LA PAS PE PODUL MOGOȘOAIEI. PROPUNERE DE TRASEU CULTURAL / *WALKING ON PODUL MOGOȘOAIEI. PROPOSAL OF CULTURAL ROUTE*

Cătălin Mihai CARAGEA

Dr. arh. / *PhD Arch.*

catalin_mihai_caragea@yahoo.com

Rezumat

Calea Victoriei nu este cea mai lungă stradă a Bucureștilor, nici cea mai largă. Nu este, cu siguranță, nici cea mai circulată ori cea mai veche. Cu toate acestea, nu te poți gândi la București, fără să evoci, cu ochii minții, o plimbare la pas, pe Calea Victoriei, „cea mai vestită arteră din Orientul apropiat”, cum o numea Paul Morand¹. Ce o face atât de specială, de atrăgătoare? Cum a intrat Calea Victoriei în imaginarul colectiv, dobândind statutul pe care îl are acum? Ce putem face noi, arhitecții, pentru a-i conserva și spori prestigiul?

1 Paul Morand, București, Echinox, Cluj-Napoca, 2000, p. 144

Abstract

Calea Victoriei is not the longest street of Bucharest, neither the largest one. Certainly, is not the most circulated or the oldest street. However, you can't think at Bucharest, without evoking, in your mind's eye, a walk on Calea Victoriei, "the most famous artery from the Middle East", like Paul Morand named it¹. What makes it to special, so attractive? How did Calea Victoriei enter the collective imagination, getting the present statute? What can we, the architects do, in order to maintain and increase its prestige?

1 Paul Morand, București, Echinox, Cluj-Napoca, 2000, p. 144

Importanța recâștigării spațiilor publice „pierdute” ale orașului este cu atât mai necesară cu cât ne confruntăm cu o perioadă în care tehnologia a pătruns în toate aspectele vieții contemporane. Pare că într-o lume digitalizată ideală totul este la îndemâna utilizatorului, orice nevoie este la distanță de un click sau o apăsare de tastă. Pe de altă parte, la nivel arhitectural-urbanistic ne confruntăm cu probleme delicate în fața cărora sunt puși astăzi arhitecții. Majoritatea cazurilor care presupun intervenții acute asupra spațiilor publice se referă la calitatea slabă a spațiilor publice, estetică, scară umană ș.a.

Este necesară o readucere la viața (publică) a străzii de suflet a bucureștenilor sau așteptăm liniștiți în fața ecranelor cu diagonale în continuă creștere să fim primii consumatori de cultură și viață publică online, în timp ce din șiruri interminabile de mașini, conștientizăm degradarea spațiului public al Căii Victoriei?

Cuvinte cheie: spațiu public, identitate culturală, traseu cultural, observator cultural, orașul haptic

Venerabila arteră bucureșteană trasată în 1692 din porunca domnitorului Constantin Brâncoveanu are, în primul rând, o poziție topografică specială, favorabilă în oraș. Fiind trasată prin poruncă domnească, ea încalcă hotarele existente, tăind diagonal unele parcele și alimentând vechi dușmăni, dar propunând un traseu direct spre nordul orașului, având o lumină favorabilă tot timpul zilei. Apoi, așezată pe curmătura dealului, ea este mereu uscată și însorită, spre deosebire de parcelele vestice unde dealul coboară și unde se formează bălți.² În sfârșit, fiind atât de favorizată, ea atrage boieri care cumpără parcelele ample, situate dincolo de Sărindar, generând o gentrificare a unei zone periferice, până atunci neimportante.

² Gheorghe Crutzesco, Podul Mogoșoaiei, Meridiane, București, 1987, p.18

The importance of regaining of “lost” public spaces of the city is more necessary as we confront with a period in which the technology is very present in all aspects of contemporary life. It seems that in an ideal digitalize word everything is handy and any need is one click away. On the other hand, we confront at urbanistic level with sensitive issues that architects have to deal with. The most cases which assume acute interventions to public spaces are referring to: low quality of public spaces, aesthetic, human scale etc.

Is it necessary to return the beloved street of the people from Bucharest to (public) life or are we quietly waiting in front of the diagonal screens in a continuous growth to be the first consumers of culture and online public life, while from endless strings of cars, we are aware of the degradation of the public space of the Calea Victoriei street?

Keywords: public space, cultural identity, cultural route, cultural observer, the haptic city

The venerable Bucharest artery, built in 1692, according to the command of Constantin Brâncoveanu, has, in the first place, a special, favorable topographic position in the city. Being drawn by the prince’s command, it violates existing boundaries, cutting diagonally some plots and feeding old enemies, but proposing a direct route to the north of the city, having a favorable light throughout the day. Then, sitting on the hillside curtain, it is always dry and sunny, unlike the western plots where the hill descends and where puddles are formed.² Finally, being so favored, it attracts boyars who buy large plots located beyond the Sărindar, generating a gentrification of a peripheral area, which until then was of no importance.

² Gheorghe Crutzesco, Podul Mogoșoaiei, Meridiane, București, 1987, p.18

Unind Drumul Braşovului (drumul care lega Sărindarul de actuala Piaţa Victoriei) cu cheiul Dâmboviţei, noul pod³ avea să lege Curtea Domnească din Bucureşti cu noul şi impunătorul Palat al Mogoşoaiei. În urma dobândirii independenţei de stat a României şi intrării triumfale a armatei române în Bucureşti în 1877, Podul Mogoşoaiei primeşte numele de Calea Victoriei (1878), nume păstrat sub toate regimurile politice ulterioare.

Despre dinamismul pietonal al Căii Victoriei, Paul Morand consemnează:

„Ea oferă, în diversitatea ei, spectacolele cele mai urbane şi peisajele cele mai excentrice. (...) Bucureşteanul nedisciplinat coboară aici pe şosea, fără să se teamă de vehicule şi, când e vorba să se uite la o femeie frumoasă, nu ezită să provoace o blocare a circulaţiei. Pietonii ajung totuşi rareori să învingă maşinile până la a le bara trecerea, ca la Belgrad, la Sevilla ori la Buenos-Aires. Însă ei jenează în aşa măsură circulaţia încât a trebuit, în unele momente, ca valul uman să fie ţinut în frâu, de-a lungul trotuarelor, de lanţuri.”⁴ (Fig. 1)

Tradiţia pietonală a Căii Victoriei este consfinţită de un episod comic din timpul celui de-al doilea Război Mondial, atunci când prefectul capitalei a luat decizia reglementării sensului unic pietonal pe artera bucureşteană, pentru a fluidiza circulaţia. Iată cum este relatată aplicarea acesteia de către un martor ocular, Gheorghe Jurgea-Negrileşti:

By linking the Braşov Road (the road linking Sărindar to the present Calea Victoriei street) with the Dâmboviţa Quay, the new avenue³ would link the Royal Court of Bucharest with the new and imposing Palace of Mogoşoaia. Following the acquisition of Romania's state independence and the triumphal entry of the Romanian army in Bucharest in 1877, the Mogoşoaia Avenue was named Calea Victoriei (1878), a name preserved under all subsequent political regimes.

About the pedestrian vividness of the Calea Victoriei street, Paul Morand records:

“It offers, in its many diversity, the most urban performances and the most eccentric landscapes. (...) The undisciplined Bucharest descends here on the road without fear of vehicles and, when it comes to looking at a beautiful woman, does not hesitate to cause a blockage of movement. The pedestrians rarely end up defeating the cars until their passage, like Belgrade, Seville or Buenos Aires. However, they disturb the movement so much that in some moments the human tide had to be held in the back of the sidewalks by chains.”⁴ (Fig. 1)

The pedestrian tradition of the Calea Victoriei street is enshrined by a comic episode during the Second World War, when the prefect of the capital decided to regulate the unique pedestrian sense on the Bucharest thoroughfare to make the circulation more fluid. Here is how it is reported by an eyewitness, Gheorghe Jurgea-Negrileşti:

3 Iniţial drumul a fost pavat / „podit” cu buşteni din stejar, de unde denumirea de „pod”. Ulterior, în 1824 s-a pavat cu piatră de râu, pentru ca mai apoi, în 1864, Podul Mogoşoaiei (azi Calea Victoriei) să fie pavat cu granit scoţian.

4 Paul Morand, ed. cit., p.144

3 Initially the road has been paved with logs of oak, so in Romanian the term “pod” can be translated as “the wood paved Mogoşoaiei Avenue”, not as the literal translation of “bridge”. Then, in 1824 it was paved with river stones, and in 1864, the Mogoşoaiei Avenue (today Victory Avenue) has been paved with scottish granite.

4 Paul Morand, ed. cit., p.144

Fig. 1 Calea Victoriei fotografiată de Nicolae Ionescu / *Victoriei Avenue, photographed by Nicolae Ionescu*

Sursa / *Source: www.google.com*

"(...) am plecat mai departe, spre Capșa, și am văzut cum prin înțelepciunea poporului nostru se spulberă, se topesc legile, rânduielele cele mai tâmpite. "Deșteptul" de Elefterescu, prefectul Bucureștiului, înființase sensul unic pentru pietonii de pe Calea Victoriei. După exemplul lui Mussolini, care făcuse la fel la Roma, pe Corso Vittorio Emanuele. Toți mergând în același sens. Costică nu se mai putea întâlni cu Mitică. Astfel, după ideile lui Antonescu sau Mussolini, se evita ceea ce pe amândoi îi înfuria mai mult: taifasul, pălăvrăgeala sau, la un nivel mai ridicat, dialogul(...) M-am uitat să văd dacă nu vine cineva. Rămăsese vardistul desemnat să supravegheze circulația. Inerția birocratică îl menținea acolo. Resemnat și ironic, privea mulțimea, care forfotea ca "în timpurile normale"⁵

Forfota umană a Căii Victoriei este oglindită de "forfota" urbanistică a arterei. Clădiri din perioade diferite, aparținând stilurilor celor mai diverse, coabitează de-a lungul traseului ei șerpuit, uneori îmbogățind-o, alteori slujind-o de-a dreptul. Printre comorile arhitecturale ale Căii Victoriei se numără, fără a ne limita doar la acestea:

"Imobilele cu glorie", adică palatele societăților de asigurări Adriatica-Trieste și Agricola-Fonciera, arh. Petre Antonescu și Paul Smărăndescu, 1926, inspirate din monumentul lui Vittorio Emanuele al II-lea, arh. Giuseppe Sacconi, 1885. Cele două imobile aveau să reprezinte modelul pentru clădirile reprezentative proiectate pentru a flanca noua Cale a Victoriei, a Socialismului, de această dată.

Ateneul Român, arh. Albert Galleron, restaurare arh. Vicențio Martina, Mario Stoppa, cu porticul ionic de o inegalabilă frumusețe și echilibru plastic, inspirat din Erechtheionul de pe Acropola Atenei.

⁵ Gheorghe Jurgea-Negrilești, *Troica amintirilor*. Sub patru regi, Polirom, Iași, 2016

"(...) I went further to Capsa, and saw how the wisdom of our people is shattered, the laws melt, the most stupid ordinances. Elefterescu, the "clever", the prefect of Bucharest, had established a unique meaning for the pedestrians on Calea Victoriei. Following the example of Mussolini, who had done the same in Rome, Corso Vittorio Emanuele. Everyone goes in the same direction. Costica could not meet Mitica anymore. Thus, according to Antonescu's or Mussolini's ideas, he avoids what he both infuriated more: gossip, chatter or, on a higher level, dialogue. (...) I looked to see if anyone came. The robber had been appointed to oversee the movement. Bureaucratic inertia kept him there. Resigned and ironically, he watched the crowd, who bustled like "in normal times."⁵

The human bustle of the Calea Victoriei street is mirrored by the urban "bustle" of the artery. Buildings of different periods, belonging to the most diverse styles, coalesce along its winding path, sometimes enriching it, but at other times, serving it right. The architectural treasures of the Calea Victoriei street include, but are not limited to:

*The **buildings with glorie**, the palaces of the insurance companies Adriatica-Trieste and Agricola-Fonciera, Archbishop Petre Antonescu and Paul Smărăndescu, 1926, inspired by the second monument of Vittorio Emanuele, Archbishop Giuseppe Sacconi, 1885. The two buildings to represent the model of representative buildings designed to flank the new Way of Victory, Socialism, this time.*

***The Romanian Athenaeum**, arch. Albert Galleron, restoration arch Vicente Martina, Mario Stoppa, the ionic portico of unparalleled beauty and plastic balance, inspired by the Erechtheion on the Acropolis of Athens.*

⁵ Gheorghe Jurgea-Negrilești, *Troica amintirilor*. Sub patru regi, Polirom, Iași, 2016

Palatul regal, arh. Nicolae Nenciulescu, 1937
Palatul Poștei centrale, arh. Alexandru Săvulescu
Palatul CEC, arh. Paul Gottereau, inspirat din arhitecturile franțuzești ale unui Petit Palais, Paris, arh. Charles Girault, 1900, inspirat, la rândul lui, din Cortile del Belvedere, Palatul Vaticanului a lui Bramante, 1506
Cercul militar național, arh. Dumitru Maimarolu, arh. Ernest Doneaud, inspirat din Le Grand Palais, arhitect Charles Girault, 1900
Sediul CC al PCR, actualmente Ministerul de interne, arh. Paul Smărândescu, arh. Emil Nădejde
Biserica Crețulescu (1720-1722), restaurare arh. Stefan Balș (1934-1936)
Galeriile Crețulescu, arh. G. M. Cantacuzino (1934-1939), una dintre foarte puținele clădiri în stilul Renașterii din București. Cu modestie, G.M. Cantacuzino a gândit clădirea ca fundal pentru biserica Crețulescu, ținând cont de decizia lui Ștefan Balș de a păstra fațada din cărămidă aparentă, deși biserica fusese, inițial, tencuită.
Palatul Victoria, arh. Duiliu Marcu, proiectat începând cu 1937
Sala Palatului, arh. Horia Maicu, Tiberiu Ricci, Ignace Șerban
Hotel Athenée Palace, arh. Téophile Bradeau (1912-1914), Restaurare arh. Duiliu Marcu (1937), Extindere, arh. Nicolae Pruncu (1965)
Palatul „nababului” Cantacuzino, arh. Ion Berindey, 1902
Palatul Monopolurilor de stat, arh. Duiliu Marcu (1934-1941)
Hotelul Novotel, autor arh. Romeo Belea, reface porticul Teatrului Național, bombardat în două raiduri în timpul celui de-al doilea Război Mondial și demolat, ulterior, de autoritățile comuniste, redând traseului Căii Victoriei un largo cu vocație culturală care alimentează sala multifuncțională de 300 de locuri, aflată la mezaninul hotelului.

The Royal Palace, arch. Nicolae Nenciulescu, 1937
Crețulescu Church, restoration arch. Ștefan Balș
Central Post Office Palace, arch. Alexandru Săvulescu
The CEC Palace, arch. Paul Gottereau, inspired by the French architectures of a Petit Palais, Paris, arch. Charles Girault, 1900, inspired, in turn, by the Corte del Belvedere, Bramante's Vatican Palace, 1506
National Military Circle, Archbishop Dumitru Maimarolu, Arch. Ernest Doneaud, inspired by Le Grand Palais, architect Charles Girault, 1900
Central Committee Headquarters of the PCR, currently the Ministry of Internal Affairs, Arch. Paula Smărândescu, Arch. Emil Nădejde
Crețulescu Church (1720-1722), restoration arch. Stefan Balș (1934-1936)
Crețulescu Galleries, Arch. G.M. Cantacuzino (1934-1939), one of the very few Renaissance buildings in Bucharest. With modesty, G.M. Cantacuzino thought the building as a background for the Crețulescu church, taking into account Stefan Balș's decision to preserve the façade of apparent brick, although the church had originally been plastered.
Victoria Palace, arch. Duiliu Marcu, designed since 1937
Palace Hall, arch. Horia Maicu, Tiberiu Ricci, Ignace Serban
Athenee Palace Hotel, arch. Téophile Bradeau (1912-1914), Archival Restoration Duiliu Marcu (1937), Extension, Arch. Nicolae Pruncu (1965)
The palace of Cantacuzino, the "nabob", arch. Ion Berindey, 1902
Palace of State Monopolies, arch. Duiliu Marcu (1934-1941)
The Novotel Hotel, designed by arch. Romeo Belea, restores the National Theater's portico, bombed on two occasions during the Second World War and subsequently demolished by the Communist authorities, relaying to the Calea Victoriei street a cultural pace serving the multifunctional hall 300 seats at the hotel's mezzanine.

Cu teatre (Național (actualmente demolat), Odeon, de revistă, de păpuși), muzee (de istorie, ceramică și porțelan, colecții de artă, muzică), restaurante faimoase (casa Capșa), galerii comerciale (Lafayette), hoteluri de lux (Bulevard, Capitol, Majestic), instituții publice reprezentative (Cercul Militar, Ministerul Economiei), dar și multe mici magazine de lux, baruri, cafenele, vocația de traseu cultural a Căii Victoriei apare ca evidentă. Muzeu arhitectural în aer liber, artera se poate constitui într-un ax important de viață urbană dacă, prin proiecte adecvate de deviere a circulației auto, s-ar putea elimina, fie și parțial, mașinile din peisajul urban al Podului Mogoșoaiei.

Importanța pe care Calea Victoriei o are în identitatea noastră culturală este apreciată de prof. dr. arh. Constantin Enache în articolul "Calea Victoriei - oglinda zgâriată" publicat în numărul 6/2012 al revistei Arhitectura:

„Spiritul pragmatic, individualist, căutător să îndeplinească în primul rând dorințele celor puternici, celor ce trăiesc orașul și propria viață din mașină, al anilor din urmă, a ales din multele roluri pe care această stradă le poate juca în viața Capitalei numai pe acela de canal pentru circulația rutieră. Au dispărut trotuarele, au fost izgoniți pietonii, vitrinele destinate privirii atente la detalii au devenit zadarnice. Este o stradă brusc îmbătrânită și sărăcită de vremurile grele prin care a trecut în ultimii patruzeci de ani și pe care nu prea mai ai de ce să întârzi. Dacă ea a rămas oglinda noastră în lume, trebuie să recunoaștem că imaginea pe care o reflectă acum despre noi nu este tocmai măgulitoare.”⁶

În acel timp (anul 2012) deja începuseră să se implementeze discret, modificări ale pietonalelor Căii Victoriei în favoarea vieții pietonale. Doi ani mai târziu, Calea Victoriei capătă o identitate care amintește de cea surprinsă de Nicolae Ionescu în fotografiile sale.

With theaters (National (now demolished), Odeon, magazine, dolls), museums (history, ceramics and porcelain, art collections, music), famous restaurants (Capsa House), commercial galleries (Lafayette), luxury hotels (Bulevard, Capitol, Majestic), representative public institutions (the Military Circle, the Ministry of Economy), but also many small luxury shops, bars, cafes, the vocation of the Calea Victoriei street cultural route. Outdoor Architectural Museum, the artery can be an important ax of urban life if, by means of appropriate deviation of car traffic, the cars in the urban landscape of the Mogoșoaia Avenue could be removed, even partially.

The importance that Calea Victoriei street has in our cultural identity is appreciated by Professor Dr. Constantin Enache in the article "Calea Victoriei – scratched mirror", published in the 6/2012 number of the Arhitectura magazine:

*"The pragmatic spirit, individualist, the seeker to meet primarily desires of those strong people, those who live city and their own life from the car, of last years, has chosen from the multiple roles this street can play in the life of Bucharest only that of the auto road. The walkways were gone, the pedestrians were cast out, the shop windows intended for milling in details have become useless. It is a sudden ageing and impoverished street the heavy times have been passed the last 40 years and where you don't want to be late. If the street remained our mirror in the world, we must admit that the image reflects now about us is not quite flattering."*⁶

At that time (2012) already had begun to implement discreetly, changes in the path of Calea Victoriei in favor of pedestrian life. Two years later, Calea Victoriei gets an identity that reminds of that surprised by Nicolae Ionescu in his photos.

6 Constantin Enache, Arhitectura nr.6/2012, București, 2012

6 Constantin Enache, Arhitectura nr.6/2012, București, 2012

După o perioadă atât de lungă în care s-a aflat într-un fel de amortire, de indiferență față de potențialul pietonal – cultural cu care s-a identificat de-a lungul timpului, intervențiile mici, punctuale, repetate sunt benefice pentru readucerea în prezent a spiritului care a consacrat una din cele mai prestigioase artere bucureștene. (Fig. 2)

Importanța recâștigării spațiilor publice „pierdute” ale orașului este cu atât mai necesară cu cât ne confruntăm cu o perioadă în care tehnologia a pătruns în toate aspectele vieții contemporane. Pare că într-o lume digitală ideală totul este la îndemâna utilizatorului. Pe de altă parte, la nivel arhitectural-urbanistic ne confruntăm cu probleme delicate în fața cărora sunt puși astăzi arhitecții. Majoritatea cazurilor care presupun intervenții acute asupra spațiilor publice sunt referitoare la: calitatea scăzută a spațiilor publice, estetica, scara umană ș.a.

Pentru a-mi explica viziunea referitoare la necesitatea spațiilor publice de calitate o să fac apel la profesorul arh. Jan Gehl, Școala de Arhitectură de la Academia Regală Daneză de Arte Frumoase, Copenhaga: „Am descoperit că, dacă faci mai mult loc pe drumuri, vei avea mai multe mașini. Dacă faci mai multe piste de bicicletă, ai mai mulți bicicliști. Dacă faci mai mult spațiu pentru oameni, ai mai mulți oameni și, bineînțeles, așa apare viața publică”.⁷

Orașele contemporane, preponderența mediilor virtuale, au împins oamenii să își satisfacă aproape toate nevoile din fața unui calculator sau telefon mobil, fără să fie nevoie să se adune într-un spațiu public. Înaintașii noștri nu aveau alternativă, întâlnindu-se zilnic pentru a interacționa, a face schimburi sau a învăța.

After a long period in which he was in a sort of numbness, indifference to the cultural-pedestrian potential with which it has identified over time, small operations, specific ones, repeated, are beneficial for returning to present a spirit that has consecrated one of the most prestigious arteries in Bucharest. (Fig. 2)

The importance of regaining the “lost” public open spaces of the city is the more necessary as we are faced with a period in which the technology has penetrated in all aspects of contemporary life. It seems that in an ideal digital world everything is out of the reach of the user. On the other hand, at the architectural-urbanistic level we are facing with delicate issues that architects have to deal with. The majority of cases, which involve acute operation on public open spaces are related to: poor quality of the public open spaces, aesthetics, human scale etc.

To explain my vision regarding the need for quality public open spaces, I make a call to the professor Jan Gehl, School of Architecture, Royal Danish Academy of Fine Arts, Copenhagen: “I discovered that, if you do more place on roads, you will have multiple cars. If you do more tracks for the bikes, you will have more cyclists. If you do more space for people, you will have many people and, of course, it appears the public life”⁷

The contemporary cities, the predominance of social-virtual environments, have pushed the people to meet their needs by staying in front of a computer or mobile phone, without needing to gather in a public space. Our predecessors had no alternative for meeting daily to interact, exchange or to learn.

7 Charles Montgomery, Orasul fericit, igloomedia 2017, p.150

7 Charles Montgomery, Orasul fericit, igloomedia 2017, p.150

Fig. 2 Evoluție pietonal Calea Victoriei, colaj / *Calea Victoriei- pedestrian path evolution, collage.*
 Sursa / Source: <http://www.google.com/maps>

Cu toate acestea, spațiile publice de calitate au încă puterea de a aduce oamenii laolaltă. Un factor important este conformarea urbanistică și arhitecturală care trebuie să fie gândită astfel încât să favorizeze acest lucru.

Călătorind mult și analizând comportamentul oamenilor în spațiile publice, am observat că oamenii aleg de cele mai multe ori să petreacă timpul împreună. În momentul în care oamenii au de-a face cu spații neprietenoase, amenajări precare, sunt predispuși să nu își ridice ochii o perioadă lungă de timp din device-uri cu ecrane care se măresc de la un an la altul din dorința de a înrobi un număr din ce în ce mai amplu de utilizatori. Pietonalele largite, piste de biciclete, manifestările culturale organizate de autoritățile locale pe Calea Victoriei (vezi edițiile Festivalului Luminii sau evenimentul realizat de Creart, „La pas pe Calea Victoriei 2018” ș.a.), oprirea temporară a circulației auto, sunt genul de intervenții care impulsionează sute de mii de bucureșteni să-și însușească spațiul public. Când vine vorba de arterele importante ale Bucureștiului o alternativă pentru îmbunătățirea vieții pietonale și păstrarea caracterului de promenadă, este ideea integrării parțiale a circulației auto în subteran. În cazul particular al Căii Victoriei, această alternativă pare posibilă și are în mod categoric avantajul susținerii caracterului său public, dar consecințele pe care le va produce asupra rețelelor subterane și costul mare al investiției au făcut ca această abordare să nu fie luată în considerare și, în consecință, să nu fie aplicată. Detaliile arhitecturale, elementele de arhitectură istorică valoroasă dar și detaliile contemporane de bună calitate (exemplul sediului UAR) sunt un argument susținut pentru a încuraja percepția într-o manieră haptică a acestei zone a orașului. Acest gen de percepție a fost încurajat și prin crearea pasajelor atât de particulare pentru Calea Victoriei (pasajul englez, pasajul Villacrosse sau pasajul Victoriei). (Fig. 3)

However, quality public spaces still have the power to bring people together. An important factor is planning and architectural compliance which must be designed in such a way as to facilitate this.

Traveling a lot and by analyzing the conduct of the people in public spaces, I noticed that people choose most often to spend time together. When the people have to do with the precarious facilities, unfriendly spaces, are predisposed not to raise their eyes for a long period of time from the devices with increased screens from one year to another for the sake of captivity of a growing number of users.

Widened paths for pedestrians, tracks for bicycles, cultural manifestations organized by local authorities on Calea Victoriei (see editions of the Light Festival or the event organized by Creart, „Walking on Calea Victoriei 2018”), temporary stopping of motor traffic, are the kind of work which boost hundreds of thousands of Bucharest residents to acquire the public space. When it comes to the important arteries of Bucharest, an alternative for improving the pedestrian life and preserving the character of the promenade is the idea of partially entering the underground car traffic. In the particular case of Calea Victoriei, this alternative seems possible and definitely has the advantage of sustaining its public character, but the consequences it will cause on the underground networks and the high cost of the investment have made this approach not to be taken into account in order to be applied. Architectural details, valuable historical architectural elements, and contemporary quality details (UAR headquarters example) are a strong argument for encouraging perception in a haptic way. This kind of perception was also encouraged by creating passages so specific to Calea Victoriei (the English passage, the passage of Villacrosse or the passage of Victory). (Fig. 3)

Fig. 3. „Festivalul Luminii” pe Calea Victoriei / „Light festival” on Calea Victoriei,
Foto / Photo: Lorin Niculae

Este important să reamintim în acest context perspectiva lui Juhani Pallasmaa referitoare la cele două tipuri de oraș: „orașul ochiului” – „the city of the eye” și „orașul haptic” – „the haptic city”. Este vorba, în primul caz, de orașul contemporan al distanțelor semnificative și al exteriorității. Arhitectura este „fotografiată” în grabă, percepută de la mare distanță, fiind o arhitectură în care impactul vizual primează în defavoarea rezolvării unor detalii atent studiate. Al doilea caz se referă la orașul istoric („old town”), caracterizat prin distanțe mici, ușor de parcurs ca pieton, în care arhitectura este dedicată detaliilor și poate fi experimentată îndeaproape.

Paralela dintre trecut și prezent privind arhitectura este surprinsă de Pallasmaa foarte bine în lucrarea „The Eye of the Skin – Architecture and the Senses”: „în loc să fie o întâlnire corporală situațional, arhitectura a devenit o artă a imaginii tipărite, surprinse de ochiul grăbit al camerei de fotografiat, obiectivul”⁸

În mod cert ne aflăm în zona centrală veche a orașului, iar de-a lungul „Uliței Mari – Podul Mogoșoaiei”, cum se numea în trecut, au luat ființă edificii cu un puternic impact asupra vieții publice, edificii culturale, comerciale ș.a., care au întreținut o efervescență a vieții publice o mare perioadă de timp.

În prezent ne găsim în fața necesității de a redescoperi potențialul public-cultural al acestei străzi.

O posibilă perspectivă viitoare de abordat este închiderea în totalitate a circulației auto pe Calea Victoriei, sugerată prin intermediul a doua proiecte conceptuale realizate în cadrul atelierelor de proiectare ale U.A.U.I.M.

Proiectul „Traseu Cultural pe Calea Victoriei” este un manifest privind faptul că, în cea mai mare parte a timpului, pe Calea Victoriei mașinile au prioritate,

It is important to remember, in this context, the Juhani Pallasmaa's perspective on the two types of city: "the city of the eye" and "the haptic city". In the first case, we refer to the contemporary city, characterized by significant distances and apathy. Architecture is "photographed" in a hurry, perceived from long distance, so the visual impact override to the detriment of solving details carefully studied. The second case we refer to is that of the historical town, the "old town", characterized by small distances, easy to cross through by foot, where architecture is strongly attached to details and can be closely experienced.

The architecture of the parallel between past and present is very well surprised at Pallasmaa in his work "The Eye of the skin- Architecture and the Senses":

„Instead of being a situational bodily encounter, architecture has become an art of the printed image fixed by the hurried eye of the camera”⁸

We are certainly in the central area of the old city and along the „Ulița Mare – Mogoșoaiei Avenue”, as it was called in the past, have raised buildings with a powerful impact on public life, cultural buildings, commercial buildings etc., which have maintained an effervescence of public life a greater period of time.

Today we find ourselves in front of the need to rediscover the public-cultural potential of this street.

A possible future perspective to tackle is to fully close the motor traffic on Calea Victoriei, suggested by the means of two conceptual projects developed in the architecture studio of U.A.U.I.M.

The project called "A Cultural Route on Calea Victoriei" is a manifesto to the fact that on Calea Victoriei priority is most of the time on cars, people being forced to walk daily through narrow and unpleasant streets. The proposal is to create a large pedestrian that links all the

8 Pallasmaa, Juhani, *The Eye of the Skin – Architecture and the Senses*, John Wiley&Sons Ltd., Great Britain, 2005, pag. 30 – “An Architecture of Visual Images”

8 Pallasmaa, Juhani, *The Eye of the Skin – Architecture and the Senses*, John Wiley&Sons Ltd., Great Britain, 2005, pag. 30 – “An Architecture of Visual Images”

oamenii fiind nevoiți să parcurgă zilnic pietonale înguste, neplăcute. Propunerea este aceea de a crea un pietonal amplu care să lege toate locurile de cultură de pe Calea Victoriei și să conducă într-un final către un spațiu verde, cultural (zona Casei Filipesco-Cesianu) situat în proximitatea Pieței Victoriei. Importanța proiectului constă în faptul că favorizează viața publică, crearea unui mediu care să faciliteze interacțiunea și care să pună în valoare clădirile istorice ale orașului. Este un manifest pentru nevoia acută de spațiu destinat omului/pietonului, consumatorului de istorie, de artă sau de amintiri încărcate de semnificație. (Fig. 4)

Proiectul „Observator Cultural” propune la nivel conceptual o intervenție în parcare auto din fața Ateneului Român, un manifest privind inoportunitatea folosirii acestui spațiu ca parcare de suprafață. Funcțiunea este parte componentă a traseului cultural propus prin proiectul anterior menționat, fiind reprezentată de un pavilion dezvoltat pe principii parametrice, o expresie a posibilităților tehnologice actuale. Funcțiunea spațiului propus este cultural-publică (observare, informare, expunere, socializare), menită să readucă în prim plan viața stradală în detrimentul parcarilor care o reprimă. (Fig. 5)

Așa cum susținea Henri Lefebvre în „Le droit à la ville”, orașul este, în cele din urmă, al utilizatorilor săi, iar spațiul public este un drept al cetățeanului și o obligație pentru edil⁹. „Contractul social” dintre edil și cetățenii care îl aleg include și spațiul public, iar Calea Victoriei reprezintă o opțiune importantă pentru București, cu caracter cultural care provine din moștenirea care ne-a parvenit, sub forma unei bogății, dar și a unei îndatoriri de a o păstra, duce mai departe și spori¹⁰.

places of culture on Calea Victoriei and which would lead in the end to a green space, a cultural area (Filipesco-Cesianu House) in the proximity of the Piața Victoriei square. The importance of remembering the project is due to the fact that it supports public life, the creation of an environment that fosters interaction and highlights the historical buildings of the city. It is a manifestation of the acute need for space for the man / pedestrian, the consumer of history, art or significant memories. (Fig. 4)

The project called “Cultural Observer” proposes on a conceptual level a intervention in the area of the car parking in front of the Romanian Athenaeum, being a manifesto to the fact that in such a place, a car parking area is not proper. The function is part of the path proposed by the cultural project referred above, being represented by a pavilion developed by parametric principles, an expression of current technological capability. The function of the proposed space is a cultural-public one (observation, information, exhibition, socializing). (Fig. 5)

As Henri Lefebvre said in the work entitled “Le droit à la ville”, the city is, finally, for its users and the public space is a citizen right, but also an obligation for the mayor.⁹

“The social contract” between the mayor and the citizens who elected him includes also the public space, and Calea Victoriei represents an important option for Bucharest, an option with cultural character which comes from the heritage of the civilization that has reached us, in the form of a wealth, but also in the form of a duty to keep it with further enhance.¹⁰

⁹ Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Paris, 1968

¹⁰ Alasdair MacIntyre, *Tratat de morală. După virtute, Humanitas, București*, 1998

⁹ Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Paris, 1968

¹⁰ Alasdair MacIntyre, *Tratat de morală. După virtute, Humanitas, București*, 1998

TRASEU CULTURAL PE STRADA VICTORIEI

Fig. 4 Traseu Cultural pe Calea Victoriei, proiect anul IV, colaj / Cultural route on Calea Victoriei, IV-th year project, collage.
prof. dr. arh. / Prof. Ph.D. Arch. Daniela Rădulescu Andronic, UAUIM, stud. arh. / stud. arch. Cătălin Mihai Caragea/

Sursa / Source: arhiva personală a autorului / author's personal archive

Atunci când vorbim despre deschidere, apartenență, respect, împărtășite cu reciprocitate, atunci când interacțiunea, comunicarea, contemplarea sunt posibile fără limite și se creează o experiență colectivă memorabilă prin obținerea sentimentului de libertate, atunci cred că se poate experimenta într-o manieră sustenabilă ceea ce înseamnă un spațiu public. Comunitatea se identifică prin spațiul public așa cum un spațiu public se identifică prin libertate, incluziune și accesibilitate pentru individ și societate. Jurnalistul și analistul american W.H. White¹¹ a ajuns la concluzia că oamenilor le place să se privească reciproc, să se situeze în zona dintre străini și apropiați, să aibă ocazia de a privi și de a fi priviți, indiferent dacă își doresc sau nu interacțiune cu ceilalți și că există o nevoie permanentă de a petrece timp printre necunoscuți.

Bucureștiul trăiește prin locuri în care imaginația privitorului explodează, prin locuri în care se pot inventa zeci de povești din epoci apuse, prin multele fețe pe care le arată pietonului și moare prin ignoranța imputată utilizatorului care cere și oferă prea puțin în schimb.

Trebuie să trăim în permanență imaginându-ne într-un oraș mai bun? Consider că drepturile trebuie revendicate iar sociabilitatea străzilor recâștigată. Acolo unde este loc pentru mașini este mai puțin loc pentru oameni iar Calea Victoriei a fost câștigată de-a lungul timpului pentru oameni. Am ajuns în punctul în care o reconsiderare este necesară.

When we talk about opening, membership, respect, shared with reciprocity, when interaction, communication and contemplation are possible without boundaries and create a collective experience memorable by getting the feeling of freedom, then I think they may experience in a sustainable manner which means a public space. The community shall be identified by the public space as a public space is identified by freedom, inclusion and accessibility for individuals and society.

The journalist and American analyst W.H. White¹¹ came to the conclusion that people used to like to look at each other, to be made in the zone of the strangers and close, to have the opportunity to look at each other, regardless of whether or not they want interaction with the others and that there is a need to spend time among strangers. Bucharest lives through places where the imagination of the viewer explodes, through places where dozens of stories can be invented from gone ages, through the many faces they show to the pedestrian and it dies by the ignorance imputed to the user who asks for and offers nothing in return.

Do we have to live permanently imagining us in a better city? I believe that the rights must be claimed and the streets sociability needs to be regained. Where there is no room for cars is less place for humans and Calea Victoriei has been gained over time for people. We've reached the point at which a reconsideration is required.

11 Charles Montgomery, *Orașul fericit*, igloomedia 2017, p.151

11 Charles Montgomery, *Orașul fericit*, igloomedia 2017, p.151

Fig. 5 Observator Cultural, proiect anul V, colaj / *Cultural Observer, V-th year project, collage*
 prof. dr. arh. / *Prof. PhD Arch. Daniela Rădulescu Andronic, UAUIM, stud. arh. / stud. arch. Cătălin Mihai Caragea*
 Sursa / *Source: arhiva personală a autorului / author's personal archive*

Bibliografie / Bibliography

BACALBAȘA, Constantin, *Bucureștii de altădată*, Albatros, București, 2000
CRUTZESCU, Gheorghe, *Podul Mogoșoaiei*, Meridiane, București, 1987
GIURESCU, Constantin, *Istoria Bucureștilor*, Editura pentru literatură, București, 1966
IONIȚĂ, Ionel, *O "lună" din istoria Bucureștilor*, ARCUB, Primăria Municipiului București
JURGEA-NEGRILEȘTI, Gheorghe, *Troica amintirilor. Sub patru regi*, Polirom, Iași, 2016
LEFEBVRE, Henri, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Paris, 1968
MACINTYRE, Alasdair, *Tratat de morală. După virtute*, Humanitas, București, 1998
MARSILLAC, Ulysse de, *Bucureștiul în veacul al XIX-lea*, Meridiane, București, 1999
MORAND, Paul, *București*, Echinox, Cluj-Napoca, 2000
POP, Simion, Tiberiu Ricci, Grațiela Cristescu, Victor Fulicea, Dumitru Vernescu, *București*, Institutul Proiect București, Arta Grafică
POTRA, George, *Din Bucureștii de ieri*, Editura științifică și enciclopedică, 1990
Secolul 20, nr. 4-6, 1997, București
TABACU, Gabriela, coordonator, *Bucureștiul meu*, Humanitas, 2016
ENACHE, Constantin, „Calea Victoriei – Oglină zgâriată”, *Arhitectura* nr. 6/2012
PALLASMAA, Juhani, *The Eye of the Skin – Architecture and the Senses*, John Wiley&Sons Ltd., Great Britain, 2005
MONTGOMERY, Charles, *Orașul fericit*, igloomedia, 2017

Webografie / Webography

<https://arcub.ro/program/spotlight/>
<http://arhitectura-1906.ro/2012/12/calea-victoriei-oglinza-zgariata/>
<https://www.creat.ro/la-pas-pe-calea-victoriei-pe-2-si-3-iunie/>

Notă / Note

Consultant pentru documentația istorică / *Historical documentation consultant* -
Lorin Constantin Niculae, lect. dr. arh./*Assist. Prof. PhD Arch.* /