mare importanță a fost marcat tot printr-o defilare pe sub Arcul de Triumf – la 23 august 1945, întoarcerea trupelor de pe fronturile celui de-al Doilea Război Mondial. În cadrul campaniei de îndepărtare a însemnelor care aminteau de perioada regalității, după instaurarea puterii comuniste, Arcul de Triumf a suferit o serie de transformări menite să-i modifice semnificațiile istorice. Astfel, au fost îndepărtate de pe fațadele acestuia efigiile regale, acestea fiind înlocuite cu medalioane decorative. De asemenea au fost șterse și cuvintele proclamațiilor regale. Cu toate acestea în 1955 Consiliul de Miniștri a acordat edificiului statutul de monument cultural, recunoscând calitățile simbolice și semnificațiile acestuia.

²⁵ Dan Ionescu, *Arcul de triumf din București. Istoria politică a arhitecturii unui monument*, în B.C.M.I., Anul IV, nr. 3-4, București 1995, pag. 51.

²⁶ Virgiliu Z. Teodorescu, *op. cit.*, pag. 42.

Traseul șoselei Kiseleff se bifurca în dreptul rondului III (planșa 08), de aici continuând mai departe drumul către Mogoșoaia și Târgoviște înspre vest și spre nord-est, drumul către Ploiești. Acesta din urmă, era inițial „o șosea îngustă de țară, care mergea numai până la punctul în care se află vila Minovici (1905, planșa 25) [și care] avea pe ambele laturi șanțuri adânci și plute, cu un drum de mers pe jos, în partea stângă, limitrof cu o vastă plantație de duzi (...), iar pe partea dreaptă a șoselei era aleea Călăreților, limitrofă cu bălțile cu stuf, care se prelungea până la podul Băneasa”²⁷. Modernizarea tronsonului cuprins între rondul al III-lea din vecinătatea Hipodromului și fântâna Miorița, din apropierea vilei Minovici, a fost întreprinsă în a doua jumătate a deceniului al patrulea al secolului al XX-lea, inaugurarea acestuia fiind făcută la 13 iulie 1939. La sfârșitul aceluiași an a fost dat în folosință și podul de piatră de peste lacul Herăstrău (limita nordică a zonei studiate, a cărei amenajare fusese finalizată în 1935), finisarea acestuia cu placaj de piatră fiind programată pentru anul următor, înaintea deschiderii celei de a VI-a ediții a „Lunii Bucureștilor”²⁸.

În perioada care a urmat celui de-al Doilea Război Mondial interesul pentru această zonă a fost mult diminuat: “grădina Kiseleff a căpătat aspectul unui parc natural, sălbăticit, pe care trecătorul îl crede rămășița unei vechi păduri, fără să bănuiască începuturile sale reale din 1843-45 într-o câmpie stearpă și mocirloasă”²⁹. Cu toate acestea zona adiacentă traseului carosabil a continuat să suscite atenția, rămânând un reper urban important. Păstrarea până în prezent a caracteristicilor definitorii ale zonei, au contribuit în mare parte la menținerea interesului autorităților privind reabilitarea zonei.

Fondul construit

O mare parte a fondului construit din zona adiacentă șoselei Kiseleff este caracterizat prin valoare culturală ridicată, constituindu-se ca o consecință directă a caracterului reprezentativ și standardelor de care s-a bucurat zona în cauză în ultimul veac și jumătate. Principalele repere arhitecturale care au fost construite de-a lungul traseului șoselei Kiseleff în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și prima jumătate a secolului al XX-lea, exemple variate și foarte importante pentru fazele de evoluție ale arhitecturii bucureștene și a celei românești în general, au fost incluse în L.M.I. mun. București (vezi capitolul 1.3.). Printre acestea se numără: bufetul realizat în 1892 după proiectul arhitectului Ion Mincu (reluat ulterior pentru proiectul pavilionului "Cârciuma românească" realizat pentru Expoziția Universală de la Paris din 1889), Muzeul de Științe Naturale „Grigore Antipa”, (ante 1906), Institutul Geologic (proiectat de arhitectul Victor Ștefănescu și realizat în 1906, planșa 23), Palatul „Kiseleff” (șos. Kiseleff, nr. 11-13, în prezent sediu de bancă, fosta casă Candiano-Popescu, modificată după planurile arhitectului Grigore Cerkez în 1914, devenită ulterior reședința regală a lui Carol al II-lea, pentru o perioadă aici locuind și regele Mihai I), Vila

²⁷ Dumitru Minovici, *op. cit.*, pag. 383.

²⁸ Maria Anca Stoenescu, *Din activitatea întâiului primariat al generalului Victor Dombrovski (1938-1940)*, în B.M.I.M, nr. XIV / 2000, pag. 256.

²⁹ Constantin Rezachievi, *op. cit.*, pag. 90.

Florică Chihăescu, (construită în 1930 după proiectul arhitectului Marcel Iancu), Muzeul Țăranului Român, (fost Muzeu Național de Artă, început în 1912 și finalizat în 1939, după proiectul arhitectului Nicolae Ghica-Budești – planșa 23) etc. Pe tronsonul care prelungește spre nord traseul șoselei P. D. Kiseleff, denumit șoseaua București-Ploiești se găsesc o serie de alte repere arhitecturale importante: biserica Sf. Nicolae Băneasa (ridicată spre 1792 ca paraclis al curții Văcăreștilor, viitoare reședință extraurbană a domnitorului Gheorghe Bibescu), Gara Regală (actualmente Băneasa, construită în 1936 după proiectul arhitecților Duiliu Marcu și Nicolae Nedelescu – planșa 25), Vila Minovici (actualmente Muzeu de Artă populară „Dr. Nicolae Minovici”, realizată după proiectul arhitectului Cristofi Cerchez între anii 1904-1905), fântâna „Miorița” (inaugurată cu prilejul expoziției Luna Bucureștilor din 1936, operă a arhitectului Octav Doicescu în colaborare cu artista Milița Pătrașcu – planșa 26). Această înșiruire de opere de arhitectură și artă ilustrative pentru evoluția domeniilor din ultimul secol, susține și justifică în același timp, importanța și atenția de care s-a bucurat structurată de o parte și de alta a șoselei Kiseleff.

Situația actuală

În prezent șoseaua G-ral P. D. Kiseleff are un profil variabil, împărțirea pe tronsoane articulate prin ronduri sau piețe (intersecții carosabile de formă circulară în plan) fiind păstrată (planșa 34).

- Astfel primul tronson al arterei – între Piața Victoriei și primul rond, profilul arterei are o lățime de cca. 28 m, fiind compus din zona carosabilă centrală (cca. 12 m, patru benzi de circulație), mărginită de zone plantate cu o lățime variabilă (2-2,5 m) și circulațiile pietonale, la rândul lor având lățimea cuprinsă între 4 și 5 metri. Acestea din urmă sunt în prezent prevăzute cu benzi de rulare pentru bicicliști (planșele 21).
- Tronsonul cuprins între rondul I și strada arh. Ion Mincu (în dreptul bufetului „La Șosea” (actualmente „casa Doina”), profilul se păstrează similar cu cel al tronsonului descris anterior, cu diferența că între circulațiile carosabile și proprietățile private de pe cele două fronturi este intercalat un spațiu plantat, de asemenea public, având o lățime aproximativă de 3 metri.
- Tronsonul al treilea, cuprins între str. arh. Ion Mincu și fostul rond II (ocupat de Arcul de Triumf), păstrează caracteristicile amintite anterior, zona plantată care separă trotuarul de proprietățile private de pe cele două fronturi are o lățime mai mare, ajungând la 7-7,5 metri. Această zonă verde este întreruptă de aleile care fac legătura cu accesele pe proprietățile private.
- Cel de-al patrulea tronson al șoselei G-ral P. D. Kiseleff, între rondul al II-lea (Arcul de Triumf) și rondul al III-lea (Piața Presei Libere) are un profil diferit de cel discutat anterior. Lățimea acestuia crește la cca. 115 metri (cu variații în dreptul capetelor parcului Herăstrău). Organizarea profilului arterei este complexă: trei căi de circulație carosabilă – una centrală cu câte 2 benzi de circulație pe sens (cca. 10 m) și două laterale cu câte două benzi de circulație fiecare (cca. 8 m). Circulațiile carosabile sunt separate prin zone

plantate cu lățimea de cca. 2,5 m. Circulațiile pietonale sunt de asemenea separate de circulațiile carosabile prin zone plantate. Parcelele adiacente arterei (inclusiv parcul Herăstrău), atât pe frontul de vest cât și pe cel de est sunt separate de trotuare prin zone plantate cu lățimi care depășesc în genere 25 de metri.

- Ultimul tronson pus în discuție – șoseaua București-Ploiești, până la intersecția cu străzile Constantin Dobrogeanu-Gherea și Elena Văcărescu – se împarte în două zone, articulate de rondul marcat de fântâna „Miorița”. Un prim traseu de la Piața Presei Libere până la fântâna „Miorița” se compune dintr-o circulație carosabilă cu câte 3 benzi pe sens, separate printr-o zonă verde mediană (cca. 4 m lățime) și circulații pietonale, separate de zona carosabilă prin spații plantate (cca. 2,5 metri). Cea de-a doua zonă, cuprinsă între fântâna „Miorița” și podul Băneasa are un profil simplificat: circulație carosabilă centrală cu câte 2 benzi pe sens și trotuare pietonale lipsite de separarea prin spațiu plantat.

2.2. Bulevardul Aviatorilor (fostă Șoseaua Jianu)

În cele mai vechi consemnări, circulația apărea cu numele „Șoseaua Nouă”, despărțind amplele proprietăți ale familiei Filipescu (pe partea de est) de cele ale familiei Jianu (pe partea de vest). La acest moment drumul era doar „o uliță nepavată și întunecoasă ce se prelungea d-a lungul spatelui grădinii” Kiseleff³⁰. Schimbarea numelui în „șoseaua Jianu” în primul deceniu al secolului al XX-lea, se datorează unuia dintre proprietarii din zonă – Ion Jianu, zis „Cănuț”. După sfârșitul Primului Război Mondial denumirea este schimbată în bulevardul Gheorghe Buzdugan, pentru ca la începutul anilor '50, date fiind noile orientări politice, artera să fie denumită „Generalissim Stalin”³¹. La mijlocul anilor '50, bulevardul și-a schimbat din nou denumirea în cea păstrată până în prezent – Aviatorilor.

Traseul bd. Aviatorilor apare consemnat în planurile istorice ale capitalei încă de la sfârșitul secolului al XVIII-lea (Planul Ernst, din 1793). Pe parcursul secolului al XIX-lea această cale de circulație era mărginită de ample proprietăți ocupate de grădini – cum este spre exemplu cea pe care o cumpărase Constantin Lecca, fiul pictorului, de la Petrache Poenaru, în 1875. Aceasta avea o suprafață de cca. 40 ha, întinzându-se din dreptul actualei străzi Ion Mincu, până la lacul Herăstrău, fiind unul dintre cele mai importante locuri de *loisir* al bucureștenilor³², cunoscută sub denumirea tradițională de grădina „Bordei”. Aceasta aparținuse în prima jumătate a secolului al XIX-lea paharnicului Constantin Hrisoscoleu, care a dăruit-o ca zestre fiicei sale Caliopi, căsătorită în 1846 cu Petrache Poenaru.

Primele intenții de amenajare și modernizare ale traseului acestei circulații datează de la începutul secolului al XX-lea. În 1902, Consiliul Comunal aproba un prim „Plan de aliniere și de nivelment al șoselei Jianu”³³, prin care prospectul șoselei era stabilit la 24 m. Proiectul

³⁰ Constantin Rezachievi, *op. cit.*, pag. 86.

³¹ Gheorghe Parusi, *Cronologia Bucureștilor. 20 septembrie 1459 – 31 decembrie 1989, Zilele, faptele, oamenii Capitalei de-a lungul al 530 de ani*, pag. 478.

³² Radu Olteanu, *op. cit.*, pag. 413.

³³ AN-DMB, Fond PMB-Alinieri, Planul 514, *Plan de aliniere și de nivelment al Șoselei Jianu aprobat de Consiliul Municipal în ședința din 11 martie 1902*. Scara 1:500.

de aliniere din 1902 a avut rolul de a moderniza (prin rectificare, regularizare și lărgire) o arteră periferică (atunci) care lega orașul cu nordul teritoriului periurban. Prin proiectul aprobat, șoseaua nu se deosebea însă foarte mult de o arteră din centrul orașului.

În 24 mai 1912, Consiliul Comunal adopta un nou „Plan de aliniere și nivelment al șoselei Jianu”, „în vederea executării marelui Parc Național pe moșia Herăstrău care [șosea] să înlocuiască comunicația cu orașul și pe de altă parte să fie loc de plimbare comod și util”³⁴. Proiectul din 1912 a fost elaborat așadar cu scopul de a transforma șoseaua Jianu în principala arteră de penetrare în viitorul Parc Național (actualmente parcul Herăstrău), aprobat printr-o lege din 21 aprilie / 4 mai 1912. Șoseaua Jianu împreună cu șoseaua Kiselef și legătura dintre ele – str. col. Dimitrie Ghica (actuala str. Ion Mincu) – trebuiau să asigure accesul bucureștenilor spre zona de agrement din nordul capitalei. În consecință, intențiile au fost ca șoseaua Jianu să fie mult lărgită, profilul transversal fiind unul complex, cuprinzând trasee speciale pentru automobile, trăsuri, tramvaie, călăreți, biciclete și pietoni.

Inițiativa trasării noii circulații nu a întâmpinat probleme de expropriere deosebite, o mare parte a terenurilor care urmau să fie traversate sau incluse de artera propusă, fiind deja în proprietatea statului sau cea a orașului, fapt pentru care, încă de la început primăria estima că punerea în aplicare a planurilor era mult ușurată³⁵. Regimul de proprietate a permis astfel proiectarea unui bulevard care urma să aibă căi de circulație separate pentru automobile și tramvai, alee de călărie, pentru ciclism și trotuare pentru pietoni. Profilele planificate prevedeau și circulații carosabile laterale, pentru asigurarea legăturilor cu proprietățile din zonele adiacente.

Prin acest nou proiect șoseaua căpăta o alură aproape fastuoasă, de mare arteră urbană, între piața Victoriei și intrarea în parc fiind prevăzute 3 tronsoane cu lățimi diferite: 55, 67, respectiv 82 m, fiecare dintre acestea – într-o tratare asimetrică a secțiunii transversale – având căi speciale destinate fiecărui tip de circulație³⁶. Primul tronson, dintre piața Victoriei și strada Monetăriei, de exemplu, era alcătuit din „aleile următoare: 2 alei de pietoni, una de 7 m și alta de 8,50 m lărgime, o alee de tramvaie de 7 m lărgime, o alee de trăsuri particulare de 7 m, o alee de 19 m lărgime, comună pentru trăsuri, automobile, biciclete și o alee de 6,50 m de călăreți”. Ultima porțiune, dintre strada Dimitrie Ghica (actuala str. Ion Mincu) și intrarea în Parcul Național (planșa 20), avea prevăzute, pe lățimea de 82 m, 2 alei de 7 și 8 m lărgime pentru trăsuri particulare și biciclete; 2 alei de călăreți de 7 m lărgime; 2 alei de pietoni de 8,50 m lărgime fiecare; o alee de automobile de 12 metri; o alee de trăsuri de 17 m și o alee de tramvai de 7 m”³⁷. În descrierea făcută, se întâlnesc cele două lumi: cea pe cale de dispariție, a mijloacelor tradiționale de transport și circulație (trăsura și mersul călare) și cea nouă, reprezentată de biciclete, automobile și tramvaie. Piața Victorie însăși, având un proiect

³⁴ AN-DMB, Fond PMB-Tehnic, dosar 623/1912, *Primăria Orașului București, Adresă către consilieri semnată de Primar și Directorul Lucrărilor Publice pentru aprobarea Planului de aliniere și nivelment al Șoselei Jianu în legătură cu crearea Parcului Național.*

³⁵ Fezi, Bodan Andrei, *Bucarest et l'influence française entre modèles et archétype urbain 1831-1921*, pag. 288.

³⁶ Procesul verbal al ședinței din 24 mai a Consiliului comunal: „MCPB”, nr. 27 din 1 iulie 1912, p. 506.

³⁷ *Ibidem.*

aprobat cu un an mai devreme, a suferit unele modificări: în partea sa de nord, între șoselele Kiseleff și Jianu fusese rezervată „o parte plantată pentru un viitor monument, fie al independenței sau al statuii ecvestre a M. S. Regelui Carol sau a unui mare eveniment din istoria țării noastre”³⁸.

Lucrările inițiate în 1912 au fost întrerupte doi ani mai, proiectul fiind reluat abia în 1928³⁹, când era aprobat un nou proiect ale șoselei Jianu, care unifica și simplifica prospectul pe întreaga sa lungime, prospect foarte apropiat de cel actual. În proiect este reprezentată și piața Charles de Gaulle, cu o rază de 100 m. Piața (planșa 20) a fost denumită Adolf Hitler, pentru o scurtă perioadă de vreme, în timpul guvernului condus de mareșalul Ion Antonescu, pentru ca la începutul anilor '50 ai secolului trecut să fie rebotezată „I. V. Stalin”. Cu această ocazie, la intrarea în parcul Herăstrău a fost inaugurată (1 mai 1951) statuia lui Stalin (planșa 20), realizată inițial din ipsos și înlocuită ulterior cu o variantă turnată în bronz. Statuia a fost desființată în anul 1962.

Într-o manieră similară cu rezolvarea articulațiilor prin ronduri de pe șoseaua Kiseleff, bd. Aviatorilor este format din trei tronsoane majore: primul tronson se întinde la Piața Victoriei până la Piața Aviatorilor (planșele 27, 28), cel de-al doilea tronson continuă până la actuala piață Charles de Gaulle unde este plasat și accesul principal în parcul Herăstrău (planșele 29, 30) și cel de-al treilea tronson, care se finalizează la podul care traversează zona îngustă dintre lacurile Herăstrău și Floreasca (planșa 31). Cele două puncte de articulație – piața Aviatorilor și piața Charles de Gaulle (planșa 20) – sunt ambele rezolvate pe bază de plan centralizat, funcționând ca noduri importante de circulație rutieră. Centralitatea celor două spații urbane este marcată pe de o parte prin modul de rezolvare al traseelor circulațiilor și pe de altă parte prin plasarea în centru a unor monumente de for public. Cel mai important reper de acest gen este Monumentul Eroilor Aerului – cunoscut în mod uzual ca „Statuia Aviatorilor”, dedicat memoriei eroilor din Primul Război Mondial, înfățișându-l pe Icar cu aripile deschise (planșa 28). Monumentul a fost realizat după un proiect al sculptoriței Lydia Kotzebue (1927) și a machetei sculptorului Fekete József, fiind inaugurat în 1938⁴⁰.

Fondul construit

Zona situată între actualele artere bd. Iancu de Hunedoara (fostul bd. Ilie Pintilie), Calea Dorobanților (fostă strada Herăstrăului), str. Av. Radu Beller și malul sudic al lacurilor Colentinei, parte a amplei proprietăți cumpărate de Constantin Lecca de la Petrache Poenaru în 1875, a început să fie urbanizată controlat abia după includerea în perimetrul administrativ al orașului, lucru realizat în două etape: o primă etapă în anul 1895, în care perimetrul orașului (neschimbat din anul 1831, anul adoptării Regulamentelor Organice) s-a extins incluzând zona studiată până la o limită nedefinită cu exactitate, plasată la nord de Calea

³⁸ *Ibidem*. Un an mai târziu, când șoseaua, pe lățimile aprobate, fusese parțial executată, Consiliul comunal a redus de la 82 la 67 m lățimea maximă; „MCPB”, nr. 52 din 29 decembrie 1913, raport prezentat în ședința din 10 decembrie a Consiliului comunal.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ Constantin Rezachievi, *op. cit.*, pag. 92.

Dorobanților și la sud de lacurile Colentinei și o a doua etapă după anul 1926, în care orașul includea în limitele teritoriului administrativ atât lacurile Colentinei cât și zona aflată la nord de acestea.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, fondul construit din zonă era rarefiat, zona plasată la est față șoseaua Jianu fiind dominată de proprietățile familiei Filipescu (vila și grădina, plasate înspre sud, spre actuala piață a Victoriei) și cele ale familiei Cantacuzino, precum și spre nord de cele ale Fabricii de Cărămidă „Cerkez”. În imediata vecinătate a perimetrului care urma să fie ocupat de parcelarea Filipescu se găsea deja realizată parcelarea „Blank” (cca. 1899), fiind trasate „Aleea Blank A” și „Aleea Blank B”.

După finalizarea intervențiilor urbanistice majore din interiorul inelului perimetral al orașului (bulevardului Colței) s-a început realizarea parcelării terenurilor de mari dimensiuni aflate în zona nou inclusă în limitele orașului (1895). Astfel au fost realizate parcelările regulamentare Gherghel (1895-1911), Parcul Filipescu (1912), Parcul Bonaparte (1913), Parcul Societății comunale pentru construirea de locuințe ieftine (1916), Parcelarea Societății "Edilitatea" (1922), Parcul Mornand (1928), Parcelarea Societății "Moara" (1935), Parcelarea U.C.B. (după proiectul arhitectului Octav Doicescu între anii 1937-1938), Parcelarea "Țesătoria Mecanică" I (1935) și "Țesătoria Mecanică" II (1940)⁴¹. Dintre acestea Parcul Filipescu, Parcul Mornand, parcelarea Bonaparte și parcelarea U.C.B. – constituind zona rezidențială de lux a capitalei – se învecinează direct cu traseul actualului bd. Aviatorilor.

Pe lângă aceste zone de țesut urban, rezultat al unor intervenții de parcelare coerente, actualul bulevard al Aviatorilor se învecinează cu o serie de construcții cu valoare arhitecturală importantă, parte dintre acestea fiind clasate ca monumente istorice: Garajul „Taxico” (construit în 1929, după proiectul arhitectului Roger H. Bolomey – planșa 32), vila ing. Luca Bădescu (construită în 1934, după proiectul arhitectului Duiliu Marcu), blocul „Bazaltin” (construit în 1935, după proiectul arhitectului Marcel Iancu, pentru societatea „Bazaltin” de Construcții de Poduri și Pasaje), casa „Nicolae Iorga” (finalizată în 1939 după planurile arhitectului Petre Antonescu, cu sprijinul regelui Carol al II-lea, care a găzduit „Institutul pentru Studiul Istoriei Universale”, devenit din 1965 Institutul de istorie „Nicolae Iorga” – planșa 32), restaurantul „Pescăruș” (construit după planurile arhitecților Horia Creangă și H. Georgescu în 1936 și utilizat ca pavilion expozițional în timpul „Lunii Bucureștilor”) etc.

Situația actuală

Bulevardul Aviatorilor, din punctul de vedere al profilului actual, se împarte în trei tronsoane articulate prin două ronduri – piața Aviatorilor și piața Charles de Gaulle. Aceste zone de articulație separă trasee cu organizare diferită:

- Un prim tronson, limitat spre sud de piața Victoriei și spre nord de piața Aviatorilor (având o lățime de cca. 60 de metri), este compus dintr-o circulație centrală cu 6 benzi, câte 3 pe

⁴¹ Vezi Nicolae Lascu, *Legislație și dezvoltare urbană. București 1831-1952*, Teză de doctorat, I.A.I.M., București 1997.

sens, separată prin spații verzi (cu lățimea de cca. 6,5 metri) de zonele laterale – circulații pietonale (incluzând benzi amenajate pentru bicicliști). Acestea din urmă sunt separate la rândul lor prin spații verzi (cu lățimi de cca. 1-1,5 metri) de circulațiile carosabile destinate riveranilor, având lățimi de două fire – unul pentru circulație, unul pentru parcare. În dreptul grădinii Kiseleff profilul este modificat sensibil: circulația carosabilă majoră este urmată de o zonă verde (cu o lățime de cca. 9 metri), urmată de o bretea de circulație pietonală (cu o lățime de cca. 7 metri).

- Cel de-al doilea tronson, delimitat de piața Aviatorilor și piața Charles de Gaulle are o lățime mai mare decât cel anterior, ajungând la cca. 80 de metri. Alcătuirea profilului este una complexă și simetrică față de ax: circulație carosabilă centrală (cu 6 benzi, câte 3 pe sens), spațiu plantat (cca. 4,5 m) circulație pietonală /bicicliști, spațiu plantat (cca. 8,5 metri), bretea carosabilă pentru riverani cu două benzi – una pentru rulaj și una pentru staționare și circulații carosabile care mărginesc proprietățile adiacente.
- Cel de-al treilea tronson, cuprins între piața Charles de Gaulle și podul peste lacurile Herăstrău și Floreasca, în dreptul restaurantului „Pescăruș”, păstrează caracteristicile celui de-al doilea, cu diferența că între traseele pietonale și parcelarul adiacent este interpus un spațiu verde cu o lățime relativ constantă de cca. 3,5 metri.

2.3. Bulevardul Mareșal Constantin Prezan

Bulevardul Mareșal Constantin Prezan (cunoscută în trecut sub denumirea de șoseaua Herăstrău, ulterior Prelungirea Dorobanți și în perioada dintre 1948 și 1989 Aleea Trandafirilor), este și ea o prezență veche printre arterele nordice ale Bucureștiului, fiind o continuare a Căii Dorobanților (planșa 33). În a doua jumătate a anilor '30 ai secolului al XX-lea se realiza circulația cu profilul actual, prin modernizarea mai vechiului traseu existent între șoseaua Jianu și rondul al II-lea al șoselei Kiseleff (planșa 18). Într-un timp record fusese realizată regularizarea traseului, canalizarea, pavarea și iluminatul public. Inaugurarea oficială a noii artere a avut loc în data de 22 mai 1939, concomitent cu deschiderea celei de a V-a ediții a „Lunii Bucureștilor” care s-a desfășurat în partea de est a parcului Carol al II-lea (actualmente Herăstrău)⁴². Parcul fusese amenajat între 1930 și 1935 și deschis în 1936 când aici avusese loc cea de-a II-a ediție a „Lunii Bucureștilor”.

Din punctul de vedere al profilului care se păstrează în prezent *in situ*, alcătuirea este simplificată în comparație cu cele ale șoselei Kiseleff și bd. Aviatorilor. Astfel profilul arterei, constant pe întreaga lungime a acesteia este asimetric față de ax. Circulația carosabilă cu 6 benzi de rulaj, câte 3 pe fiecare sens, este bordată spre sud de un spațiu verde (cca. 1,5 metri) care face separarea față de circulația pietonală, la rândul ei separată de parcelar printr-un spațiu plantat, public, cu o lățime de cca. 9 metri. Pe frontul nordic, dată fiind învecinarea cu parcul Herăstrău, alcătuirea este simplificată: circulația carosabilă este separată de cea pietonală printr-o zonă verde îngustă (cca. 1,5 metri). Trotuarul este separat de parc, printr-o zonă plantată continuă.

⁴² Maria Anca Stoenescu, *op. cit.*, pag. 255.

3. EVALUAREA CULTURALĂ GLOBALĂ ÎN CONFORMITATE CU METODOLOGIA ÎN VIGOARE

În conformitate cu Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor numărul 2260 din 2008 privind aprobarea *Normelor metodologice de clasare și evidență a monumentelor istorice*⁴³, criteriile de evaluare sunt: vechimea, cel referitor la valorile arhitecturală, artistică și urbanistică, cel referitor la frecvență și cel referitor la valoarea memorial-simbolică.

3.1. Criteriul vechimii

După cum s-a arătat mai sus, ansamblul arterelor a fost realizat treptat, în etape diferite. Porțiuni succesive sau șosele întregi au fost executate începând cu prima jumătate a secolului al XIX-lea (șoseaua Kiseleff, până la rondul II), până sfârșitul anilor 1930 (bulevardul mareșal C. Prezan), iar ultimele amenajări, făcute în spiritul inițial, au fost realizate după cel de-al Doilea Război Mondial. În acest interval de timp au fost întocmite proiectele succesive pentru șoseaua Aviatorilor (între 1912 și sfârșitul anilor 1920), simultan cu prelungirile amenajării moderne a șoselei Kiseleff, porțiunea dintre actuala piață a Presei Libere și podul Băneasa. Durata de realizare a ansamblului celor trei artere se întinde, astfel, pe mai multe intervale succesive indicate în *Normele metodologice*. În această situație nu poate fi indicată cu precizie o perioadă anume, care să fi reprezentat momentul de „vârf” al proiectării și realizării șoselelor. Fiind vorba de o operațiune urbanistică de amploare, a cărei realizare s-a întins, în mod inevitabil, pe multe decenii, este nevoie de o apreciere globală.

Din acest punct de vedere considerăm că valoarea criteriului este apreciată a fi **mare**.

3.2. Criteriul referitor la valoarea arhitecturală, artistică și urbanistică

Fiind vorba despre un ansamblu de artere urbane, trebuie avute în vedere, înainte de toate, următoarele caracteristici (valori) urbanistice:

- a. funcționalitatea bine definită în circulația urbană a nordului Capitalei și a legăturilor cu teritoriile învecinate. Funcțiunile acestora s-au definit pe măsură ce necesități particulare impuneau apariția lor sub forma arterelor moderne, una și aceeași arteră având, în final, mai multe roluri în circulația orașului: amenajarea progresivă a șoselei Kiseleff a fost determinată, pe de o parte, de nevoia legăturilor cu exteriorul orașului și, pe de alta, de asigurarea accesului la diferitele funcțiuni urbane apărute de-a lungul ei. Șoseaua Jianu (bulevardul Aviatorilor), proiectată, la începutul secolului trecut,

⁴³ În conformitate cu Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2260/18.07.2008, pentru statutul de monument istoric grupa A sunt necesare: minimum un calificativ „excepțional” sau acordarea calificativului „mare” la toate criteriile, cu excepția celui referitor la valoarea memorial-simbolică, sau acordarea a minimum unui calificativ „foarte mare”, a minimum unui calificativ „mare” și a minimum unui calificativ „medie”, în timp ce pentru grupa B este necesară acordarea a minimum trei calificative „medie”, cu excepția cazurilor în care, în funcție de zona istorico-geografică, la criteriul „vechime” se acordă calificativul „mic”.

- pentru a asigura accesul în Parcul Național, a devenit o legătură importantă cu partea de nord a Bucureștiului (cartierul Băneasa). Amenajarea bulevardului mareșal C. Prezan s-a înscris în logica prelungirii Căii Dorobanților, asigurând, totodată, legătura cu celelalte două artere menționate mai sus.
- b. această destinație precisă, corespunzând cu cea inițială sau adăugându-i-se, în timp, altele, la fel de semnificative, este exprimată printr-o configurație spațială remarcabilă. Ea este dată de linearitatea accentuată și de profilele transversale variate, toate având însă circulația carosabilă situată pe axul arterei. Diversitatea profilelor transversale conferă caracter diferit fiecăreia dintre ele: șoseaua Kiseleff, cu trotuare largi, amplasate în mijlocul unui spațiu verde generos; același profil îl are bulevardul Mareșal C. Prezan, cu singura deosebire că lățimea suprafeței dintre carosabil și limitele proprietăților este mai redus; în fine bulevardul Aviatorilor are cel mai complex și mai amplu profil transversal, prin existența, pe părțile laterale ale profilului similar cu al șoselei Kiseleff, a câte unei circulații auto de interes local, bordată de trotuare spre proprietățile învecinate. Singura arteră cu o alcătuire diferită a profilului transversal este porțiunea șoselei București – Ploiești, dintre Piața Presei Libere și podul Băneasa care are plasată pe mijlocul arterei o fâșie înierbată, care separă cele două sensuri de circulație auto.
 - c. schimbarea direcției, marcarea intersecțiilor cu alte străzi și, în fine ritmarea parcursului liniar al arterei se face prin intermediul unor piețe (de circulație) de formă circulară de amploare considerabilă: Piața Victoriei, rondul I, Piața Arcului de Triumf, Piața Presei Libere, piața din dreptul gării Băneasa, pentru șoseaua Kiseleff, respectiv piața Victoriei, piața Aviatorilor și piața Charles de Gaulle pentru bulevardul Aviatorilor. O rezolvare particulară a o are Piața Charles de Gaulle care are prevăzută o circulație laterală, de interes local, separată de suprafața centrală a pieții de spații plantate. În acest fel se asigură continuitatea profilului transversal al bulevardului Aviatorilor. Trebuie subliniat faptul că dimensiunile piețelor, prin razele care determină geometria riguroasă a acestora, ca și distanța dintre ele, pe parcursul arterelor, conferă o anvergură, o „respirație” cu totul deosebită întregului ansamblu, în raport cu spații publice similare situate în zonele accentuat urbanizate ale orașului.
 - d. prezența unor elemente având rolul de capete de perspectivă, care întrerup perspectivele lungi, contribuind și ele la ritmarea mare, amplă a arterelor și asigurând controlul marilor axe din punctul de vedere al percepției acestora: Arcul de Triumf, Statuia Aviatorilor și Casa Presei Libere.
 - e. plantația de aliniament masivă, bogată, prezentă pe toate cele trei artere, contribuie în mod semnificativ la conferirea caracterului acestora. Din documentele existente în arhivele primăriei se știe că primele plantații cu sălcii, de-a lungul șoselei Kiseleff, au fost repede înlocuite cu tei. Această esență a fost apoi utilizată drept plantație pe toate celelalte porțiuni ale șoselei Kiseleff și pe celelalte artere, existând, de asemenea, porțiuni în care se găsesc castani. Consecvența cu care a fost utilizată până în prezent

plantația de tei, intercalată cu castani, are un rol deosebit în unificarea imaginilor spațiale, subliniind unitatea celor trei artere.

Calitățile urbanistice ale arterelor în sine, detaliate prin caracteristicile de mai sus, sunt amplificate prin valoarea clădirilor și spațiilor care le flanchează (multe înscrise pe L.M.I., 2010) ca și de valoarea zonelor protejate aflate la limita suprafețelor publice ale arterelor, toate menționate în prima parte a studiului.

Ținând cont de cumularea calităților semnalate, apreciem că la acest criteriu valoarea este **foarte mare**.

3.3. Criteriul referitor la frecvență, raritate și unicitate

Cunoștințele privind istoria localităților urbane din România nu semnalează, în întreaga țară, un ansamblu similar, care să fi fost realizat începând cu prima parte a secolului al XIX-lea, cu o varietate atât de mare profilelor transversale, menținut în prezent într-o stare foarte apropiată de cea inițială. Prin urmare acest ansamblu este unic în România. De aceea valoarea propusă este **excepțională**.

3.4. Criteriul referitor la valoarea memorial simbolică

Acest criteriu este ilustrat prin două aspecte cu semnificații diferite.

Primul este acela al promenadei, al plimbării „la șosea”, respectiv un loc al memoriei colective a noii societăți urbane în curs de formare. Încă din momentul amenajării primei porțiuni a șoselei Kiseleff, la mijlocul secolului al XIX-lea, aceasta a devenit unul din lucrurile preferate de promenadă ale bucureștenilor din înalta societate. Treptat în special după 1900, șoseaua Kiseleff a devenit locul predilect de plimbare, extins, după 1930, și la bulevardul Aviatorilor (șoseaua Jianu). Cele trei artere sunt și astăzi locul de promenadă preferat de bucureșteni.

Cel de-al doilea este acela al permanenței unor manifestări deosebite cu caracter național: intrarea triumfală în Capitală a regelui Ferdinand I la încheierea primului război mondial, defilarea armatei române la intrarea în București după încoronarea regelui Ferdinand la Alba Iulia, parăzile militare organizate de Ziua Națională, cu trecerea trupelor pe sub Arcul de triumf, startul sau sosirea diferitelor întreceri sportive de interes național etc.

Aceste două considerente conduc la propunerea de valoare **mare** pentru acest criteriu.

3.5. Concluzie

În consecință, obiectul prezentului studiu – respectiv sistemul de circulații urbane compus din șoseaua G-ral Pavel Dimitrievici Kiseleff și continuarea acesteia cu șoseaua București-Ploiești până la podul peste lacul Herăstrău, bulevardul Aviatorilor și bulevardul Mareșal Constantin Prezan – are:

- Valoarea de vechime – mare;
- Valoarea arhitecturală, artistică și urbanistică – foarte mare;
- Valoarea de frecvență, raritate și unicitate – excepțională;
- Valoarea memorial simbolică – mare,

În conformitate cu prevederile Ordinului Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2260/18.07.2008, obiectul prezentului studiu – sistemul de circulații urbane din nordul Bucureștiului – întrunește calificativele valorice care justifică propunerea clasării ca monument istoric grupa A.

AUTORI:

Prof. dr. arh. Nicolae Lascu, expert MCC 0033

dr. arh. Horia Radu Moldovan

Bibliografie

Surse primare

Documente de arhivă

AN-DMB, Fond PMB-Alinieri, Planul 514

AN-DMB, Fond PMB-Tehnic, dosar 623/1912, *Primăria Orașului București, Adresă către consilieri semnată de Primar și Directorul Lucrărilor Publice pentru aprobarea Planului de aliniere și nivelment al Șoselei Jianu în legătură cu crearea Parcului Național*

Documente cartografice

Planul / Orașului Capitală și Reședința (Domnească) București, din Valahia Mare ocupat cu începere din 9 noiembrie 1789 de către Trupele Austriece Regale și Imperiale, aflate sub comanda Alteței Sale Feldmareșalul Prinț de Saxa Coburg. Scara este de 1400 de stânjeni (austrieci). [Planul este semnat de către F. B. Purcel și datat în 1789]

Planul Bucureștiului ridicat și nivelat din porunca D-lui Mare Vornic al Departamentului Trebilor din Năuntru Barbu Știrbei după întocmirea Secției Inginerești sub direcția specială a Maiorului baron Rudolf Artur Borozin în zilele Prea Înaltului Domn Stăpânitor Gheorghe Dimitrie Bibescu V.V., ediția 1846

Carol Popp de Szathmari, Charta României Meridionale, publicată din ordinul Măriei Selle Principelui Domnitor[?]u Alessandro Ioane I, București, 1864

Planul Bucureștiului realizat de Friedrich Jung, 1856

Planul orașului București lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primăria Capitalei în al XXXIII-lea an al Domniei M.S. Carol I (1895-1899)

Planul topografic al Municipiului București, Institutul Geografic al Armatei, ediția 1911, Scara 1:15.000

Planul municipiului București întocmit și desenat după datele Primăriei Municipiului București de Fredi Wahning (cartograf șef din Institutul Geologic al României), 1934

Documente de natură juridică

***, Lista monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin ordinul 2361/2010 al Ministrului Culturii și Cultelor (pentru modificarea anexei 1 la OMCC 2314/2004), publicată în Monitorul Oficial al României, partea I, nr.670 bis din 1 octombrie 2010, București, 2010

***, P.U.Z. Zone Construite Protejate din Municipiul București, București, 2000 (etapa finală)

Surse secundare

Antonescu, Petre, *Clădiri. Construcții, proiecte și studii*, București, ed. Tehnică, 1963

Damé, Frédéric, *Bucureștiul în 1906*, București, ed. Paralela 45, 2007

Fezi, Bodan Andrei, *Bucarest et l'influence française entre modèles et archétype urbain 1831-1921*, Paris, L'Harmattan, 2005

Giurescu, Constantin C., *Istoria Bucureștilor*, București, ed. Sport-Turism, 1979

Ion, Narcis Dorin, *București. În căutarea micului Paris*, București, ed. Tritonic, 2003

Ionescu, Dan, *Arcul de triumf din București. Istoria politică a arhitecturii unui monument*, în B.C.M.I., anul IV, nr. 3-4, 1995

Lascu, Nicolae, *Legislație și dezvoltare urbană. București 1831-1952*, Teză de doctorat, I.A.I.M., București, 1997

Marsillac, Ulysse de, *Bucureștiul în veacul al XIX-lea*, București, ed. Meridiane, 1999

Minovici, Dumitru, *Momente din istoria unei vechi artere bucureștene: șoseaua Kisseleff*, în București. Materiale de Istorie și Muzeografie, Muzeul de istorie al municipiului București, nr. VIII / 1971

Olteanu, Radu, *Bucureștii în date, întâmplări și ilustrații*, București, ed. Paideia, 2010

Parusi, Gheorghe, *Cronologia Bucureștilor. 20 septembrie 1459 – 31 decembrie 1989, Zilele, faptele, oamenii Capitalei de-a lungul al 530 de ani*, București, ed. Compania, 2007

Potra, George, *Din Bucureștii de altă dată*, Vol. I și II, București, ed. Științifică și Enciclopedică, 1990

Rezachievi, Constantin, *Pavel Kiselev – istoria șoselei și grădinii cu același nume și a amplasării Institutului de Istorie „Nicolae Iorga”*, în Anuar al Arhivelor Municipiului București, București 1998

Stoenescu, Maria Anca, *Din activitatea întâiului primariat al generalului Victor Dombrovski (1938-1940)*, în București. Materiale de Istorie și Muzeografie, Muzeul de istorie al municipiului București, nr. XIV / 2000, pag. 251-258

Teodorescu, Virgiliu Z., *Arcul de triumf*, București, ed. Militară, 1995

Toma, Dolores, *Despre grădini și modurile lor de folosire*, Iași, ed. Polirom, 2001

Uzinele Comunale București (U.C.B.), *Asanarea lacurilor Colentinei*, București, ed. „MARVAN” S.A.R., 1936