

ANCA BRĂTULEANU

**OTTO  
BODASCHER.URBANIST ÎN TIMIȘOARA**



ANCA BRĂTULEANU

**OTTO  
BODASCHER  
URBANIST ÎN TIMIȘOARA**

ART **PR** ESS

**Timișoara, 2021**



# ANCA BRĂTULEANU

## OTTO BODACSHER, URBANIST ÎN TIMIȘOARA

### Scurtă biografie

„ ... *Sunt cetățean român de origine cehoslovacă.*

*De câteva luni .... lucrez la un roman în limba germană, intitulat „Morgen” și aș fi extrem de fericit să pot să vi-l prezint cu modestie, Prea Stimate Domnule Editor, ca fiind povestea a douăzeci de ani din viața mea de inginer ... .*

*Sunt colaborator al Institutului de Urbanism al Universității Paris-Sorbonne și toate lucrările mele, aproape o sută, tratează problema așezărilor umane ... a orașului, a acestui spațiu în care toate necesitățile umane, de ordin material și moral, vor fi satisfăcute; a orașului în care mulțumirea umană realizată astfel reprezintă baza coabitării pacifice a indivizilor și popoarelor.*

*Așa cum v-am comunicat deja, este vorba despre romanul vieții mele, cu speranțele și decepțiile ei, despre un roman al edificării tehnice și sociale a orașelor în Italia, în Europa centrală și dincolo de ocean.*

*Aș fi extrem de mulțumit să vă pot trimite acest roman ... spre publicare.*

*Otto Bodascher*

*Ingénieur en chef du Bureau des Études Municipales  
TIMIȘOARA (Roumanie)”*

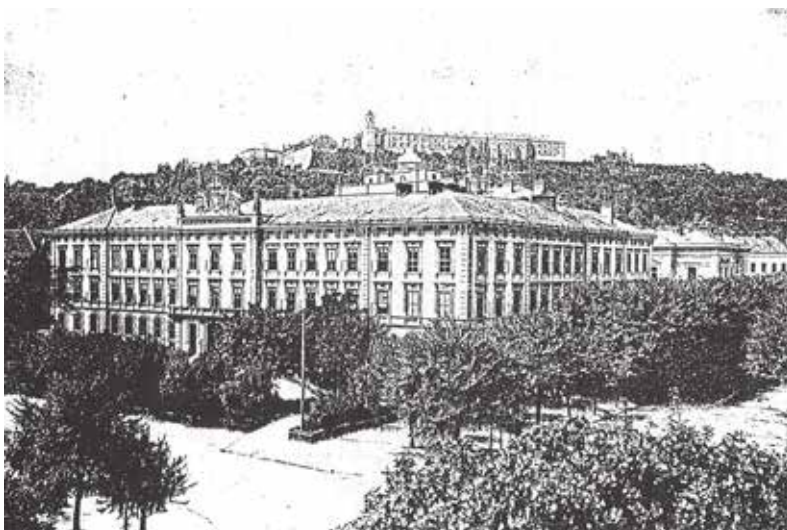
Scrisoarea din care am citat, în limba germană și datată 1.08.1938, trimisă editurii Allert de Lange din Amsterdam<sup>1</sup>, este semnată de unul dintre cei mai remarcabili urbanști din România interbelică. Otto Bodascher este cu toate acestea un necunoscut pentru mulți profesioniști, ca și pentru cei care sunt locuitori ai Timișoarei de câteva generații.

Otto Bodascher se naște la 24 mai 1891 la Křižanau in Mähren, Austro-Ungaria (astăzi Křižanov, în Cehia). În 1910 absolvă studiile la Gimnaziul **din Velké Meziříčí<sup>2</sup> (lângă Brno).**



*Gimnaziul de la Velké Meziříčí*

**În același an, la 17 octombrie, începe cursurile la Deutsche Technische Hochschule din Brno.**



*Deutsche Technische Hochschule din Brno*

În 1913 dă un prim examen de stat<sup>3</sup>. Își continuă studiile dar la 15 martie 1915 este înrolat în armata Austro-Ungară<sup>4</sup>. După război, în 1919, se reînscriseră la Deutsche Technische Hochschule din Brno. Absolvă studiile de inginerie în 1920<sup>5</sup>.

# Zeugnis

über die

zweite Staatsprüfung aus dem Bauingenieurfache.

Herr Bodascher Otto

geboren im Jahr: 1894 zu Křížanau in Mähren  
hat in den Studienjahren 1910/11 bis 1913/14, im Wintersemester 1914/15, im Herbstsemester 1917/18 und im Wintersemester 1919/20 der Bauingenieursschule an der Deutschen, kaiserlich-königlichen Technischen Hochschule in Brünn als ordentlicher Hörer besucht, in der Zeit vom 6. November 1920 bis 15. November 1920 die praktische Prüfung abgelegt.

Auf Grund der im Anzuge aus dem Prüfungsprotokolle zusammengestellten Erfolge hat der Kandidat gemäß der Verordnung des k. k. Ministeriums für Kultur und Unterricht vom 24. März 1912, R.-G.-Bl. Nr. 59, und des Erlasses vom 31. Januar 1920, M. 30823 1. Juni 1919, M. 19000, die

zweite Staatsprüfung aus dem Bauingenieurfache

bestanden

und ist sonach auf Grund der geltenden Bestimmungen zur Führung der Standerzeichnung „Ingenieur“ (Ing.) berechtigt.

Brünn, am 29. November 1920

Der Vorsitzende der Prüfungskommission:

J. H. H. H.  
Prüfungskommissäre:  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor  
Dr. Ing. J. J. J. o. Professor

**Deutsche Technische Hochschule din Brno  
Otto Bodascher, Diploma de absolvire, 1920**

În 1921 se află la Brno, unde lucrează ca inginer. Își practică meseria și în România<sup>6</sup>. Pare să fi lucrat la Ilva Mare (?), la București și abia mai apoi la Timișoara<sup>7</sup>. În 1933 este angajat al Serviciului Tehnic al Primăriei din Timișoara, calitate în care face o călătorie de studii la Brno, Praga, Pilsen, Pressburg

(Bratislava) și Zilina<sup>8</sup>. Începe să scrie articole și studii publicate în *Urbanismul*, *Revista de igienă socială*, *La vie urbaine*, *Die Stadtereinigung*, *Die Bautechnik*.

În 1935 face o nouă călătorie de studii în Cehoslovacia<sup>9</sup>.

În același an iscălește ca Director al Biroului de Studii Urbaniste al Municipality din Timișoara, post pe care îl ocupă din 1934<sup>10</sup>. În 1938 și 1939 semnează ca „Ingénieur en chef du Bureau des Études Municipales, Timișoara (Roumanie)”<sup>11</sup>. În 1938, adresa lui din Timișoara este: III strada Prota Dragomir 4<sup>12</sup>.

Știm că i se interzice participarea la cel de-al doilea război mondial<sup>13</sup> și este cert că este supus și unor interdicții profesionale, toate bazate pe legile antievreiești<sup>14</sup>. Își recapătă gradele profesionale în 1944<sup>15</sup> și 1945, când (re) devine inginer ordinar cl. I<sup>16</sup>. În 1946 figurează din nou ca șef al Biroului de Studii al Primăriei<sup>17</sup>.

Ultima manifestare profesională cunoscută datează din 1947, când alcătuiește, împreună cu arhitectul Silvestru Rafiroiu, schița de sistematizare a orașului Timișoara<sup>18</sup>.

Moare în 1971, pe 23 aprilie, la Timișoara. Este înhumat în Cimitirul Evreiesc din localitate<sup>19</sup>.

Așa cum se poate vedea, informațiile despre Otto Bodascher sunt extrem de inegale. Știm foarte puțin despre el din 1920 - anul absolvirii facultății din Brno - și 1933 - anul primelor articole publicate în *Urbanismul* - când se afla deja la Timișoara. Informațiile pe care le avem după anul 1933 sunt cu precădere furnizate de scrierile sale și ilustrează gândirea sa urbanistică. Când a învățat Otto Bodascher limba română, cum și când a ajuns la Timișoara, cum a devenit unul dintre cei mai importanți actori ai croielii moderne a orașului dar și cum de a fost atât de repede uitat sunt întrebări la care nu am găsit încă răspuns.

---

<sup>1</sup> Scrisoare a lui Otto Bodascher către editura Allert de Lange, 1.08.1938, vezi Internationales Institut für Sozialgeschichte, Uitgeverij Allert de Lange (Amsterdam) Archives, *Bodascher, Otto: 62/37 (1.8.38)*.

<sup>2</sup> Gymnázium Velké Meziříčí, *Seznam všech absolventů dle tříd, 1906-2008*, [www.gvm.cz/images/stories/O-skole/.../rok\\_absolvent.pdf](http://www.gvm.cz/images/stories/O-skole/.../rok_absolvent.pdf).

<sup>3</sup> Moravský zemský archiv v Brně, fond „Německá vysoká škola technická v Brně 1849-1945”, B 34 Německá technika, fasc. č. 723.

<sup>4</sup> *Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918 (Wien, 1918)*, p.352. Otto Bodascher este înregistrat ca locotenent de infanterie în rezervă în 17 mai 1917, [https://library.hungaricana.hu/en/view/RanglistenHeeres\\_1918/](https://library.hungaricana.hu/en/view/RanglistenHeeres_1918/).

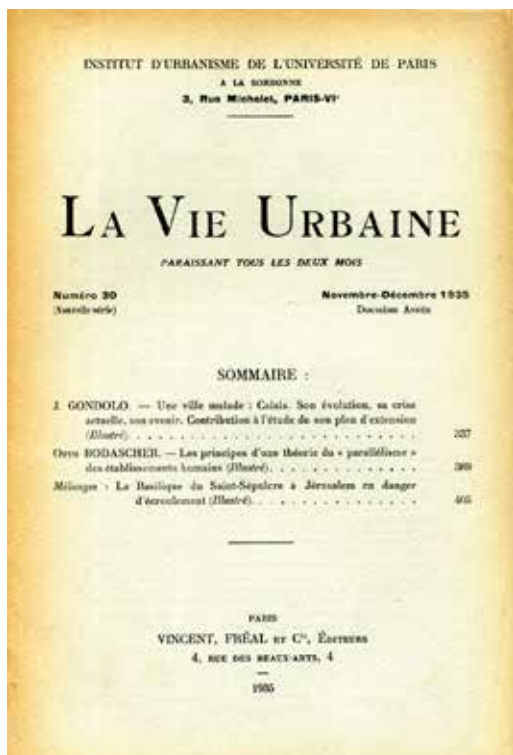
<sup>5</sup> Moravský zemský archiv v Brně ... B 34, fasc. č. 799.

<sup>6</sup> Revine la Brno pentru scurt timp, în 1925, împreună cu soția sa, Helena Gross, AMB, fond Z 1 - *Pobyťová evidence občanů, Brno*.



- <sup>7</sup> AMB, fond A 1/58 – *Archiv města Brna – Sčítán lidu 1921*; AMB, fond Z 1 – *Pobytová evidence občanů, Brno*.
- <sup>8</sup> *Urbanismul*, 1933, 9-10, pp.531-535.
- <sup>9</sup> *Urbanismul*, 1936, 11-12, p.526.
- <sup>10</sup> În 1934, Consiliul comunal din Timișoara decide să înființeze un birou de studii urbanistice, pe lângă Serviciul Tehnic. „Biroul va fi condus de un inginer sau arhitect specializat în studiul urbanistice și care va da referințe că a mai lucrat în această direcție”, *Urbanismul*, 1934, 9-10, p.456; date fiind studiile sale, Otto Bodascher a fost „organizatorul și conducătorul acestui birou”, *Urbanismul*, 1934, 11-12, p.502; vezi și *La vie urbaine*, 30/1935, p.389.
- <sup>11</sup> În 1937, se crează Oficiul de Studii Municipale, vezi Mihai Opreș, *Timișoara. Mică monografie urbanistică*, București, 1987, p.154. Otto Bodascher conduce acest Oficiu în 1938, așa cum rezultă din scrisoarea sa din 1 august 1938 către editura Allert de Lange, <https://search.socialhistory.org/Record/ARCH01495>; vezi și *La vie urbaine*, 53 - 54/1939, p.277.
- <sup>12</sup> AMB, fond Z 1 – *Pobytová evidence občanů, Brno*.
- <sup>13</sup> *Monitorul Oficial*, Partea I-a, Nr. 206, din 1 septembrie, 1941, p.5120-5122. „Art. I. Se aprobă ștergerea din controalele ofițerilor de rezervă ai armatei, pe data de 5 Decembrie 1940, a ofițerilor de rezervă de mai jos, care au fost stabiliți că sunt evrei, în înțelesul articolului nr.2 din decretul-lege Nr. 2.650 din 1940; ...Infanteria: Sublocotenenți, Otto Bodascher.”
- <sup>14</sup> *Buletinul Municipiului Timișoara*, 7/1945, p.79.
- <sup>15</sup> *Ibidem*, 1/1945, p.10.
- <sup>16</sup> *Monitorul Oficial*, nr.52 din 4 martie 1945, partea I-a, pp.1654-5 și *Monitorul Oficial* nr.136, 19 Iunie, 1945 partea I-a, p.5188.
- <sup>17</sup> *Buletinul Municipiului Timișoara*, 3/1946, p.44.
- <sup>18</sup> *Documentarea și schița de sistematizare a orașului*, Mihai Opreș, *op.cit.*, p.178.
- <sup>19</sup> Getta Neumann, *JewishGen*, <https://www.jewishgen.org>.

# OTTO BODASCHER, PUBLICAȚII



## La vie urbaine, 30/1935

- 1933, Otto Bodascher, călătorie de studii Brno, Praga, Pilsen, Pressburg (Bratislava), Zilina; „Organizarea serviciului tehnic al orașului Brno”, *Urbanismul*, 1933, 9-10, pp.531-535
- 1933, „Întreprinderile economice ale orașului Brno (Brünn)”, *Urbanismul*, 1933, 9-10, pp.591-593
- 1933, „Mașinismul în uzul administrațiilor comunale”, *Urbanismul*, 1933, 11-12, pp.636-641
- 1933, „Sistematizarea orașului Brno (Cehoslovacia). Călătorie de studii de Ing. Otto Bodascher”, *Urbanismul*, 1933, 11-12, pp.680-687
- 1933, „Orașul Praga și locuințele”, 1933, *Urbanismul*, 11-12, p.687
- 1934, „Instituții de dezinfectare și deparazitare în aglomerațiile urbane”, *Revista de igienă socială*, nr.1, ianuarie 1934

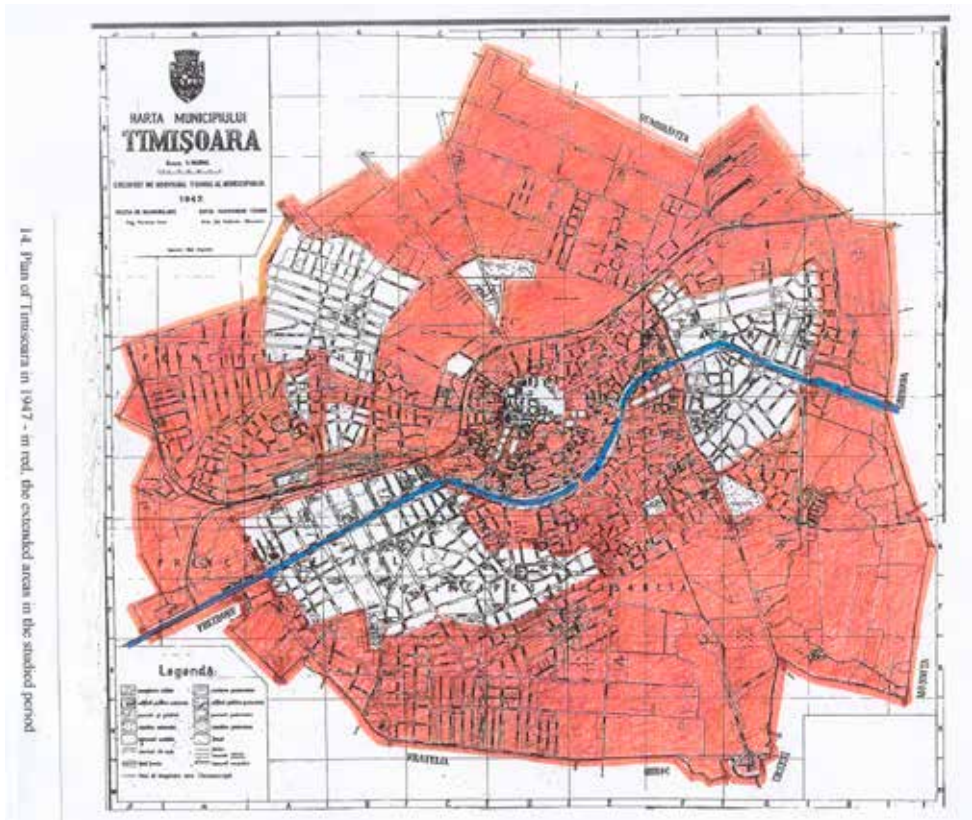
- 1934, „Colonizări urbane satelite”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.30-32
- 1934, „Timișoara în anul 1853”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.53-56
- 1934, „Regulamentul pentru garaje la Brno”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.58-59
- 1934, „Autodromul Masaryk”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.60-61
- 1934, „Parcelarea terenurilor la Brno”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.61-62
- 1934, „Regulament de comasări la orașul Brno”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, p.63
- 1934, „Orașul Praga și ocrotirea socială în materia locuințelor”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.66-67
- 1934, „Considerentele igienice în urbanism”, *Revista de igienă socială*, nr.4, aprilie 1934
- 1934, „Asanarea cartierelor vechi urbane”, *Urbanismul*, 1934, 3-4, pp.170-172
- 1934, „Diagnosticul și prognosticul economic în urbanism”, *Urbanismul*, 1934, 5-6, pp.250-254
- 1934, „Recensământul circulației și amenajerile urbane”, *Urbanismul*, 1934, 7-8, pp.339-343
- 1934, „Tramvaiele în piețele cu circulație giratoare”, *Urbanismul*, 1934, 9-10, pp.420-423
- 1934, „Asanarea orașelor”, *Urbanismul*, 1934, 11-12, pp.467-470
- 1934, „Suprafața și lățimea ideală, strict necesară, a străzilor urbane”, *Urbanismul*, 1934, 11-12, pp.493-497
- 1934, „Cetatea Timișoarei sub ocupația turcească”, *Urbanismul*, 1934, 11-12, pp.497-498
- 1934, „Studiile urbanistice economice în cadrul activității serviciilor tehnice orașenești”, *Urbanismul*, 1934, 11-12, p.502
- 1935, „Les principes d’une théorie du parallélisme des établissements humains” (Principiile unei teorii a paralelismului așezărilor umane), *La vie urbaine*, 30/1935, pp.389-404
- 1935, „Strassenreinigung und Müllwirtschaft in der Hauptstadt Rumäniens” (Curățirea străzilor și gospodărirea deșeurilor în capitala României), *Die Stadtereinigung*, 1935
- 1935, „Urbanismul național și colonizările muncitorești”, *Urbanismul*, 1935, 1-6, pp.136-147
- 1935, „Principii moderne în salubritatea urbană”, *Urbanismul*, 1935, 1-6, pp.213-228
- 1936, „Principii moderne în salubritatea urbană” (urmare), *Urbanismul*, 1936, 1-2, pp.36-48

- 1936, „Principii moderne în salubritatea urbană” (urmare), *Urbanismul*, 1936, 3-4, pp.120-129
- 1936, „Activitatea edilitară și urbanistică a Municipiului Timișoara în ultimii 12 ani”, *Urbanismul*, 1936, 3-4, pp.154-157
- 1936, „Întrebuințarea betonului la construirea șoselelor”, *Urbanismul*, 1936, 3-4, pp.191-192
- 1936, „Principii moderne în salubritatea urbană” (urmare), *Urbanismul*, 1936, 5-6, pp.236-254
- 1936, „Principii moderne în salubritatea urbană” (urmare), *Urbanismul*, 1936, 7-8, pp.308-325
- 1936, „Principii moderne în salubritatea urbană” (urmare și sfârșit), *Urbanismul*, 1936, 9-10, pp.455-460
- 1936, „Cum trebuiesc amenajate coloniile periferice urbane”, *Urbanismul*, 1936, 9-10, p.470
- 1936, „Cele patru orașe pontiniene”, *Urbanismul*, 1936, 9-10, pp.470-472
- 1936, „Studiul regiunii”, *Urbanismul*, 1936, 11-12, pp.527-537
- 1936, „Intensificarea exploatării teritoriului național”, *Urbanismul*, 1936, 11-12, p.552
- 1937, „Studiul regiunii” (urmare și sfârșit), *Urbanismul*, 1937, 5-6, pp.246-257
- 1937, „Valoarea socială a unui oraș”, *Urbanismul*, 1937, 7-8, pp. 337-346
- 1937, „Despre științele comunale”, *Urbanismul*, 1937, 9-10, pp.419-423
- 1937, „Urbanizarea regiunii Timișoara-Banat”, *Urbanismul*, 1937, 11-12, pp.518-523
- 1938, „Urbanizarea regiunii Timișoara-Banat” (urmare), *Urbanismul*, 1938, 7-9, pp.309-316
- 1938, „Orașe-sate”, *Urbanismul*, 1938, 7-9, pp.317-319
- 1938, „Oraș și regiune”, *Urbanismul*, 1938, 10-12, pp.364-372
- 1939, „Spațiul urban și populația”, *Urbanismul*, 1939, 1-3, pp.28-32
- 1939, „Praful și alunecarea pe străzi”, *Urbanismul*, 1939, 4-6, pp.97-101
- 1939, „Fazele istorice ale orașului Timișoara până la 1773”, *Urbanismul*, 1939, 4-6, pp.118-120
- 1939, „Problema locuinței”, *Urbanismul*, 1939, 7-9, pp.189-194
- 1939, „Strada – contribuțiuni edilitare”, *Urbanismul*, 1939, 7-9, pp.195-201
- 1939, „Orașul celular”, *Urbanismul*, 1939, 10-12, pp.257-274
- 1939, „Les villes démesurées, un exemple caractéristique. La ville de Timișoara, Roumanie” (Orașele excesiv de întinse, un exemplu caracteristic. Orașul Timișoara, România), *La vie urbaine*, 53 - 54/1939, pp.277-314

- 1939, „Observațiuni asupra aplicării planului de sistematizare al municipiului”, *Buletinul Municipiului Timișoara*, nr.2/1939, pp.50-55 (articol nesemnat)
- 1939, „Chemische Verfestigung und Abdichtung im rumanischen Brunnenbau” (Întărirea chimică și etanșeizarea în construcțiile de fântâni din România), *Die Bautechnik Fachschrift für das Gesamte Bauingenieurwesen*, XVII, 1939, p.140
- 1940, „Serviciile de studii urbanistice ținutale”, *Urbanismul*, 1940, 3-4, pp.97-100

# TIMIȘOARA, DIRECȚII PRINCIPALE ALE DEZVOLTĂRII URBANE ÎN PERIOADA 1918-1940

După 1918, noua administrație locală nu schimbă deja trasatele linii ale dezvoltării urbane în perioada antebelică. Această continuitate în modul de a gândi orașul este una dintre cele mai importante trăsături ale perioadei interbelice: ea a condus la o creștere relativ echilibrată a așezării. Mai mult, privind orașul din această perspectivă, toate planurile de sistematizare ale epocii păstrează arii pentru viitoare extinderi. Aceasta este și una dintre cauzele care au permis ca în perioada comunistă - spre deosebire de alte orașe din România - Timișoara să-și poată conserva aproape integral fondul construit interbelic.



*Timișoara, 1947*

*Cu roșu, extinderea suprafeței urbane în perioada interbelică*

## **Legislația, administrația locală și planificarea urbană**

*„Legislația urbană din România perioadei interbelice anticipa impactul dezvoltării infrastructurii urbane și a utilizat planificarea urbană și evidențierea potențialului turistic ca mijloace de control a creșterii localităților. Legea administrației locale din 1929 prevedea ca orice centru urban sau localitate turistică să aibă întocmite planuri de dezvoltare, instituind astfel ca obligatoriu procesul de planificare urbană. ... Anumite prevederi ale aceleiași legi conduceau în mod curent la scoaterea la concurs a investițiilor publice, ceea ce a produs adesea soluții interesante și idei valabile pentru expansiunea urbană.”<sup>1</sup>*

Totodată municipalitățile trebuiau să țină seama de Legea din 18 octombrie 1921, prin care veteranii de război, văduvele și descendenții acestora aveau dreptul să cumpere - la prețuri reduse - parcele de teren intravilan, pe care își puteau construi locuințe. Astfel, administrațiile locale erau obligate să parceleze terenurile urbane neocupate și să le ofere spre cumpărare categoriilor sociale menționate.

Această din urmă operațiune se desfășoară în Timișoara în perioada 1923-1927 și conduce - împreună cu deja amintita dezvoltare economică - la o creștere importantă a populației.<sup>2</sup> Ca rezultat, are loc o expansiune rapidă a suprafeței construite, creând astfel noi probleme pe care municipalitatea trebuie să le rezolve. Serviciul Tehnic al Primăriei este de aceea abilitat să traseze direcțiile extinderii și să stabilească regulile urbanistice ale noilor zone construite. Pentru o lungă perioadă de timp, municipalitatea respectă planul de dezvoltare urbană propus de Emil Szilard<sup>3</sup> în 1913.<sup>4</sup> Dacă în 1932 Adrian Suciș, inginerul șef al orașului,<sup>5</sup> prezintă *Noul plan de Sistematizare a Municipiului Timișoara*, care stabilește lucrările ce urmează a fi executate în următorii zece ani, acesta urmărește liniile generale deja trasate, încadrate însă într-o suprafață redusă a vetrei orașului, care nu ar trebui să depășească 1000 ha. Pornind de aici, Adrian Suciș stabilește reglementările menite să guverneze atât existentele, cât și viitoarele arii construite urbane: în funcție de zonă, noi prospecte stradale, noi aliniamente și gabarite ale construcțiilor sunt propuse acum. Totodată, noul *Regulament de construcții* urmărește ideea zonificării funcționale a orașului și a diferențierii regulilor conform cărora - în funcție de zona orașului în care sunt amplasate - sunt eliberate autorizațiile de construire.<sup>6</sup>

Alte inițiative ale municipalității sunt destinate să îmbunătățească planificarea urbană, cu precădere bazată pe principii științifice. Astfel, în 1932, orașul Timișoara devine membru al Uniunii Orașelor din România, printre ale cărei obiective se numără și elaborarea studiilor necesare unei dezvoltări urbane

moderne și armonioase; în același cadru, în 1932, administrația locală fondează Institutul Social Banat-Crișana, „cu misiunea să studieze problemele sociale” și în a cărei componență intră o secțiune destinată studiilor „urbanistice și administrative”.<sup>7</sup> Mai mult, în 1934, Consiliul comunal decide să organizeze, „un birou special pe lângă Serviciul Tehnic, care să se ocupe cu studiile urbanistice ... condus de un inginer sau arhitect specializat în studiul urbanisticeii”;<sup>8</sup> urmat de crearea - în 1937 - a unui Oficiu de Studii Municipale.<sup>9</sup>

Activitatea municipalității și a serviciilor înființate de aceasta este publicată începând cu 1924 în *Buletinul Municipiului Timișoara*, al cărui nume se schimbă în 1928 în *Monitorul Municipiului Timișoara*, devenit în 1936 *Buletinul Oficial al Municipiului Timișoara*.

Consiliul comunal se ocupă totodată de modernizarea lucrărilor și serviciilor edilitare, punând în practică cel mai adesea sisteme și metode eficiente utilizate în străinătate.<sup>10</sup>

De altfel, trebuie remarcat că - mai ales în a doua decadă a perioadei interbelice - urbanismul românesc evoluează într-o strânsă legătură cu ideile care guvernează urbanismul în țările europene,<sup>11</sup> iar Timișoara deține în acest domeniu, alături de București, unul dintre locurile de frunte. Eforturile de documentare în străinătate sunt însoțite de o impresionantă muncă de cercetare în domeniu.

Se poate afirma că toate acestea reflectă cele două componente ale manifestării modernității urbane timișorene. Prima poate fi socotită cea izvorâtă din mentalitatea locuitorilor urbei, definibilă ca progres ce trebuie să conducă la un anumit grad al confortului urban. Cea de a doua constă în căutarea celor mai bune căi de gestionare a orașului și este intim și consecvent legată de conectarea la problematica europeană a domeniului: indiscutabil, o bună parte dintre acțiunile întreprinse sunt aplicații în practică ale teoriilor urbane dezbătute în cadrul Uniunii Internaționale a Orașelor și - la scară națională - în contextul instituțional al Uniunii Orașelor din România.

---

<sup>1</sup> Luminița Machedon, Ernie Scoffham, *Romanian Modernism*, Massachusetts Institute of Technology, 1999, p.81.

<sup>2</sup> 68.471 locuitori în 1910, 91.866 în 1930 și 103.000 în 1937, Mihai Opreș, *Timișoara. Mică monografie urbanistică*, București, 1987, p.216.

<sup>3</sup> Emil Szilard este inginer șef al municipalității înainte de război.

<sup>4</sup> La rândul lui, acest plan urmărește liniile generale ale planului de dezvoltare propus de L. Ybl în 1893.



- <sup>5</sup> Adrian Suciu este inginer și ocupă funcția de Șef al Serviciului Tehnic Comunal din Timișoara din 1924, vezi Otto Bodascher, „Activitatea edilitară și urbanistică a Municipiului Timișoara în ultimii 12 ani”, *Urbanismul*, 1936, 3-4, pp.154-156.
- <sup>6</sup> *Urbanismul*, 1932, 3-4, pp.117-118.
- <sup>7</sup> *Monitorul Municipiului Timișoara*, 16-17/1932, publicat în *Urbanismul*, 1932, 7-8, p.268, vezi și Nicolae Ilieșiu, *Timișoara. Monografie Istorică*, vol. 1, ed. G. Matheiu, Timișoara, 1943, pp.261-262.
- <sup>8</sup> *Monitorul Municipiului Timișoara*, 23-24/1934, publicat în *Urbanismul*, 1934, 9-10, p.456.
- <sup>9</sup> Mihai Opreș, *op. cit.*, p.154.
- <sup>10</sup> Trebuie observat că, pentru toate aceste acțiuni, metodele utilizate sunt în general cele practicate deja în țări europene, cu precădere în Germania și Cehoslovacia, vezi *Urbanismul*, 1932, 1-2, p.46.
- <sup>11</sup> Luminița Machedon, Ernie Scoffham, *op. cit.*, p.78.

# OTTO BODASCHER, TEORIA ȘI PRACTICA URBANĂ

*Orașul nu este un spațiu „pur organic.....Orașul este opera organică a omului, iar omul este pentru opera sa pe deplin responsabil.” (Otto Bodascher, „Despre științele comunale”, Urbanismul, 1937, 9-10, pp.419-423).*

Pe tot parcursul carierei sale, Otto Bodascher întreprinde o extrem de susținută activitate de cercetare. Evoluția urbană a Timișoarei până în perioada interbelică, starea orașului, tendințele moderne în organizarea și gestiunea urbană, ca și modalitățile europene contemporane de rezolvare a programelor edilitare,<sup>1</sup> sunt domeniile pe care le abordează. Un loc important îl ocupă studiile urbanistice-economice și cele privind randamentul investițiilor urbane.

Concluziile acestor studii sunt cele care îi argumentează și determină pozițiile luate în diferitele probleme ce se ridică în fața administrației orășenești. Mai mult, o analiză atentă a textelor publicate sugerează că o bună parte a acțiunilor întreprinse de Adrian Suciu ca inginer șef al orașului<sup>2</sup> își datorează suportul științific studiilor întreprinse de Bodascher. De aceea, numele lui trebuie să fie strâns legat de eforturile de urbanizare a Timișoarei în perioada interbelică. Organizator și director al Biroului de Studii Urbaniste al Municipalityții din Timișoara din 1934, inginer șef al Oficiului de Studii Municipale din 1937, Otto Bodascher își pune amprenta pe intervențiile asupra structurii urbane a orașului. Își publică lucrările în revista „Urbanismul”<sup>3</sup> și în periodice străine.

Unele dintre ideile sale referitoare la progresul urban se materializează prin acțiuni inițiate de el însuși sau de către Adrian Suciu și sunt - în parte - făcute cunoscute prin publicații; altele, pentru care nu avem astăzi documentația însoțitoare, sunt depistabile în elemente ale structurii urbane din planurile de dezvoltare a orașului întocmite în epocă.

Bazat pe analiza Timișoarei în raport cu alte orașe central-europene - în special din Germania și Cehoslovacia -, dar și pe studiile din domeniul economic-urbanistic ale lui Bodascher, noul *Regulament de construcție* din 1936 prevede măsuri noi destinate reducerii cheltuielilor municipalității. Unul din mijloacele utilizate este reducerea lungimii și suprafeței carosabile, a trotuarelor și a plantațiilor de aliniament.

Rețeaua străzilor, scrie Otto Bodascher, „este rațională și corespunde nevoilor vitale ale aglomerării urbane dacă satisface, cu o minimă cheltuială,

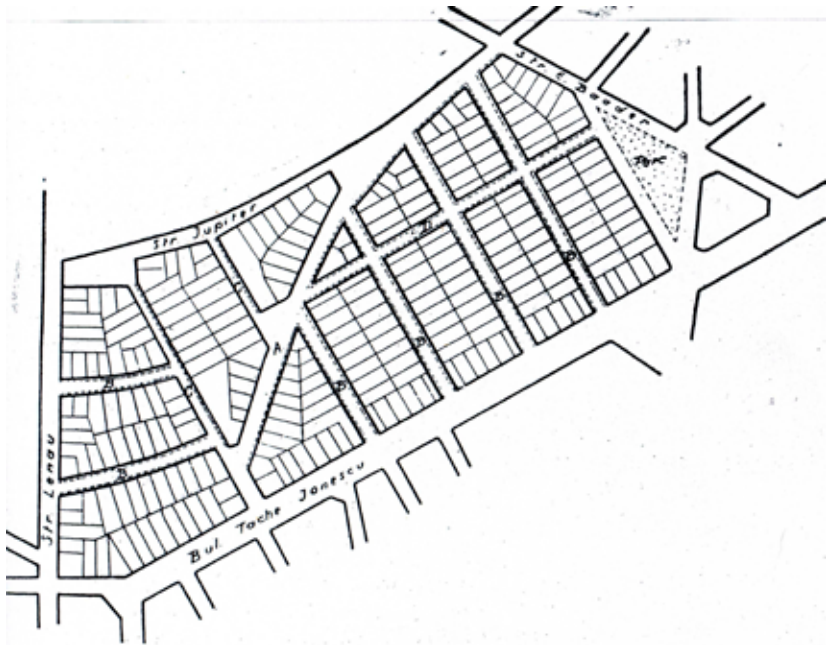
*toate condițiile reclamate de urbanism din punct de vedere al igienei publice, al administrației, al circulației, al economiei publice și private, al esteticii. Este vorba deci de a determina acel «minimum rațional» al rețelei rutiere în relație cu spațiul vital al orașului.»<sup>4</sup>*

Pe de o parte, în contextul urban al Timișoarei se prevede aplicarea noțiunii de „stradă-grădină”, al cărui autor pare a fi Otto Bodascher împreună cu Adrian Suci.<sup>5</sup> În esență, „strada-grădină” este un concept născut tot din studiul gestiunii urbane și din necesitatea de reducere a cheltuielilor din bugetul local privitoare la întreținerea spațiilor publice. În cadrul străzilor „de locuit” existente a căror lățime este socotită prea mare în raport cu necesitățile circulației, regulamentul transferă spațiile verzi din zona publică în cea privată: fâșia de teren dintre trotuar și clădiri este cedată proprietarilor acestora din urmă. Utilizatorii fiecărui imobil au astfel beneficiile aduse de plasarea unei grădini între locuință și carosabil, pe care o vor întreține nu numai în interesul propriu, ci și - implicit - în favoarea orașului. Astfel, „strada-grădină” este un mijloc de asigurare a spațiului verde la nivel individual și la nivelul comunității urbane și, în același timp - așa cum o demonstrează studiile prezentate de Otto Bodascher - o modalitate de realizare de importante economii ale bugetului orașenesc.<sup>6</sup> Aplicată în cadrul unora dintre zonele de locuit ale anilor '30, „strada-grădină” particularizează și astăzi imaginea urbană a Timișoarei. Mai mult, conceptul poate fi și el înscris în lista contribuțiilor românești la teoria și practica urbană interbelică europeană.

Pe de altă parte, se propune ierarhizarea străzilor și a lățimii lor în funcție de rolul pe care acestea îl îndeplinesc în sistemul general de circulații al orașului<sup>7</sup>. Măsura este luată atât la nivelul întregului oraș, cât și în zone mai restrânse. Un astfel de exemplu este prezentat de Otto Bodascher, ca oferind posibilitatea de reducere a cheltuielilor municipalității: retrasarea parcelării din 1913 din nordul bulevardului Tache Ionescu, cu stabilirea a patru tipuri de profile stradale. Străzile „de circulație”, străzile „împărțitoare”, cele „de locuit” și „aleile” au lățimi diferite care depind de poziția lor în rețeaua urbană. Totodată, reducerea dimensiunilor carosabilului se realizează și prin utilizarea particularităților „străzii-grădină”. După opinia lui Otto Bodascher, noua împărțire a terenului este și în avantajul locuitorilor, oferindu-le un confort urban mai ridicat în raport cu schema inițial proiectată.<sup>8</sup>



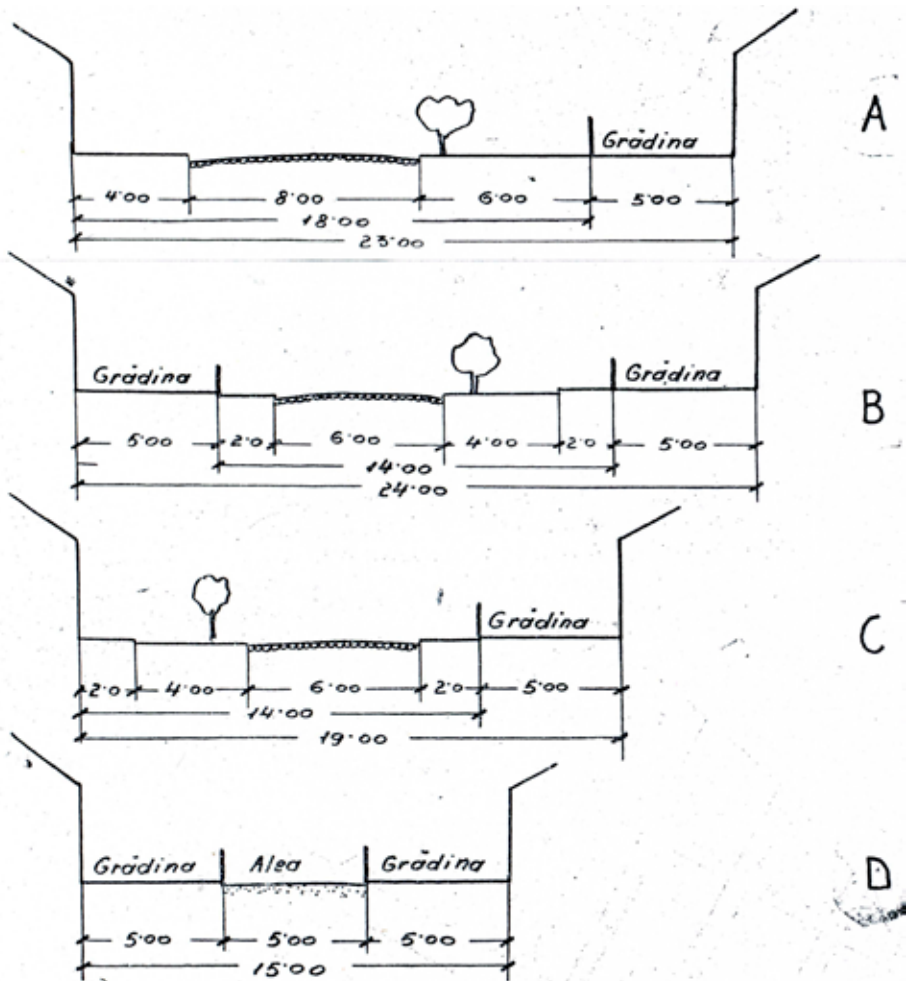
a.



b.

*Otto Bodascher, 1938.*

*Prezentare a parcelării inițiale (a) și a celei propuse (b)*

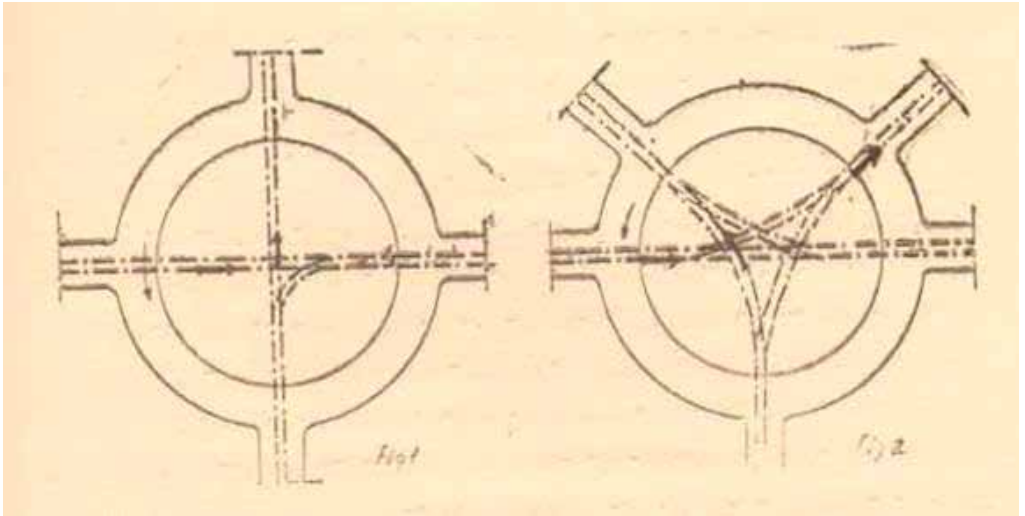


c.

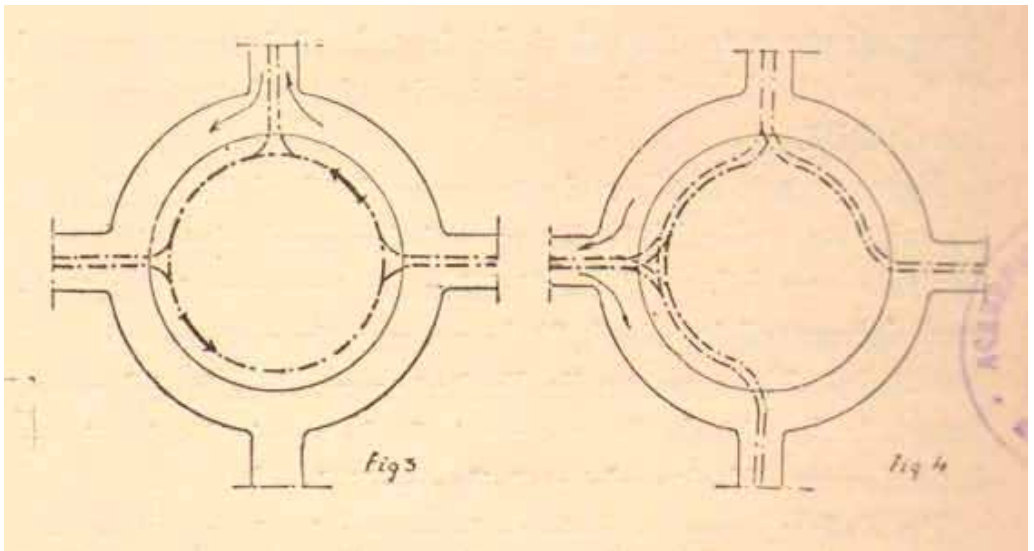
Otto Bodascher, 1938.

*Profile stradale propuse pentru parcelarea studiată*

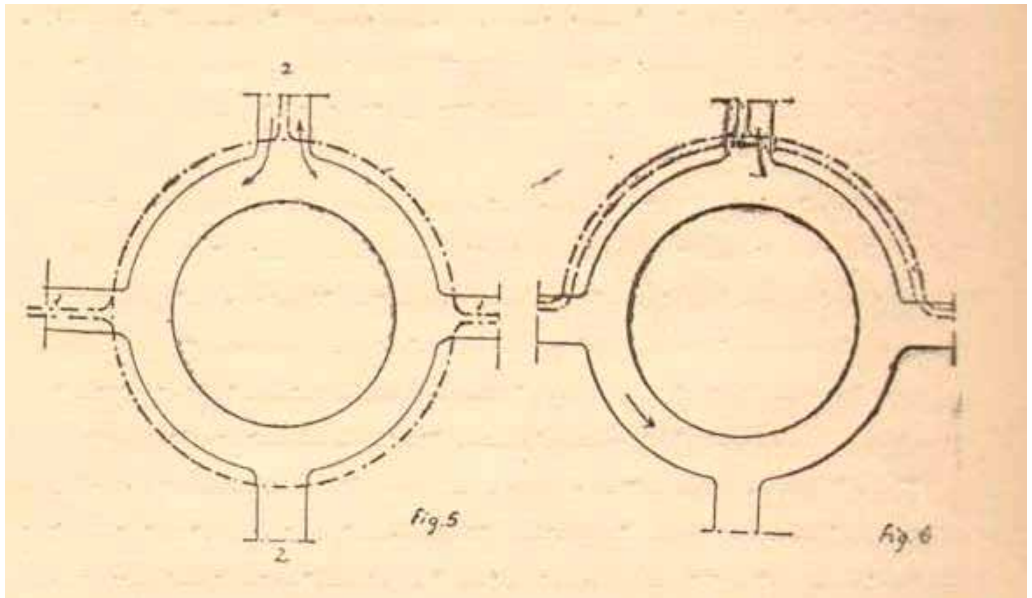
Alte lucrări ale lui Otto Bodascher se referă la rezolvări de detaliu ale amenajărilor urbane. Un astfel de studiu este „Tramvaiete în piețele cu circulație giratoare”.<sup>9</sup> Aici, așa cum spune titlul, autorul analizează posibilitățile de rezolvare a circulației în cazul unui sens giratoriu în care este introdus traseul tramvaielor. Fiecare figură (fig.1, fig.2 etc.) reprezintă o soluție posibilă, căreia i se adaugă în text prezentarea avantajelor și dezavantajelor. Variantele sunt discutate și din punctul de vedere al aplicabilității lor în funcție de situația existentă pe teren.



**fig.1, fig.2**



**fig.3, fig.4**



*fig.5, fig.6*

*Otto Bodascher, 1934*

***Variante ale rezolvării circulației tramvaielor în intersecții giratorii - cu linie punctată, traseul liniei de tramvai***

Nu în ultimul rând, una dintre preocupările sale este urbanismul teritorial. De la ceea ce el numește „urbanismul național”, adică o organizare a întregii țări după principii economice și urbanistice, la relația reciprocă a orașului cu regiunea înconjurătoare, apoi la colonizările „satelite” și la parcelările periurbane și urbane, Otto Bodascher se ocupă și de economia și de detaliile de rezolvare practică a acestora din urmă.

Articolele publicate în *Urbanismul*<sup>10</sup> pe această din urmă temă alcătuiesc împreună fațetele unei filozofii forjate de-a lungul anilor și care poate să stea alături de gândirea și lucrările lui Cincinat Sfințescu, dar și ale altor urbaniști din afara țării. Dacă lucrările lui Otto Bodascher ar fi fost cunoscute în Europa, ar fi fost desigur trecute printre câștigurile urbanismului modern.

<sup>1</sup> În scrisoarea către Editura Allert de Lange, el precizează relația pe care o are cu Institutul de Urbanism de la Sorbona, vezi Internationales Institut für Sozialgeschichte, Uitgeverij Allert de Lange (Amsterdam) Archives, *Bodascher, Otto: 62/37 (1.8.38)*; vezi și călătoria de studii la Brno, Praga, Pilsen, Bratislava, Zilina și articolul: „Organizarea serviciului tehnic al orașului Brno”, *Urbanismul*, 1933, 9-10, p.531-535.

- <sup>2</sup> Echivalentul actualei funcții de arhitect șef. La vremea respectivă, asemenea posturi erau ocupate de ingineri pregătiți în domeniul urbanismului, urmând modelul țărilor din Europa Centrală. Despre Adrian Suciu ca Șef al Serviciului Tehnic Comunal, vezi Otto Bodascher, „Activitatea edilitară și urbanistică a Municipiului Timișoara în ultimii 12 ani”, *Urbanismul*, 1936, 3-4, pp.154-157.
- <sup>3</sup> Publică în *Urbanismul* 49 de articole, în perioada 1933-1940.
- <sup>4</sup> Otto Bodascher, „Les villes démesurées, un exemple caractéristique. La ville de Timișoara, Roumanie”, *La vie urbaine*, 53-54/1939, pp. 277-314.
- <sup>5</sup> Conform lui Otto Bodascher, termenul de „stradă-grădină” a fost introdus de Adrian Suciu. Date fiind argumentele extrem de detaliate prezentate de Otto Bodascher în susținerea proiectului, putem bănuși că inginerul-șef al orașului a aplicat rezultatul studiilor elaborate de Otto Bodascher; vezi Otto Bodascher, „Activitatea edilitară și urbanistică ...” și „Oraș și regiune”, *Urbanismul*, 1938, 10-12, pp.364-372..
- <sup>6</sup> Otto Bodascher, „Oraș și regiune”, ... .
- <sup>7</sup> *Ibidem*; „Suprafața și lățimea ideală, strict necesară, a străzilor urbane”, *Urbanismul*, 1934, 11-12, pp.493-497.
- <sup>8</sup> Otto Bodascher, „Oraș și regiune”, ... . Vezi și „Les villes démesurées, ...”; „Observațiuni asupra aplicării planului de sistematizare al municipiului”, *Buletinul Municipiului Timișoara*, nr.2/1939, p.50-55 (articol nesemnlat).
- <sup>9</sup> *Urbanismul*, 1934, 9-10, pp.420-423.
- <sup>10</sup> „Colonizări urbane satelite”, *Urbanismul*, 1934, 1-2, pp.30-32; „Urbanismul național și colonizările muncitorești”, *Urbanismul* 1935, 1-6, pp.136-147; „Cum trebuiesc amenajate coloniile periferice urbane”, *Urbanismul*, 1936, 9-10, p.470; „Studiul regiunii”, *Urbanismul*, 1936, 11-12, pp.527-537; „Intensificarea exploatării teritoriului național”, *Urbanismul*, 1936, 11-12, p.552; „Urbanizarea regiunii Timișoara-Banat”, *Urbanismul*, 1937, 11-12, pp.518-523; „Orașe-sate”, *Urbanismul*, 1938, 7-9, pp.317-319; „Oraș și regiune”, ...; „Orașul celular”, *Urbanismul*, 1939, 10-12, pp.257-274; vezi și „Observațiuni ...” și „Les villes démesurées, ... ”.