

**ISTORIA BUCUREȘTIULUI
DIN
PERSPECTIVA DEZVOLTĂRII
INDUSTRIALE**

**Universitatea Tehnică de Construcții București
Facultatea de inginerie a instalațiilor
Departamentul de Limbi Străine și Comunicare**

**ISTORIA BUCUREȘTIULUI
DIN
PERSPECTIVA DEZVOLTĂRII
INDUSTRIALE**

Curs de cultură și civilizație umanistă

Anul 1



**EDITURA UNIVERSITARĂ
București, 2018**

Niciun proiect și nicio idee, oricât de generoasă, creativă sau folositoare este, nu se poate concretiza cu adevărat fără ajutorul celor din jur. Existența acestui Curs de Cultură și Civilizație Umanistă și cartea care a rezultat, se datorează sprijinului pe care l-am primit de la mai multe persoane atât din UTCB cât și din afara acestei universități. Nu am putut stabili o ierarhie a persoanelor care au sprijinit ideea acestui curs despre **Istoria industrială a Bucureștiului** așa că numele care apar pe această listă sunt, așa cum se obișnuiește în lumea academică, în ordinea gradului didactic.

Mulțumesc,

Domnului profesor dr. **Ion David**, fost decan al Facultății de Utilaj Tehnologic, care a oferit întotdeauna spațiul necesar unor dezbateri și întâlniri dedicate Bucureștiului, întâlniri în care a apărut ideea unui curs despre istoria industrială.

Domnului profesor dr. **Felix Nicolau** care în calitatea sa de director al Departamentului de Limbi Străine și Comunicare, dar și în calitate de scriitor a sprijinit existența cursului și realizarea cărții

Domnului profesor dr. **Adrian Vasilescu** care prin programul său de conferințe din Istoria mecanicii a fost un exemplu de bună practică.

Doamnei conferențiar dr. **Ioana Beldiman**, de la Universitatea Națională de Arte, Facultatea de Istoria și Teoria Artelor care mi-a acordat girul unui incontestabil specialist și m-a îndrumat în selectarea surselor bibliografice.

Domnului conferențiar dr. **Mihai Draganovici** și doamnei lector dr. **Beatrice Almășan** de la Universitatea București care a acceptat să fie referenții acestei cărți.

Doamnei lector dr. Cristina Gherman, director al Departamentului de Limbi străine și comunicare din UTCB ceea care a sprijinit acest curs .

Domnului prodecan **Ionuț Sota** de la Facultatea de Inginerie a Instalațiilor care a sprijinit acest curs și l-a inclus în programul orar afișat

Domnului **Ion Diamandi** redactor al publicațiilor din cadrul trustului România liberă care m-a implicat în discuții despre istoria Bucureștiului și a publicat articole pe teme similare în cadrul seriei de articole dedicate patrimoniului bucureștean.

Studentilor din anul I Facultatea de Inginerie a Instalațiilor care au participat în număr mare la curs și care prin ideile lor au contribuit la îmbunătățirea lui

Cuprins

Capitolul 1. Argumente	9
1.1. De ce un curs de cultură și civilizație umanistă într-o facultate tehnică?	11
Capitolul 2. Dezvoltarea orașului	17
2.1. Etape în dezvoltarea urbană a Bucureștiului	20
2.2. Mahalale, piețe și hanuri	40
2.2.1. Mahalalele Bucureștiului.....	43
2.2.2. Piețe urbane	47
2.2.3. Hanurile	60
Capitolul 3. Bresle și meșteșugari în Bucureștiul medieval	65
3.1. Breslele în perioada brâncovenească	70
3.2. Epoca fanariotă	73
Capitolul 4. Rolul Dâmboviței în viața orașului	81
4.1. Despre Dâmbovița. Privire istorică.....	84
4.2. Podurile Dâmboviței	91
4.3. Primele lucrări de sistematizare a cursului Dâmboviței.....	95
4.4. Morile de pe Dâmbovița	98
Capitolul 5. Sistemul instalațiilor pentru aprovizionarea cu apă	103
5.1. Aprovizionarea cu apă în București până la 1900	105
5.1.1. Puțuri.....	106
5.1.2. Cișmelele.....	109
5.2. Modernizarea instalațiilor de apă.....	118
5.2.1. Începuturi	119

5.2.2. Rețele de alimentare cu apă și canalizare (epoca lui A.I Cuza și Carol I).....	122
5.2.3. Perioada interbelică	129
5.3. Instalații sanitare	130
5.3.1. Băi publice – din Orient spre Occident.....	131
5.3.2. Ștranduri, Bazine de înot, piscine, spa	134
Capitolul 6. Sisteme de încălzire	141
6.1. Scurtă privire istorică. Încercări de reconstituire.....	143
6.2. Cronologia evoluției sistemelor de încălzire –București.....	145
Capitolul 7. Sisteme de iluminat. Energia electrică	149
7.1. Câteva aspecte privind iluminatul interior în secolul al XIX-lea	151
7.2. Începuturile iluminatului public	152
7.3. De la primele felinare electrice la sistemele ecologice ale secolului XXI	160
Capitolul 8. Primele fabrici	163
8.1. De la meșteșuguri la manufacturi și fabrici.....	166
8.2. Dezvoltarea industrială după Primul Război Mondial	179
Capitolul 9. Transportul bucureștean	183
9.1. La șosea.....	186
9.2. Începuturile transportului în comun.....	187
9.3. De la tramvaiele trase cu cai la metrou	189
9.2. Gări	195
Capitolul 10. Orașul se modernizează	199
10.1. Case, palate și blocuri	201
10.2. Bulevardele Bucureștiului.....	203
În loc de încheiere	207
Glosar	209
Bibliografie	211

Capitolul 1

Argumente

1.2. De ce un curs de cultură și civilizație umanistă într-o facultate tehnică?

Poate părea relativ ciudat faptul că într-o facultate cu profil tehnic, așa cum este Facultatea de Inginerie a Instalațiilor, s-a considerat necesar să se introducă un curs de cultură și civilizație umanistă. Motivația acestui fapt se bazează pe cercetările recente care au dovedit că dezvoltarea intelectuală a unui viitor specialist ca și creativitatea sa profesională se dezvoltă mai bine dacă acesta primește informații din domenii diverse, unele conexe, altele chiar complet diferite. Cu alte cuvinte s-a considerat că este util pentru dezvoltarea intelectuală armonioasă a unui viitor specialist, ca acesta să parcurgă atât cursuri din domeniul tehnico-științific cât și din cel umanist. În acest mod înțelegerea fenomenelor și faptelor, de multe ori diverse, cu care se confruntă devine mai complexă și conduce la soluții creative și originale în viitoarea sa profesie.

Cursul de ***Cultură și civilizație umanistă*** presupune abordarea unor domenii care aparțin culturii umaniste și care în același timp sunt destul de diferite, în funcție de pregătirea de bază a lectorului și de contextul în care se desfășoară. Înțeleg prin context anumite concepte care sunt foarte dezbătute în epocă, de exemplu multiculturalismul, migrația, identitatea europeană. Totodată studenții se familiarizează cu anumite concepte cum este acela de interculturalitate, comunicare socială, spațiu public, concepte care operează în diverse medii profesionale și care sunt utile în orice profesie. Ei află că multiculturalitatea, competențele transversale nu se referă doar la dialogul culturilor naționale, ci și la cel al culturilor profesionale cum sunt în acest caz cultura umanistă și cultura tehnică.

Introdus inițial în anii '90, cursul a fost ținut pentru prima dată de doamna conf. dr. Mădălina Nicolau, cea care a considerat că în perioada

aceea de mari schimbări și de adaptare, un curs de ***Istoria mentalităților*** era foarte util pentru pregătirea studenților ce urmau să se confrunte cu o piață a muncii complet diferită față de anii anteriori. Întreaga societate românească se schimba, ceea ce atrăgea și o schimbare a mentalităților. După anul 2000 cursul a fost preluat de doamna conferențiar Carmen Ardelean care a urmat tendința din perioada aceea în care începuse și în mediul universitar românesc să se înțeleagă importanța comunicării pentru desfășurarea oricărei activități, inclusiv pentru studenții unei facultăți tehnice. În perioada aceea au fost introduse cursuri de comunicare în multe universități cu profil tehnic și economic, ASE- București fiind unul dintre liderii acestei tendințe.. Cursul domniei sale a fost despre ***Cultură și comunicare***, specialitate în care doamna Ardelean a obținut titlul de doctor, domeniu ce s-a dovedit util viitorilor specialiști, celor care trebuie să devină și buni comunicatori pentru a putea interacționa pe piața muncii, o piață ce devine mereu mai competitivă. Doamna lector dr. Loredana Miclea – Grigore a ținut un curs în perioada 2006-2012 despre cultura și modul de comunicare din spațiul latino-american. Dânsa este specialistă în acest domeniu, deținând și un titlu de doctor în economia și cultura sud americană. Intenția acestui curs a fost aceea de a oferi exemple concrete de diferențe culturale, dar și de a sublinia anumite asemănări între economia românească și cea a unor state sud-americane, aflate ca și România într-un amplu proces de prefacere.

Anul acesta am considerat necesar să vorbim despre aspecte privind dezvoltarea industrială a orașului și să discutăm despre evoluția urbană a Bucureștiului, accentuând aspectele care țin de dezvoltarea instalațiilor, a sistemelor de aprovizionare cu apă, încălzire și iluminat. Abordarea istoriei orașului din această perspectivă are cel puțin două argumente solide.

Primul are în vedere dihotomia care încă persistă între științele umaniste și tehnică. Prin acest curs am dorit să construim un pod între universul spiritual și competențele unui lector de limbi străine și studenții care sunt viitori ingineri, aparținând deci culturii tehnice. Un

astfel de curs într-o facultate din cadrul Universității Tehnice de Construcții este foarte necesar, nu doar pentru o dezvoltare intelectuală armonioasă, ci și pentru înțelegerea unor aspecte ale domeniului profesional, a rolului pe care instalațiile îl au în definirea profilului urban al unui oraș. Este bine să se cunoască istoria orașului pentru a putea evita anumite greșeli în dezvoltarea sa ulterioară. Bucureștiul prezintă anumite particularități privind solul și resursele naturale de apă, caracteristici care au influențat dezvoltarea sa și modul în care au fost proiectate străzile și utilitățile specifice unui oraș care a evoluat de la o fortăreață medievală la un centru comercial aflat la intersecția unor drumuri comerciale și apoi spre una dintre cele mai mari capitale ale Europei mileniului III¹.

Nu în ultimul rând am dorit să aducem la lumină o parte a istoriei bucureștene ce este mai puțin valorificată. Pretutindeni în toate țările Europei patrimoniul industrial a început să fie conservat, introdus în circuitul muzeal sau reutilizat prin reconversie. Printre cele mai cunoscute exemple pot fi citate Galeria New Tate – Londra (fostă centrală termică) și Muzeul Orsay din Paris (fostă Gară). Din păcate acolo ca și la noi clădirile industriale de la începutul dezvoltării erei tehnologice au fost afectate de intervenții diverse mergând până la demolarea lor completă. La București, proiectul FORCOPAR inițiat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, prin Departamentul de Istoria și Teoria Arhitecturii și Conversarea Patrimoniului a inițiat cursuri și programe de formare a viitorilor specialiști în arheologia industrială. Prin cursul de la Facultatea de Inginerie a Instalațiilor încercăm să pregătim viitorii ingineri ce pot colabora cu arhitecții specializați pentru a salva clădiri aparținând patrimoniului industrial și mai ales pentru reconversia lor fără a afecta imaginea inițială.

¹ Conform statisticilor UE, Bucureștiul este cea de a 6 capitală europeană. Această statistică are în vedere cifrele oficiale, conform cărora orașul are aproximativ 2.700.000 locuitori. Datele neoficiale care îi includ pe cei care locuiesc și lucrează permanent în București, dar au CI în altă localitate consideră că are în jur de 4.000.000 de locuitori, ceea ce înseamnă că este un oraș la fel de mare ca Berlinul reîntregit.

Al doilea aspect pe care l-am avut în vedere se referă la diferitele percepții pe care imaginea Bucureștiului le are în ochii celor care îl vizitează. După cum foarte bine remarca Maria Berza în prefața la cartea de însemnări de călătorie scrisă de Sir Sacheverell Sitwell – *Călătorie în România*, cei mai mulți călători străini ce vizitează România chiar și în perioada interbelică, încurajează dorința de a păstra neatinsă viața rurală, aspectele patriarhale ale culturii. Cei mai mulți au despre România impresia că este ultima rezervație de inocență a Europei. Prin acest curs ne propunem să evidențiem faptul că România în general și Bucureștiul în special, au un trecut al dezvoltării industriale foarte interesant și că acesta este o dovadă a faptului că societatea românească este începând cu sfârșitul secolului al XVIII-lea. o societate formată și de evoluția industrială.

Dacă citim cu atenție documentele, se poate observa că orașul medieval era complet diferit, comparativ cu Bucureștiul contemporan. Existau mult mai multe coline (gorgane) despărțite de văi adânci tăiate de Dâmbovița și de afluenții săi, imagine greu de armonizat cu aspectul plat al orașului de azi. Râul care azi nu e decât un canal colector deasupra căruia curge apă strânsă dincolo de barajul de la Ciurel, într-un flux reglat de ecluze, avea mai mulți afluenți atât pe dreapta, cât și pe stânga și venea uneori vijelios, provocând inundații. Aceste cursuri de apă care vara erau aproape secate, primăvara și toamna provocau inundații a căror amploare este greu de imaginat azi, în urma cărora rămâneau bălți și lacuri. Treptat, mai ales în secolul al XIX-lea. aceste bălți și lacuri au dispărut și locul unde au fost în trecut nu a fost mereu reținut de memoria colectivă. Arareori câte o străduță amintește de existența lor.

Azi Dâmbovița are un curs modificat, regularizat, afluenții au dispărut până spre mijlocul secolului al XIX-lea. și la fel au dispărut și bălțile și lacurile din preajma cursului lor. Pe acele locuri s-au trasat străzi (unele urmând vechiul curs al apelor)² și s-a construit, deși terenul nu era

² Actuala stradă Brezoianu se află pe vechea albie a pârâului Tabacilor, afluent pe malul drept al Dâmboviței. Strada Scaune ca și o parte a străzii Calderon urmează cursul Bucureștioarei care izvora din Balta Iocanei.

destul de solid. Au mai rămas câteva urme ale lacurilor care au fost cândva³. Cei care sapa azi fundația unei clădiri pot avea surpriza de a găsi albia secată a unui râu sau prundul vechiului curs al Dâmboviței. Când se construiesc blocuri de peste 10 etaje, siluete de zgârie nori cu parfum de New-York, acest aspect a devenit important, fiindcă aceste soluri nu oferă o fundație suficient de solidă.

Evoluția tehnicii a dus la complicarea structurii orașelor și deci și a Bucureștiului. Apar dotări noi: iluminatul public și privat, rețele de alimentare cu apă și gaz, telefonul, recent rețele de fibră optică. Transportul, mai ales cel public, produce și el o revoluție în aspectul orașelor. Încă din secolul al XIX-lea întinderea orașului cere înființarea unor linii de transport în comun. Bucureștiul este unul din primele orașe europene unde se instalează tramvaiele (inițial trase de cai, apoi electrice), care sunt urmate de autobuze și troleibuze, pentru ca în a doua jumătate a secolului XX dezvoltarea tehnicii să permită construcția metroului. Creșterea numărului automobilelor private determină o regândire a spațiului public, a raportului între spațiul carosabil, cel pietonal și spațiul pentru parcare a vehiculelor, a rolului piețelor urbane și a axelor rutiere. Aceste spații noi trebuie armonizate cu perdeaua de vegetație obligatorie oricărui ansamblu urban.

Un alt aspect care diferențiază orașul patriarhal de la începutul secolului al XIX-lea de Bucureștiul contemporan este cel al înălțimii clădirilor. Primele reglementări privind modul în care se construiește, reguli datând din epoca Regulamentului organic, prevăd clar obligativitatea construirii clădirilor cu cel puțin două nivele, ceea ce înseamnă că în epocă majoritatea clădirilor erau cu un singur nivel. Regula se aplică și în cazul reședințelor boierești. De exemplu, Palatul Știrbey de pe Calea Victoriei, a fost construit în 1835 cu un singur nivel. Abia în 1881 a fost adăugat etajul, clădirea căpătând aspectul cunoscut azi.

³ Lacul Cișmigiu unde ne plimbăm azi cu bărcile și patinăm iarna, a fost la începutul secolului al XIX-lea. cunoscut sub numele de Balta lui Dura. Un mic lac există în Parcul Ion Voicu (numit multă vreme Parcul Ioanid, după numele celui care face acolo prima parcelare a unui teren)). Nu am găsit date certe care să ateste faptul că acest lac ar fi o rămășiță din vechea Baltă Icoanei aflată pe acel loc până în secolul al XIX-lea.

Orașul devine un organism din ce în ce mai complex și fiecare din mecanismele sale este rezultatul unei înalte tehniciți, aspecte care trebuie integrate în vechiul țesut urban. Unul din dezideratele veacurilor trecute, densificarea urbană a Bucureștiului este pe cale să se realizeze în sfârșit. Imaginea orașului în care locuințele se pierdeau printre livezi și vii a rămas vie prin unele toponime. În zona Popa Nan există multe străzi care se numesc *Cireșului*, *Piersicului*, una din arterele importante ale Bucureștiului se cheamă *Șoseaua Viilor*, în amintirea viilor de pe Dealul Piscului și cel al Mitropoliei. În zona Obor există și azi o stradă destul de îngustă și de întortocheată ce se numește *Eliade între vii*, toponim ce păstrează amintirea viei poetului.

Bucureștiul este un palimpsest, cu straturi mereu adăugate de diferite generații ce s-au supus nu doar modelor ci și diferitelor guvernări. Asemeni călugărilor din evul mediu care răzuiau vechi manuscrite pentru a scrie texte noi, străzile Bucureștiului și-au schimbat numele după modă și guvernări, casele s-au transformat și ele în funcție de noile cerințe ale locuirii. Lucrările constructorilor au schimbat și relieful orașului care a păstrat doar două din vechile dealuri (gorgane) printre care curgea Dâmbovița. Azi doar Dealul Patriarhiei și parțial Dealul Piscului, devenit al Tineretului amintesc de vechiul relief al orașului.

Capitolul 2

Dezvoltarea oraşului

Istoricul Jean-Louis Harouel, în *Istoria urbanismului*, capitolele ***Celelalte aspecte ale urbanismului european și Urbanismul erei industriale***, ignoră total orașele balcanice, deși menționează câteva orașe americane – Washington, New-York și Salt-Lake-City și un număr de orașe pe care le grupează sub numele de orașe coloniale Pretoria, Ottawa, Ankara⁴. Acest fapt nu foarte onorant pentru zona balcanică își poate găsi explicația nu doar în atitudinea Europei occidentale față de partea de sud-est a continentului, ci și în aspectul mult timp (până aproape de sfârșitul secolului al XIX-lea.) rural al orașelor balcanice. În ciuda faptului că țările balcanice se consideră, mai ales în evul mediu urmașe ale Bizanțului, orașele din regiune, Bucureștiul nu face excepție, au un aspect rural cu case joase despărțite de grădini întinse, fiind de fapt aglomerări de sate.

Bucureștiul, mai degrabă o așezare pe locul în care se află azi capitala, este pomenit în documentele secolului al XIV-lea. ca cetatea Dâmboviței. Date istorice certe care să permită această identificare nu există. Ceea ce știm este că în vremea lui Vlad Țepeș (1456-1462) și apoi a lui Mircea Ciobanul, exista o fortificație pe colina de pe malul stâng al Dâmboviței, care era mai veche. Urme materiale ale unei fortărețe anterioare Curții Domnești ridicate de Vlad Țepeș au fost descoperite în subsolurile fostului palat voievodal. Tot în dreptul Curții Domnești era și un pod peste Dâmbovița care lega Curtea Domnească de drumul care ducea spre Giurgiu și mai departe spre Adrianopol și Istanbul, ceea ce reprezintă încă o dovadă a existenței unei fortărețe.

⁴ Capitala Turciei, situat în partea asiatică, Ankara nu este considerat un oraș european, este menționat la orașele coloniale.

2.1. Etape în dezvoltarea urbană a Bucureștiului

Așezat la întretăierea unor mari drumuri comerciale, unul care lega Istanbulul/Constantinopole, prin Brașov sau Sibiu de Viena și mai departe de marile târguri de la Praga și Leipzig, adică Europa de vest de Imperiul Otoman aflat în ascensiune și un altul care pornea tot dinspre Turcia, cea care a dominat militar și economic zona Balcanilor, spre partea de nord, legând spațiul Europei de Sud-est și cel otoman de Rusia și Polonia. Loc de popas atrăgător, la mică distanță de trecerea Dunării și înconjurat de codrii seculari, Bucureștiul se dezvoltă, ajungând treptat să devină a doua capitală a țării, preferată de turci pentru că era mai aproape de Dunăre, dar și de unii domni care aveau moșii în jur. Dezvoltarea ulterioară a orașului și creșterea influenței otomane conduc la creșterea importanței Bucureștiului care ajunge singura capitală a Țării Românești. Ritmul de dezvoltare al acestei așezări urbane nu a fost mereu același, la început lent, s-a accelerat în secolul al XVIII-lea. odată cu creșterea producției meșteșugărești, adică cu începutul dezvoltării industriale, devenind alert după unirea principatelor. Ceva s-a menținut totuși constant în profilul orașului București și în mentalul locuitorilor lui, imaginea locuinței ideale. Aceasta începând cu secolul al XV-lea. când a emis Vlad Țepeș documentul ce a devenit actul de naștere al urbei, până acum în secolul XXI când orașul a devenit o metropolă, era o casă cu o mică grădină, în trecut mai întinsă, chiar cu livadă și vie, azi doar câteva tufe de trandafir, cu un nuc sau un tei pentru umbră. De aceea întinderea considerabilă a orașului a fost o constantă a profilului său.

Despre urbanism nici nu putea fi vorba în acele timpuri vechi. Pe atunci fiecare construia cum credea de cuviință, fără a cere aprobări și fără a solicita serviciile unui specialist cum ar fi de exemplu un arhitect sau un inginer constructor⁵. Această situație a durat până după 1821, adică până în epoca în care s-a accelerat creșterea producției meșteșugărești, ceea ce a însemnat începutul dezvoltării industriale, ritm ce a devenit alert după unirea principatelor. Atunci Bucureștiul era deja un oraș

⁵ Adrian Silvan Ionescu – Moda românească 1790-1850 între Istanbul și Pris.