

## **Anexa 01**

### **Elemente esențiale din evoluția istorică a țesutului urban din ZCP Traian**

Analiza evoluției istorice a țesutului urban din ZCP 19 Traian a avut la bază datele colectate din teren precum și o serie de documente cartografice relevante și anume planurile istorice de referință ale orașului București – Borroczyn 1844-1846, Institutul Geografic al Armatei 1895-1899 și 1911, Atelierele Socec & Co 1914, Mihail Pântea 1921, Institutul Cartografic 1931, respectiv ridicările topografice dateate în general în 1974 și 1990. De asemenea au fost consultate documente scrise și anume regulamentele urbanistice de referință – 1847 (pentru împărțirea în ocoale), 1848, 1878, 1890, 1928, 1939 (de construcții și alinieri), dar și titluri relevante din literatura secundară.

Zona construită protejată nr. 19 Traian cuprinde o porțiune a străzii Traian, ce se întinde între str. Labirint și bd. Carol I, precum și porțiuni ale străzilor adiacente, fiind caracterizată prin traseul sinuos și fondul construit istoric specific sfârșitului secolului XIX și începutul secolului XX.

Strada Traian, definitivată ca traseu în prima jumătate a secolului XIX, se întindea de la Podul Târgului de Afară (azi, Calea Moșilor), din apropierea intersecției cu strada Romană (azi, str. M. Eminescu), până la intersecția cu Calea Dudești, aflată în partea sudică a orașului, continuând apoi cu str. Nerva Traian, până la intersecția cu Splaiul Vasile Alecsandri (azi, Splaiul Unirii). După cum remarcă Nicolae Lascu, zona delimitată de actualele străzi Știrbei Voda, Mihai Eminescu și Traian prezenta la mijlocul secolului XIX cea mai dens construită arie a Bucureștiului<sup>1</sup>, zona analizată fiind amplasată în apropierea limitei orașului istoric.

Din compararea situației actuale a ZCP 19 Traian cu cele relevate de planurile istorice de referință rezultă aspectele relevante pentru resursa culturală prezentate în cele ce urmează.

Planul întocmit de Rudolf Arthur Borroczyn între 1844-1846 prezintă traseul sinuos al străzii Traian (strada Trajana), cu diferențe semnificative față de situația din prezent. Țesutul construit este specific orașului de la mijlocul secolului XIX, cu parcele de dimensiuni medii și mari, în mare parte needificate. Din punctul de vedere al fondului construit, cea mai densă porțiune este cea cuprinsă între Podul Târgului de Afară și Calea Călărașilor, precum și porțiunea străzii Traian din imediata vecinătate a intersecției cu Calea Dudești. Pe tronsonul cuprins între Calea Călărașilor și str. Vulturilor au fost identificate numeroase maidane și grădini, majoritatea parcelelor nefiind edificate. La mijlocul secolului XIX principalele repere din zonă sunt biserica Oboru Vechi, mormintele turcești și biserica Hagiului<sup>2</sup>, acestea fiind amplasate în tronsonul nordic al străzii. Planul Borroczyn nu menționează Piața Traian, aceasta fiind înființată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea în locul pieței Sf. Ștefan<sup>3</sup>; construcția halei actuale, operă a arhitectului italian Giulio Magni, realizată din metal și cărămidă, va fi terminată în 1896.

Planul orașului București lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primăria Capitalei între 1895 și 1899 prezintă deja primele lucrări semnificative de sistematizare la nivelul porțiunii cuprinse între Calea Moșilor și Calea Călărașilor. Apar, așadar, schimbări majore la nivelul tramei stradale ca urmare a prelungirii bulevardului Elisabeta în partea estică prin actualele bulevarde Carol I, Ferdinand, Pache Protopopescu (1890 - 1895) și a edificării Foișorului de Foc, în 1892<sup>4</sup>. Continuitatea străzii Traian este astfel întreruptă și prezintă o serie

---

<sup>1</sup> Lascu N., Bulevarde bucureștene până la primul război mondial, Ed. Simetria, București, 2011, p. 12

<sup>2</sup> Pe locul bisericii Hagiului exista în vremea lui Constantin Brâncovcanu „un mic schit, o biserică de lemn cu 3-4 călugări, dintre care unul fusese la Ierusalim, era dcci hagi”, conform scrierii lui Constantin C. Giurescu în Giurescu Constantin C., Istoria Bucureștilor din cele mai vechi timpuri până în zilele noastre, Editura pentru literatură, București, 1966, p. 97

<sup>3</sup> Idem, op. cit., p. 381

<sup>4</sup> Informație preluată de pe site-ul <https://arhivadearhitectura.ro/arhitecti/george-mandrea/>, consultat online în octombrie 2019

de regularizări ale traseului pe porțiunea cuprinsă între bd. Pache Protopopescu și str. Vișinelor. Și fondul construit din porțiunea amintită prezintă diferențe: parcelele își modifică forma, țesutul urban devenind mult mai dens. În vecinătatea intersecției cu bd. Pache Protopopescu este construită în 1895<sup>5</sup> Școala Comercială (azi, Colegiul Economic „A.D. Xenopol”), în apropierea bisericii Hagi, pe locul fostelor morminte turcești, este edificată Școala primară „Mecet”, denumită apoi Școala comunală de fete (azi, Liceul Pedagogic „Anastasia Popescu”) iar la intersecția cu Calea Călărașilor apare Hala Traian. În porțiunea cuprinsă între Calea Călărașilor și Calea Dudești trama stradală prezintă regularizări iar fondul construit se densifică.

Situația se păstrează și în primul deceniu al secolului XX, planul din 1911 ilustrând însă o dezvoltare mai accentuată a laturii estice a străzii, latura opusă fiind în continuare marcată de numeroase parcele needificate, în special în porțiunea cuprinsă între Calea Călărașilor și Calea Dudești. La începutul secolului XX importanța străzii este atestată și de prezența tramvaiului. Segmentul străzii Traian cuprins între str. Călușeilor și str. Vulturilor păstrează în prezent în mare parte conformarea traseului și a parcelarului de la începutul secolului trecut.

Transformări importante în perimetrul amintit au loc în perioada interbelică, când sunt realizate inserții punctuale (în special în zonele de intersecție a străzii Traian cu bd. Ferdinand și Pache Protopopescu, precum și în vecinătatea intersecțiilor cu străzile Plantelor, Vișinilor, Calea Călărașilor și Vasile Lucaci), noile clădiri fiind destinate locuirii colective.

O serie de intervenții urbanistice brutale au avut loc în a doua jumătate a secolului XX, când porțiunea străzii Traian aflată la sud de intersecția cu str. Labirint a fost transformată, în vederea trasării axei est-vest – bulevardul Victoria Socialismului și a prelungirii străzii Matei Basarab spre est, de la intersecția cu str. Parfumului până la intersecția cu str. Labirint. Operațiunea de sistematizare a zonei a început în anii '80, ambele fronturi ale străzii Traian din tronsonul amintit fiind în mare parte demolate, excepție făcând segmentul delimitat de străzile Valeriu Braniște și Maximilian Popper (fosta stradă Trinității), unde a fost păstrat un număr semnificativ de imobile istorice. Strada Nerva Traian este supusă aceluiași proces de transformare, fondul construit specific sfârșitului secolului XIX și începutul secolului XX fiind demolat în întregime și înlocuit de imobile masive ce bordează noua arteră. Ca urmare a acestor intervenții, caracterul întregii zone situate la sud de strada Matei Basarab este complet alterat, fiind marcat de o serie de porțiuni de țesut urban ce prezintă un caracter destructurat din punct de vedere compozițional.

În ceea ce privește construcțiile edificate după 1990, în ZCP Traian se constată că acestea sunt limitate și punctuale. Inserțiile contemporane sunt distribuite uniform pe teritoriul zonei protejate Traian, cele mai multe concentrându-se de-a lungul principalei străzi. Cu unele excepții, imobilele edificate după 1990 nu se încadrează din punct de vedere volumetric în tipologia zonei amintite, noile inserții fiind mult mai înalte și mai compacte. Totodată, arhitecturala a noilor construcții nu integrează elemente de lexic specifice fondului construit istoric.

---

<sup>5</sup> Conform plăcuței memoriale amplasate pe fațada imobilului