



Filiala București a Ordinului Arhitecților din România

COMUNICAT DE PRESĂ

**ORDINUL
ARHITECȚILOR DIN
ROMÂNIA**

**FILIALA
BUCUREȘTI**

Cod fiscal 14244188
Str. Academiei
nr. 18-20
București 010014
Tel./Fax
021 307 71 63
021 303 92 26
021 315 50 66

E-mail
oarbuc@rdsmail.ro

Recent, Ministerul Culturii și Patrimoniului Național a făcut cunoscută decizia sa de a nu da curs solicitării Filialei București a Ordinului Arhitecților din România de clasare ca monument istoric a ansamblului de bulevarde din nordul Bucureștiului – Kiseleff, Prezan și Aviatorilor – precum și de a acorda aviz favorabil celor două proiecte inițiate de Primăria Municipiului București care prevăd construirea unor pasaje subterane carosabile pe șoseaua Kiseleff (în Piața Presei Libere) și pe bulevardul Aviatorilor (în Piața Charles de Gaulle).

În legătură cu aceste subiecte, facem următoarele precizări:

1. Deși bulevardele din nordul Bucureștiului sunt declarate zone protejate – un statut extrem de vag în România –, Filiala București a O.A.R. a considerat necesară ridicarea gradului lor de protecție, solicitând Ministerului Culturii și Patrimoniului Național ca *“sistemul de circulații urbane compus din șoseaua G-ral Pavel Dimitrievici Kiseleff și continuarea acesteia cu șoseaua București-Ploiești până la podul peste lacul Herăstrău, bulevardul Aviatorilor și bulevardul Mareșal Constantin Prezan”* să fie clasat ca monument istoric de grupa A.

Subliniem că cererea de clasare a fost determinată de dorința protejării acestui ansamblu de potențialele efecte negative ale construirii unor pasaje subterane auto în zona verde, nicidecum de intenția de a bloca aprioric orice intervenție; statutul legal de monument istoric nu înseamnă intangibilitate, ci un grad superior de protecție.

Susținută printr-un studiu istoric (www.oarbuc.ro), avizată favorabil de către secțiunea de evidență (24.10.2011) și de către plenul Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice (30.11.2011), cererea de clasare a fost în cele din urmă respinsă de către Ministerul Culturii și Patrimoniului Național (18.01.2012);

Răspunsul trimis Filialei București a O.A.R. (16.02.2012) de către Ministerul Culturii și Patrimoniului Național nu aduce nici un argument în sprijinul acestei decizii.

În schimb, comunicatul de presă al Ministerului Culturii și Patrimoniului Național din 01.03.2012 explică într-un mod cu totul insolit respingerea clasării, justificând-o prin avizarea favorabilă a proiectelor pasajelor subterane. Nu este decât o dezinformare, o înșiruire de afirmații care dovedesc incompetența și necunoașterea legilor, un text nedemn pentru o instituție care are misiunea de a apăra patrimoniul cultural al României.

2. Primăria Municipiului București își justifică intenția construirii pasajelor subterane carosabile pe șoseaua Kiseleff și pe bulevardul Aviatorilor prin nevoia asigurării unei circulații fluente. În realitate, pasajele sunt departe de a constitui un răspuns adecvat și contemporan la problemele centrului Bucureștiului; ele sunt distructive, anacronice și ilogice:

(i) Pasajele neagă valoarea urbanistică, arhitecturală, artistică și simbolică a acestor bulevarde, le distrug vegetația și le subminează funcțiunea de spații publice pietonale.

Șoseaua Kiseleff și bulevardul Aviatorilor nu sunt simple căi de circulație, ci artere cu o semnificație specială pentru capitala României. După modelul bulevardelor din marile capitale europene, ele au fost amenajate pe parcursul secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului XX ca axe urbane făcând legătura între oraș și zona verde din nord, urmând o concepție artistică în care aliniamentul de arbori și masivul vegetal joacă un rol esențial. Funcțiunea, caracterul și semnificația acestor bulevarde le fac greu compatibile cu echipamentele infrastructurii moderne de circulație.

Edificate prin eforturile mai multor generații, Șoseaua Kiseleff și Bulevardul Aviatorilor sunt acum pe cale de a fi mutilate prin:

- defrișarea pe sute de metri a vegetației înalte care dă notă distinctivă bulevardelor;
- rampe carosabile foarte lungi care, deși “subterane”, au la suprafață efecte negative majore;
- diminuarea spațiului destinat aleilor de promenadă și pistelor pentru bicicliști;

Lor li se vor adăuga intensificarea accentuată a traficului, atragerea unui număr suplimentar de mașini prin posibilitatea unei circulații de viteză, fără intersecții, situație specifică unui inel periferic, nu însă și unor artere de reprezentare care conduc către centrul orașului.

Proiectul pasajului subteran pe Bd. Aviatorilor se află la a doua tentativă de aprobare. El a mai apărut în anul 2007 în aceeași asociere cu parcajul subteran din Piața Charles de Gaulle însă, datorită eficienței discutabile dar mai ales impactului asupra bulevardului, el a fost eliminat, avizându-se favorabil și aprobându-se doar proiectul parcajului subteran (PUZ Parcaj subteran Piața Charles de Gaulle, H.C.G.M.B. nr.319/2009).

(ii) Pasajele exprimă o gândire funcționalistă depășită, care transformă numărul de mașini și diagrama de trafic în criteriile supreme ale deciziei urbanistice. Chiar faptul că cele două proiecte au fost generate de un studiu de circulație, și nu de un studiu de urbanism, este relevant pentru modul unilateral în care Primăria înțelege să privească orașul.

Experiența internațională a ultimelor decenii a dovedit însă cât se poate de clar că circulația automobilelor nu poate fi stăpânită doar prin facilitarea ei, ci printr-un complex de măsuri care, alături de soluții alternative ca dezvoltarea transportului public, include și restricții. Deși în declarații aderă la această idee, în realitate Primăria Municipiului București procedează exact invers.

(iii) Pasajele se situează în afara oricărei strategii de dezvoltare durabilă; mai mult chiar, ele intră în contradicție cu alte proiecte ale Primăriei Municipiului București.

În primul rând, este cel puțin discutabilă construirea unor pasaje subterane carosabile pe artere foarte largi, în locuri unde nu se produc conflicte majore de trafic și unde există (Piața Charles de Gaulle) sau va exista (Piața Presei Libere) transport public subteran.

În al doilea rând, prin preconizatul *Plan integrat de dezvoltare urbană* (PIDU), PMB afirmă că pleacă de la “*premise că centrul nu trebuie să fie un loc de tranzit*” și că “*prin construcția inelelor și a centurilor se poate scădea traficul auto din zona centrală*” (broșura “PMB-PIDU Central București” și www.centralbucuresti.ro). În aceeași logică, arhitectul șef al Bucureștiului anunța acum câteva zile intenția lărgirii trotuarelor de pe Calea Victoriei și, în consecință, reducerii circulației automobilelor (HotNews, 29 februarie 2012).

Pe de altă parte însă, unul din autorii planurilor urbanistice zonale pentru cele două proiecte - el însuși participant la PIDU - afirmă că pasajele sunt necesare întrucât “*în curând va fi finalizată Autostrada București-Brașov, iar cei care doresc să ajungă în sudul orașului nu vor avea pe unde merge, decât prin Aviației, apoi pe bd. Aviatorilor și de acolo pe Calea Victoriei, Magheru etc.*” (HotNews, 30 noiembrie 2011).

Într-o totală incoerență, Primăria Municipiului București susține simultan două idei complet opuse: prin PIDU afirmă – în mod corect – că trebuie evitată pătrunderea mașinilor în centru, în timp ce prin proiectele pasajelor din Piața Presei Libere și Piața Charles de Gaulle încurajează tranzitul mașinilor prin centru!

Prof. dr. arh. Mircea Ochinciuc,
Președintele Filialei București a Ordinului Arhitecților din România

8 martie 2012