

Istoric

www.primariatm.ro/index.php?menuId=2&viewCat=72&viewItem=52

Municipiul Timisoara, atestat documentar de peste 730 de ani, actuala resedinta a judetului Timis, este situata in Campia Timisului, campie strabatuta de raurile Bega si Timis, a caror prezenta a influentat in timp dezvoltarea localitatii de la Cetatea fortificata cu ziduri, bastioane, santuri cu apa si valuri de pamant.

Cunoscuta ca Cetate (din 1212) - Castrum Temesiense - situata la rascrucea drumurilor comerciale si militare, devenind obiectiv principal al disputei dintre turci si austrieci si mai apoi ravnita de burgeoisie si aristocrazia maghiara - Timisoara s-a dezvoltat urbanistic in jurul nucleului fortificat incepand din sec. XVIII lea. Cladirile s-au realizat pe Vatra Veche a Cearsiei 'turcesti', inconjurata de case scunde din chirpici sau lemn (acoperite cu sindrila sau olane) avand doar hornul din piatra sau caramida - case scunde inghesuite, fara curti - realiniind strazi inguste si pante cu dale de lemn.

O data cu atentie sporita acordata de Curtea de la Viena, Timisoara, ca centru economic si politic al Banatului, cunoaste dupa 1718 - 1734 o dubla dezvoltare a lucrarilor de fortificare a Cetatii (dupa noul plan din 1723) si se incepe secarea mlastinilor. Se construiesc poduri si constructii publice, astfel incat in jurul anului 1765 se incheie fortificarea cetatii, iar in 1774, apeductul din Fabric pentru alimentarea cu apa si reseaua de canale subterane din preajma 'Cazarmii ardelene' si de pe amplasamentul Pietii Sfintul Gheorghe. Cu toate acestea, situatia santurilor de apa si a mlastinilor din Cetate nu este rezolvata in intregime, iar canalul Bega (inceput in anul 1728), devenit navigabil, preia in mare parte rolul de colector insalubru al zonei de Cetate.

Intre anii 1781 (dupa ridicarea Cetatii Timisoara la privilegiul de Oras liber regesc) si 1848 - in cetate se realizeaza edificii de cult si sociale si se extind constructiile de locuinte. Directiunea de Fortificatii asigura activitatea de proiectare si executie a constructiilor militare, in special pentru uriasul sistem de fortificatii (intretinere, modernizare).

'Servicul Cameral de Constructii' proiecteaza si supravegheaza executia constructiilor civile si de interes obstesc si respectarea normelor de constructii in oras, realizate de mesterii constructori particulari.

Pe 'Planul interiorului Cetatii - 1812' - intocmit de Tutz (M.G.97), 'Planul indicand parcelele din Cetate - 1828' intocmit de Louant (M.G. 155), 'Planul interiorului Cetatii - 1831' - Chavanne si a lui Eichenkren - 1836 (T.II.28) si pe alte harti, planse si stampe din Arhivele Statului Timisoara, precum si in 'Monografia Timisoarei' intocmita de primarul Preyer (1849 - 1853) sunt redate inventarele complete ale caselor, proprietarilor, reseaua de canale si conducte de evacuare a apei, fantanile, lucrarile de supraetajare si alte constructii noi, care completeaza ansamblurile existente, precum si un inventar - descriere a distrugerilor provocate de bombardamentul armatelor maghiare in iulie 1849.

In primii ani ai guvernarii militare (1849 - 1860) si ai Voievodinei cu capitala la Timisoara, pe locul unor cladiri civile avariate, se construiesc edificii noi, utilizandu-se boltile la subsol si parter si plansee de lemn la etaje si mansarde.

Vocabularul plastic al Barocului este inlocuit cu elementele stilurilor Empire si Neoclasic dar se resimte si influenta curentelor romantice si eclecticice.

Daca pana in anul 1817 cca 1/4 din suprafata Cetatii era acoperita cu canale, ce se scurgeau in cuveta deschisa din santul fortificatiilor, incepand cu anul 1827 se adanceste cuveta si canalul sau de evacuare (pe albia vechiului canal secundar executat in 1729) pe traseul Bd. Republicii - realizandu-se asa numitul 'Sant Sanitar'.

PRIMARIA MUNICIPIULUI TIMISOARA

La rețeaua de canale erau racordate peste 25 de case particulare din Cetate.

Acțiunile de asanare și realizarea de canale continua și după 1849 și implica și refacerea unor conducte de alimentare cu apă distruse, în paralel cu realizarea de fantani pentru apă potabilă a cărei calitate se îmbunătățește, odată cu secarea mlaștinilor și umplerea santurilor (inclusiv pe amplasament).

Autorul celei dintâi monografii a Timisoarei și totodată primarul ei de atunci - Johann Nepomuk Preyer (1844 - 1858) scrie despre Zona Cetății:

'...Strazile din Cetate sunt pavate și au trotuare excelente. Clădirile au unul, două sau trei etaje.... Toate construcțiile sunt acoperite cu țigle, iar la parter au aproape numai pravalii cu vitrine elegante..., iar în ceea ce privește iluminarea strazilor și curatenia, se recunoaște că nu există una mai bună în toată țara.'

După anul 1865 construcțiile erau permise numai dincolo de 569 m de zidurile cetății, spre cartierele marginase. După 1892 interdicția menționată dispare, efectuându-se nivelarea santurilor și valurilor din jurul Cetății.

Primul Plan Urbanistic este întocmit la 1895 de arhitectul Ybl, prin care Cetatea devine centrul orașului, legat prin bulevarde largi - actualele Bd. Tineretii și Revoluției din 1989 - de cartierele Iosefin și Fabric și printr-un inel de circulație în jurul Cetății. Deci, pornind de la rețeaua densă de strazi rectangulare din Cetate, se prefigurează structura radial - inelară a tramei stradale, care este specifică Timisoarei.

În 1913 Serviciul tehnic al orașului elaborează un nou Plan Urbanistic pe principiile date de arhitectul Ybl. La acea dată populația Timisoarei era de 69.000 de locuitori și se prevedea extinderea orașului pe o suprafață de 1800 ha. Planul urbanistic nu era conceput pe principiul zonelor funcționale, ci era trasată, în special, trama strădala între Cetate și cartierele marginase Iosefin, Fabric și Mehala. Terenul dintre strazi a fost parcelat și vândut, sau dat în folosința noilor proprietari. Această parcelare s-a menținut până în prezent, fiind desființată peste tot unde s-au construit locuințe colective (blocuri). Primele ridicări topografice prin metode matematice moderne au fost realizate între anii 1901 - 1903 pentru cartierele Cetate și Iosefin, în anul 1911 pentru Mehala și au fost reasamblate amanunțit între anii 1942 - 1946 pentru toate cartierele (plan cadastral, fără curbe de nivel, autor ing. I. Sarmes).

În anul 1943 Serviciul Tehnic Municipal, prin arh. Silvestru Rafiroiu și ing. Otto Bodoscher, a inițiat o documentare pentru un nou plan urbanistic, care este considerat pierdut din Arhive. În 1943 Timisoara avea 115.839 de locuitori și o suprafață de 3.200 ha. 312 km. de strazi, din care 52 % pavate, 46 % prevăzute cu rețea de apă și 31% cu rețea de canalizare.

După al doilea război mondial, Direcția tehnică municipală a inițiat (în anul 1947) o documentare pentru Planul Urbanistic de proiectare a construcțiilor - autori T. Evolceanu și arh. G. Stork - cu o nouă ediție în 1951 - autori arh. M. Silianu și arh. G. Stork, sub denumirea de 'Schita planului director de sistematizare'. Planul avea prevederi de zonificare și circulație, dar profilul și amploarea dezvoltării industriale și a fondului locativ nu au fost anticipate.

În 1955 se reiau studiile de sistematizare într-un 'Studiu preliminar de sistematizare' - autor arh. M. Silianu, care prognozează creșterea populației de la 140.000 de locuitori în anul 1955 la 180.000 de locuitori în anul 1975, cu posibilități de creștere chiar până la 200.000 locuitori, în funcție de dinamica factorilor economici.

În 1959 se trece la elaborarea 'Schitei de Sistematizare a orașului Timisoara' pe principiile recomandate de CSCAS. Orașul avea 148.600 de locuitori și o suprafață de 4100 ha. Fără elemente clare de prognoza a dezvoltării funcțiunilor orașului, se preconiza pentru anul 1980 o populație de 250.000 de locuitori, care, după

PRIMARIA MUNICIPIULUI TIMISOARA

unii specialiști, era considerată prea mare. În anul 1980 erau înregistrați în Timisoara 287.543 de locuitori, iar în 1990 - 354.345 de locuitori.

'Schita de sistematizare' a fost finalizată în anul 1964, având ca șef de proiect pe arh. L. Vostinaru. Apoi a fost reluată în 1978, având șef de proiect pe arh. N. Ionescu. Zonele funcționale s-au conturat pregnant, industria s-a dezvoltat pe zone industriale, locuințele s-au dezvoltat puternic în blocuri, dar cu efecte urbanistice pagubitoare pentru oraș, cu sacrificarea majoră a unor zone cu gospodării uni-familiale. Concepția majoră, impusă politic, a fost creșterea densităților construite, economia drastică de teren, concretizată în repetate restrângeri de perimetru constructibil, în discordanță cu dezvoltarea industrială și creșterea masivă a populației. În anul 1989 perimetrul constructibil cuprindea 4558,00 ha față de intravilanul de la 1 ianuarie 1990, de 4974,32 ha.

CARACTERISTICI SEMNIFICATIVE

Structura urbană este rezultatul evoluției în timp a dezvoltării orașului, având o configurație relativ clară. În centrul aglomerației urbane se află CETATEA, în jurul căreia gravitează, ca 'subsisteme urbane', celelalte cartiere. Datorită dezvoltării lor independente acestea prezintă caracteristici distincte atât funcțional cât și plastic, conferind sistemului urban un caracter polinuclear. Aceasta descentralizare permite 'descongestionarea' funcțională a nucleului central. Concomitent, există însă tendința ca nucleele sus-menționate să-și piardă identitatea, generând o textură urbană relativ unitară.

Rolul principal în încheierea și organizarea aglomerației urbane îl deține rețeaua arterelor de circulație, construită în sistem radial - concentric încă din perioadele anterioare. Un prim inel de circulație s-a realizat în jurul Cetății (1971). Urmand aproximativ conturul interior al vechilor fortificații, acesta marchează o continuitate firească între evoluția istorică și cea contemporană, iar din punct de vedere al organizării spațiale a cartierului istoric, joacă același rol ordonator pe care l-a avut cândva centura de fortificații. Din inelul central pornesc radial, spre celelalte cartiere, mai multe artere conectate la extremitățile teritoriului intravilan, cu rețeaua rutieră interurbană.

În anul 1989 acest prim inel își pierde continuitatea prin întreruperea circulației din Piața Operei. Al doilea inel de circulație, concentric cu primul, este realizat parțial (bulevardele Circumvalațiunii, Parvan, Splaiul T. Vladimirescu). Acest inel, ca și celelalte trasate în exteriorul său având ca centru Cetatea, îndeplinește funcțiuni complexe: deviază traficul greu descongestionând centrul și creează legături rapide între celelalte cartiere. Traseul acestor artere circulare ar indica întotdeauna poziția centrului aglomerației urbane - Cetate, în câmpul de gravitație al căruia evoluează celelalte cartiere, sporind coerența sistemului urban.

Necesitatea satisfacerii unor funcțiuni diferite a determinat apariția unor tipuri distincte de morfologie urbană. Deși, acestea diferă de la cartier la cartier și în cadrul aceluiași cartier, de la o zonă funcțională la alta, totuși, etapele evolutive parcurse de aglomerația urbană au marcat existența a patru tipuri morfologice principale.

Tipologia constituită în sec. XVIII - lea și în prima jumătate a celui următor predomină în Cetate, caracteristică acesteia fiind străzile relativ înguste, fără vegetație, cu clădiri cu două niveluri, formând fronturi stradale continue. La periferia celorlalte cartiere istorice se mai pastrează unele construcții parter, așezate cu fatada îngustă la stradă, cu aspect rural, purtând data din perioada sus-menționată.

Tipul morfologic caracteristic pentru a doua jumătate a secolului al XIX - lea și începutul secolului nostru, reprezentat prin clădiri multietajate formând, de cele mai multe ori, fronturi continue, se întâlnește compact în ansamblurile executate în vederea unirii Cetății cu Fabricul și Iosefinul și răsfrat, în cadrul tuturor zonelor istorice ale orașului.

PRIMARIA MUNICIPIULUI TIMISOARA

Cartierele de vile, datand din prima jumătate a secolului al XX-lea, în special din perioada interbelică, predomină în spațiile interstiale dintre cartierele istorice, conferind zonelor respective aspectul de 'oras gradina'. Însa, la periferia aglomerării urbane, acest tip morfologic degenerază într-un țesut cu aspect semirural, cu parcele mari, având grădini și case izolate, lipsite de dotările tehnice edilitare corespunzătoare confortului modern. Al patrulea tip morfologic îl prezintă realizările din perioada anilor 1960 - 1989, constituite din clădiri de locuit înalte, dotări socio-culturale și ansambluri de producție, executate cu tehnologii industrializate. Acestea apar fie în forma unor mari ansambluri în zonele slab construite în perioadele anterioare, fie izolat, în cadrul texturii urbane istorice (str. Vacarescu, Barnutiu, etc.).

Fizionomia specifică Timisoarei este generată de întrepătrunderea nu totdeauna fericită a celor patru tipuri morfologice principale. Datorită evoluției sale specifice, există azi relativ puține monumente istorice izolate, iar acestea, exceptând Castelul Huniade, datează, cele mai vechi, din secolul al XVIII - lea. Timisoara prezintă în schimb zone istorice declarate rezervații de arhitectură protejată, reflectând evoluția acesteia din perioada barocă și până la cea a curentului cubist interbelic.

Se estimează că evoluția economică viitoare va determina sporirea populației în următorii ani. Pentru rezolvarea problemelor complexe ridicate de această creștere, logica evoluției istorice a urbei recomandă continuarea structurii sale radial - concentrice.

Caracterul polinuclear al acesteia, descentralizarea funcțională apărută în cursul istoriei devin cu atât mai necesare cu cât sporește gradul de complexitate al funcțiilor urbane. Este evident că o rețea, uniformă, ordonată, permite o servire egal repartizată în teritoriu, și deci rațională, a organismului urban, din toate punctele de vedere: transport în comun, alimentare cu energie, canalizare, etc.

Modul de funcționare al structurii actuale sugerează, ca și viitoarele artere majore de circulație, să se încadreze în două categorii: cea a arterelor radiale conducând dinspre Cetate spre periferii și cea a arterelor de legătură între acestea, cu trasee fie tangente, fie cât mai apropiate de cele ale unor cercuri marginare având în centru Cetatea. În rezolvarile de detaliu, tradiția timisoreană sugerează adoptarea unor ansambluri ordonate, cu axe de compoziție clar definite spațial, utilizând artere largi, marginite de capetele de perspectivă, intersecțiile și zonele de inflexiune.

Unul dintre impedimentele majore în încheierea aglomerării urbane într-un sistem unitar îl constituie calea ferată spre Lugoj, care separă treimea orasului aflată la nordul ei de celelalte două treimi, ramasă la sud. De aceea, încă din prima jumătate a secolului nostru s-a propus demontarea acestei cai ferate spre Lugoj și amenajarea unor gări terminus (arh. A. Kronszt propune mutarea caii ferate). Acesteia îi revine același rol 'restrictiv și ordonator' în organizarea spațială a Cetății pe care l-au avut cândva fortificațiile.

Problema mutării caii ferate sau a păstrării ei, dar doar pentru asigurarea transportului rapid de persoane, urban și periurban, odată cu reconversia spațiilor învecinate, rămâne deschisă. Oricare va fi decizia legată de calea ferată va trebui adoptată o politică de strategie urbană vizând principiul dezvoltării durabile.

Comunele periurbane, rezultate prin așezarea unor comunități etnice compacte în jurul Timisoarei, după același principiu polinuclear, au cunoscut în decursul timpului, și vor manifesta în continuare, o expansiune teritorială mare. Lipsa unui Plan Urbanistic Periurban și necorelarea Planurilor Urbanistice Generale ale localităților învecinate, produc disfuncționalități majore și discontinuități în infrastructură și reprezintă alți factori perturbatori majori al dezvoltării armonioase al Zonei Timisoara.