
BUCUREȘTIUL DE ATUNCI ÎN GHIDURI ȘI ANUARE

SPAȚIU PUBLIC ȘI REPREZENTARE

Secolul al XIX-lea, epocă burgheză prin excelență, este dominat de convenții și de convențional, mai ales în spațiul public – singurul care interesează în paginile de față. Orașenii, cu deosebire cei din clasa de mijloc, sunt mai preocupați ca oricând de imaginea lor publică. Locuitorii Bucureștiului nu fac excepție de la această cutumă.

Fenomenul este vizibil cu pregnanță în primele filme documentare realizate la București. Unul dintre acestea, *Patinaj pe lacul Cișmigiu*¹, este simptomatic prin aceea că persoanele filmate – membri de top ai aristocrației, cu o ținută dezinvoltă – nu se pot opri să nu privească adesea spre cameră, fiind conștienți de privirea Celuilalt (prin obiectivul camerei de filmat sau al aparatului de fotografiat). Subiecții se știau *urmăriți*, erau conștienți de existența *publicului*. Această grijă pentru reprezentare este importantă pentru discuția de față, chiar dacă obiectul filmărilor îl constituia cu precădere „lumea bună”, aristocrația, pentru că filmele erau proiectate ca „jurnale de actualități”, în completarea filmelor de ficțiune, iar la cinematograf², în această epocă de început a celei de a șaptea arte, veneau mai ales reprezentanții a ceea ce se numește îndeobște,

¹ Producător „Carmen Sylva”; imagine: Nicolae Barbelian, 1913.

² Membrii aristocrației române frecventau mai ales cinematograful clubului *L'indépendance roumaine*, aflat pe Calea Victoriei.

cu un clișeu împrumutat din limba engleză, *lower middle class*, care s-a caracterizat întotdeauna printr-o tendință de imitare a claselor „superioare”. Proiecțiile cinematografice de la sediul ziarului și clubului *L'indépendance roumaine* erau, desigur, destinate mai ales elitelor. Dar filmele erau proiectate și în *vitrina* clubului *L'indépendance roumaine*, de pe Calea Victoriei, astfel încât toți trecătorii, indiferent cine erau și cărei clase sociale îi aparțineau, aveau posibilitatea să le vadă. Iar conform *Ghidului oficial al Bucureștilor*, apărut sub egida Prefecturii de Poliție, la București funcționau, în acel an 1913, 21 de săli de cinema; cel puțin jumătate dintre acestea se aflau în zone „populare”, precum Calea Griviței, Dudești, Văcărești, Buzești sau Calea Moșilor (Călinescu, 1913).



Figura 3: Piața Teatrului Național, București, după 1906.
(Colecția Bogdan Iordănescu)

La 1900, în București, spațiul public era un spațiu al *reprezentării*, un spațiu *teatral*. Pe stradă, reprezentanții clasei de mijloc reacționau ca la spectacol, se purtau ca la muzeu: mai discret, mai „în surdină” decât în spațiul privat. Probabil, în toate orașele din lume era la fel. Câteva vederi

din Bucureștiul anilor 1900 oferă o ilustrare adecvată acestui fenomen. O imagine simptomatică înfățișează Piața Teatrului Național, de pe Calea Victoriei (vezi Figura 3). În imagine apar zeci de persoane, toți privind spre stradă, sau spre ceilalți, urmărind evenimentele cotidiene ale vieții bucureștene. Oamenii de pe trotuar sunt spectatori, iar strada e o scenă. Trecătorii sunt și spectatori, dar și actori în „piesă”. Membrii clasei de mijloc aveau timp să-i observe pe ceilalți și aveau timp și dispoziție pentru propria reprezentare. Memoriile și jurnalele unor bucureșteni de la sfârșit de secol XIX descriu același fenomen. Codurile manierelor elegante stăteau la baza „scenariului” (cf. *infra*).

DOUĂ CLIȘEE

Michel de Certeau afirmă, pe bună dreptate (De Certeau, 1984), că spațiul este un tip de *practică*, dotat cu convenții care se modifică permanent, în funcție de vecinătăți, iar construcția unui spațiu depinde, între altele, de legendele [urbane, n.a.] cu privire la acel spațiu. După cum este bine știut – și am arătat deja într-un capitol introductiv – referitor la identitatea Bucureștiului și a bucureștenilor, începând din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, s-au impus două clișee, două legende urbane:

Bucureștiul a fost numit fie „Micul Paris”, fie un oraș aflat „la porțile Orientului”¹. Îndeobște se uită adesea un amănunt – cu sau fără voie –, faptul că ambele legende urbane au fost puse în circulație de străini: călători în trecere prin capitala Principatelor Unite, mai târziu a României, sau cetățeni străini împământenți în acest spațiu. Unul dintre aceștia este

¹ În această a doua exprimare clișeizată pot fi detectate urme a ceea ce, un secol mai târziu, Edward Said avea să considere drept o manieră condescendentă prin care occidentalii reprezentau un „Orient” generic: „Europenii au inventat «Estul exotic» și «Orientul inscrutabil», care sunt reprezentări culturale ale unor popoare și lucruri considerate inferioare popoarelor și lucrurilor din Occident” (Said, 1978, p. 28).

Raymond Poincaré¹, care se pare că ar fi declarat: „Ce vreți, aici suntem la porțile Orientului, unde totul e luat în răspăr!”² Deriziunea și superficialitatea par a fi (fost) printre trăsăturile principale ale orașului astfel caracterizat. Admițând că eticheta de „Micul Paris” ar fi fost numai o „formă fără fond” (concept care nu poate avea acoperire practică, fiindcă nici o formă nu poate să existe în absența fondului), se cuvine remarcat că însuși faptul că Bucureștiul *tindea, își propunea* să fie „micul Paris” constituia un semn indirect de modernitate, dat fiind că, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, toate orașele de oarecare anvergură din Europa și din cele două Americi se străduiau să semene cu Parisul.

Pe de altă parte, eticheta de „oraș de la porțile Orientului” trebuie, la rândul ei, interpretată în contextul epocii. Caracterizând Bucureștiul, Ulysse de Marsillac spune că acesta seamănă cu „Orientul visat” (Marsillac, 1999, p. 159). De fapt, formularea de „oraș aflat la porțile Orientului” devine depreciativă numai prin comparație cu aceea de „micul Paris”.

REPREZENTĂRI ALE BUCUREȘTIULUI ÎN ATLASE, GHIDURI, ANUARE

Atunci când ne referim la *identitatea* unui oraș, trebuie să ținem cont nu numai de felul *cum arată* el, ci și de modul *cum e perceput, cum e conștientizat și prezentat* altora.

În continuare, vom urmări aceste două „etichete”, aceste legende urbane în *ghidurile* orașului București apărute în perioada amintită.

¹ Raymond Poincaré (1860-1934) a fost de mai multe ori prim-ministru al guvernului francez, iar apoi președinte al Franței (1913-1920). Afirmția că Bucureștiul era un oraș de la „porțile Orientului” a fost făcută, se pare, după ce a pierdut un proces în capitala României.

² Afirmția este folosită de Mateiu I. Caragiale (1885-1936), ca motto al romanului său *Craii de Curtea-Veche*, publicat în 1929: „*Que voulez-vous, nous sommes ici aux portes de l'Orient, ou tout est pris à la légère...*” (în orig.).

Apariția acestui tip de comparații („micul Paris” și „oraș de la porțile Orientului”) este absolut normală într-un ghid, lucrare care, prin natura sa, își propune să-și familiarizeze rapid cititorii – în special pe străinii care vin în oraș – cu caracteristicile acestuia. Așa încât textul recurge, firesc, la comparații și analogii de tipul: „Bucureștiul e un mic Paris” sau „Bucureștiul e un oraș situat la porțile Orientului”. De remarcat, încă de la început, că nu este vorba de o excludere reciprocă; dimpotrivă, în absolut toate ghidurile orașului, cele două etichete coexistă, fie și implicit, ceea ce este absolut licit, de vreme ce capitala României – ca majoritatea orașelor, de altfel – era constituită din mai multe „orașe”.

Merită subliniat și faptul că apariția ghidurilor (Bucureștiului) este o noutate în epocă, o invenție a secolului al XIX-lea. La Biblioteca Academiei și la Muzeul Municipiului București se găsesc 28 de ghiduri ale orașului apărute în intervalul 1871-1913. De remarcat că două dintre acestea sunt în limba germană, patru în franceză, iar alte două sunt bilingve (român-german, respectiv român-francez). Unele dintre aceste lucrări sunt simple nomenclatoare de străzi (altă invenție a secolului al XIX-lea); acest tip de lucrări nu va fi însă luat în considerație în paginile de față.

Simptomatic, primul ghid propriu-zis al Bucureștiului a apărut în anul 1877, în plin Război de Independență. Din nou simptomatic, ghidul nu a fost scris de un român, ci de un jurnalist francez naturalizat în România. Acesta se numea Ulysse de Marsillac, iar bucureștenii îi datorează o descriere foarte exactă a urbei lor. Știm că se spune îndeobște, nu fără temeii, că românii, în general, și bucureștenii, în particular, au așteptat întotdeauna recunoașterea din partea străinilor, înainte de a-și promova, ei înșiși, cu mijloace proprii, propriile valori.¹ În 1871

¹ Principalul motiv pentru care românii sunt reticenți în a-și promova imaginea ar trebui căutat în lungile secole de dominație otomană (și/sau austro-ungară) în principatele române (v. și Boia, 2012, *inter alia*), care au avut efecte de lungă durată asupra mentalităților. Sosirea relativ târzie a românilor pe „piața” autopromovării este un alt motiv. În prezent, această reticență este rezultatul distrugerilor „cu bătaie lungă” din perioada comunistă și postcomunistă și o reacție la naționalismul exacerb manifestat de unii români.

apăruse totuși primul ghid al străzilor – deci și primul ghid, absolut, al orașului – pe care l-am putut identifica: *Guid de toate stradele așezate pe alfabet*.

Cercetarea de față se bazează și pe o analiză a capitolelor dedicate Bucureștiului în 26 de anuare ale României publicate între 1874 și 1914. Informația din anuare este similară celei furnizate în ghiduri; cele două tipuri de texte sunt complementare. De fapt, nu este întâmplător că primul anuar al României, *Annuaire général officiel de Roumanie* (1874) a apărut la numai trei ani după publicarea primului ghid stradal (1871) și cu trei ani înainte de primul ghid propriu-zis al orașului. Ghidurile și anuarele sunt apariții simultane, datând din ultimul sfert al secolului al XIX-lea. Ambele tipuri de text încercau să înscrie România și capitala ei pe harta economică, politică, turistică și culturală a Europei.

BUCUREȘTI, „UN MARE ORAȘ AL LUMII”

În 1870, cu un an înainte de publicarea primului ghid al Bucureștiului și cu patru înainte de apariția primului anuar al României, orașul București a fost inclus în *Atlas des grandes villes du monde*¹, o lucrare monumentală, editată de F. de La Brugère și apărută la Editura Fayard. După toate probabilitățile, un motiv important care l-a determinat pe

¹ Lista orașelor incluse în atlas este interesantă în sine, dar o discuție detaliată asupra ei nu-și are locul aici. Iată-o: Paris, Lyon, Marsilia, Bordeaux, Lille, Nantes, fortăreața Aloza, Londra, Liverpool, Manchester, Dublin, Edinburgh, Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Amsterdam, Luxembourg, Rotterdam, Copenhaga, Stockholm, Sankt-Petersburg, Moscova, Varșovia, Odessa, Berlin, Köln, München, Metz, Strasbourg, Frankfurt, Leipzig, Dresda, Viena, Trieste, Geneva, Berna, Zürich, Roma, Milano, Florența, Torino, Genova, Napoli, Veneția, Monaco, Madrid, Barcelona, Lisabona, Constantinopol, București, Atena, Smyrna, Ierusalim, Calcutta, Beijing, Yedo, Boston, Melbourne, Cairo, Tunis, New York, St. Louis, Philadelphia, Cincinnati, Ciudad de México, Lima, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Montevideo.

editorul francez să includă capitala României în lucrare a fost inaugurarea primei căi ferate din țară în anul precedent.

Articolul dedicat Bucureștiului în acest atlas se referă, pe scurt, la cele mai importante instituții publice: Palatul Princiar, ministerele, Mitropolia, Prefectura de Poliție, Primăria, precum și Spitalul Militar, Banca Națională, Arsenalul, sinagoga, Curtea de Conturi, Teatrul Național și câteva biserici importante prin vechime. Toate aceste repere ale orașului sunt marcate și pe hartă. Imaginea orașului este prezentată obiectiv, fără vreo implicare afectivă; textul nu conține niciun calificativ și nu oferă nicio explicație pentru ceea ce descrie. După cum era de așteptat într-un atlas, în articol nu apare nicio referire la înfățișarea străzilor și nu se vorbește deloc despre stilurile de viață ale locuitorilor. Este însă de mirare că atlasul nu amintește existența Muzeului de Istorie Naturală¹, care data din 1834.

Această lacună va fi remediată în anii următori de lucrările de gen apărute în România. Majoritatea muzeelor care vor fi deschise ulterior la București vor fi imediat incluse în ghidurile orașului. Muzeul „Theodor Aman”, inaugurat în 1905, apare în ghidul din anul imediat următor. Dar această regulă nu a fost fără excepții: niciun ghid apărut înainte de 1914 nu menționează muzeul fondat de Anastase Simu în 1910, care a fost primul muzeu privat deschis publicului.

Revenind la atlasul francez, prezența Bucureștiului printre orașele pe care o importantă lucrare de gen apărută la prestigioasa editură franceză Fayard le considera drept „marile orașe ale lumii” este încă o ilustrare a reticenței românilor (de altfel, în acel moment, încă vasali turcilor) de a-și promova imaginea; așa cum am mai spus, de regulă, românii fac acest lucru numai după ce au fost „descoperiți” și „încurajați” de instanțe din afara țării. După cum am mai arătat, primul ghid al străzilor avea să apară în anul următor, iar primul ghid propriu-zis al Bucureștiului va fi datorat unui francez.

¹ La început, acesta era un muzeu mixt, ale cărui colecții cuprindeau nu numai exponate de paleontologie și zoologie, ci și artefacte de istorie antică (monede, olărit etc.) și chiar câteva picturi în ulei.

UN ORAȘ DE GRANIȚĂ, UN ORAȘ AL CONTRASTELOR

Aproape toate ghidurile subliniază faptul că Bucureștiul era un oraș al contrastelor, al cărui tip de civilizație făcea din el un oraș de graniță. De altfel, existența simultană a celor două caracteristici la care ne-am referit mai sus este o dovadă în acest sens.

Caracterul occidental al orașului a fost remarcat într-o lucrare apărută imediat după Războiul de Independență, una dintre primele aparținând genului: *Guide-Manuel de l'étranger à Bucarest* (1879, p. 17), care arată că tot orașul era iluminat cu gaz, iar prin aceasta se deosebea de majoritatea orașelor „orientale”, în care iluminatul era absolut rudimentar, atunci când exista. Pe de altă parte, ghidul amintit arată că Bucureștiul seamănă cu orașele orientale prin pavajul deplorabil și prin lipsa absolută de simetrie în orientarea străzilor.

În ceea ce privește nivelul ridicat de civilizație, *Noua Călăusă a Bucurescilor* arată că toate trăsurile aveau faruri care luminau noaptea și precizează că această măsură fusese adoptată de Consiliul Municipal încă din 1868 (Lungu, 1896, pp. 4, 9). În plus, toate ghidurile și anuarele indică tariful birjelor și al omnibuzelor. Anuarul din 1886 este prima lucrare de gen care dedică un întreg capitol tramvaielor bucureștene (*Annuaire général de Roumanie*, 1886, p. 126), detaliind itinerariile și tarifele și arătând că era posibil să cumperi un abonament de tramvai cu preț redus. Această ultimă măsură avea un rol important în stimularea mersului cu tramvaiul, mijloc de locomoție folosit cu precădere de membrii clasei de mijloc.

Înfățișarea europeană a orașului este subliniată și de George I. Lungu în lucrarea *Noua Călăusă a Bucurescilor*, care vorbește despre „schimbările produse prin deschiderea de pasaje și bulevarde noi” (Lungu, 1896, p. 3). De remarcat că această caracteristică a urbanismului european din a doua jumătate a secolului al XIX-lea era – la București, ca peste tot – în strânsă interdependență cu modificarea stilurilor de viață ale clasei de mijloc (cf. Benjamin, 1993).

La rândul său, *Călăusa Capitalei și a Expoziției*, lucrare apărută cu ocazia expoziției jubiliare din Parcul Carol, amintește explicit de „titlurile pe care Bucureștii, fără îndoială întâi de la străini au căpătat, ca *Micul Paris, orașul bucuriilor ș.a.m.d.*” (*Călăusa...*, 1906, p. 25). Istoricul Adrian Majuru (2007, p. 40) subliniază faptul că Bucureștiul a fost numit „Micul Paris”, între altele, datorită ritmului rapid și spectaculos în care s-a dezvoltat. De fapt, toate lucrările care prezintă capitala României în preajma anului 1900 scot în evidență progresul înregistrat de oraș într-un timp relativ scurt. În anuarul din 1882, autorul remarcă: „Fizionomia Bucureștiului s-a schimbat radical. Străzile sunt tot întortocheate, dar sunt mai bine pavate pentru pietoni” (*Annuaire...*, 1882, p. 171). Progresul era un fenomen cotidian în Bucureștiul acelor vremuri. Era atât de evident, încât mulți făceau previziuni optimiste cu privire la cum va arăta orașul în viitorul apropiat. Următoarea afirmație, extrasă din aceeași lucrare, este concludentă în acest sens: „În câțiva ani, toate vestigiile vechiului oraș vor dispărea, iar Bucureștiul va avea înfățișarea unui oraș occidental, păstrându-și totuși caracterul specific, pe care ar fi cu adevărat păcat să-l piardă” (*Annuaire...*, 1882, p. 17).

Pe de altă parte, ghidul lui Const. Etienne Bilciurescu spune că „Bucureștiul este situat la porțile Orientului. Ulițele și pavagiile¹ nu indică deloc gradul de civilizațiune avansat”² (Bilciurescu, 1897, p. 180).

¹ Citatele reproduse în volum din lucrările vremii respectă forma lor originală, fără să se fi intervenit asupra ortografiei sau eventualelor erori gramaticale existente.

² Deși un cititor de astăzi ar putea fi tentat să interpreteze această caracterizare a „Orientului”, pe urmele lui Edward Said, drept o manifestare a așa-numitei „superiorități” a europenilor asupra „Orientului”, la finele secolului al XIX-lea, românii nu se prea gândeau la valorile culturale ale „Orientului” și nici nu aveau cum să împărtășească atitudinea „imperialistă” a occidentalilor (a britanicilor, în primul rând) cu privire la „Orient”. Pentru majoritatea românilor de atunci, „Orientul” generic sugera secolele de dominație otomană pe care fuseseră nevoiți să o suporte și de care tocmai se eliberaseră sau erau pe cale să se elibereze. Sentimentele românilor față de „Orient” erau deci mai degrabă „antiimperialiste” (adică antiotomane) decât „imperialiste”. Este totuși adevărat că, în căutarea unei identități moderne, diferită de cea de până atunci, românii acceptau cu entuziasm ceea ce s-ar putea numi „imperialismul cultural” francez. Lucrurile erau, desigur, mult mai complexe și ar merita o analiză detaliată, care însă nu-și are locul aici.

Și *Călăusa...* din anul Jubileului (1906, p. 26), face o constatare similară: „Cu toată lărgimea Căii Griviței, bine pavată și frumos umbrită, la vederea caselor-maghernițe [sic!] înșirate de o parte și de alta a stradei [...], aspectul orașului nu e deloc schimbat” (*Călăusa...*, 1906, p. 26).

Aceeași lucrare se referă explicit, încă de la început, la amestecul de occidentalism cu orientalism tipic pentru înfățișarea și stilurile de viață bucureștene:

Această disproporție [între numărul de locuitori și suprafață] e însă în favoarea orașului, căci numai astfel se poate vedea [sic!], chiar și în centru, clădiri înconjurată de grădini și curți mari, dând Capitalei un aspect pitoresc și până la un punct caracteristic. O altă notă distinctivă a Bucureștiului e amestecul de occidentalism cu orientalism – clădiri mari alături de case – din ce în ce mai rare – care ne transportă cu gândul la vremurile de odinioară. (*Călăusa...*, 1906, p. 1)

Unui cititor atent nu-i poate scăpa nota de nostalgie care însoțește observațiile citate. Pitorescul orașului era considerat o valoare în epocă, chiar dacă autorul era conștient de faptul că pitorescul denotă absența civilizației *urbane* de tip occidental.

Așa cum remarcă toate lucrările menționate, nici orașul ca întreg, nici străzile nu aveau un caracter unitar. În București, în decursul timpului, se construise la întâmplare și, în mare parte, încă se mai construia la întâmplare. Caracterul eterogen, eteroclit și heterotopic al orașului apare cu pregnanță în toate ghidurile consultate. La fel de evidentă este și densitatea mică a populației – prin urmare, a clădirilor pe metru pătrat. Ghidul în limba franceză apărut imediat după încheierea Războiului de Independență explică: „Dacă terenul [...] ar fi fost folosit cu parcimonie, [orașul] ar fi putut număra un milion de locuitori: nu numără însă decât 250 000” (*Guide-Manuel...*, 1879, p. 16).

Ceea ce era prea devreme să înțeleagă autorii ghidurilor apărute în preajma anului 1900, dar este evident pentru cititorul de astăzi, este faptul că densitatea mică a populației, suprafața mult prea mare a orașului

în raport cu numărul de locuitori, a constituit și o frână în calea urbanizării. Din rațiuni obiective, canalizarea nu s-a putut extinde în tot orașul; la fel s-a întâmplat, mai târziu, cu iluminatul public¹, telefoanele etc.

CELE DOUĂ CALENDARE ȘI IDENTITATEA EZITANTĂ

Absolut toate anuarele își informează cititorii (despre care se presupune că erau, în majoritate, străini) că, în România, se folosea calendarul iulian și, prin urmare, exista o diferență de 12 zile față de timpul măsurat în vestul Europei. Anuarul din 1882 merge chiar mai departe, sugerând că „e timpul ca această anomalie să înceteze” (*Annuaire...*, 1882, p. 53). Oficial, anomalia a încetat de-abia în 1919, când România și celelalte țări din estul Europei au adoptat calendarul gregorian. Totuși, continuarea textului citat scoate în evidență un detaliu interesant: în Administrația Poștelor și Telegrafului, ca și în finanțe, era folosit exclusiv calendarul gregorian, al cărui avantaj principal era caracterul său universal (*Annuaire...*, 1882, p. 53).

Ar fi fost, într-adevăr, cel puțin ciudat – și ar fi depășit chiar și imaginația lui Jules Verne – ca o scrisoare sau o sumă de bani să ajungă la destinație cu câteva zile înainte de a fi fost trimise. Conectarea României la Europa occidentală era inevitabilă. Poșta, telegraful și finanțele

¹ Iluminatul electric a fost introdus în centrul Bucureștiului încă din 1882. Recensământul din 1904 arată că în oraș funcționau 53 de centrale electrice cu o putere instalată de 2 031 kW. Acestea erau folosite pentru a furniza energie electrică pentru 30 506 de becuri incandescente. Deși administrația intenționa să introducă iluminatul electric în tot orașul, în 1906 încă mai existau 3 969 de becuri cu gaz aerian, 3 113 de lămpi cu petrol, 1 018 de lămpi cu ulei mineral, 150 de lămpi cu arc voltaic și 66 de lămpi cu arc incandescent (Parusi, 2007, pp. 437, 444). Uzina electrică de la Filaret a început să funcționeze în 1908; era acționată de motoare Diesel și avea o putere instalată de 1 200 kW. Distribuirea energiei electrice în oraș se va perfecționa constant, dar, în momentul izbucnirii celui de-al Doilea Război Mondial, la periferia orașului, încă existau străzi lipsite de electricitate.