

ORAȘUL CHIȘINĂU ÎN SECOLUL AL XIX-LEA

Mariana ȘLAPAC,
vicepreședinte al Academiei de Științe a Moldovei,
doctor habilitat în studiul artelor

RÉSUMÉ

Au XIX siècle Chișinău se développe comme une extension du vieux habitat médiéval. Les plans topographiques des années 1814-1823 fixent avec la situation existante, celle planifiée. Au nouveau part de la ville apparaît un réseau de modules rectangulaires où on a emplacé les nouveaux quartiers.

En 1834 on a approuvé le premier plan de systématisation de Chișinău élaboré selon les principes du classicisme provincial russe. On y ressent un certain effort au rapprochement des parties composantes: celle médiévale, libre planimétrie pittoresque et celle nouvelle projetée d'une façon rigoureuse, «hippodamique». La ville obtient un nouveau axe situé sur la ligne de délimitation des deux secteurs aux différentes traditions urbanistiques.

Primul pachet de documente topografice ale Chișinăului, care înregistrează anumite modificări ale traseelor stradale, a fost pregătit de inginerul cadastral M. Ozmidov în 1813. Dat fiind faptul că nu toate desenele s-au păstrat, nu se cunoaște exact cum arăta integral planul orașului, aprobat de inginerul general-maior I. Harting. Se știe doar că o serie de trasee stradale n-au fost determinate cu exactitate. Aceasta a condus la realizarea haotică a construcției care a îngreunat mult, ulterior, planificarea urbană.

Chișinăul s-a dezvoltat în sec. XIX ca o extindere a așezării medievale. Se pare că anume I. Harting a propus amplasarea noii construcții pe un teren liber, cu relief relativ neted în partea de sud-vest a vechii urbe. Tot lui ar trebui să-i aparțină ideea de transformare a pasajului central al taberei militare rusești *drumul Moscului*, cantonate aici la 1789, în artera principală a orașului.

S-a păstrat un fragment al planului aprobat de I. Harting, datat din 7 februarie 1814, care reprezintă o parte a centrului urban. Aici, figurează pentru prima dată denumirile străzilor propuse de autoritățile rusești: Moskovskaia (azi bd. Ștefan cel Mare și Sfint), Gubernskaia (azi str. Pușkin), Kievskaia (azi str. 31 august 1989) și Seminarskaia (azi str. Mitropolit G. Bănulescu-Bodoni). În cartierul principal, nr. 1, se prevede amplasarea Mitropoliei și Seminarului, iar în cartierul nr. 3, unde se afla piața *Platparadnaia* (de Paradă) este rezervat locul pentru viitoarea Catedrală.

Următorul plan de sistematizare a orașului a fost întocmit în 1817 de inginerul hotarnic M. Ozmidov. Autorul a introdus în partea de sud-vest a urbei o rețea de module rectangulare în care au fost amplasate noile cartiere. În vecinătatea cartierului central, apare Grădina publică. Partea explicativă a planului din 1817 este

divizată în patru părți distincte: prima propune caracteristici calitative și cantitative ale construcțiilor particulare; a doua - prezintă construcțiile din zona veche; a treia propune nomenclatura construcțiilor din zona nouă, numită Aleksandrovskaia; a patra conține legenda referitoare la edificiile publice și private din această parte a orașului.

În 1823 a fost întocmit un alt plan al orașului care fixează, de rînd cu situația existentă, și cea planificată. Ordonarea parțială a tramei stradale îl deosebește de documentele elaborate anterior. Inginerul hotarnic M. Ozmidov a propus divizarea administrativă a orașului în cinci sectoare administrative: patru în orașul medieval (Orașul de Jos) și unul în orașul nou-proiectat (Orașul de Sus), dincolo de *drumul Moscului* (astăzi bd. Ștefan cel Mare și Sfînt).

În 1825, în locul fostei Comisii Funciare a Chișinăului apare Comitetul de Construcții. Astfel de Comitete activează în cele mai importante orașe din Rusia (Moscova, Sankt-Petersburg, Odessa, Taganrog, Ekaterinoslav, Kerci ș.a.). În obligațiunile lor intră organizarea lucrărilor de construcție, finanțarea lor, asigurarea cu materiale de construcție și forță de muncă ș.a.

La Chișinău, atît Comitetul de Construcții, cît și Duma orășenească, se conformează noilor reguli și restricții urbanistice. Ordinele, primite de guvernatorul Basarabiei de la Ministerul Afacerilor Interne al Imperiului Rus, conțin următoarele cerințe¹:

- străzile proiectate să fie mai late de 10 stînjini;
- piețele și străzile nu se trasează prin terenuri mlăștinoase sau prin locuri ocupate anterior de cimitire;

- nu se permite amplasarea obiectivelor industriale în perimetrul orașului.

Trasarea intensă a străzilor a avut loc în anii '20 ai sec. XIX. Administrația orășenească se străduiește să asigure circulația transportului urban. În multe cazuri ulițele noi condiționează demolarea masivă a fondului de locuințe vechi. Dar unele clădiri îi par guvernatorului vechi urite, este de ajuns să emită un ordin referitor la trasarea vreunei străzi în vecinătate.

După ridicarea topografică din 1823-1830, realizată de inginerul cadastral Eitner și arhitectul ținutului Basarabia Gleinin, a fost elaborat proiectul primului plan de sistematizare a Chișinăului. În întocmirea lui contribuie inginerul hotarnic I. Harting și guvernatorul Basarabiei Fiodorov. În plan, partea nouă a orașului este parcelată în cartiere rectangulare, iar partea veche prezintă o structură medievală negeometrică, evoluată în timp. În calitate de suburbii figurează așezările Buiuca, Schinoasa, Mălina Mică, Rîșcani, Visterniceni, Muncești și domeniile Grădina Franțuzească și Tăbăcăria.

În 1834, după mai multe încercări proiectul în cauză a fost confirmat de împăratul Rusiei Nikolai I și trimis spre executare guvernatorului Basarabiei. Planul elaborat prezenta un exemplu tipic de soluționare urbanistică după principiile clasicismului provincial rus. Partea medievală este cuprinsă între actuala zonă a circului și actualele străzi Negruz, Mitropolit Dosoftei, Mitropolit Varlaam, Zaikin. Partea nouă se întinde de la actuala bd. Ștefan cel Mare și Sfînt spre gară actuală, str. Mateevici și actuala piață Cantemir. Se resimte o oarecare sforț în alăturarea părților componente: cea medievală, cu sistematizare liberă

pitorească, și cea nouă, proiectată riguros, "hippodamic". Contrastul între principiile planimetrice ale acestora este izbitor. Un punct slab devine legătura între Orașul Nou și cel Vechi. Se realizează o zonare netă a teritoriului. Casele cu nivel redus se concentrează în partea medievală și periferică a urbei, iar centrul orașului adăpostește clădiri mai înalte. Dacă în zona veche de locuit casele sînt dispuse în regim "afinat", atunci în noile cartiere construcția este plasată perimetral, în front continuu, conform unei structuri ordonate a planului "exemplar". În noul centru se evidențiază principala piață a orașului, piața Catedralei. Piața de schimb *Gostinîi Dvor Krasnîe Readî* cu stabilimente comerciale se află între str. Moskovskaia și str. Gostinaia. Vechiul centru își pierde importanța de altădată, iar dominantele lui arhitecturale, bisericile rămîn nefolosite compozițional în structura noului centru. Cele mai importante clădiri cu destinație publică sînt amplasate în partea nouă, Aleksandrovskaia.

În rezultatul acțiunilor de planificare, orașul căpătă o nouă axă situată la linia de delimitare a două sectoare cu tradiții urbanistice diferite. Din păcate, planul din 1834 nu prevede dezvoltarea construcției periferice, nici rezerva pentru industrie. Construcțiile locative, amplasate ici-colo la limita orașului, stopează evoluția lui teritorială în anumite direcții. Albia rîului Bîc este predestinată a fi o zonă de depozite și obiective industriale răzlețe, astfel orașul fiind lipsit pe mult timp de o zonă verde de agrement.

De remarcat că Chișinăul se conformează planului urbanistic din 1834 pînă la sfîrșitul perioadei interbelice. În decursul sec. XIX proiectul în cauză este realizat în viață aproape fără schimbări. Dacă în 1833 la Chișinău existau 495 de

case de piatră și 3268 de stuf, atunci la 1844 erau deja 5200 de case, dintre care 1284 de piatră. La mijlocul sec. XIX orașul ocupa locul cinci după numărul locuitorilor printre localitățile Imperiului Rus, cedînd doar orașelor Sankt-Petersburg, Moscova, Odessa și Riga. La această vreme populația Chișinăului era de circa 60 mii de locuitori.

Dar nu întotdeauna lucrările de amenajare erau de calitate. Astfel, în 1864, în Comisia de Construcții și Drumuri au fost înaintate cîteva plîngeri ale locuitorilor orașului privind amenajarea teritorială. Cu toate că din 1862 se efectuează lucrări de construcție pentru instalarea conductelor de apă, unele străzi ale Chișinăului continuă să fie inundate.

În 1863 a fost creată o Comisie specială care includea trei arhitecți, patru funcționari și zece negustori. Instalarea conductelor de apă a fost terminată doar peste 30 de ani cu participarea activă a arhitectului-șef al Chișinăului A. Bernardazzi. Este interesant faptul că autoritățile urbane dădeau indicații referitoare nu numai la amplasamentul clădirilor, dar și la culoarea fațadelor. Pe multe case erau montate plăci speciale de culoarea dorită.

Dezvoltarea rapidă a orașelor din Basarabia a impus apariția diferitelor reguli și normative locale. De executarea acestora răspundea Comisia de Construcții și Drumuri și poliția. Astfel, la 10 noiembrie 1897, la adunarea Dumei orășenești au fost aprobate mai multe reguli privind păstrarea construcției noi și ameliorarea nivelului de amenajare:

"1. Clădirile noi construite nu pot să depășească linia străzii, cu excepția balcoanelor suspendate, cornișelor, copertinelor, foișoarelor și lucamelor pentru iluminarea subsolurilor. Linia străzii trebuie

să fie evidențiată cu o linie roșie pe plan și pe secțiunea părții de fațadă a construcției.

2. În toate casele se permite construcția balcoanelor suspendate deschise sau închise la o înălțime de, cel puțin, patru arșini de la nivelul trotuarului.

3. Copertinele în console pot fi amenajate în toate casele deasupra intrărilor principale. Dacă copertina are coloane de fier, coloanele nici într-un caz nu pot fi situate pe partea de trecere a trotuarului².

Toate lucrările de construcție puteau fi realizate doar de la 15 februarie pînă la 1 noiembrie. Nici un orașean nu putea să edifice clădiri noi fără permisiunea autorităților. Din considerente antiincendiar, în fiecare curte trebuia să rămînă un spațiu neconstruit cu dimensiunea de 4 x 5 stînjini. Cele mai importante edificii erau realizate după proiecte individuale, în schimb, pentru casele de rînd, se alegeau "proiecte exemplare" din "Colecția de fațade", recomandată pentru construcția clădirilor particulare în orașele Imperiului Rus. Chiar și amplasarea unor clădiri în piețe urma cîteodată formulele din albumele *proiectelor-etalon*.

La începutul sec. XIX distribuirea terenului pentru construcție, elaborarea planurilor și controlul asupra lucrărilor de construcție erau supravegheate la Chișinău de arhitectul regional al Basarabiei M. Ozmidov (1811-1825), de inginerul cadastral B. Eitner (1825-1872) și de arhitectul Chișinăului K. Gasket (1826-1836). Înălțimea maximă a edificiilor este limitată la 2,5 etaje. Influența Colecției se resimțea în mai multe edificii din Chișinău: școala Lankaster, casa familiei Katakazi, casa lui Averianov ș.a. Din colecția *proiectelor-etalon* s-a inspirat și arhitectul L. Zaușkevici, arhitect al orașului între anii 1840-1856.

În decursul sec. XIX au fost construite parcelele rectangulare ale Orașului de Sus. Teritoriile noi au fost, în mare parte, denivelate. În același timp, extinderea necontrolată a orașului a fost oprită de obstacole naturale: văile Mălina Mică și Valea Morilor, pîrîul Buiucani. Monotonia urbanistică, inerentă sistematizării clasice, a fost diminuată prin apariția unor *enclaves* verzi și piețe cu destinație publică și comercială. Centrul orașului îl constituia artera principală, str. Moskovskaia, mai tîrziu str. Aleksandrovskaia cu piața Catedralei. Celelalte două piețe, Ciuflea și a Bazarului Nou, erau intersectate, de asemenea, de această stradă.

Axa așezării era susținută de noile clădiri ale Mitropoliei și Catedralei Nașterii Domnului (1832-1836, arhitect A. Melnikov). Pe aceeași axă erau aliniate Clopotnița și Porțile Sfinte sau Arcul de Triumf (1840, arhitect L. Zaușkevici). Limitele Chișinăului erau marcate cu piețe bariere apărute pe locul punctelor de acces în oraș. Acestea erau bariera Iașilor, mai tîrziu bariera Sculeni, bariera Tighina-Bender, apar bariera Căușeni, bariera Hîncești, bariera Muncești și bariera Hotin.

În a doua jumătate a sec. XIX la crearea imaginii inconfundabile a Chișinăului au contribuit arhitecții A. Bernardazzi, L. Semko-Savoiski, K. Kurkovski, E. Verbjnovski, M. Seroșinski, I. Uskat, G. Lozinski, K. Gasket ș.a.³ La cumpăna sec. XIX și XX în oraș au activat arhitecții A. Hacikianț, N. Țiganko ș.a.

Potrivit unor proiecte individuale au fost construite mai multe vile și case de raport care conțineau detalii arhitecturale și decorative caracteristice pentru neoclasic "secesion", neobaroc, neogotic, eclecticism modern ș.a. Au fost edificate, de asemenea, biserici, instituții de învățămînt, spitale

clădiri de menire administrativ-culturală și comercială, amenajări edilitare ș.a. Printre cele mai interesante, în sens arhitectural, se numărau penitenciarul (1843-1856, arhitect G. Toricelli), biserica Sf. Pantelimon (1891, arhitect A. Bernardazzi), Capela gimnaziului de fete a Zemstvei basarabene (1895, arhitect A. Bernardazzi), castelul de apă (1896, arhitect A. Bernardazzi), Duma orășenească (1898-1901, arhitecți M. Elladi, A. Bernardazzi), vila lui V. Herța (1906) ș.a.

În 1818 a început amenajarea Grădinii publice "A.S. Pușkin" (inginer M. Ozmidov), iar în 1836 - a grădinii din piața Catedralei. Ambele erau de plan rectangular cu alei convergente strict geometric spre centru. În amplasamentul principalelor obiective din piața Catedralei se resimțea influența *pieței exemplare* clasiciste proiectate în 1812 de V. Gheste.

Un imbold puternic pentru evoluția de mai departe a orașului a devenit construcția în 1871 a căii ferate și a gării. Spre finele sec. XIX - începutul sec. XX Chișinăul se prezenta ca unul dintre cele mai mari alcătuirii urbane din sud-vestul Imperiului Rus. Aici se dezvoltă mica industrie, în special, cea de prelucrare a produselor agricole. În comparație cu perioada medievală, s-a înregistrat o creștere

teritorială bruscă, dar și o mare schimbare din punct de vedere etnic. Pe de o parte, băștinașii părăseau orașul, plecând peste Prut din cauza perturbărilor politice, iar, pe de alta, se înregistra un aflus masiv de străini, atrași de numeroase înlesniri și privilegii acordate coloniștilor de autoritățile țariste. La Chișinău au apărut următoarele străzi: Sirbească, Turcească, Nemțească, Armenească, Bulgară; stradelele Grecească, a Sinagogii ș.a. Unele comunități de coloniști își construiau edificii de cult proprii.

La începutul sec. XX Chișinăul avea 12 piețe, 5 grădini publice, 8410 clădiri și 142 străzi, inclusiv 113 pavate. Creștea vertiginos numărul populației urbane. Dacă în 1812 în oraș locuiau 7 mii de oameni, atunci în 1902 numărul locuitorilor ajungea la 131,2 mii. În 1892 a fost dată în folosință prima tranșă a apeductului orășenesc. Funcționa linia de tramvaie, mai întâi cu tracțiune cabalină, pe urmă - cu tracțiune electrică.

Chișinăul se prezintă în partea nouă ca un oraș verde, cu străzi drepte și pavate, cu clădiri de piatră aspectuoase, unele în două sau chiar în trei niveluri. Doar în partea veche mai rămăneau ulicioare înguste cu construcții modeste, unde se mai păstrau elemente de arhitectură națională.

BIBLIOGRAFIE

1. В.М. Боровский. История молдавской архитектуры. - Chișinău, 1987. - P. 8.
2. Ibidem. - P. 34.
3. Б. Бендерский, Город и время. - Chișinău, 2004. - P. 9-55.

Prezentat: septembrie 2007.

Recenzenți: Alexandru ROMAN, doctor habilitat în științe istorice, profesor universitar; Valeriu LUPAȘCU, doctor în arhitectură

E-mail: marianaslapac@asm.md