

26 Iulie 2012,

**Istorie si pseudo-modernizare. Pasajele rutiere din Piata Charles de Gaulle si Piata Presei Libere in contextul ansamblului protejat Bd. Aviatorilor, Bd. Kiseleff si Bd. Constantin Prezan,**  
dezbateri

In data de 26 Iulie a.c., cu incepere de la orele 10,30, la Institutul de Istorie Nicolae Iorga din Bucuresti a avut loc, in organizarea OAR Filiala Bucuresti si a institutiei numite, dezbateri publice dedicate discutarii publice a unor proiecte de infrastructura promovate de Primaria Capitalei, care aduc atingere patrimoniului urban din zona Bd. Kiseleff – Pta Presei Libere. Prezentarea punctelor de vedere profesionale ale organizatiei si conducerea discutiilor a fost realizata de prof. dr. arh. Mircea Ochinciuc, Presedinte ale Filialei Bucuresti a OAR, dr. Ovidiu Cristea, Director al Institutului Nicolae Iorga, prof. dr. arh. Nicolae Lascu, autor al studiului istoric dedicat zonei, prof. dr. arh. Dan Marin.

Cuvantul de intampinare a fost rostit de dr. Ovidiu Cristea, care s-a referit in scurta sa alocutiune la trecutul istoric al Capitalei si al zonei. Oferind asistentei o serie de date istorice privind cladirea institutului, domnia-sa a tinut sa atraga atentia si asupra situatiei dificile a cladirilor declarate monumente istorice, dat fiind faptul ca legislatia actuala ingreuneaza interventia asupra acestora, chiar si in situatii care impun aceasta.

A luat cuvantul, apoi, dl. Mircea Ochinciuc, care a recapitulat sintetic datele situatiei: in ultimii ani, se propun recurent, din partea Administratiei orasului, interventii prezentate drept de „infrastructura” in „triunghiul de aur” al Bucurestiului – zona delimitata de bulevardele Sos. Kiseleff - Bd. Prezan –Bd. Aviatorilor. Aceste zise proiecte, mai ales datorata faptului ca sunt realizate unilateral, din punct de vedere al inginerului de trafic si al rezolvarii unor functiuni discutabile (fluidizarea circulatiei auto in zona), au ca rezultate nedorite „trecerea patrimoniului locuitorilor in custodia soferilor si transformarea acestei foarte valoroase arii de reprezentare in poarta de acces rapid catre inima orasului”. Concret, este

vorba de propunerea de a fi realizate in spatiul indicat 4 pasaje subterane care vor avea consecinte iremediabile asupra valorii patrimoniale a zonei, din moment ce construirea lor va modifica fundamental caracterul cultural al ariei precizate – reprezentarea, prezenta elementului uman, calitatea de spatiu de promenada a acestor bulevarde va fi distrusa - , consecinta pe termen lung a interventiilor fiind aceea ca zona va fi din ce in ce mai evitata de oameni, iar sporirea numarului de automobile va duce la degradarea in continuare a calitatii orasului. Bulevarde comparabile ca marime si vocatie exista in toate orasele cu valori patrimoniale ale Europei, numai ca „acolo nu se fac sacrificii in numele unei cauze mai mult decat discutabile”. Dl. Ochinciuc a mai tinut sa aminteasca celor prezenti ca, data fiind insistenta Primariei in sustinerea acestor interventii, organizatia profesionala pe care o conduce a avut anul trecut initiativa unui studiu istoric al zonei, care ar fi fost de dorit sa se incheie cu clasificarea zonei ca monument istoric. In ciuda valorii acestui studiu, realizat de prof. dr. arh. Nicolae Lascu, si a argumentatiei prezentate, Ministerul Culturii a refuzat clasarea zonei raspunzand ca” acordarea acestui statut zonei va face ca orice interventie, chiar in caz de necesitate va fi imposibila” si ca, in acelasi timp „o strada cu caldaramul ei nu poate fi clasata ca monument istoric”, chiar daca in tari ca Franta,Germania, Anglia, chiar Statele unite o astfel de clasificare a fost si este perfect posibila. „Problema ridicata de aceste propuneri este una de profesie, de civilizatie urbana si de respect pentru colectivitate.”, si-a incheiat domnia-sa cuvantul de introducere. „Nu este posibil ca un studiu si un proiect care vor afecta starea si imaginea unei zone de valoare patrimoniala de importanta nationala sa fie intocmit si conceput de un inginer de trafic, fiind privati in acest fel locuitorii si vizitatorii orasului de folosirea unui intreg ansamblu de promenada si de reprezentare, unic in tara.” Presedintele Ordinului a mai tinut sa adauge faptul ca pana in acest moment proiectele care propuneau aceste interventii au fost respinse de Comisia de Urbanism a Capitalei, iar la insistenta celor prezenti de a numi un autor arhitect al acestor proiecte, l-a mentionat pe arh. Dorin Stefan, sustinator al acestor propuneri.

A luat cuvântul, apoi, dl. prof. dr. arh. Nicolae Lascu, autor împreună cu dl. Horia Moldovan al studiului istoric inițiat de OAR București. Acesta a subliniat încă o dată valoarea constatată cu totul deosebită a zonei cercetate, dată de arterele de mare calitate urbanistică și arhitecturală, consacrate de istorie și de conștiința public exprimată a unor personalități locale sau străine care au vizitat în trecut ansamblul. Zona, a mai arăta domnia-să, a fost construită în etape succesive, cu începere din 1846, a cunoscut diferite stadii de dezvoltare și s-a definitivat spre 1940 (în 1939 a fost inaugurat Bd. Prezan): "Toate arterele devenite reprezentative s-au dezvoltat din străzi mai vechi, coagulând într-un ansamblu caracterizat de liniaritate a traseelor, de ritm al bulevardelor dat de articularea strazilor mai mici la arterele principale prin pieton, de vegetație matură publică și privată concepută și dispusă coerent, de plantații de aliniament de calitate. Totul marturiseste o foarte serioasă gândire urbanistică, ce împletea inteligent traficul pe roți cu acela pietonal, dar în același timp da la iveală consecvența unui plan care a fost urmată întocmai de succesivele echipe de profesioniști implicate".

Dl. prof. dr. arh. Dan Marin și-a început prezentarea atrăgând atenția, apropos de propunerile discutate, asupra „coborării nepermise a ideii de urbanism la stadiul cel mai de jos, funcțional al unei documentații și intenții, la nivelul mașinii și al fluidizării spațiului auto”, apreciind că această decadere a profesiei și a conștiinței profesionale traduce o fel de slabă idee de sincronicitate culturală a lumii locale în ceea ce privește raportarea ei la realitatea urbană contemporană: „Dacă societățile mai avansate, și noi dorim să credem că Bucureștiul este un oraș european cu o astfel de civilizație, au trecut la etapa serviciilor și a propunerilor alternative de circulație sau de ecologie, noi ne aflăm la stadiul civilizației carbonului și petrolului. Din punct de vedere cultural, Bucureștiul era, acum 100 de ani, la nivelul oricărei capitale europene, în vreme ce astăzi el nu mai poate suporta niciun fel de comparație în acest sens.”

Dl. Dan Marin a trecut în revistă, rapid, proiectele majore de trafic propuse în zona după 2000, concluzionând că ele sugerau, teoretic, o îmbunătățire a circulației în zona, cu sacrificii minore, la acea vreme (era vorba, de pildă, de a fi construit un pasaj subteran în zona Pietei Charles de Gulle pentru a

permite „cazarea” masinilor intr-o parcare speciala mai ales in zilele in care Parcul Herastrau este mai vizitat, cu scopul de nu aglomera strazile cu parcare de automobile), dar ca „mai apoi, aceste proiecte de buna intentie au fost urmate de unele propuneri cu adevarat imbecile, cum a fost cel de subtraversare auto a Arcului de Triumf pe directia Kiseleff”, din fericire abandonat. Pasajul denivelat de la Pta Presei Libere, considerat ca „lucrare de infrastructura proprie nu unei zone centrale, ci unui punct de periferie”, este in continuare sustinut de Primarie, cu toate ca nici macar aici nu exista un punct de conflict de trafic major, cu atat mai mult cu cat odata cu intrarea in exploatare a autostrazii Bucuresti-Ploiesti, DN1 va fi degajat si mai mult. O ramura a acestei traversari, pe directia Bd. Kiseleff, va afecta puternic imaginea Bulevardului si va sacrifica un numar semnificativ de arbori maturi, ceea ce va duce la distrugerea coerentei plantatiei de aliniament, una din calitatile importante ale arterei.

In fine, a mai fost propus un **pasaj si parcaj subteran in 2008 in Pta Charles de Gaulle**, caruia in ultima vreme i s-a adaugat un mall de 8000mp ce va fi construit deasupra parcajului, dat fiind faptul ca Primaria nu a folosit pentru aceste proiecte fonduri europene, preferand un parteneriat public-privat care acorda promotorului, in schimbul investitiei, ca o concesiune care altfel nu ar fi fost necesara, posibilitatea realizarii acestui spatiu comercial. Pe scurt, domnia-sa a rezumat iniativa Primariei fata de acest loc in fraza: „Circulatia auto nu justifica interventia, profilul bulevardului nu o permite, dar... se doreste.”

Dl. Dan Marin a prezentat, apoi, pe scurt, istoria bulevardelor majore care legau intre ele monumente reprezentative, trecand in revista la final situatia acestor artere importante in diferite mari orase (Paris, Berlin, Boston, Londra, Budapesta; s-a insistat mai ales asupra transformarilor suferite de Champs Elysees), care si-au facut o datorie de onoare din a le pastra intr-o stare aproape identica cu cea din trecut, chiar daca si ele au fost nevoite sa faca fata traficului auto (au fost, in genere, urmate solutii alternative acestei chestiuni, cea mai utilizata fiind cea a inelelor de circulatie care distribuie traficul pe zone ocolitoare, ce nu blocheaza rutele centrale). Cat priveste traficul auto, dl. Dan Marin a aratat ca solutia pasajelor in zone din interiorul orasului este una considerata neviabila si nefunctionala, fiind

abandonata inca din deceniul 8, pentru ca problemele pe care o astfel de propunere le aducea orasului sunt inevitabil mai complicate si mai costisitoare decat cele pe care teoretic le-ar fi rezolvat.

Interventia dl. arh. Dan Marin s-a incheiat cu prezentarea unor montaje care au aratat prin intermediul imaginilor felul in care arterele respective ar fi distruse, numai pentru ca „locatarii din Voluntari sau din Pipera sa poata ajunge mai repede si mai comod, cu propriile vehicule, in Capitala”, asa cum suna motivatia Primariei.

Dl. Mircea Ochinciuc a mai revenit, in finalul prezentarilor, pentru a preciza ca OAR Bucuresti isi exprima dezacordul fata de procedura de constituire a acestor documentatii, care ar trebui sa urmeze calea concursurilor publice, cu atat mai mult cu cat, ca importanta, ele se preteaza unei astfel de abordari concurentiale si profesioniste. Aceste „acte si gesturi cumari consecinte nu ar trebui in niciun caz sa fie lasate la competenta facatorilor de garaje, asa cum s-a petrecut, din pacate, chiar si in Piata Universitatii”, loc in care OAR Bucuresti a acceptat sa intervina, chiar daca tardiv, „pentru a limita proportiile dezastrului care ar fi urmat si la suprafata”, deoarece amenajarea spatiului public nu fusese gandita in niciun fel. „Orice investitie in oras are la baza un interes public. In ce ne priveste, dorim sa atragem atentia asupra faptului ca acest interes ar trebui sa fie in cea mai mare masura unul care sa aduca folos si civilizatie comunitatii largi a orasului si nu in primul rand cutarui promotor privat. Interesul comunitar si calitatea spatiului public ar trebui sa primeze intotdeauna la proiecte de acest fel.”

A urmat o scurta sesiune de intrebari din partea presei si a invitatilor care si-au exprimat la unison dezacordul fata de degradarea pe orice cale a patrimoniului urban, cu atat mai mult cu cat el este, cantitativ, foarte redus si s-a cere protejat si pastrat, in niciun caz diminuat sau distrus; a mai fost exprimat dezacordul fata de colegii de profesie care promoveaza necritic si sustin acest fel de documentatii, care aduc in final mari deservicii breslei prin discreditarea imaginii si calitatii de arhitect si a fost mentionata foarte firava actiune a organizatiilor profesionale in viata cetatii, comparativ chiar cu mult mai activele si prezentele ONG-uri. Explicatia presedintelui OAR Bucuresti a fost, in acest sens, ca

din pacate Ordinul este o organizatie profesionala, si nu una „militarista”, activista, si ca in continuare sunt de cautat solutii prin care arhitectul sa fie mult mai prezent in sens pozitiv in viata de zi cu zi a orasului.

Au participat la dezbateri membri importanti ai organizatiilor profesionale (OAR, UAR, RUR), intelectuali de marca, membri ai Academiei, reprezentanti ai Ministerului Culturii, arhitecti (Serban Sturdza, Aurelian Triscu, Doina Bubulete, Sanda Ignat, Alexandru Nicolae Panaitescu, Ileana Zamfir, George Mitrache), oameni de presa si televiziune, presedintele Ordinului acordand celor din urma, la finele discutiilor, scurte interviuri.

30 iulie 2012

Constantin Hostiuc