

ISBN 978-973-0-12245-9



9 789730 122459



2011. O halcă din București a dispărut sub ochii noștri. Fără ca noi, locuitori ai acestui oraș, să fim măcar întrebați ce nevoi reale avem și cum ne imaginăm viața pentru copiii noștri. Altcineva, adică administrația publică (Primăria Municipiului București), a decis pentru noi cum să ne facă viața mai bună. S-a expropriat și demolat o parte din istoria Bucureștiului – clădiri și locuințe de pe Buzzești – Berzei, în proximitatea Pieței Matache și Gării de Nord, iar viața unor oameni s-a schimbat dramatic și ireversibil pentru a face loc absolut zeului (decăzut în alte state europene) Mașină! Știm cu toții! Zona Matache – Gara de Nord din București e săracă și are probleme sociale. Și? Nu credem că este singura din România și că soluția este eliminarea chirurgicală prin demolare, asfaltare și placare cu blocuri. Cum ar fi dacă schimbarea unui cartier s-ar petrece printr-un raport echilibrat între mașină și om? Cum ar fi dacă oamenii ar învăța că pot să spună ce-și doresc pentru cartierul și orașul lor și că sunt luați în seamă? Cum ar fi dacă regenerarea cartierului s-ar face în baza unui concurs de arhitectură?



PRO PATRIMONIO
The Romanian National Heritage Trust

Cui i-e frică de cartierul Matache?

DESPRE
CUM
UNDE
CĂTRE
CINE

Cui i-e frică de cartierul Matache?

Principii de regenerare urbană
pentru zona Matache – Gara de Nord din București



București 2012

Cui i-e frică de cartierul Matache?

Principii de regenerare urbană
pentru zona Matache – Gara de Nord din București

Cui i-e frică de cartierul Matache?

Principii de regenerare urbană
pentru zona Matache – Gara de Nord din București



Texte justificative pentru propunerea Arhitecților Voluntari: Mariana Celac, Mirela Duculescu, Raluca Munteanu, Șerban Sturdza

Modelare 3D: Klaus Birthler, Florin Botea, Dan Cioclu, Lucian Corduneanu, Marius Neagoie, Răzvan Oprea, Diana Stănciulescu, Iulian Ungureanu, Vlad Vernica

Desene 2D: Dan Cioclu, Mircea Iosif, Crina Manolescu, Adrian Mihăescu, Raluca Munteanu, Teodora Popescu, Diana Stănciulescu, Cristina Ștefan, Irina Teodorescu

Concept editorial: Mirela Duculescu

Graphic design: arh. Octavian Carabela

Ilustrații: Raluca Mihalache

Credite foto: Adrian Bălțeanu, Mariana Celac, Mirela Duculescu, Raluca Mihalache, Raluca Munteanu, Teodora Popescu, Șerban Sturdza, Șerban Țigănaș, Emilia Țugui, Doina Vella

Traducere în limba engleză/English version: Alistair Ian Blyth

Traducere în limba română: Sandra Jitianu

Tipar: RH Printing

Tiraj 700

ISBN 978-973-0-12245-9

© Pro Patrimonio, București, 2012

Toate drepturile rezervate. Nici o parte din această publicație nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanică, de copiere, înregistrare sau alte forme, fără permisiunea prealabilă a Fundației Pro Patrimonio. / All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior permission from the Pro Patrimonio Foundation.

*Dedicăm această carte
copiilor și tinerilor care vor veni
lui Matache (Dumitru?) Loloescu, zis Măcelaru
locuitorilor din cartierul Matache și lui Manea Brutaru
pictorilor, sculptorilor și inginerilor care au studiat în cartier
personalităților care au trecut pe aici:
inginerul Anghel Saligny
Nicolae Iorga
St. O. Iosif
Mihai Eminescu și Veronica Micle
Nicolae Filimon
George Enescu
Maria Tănase
Jean Moscopol
Zavaidoc
Cristian Vasile
Ioana Radu
Maria Lătărețu
Maurice Negre
Haralambie Botescu
Gregor von Rezzori
Constantin și Dinu C. Giurescu
arhitectul Duiliu Marcu
arhitectul Victor Ștephănescu
inginerul Emil Prager...
și
celor care se îngrijesc de dezvoltarea urbanistică a Bucureștilor*

Cuprins



DESPRE ce vorbim.

Scurtă poveste cu oameni și mașini la firul ierbii Mirela Duculescu 9



CUM ar putea fi cartierul Matache – Gara de Nord.

Urbanismul ne privește pe toți 11



CINE propune soluții pentru cartier și oraș.

Oricine poate avea inițiativă 25

Cine sunt și ce vor Arhitecții Voluntari? Șerban Sturdza 26

Alte studii alternative 31



CE face Primăria Bucureștiului pentru cartierul Matache – Gara de Nord.

O traversare auto brutală de la nord la sud,
direct prin inima cartierului expropriat și demolat 35



DE CE nu și în București? Ce spun specialiștii 43

Low line de-a curmezișul Bucureștilor

(în contrast cu *High Line* din New York City) Olivier Bastin 44

Zece rațiuni. Implicarea Ordinului Arhitecților din România

în proiectul Diametralei Buzești – Berzei 47

Cartierul latin al Bucureștilor Stelian Tănase 50

Nevoi urbane Vintilă Mihăilescu 54

Diametral opus Șerban Țigănaș 57

De ce nu și în București? Poate se poate... Ana Maria Zahariade 62

Între Budapesta și Beijing: Bucureștiul încotro? Gruia Bădescu 66



CARE sunt pașii pentru transformarea cartierului Matache. Regenerarea urbană propusă de Arhitecții Voluntari	69
---	----



CÂT înseamnă regenerarea urbană. Pierderi, câștig, costuri, timp – anexe la propunerea Arhitecților Voluntari	101
Anexa 1 – Ilustrarea principiilor specifice de regenerare a zonei Matache – Gara de Nord	102
Anexa 2 – Evaluarea sustenabilității	119
Anexa 3 – Bilanțul valoric la propunerea de regenerare urbană a Arhitecților Voluntari	128
Anexa 4 – Bilanțul valoric al pierderilor rezultate prin proiectul PMB pentru Diametrala Nord-Sud	130
Anexa 5 – Cronologia actelor și acțiunilor privind Diametrala Nord-Sud și cartierul Matache	136
Anexa 6 – Sinteza ilegalităților și abuzurilor Primăriei București în proiectul Diametralei Nord-Sud	140
Anexa 7 – Lista de semnături pentru salvarea Halei Matache pe actualul amplasament	146
Anexa 8 – Punct de vedere tehnic privind măsurile de punere în siguranță a Halei Matache Măcelaru, piața Haralambie Botescu nr. 10 ...	152
Anexa 9 – Punct de vedere tehnic privind starea actuală a imobilului din str. Haralambie Botescu nr. 18	156
Anexa 10 – Centrul de informare, comunicare și întărire a coeziunii sociale Hala Matache – propunere	160



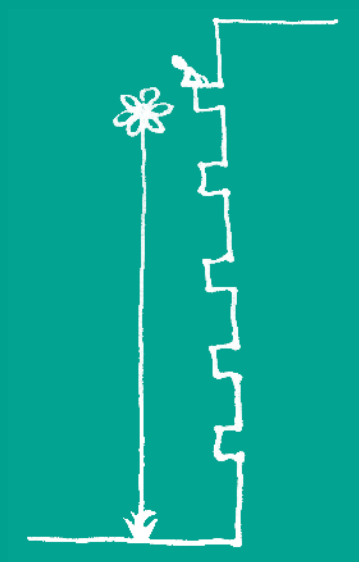
UNDE găsim informații. Surse bibliografice	165
--	-----



ECHIPA Arhitecții Voluntari	169
-----------------------------------	-----



WHO'S afraid of the Matache district? Urban regeneration principles for the Matache – Northern Station area of Bucharest / Summary	177
--	-----



DESPRE ce vorbim.

Scurtă poveste cu oameni și mașini la firul ierbii

2011. O halcă din București a dispărut sub ochii noștri. Fără ca noi, locuitori ai acestui oraș, să fim măcar întrebați ce nevoi reale avem și cum ne imaginăm viața pentru copiii noștri. Altceineva, adică administrația publică (Primăria Municipiului București), a decis pentru noi cum să ne facă viața mai bună. S-a expropriat și demolat o parte din istoria Bucureștiului – clădiri și locuințe de pe Buzzești – Berzei, în proximitatea Pieței Matache și Gării de Nord, iar viața unor oameni s-a schimbat dramatic și ireversibil pentru a face loc absolut zeului (decăzut în alte state europene) Mașină! Pentru a face loc unui trafic infernal, poluant și inuman care înghite tot – pietoni, străduțe, transport public, spațiu verde, locuri de joacă pentru copii – și retează orice încercare de a da o șansă de dezvoltare pentru micul comerț de cartier și refacerea vieții normale. Am numit operațiunea urbanistică de proporții Diametrala Nord-Sud din București.

Știm cu toții! Zona Matache – Gara de Nord din București e săracă și are probleme sociale. Și? Nu credem că este singura din România și că soluția este eliminarea chirurgicală prin demolare, asfaltare și placare cu blocuri. Cum ar fi dacă schimbarea unui cartier s-ar petrece printr-un raport echilibrat între mașină și om? Cum ar fi dacă oamenii ar învăța că pot să spună ce-și doresc pentru cartierul și orașul lor și că sunt luați în seamă? Cum ar fi dacă regenerarea cartierului s-ar face în baza unui concurs de arhitectură?

Cartea de față arată, la inițiativa unor specialiști grupați ad-hoc sub numele de Arhitecții Voluntari, cum ar putea fi regenerată urban o zonă cu probleme (zona Matache – Gara de Nord), ținând cont de identitatea locului și de resursa locală principală, cea umană. Alți experți în domeniul lor – dezvoltarea orașelor, arhitectură, antropologie, literatură, peisaj urban – ne vorbesc, în calitate de scriitori voluntari, despre principii europene de mobilitate urbană, identitate și memorie. De ce să nu aplicăm și în București o viziune coerentă de dezvoltare?

2021. Final deschis. Într-o frumoasă dimineață de duminică, un copil iese dintr-o curte și se îndreaptă vesel spre terenul de baschet aflat dincolo de Piața Matache unde mama ține un mic magazin cu alimente și zarzavaturi. Sau: într-o frumoasă dimineață de duminică, un copil iese dintr-un bloc și vrea să meargă la sala de sport; are două variante: traversează intersecția asurzitoare și așteaptă autobuzul care face legătura peste cinci stații cu tramvaiul sau așteaptă ca mama să-l ducă cu mașina familiei.

Mirela Duculescu

februarie 2012



CUM ar putea fi
cartierul Matache – Gara de Nord.

Urbanismul ne privește pe toți



Strada Berzei – februarie 2011



*Strada Berzei – iulie 2011
(șantier demarat de
Primăria Municipiului București
în octombrie 2010)*



*Cum ar putea fi strada Berzei –
propunere Arhitecții Voluntari*

1. Diametrala Nord-Sud propusă de Primăria Bucureștiului este un bulevard nou, despre care se vorbește mult. Vrem străzi mai late, mai drepte, trafic mai rapid și locuri de parcare. Strada a devenit un loc doar pentru mașini. Vrem de fapt să mergem pe oriunde, oricând, repede cu, dar și fără mașină. Cum ar putea arăta Diametrala în folosul locuitorilor, așa cum propun Arhitecții Voluntari?

CUM AR FI DACĂ: Am gândi o stradă atractivă pentru oameni. Ar fi copaci pentru umbră, locuri de stat, magazine plăcute, cafenele, m-aș putea întâlni cu oameni (prieteni, vecini, necunoscuți). Trecerile de pietoni ar fi la îndemână, stațiile de tramvai ar fi comode, aș avea loc să plimb copilul cu căruciorul, n-ar fi mașini parcate pe trotuar...

M-aș putea deplasa repede și comod cu transportul în comun – troleibuze, tramvaie, autobuze; aș putea circula cu bicicleta, dar și pe jos la fel de comod. Mașina personală aș putea-o parca în subteran. Dacă aș pleca cu trenul sau cu metroul, aș putea parca în garajul subteran. Locuitorii de pe bulevardul Gării sau din apropiere ar avea loc de parcare în garajul subteran. Angajații din Ministerul Transporturilor sau din apropiere și-ar putea lăsa mașina în garajul subteran și ar merge la muncă. Și la piață aș avea loc de parcare într-un garaj subteran, care are ieșiri direct în piață.





Bulevardul Gării – iulie 2011



2. Dincolo de case e spațiul public. Ce este și cum ar putea arăta el?

Spațiul public este un loc pentru toți cetățenii, în care fiecare are dreptul la activități în aer liber. Pe stradă sau prin piață, oricine dorește poate să meargă la cele zilnice pe jos sau cu mașina, să se oprească, să vorbească, să se plimbe, să se joace sau să mănânce, fără nici o condiționare (economică sau socială). Este dreptul fiecărui cetățean să folosească spațiul public în condiții de calitate, respectându-i pe ceilalți.

CUM AR FI DACĂ: Aș veni prima dată în București. Din Gară aș ieși într-o piață largă pietonală, într-un colț ar fi multe taxi-uri, ar fi terase și restaurante, chioșcuri de flori, un chioșc pentru turiști (unde aș putea găsi o hartă și informații), ar fi plin de lume, copaci și locuri de stat. Aș putea traversa strada și aș merge liniștit pe bulevardul pietonal, pe lângă un parc frumos, vesel, cu copii și oameni care se plimbă. Aș putea să mă adăpostesc de arșiță sau ploaie sub un portic cu magazine diverse. Într-un sfert de oră aș ajunge în Piața Matache.

*Dacă bulevardul Gării ar fi pietonal?
– propunere Arhitecții Voluntari.
(în dreapta, Ministerul Transporturilor)*



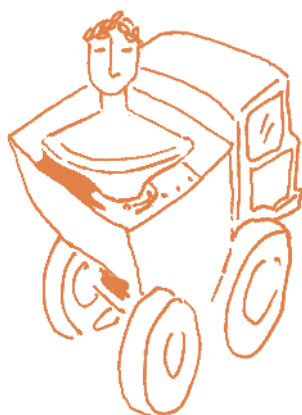
V-ar plăcea ca piața Gării de Nord să fie așa? Propunere Arhitecții Voluntari



Piața Gării de Nord – iulie 2011



*Piața Gării de Nord ar putea fi așa –
propunere Arhitecții Voluntari*



Statuia dr. Haralambie Botescu

3. Aspectul străzilor se schimbă, uneori și numele lor; statuile se mută; casele se demolează; cartierul se schimbă. Poveștile și istoriile din cartierul Matache sunt cunoscute de câteva persoane. Noi le cunoaștem?

STIAȚI CĂ: pe strada Berzei la numărul 5 a locuit Mihai Eminescu cu Veronica Micle; Hala Matache a fost construită în perioada 1886-1899 și poartă numele Măcelarului Matache; strada Atelierului a luat numele de la diferitele ateliere (unele ale CFR-ului) care se găseau odată aici; statuia doctorului Haralambie Botescu a fost ridicată în memoria unui medic erou, care a murit în Primul Război Mondial; în fața Gării se află statuia închinată eroilor CFR și statuia dedicată memoriei lui I. Gh. Duca; pe bulevardul Dinicu Golescu se găsește monumentul închinat Domnitorului. Gara de Nord a fost inaugurată în 1872 și reorganizată pentru a fi mai primitoare în 1932.



Cum ar putea fi piața agroalimentară Matache – propunere Arhitecții Voluntari

4. Pe vremuri aici erau multe cinematografe și hoteluri, pe lângă casele de negustori și micile magazine și ateliere. Azi sunt multe birouri, cinematografele sunt abandonate, iar micile magazine sunt sărăcăcioase. Doar Piața Matache este încă bogată și foarte activă. Dacă Piața și Hala s-ar renova?

CUM AR FI DACĂ: Hala Matache Măcelaru ar fi renovată și redeschisă pentru măcelarii. Ar avea și un punct de informații și comunicare cu cartierul. Piața ar fi mai mare, cu zona centrală de tarabe, iar pe margini ar fi magazine pe două niveluri. Ar fi intrări din toate părțile și un parcaj subteran. Ar fi magazine de alimente, dar și cafenele și restaurante. Peste piață ar fi un acoperiș modern, cu panouri fotovoltaice care generează electricitate curată.

Pe locul pieței erau curțile și casele unor negustori (Anton Iorgulescu, George Munteanu, Dinică Băldescu, Ion Alexandrescu). Aleile din piață ar avea numele lor, așa cum Matache Măcelaru a dat numele pieței.

Înspre Gară magazinele s-ar schimba, s-ar mări, iar în jurul pieței ar apărea altele noi, cele existente ar prospera. Ar veni lume din tot orașul, dar și călători abia sosiți cu trenul din alte părți.

În apropiere s-ar construi noua Filarmonică din București. Ar fi concerte și festivaluri, ar veni multă lume, mulți turiști.



Piața agroalimentară Matache – ianuarie 2012

- 5. Sunt prea puțini copaci în cartier. Copacii sunt bătrâni, locurile plantate neîngrijite. E mult zgomot și praf. Cine nu dorește un mediu mai sănătos?**

CUM AR FI DACĂ: Parcul Gării ar fi curățat, vegetația întinerită, s-ar amenaja locuri de stat și un loc de joacă pentru copii. S-ar planta copaci pe stradă. La primul etaj al blocurilor de pe bulevardul Gării s-ar construi o terasă plină de verdeață. Acoperișurile blocurilor și al clădirii Ministerului Transportului s-ar înierba. Aerul ar deveni mai curat, ar fi mai plăcut în jur. Mașinile nu ar mai circula peste tot și ar fi mai liniște.

- 6. În spatele Pieței Matache e o școală, la Sfinții Voievozi e biserica. Cu vecinii stau de vorbă peste gard sau când ne vedem în piață. Dacă noi ne-am întâlni într-un loc al nostru și copii ar avea un loc al lor pentru sport și o școală mai mare?**

CUM AR FI DACĂ: Într-o casă veche – monument de arhitectură – s-ar deschide o grădiniță; pe un loc demolat s-ar ridica un centru sportiv – oricine ar putea veni să bată mingea, să danseze, să facă gimnastică; la capătul bulevardului Gării s-ar construi un centru comunitar și o biserică – aici aș putea veni să mă întâlnesc cu vecinii, să aflu ce se mai întâmplă în cartier, să discut știrile, să ascult muzică. Școala s-ar extinde cu încă un etaj, curtea școlii s-ar amenaja frumos – cu copaci, flori, locuri de stat, de joacă.

- 7. Casele vechi pot fi păstrate, reparate și locuite confortabil. Prin demolare se pierd materiale, bani și istorie. Ar putea fi casele vechi mai valoroase economic decât o investiție nouă?**

CUM AR FI DACĂ: Casele vechi ar aduce profit. Ele ar atrage turiști, comerț și ar crea specificul cartierului.



*Cum ne-ar plăcea să fie piața și bulevardul Gării –
propunere Arhitecții Voluntari.
(dreapta jos, Gara de Nord; dreapta sus, Ministerul Transporturilor)*

*Pe strada Berzei,
mai 2011*



8. Se construiesc clădiri noi, apar activități noi. Vor lucra oameni din tot orașul aici. Cum ar putea participa și cei care locuiesc în cartier?

CUM AR FI DACĂ: Cei care locuiesc în cartier ar lucra împreună (cu vecinii, prietenii sau cu noii veniți). Pe locurile libere s-ar ridica alte case, cu comerț la parter, s-ar asocia cu vecinii din spate, să fie o afacere mai profitabilă.

9. Dacă mi-aș cunoaște mai bine vecinii de stradă și cartier?

Unul din vecini are un mic magazin, altul m-a ajutat să repar tabla de pe acoperiș. Vecinii de mai departe au rămas fără casă – le-a luat-o Primăria pentru a face drumul. S-au mutat, nu știu unde!, și probabil că nu-i voi mai vedea. Cine vor fi noii vecini?

10. Eu cum aș putea contribui la viitorul cartierului meu?

Cer Primarului să păstreze Hala Matache în același loc și să o restaureze.
Cer Primarului să înființeze punctul de informare, unde pot să comunic cu vecinii și să ne consultăm despre cum va arăta cartierul.
Consult proiectele propuse pentru zonă și cer să fie explicate și discutate cu cei din cartier.
Cer Primarului concursuri de arhitectură pentru cartier.
Particip voluntar la acțiuni pentru cartier – curățenie, reparații, amenajare spații verzi etc.
Îmi fac piața la Matache și cumpăr de la magazinele din zonă.

Răspunsurile la întrebările de mai sus reflectă, de fapt, principiile de regenerare urbană pentru cartierul Matache – Gara de Nord, propuse de Arhitecții Voluntari și explicate în anexa I.





CINE propune soluții
pentru cartier și oraș.

Oricine poate avea inițiativă

Cine sunt și ce vor Arhitecții Voluntari?

1. Cine sunt?

Grupul Arhitecții Voluntari s-a format progresiv și cuprinde în prezent peste treizeci de profesioniști, arhitecți, urbanisti și ulterior ingineri de trafic, ingineri structuriști, critici de artă; în viitorul apropiat sociologi. Ei acoperă toate vârstele, inclusiv studenți și tineri absolvenți.

2. Pentru cine lucrează Arhitecții Voluntari?

Membrii acestui grup au fiecare locul lor de muncă; unii sunt liber profesioniști, alții conduc firme de arhitectură, alții sunt angajați în instituții publice de învățământ universitar sau fac parte din diverse ONG-uri. În ceea ce privește chestiunea regenerării cartierului Berzei-Buzești și a inimii sale, localizate împrejurul Halei Matache Măcelaru, ei au decis ca mod de lucru voluntariatul. Pentru cine? În primul rând, Arhitecții Voluntari lucrează pentru actualii cetățeni ai cartierului istoric Buzești-Gara de Nord și apoi pentru viitorul Bucureștilor; adaptat unor aspirații net diferite ofertei anterioare, aspirații pe care locuitorii și vizitatorii o percep în termeni de confort urban și adecvare. Grupul Arhitecților Voluntari nu are comanda unui proiect și nici nu-și pune problema să-l obțină. Energiile se concentrează în cu totul altă direcție.

3. Când au apărut Arhitecții Voluntari?

S-ar putea afirma că au apărut prea târziu. Este parțial adevărat. Poate că, dacă ar fi apărut mai repede, acest grup ar fi putut determina autoritățile mai ușor să își schimbe strategia și atunci pierderile înregistrate în teritoriu ar fi fost mai reduse (pierderi materiale, socio-culturale, economice, ecologice). Pe de altă parte însă, dacă starea de fapt nu ar fi ajuns critică, grupul Arhitecților Voluntari nu ar fi fost logic și normal să apară și apoi să se manifeste.

Apariția ideii de voluntariat, în favoarea aceluia tip de bun public pe care îl reprezintă viața urbană și componenta ei publică, s-a declanșat progresiv observând evoluția transpunerii în real a proiectului Diametrului Buzești-Berzei de către PMB:

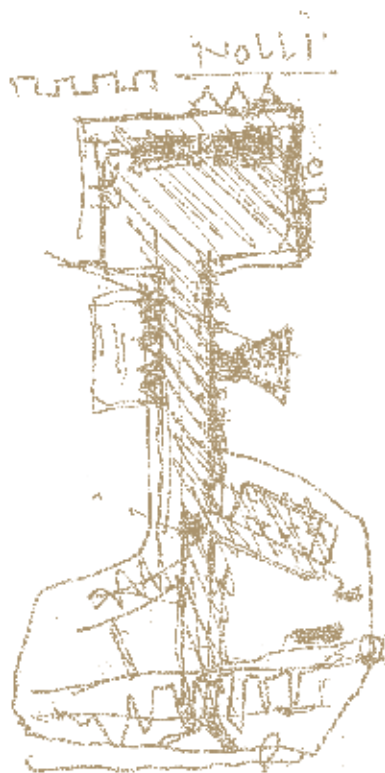
- Modul complet neinspirat de acțiune pe care l-a adoptat din păcate administrația, lipsa unor avize obligatorii care să fundamenteze proiectul (evacuări

silite în plină iarnă, demolări ilegale de monumente istorice etc.) au stârnit la început stupeoare și indignare în rândul societății civile, indiferent de profesie.

- A urmat, cum era de așteptat, o informare mai atentă (în măsura posibilului, căci informarea publică reală ca procedură nu se poate spune că a funcționat). Cu această ocazie s-a observat pe de o parte distanța nejustificată pe care a luat-o proiectul față de concluziile studiilor de fundamentare care l-au generat, iar pe de altă parte s-a observat amploarea pierderilor imediate, dar și a celor ce vor urma pe principiul avalanșei: suprafețe întregi de parcelar tradițional neluate în studiul proiectului urmând să dispară progresiv. Acesta a fost un prim moment pentru bilanțuri, dar și prima reacție care a depășit simplul nivel al discuțiilor sau articolelor scrise. Multe echipe active sau nu în cadrul Platformei pentru București au demarat studii alternative care să ofere soluții¹ interesante pentru administrație.
- Este momentul când s-a format și grupul Arhitecților Voluntari, care a luat în studiu o parte din traseul Diametralei și anume cea care străbate cartierul Buzești – Matache Măcelaru.
- Acum a apărut, în mod evident, un fapt surprinzător: Hala Matache Măcelaru, monument istoric clasat în Lista Monumentelor Istorice (cod B-II-m-B-18182, LMI 2010) cu rezonanță notorie pentru București, este prevăzută a fi desființată de pe amplasament prin demolare, se reînființează apoi cu statut de pastişă de astă dată la câțiva zeci de metri de amplasamentul inițial (operație presupunând pe lângă costuri exagerate și demolări suplimentare de clădiri). Analiza atentă a situației în teren a dovedit inutilitatea acestui demers: tranzitarea teritoriului de către Diametrală la parametrii prevăzuți se poate face și fără acest sacrificiu inutil. Faptul a fost demonstrat și acceptat ca real atât de proiectanți, cât și de beneficiarul proiectului, Primăria Municipiului București, și organul de avizare, Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului. Deoarece Hala Matache Măcelaru, în exercițiul funcțiunii la acea dată, nu s-a bucurat de măsuri de pază și de lucrări minime de conservare după expropriere, a suferit degradări care au dus structura până în faza actuală de precolaps. Constatările făcute² au determinat Arhitecții Voluntari să pornească o acțiune de strângere de semnături pentru păstrarea Halei pe amplasament și, de asemenea, să organizeze conferințe sau dezbateri publice pentru a argumenta păstrarea, reabilitarea și refuncționalizarea Halei Matache Măcelaru în scop comercial.

¹ În perioada mai-iunie 2011 a avut loc workshopul *București Alternativ: atelier interdisciplinar*, coordonat de Asociația Spațiu Urban București, Grupul pentru Dezvoltare Locală, Asociația pentru Tranziție Urbană și Centrul de Cercetare și Dezvoltare Anthropolysis.

² Un raport de expertiză pe această temă, întocmit de către dr. ing. Mircea Crișan, a fost înaintat Primăriei Municipiului București în ianuarie 2012.



4. De ce a apărut grupul Arhitecților Voluntari?

Pericolul demolării nejustificate a Halei Matache Măcelaru a generat formarea grupului Arhitecții Voluntari. Pentru argumentarea acțiunii de salvare au fost extinse studiile de analiză urbană în spiritul studiilor de fundamentare la proiectul Diametralei și a reechilibrării unei cheștiuni fundamentale legată de regenerarea urbană integrată specifică: sustenabilitatea.

Studiile au cuprins diverse aspecte sociale, economice și ecologice tratate comparativ: pentru proiectul oficial comandat de Primăria Municipiului București și pentru proiectul „robot” alternativ. Apoi s-au extras concluziile și s-au comunicat autorităților și partenerilor de dialog³.

5. Ce vor Arhitecții Voluntari?

Concluzii

Arhitecții voluntari vor să promoveze pentru cartierul Matache – Gara de Nord un climat de echilibru între patrimoniu și dezvoltare generat prin dialog transparent între societatea civilă și administrație.

Considerăm că promovarea proiectului Diametralei Buzești-Berzei (cu un caracter predominant de infrastructură) ca viitor obiectiv în sprijinul regenerării urbane integrate a zonei Gara de Nord-Buzești-Matache Măcelaru-Grivița:

A. Nu poate fi disociată de *încheierea pozitivă a campaniei de recuperare a Halei Matache Măcelaru* prin:

- demararea imediată a lucrărilor pentru intervenție de necesitate în scopul scoaterii structurii din starea de precolaps;
- întocmirea *proiectului de consolidare-restaurare-amenajare* a imobilului pe amplasamentul de origine și cu păstrarea funcțiunii tradiționale în interesul public pentru locuitorii cartierului și nu numai.

B. Este evident condiționată de lansarea unui concurs de soluții

în care întinderea zonei de studiu și localizarea ei judicioasă vor putea influența favorabil parametrii de calitate a vieții în profunzimea cartierului acum amenințat. Altfel, intervenția va rămâne serios contestată de o parte a mediului profesional (deci d.p.d.v. științific) pentru a fi lipsită de fundamentare, de credibilitate și temei legal.

³ În cadrul ședințelor Grupului de Consolidare a Încrederii (moderator conf. univ. dr. Cristian Pârvulescu, ProDemocrația; participanți: MDRT, PMB, OAR, Platforma pentru București, Fundația ProPatrimonio) din perioada septembrie 2011 – ianuarie 2012 și expuneri publice (vezi anexa 5).

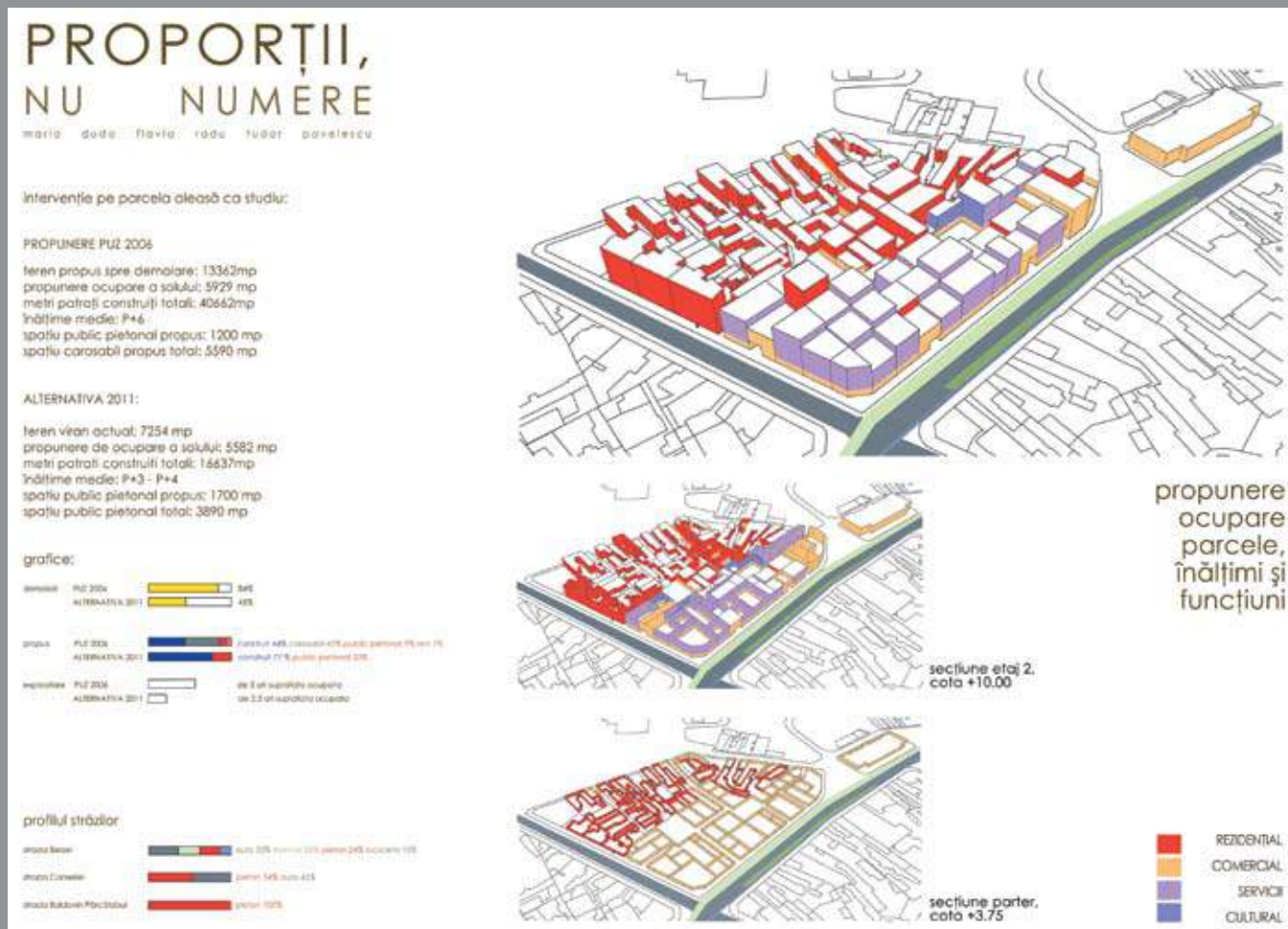
E. Este drastic condiționată de succesul soluțiilor oferite de proiect pentru traversarea de către pietoni a Diametralei în punctele de interes situate pe cele două fronturi. Promovarea proiectului impune compromisuri în ceea ce privește viteza de tranzit dorită inițial și o *înțelegere nuanțată a conceptului de siguranță urbană și a priorităților acordate pietonilor în zone dedicate prin tradiție și obicei „shopping-ului”* și care are oportunități de dezvoltare în continuare.

Echipa Arhitecților Voluntari susține – alături de Platforma pentru București și o parte dintre participanții la întâlnirile Grupului de Consolidare a Încrederii – o serie de măsuri favorabile pentru corelarea proceselor urbane în derulare:

- finalizarea traseului Diametrala Berzei-Buzești în zona de secționare a cartierului;
- încetarea acțiunii de realizare a girației în intersecția dintre strada Berzei și strada M. Vulcănescu până la analiza concluziilor permise ca rezultat al concursului de soluții;
- protejarea locuitorilor din zonele de șantier sau zonele aflate în conservare temporară prin luarea tuturor măsurilor necesare;
- până la finalizarea concursului și aprobarea strategiei urbanistice pentru zonă, amânarea activităților de avizare sau tranzacții imobiliare generate de administrație pe parcelele ce formează fronturile străzii Buzești de-a lungul Diametralei și, de asemenea, pe zona de desfășurare a concursului;
- emiterea unui regulament cu caracter temporar pentru intervenții minime cu scopul expres de a permite lucrări de întreținere la fondul construit existent în limita zonei în studiu și a amorselor sale;
- realizarea punctului de informare pentru populația cartierului ca element de contact, comunicare și schimb de opinii.

Șerban Sturza este arhitect, președinte al Fundației Pro Patrimonio România.

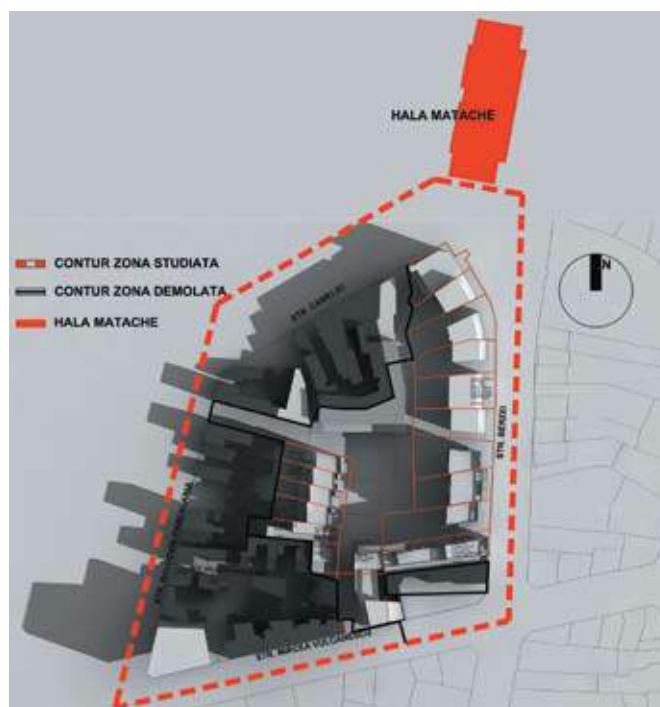
Alte studii alternative la Diametrala Nord-Sud, realizate în cadrul atelierului București Alternativ (iunie 2011)



Refacerea țesutului urban folosind scara și proporțiile existente –
 propunere Maria Duda, Flavia Radu, Tudor Pavelescu



Revitalizare prin artă, meșteșuguri și comerț – propunere Marina Macarie, Mihaela Maiorov, Maximilian Anghel



*Locuire sustenabilă în țesut istoric –
propunere Adrian Mihăescu*



CE face Primăria Municipiului
București pentru cartierul Matache
– Gara de Nord.
O traversare auto brutală de la nord
la sud, direct prin inima cartierului
expropriat și demolat



La sfârșitul anului 2010, Primăria Municipiului București a decis începerea lucrărilor pentru Diametrala Nord-Sud, având la bază Planul Urbanistic Zonal pentru Diametrala Buzești-Berzei-Uranus, aprobat prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 151/2006. Demolările au retrezit amintiri dureroase bucureștenilor, mai ales prin modul în care au fost puse în aplicare (executate noaptea, fără desfacerea pieselor valoroase și re folosirea acestora sau a materialelor, cu evacuări de populație în plină iarnă și cu ordin de evacuare de 72 ore etc.) – vezi anexa 5. Planul Urbanistic Zonal pentru Diametrala Buzești-Berzei-Uranus a fost contestat și anulat în instanță printr-o acțiune a Asociației Salvați Bucureștiul – ONG care face parte din coaliția Platforma pentru București. În urma blocării proiectului, într-o fază avansată de punere în practică, la invitația Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului, Primăria Municipiului București și reprezentanți ai societății civile (Ordinul Arhitecților din România, Platforma pentru București, Grupul Arhitecții Voluntari, fundația Pro PatrimONIO România) au convenit să formeze așa-numitul Grup de Consolidare a Încrederii care să caute soluții pentru deblocarea situației prin dezbatere publică.

Primăria a afirmat că nu a dorit un proces de regenerare, ci doar o amenajare rutieră de tranzit. Din acest motiv a subestimat implicațiile asupra cartierului Matache. O analiză a acestui proiect a demonstrat că realizarea lui în forma propusă de Primărie va genera mult mai multe probleme decât beneficii din punct de vedere social, ecologic și chiar economic. Ele vor îngreuna procesul ulterior de regenerare urbană care va fi și mult mai costisitor.

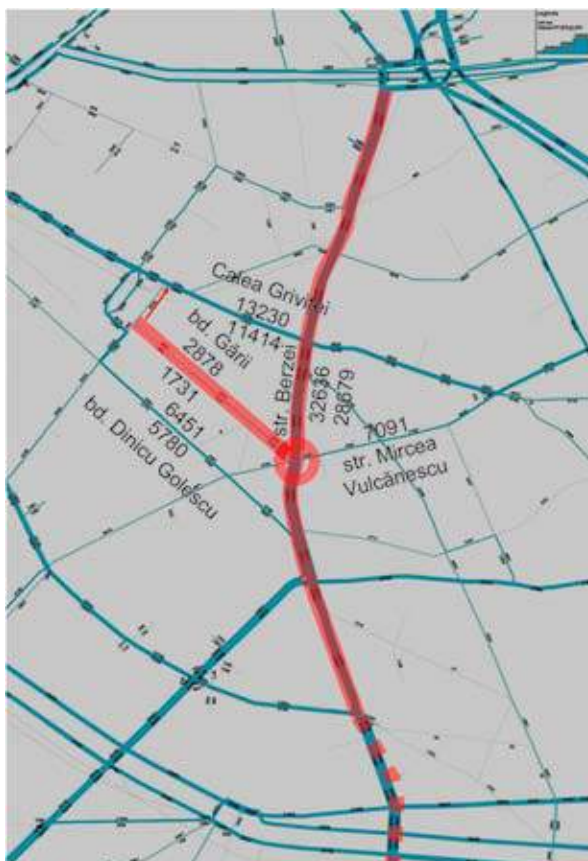
Proiectul propus de Primărie încă ar mai putea fi amendat în mod benefic, dacă toate părțile implicate în negocierile din cadrul Grupului de Consolidare a Încrederii vor conveni asupra premiselor corecte și asupra unui set comun de priorități.

De ce Planul Urbanistic Zonal pentru Diametrala Buzești-Berzei-Uranus nu este un proiect sustenabil?

Planul Urbanistic Zonal este anacronic, cu premise și priorități false și ignoră realitatea complexă a vieții și locuirii în cartier. Premisele aflate la baza proiectului sunt fluentizarea și creșterea traficului auto de tranzit, fără analiza consecințelor asupra mobilității în ansamblu și asupra vieții din cartier. Acestea nu reprezintă interesul public și contravin politicilor urbane sustenabile pe care România și le-a asumat prin documente internaționale.



Cum se lucrează pe șantier (iulie 2011)

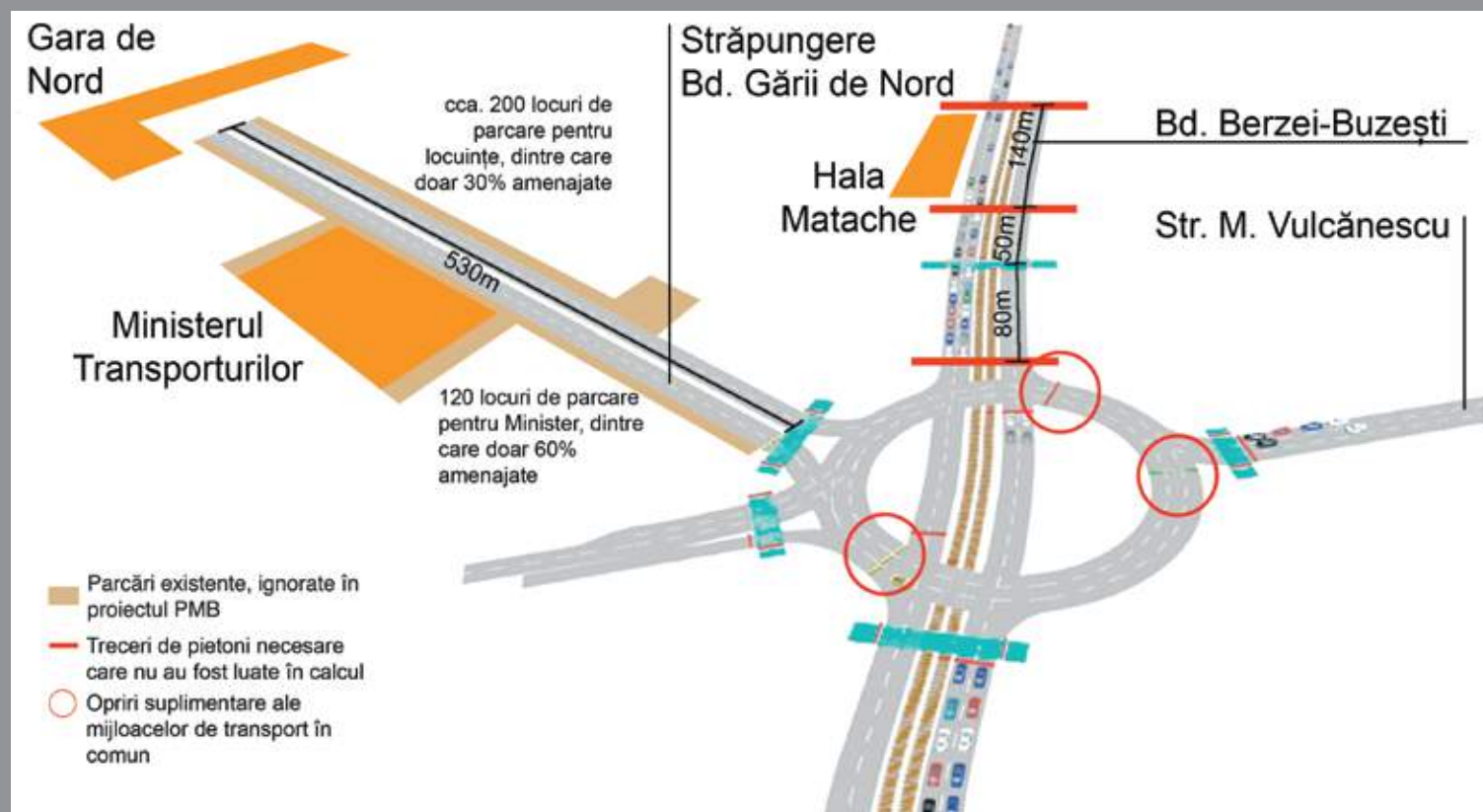


Ilustrare din proiectul PMB



Ilustrarea corectă, realizată de Arhitecții Voluntari

- Datele de trafic aflate la baza soluției PMB sunt neactualizate din 2008, iar soluția propusă pentru intersecția dintre str. Mircea Vulcănescu, str. Berzei și Bd. Gării este disproporționată față de estimare.



Analiza punctelor slabe din simularea de trafic pentru intersecția dintre str. Berzei, str. M. Vulcănescu și prelungirea Bd. Gării din proiectul PMB

- Sunt ignorate problemele reale precum lipsa parcarilor de rezidență și pentru instituțiile din zonă, proasta funcționare a zonei Gării de Nord și izolarea acesteia de oraș, fluxurile majore de pietoni spre și dinspre piața agroalimentară. În plus, soluția din proiect aduce situații conflictuale și va face și mai dificil traficul local, în favoarea celui de tranzit.
- Prin faptul că proiectul are ca singură prioritate autovehiculul, siguranța rutieră și mobilitatea pietonilor se regăsesc în detalii ilogice și incomode (treceri de pietoni foarte rare, măsuri de restricționare a pietonilor etc.)



● Imaginea urbană propusă este incompatibilă cu cea existentă. Intervenția este similară operațiunilor urbane comuniste.

● Relațiile sociale existente sunt afectate negativ și prin noul tip de țesut urban propus se vor degrada tot mai mult.

● Proiectul generează trafic și disconfort urban, greu de gestionat în timp.

● Intersecția ocupă o suprafață de 6.230 mp (dintre care 3.630 mp - 58% - erau parcele ocupate cu locuințe) și are ca efect distructurarea țesutului urban istoric în timp foarte scurt.

S-a propus translatarea Halei Matache (intervenție nefondată și foarte costisitoare), deși exista spațiu pentru noul bulevard fără deplasarea ei. Propunerea poate fi interpretată ca un gest reflex provenit din practica de transformare urbană a Bucureștiului între 1977-1990.

La întâlnirea dintre PMB, MDRT și societatea civilă (OAR, Platforma pentru București) din 1 august 2011 s-a luat decizia de a păstra Hala Matache pe amplasamentul actual, restaurarea și repunerea ei în funcțiune. Se impune ca MCC să anuleze avizul pentru translatare și să elibereze unul pentru restaurarea acesteia.

Imaginea propusă pentru reconstrucția cartierului în proiectul PMB

- Traficul sporit aduce poluare suplimentară, scade confortul locuirii (zgomot, noxe etc.) și crește riscul de îmbolnăvire a cetățenilor.
- Noua imagine a Diametrului prin refacerea fronturilor cu clădiri în sistemul de „placare” (tip bulevardul Victoria Socialismului) distruge țesutul urban și identitatea culturală. Propunerea este imposibil de realizat din cauza situației juridice a parcelor. Realizarea proiectului prin proces organic necesită timp lung de refacere, iar prin proces autoritar necesită o nouă serie de exproprieri suplimentare.

*Zona neexpropriată
afectată de proiectul PMB*



Limita zonei expropriate 2010:
20.764 mp din care
11.234 mp parcele expropriate
9.630 mp domeniul public
Conform PUZ, din cei 11.234
mp expropriați, 10.664 (95%)
vor fi ocupați cu carosabil și
trotuarele aferente.

Suprafața necesară noilor
construcții propuse în PUZ
8.445 mp la sol din care
7.875 mp se află în afara
zonei expropriate.

Ciădinile propuse prin PUZ nu
se pot realiza pe parcele
existente - des, înguste, cu
proprietari diferiți - fără noi
exproprieri și deplasări de
populație. PUZ-ul nu explică
modalitatea de aplicare a
propunerii.

Limita zonei afectate de PUZ



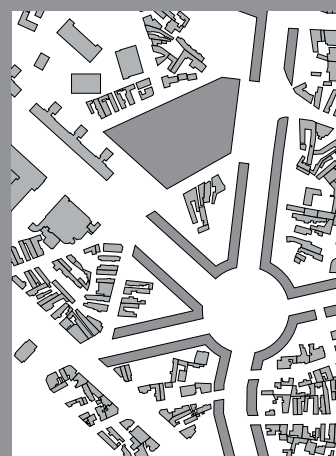
Iulie 2010



Iulie 2011



viitor - noi demolări



viitor - placarea bulevardului

Distrugea țesutului istoric în proiectul PMB



DE CE nu și în București?
Ce spun specialiștii

Olivier Bastin



Low line de-a curmezișul Bucureștilor (în contrast cu High Line din New York City*)

Cum își pot gestiona marile orașe problemele legate de creștere și de asigurarea, în continuare, a performanțelor în contextul competiției dintre marile orașe din întreaga lume sau celei dintre comunitățile naționale și internaționale?

Autoritățile, inspirate de regulă de exemple din străinătate, încearcă să propună acte vizuale prin care să convingă atât publicul local, cât și pe cel internațional. Ele mizează fie pe echipamente de anvergură de tip cultural sau timp liber (efectul Bilbao), fie pe infrastructuri majore. Începând cu anii '70, odată cu creșterea mobilității individuale, s-a acordat prioritate traficului de mașini, supunând orașele la o logică de tip „traversare” și distrugând astfel cea mai mare parte a țesuturilor urbane sociale și economice, cu vechea speranță că un punct de trecere va fi un bun declanșator pentru continuarea dezvoltării orașului și a economiei.

Orașe ca Bruxelles, mizând pe faptul de a fi simbolul unui punct central în Europa – ceea ce de altfel l-a și făcut să funcționeze ca o capitală a acestei instituții internaționale și gazdă pentru sediile centrale ale unor mari instituții (NATO etc.) – și-a distrus structura patrimoniului și o serie de monumente, mai ales cele plasate în apropierea zonelor centrale și populare, așa cum n-a mai făcut-o nici un oraș de la război încoace. Speranța unei vieți mai bune, nutrită în anii '50 și apoi revigorată de înțelegeri greșite ale idealismului modernist, a dus la un exod al populației înstărite din centru între anii '70 și până la sfârșitul anilor 2000. Abia acum, după 15 ani de politici reale pentru restructurarea țesutului urban distrus, se observă o nouă creștere a populației, ceea ce constituie noua provocare pentru ceea ce ar putea deveni până la urmă o capitală europeană sustenabilă și primitoare, în care să îți faci plăcere să locuiești.

Alte orașe, cum este Bucureștiul, par să depindă încă de logica mobilității, lucru de înțeles având în vedere nevoia de a lega zonele din sud, cu o dezvoltare socială și economică aparent mai dificilă, de zonele din nord, mai bine structurate și care beneficiază de o structură generală urbană mai pozitivă. Făcând această conexiune, autoritățile încearcă să-și comunice cât mai clar punctul de vedere și își creează cu forța drum printr-un țesut urban existent, evitând orice întrebare despre ce ar putea îmbogăți sau sprijini intenția lor de a lega un punct al orașului cu altul.



High Line, New York, inaugurare 2011





*Cours de Mirabeau,
Aix-en-Provence, Franța*

Șoselele care traversează orașul sunt modele de mobilitate perimate. Orice specialist știe că șoselele mai degrabă atrag traficul decât îl regularizează. Iar problemele majore apar la ambele capete ale căii de legătură, ca și în zonele limitrofe ale infrastructurii care își ignoră mediul.

Chiar dacă intențiile globale ale Diametrlei Nord-Sud din București sunt de înțeles și probabil bine justificate, modul de punere în aplicare – care duce la apariția pustiului și dezolării prin distrugerea unor zone însuflețite și nu își asumă consecințele sociale, culturale și economice ale acestui act – este un model depășit și care nu se potrivește cu noile politici democratice.

Sunt posibile și alte strategii, bazate pe forțele sociale, culturale și economice existente, care să creeze infrastructuri și țesut urban nou, respectând toate nivelurile care sunt interesate de ceea ce ar trebui să ofere orașului o viață mai bună atât din punct de vedere local, cât și global.

Olivier Bastin este arhitect și scenograf. Din anul 2009 ocupă funcția de arhitect-șef / bouwmeester / maître architecte al Regiunii Bruxelles (www.bmabru.be). Olivier Bastin cunoaște datele principale despre proiectul Diametrala Nord-Sud și a vizitat zona Buzzești – Berzei din București, cu ocazia prelegerii cu tema „București – Bruxelles: orașe distruse sau în dezvoltare?” susținută la Conferința națională extraordinară a Ordinului Arhitecților din România (25 noiembrie 2011).

** fosta linie feroviară din New York City transformată în promenadă verde pe o lungime de 1,6 km (n.t.)*

Zece rațiuni. Implicarea Ordinului Arhitecților din România în proiectul Diametralei Buzești - Berzei

**Ordinul Arhitecților
din România**
Președinte Șerban Țigănaș

Proiectul cunoscut ca Diametrala Buzești – Berzei, dar mai ales transpunerea lui în realitate, este fără îndoială generatorul celor mai mari polemici legate de dezvoltarea Bucureștiului, dispute și conflicte care durează de circa un an fără a lăsa să se întrevadă o direcție rezonabilă de soluționare. Conflictualitatea este evidențiată de numeroasele sentințe de anulare a actelor administrative care fundamentau operațiunea, acordând statutul de ilegalitate pentru ceea ce s-a realizat pe teren, inclusiv pentru demolările și exproprierile de imobile. Evoluția șantierului, activitățile de demolare realizate cu predilecție în zilele de sfârșit de săptămână, argumentate de oficiali ca fiind momentele cele mai puțin deranjante pentru locuitori și oraș și de către contestatarii proiectului ca fiind momentele în care se evită intervenția instituțiilor de control ale statului care sunt în afara programului, aspectul de teatru de război al locului care nu este îngrădit și protejat așa cum cer normele construirii, manifestări în stradă și declarații de presă acide, toate indică un conflict major legat de destinul unui cartier și al unei zone importante din București.

Ordinul Arhitecților din România a sesizat evidența și amploarea acestui conflict legat de construire, de arhitectura trecutului care dispare, de cea a prezentului care nu mulțumește și de cea a viitorului care nu este anunțată convingător. Ca urmare, Ordinul Arhitecților din România a decis să intervină în acest proiect cu scopul precis de a contribui la auditarea lui profesională și la construcția procesului de continuare a operațiunii. Ea trebuie direcționată către echilibrul necesar între interesele părților care participă la un proces de dezvoltare complexă.

Iată argumentele, rațiunile care stau la baza acestei intervenții.

1. **OAR este un mediator pentru mediul construit.** Această misiune îi este conferită de legea după care funcționează și este consolidată prin strategia sa adoptată. Arhitectul însuși este un mediator care operează în spațiul construit prin fiecare proiect. OAR joacă în acest caz rolul de arhitect, pe care din păcate nimeni nu îl ocupă în procesul oficial în curs.

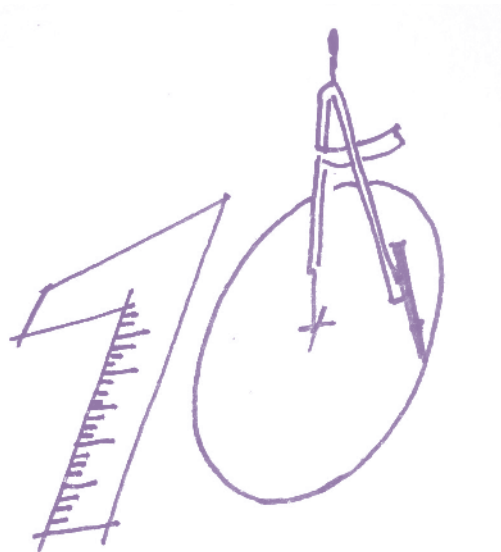
2. **OAR a sesizat deficitul de suport profesional pentru explicitarea operațiunii** și divergențele care au avansat până la conflict între diferite entități implicate. Nu este clar în acest proiect cine sunt autorii conceptelor, birourile care au contractat studiile și, respectiv, care este lista completă de profesioniști implicați, de la care se așteaptă explicații aprofundate și care ar trebui să fie parteneri de dialog profesional. OAR este adeptul transparenței și își aduce contribuția pentru ca ea să sporească și în cazul acestei operațiuni, condiție pe care o considerăm absolut necesară pentru continuarea proiectului.
3. **OAR este neangajat alături de părțile care susțin sau combat proiectul.** O astfel de poziție este necesară pentru echilibrul fără de care operațiunea nu poate continua rezonabil. Recunoaștem legitimitatea ambelor poziții contradictorii prin interesele pe care le promovează. Problema proiectului este aceea că nu reprezintă o rezultantă rezonabilă a tuturor acestor interese, motiv pentru care ne aducem contribuția pentru a găsi formula de echilibru.
4. **OAR consideră necesară o schimbare a abordării procesului de continuare a operațiunii** ca singura formulă viabilă. Recunoscând premisele proiectului observăm că atât modul de desfășurare, cât și rezultatele previzibile nu oferă suficientă încredere în calitatea care se va obține prin dezvoltare, raportată și la sacrificiile inerente. Neîncrederea în operațiune nu poate fi anulată decât prin schimbarea modului în care aceasta continuă.
5. **OAR consideră implicarea experților necesară, dar insuficientă** pentru a conduce la deciziile referitoare la dezvoltarea urbană, mai ales dacă paleta acestora nu este completă. Într-un asemenea proces, experții neutri, neangajați în studiile care au condus la soluția aflată în discuție și independenți față de firma implicată în realizarea proiectului, trebuie să aducă echilibrul necesar în aprecierea modului în care operațiunea poate să continue. Alături de experți, în orice operațiune de dezvoltare au loc reprezentanții societății structurată pe bază de interese. Suntem pentru aducerea acestora în procesul de negociere privind dezvoltarea proiectului, compensând absența lor inițială din cauza modului deficitar în care a fost condusă operațiunea.
6. **OAR este pentru reducerea politizării operațiunilor de dezvoltare.** Excesul de politică din societatea românească dăunează proceselor de dezvoltare. Asocierea imediată a opiniei publice cu puterea sau opoziția este nefastă pentru argumentarea de orice fel a proceselor de dezvoltare. Neutralitatea politică a Ordinului este o calitate importantă de care continuitatea procesului are nevoie.
7. **OAR are ca prioritate declarată calitatea spațiului public.** Suntem pentru a determina mult mai mult interes acordat spațiului public care va rezulta din acest proiect, motiv pentru care susținem procese de proiectare bazate pe

comparație și competiție pentru calitate. Am constatat lipsa de conturare a unor spații publice importante prin proiectul în cauză.

8. **OAR promovează arhitectura de calitate**, atât cea de patrimoniu, cât și cea nou construită. Arhitectura nu este pe agenda publică în România și nici această operațiune nu pune accentul pe generarea arhitecturii dincolo de obiectivele legate de infrastructură. Este necesară o modificare a abordării proiectului, astfel încât acesta să conducă la o arhitectură de cea mai bună calitate, ca rezultat al interferenței între existent și propus prin proiect.
9. **OAR constată că Bucureștiul este o metropolă care a suferit eșecurile succesive ale tuturor proiectelor urbane**, de lipsă de strategie și de coeziune în jurul unei strategii înțelese, acceptate și adoptate. Această situație este cauzată de mai mulți factori care au determinat decizia de intervenție și contribuție pentru a modifica atât destinul compromis al operațiunii Diametralei, cât și abordarea viitoarelor proiecte urbane.
10. **OAR nu crede în calitatea procesului de implementare a acestui proiect**. Dezbaterile la care am participat ne-au adâncit convingerea că proiectul nu este o abordare completă, realizată după principiile practicii contemporane în domeniul proiectelor integrate de dezvoltare și regenerare urbană. Specialiști recunoscuți pe plan mondial, invitați și consultați în privința acestei abordări și a practicii internaționale, ne-au confirmat aceste opinii. Este un motiv important pentru a ne implica în mod constructiv pentru alte formule de abordare, atât în particular, cât și în general pentru operațiuni urbane importante.

Până în prezent, OAR a inițiat și a găzduit dezbateri și prezentări pe tema acestui proiect, a organizat conferințe internaționale invitând profesioniști notorii pentru a discuta condițiile contemporane ale proiectelor de dezvoltare urbană, a participat la discuții cu propuneri concrete de ameliorare a procesului de dezvoltare prin consultare în cadrul Grupului de Consolidare a Încrederii inițiat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului.

Ordinul Arhitecților din România este organizația profesională, apolitică, de interes public care, printre altele, protejează și promovează calitatea produsului de arhitectură și urbanism. OAR a elaborat și susține *Politica pentru Arhitectură în România 2010-2015. Cultura mediului construit și calitatea vieții*.



Cartierul latin al Bucureștilor



Este o coincidență ciudată. În ultimii ani am străbătut cu pasul zona Matache Măcelaru (cuprinsă, în mare, între străzile Berzei, Virgiliu, Buzești, Grivița, Polizu, Popa Tatu, Gara de Nord) de sute de ori. Secretul este că mă documentam pentru un roman (*Moartea unui dansator de tango*) a cărui acțiune am plasat-o aici. Am descoperit aceste străzi la mijlocul anilor '90 datorită câtorva anticariate care funcționau aici și pe care le frecventam. Așa am ajuns să străbat străzile în toate sensurile, să înțeleg geografia locului. Mi-a apărut ideea să folosesc lumea dispărută de aici ca fundal pentru un roman. Plimbările mele singuratice au fost destul de triste pentru că trebuia să imaginez în spatele zidurilor igrasioase, prăbușite, trecând pe lângă calcanele acoperite de afișe vechi, viața animată și extrem de colorată din anii când personajele mele „evolau” în aceste locuri. În cartier trăia o populație numeroasă. Străzile erau pline de cârciumi, de la cele de lux până la birturi simple. Erau și multe cinematografe, ateliere, bordeluri, magazine moderne și mici prăvălii de tot felul. Aveam în urechi zgomotul imaginar al cartierului în epoca maximei lui înfloriri. Vedeam o stradă, piețe, pasaje, trotuare foarte vii animate, gălăgioase, o lume extrem de pestriță. Un amestec de lume comercială și culturală intensă.

Contrastul între prezent și trecut era puternic. Exercițiul de imaginație cerut nu era simplu deloc. În fond, mi-am ales cartierul dintr-un motiv simplu. Din cercetările mele – destul de întinse într-o vreme – despre vechiul București am înțeles că mă aflam, la data vagabondărilor mele, într-un loc deja cam părăsit, într-o continuă degradare în ultimele două-trei decenii. Aici fusese un fel de „Cartier latin” viu și colorat unde personajele mele trebuiau să traverseze o epocă de tranformări bruște și radicale (anii '40). Zona a decăzut treptat după război, în anii '50-'60, datorită schimbărilor economice și sociale aduse de tancurile Armatei Roșii și instalării regimului stalinist. Naționalizările de diferite grade dintre 1948/62 au avut ca efect desființarea comerțului privat, închiderea micilor ateliere, ale ceasornicarilor, de reparat te miri ce, jucării, chei și lacăte, ale cizmarilor și croitorilor etc. Interzicerea comerțului particular a avut un efect grav prin schimbarea identității sociale a zonei. S-au închis și magazinele private de încălțăminte, haine, alimente, cofetării etc. Micile afaceri de familie au dispărut. Înainte de a fi demolată cu buldozerul, zona a fost demolată cultural, politic,

economic și social. Omenirea atât de vie de aici a fost distrusă înainte chiar să cadă zidurile cartierului. O lume extrem de vie, independentă, întreprinzătoare, harnică a dispărut în numai câțiva ani și a fost înlocuită cu proletari aserviți, angajați la stat, cu funcționari, cu oameni dependenți de bugetul unui stat dictatorial, cinic și lacom. Independența de spirit a locului s-a prăbușit dramatic în acest context și ea. Statul a distrus după 1945 țesutul social care a dat, aproape un secol, specificul extraordinar de interesant al întregului cartier.

Zona era locuită, aici muncea o clasă mijlocie înfloritoare, o mică burghezie, și o elită proletară formată de meșteșugari cu ateliere proprii. Mai erau și muncitorii care lucrau la CFR în atelierele de reparații și în Gara de Nord. De altfel, întreaga zonă a apărut și s-a dezvoltat la sfârșitul secolului al XIX-lea, odată cu ridicarea Gării de Nord care a adus aici o populație numeroasă în căutare de oportunități, cum spunem azi, pentru că oferea multe locuri de muncă, într-o industrie care se dezvoltă rapid. În jurul Gării și atelierelor au apărut repede străzi noi, case de locuit, imobile. Comerțul a înflorit. Zona a avut cea mai înaltă dinamică de dezvoltare din București și a durat toată perioada 1880 - 1948. Romanul meu se ocupă numai de ultimii ani, care sunt cei ai sfârșitului zonei Matache Măcelaru. În aceste decenii, socialmente vorbind, zona a fost un amestec foarte viu format din toată clasele – de la pegră, interlopi, prostituate până la elită.

Două grupuri erau prezente în peisajul social. Lumea studentească, intelectual-universitară și cea comercială. Locuiau mulți studenți în camere închiriate ieftin pe străzile din jur. Ei asigurau clientela cafenelelor boeme, multe în zonă. Nu e de mirare, cartierul se întinde între două instituții de învățământ superior influente în epocă. Politehnica, la intersecția străzii Polizu cu Grivița, și Școala de Arte Frumoase și Meserii la intersecția străzii Grivița cu azi capătul bulevardului Dacia. O listă a pictorilor, profesorilor, sculptorilor care puteau fi zăriți prin împrejurimi este prea lungă. Îi amintesc doar pe Brâncuși, Steriadi, Iser etc. Apropierea de Gara de Nord și de centrul orașului, de Calea Victoriei, era extrem de utilă, ceea ce a făcut ca mulți universitari, gazetari, oameni de știință să prefere să locuiască aici. Câteva exemple: Anghel Saligny, Nicolae Iorga, St. O. Iosif. Și Mihai Eminescu a locuit aici cu chirie pe strada Buzești, împreună cu Veronica Micle, într-o clădire modestă demolată în 2011 odată cu cinematograful și hotelul Marna și cu casa lui Matache Măcelaru. La mijlocul secolului al XIX-lea, aici a avut moșia Nicolae Filimon, o moștenire care se întindea de la strada Polizu/Buzești, până în bulevardul Cuza, moșie întinsă, pe care scriitorul ținea o livadă. Aici autorul care a inaugurat romanul românesc prin *Ciocolii vechi și noi* a și murit. O vreme a tras aici când venea cu Orient Express-ul, din turneele sale europene, George Enescu, anume la hotelul Bratu, mai târziu Grivița, azi în completă paragină.





*Fotografie rămasă într-o casă evacuată
de pe Calea Griviței, iunie 2011*

În Piața Matache erau multe restaurante, grădini de vară, mustării, unde apăreau seara, în anii '30/40 și chiar '50, Maria Tănase, Jean Moscopol, Zavaiodoc, Cristian Vasile, Ioana Radu, Maria Lătărețu, urmăriți adesea de o clientelă selectă. Spațiul mă obligă să mă restrâng la un singur exemplu: Maria Tănase, pe când cânta la un vestit restaurant, Coșna, l-a cunoscut pe iubitul ei Maurice Negre, venit să o audă pe cântăreala despre care vorbea Bucureștiul. Era corespondent al agenției de știri Havas. După război va fi primul director al Agenției France Presse. Povestea lor de iubire a durat câțiva ani și s-a terminat brusc, când Maurice Negre a fost arestat, judecat pentru spionaj și închis. Va fi eliberat și expulzat în Franța în 1942 la presiunea guvernului de la Vichy. Strada Buzești este locul care păstrează amintirea acestei povești de dragoste. Dar cartierul Matache păstrează multe asemenea povești, astăzi fie uitate, fie ignorate.

Câteva cuvinte despre Matache Măcelaru, cel care, fără voia lui, a împrumutat numele cartierului. Il chema Matache (Dumitru?) Loloescu și era negustor. A început afacerea în strada Buzești în vecinătatea Gării cu o mică măcelărie, s-a dezvoltat, a prosperat și devenit cel mai puternic negustor din zona pieței pe care lumea o identifica cu el. A cumpărat terenul de la intersecția străzilor Grivița cu Buzești și a construit o casa mare. La parter era un mare magazin, unde găseai de toate, iar la etaj un apartament vast cu intrări separate unde locuia cu familia. Era moda timpului, semnul succesului – să deții o prăvălie la parter și un apartament deasupra. La stânga și la dreapta, respectiv, pe terenul negustorului, au apărut un hotel și un cinematograful, Marna, care au devenit repede centrul, nervul cartierului. Dacă Hala Matache – unde negustorul nostru Loloescu era cel mai influent personaj – găzduia comerțul, sala Marna (cel mai mare dintre cinematografele din zonă) nu găzduia doar proiecții de filme, era și sală de teatru unde veneau să joace trupele din centru, era și sală pentru întruniri politice. În timpul campaniilor electorale, sala Marna era una dintre cele mai importante din București. Aici, toți liderii politici importanți își făceau apariția, liberali, țărâniști, social-democrați etc. Mișcarea sindicală își avea aici unul din focare, ceferiști, funcționari publici, profesori etc., s-au strâns aici de nenumărate ori în timpul marii crize economice din 1929/33, așa cum am văzut în articole, fotografii, titluri din presa vremii, cu sala Marna găzduind mitinguri. Era o sală mare, bine făcută, care păstra un real parfum de epocă și stilul epocii și care nu mai este din păcate – a fost distrusă fără rost de buldozere în 2011.

Ar trebui să spun câteva cuvinte și despre două momente dramatice din viața cartierului. La 4 aprilie 1944, la ora prânzului, bombardamentul anglo-american a fost o mare nenorocire. Bilanțul acelei zile negre – aproape 3000 de morți. Covorul de bombe a lovit din plin și a făcut distrugerii enorme în acest spațiu odată atât de viu. Ținta a fost Gara de Nord, nod important de cale ferată, care asigura aprovizionarea cu materiale și trupe a frontului de Est. Dacă Gara de Nord a fost decenii catalizatorul dezvoltării spectaculoase a cartierului, tot ea a atras bombardamentul distrugător de la 4 aprilie 1944. Celălalt moment pe care vreau



Front de case vechi pe strada Buzești

să-l amintesc este sfârșitul anilor '80, când Ceaușescu a hotărât să dărâme tot cartierul. Buldozerile au demolat o mare parte dintre imobilele zonei. Multe din distrugerile acestei intervenții brutale au dus la dispariția fizică a cartierului – distrugerea identității lui, ca viață, începuse încă la sfârșitul anilor '40. Intervenția buldozerelor a produs asupra cartierului pagube mai mari decât bombardierile anglo-americane. După 1989, fără o viziune, sub toate administrațiile care s-au succedat, procesul de degradare și distrugere a continuat. Ultimele lovituri, care vizează de fapt dispariția completă a cartierului și a memoriei lui fabuloase, au fost date chiar anul trecut, 2011.

Totuși, și în ceasul al 12-lea trebuie intervenit pentru a salva ce se poate – chiar și puținul care a mai rămas. Nu putem privi nepăsători dispariția unui patrimoniu inestimabil, pentru că ar însemna să trăim într-un prezent continuu. Trecutul nu e un pod cu vechituri, așa cum ar vrea să ne facă să credem demolatorii de azi ai cartierului Matache. E chiar viața noastră. Trecutul n-a trecut și trăiește - asta firește dacă nu ținem prea zeloși și cu tot dinadinsul să îl nimicim în numele unor tipuri de urbanism îndoielnic, constituit pe scheletul unui pragmatism factic și extrem de dăunător.

Stelian Tănase este scriitor, publicist și politolog.



Nevoi urbane

Small is beautiful! Nevoia de cartiere

M-am născut și am copilărit în acest cartier, pe strada Munții Tatra. Pe colțul dinspre Titulescu era un parc în care se adunau toți copiii, iar în mijlocul parcului era un dud bătrîn, un soi de *axis mundi* pentru noi toți. La colțul celălalt, spre Buzești, era alimentara, unde mă trimitea mama să fac micile cumpărături și unde mă întâlneam adesea cu alți copii care își luau și ei, ca și mine, o sută de grame de marmeladă cu mărunțișul de la zahăr și ulei. Vizavi era biserica, unde mie mi se părea că miroase mereu a Paște. Duminica, mama „făcea piața” la Matache, ca tot restul cartierului. Acolo erau și cârciumioarele unde se adunau bărbații. Da, era un cartier, poate nu prosper, poate nu memorabil, dar cît se poate de viu. Chiar și copil fiind, știam din vedere toți vecinii și cunoșteam poveștile majorității locuitorilor pe o rază de cîteva sute bune de metri.

Simple nostalgii ? Nu, nu doar asta ! Este vorba de amintiri de *viață urbană*, căci orașul nu înseamnă (doar) anonimat și servicii. Un *oraș viu* presupune cartiere care leagă indivizii concreți de spațiul urban abstract. Cartierul este o rețea spațială optimă de inter-conexiuni și sociabilitate, spațiul de proximitate în care orașul devine *al meu*, în care fiecare dintre noi poate aspira la *identitate* urbană. Un oraș trăiește prin viața cartierelor sale!

Or, Bucureștiul nu mai are cartiere. Întrebați, în cadrul unei recente anchete a Departamentului de Sociologie din SNSPA, în ce cartier locuiesc, bucureștenii au identificat aproximativ 125 de zone relativ distincte. Dintre acestea, două treimi erau nominalizate după nume de străzi, guri de metrou sau alte asemenea repere conjuncturale, 27% se refereau la cartierele comuniste (Balta Albă, Berceni etc.) și doar 7% se refereau la vechi cartiere interbelice (Domenii, Cotroceni etc.). Deși în relativă creștere, magazinele de proximitate mai sînt dorite doar de 21% dintre bucureșteni, iar dintre cele 424 de restaurante nominalizate ca „preferate”, doar aproximativ 7% erau din zona de rezidență. Referințele urbane sînt tot mai distante și impersonale. Și, cu toate acestea, bucureștenii își iubesc mult mai mult „cartierul” decît orașul !

Un oraș (și) pentru oameni! Nevoia de spații pietonale
Bucureștiul este un oraș al mașinilor. Spațiul public este făcut pentru șoferi, iar aceștia își aproprie, sălbatic, ciozvirte de trotuare pentru a-și gara mașinile, oriunde, oricum. În ciuda unei percepții răspândite, aceasta nu este însă o fatalitate. Astfel, a rezultat că doar unul din cinci bucureșteni se deplasează de regulă cu autoturismul și doar 39% dintre cei care au mașină personală o folosesc în mod obișnuit în București – 55% dintre aceștia preferînd să circule cu RATB și/sau Metrex. Altfel spus, chiar și acești stăpîni ai orașului sînt speriați de jungla urbană în care trebuie să se descurce! Pe de altă parte, cei care circulă cu mijloacele de transport în comun (71% din populație) consumă cel mai mult timp (51% fac peste două ore zilnic). În mod previzibil, aceștia sînt și cei mai nemulțumiți de traficul bucureștean. Pe scurt, nemulțumirile legate de „trafic” provin în principal de la utilizatorii mijloacelor de transport în comun de suprafață și nu de la șoferii individuali, pe care edilii consideră în continuare că trebuie să-i privilegieze. Complementar, bucureștenii se dovedesc a fi tot mai amatori de circulație pietonală, oriunde și oricît au posibilitatea. Deocamdată, singura soluție o constituie cele cîteva parcuri, frecventate intens, aproximativ jumătate din populație mergînd săptămînal, o altă cincime plimbîndu-se o dată sau de două ori pe lună. De asemenea, 83% și-ar dori mult și foarte mult amenajarea unor spații pietonale. Zona vizată cel mai mult este și aceea percepută ca fiind cea mai reprezentativă pentru București, și anume triunghiul cu baza în linia Piața Unirii – Piața Revoluției și vîrful în Piața Victoriei. În mod previzibil, 75% dintre bucureșteni și-ar dori și o limitare a vitezei în această zonă centrală. Aviz amatorilor: există deci o presiune socială deosebită pentru a se renunța la actuala politică urbană de privilegiere a șoferului în detrimentul pietonului.



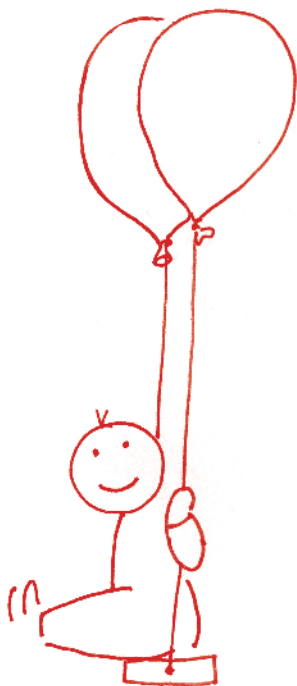
A impune, a se opune, a propune. Nevoia de dialog
În repetate ieșiri publice, primarul general al capitalei se plîngea de faptul că orice inițiativă ia Primăria, se găsesc imediat cîteva ONG-uri care să se opună „din principiu”. La rîndul lor, acestea se plîng de faptul că edilii (și dezvoltatorii din spatele lor) impun soluții fără nici o consultare publică. Relația dintre populație și edili este astfel una de război permanent. Iar bătăliile se dau – atunci cînd se dau – doar pentru a „salva” cîte un „monument” amenințat de dispariție iminentă, și nu o viziune urbanistică de ansamblu. De fapt, nu prea se poate spune că edilii Bucureștiului au avut în ultimii 20 de ani vreo astfel de viziune, susținută de o politică urbană coerentă și consecventă...

Or, între *a impune* și *a se opune*, există demersul civilizat al lui *a propune*. Mai simplu spus, este nevoie de dialog social între toți actorii urbani, edili și urbanști – dar și sociologi, economiști, geografi și ceilalți specialiști în *viața* urbană, care nu au nici ei obiceiul să discute între ei. Și, mai presus de toate, este nevoie de un dialog real și nu doar electoral cu populația, cu cei care urmează să *locuiască* orașul. De ce avem nevoie de un astfel de plan?

Tocmai asta încearcă să facă planul de față. El *propune* o *viziune* de ansamblu pentru un *cartier* redat *populației*, după consultarea cu aceasta. În primul rînd, proiectul Arhitecților Voluntari este o propunere, nu o soluție ce s-ar vrea finală, o alternativă la proiectul existent, care nu se „opune” traficului preconizat de edili pentru diametrala Buzești-Berzei. Apoi, Hala Matache, pe care mulți doresc să o „salveze”, este doar un element al ansamblului, care vizează de fapt întregul cartier cuprins între Gara de Nord și Buzești-Berzei. Acesta a fost distrus de bombardamente și doar „plombat” cu blocuri în timpul comunismului, iar în prezent este mai mult un maidan. Zona în ansamblul ei, cu țesutul său social particular și statutul de „poartă a capitalei”, este deci adevărata miză, iar beneficiile sale sînt mult mai profunde. Nu în ultimul rînd, tot acest spațiu urban este gîndit „ecumenic”, dînd posibilitatea localnicilor să socializeze, pietonilor să se plimbe, mașinilor să parcheze și transportului în comun să-și vadă liniștit de menirea sa. Perfectibilă, ca orice propunere, viziunea de față are avantajul uriaș al normalității, care pune locuirea înaintea locuințelor și oamenii înaintea mașinilor. O reușită în acest caz ar reprezenta și un model de *regenerare urbană* reală, care ar coborî astfel de pe planșeta urbanștilor și discursul electoral al edililor pentru a prinde cu adevărat viață.

Ar cam fi timpul!...

Vintilă Mihăilescu este antropolog, profesor la Școala Națională de Științe Politice și Administrative din București.



Diametral opus

Șerban Țigănaș

Scriu acest text pentru a spune câteva păreri despre fenomenul Matache – Buzzești – Berzei, după ce, în calitate de președinte al Ordinului Arhitecților din România, am moderat discuții, am participat la întâlniri oficiale și am exersat poziția de mediator, asumată de organizație, pe care am motivat-o în articolul de mai sus – *Zece rațiuni...*

Acum scriu ca arhitect, încercând să observ și să întreb mai multe lucruri care poate nu se văd și, în mod cert, nu se discută suficient de clar.

În primul rând, consider că acest caz este extrem de important pentru întreg urbanismul românesc pentru că reflectă practici curente, vicii de procedură, lacune de strategii operaționale și de legislație, modul de dialog cu societatea civilă, implicarea și coordonarea între instituțiile statului ș.a. Dacă operațiunea va continua schimbându-și direcția, păstrând elementele determinante, adică realizarea Diametralei ca *bypass* al centrului prin vest, dar va îngloba obiective noi, de regenerare a unei zone sau cartier, de conexiune a mai multor tipuri de țesuturi urbane profund destructurate de câteva zeci de ani și de activare economică și socială a unui pol fundamental al Bucureștiului, Gara de Nord, atunci putem spune că urbanismul românesc se maturizează și că putem spera la o nouă etapă. Dacă, în schimb, cei care sunt responsabili și implicați în acest proiect vor avea ca scop unic să îl finalizeze așa cum a fost început, demonstrând astfel putere și fermitate, adăuga eu intransigență și autoritarism, încremenire în proiect și poate ambiția de a nu fi completați sau contraziși, punând înainte orgolii personale și instituționale, atunci am convingerea că, din nou, România a pierdut pe teren propriu.

Pornind de la general către particular, urbanismul românesc are pentru mine câteva caracteristici care ar putea justifica faptul că, în mod constant, ceea ce se planifică se implementează doar parțial, că pe parcursul operațiunilor se iau decizii contrare sau deviate substanțial de la cele inițiale, că negocierea între public și privat se desfășoară sub semnul unor mari conflicte de interese, cei care proiectează fiind legați și dependenți de cei care avizează și de cei care promovează reglementări și invers, un număr relativ restrâns de specialiști rotindu-se între posturi din minister, Primărie, universitate, comisii de avizare, fiind și implicați în realizarea de studii și proiecte despre care își exprimă ulterior pozițiile aparent neutre, ca specialiști notorii. Alături de această situație, mai remarc o liniște totală din partea unor instituții extrem de discrete, a liderilor acestora care nu se exprimă public sau



în mediul profesional despre această operațiune importantă în care sunt fără îndoială implicați și responsabili, evitând participarea la dezbateri și preferând probabil discuții de budoar.

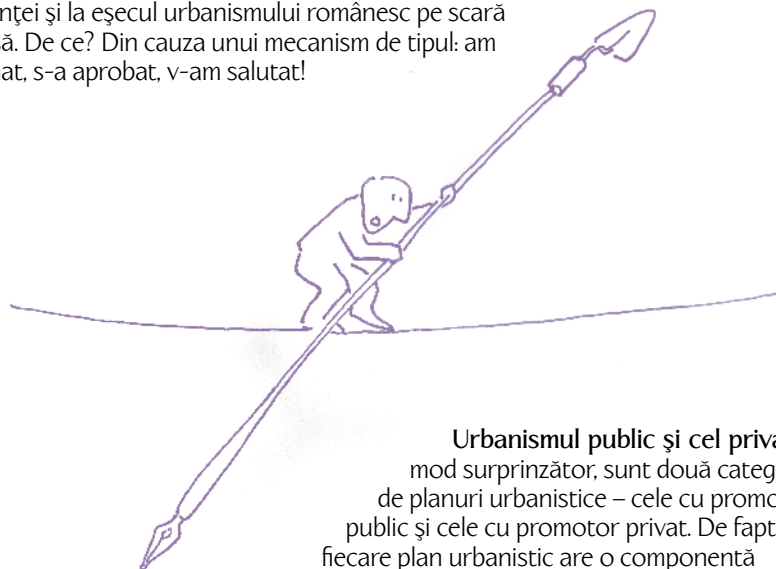
Urbanismul în cerc restrâns. Numesc așa fenomenul manifestat printr-un grup de persoane și instituții de care depinde realizarea și avizarea unui plan urbanistic, a studiilor sale de fundamentare și care este foarte puțin numeros. Multe dintre persoane, din cauza modului în care este organizat procesul prin lege și, mai ales, al faptului că anumite poziții sunt onorifice sau extrem de prost plătite, au legături de subordonare și chiar de salarizare în diferite formule care le neutralizează neutralitatea. Am convingerea că opiniile competente ale specialiștilor trebuie plătite corespunzător, concomitent cu asocierea unei responsabilități corect gestionate pentru deciziile luate. O atenție sporită asupra conflictelor de interese ar putea să aducă un spor de limpezime și o detașare de rațiuni secundare, care sunt fără îndoială prezente în cadrul actelor de decizie din urbanism.

Urbanismul pe hârtie. Modul în care sunt gândite planurile urbanistice din România, prin lege și, în consecință, și în practică, este lipsit de componente operaționale, de instrumente de ordonare și ierarhizare, ceea ce a făcut să apară construcții private înaintea infrastructurii publice, dotările și echipamentele să rămână doar teoretice nefiind bugetate de nimeni... Vorbind despre zona Buzzești – Berzei, infrastructura este obiectiv unic, restul fiind neaprofundat, ilustrat doar, cum se spune pe la noi. Ceea ce se studiază acum cu noi PUZ-uri pe aceeași zonă, pentru care PUZ-ul inițial a fost anulat de justiție, este o așa-numită aprofundare a reglementărilor, după cum am înțeles citind interviurile din revista *Arhitectura* (2010-2011). Dar mă întreb: unde există în legislația românească prevăzut PUZ-ul „de aprofundare”? Pare mai mult un artificiu pentru a ieși din impasul produs de pierderea procesului în justiție și un mod de a reglementa, din nou, aceleași lucruri prin alte documente, cu același conținut.

Urbanismul fără arhitectură. Știm cu toții că zonele importante din orașe, proiectele ansamblurilor cheie, se studiază cu machete cuprinzătoare care permit abordarea și analiza relațiilor de scară, a morfologiilor și conflictelor generate de mutații substanțiale, ca cele propuse în teatrul de operațiuni din jurul Halei Matache. Percepții la nivelul ochilor, parcursuri, caractere ale arhitecturii spațiului public și ale intervențiilor private... Abandonarea machetelor, refugiu în așa-numitele reglementări urbanistice, care sunt de multe ori asemănătoare cu rețetele culinare dictate la radio, și abuzul de imagini generate electronic în care ceea ce e nou e alb, scilpitor și bun și ceea ce e vechi e gri, murdar și prăfuit, împiedică un privitor superficial să pătrundă în propunerile care mai apoi, în mod surprinzător pentru unii, atunci când se construiesc, apar nesatisfăcătoare. Urbanismul apare ca o consecință a dreptului, pe când arhitectura rămâne un moft sau o dezamăgire. Într-o operațiune de asemenea amploare, cred că ar trebui

fixate câteva puncte nodale rezervate evenimentelor de arhitectură de calitate, pentru care -- fie spațiu public, fie construcții -- să se genereze concursuri și filtre speciale. Mai mult, un astfel de proiect ar trebui marcat de propuneri arhitecturale deosebite și chiar justificat prin ele. Pare mai complicat, dar altfel se va întâmpla ceea ce s-a întâmplat până acum la Matache, de la *one man show* la *no man's land*.

Urbanismul neresponsabil. Arhitectul este responsabil de reușita transpunerii proiectului său în realitate, depinzând bineînțeles de ceilalți actori, dar având misiuni prin care contribuie astfel încât ceea ce a prevăzut să își atingă calitățile și ceea ce nu a reușit să anticipeze în proiect să fie corectat prin construire. Urbanistul nu pare a fi în România responsabilizat de nimic. De la aprobarea planului nu mai urmează nimic – explicații, interpretări dacă apar ca necesare, monitorizarea efectelor în realitate, corecții, feed-back. Mă gândesc cel puțin la un punct de vedere responsabil al autorilor de construcții care sunt propuse sau se realizează după prevederile unui plan urbanistic care să confirme, infirme sau să contribuie la justa negociere care a dus în toți acești ani, după felul în care s-au practicat derogări fără număr, la pierderea coerenței și la eșecul urbanismului românesc pe scară extinsă. De ce? Din cauza unui mecanism de tipul: am desenat, s-a aprobat, v-am salutat!



Urbanismul public și cel privat. În mod surprinzător, sunt două categorii de planuri urbanistice – cele cu promotor public și cele cu promotor privat. De fapt, fiecare plan urbanistic are o componentă publică și una privată, fiind un parteneriat public-privat intens negociat pentru a atinge interesele tuturor actorilor și a ajunge la dezideratul de câștig echilibrat (*win-win situation*). La noi nu se prea întâmplă acest lucru. Care este componenta privată a planului pentru Diametrală? Cine o reprezintă? Cum participă la procesul de negociere a operațiunii? Știți răspunsurile. Fragila și formală practică a consultării populației nu rezolvă echilibrul câștigurilor reciproce negociate de care aminteam înainte.

Despre proiectul Diametranei sunt câteva întrebări pe care o să le pun acum. Ele au răspunsuri cunoscute, dar pentru mine, în mod ciudat, nu sunt făcute publice informațiile sau se consideră cumva notorii și de nepronunțat? Cine sunt autorii planului urbanistic și ai proiectului? Mă refer la lista de specialiști principali și la firmele care au contractat și poartă responsabilitatea contractării. Sigur, e de lămurit și cum s-a atribuit contractul, respectiv cine au fost contracandidații concurenți, în cazul în care s-a apelat la o procedură de selecție. Mai mult, sunt interesat de cum continuă procesul de planificare urbanistică dacă planul contractat, aprobat și probabil plătit a fost declarat ilegal prin sentință irevocabilă în justiție? Ce se întâmplă într-o asemenea situație, se prelungește pur și simplu contractul existent cu alte solicitări cum ar fi trei PUZ-uri noi, de aprofundare a PUZ-ului anulat? Fără procedură de achiziție publică? Pe bani suplimentari? Probabil că da. Dar unde e transparența procesului? Și pentru că au fost de mai multe ori invocate Curtea de conturi și dificultățile de corecție asupra unui contract în derulare, mă întreb cum vede acest organism cheltuirea banilor publici de două ori pentru același scop, respectiv pentru un PUZ și, apoi, pentru alte trei PUZ-uri suprapuse, în condițiile în care justiția a anulat PUZ-ul inițial, adică banii au fost cheltuiți într-un mod inacceptabil, ca să nu spun ilegal? Cred că problema atribuirii și contractării trebuie elucidată transparent, legal și că face parte din procesul de continuare a operațiunii și că este nesănătos și netransparent să nu se lămurească aceste lucruri. Citind interviurile din *Arhitectura* am înțeles că elaboratorii unor studii de fundamentare, respectiv doamna Hanna Derer și domnul Liviu Ianăși, semnalează faptul că recomandările și concluziile pe care le-au livrat nu se regăsesc în planul elaborat. Domnul Ianăși surprinde cu o critică foarte consistentă lacunele operațiunii, pe care nu o să le reiau acum, iar doamna Derer precizează explicit că ceea ce ține de problemele patrimoniului a fost pur și simplu eludat. Cum e posibil să fie aprobat un plan urbanistic care nu este construit pe propriile studii de fundamentare? De la domnul Constantin Enache, care apare ca lider al unei echipe de urbanisti din care nu știu cine mai face parte, aflăm că lista monumentelor este contestabilă și deci de ignorat în proiect. Care este răspunsul ministerului de resort la această problemă extrem de serioasă indicată de profesorul urbanist? Nici unul. Care este poziția publică a ministerului responsabil de patrimoniul arhitectural față de situația tensionată din zona Halei Matache? Care este contribuția pentru rezolvarea conflictului declanșat aici și care pornește de la problemele de conservare, integrare și regenerare centrate pe patrimoniul construit? Pun toate aceste întrebări pentru că am convingerea că există răspunsuri, dar acestea nu sunt evidențiate și de aceea procesul riscă să nu poată continua în mod favorabil. Orientându-mi atenția către Primărie, mă întreb care este reacția Consiliului General al municipiului față de situația complexă creată aici? Mă mai întreb referitor la Hala Matache care este o construcție: dacă ea nu poate fi conservată, protejată, apărută de vandali și hoți? Deși s-a convenit că va fi păstrată pe locul ei, ea este tratată de către proprietar, adică de către Primărie total ineficient, ca să nu acuz de indiferență. Cum poate aceeași Primărie

să transmită încrederea că poate gestiona o stradă, un cartier sau un mare oraș eșuând în fața unei singure construcții? Mă mai întreb ce fel de contract a semnat Primăria cu un constructor care să realizeze lucrările la Diametrală și care nu este capabil să respecte cele mai elementare reguli de organizare a unui șantier, cu protecții, împrejmuiri, semnalizare și toate celelalte, după lege și buna practică. După părerea mea, acest șantier este din punct de vedere al siguranței cetățenilor complet necorespunzător, iar din punct de vedere al atitudinii municipalității față de cetățeni (prin ceea ce le oferă printr-un proiect pe bani publici) o adevărată ofensă. La capătul celălalt al operațiunii, în Uranus, soluția adoptată de același proiect impune traversarea subterană, mult mai scumpă și combătută de specialiștii pe care i-am citat. Soluția lasă cele două mari zidiri ale epocii Ceaușescu – Casa Poporului și ale contemporaneității – Catedrala Neamului, să troneze într-o asocierie evidentă atât de învecinare, cât și de atitudine asupra unui cartier ras de pe fața Bucureștiului la începutul anilor optzeci. Există mulți oameni care nu intră și nu vor intra niciodată în palatul lui Ceaușescu și cred că vor exista mulți oameni care nu vor trece pragul noii catedrale. Nu pentru că nu ar fi români sau creștini, ci din motive asemănătoare, mergând în continuare în spatele blocurilor la biserica Mihai-Vodă.

Dezvoltarea fără regenerare. Termenul de regenerare, ca și cel de sustenabilitate, a apărut în contextul proiectului recent și îl regăsesc în discursul domnului Șerban Sturdza, dar și în documentele strategice la care s-a asociat ministerul care răspunde de dezvoltare în România. Îmbrățișat la nivel de principii necesare de acesta din urmă, el nu este acceptat ca principiu de continuare a operațiunii Buzești – Berzei de către Primărie. Citesc despre gâlceava (*la querelle*) între moderni și paseiști semnalată de domnul Constantin Enache, dar cred că de fapt este vorba de cea între moderni și contemporani. Printre primii sunt cei care au devenit paseiști în condițiile în care insistă, arătându-se de fapt nostalgici față de abordările existente – atât ca proces, cât și ca morfologii propuse, similare cu cele de acum zeci de ani. Cei din urmă, contemporanii, sunt cei care doresc un București dezvoltat așa cum se petrec lucrurile în orașele avansate, nerepetând greșelile modernizării dezechilibrate ale epocilor care ne fac acum să conștientizăm pericolele la care s-a supus civilizația umană tocmai din cauza acestei modernizări.

De ce să nu începem să fim profunzi și actuali cu acest proiect, să ne recunoaștem eșecul și să facem pasul spre o nouă paradigmă, atât de menționată și mereu amânată? Semnalul pe care l-ar primi societatea românească și mai ales locuitorii capitalei ar fi mult mai bun și ar genera o atitudine mai optimistă de care avem cu toții nevoie după incontestabil extrem de nesatisfăcătoarea evoluție a societății românești postdecembriste. Acceptați dialogul, acceptați contribuțiile, respectați partenerii, renunțați la orgolii, veniți în spațiul public și aduceți-vă aportul!

Șerban Țigănaș, arhitect practicant, trăiește și lucrează la Cluj și București. Președinte al Ordinului Arhitecților din România, a inițiat realizarea primei politici pentru arhitectură în România, cultura mediului construit și calitatea vieții (2010-2015).

Ana Maria Zahariade



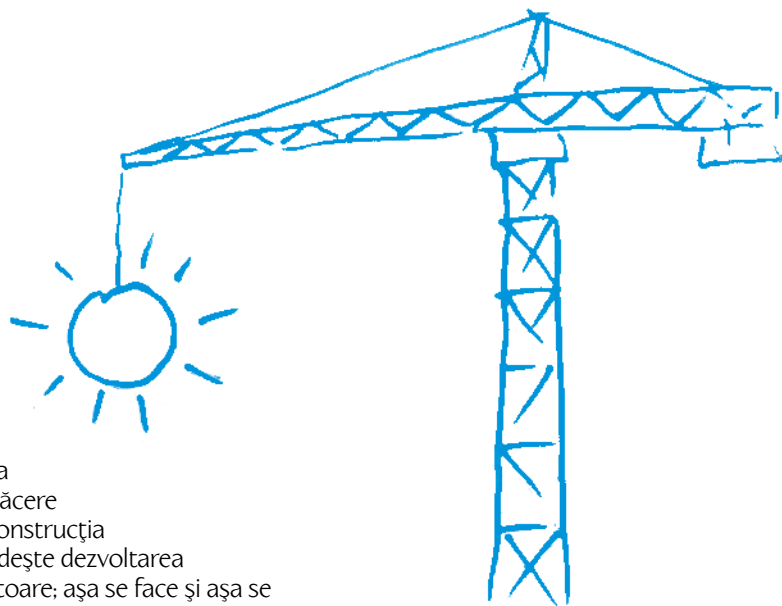
De ce nu și în București? Poate se poate...

Recent s-a vernisat la Berlin proiectul artistului Eril Dettwiler, *TO WHOM BELONGS THE CITY?* Artistul a pus această întrebare mai multor femei din Berlin, Roma, Zürich, București. Am răspuns atunci, în 2006, că Bucureștiul e al mașinilor; nu al oamenilor care vor să umble prin oraș bucurându-se de spații prietenoase, nu al mamelor care vor să-și plimbe copiii, nu al celor care vor să se simtă într-un oraș a cărui istorie aparține îi aduce împreună... Din păcate, răspunsul e mai actual acum decât atunci!

Printr-o fericită întâmplare stau pentru câteva luni în Nantes. Nu e un oraș „far” pentru revistele de arhitectură, nu a fost niciodată un model urbanistic de tipul Parisului, e un oraș cu o frumusețe discretă, trebuie s-o cauți – într-un fel, ca Bucureștiul – și al cărui patrimoniu istoric a suferit destule distrugerii în război. Un oraș care a fost bogat odată, dar al cărui echilibru economic și social a fost busculat de deplasarea, la sfârșitul anilor '80, a șantierelor navale la Saint Nazaire. A fost forțat să parcurgă și el greutățile unei tranziții recente, încă în curs; într-un fel, o altă relativă asemănare cu Bucureștiul. Posibilele asemănări se opresc aici.

Iar ceea ce văd și simt în jurul meu e un oraș echilibrat, optimist, cu multă arhitectură nouă și novatoare de bună calitate; e evident un oraș în dezvoltare. O dezvoltare cumpănită, pe care edilii lui o conduc pe câteva direcții clare de regenerare urbană, în care e implicată întreaga comunitate. Pentru că, mai presus de proiectele în curs (cartiere în renovare și în construcție, recalificarea celor 337 ha ale vechilor șantiere, restaurarea strălucirii și vieții centrului istoric etc.), din 2006, strategia este dirijată spre „acte individuale dedicate interesului general, menite să genereze un liant social și să contribuie la respectul ambiantului, vechi și nou, artificial și natural”. E vorba de ceea ce ei, nantezii, numesc „eco-gesturi”: schimbări ale comportamentului de la circulația / deplasarea în oraș (care, așa redusă cum mi se pare mie venită din București, va fi mult schimbată în favoarea transportului în comun și a spațiilor pietonale până în 2013, când Nantes va fi „capitală verde a Europei”), la modul de a cumpăra și consuma, de a te încălzi, lumina și arunca / recicla. *On a tous à gagner* se spune. Și fiecare se regăsește

aici, din civism, din convingere, din interes individual (de ce nu?). Politicienii și edilii, arhitecții și constructorii s-au angajat în acest sens și și-au făcut din aceste principii un mod de a acționa și gândi. Arhitectura nouă, cu toată efervescența ei, se dedică reflecției asupra spațiilor publice și semipublice, caută să le facă vii și locuibile. Iar nantezii, locuitorii banali, visează deja la orașul lor în 2030, în locuri special amenajate în oraș pentru a le primi și discuta ideile. *Ville active*, *ville à vivre* spun ei, și trăiesc cu plăcere atât orașul pe care l-au moștenit, cât și viitorul la construcția căruia participă.¹ Și nu sunt vorbe goale; așa se gândește dezvoltarea orașului, între sedimentul istoriei și noutatea căutătoare; așa se face și așa se vede. Am insistat atât fiindcă tare aș vrea să văd așa ceva și acasă.



Dar cât e de departe de ce se petrece în București! Farmecul aparte al Bucureștiului, atmosfera lui romantică de oraș cu convivialitate balcanică, temperată de modernitate, adică ceea ce am putea arăta unui străin fără să cădem în ridicolul de a ne lăuda cu banalități sau cu pastişe discutabile, mai există în puține locuri sau nu se vede ușor în spatele lipsei de întreținere. Ceușescu a distrus cât a putut; sărăcia, lăcomia și lipsa de cultură au făcut restul. Acum o face municipalitatea însăși. Și arhitecții / urbaniștii. De ce? Mi-e greu să spun, pot doar să constat.

În loc să repereze și îngrijească zonele cu astfel de potențial, în loc să caute să redea orașului urbanitatea lui specifică, ei continuă (să nu-și dea seama?) atitudinea lui Ceaușescu față de oraș, fără prea multă reflecție sau numai pe baza unor măsurători insuficient interpretate în perspectivă: taie bulevarde cât mai monumentale (în tradiția depășită a secolului al XIX-lea sau a stalinismului, în care parada a fost înlocuită de fluxul mașinilor), ridică pe marginea lor cortine de blocuri care ascund *no man's land*-uri (deși discursul urbanistic contemporan se apleacă tocmai spre spațiile „dintre”, spații care nu mai sunt „reziduuri” ale esteticii

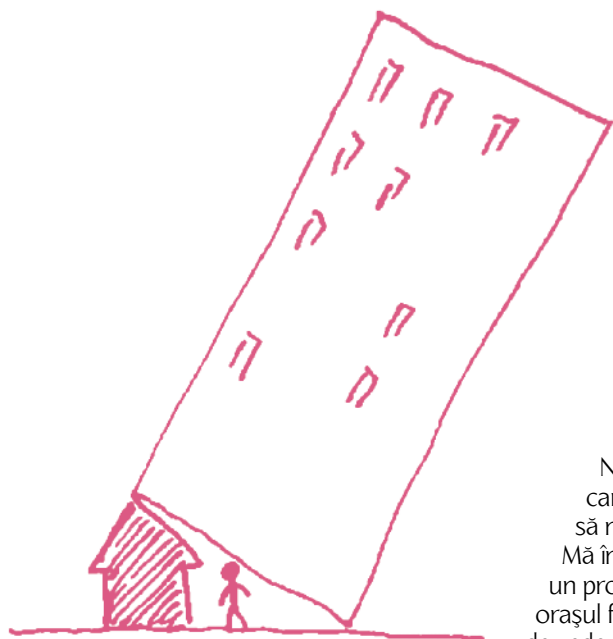
¹ Se poate citi mult despre aceasta pe numeroasele site-uri dedicate subiectului regenerării orașului.

urbane, ci locuri în care se poate dezvolta, la scară minoră, convivialitatea urbană a vieții cotidiene), demolează ce-a mai rămas („vechituri” care ar cere întreținere), în final, distrug locuri și obșnuințe urbane, care de bine de rău au rezistat în timp multor zguduiuri. Hala Matache și proiectul „diametrului” sunt exemplul cel mai grăitor. (Despre modul în care s-a declanșat operația nici nu mai discut, pentru că depășește orice înțelegere.)

Cine are de câștigat? Locuitorii? Vor primi ei astfel un spațiu urban în care să se regăsească? Am mari dubii. Fac paralelă cu Nantes: *ville active*, poate – dacă activ se măsoară prin viteza, zgomotul și poluarea automobilelor; *a vivre*, din ce în ce mai puțin probabil. Orașul? Va fi acest nou spațiu reprezentativ pentru București? Poate doar pentru Bucureștiul lui Ceaușescu. Dar este acesta orașul în care vrem să-l plimbăm pe vizitatorul străin?

Care vor fi poveștile locurilor la care îl vom face atent?

Poate cei de la volan vor fi mulțumiți, dar numai pentru o vreme; ne-o spune experiența altor orașe care au trecut pe aici. De ce e nevoie să repetăm greșeli despre care suntem preveniți?



Ca arhitect, știu că relația dintre traseele majore de circulație ale orașului modern și restul țesutului urban istoric constituit e delicată; așa a fost de la începutul modernizării Bucureștiului. Delicată e și relația dintre orașul pietonului și cel al mașinii; dar spațiul public, esența urbanității, nu-și găsește ușor locul în orașul mașinii. Tocmai de aceea trebuie căutată cu grijă justa măsură. Nu acesta este sensul regenerării urbane? E vorba despre reconstrucția orașului pornind de la el și reciclându-i resursele deja construite. N-am mai auzit de reciclare prin demolare! Oare așa se stimulează dinamica de dezvoltare și se creează solidaritățile sociale la scara orașului, adică ceea ce se înțelege prin regenerare urbană, adică ceea ce Nantes vâd că și-a dat osteneala să înțeleagă? Dezvoltarea durabilă, pe care o tot rostim ca pe o mantră care și-a pierdut sensul, nu înseamnă să nu marcăm irecuperabil ceea ce lășăm moștenire generațiilor viitoare? Mă întreb cu tristețe cât vom mai sta, noi arhitecții și edili, înțepeniți într-un proiect care combină în chip simplist autoritarismul de secol XIX cu orașul funcționalist. N-ar trebui să ne întrebăm de ce s-o fi schimbat punctul de vedere al gândirii urbanistice și al politicilor urbane în lume?

Până una alta, numai societatea civilă pare să fi înțeles sensul regenerării urbane. Fără acțiunea concertată a ONG-urilor – a acestor Don Quijote pe care lumea românească îi privește cu neîncredere, dar care și-au asumat cu pasiune orașul și viitorul lui – am fi avut deja încă un nou bulevard „Victoria Socialismului”. Tot datorită lor, Hala Matache, reper în memoria orașului și a drumurilor noastre cotidiene, stă încă în picioare, deși dezafectată barbar și inutil. În mijlocul zonei „bombardate” de primărie, ea a devenit manifestul unei noi responsabilități față de București. O responsabilitate pe care și-au asumat-o Arhitecții Voluntari prin proiectul alternativ propus.

Aceasta mă duce cu gândul la un alt caz, de această dată celebru. În 1968, proiectul de demolare și înlocuire a Halelor din Paris, pe criterii care țineau doar de gestiunea rețelelor, a stârnit multe opoziții: intelectuali de marcă (printre care și Francoise Choay) au pledat împotriva demolării; un grup de arhitecți tineri (printre care și Jean Nouvel) au organizat chiar un „concurs alternativ”. N-au fost auziți. Halele au fost demolate, iar operația s-a dovedit un eșec de mari proporții, pe care toți îl regretă azi, iar municipalitatea tot încearcă să-l repare (noul concurs din 2007 e dovada cea mai radicală). Protestul înfrânt și-a dovedit pertinenta. E aici o fabulă care ar trebui să ne facă să ne uităm cu multă atenție la proiectul Arhitecților Voluntari. Ca să putem spune, peste niște ani, că măcar această greșală n-am repetat-o. Ca să putem răspunde altfel la întrebarea „cui aparține orașul”.

Privesc pe fereastră. Pe Île de Nantes, printre noile construcții care au crescut ca urmare a proiectului de regenerare urbană, stau pe locul lor cele două macarale „Titan” ale fostului șantier naval.² Cea gri a fost înscrisă pe lista monumentelor istorice. Și noi nu putem păstra pe locul ei Hala Matache?

Ana Maria Zahariade este prof. dr. arh. și predă teoria arhitecturii la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București; rezident la Institut d'Études Avancées de Nantes (promoția 2011-2012).

² Câteva date ale proiectului urban sunt semnificative pentru amploarea operației. Proiectul e expus consultării publice în fostul Hangar 32, astfel reutilizat; dar toate construcțiile noi trăiesc împreună cu memoria șantierului și ce s-a putut „recicla” din el. Azi: 337 ha, 5 km lungime, 18.000 locuitori, 10.000 locuințe, 16.000 locuri de muncă; mâine: cca. 1 milion de m² construibili, 7.000 locuințe suplimentare, 300.000 m² de activități economice și 150.000 m² de echipamente urbane.



Între Budapesta și Beijing: Bucureștiul încotro?

O prietenă de-a mea care își face doctoratul la Berkeley, una dintre cele mai repute universități din Statele Unite, s-a gândit să aleagă Bucureștiul ca studiu de caz pentru a analiza cum se transformă un oraș post-socialist după „modelul orașului european”. Citise despre entuziasmul orașelor din fostul bloc comunist de a se ralia bunelor practici și „bunului simț” din urbanismul european de azi, în care orașele sunt gândite în jurul omului, nu al automobilelor, și patrimoniul existent, de la case vechi la fabrici, este regenerat și folosit în mod inteligent, iar o atenție deosebită e acordată calității spațiilor publice. De la Vilnius la Budapesta, orașele est-europene au urmat în mare acest model, așa că a studia Bucureștiul nu trebuia să-i ofere mari surprize, își spunea prietena mea. Dar după o jumătate de an la București, ea a plecat descumpănită și a împărtășit mediului academic american că orașul acesta nu se potrivește deloc cu teoria sa sau cu evoluțiile din restul continentului. Dimpotrivă, Bucureștiul pare să se depărteze de modelul urban european – aici se promovează automobilul, prin lărgiri de drumuri și construcții de pasaje, patrimoniul se degradează, „regenerării urbane integrate” europene venindu-i în loc demolări și operațiuni urbanistice de mult ieșite din moda Vestului. Nu numai ea a rămas mirată de această direcție. Întors în țară după șase ani de studii și lucru în străinătate, am găsit Bucureștiul repetând greșeli făcute de alte orașe acum zeci de ani și, aparent, fără dorința de a învăța din lecțiile acestora. Operațiunea Buzești-Berzei este un foarte bun exemplu. La orice argument al profesioniștilor care se opun proiectului sau membrilor ai ONG-urilor preocupate de oraș, autorii proiectului și Primăria răspundeau că „orașul trebuie să se modernizeze”, „este nevoie de acest drum, este în interesul public”, „drumul va ameliora problema traficului”.

Dar ce spuneau ei contrazicea exact ce susține teoria și practica dezvoltate în ultimele decenii. „Lărgesci un drum sau construiești un drum nou, traficul va crește”, invoca profesorul meu Philipp Rode, inginer de transport și expert în dezvoltarea urbană de la London School of Economics, axioma transportului urban. Dacă pe termen scurt, o noua arteră atenuează problema traficului, ea încurajează folosirea mașinilor personale, și deci mărește pe termen lung intensitatea traficului. Orașele din Vest au învățat din greșelile trecutului și au renunțat la astfel de operațiuni. Și nu este vorba doar de societăți „modernizate”. În America Latină de exemplu, primarii din Bogota au preferat

să sprijine transportul în comun și să nu mai construiască șosele prin oraș și pasaje costisitoare, iar traficul s-a ameliorat, spre deosebire de Ciudad de Mexico, unde construcția recentă a unei autostrăzi suspendate nu a făcut decât să înrăutățească situația. Iar ca să ne uităm la situații și mai comparabile cu Bucureștiul, vecinele noastre post-comuniste au investit în transportul public, au pietonalizat zone întinse și au deschis piste de biciclete bine proiectate. Exemplul opus este China, care și-a distrus, în ultimii ani, centre istorice și le-a înlocuit cu turnuri și șosele din ce în ce mai largi și mai supraaglomerate, parcă pentru a ilustra cât mai bine axioma transportului urban... Bucureștiul are marea ocazie de a învăța din aceste exemple, de la cele pozitive, la cele negative. A reinventa roata și a spune că la noi va merge altfel este o soluție păguboasă pe termen lung. A investi în centură și inele, pentru a reduce traficul auto în centru, acum folosit ca spațiu de tranzit, și mai ales a investi în alternative precum infrastructura de transport în comun, este un scenariu mult mai viabil.

Spun aceste lucruri pentru că ceea ce s-a întâmplat în Buzești-Berzei nu trebuie să se mai repete în alte părți ale orașului. Există planuri pentru operațiuni similare în zona Traian, ele trebuie înăbușite din fașă. În cazul Buzești, rămânem însă cu o zonă demolată, un viitor nou bulevard, și o hală Matache stingheră și încă în pericol. De aceea, proiectul Arhitecților Voluntari este binevenit, ca o alternativă serioasă de vindecare a zonei, în deplin acord cu modelul orașului european. Accesele pietonale, punerea în valoare a Halei și relaționarea ei cu Gara de Nord, amplasarea Filarmonicii pe triunghiul gol de la Polizu, sunt proiecte ce pot revitaliza puternic zona.

Deși Gara de Nord este o poartă de intrare esențială în oraș, zona din jurul ei se prezintă acum decăzută, tristă, neprietenoasă. Proiectul Arhitecților Voluntari dă cu totul altă față acestei intrări, cu spații publice generoase și prietenoase, cu invitația de a parcurge pietonalul până spre Hala Matache, pe modelul multor orașe europene, care își pun în valoare „piața de lângă gară”. Traficul auto este direcționat pe Bulevardul Dinicu Golescu și Calea Griviței. Aceasta din urmă are însă și potențialul natural, dacă nu chiar vocația, de a fi poarta de intrare către centru, către Calea Victoriei, o coloană vertebrală a cartierului, cu spații comerciale ce pot fi revitalizate și vocația de a aduce vizitatorii orașului către centru. În plus, o serie de intervenții pe plan socio-economic, precum sprijinirea atelierelor meșteșugărești, a activităților comerciale tradiționale și a micilor afaceri, sau crearea unui centru comunitar pentru locuitorii zonei, pot transforma proiectul de amenajare într-un motor de regenerare urbană. Zona Gării de Nord și a Pieței Matache, precum Bucureștiul însuși, merită o soartă de oraș european. Suntem la ceas de cumpănă și trebuie să alegem ce fel de oraș vrem să avem.

Gruia Bădescu este designer urban și doctorand al Centrului Martin pentru Studii Arhitecturale și Urbane, Departamentul de Arhitectură, Universitatea Cambridge, Marea Britanie.





CARE sunt pașii pentru
transformarea cartierului Matache.

**Regenerarea urbană propusă de
Arhitecții Voluntari**

INTERVENȚII URGENTE PENTRU SIGURANȚA ȘI CONSERVAREA ZONEI MATACHE

Contextul din zona Matache, cu enclavele de sărăcie și degradare fizică a mediului construit, dar și cu intervenții brutale, face ca regenerarea urbană să fie o prioritate și să se desfășoare în paralel cu lucrările la infrastructura de trafic. Din cauza stării fizice și a șantierului în curs, primul pas, până la începerea procesului de regenerare a cartierului Matache, este **conservarea**, care cuprinde măsuri de urgență și acțiuni temporare de protecție. Principale sunt:

- **Siguranța și confortul locuitorilor pe durata șantierului demarat de PMB.** De la începerea lucrărilor, organizarea de șantier este neadecvată și inacceptabilă. Trebuie asigurate: acces pentru intervenții de urgență (salvare, pompieri, poliție), deplasarea în siguranță a pietonilor prin amenajarea traversărilor și a unor zone de mers, pavate, fără obstacole, funcționarea utilităților pentru riverani (salubritate, apă, electricitate, iluminat nocturn), prevenirea infraționalității (prin paza șantierului și a imobilelor dezafectate contra vandalizării și accidentelor).

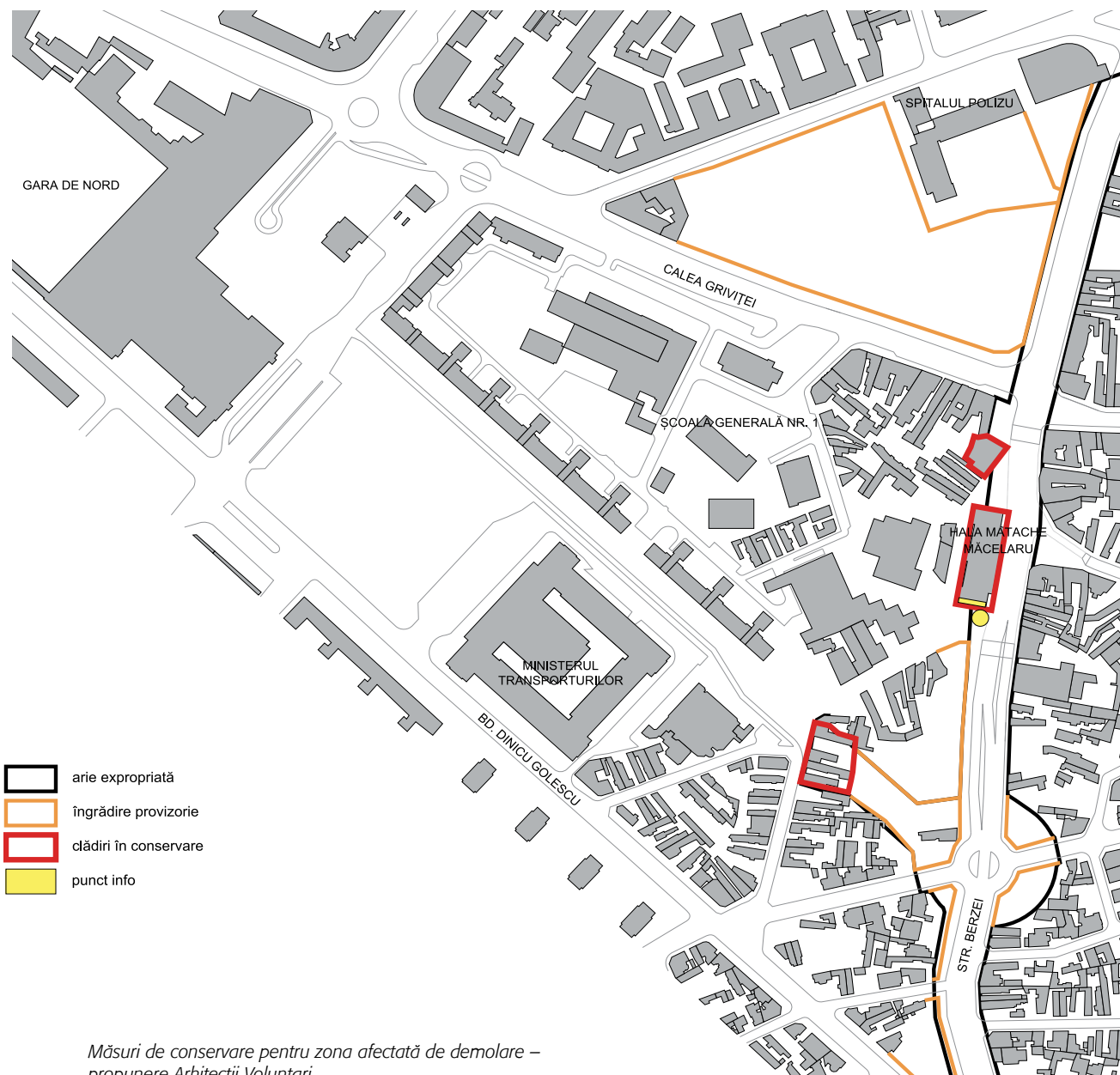


Strada Berzei în șantier, iulie 2011

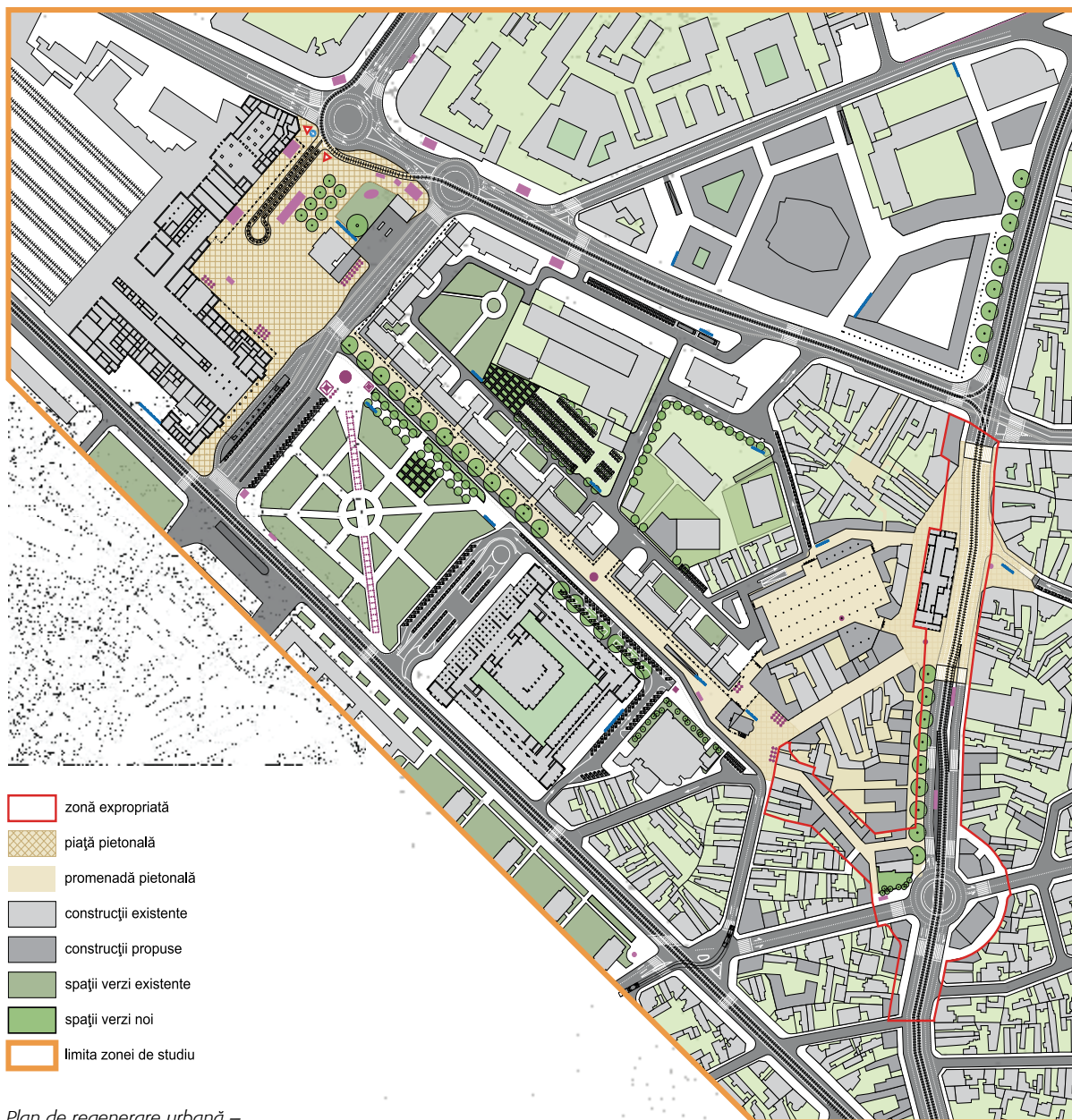
- **Punerea în stare de conservare a Halei Matache și a tuturor caselor expropriate și nedemolate.** În paralel cu împiedicarea accesului neautorizat în clădiri este nevoie de pază permanentă și eficientă.
- **Realizarea centrului de informare,** comunicare și întărire a coeziunii sociale.
- **Informarea publicului,** cât mai corectă și extinsă cu privire la proiect (stadiu, costuri, mod de aplicare etc.)
- **Oprirea noilor investiții pe zonele demolate** până la finalizarea concursului de arhitectură și elaborarea unui nou regulament.
- **Îngrădirea provizorie a terenurilor virane** pentru împiedicarea acumulării de gunoaie și folosirea improprie (parcaje improvizate). Pe zonele din imediata vecinătate se pot organiza ocazional evenimente pentru testarea principiilor de regenerare.
- **Atragerea de fonduri** pentru a asigura finanțarea studiilor, proiectelor, concursurilor etc.



Strada Berzei în șantier, iulie 2011



*Măsuri de conservare pentru zona afectată de demolare –
propunere Arhitecții Voluntari*



*Plan de regenerare urbană –
propunere Arhitectii Voluntari*

PROCES DE REGENERARE URBANĂ

În definiția curentă din practica și literatura urbanistică, **regenerarea urbană** este o acțiune care conduce la soluționarea problemelor urbane și găsirea unei îmbunătățiri de lungă durată pentru condițiile economice, fizice, sociale și de mediu într-o zonă care trebuie schimbată¹.

Printre principiile general acceptate de regenerare urbană se regăsesc următoarele:

- Regenerarea se bazează pe analiza adecvată a condițiilor locale.
- Regenerarea trebuie să țină seama de schimbarea simultană a stării fizice a clădirilor, structurii sociale, a bazei economice și condițiilor de mediu.
- Regenerarea este în concordanță cu obiectivele dezvoltării durabile.
- Regenerarea trebuie să stabilească obiective clare și cuantificabile.
- Regenerarea trebuie să utilizeze eficient resursele naturale, economice și umane disponibile.
- Regenerarea se bazează pe participare și consens între actorii implicați, care lucrează ca parteneri².

Regenerarea urbană sustenabilă este unul dintre obiectivele politicii de coeziune a Uniunii Europene³. În general, regenerarea urbană nu se bazează pe principii stabilite la niveluri înalte, ci se manifestă mai degrabă prin programe naționale și locale.

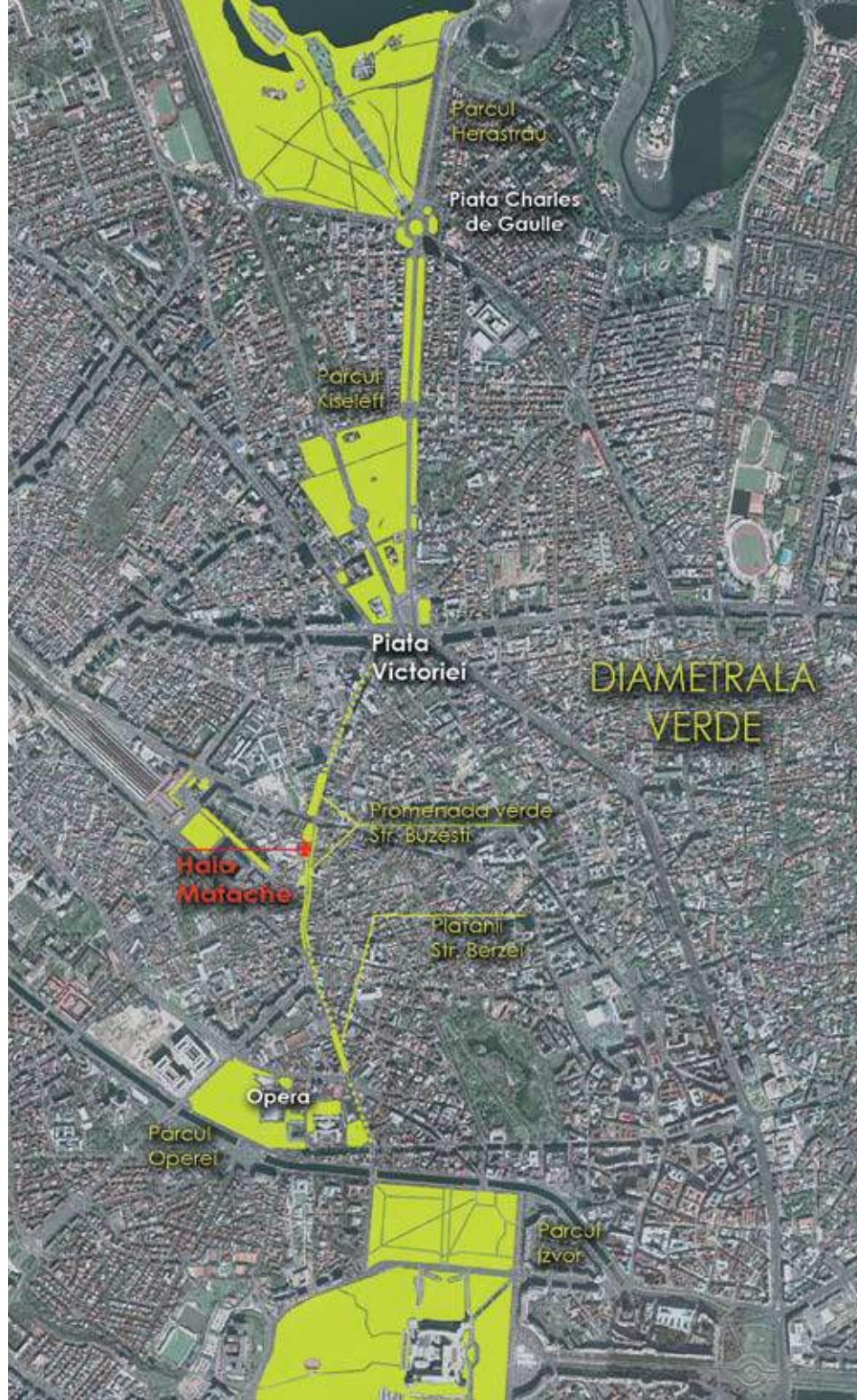
PREMISE

- 1) Hala Matache Măcelaru, „inima cartierului”, rămâne pe poziție, funcțională și atractivă.
- 2) Se realizează un echilibru între deplasarea cu mașina, pe jos, cu transportul public sau cu bicicleta și se încurajează specificul economic (micul comerț).
- 3) Se realizează un echilibru între țesutul istoric și infrastructura modernă, între fondul construit cu sau fără valoare de patrimoniu și dezvoltarea imobiliară contemporană.
- 4) Se încurajează formarea și dezvoltarea comunității în cartier.

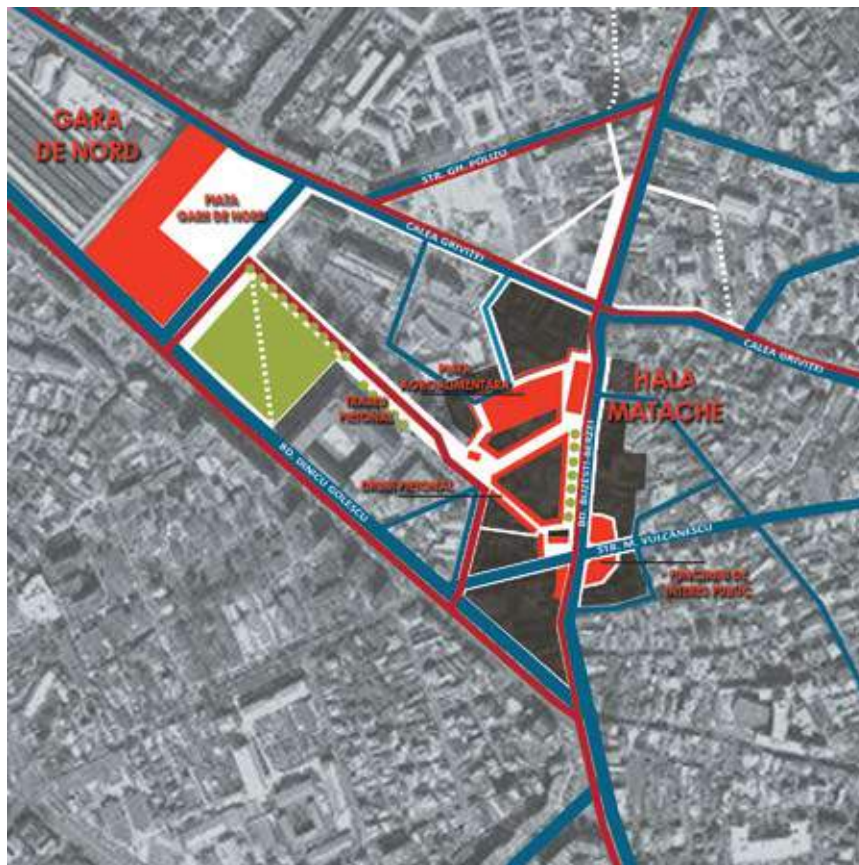
¹ Vezi Peter W. Roberts, Hugh Sykes, „The evolution, definition and purpose of urban regeneration” *Urban Regeneration. A handbook*. Sage 2000, p. 17.

² Idem, p. 18.

³ Vezi Declarația de la Toledo (http://www.rur.ro/Declaratia_de_la_Toledo.pdf) și politicile sectoriale și regionale ale Uniunii Europene <http://www.europolitics.info/sectoral-policies> și http://ec.europa.eu/regional_policy



Schemă
Diametrala Verde –
propunere Arhitecții
Voluntari



Schema legăturii dintre Gara de Nord și Piața Matache



camere urbane

PROPUNERI PROIECTE:



PATRIMONIUL CULTURAL:

1. REFACERE MANUL SOLACOLU
2. REABILITARE PIATA MATACHE



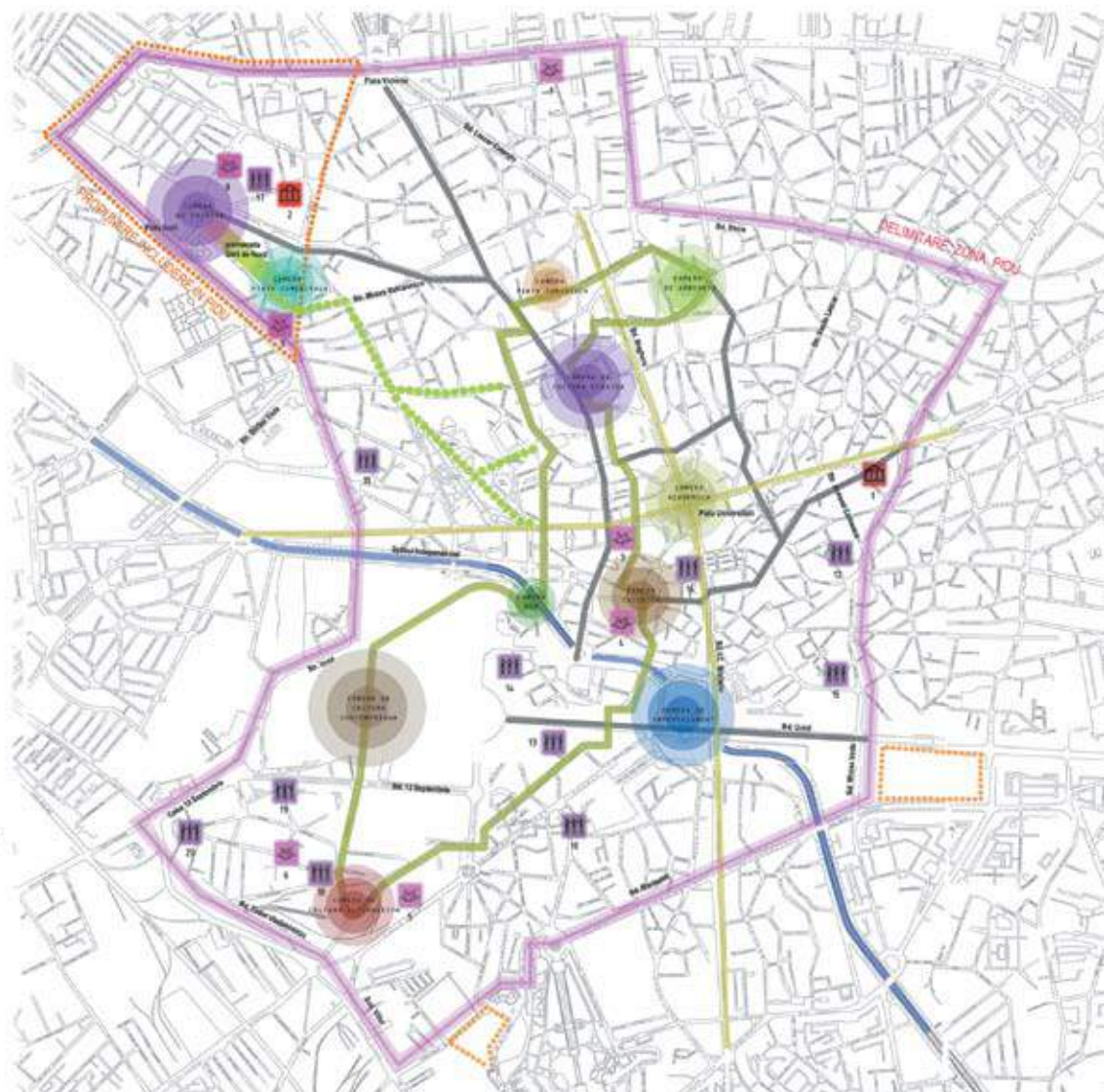
MEDIUL DE AFACERI:

3. INCUBATOR BUSINESS - CALEA VICTORIEI
4. CURTEA MESTESUGARILOR
5. PIATA DE FLORI GEORGE COSBUC
6. PLATFORMA BUSINESS URANUS
7. PIATA VOLANTA CADEREA BASTILEI
8. PIATA GARI DE NORD
9. PIATA MATACHE



INFRASTRUCTURA SOCIALA:

10. SPATIU COMUNITAR - SALA SPECTACOL DINU LIPATTI
11. SPATIU COMUNITAR - LICEUL CERVANTES
12. SPATIU COMUNITAR - GRUP SCOLAR UNIREA
13. SPATIU COMUNITAR - LICEUL EMINESCU
14. MUZEUL BUCURESTIULUI PIERDUT
15. MUZEUL EVREESC - CONSTRUCTIE
16. CENTRU SOCIAL - BLANARI
17. CENTRU COMUNITAR CIACIA-GRIVITA
18. CENTRU CULTURAL-SOCIAL RAMOVA-URANUS
19. TEREN DE JOACA SI LOC DE SPORT ION CREANGA
20. BIBLIOTECA PANDURI



Propunere de includere în PIDU (Planul Integrat de Dezvoltare Urbană
Zona Centrală București, 2011) a zonei Gara de Nord – Piața Matache



Macheta propunerii Arhitecților Voluntari – imagine de ansamblu

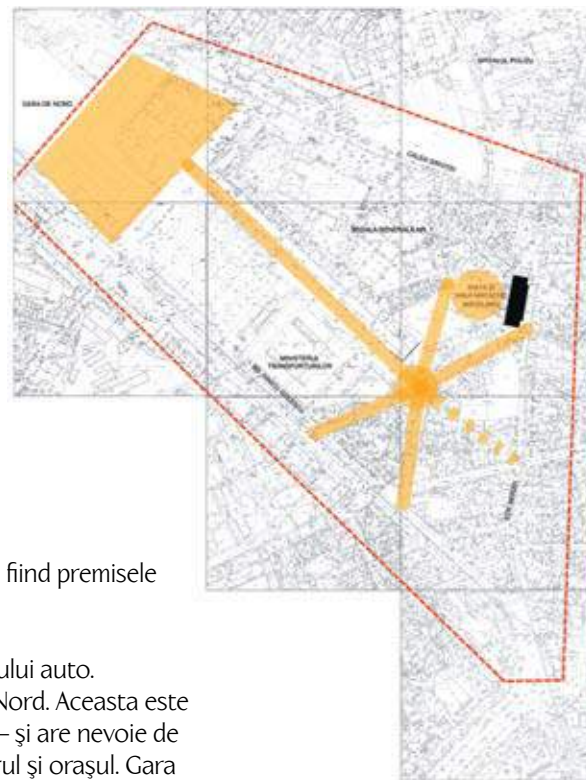
ACȚIUNI

I. Concurs de arhitectură pentru zona afectată de Diametrală (de la Gară până la intersecția Diametralei cu strada Știrbei Vodă, inclusiv Calea Griviței). Rolul concursului este de a căuta soluțiile cele mai bune pentru regenerarea și dezvoltarea durabilă a cartierului. Este de dorit să se desfășoare sub umbrela OAR, să aibe o arie de studiu cât mai largă, care să se poată restrânge, într-o a doua fază, la un nucleu în jurul pieței Matache. Nodul cu cinci brațe de la intersecția bulevardului Gării cu străzile Camelliei, Atelierului, Baldovin Pârcălabu are o importanță covârșitoare în evoluția cartierului. Modul în care este tratat și se va dezvolta va determina și sorta cartierului. Concursul de soluție trebuie să includă acest punct și să permită participanților o viziune liberă asupra modului de rezolvare a nucleului.

Pașii enumerați în continuare ar trebui să facă parte din tema de concurs, fiind premisele corecte ale regenerării cartierului.

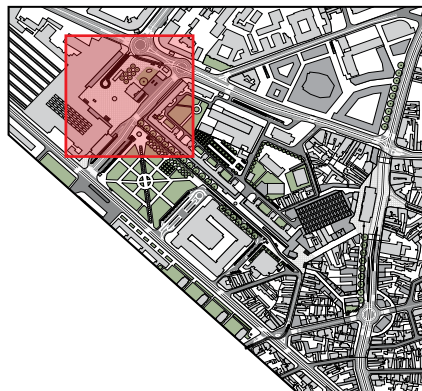
II. Amenajarea Pieței Gării de Nord prin restructurarea simplă a traficului auto. Cartierul Matache s-a format în legătură directă cu dezvoltarea Gării de Nord. Aceasta este importantă nu doar pentru cartier, dar și pentru oraș – *poarta de intrare* – și are nevoie de un spațiu urban generos, prietenos și reprezentativ ca legătură cu cartierul și orașul. Gara este mărginită de două artere importante (Calea Griviței și bulevardul Dinicu Golescu) care asigură fluența traficului și conexiuni bune cu alte artere majore.

În 1932, la inițiativa direcției CFR și în parteneriat cu Administrația Municipală, se renunță la un teren de circa 5 ha, zona atelierelor CFR pentru amenajări moderne – precum spații publice și plantații. Aici se construiește clădirea Ministerului Transporturilor (arh. Duiliu Marcu), se amenajează Parcul Gării și se încep discuțiile pentru o piață a Gării, proiect nefinalizat până în prezent. Astăzi, zona liberă din fața Gării este amenajată inefficient, doar pentru trafic auto, este aglomerată și neprietenoasă, rupând legătura dintre Gară și oraș. În prezent, se recunoaște necesitatea transformării Gării de Nord într-un nod intermodal, dar și legătura puternică cu zona comercială din imediata vecinătate – zona Matache. Realizarea unei piețe pietonale cu elementele existente (clădirea Policlinicii CFR, fântâna, monumentul Eroilor CFR, monumentul I. Gh. Duca) întregesc, în mod firesc, o compoziție urbană uitată, de calitate și necesară pentru oraș. Sub această piață se va amenaja într-o fază ulterioară o parcare multietajată (circa 248 locuri/ nivel) cu legătură directă cu clădirea Gării, dar și cu acces din piață. În piață se prevăd funcțiuni comerciale și de servicii, un punct info turistic, o zonă de taxiuri, plantații, locuri de parcat biciclete și scutere, locuri de odihnă.



Zona propusă pentru concurs

Transportul în comun – troleibuze, autobuze – va avea stația sub coloanele intrării principale în Gară pentru a facilita accesul călătorilor la trenuri. Interiorul Gării urmează să fie refuncționalizat și se propune o legătură subterană cu Parcul Gării, prin galerii comerciale și de servicii.



Plan general – propunere Arhitecții Voluntari

CALEA GRIVIȚEI

GARA DE NORD

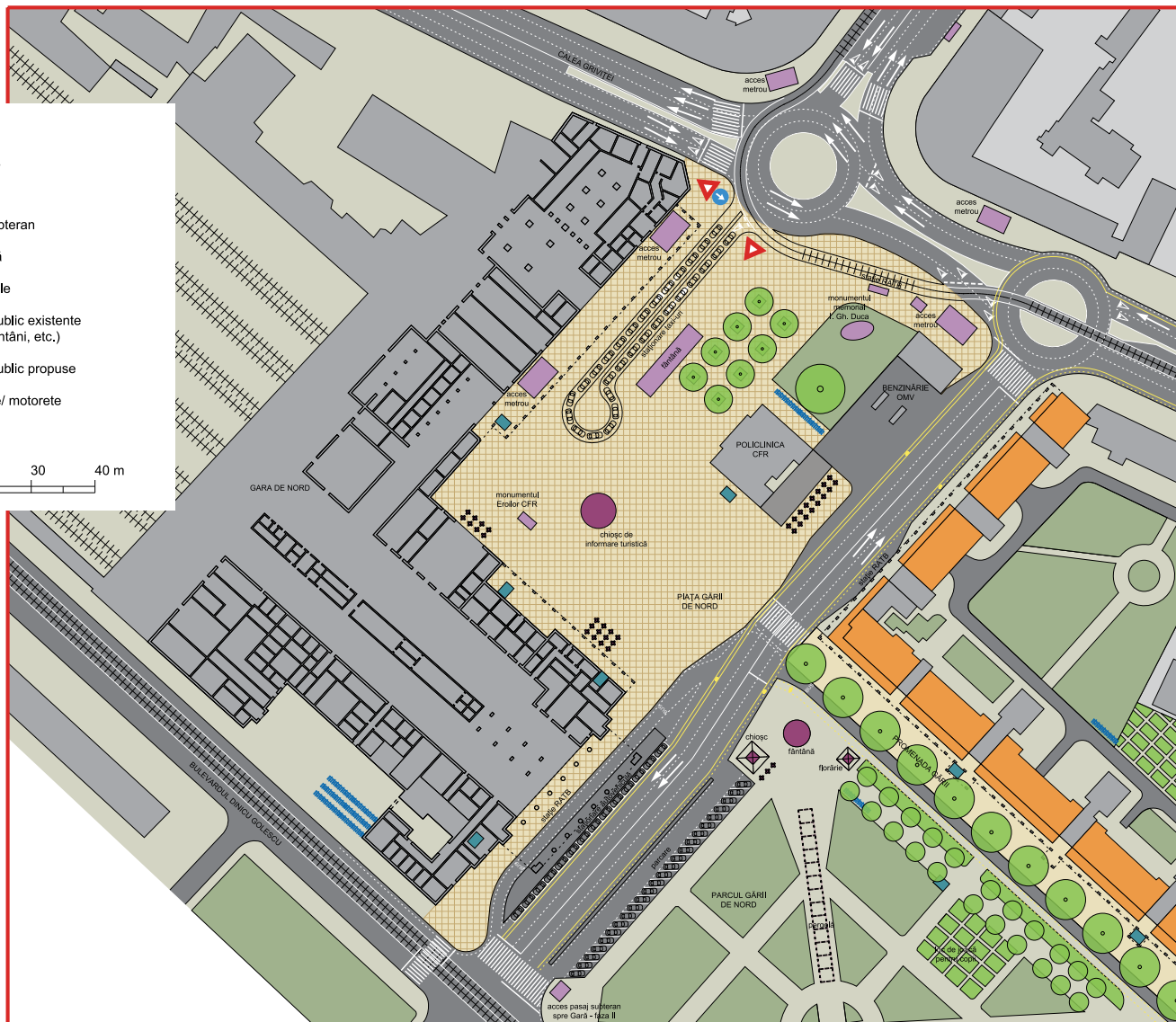
*Machetă – zona Piața Gării de Nord.
Propunere Arhitecții Voluntari*



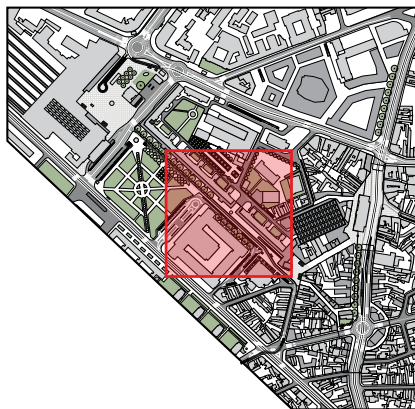


- comerț
- clădire existentă
- clădire propusă
- acces parcaj subteran
- piațetă pietonală
- circulații pietonale
- obiecte de for public existente (monumente, fântâni, etc.)
- obiecte de for public propuse
- parcare biciclete/ motorete
- pistă biciclete

0 5 10 20 30 40 m



Detaliu plan Piața Gării de Nord –
propunere Arhitecții Voluntari



Plan general – propunere Arhitecții Voluntari

III. Amenajarea primului bulevard pietonal din București – promenada Gării, cu o bandă pentru transportul în comun și cu piste de biciclete. Face legătura între Gară, Piața Matache și centrul orașului.

Forma actuală a bulevardului este rezultatul mai multor operații urbane ample, dar nefinalizate și nearmonizate între ele. Ultimele intervenții sunt construcțiile de blocuri de locuințe din anii '60, de pe latura de nord-est a bulevardului, parte dintr-un proiect care urmărea prelungirea bulevardului până la Casa Radio prin demolarea și modificarea radicală a țesutului istoric adiacent. Primăria a preluat, în 2006, ideea de prelungire până în strada Mircea Vulcănescu, deoarece în vecinătatea Casei Radio au fost aprobate și construite mai multe clădiri în anii '90, care fac imposibil de realizat toată străpungerea. De-a lungul bulevardului s-au identificat trei zone cu caractere diferite: zona Parcului Gării, zona Ministerului Transporturilor și zona Pieței Matache. Pentru unificarea traseului cu o pronunțată vocație comercială, pentru o imagine urbană mai plăcută și pentru atractivitate mai mare pentru pietoni, frontul de blocuri de pe latura de nord-est se completează, la parter, cu un portic cu lățimea de 5 m, care să permită extinderea magazinelor cu circa 2 m și cu o zonă de trecere liberă de 3 m. Apartamentele de la etajul I vor beneficia de o terasă verde proprie. *Parcului Gării* este repus în valoare și introdus în conștiința urbană prin amenajări noi. *Ministerului Transporturilor* este o clădire cu caracter de reprezentare și cu un important flux pietonal (angajații ministerului au intrările pe latura dinspre bulevardul Gării). Latura nord-estică a acestuia corespunde unei piațete urbane de pe bulevardul Gării, cu deschidere către Școala Generală nr. I. *Legătura cu Piața Matache* se face printr-o clădire nouă – cap de perspectivă, pandant al Gării – în același timp instrument de regenerare urbană: centru comunitar și biserică.



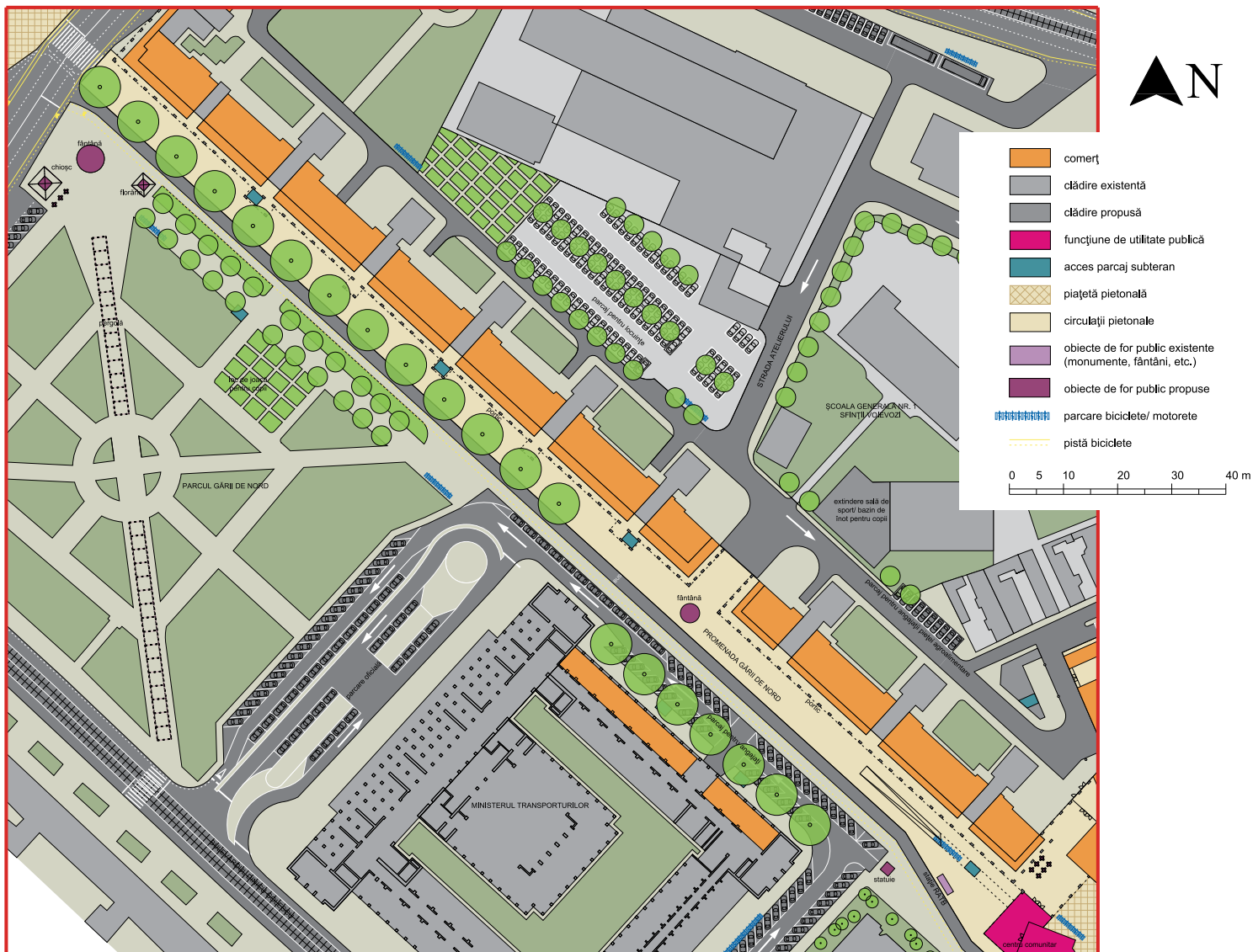
HALA MATACHE

BD. GĂRII

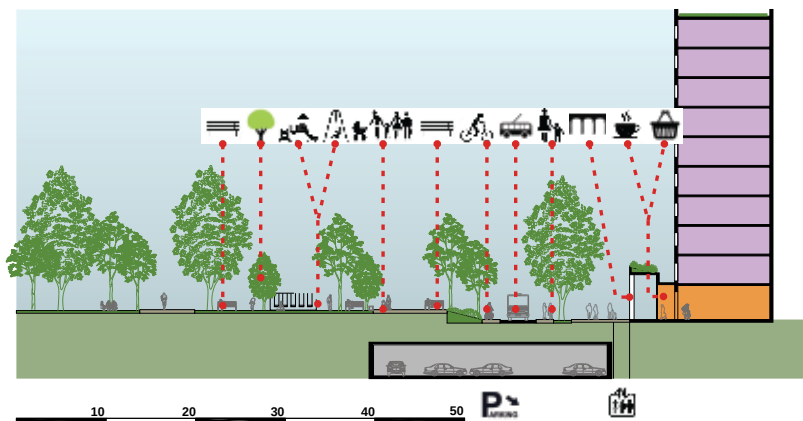
PARCUL GĂRII

GARA DE NORD

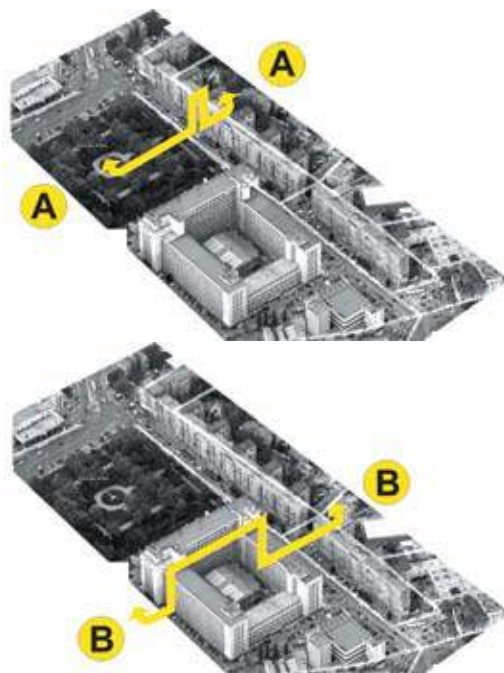
*Machetă – bulevardul
Gării. Propunere
Arhitecții Voluntari*



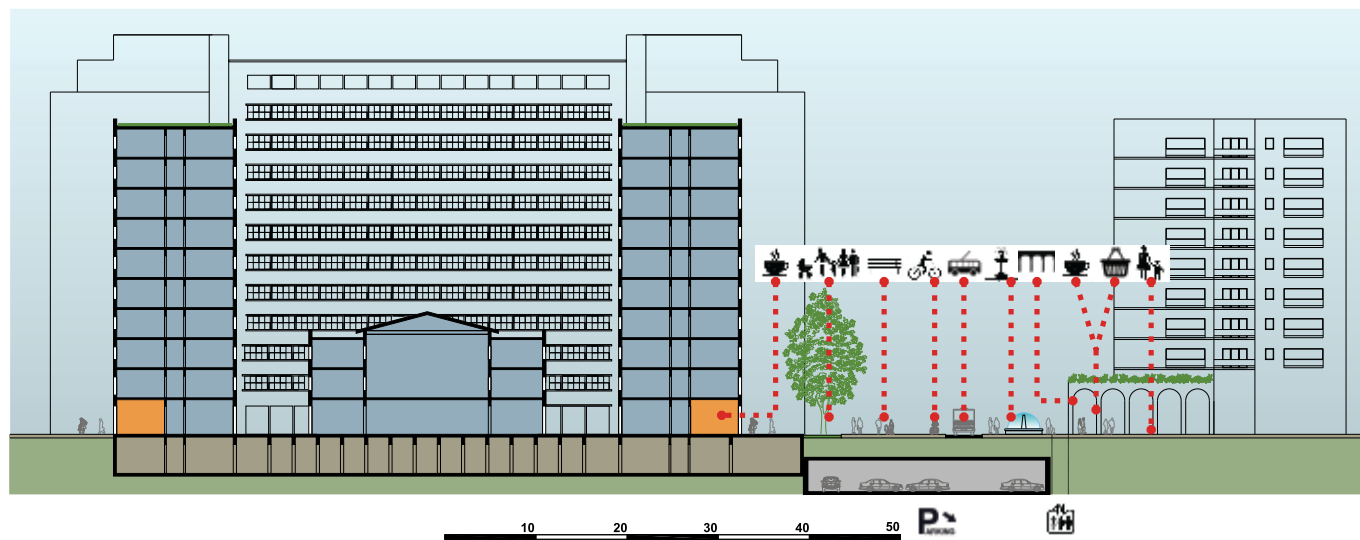
Plan bulevardul Gării –
propunere Arhitecții Voluntari



Secțiune A-A – bulevardul Gării



Secțiune B-B – bulevardul Gării





Plan general – propunere Arhitecții Voluntari

IV. Reorganizarea pieței agroalimentare pentru o funcționare mai bună și o mai mare atractivitate.

Păstrarea halei pe poziție și renovare ei este baza întregului proces de regenerare, Hala Matache Măcelaru fiind inima cartierului, element de identitate comunitară și reper urban valoros. Demolarea sau translatarea prin desfacere a unui monument (indiferent de starea în care se află) nu există prin lege și este anacronică, nesustenabilă și împotriva cartierului și a locuirii. Hala Matache Măcelaru se păstrează pe poziție și trebuie protejată de urgență. Aici se poate deschide un punct de informare și comunicare cu comunitatea⁴ unde pe durata șantierului se pot organiza diferite activități, care să verifice principiile de regenerare urbană (vezi anexa I).

Odată cu renovarea Halei se propune și restructurarea completă a pieței agroalimentare. Structura metalică a pieței, făcută în anii '90, se desface și se refolosește pentru o organizare mai comodă, mai atrăgătoare și mai eficientă. Se propune un spațiu central dreptunghiular pentru tarabe, încadrat de construcții P+1 cu spații pentru comerț. La etaj se prevede o pasarelă continuă pe tot conturul. Totul se află sub un acoperiș semitransparent, folosit pentru amplasarea de celule fotovoltaice, care vor putea asigura independența energetică și o mare economie la cheltuielile de întreținere atât pentru piață, cât și pentru alte spații de interes public din zonă. La o suprafață de 5000 mp se estimează producerea unei cantități de energie de 300 MWh/an.

Piața va avea și un nivel subteran pentru parcare cu circa 170 de locuri, cu accese facile către piață prin nodurile de circulație verticală amplasate perimetral. Fluxul de aprovizionare, evacuarea gunoiului și întreținerea se asigură prin strada Atelierului.

Pentru a păstra memoria cartierului, aleile comerciale din piață vor purta numele foștilor proprietari de parcele mari de pe locul actualei piețe.

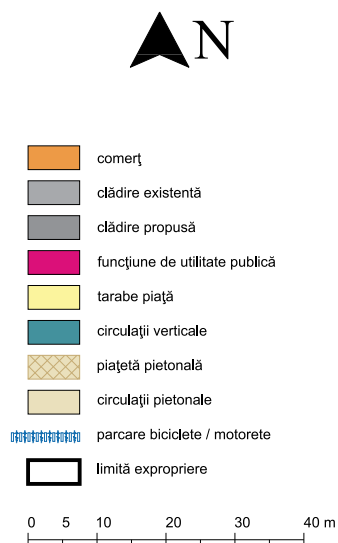
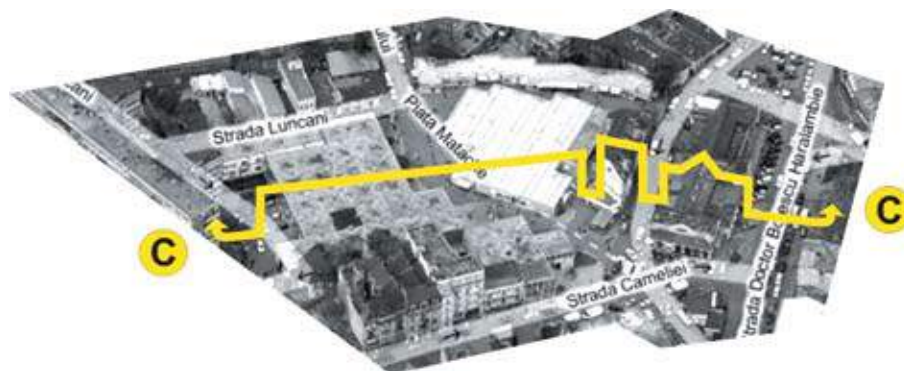
⁴ Primăria Municipiului București a fost de acord cu punctul info, potrivit acordului din 3 august 2011 (vezi anexa 5), dar până în februarie 2012 nu s-a realizat.



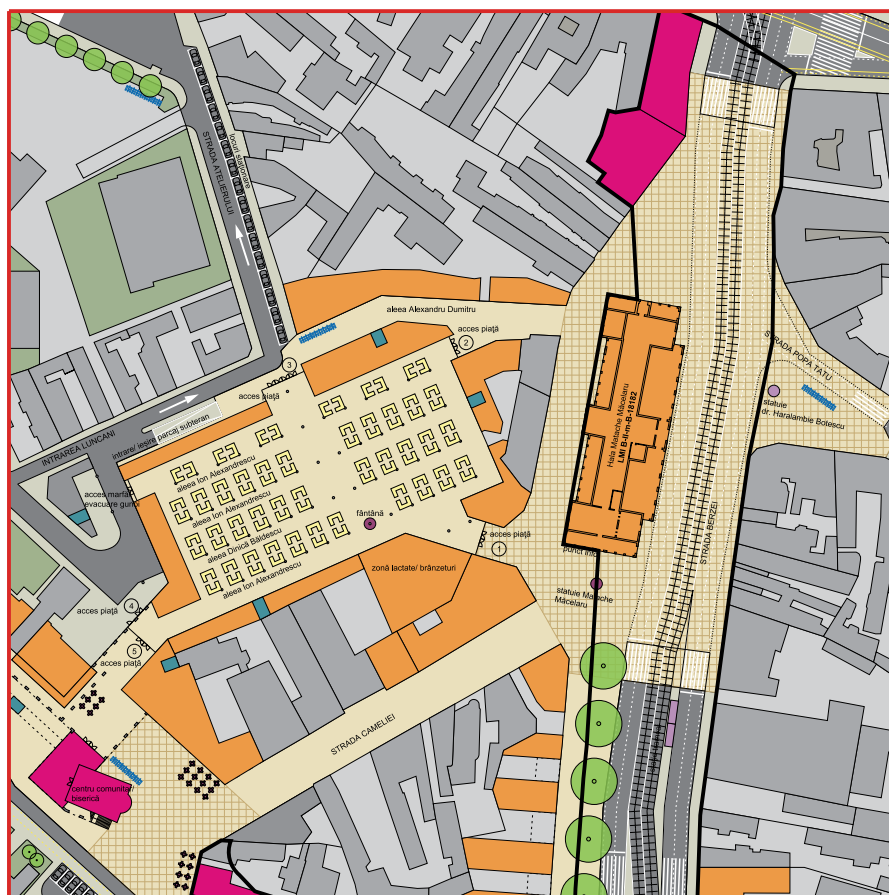
*Machetă – Hala Matache și piața
agroalimentară.
Propunere Arhitecții Voluntari*

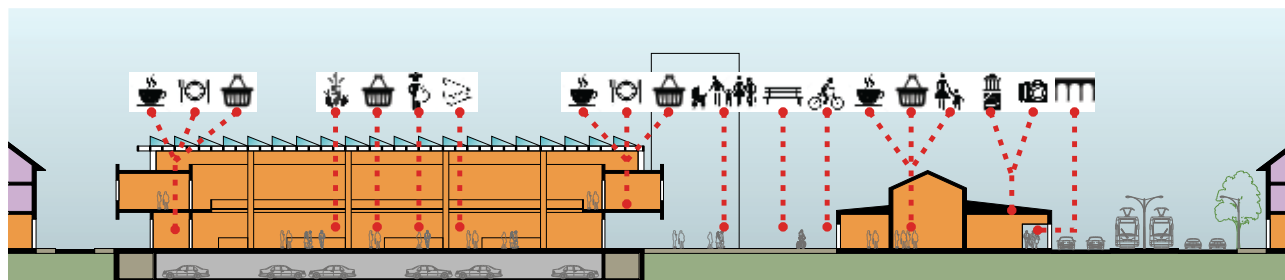
STR. BERZEI

HALA MATACHE



Plan cota ± 0.00 m
piața agroalimentară Matache –
propunere Arhitectii Voluntari





Secțiune C-C.
Piața agroalimentară Matache



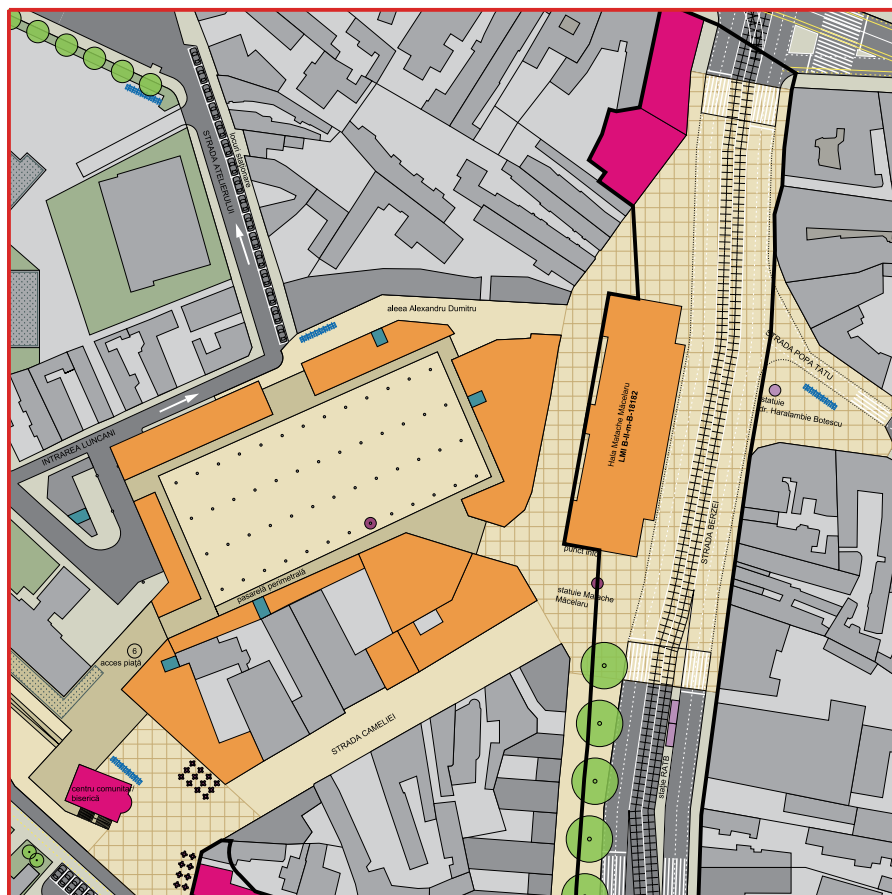
10 20 30 40 50

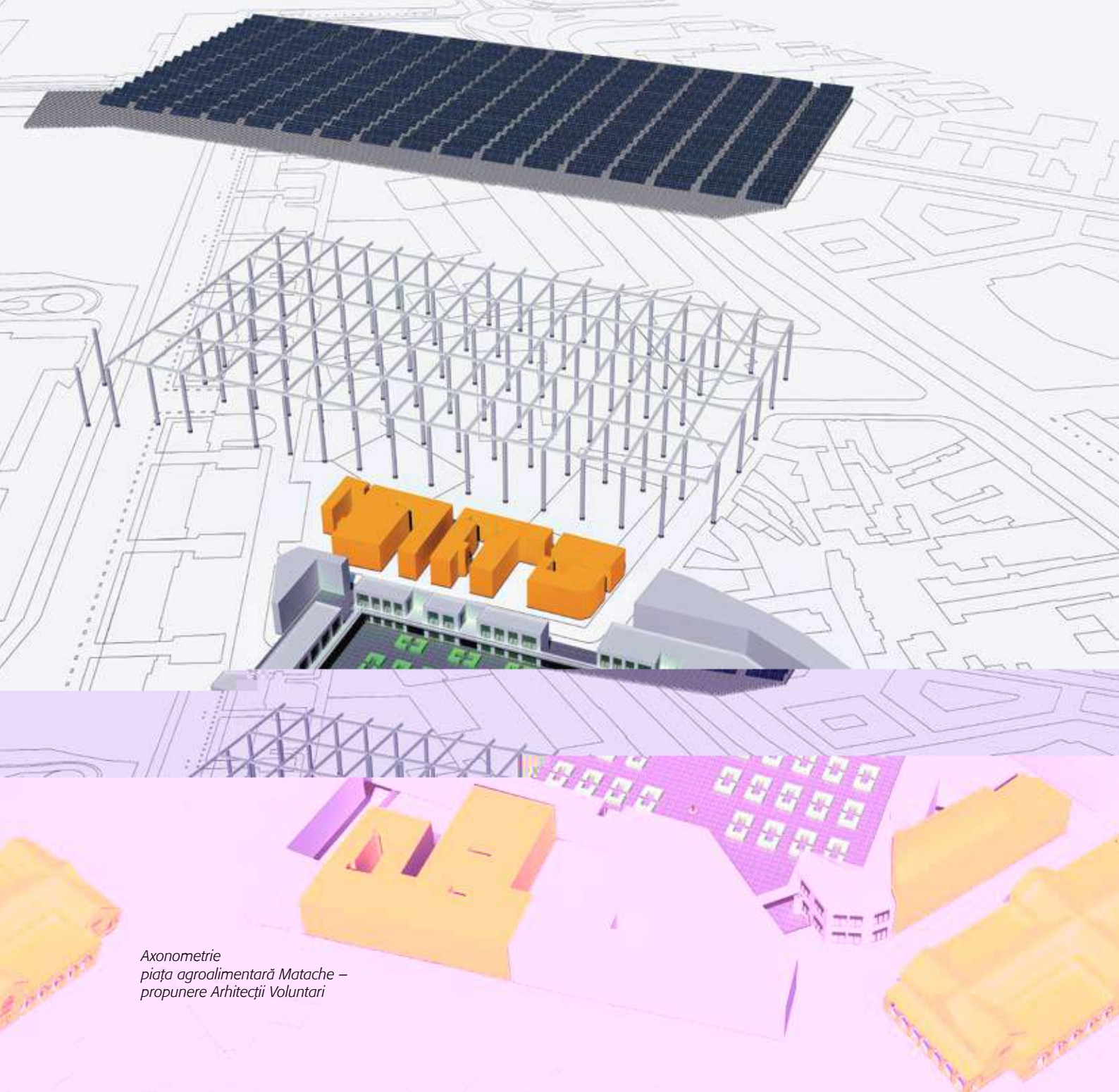


- comerț
- clădire existentă
- clădire propusă
- funcțiune de utilitate publică
- tarabe piață
- circulații verticale
- piațetă pietonală
- circulații pietonale
- parcare biciclete / motoarete
- limită expropriere

0 5 10 20 30 40 m

Plan cota +5.50 m
piața agroalimentară Matache –
propunere Arhitectii Voluntari





*Axonometrie
piața agroalimentară Mătache –
propunere Arhitecții Voluntari*

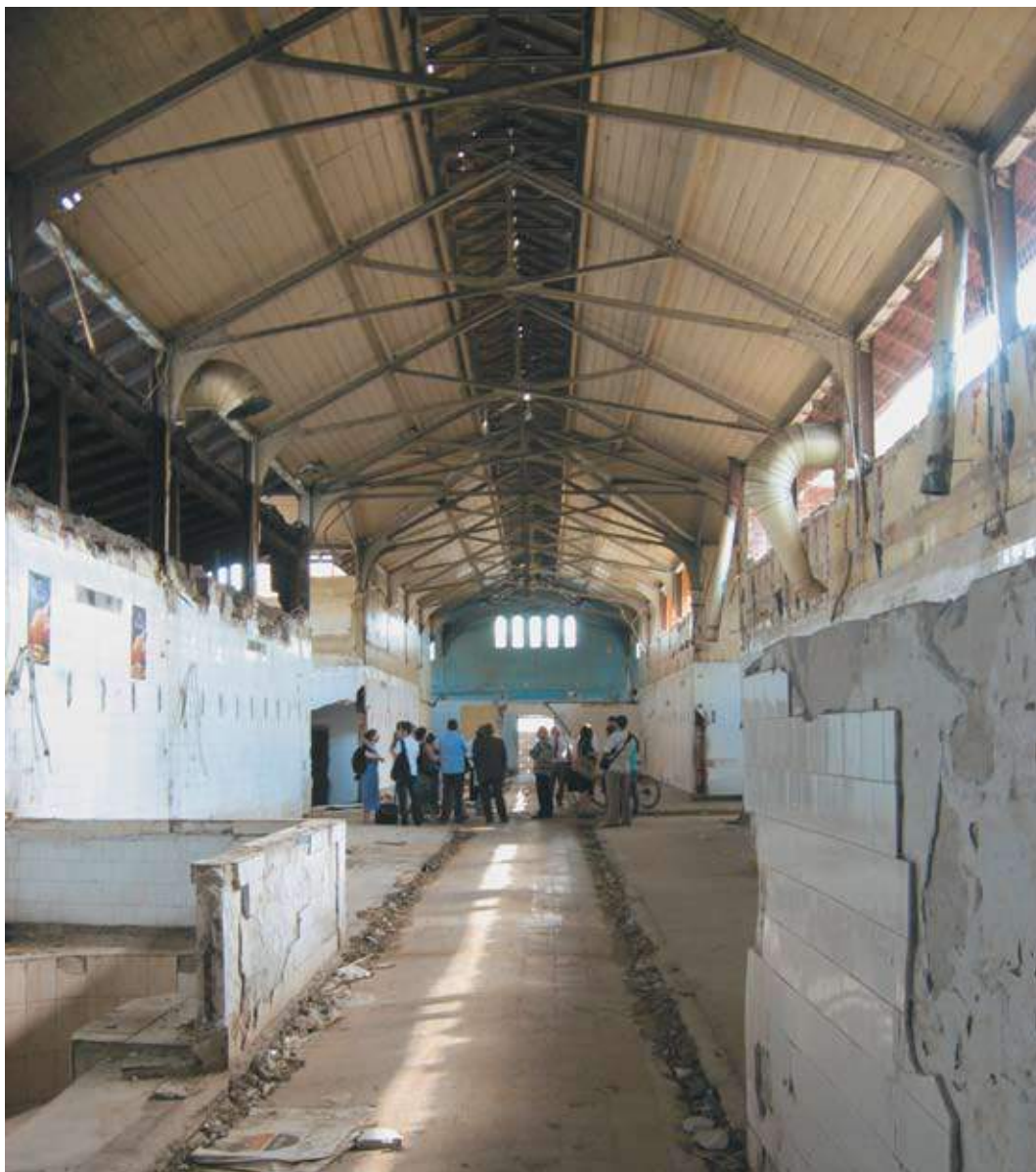
Hala Matache Măcelaru

Hala Matache este turnul Eiffel al Bucureștilor. Hala este construită în perioada de vârf a arhitecturii ingineresti de la sfârșit de secol XIX. În epoca în care la Paris se construia turnul Eiffel (1889), la Londra Crystal Palace (1851), la Viena Riesenrad (1897), la București s-au construit câteva hale, desigur incomparabil mai modeste decât modelele vest-europene care le-au stat la bază, dar esențiale la scara culturii românești. Doar două dintre ele mai sunt azi în picioare: Hala Matache Măcelaru (1887/99) și Hala Traian. Construcțiile lor, alături de alte lucrări ingineresti (podul de la Cernavodă, ing. Anghel Saligny) sunt printre foarte puținele exemple românești, încă existente, de arhitectură din oțel nituit. Construcțiile din oțel nituit au revoluționat, în secolul XIX, arhitectura și au deschis drumul arhitecturii zgârie-norilor din oțel și sticlă, aceea pe care speculanții imobiliari bucureșteni și-o doresc astăzi construită pe locul strămoșului ei.⁵

⁵ Mai multe despre Hala Matache, valoarea, importanța ei și acțiunile de salvare la www.piatamatache.info

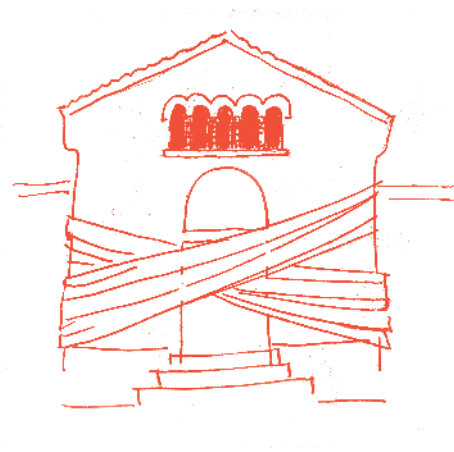


Desen de Daniel Horia



*Interior Hala Matache Măcelaru
(monument istoric, cod B-II-m-B-18182, LMI 2010) – iulie 2011*

Considerăm că pentru Hala Matache Măcelaru trebuie modificată grupa de încadrare valorică din Lista de Monumente Istorice, din categorie B în **categorie A**, deoarece corespunde celor 4 criterii de clasare prevăzute de lege⁶. La criteriul *vechimii* se poate acorda valoare **mare**, datarea construcției fiind între 1886 și 1899, în contextul în care programul de arhitectură al halelor comerciale apare la nivel internațional în a doua jumătate a secolului XIX. Pentru criteriul *valorii arhitecturale și urbanistice* calificativul cumulat poate fi valoare **medie** astfel: valoare arhitecturală mare prin coerența cu care volumul de arhitectură răspunde funcțiunii, valoare artistică mică datorită decorațiilor reduse, valoare urbanistică foarte mare datorită rolului permanent pe care clădirea l-a jucat în viața cartierului. Pentru criteriul *unicității / rarității / frecvenței* calificativul ar putea fi **excepțional** datorită faptului că programul de hală comercială nu a fost materializat prin multe exemplare, a faptului că majoritatea halelor istorice construite înainte de 1900 au dispărut și a faptului că modificările profunde din zonă duc la pierderea a mare parte din substanța istorică a cartierului. Valoarea *memorial-simbolică* este **mare** datorită rolului pe care l-a jucat în procesul de formare a cartierului împreună cu Gara de Nord, a faptului că a menținut vocația comercială a zonei și a faptului că toponimia este considerată reper pentru comunitate și oraș.



⁶ Conform Normelor de Clasare a Monumentelor Istorice aprobate de Ministerul Culturii și Patrimoniului Național prin OM nr. 2260/18.04.2008, rectificată cu OM nr. 2048/16.02.2009



Hala Matache Măcelaru, fațada principală – februarie 2011. Foto Nina Mihăilă



STR. M. VULCĂNESCU

STR. BERZEI

HALA MATACHE

*Macheta – intersecție str. Berzei cu str. Mircea Vulcănescu.
Propunere Arhitectii Voluntari*

STR. BERZEI

HALA MATACHE

*Imagine machetă
în lungul străzii Berzei.
Propunere Arhitecții
Voluntari*



VI. Valorificarea Căii Griviței

Calea Griviței este o cale de acces foarte importantă în oraș, care pe zona dintre Gara de Nord și strada Berzei a suferit modificări succesive, agresive și neunitare. Tronsonul care delimitează zona de studiu este puternic afectat atât de dezvoltarea imobiliară a ultimilor ani (Hotel Ibis, imobil Generali etc.), cât și de recente demolări care au deschis o rană imensă – 80% din insula delimitată de străzile Calea Griviței, Polizu și Berzei.

Din perspectiva principiilor de regenerare urbană și a premiselor că zona este centrală, în legătură cu un puternic nod de circulație (Gara de Nord), se poate realiza unui complex public-privat (cu comerț, locuire și cultură) care să conțină și o funcțiune necesară în oraș, de reprezentativitate și atractivă: o nouă Filarmonică Națională.

PAS	CINE	CUM	CÂND			
			urgent	2012	2013	2014
I		Concurs arhitectură				
II	PMB MDRT	Reorganizare trafic				
		Execuție				
		Parcaje subterane				
III	PMB MDRT	Reorganizare trafic				
		Execuție				
		Parcaje subterane				
IV	PMB MDRT	Hala Matache – intervenții de urgență				
		Execuție				
		Clasarea Halei Matache				
V	PMB	Execuție				
VI	PMB	Execuție				

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

HALA MATACHE



GARA DE NORD

CALEA GRIVIȚEI

*Machetă – de la Hala Matache la Gara de Nord.
Propunere Arhitectii Voluntari*





CÂT înseamnă regenerarea urbană.
Pierderi, câștig, costuri, timp –
anexe la propunerea
Arhitecților Voluntari

Anexa 1

Ilustrarea principiilor specifice de regenerare a zonei Matache – Gara de Nord

Principii sociale

1. Să realizeze varietate spațială (prin recuperarea și valorificarea spațiilor publice și crearea de noi spații publice).

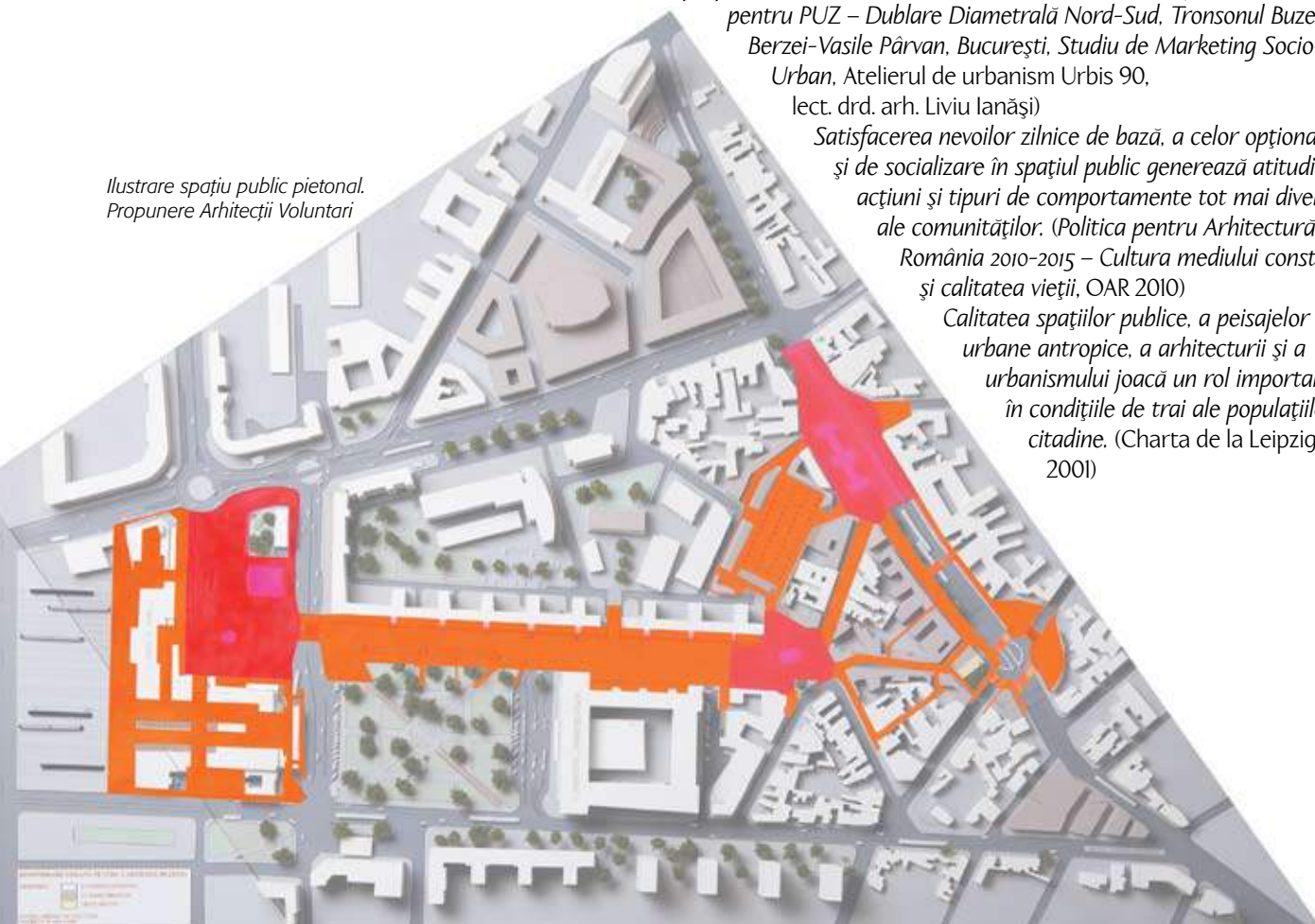
Argumente:

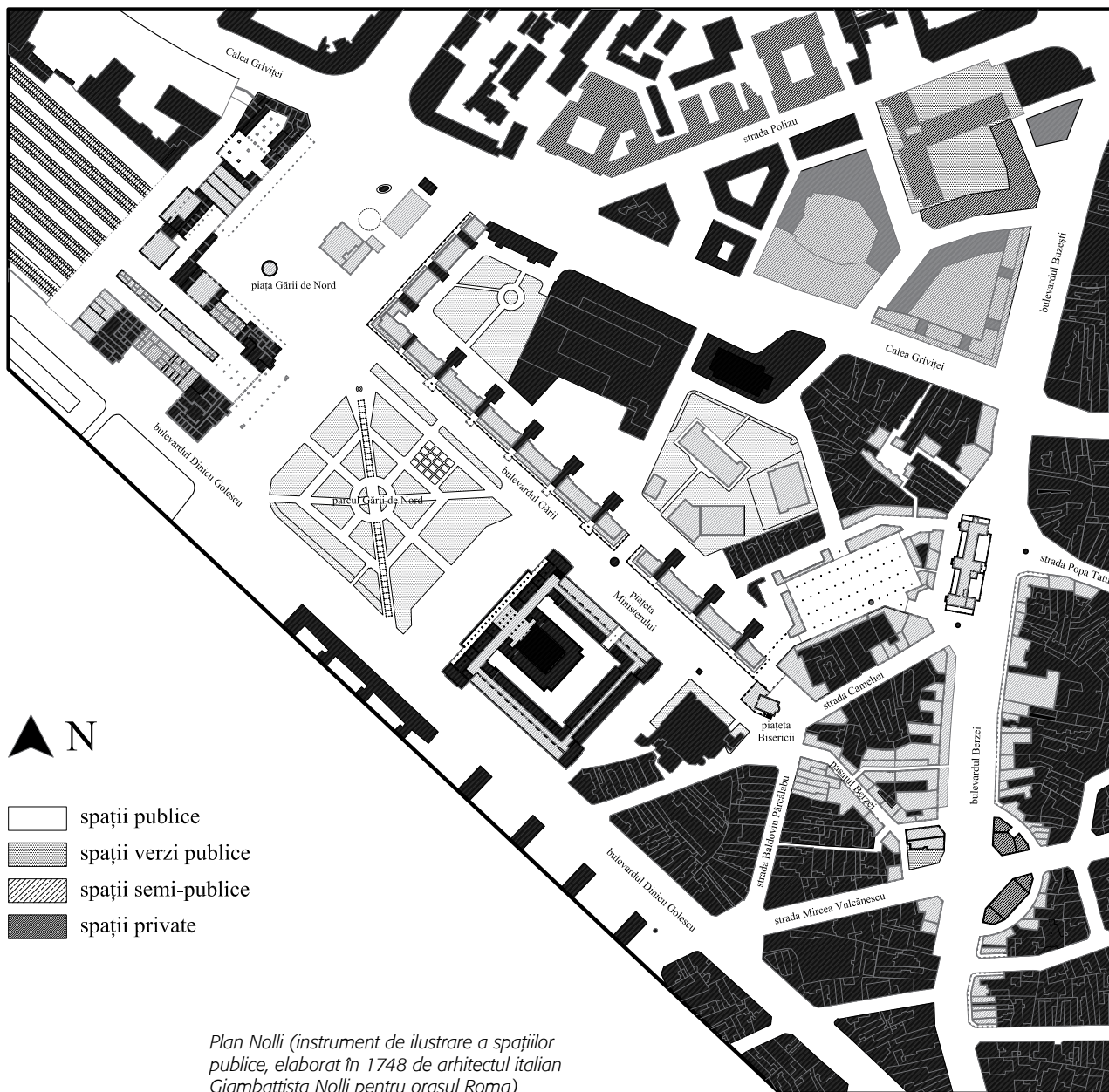
Spațiul public ca produs reprezentativ ce se creează în urma structurării axei Buzești – Berzei – Vasile Pârvan, constituie un element de atractivitate economică pentru activitățile ce se vor localiza la parterul sau la primele două niveluri ale construcțiilor ce bordează bulevardul, perpetuând vocația comercială a arterei. (Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis 90, lect. drd. arh. Liviu Iănăși)

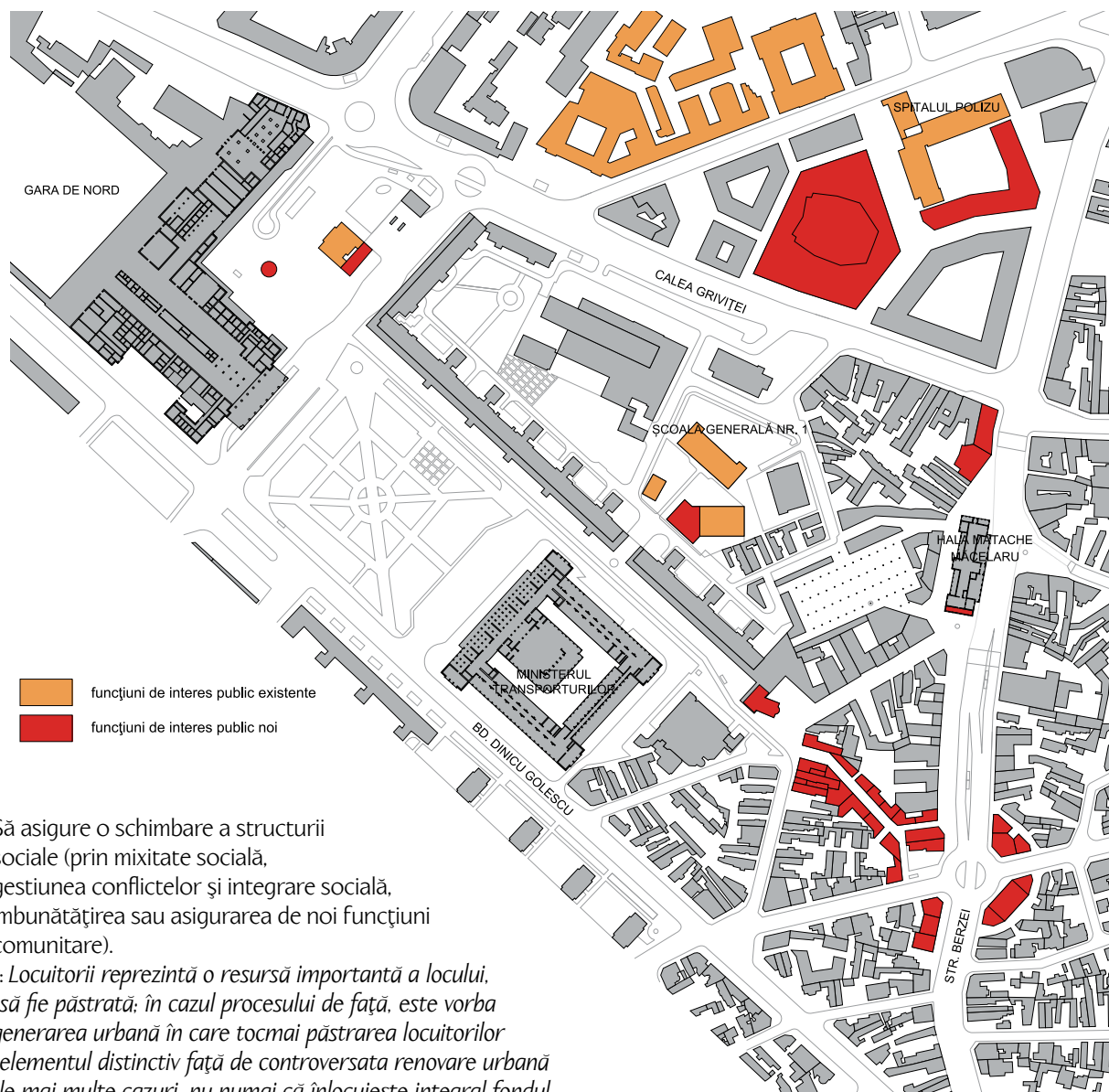
Satisfacerea nevoilor zilnice de bază, a celor opționale și de socializare în spațiul public generează atitudini, acțiuni și tipuri de comportamente tot mai diverse ale comunităților. (Politica pentru Arhitectură în România 2010-2015 – Cultura mediului construit și calitatea vieții, OAR 2010)

Calitatea spațiilor publice, a peisajelor urbane antropice, a arhitecturii și a urbanismului joacă un rol important în condițiile de trai ale populațiilor citadine. (Charta de la Leipzig 2001)

*Ilustrare spațiu public pietonal.
Propunere Arhitectii Voluntari*







2. Să asigure o schimbare a structurii sociale (prin mixitate socială, gestiunea conflictelor și integrare socială, îmbunătățirea sau asigurarea de noi funcțiuni comunitare).

Argument: Locuitorii reprezintă o resursă importantă a locului, ce merită să fie păstrată; în cazul procesului de față, este vorba despre regenerarea urbană în care tocmai păstrarea locuitorilor constituie elementul distinctiv față de controversata renovare urbană care, în cele mai multe cazuri, nu numai că înlocuiește integral fondul construit fără a ține seama de context și istoria locului, dar schimbă și locuitorii zonei. (Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis 90, lect. drd. arh. Liviu Ianăși)

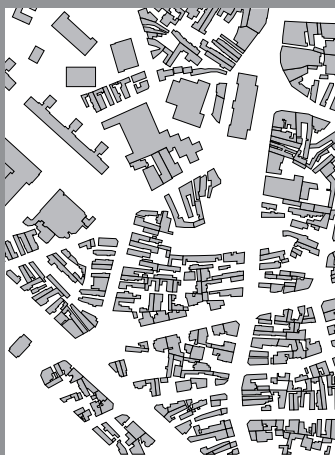
*Schemă funcțiuni de interes public –
proponere Arhitectii Voluntari*

3. Să definească, să păstreze și să întărească identitatea urbană și culturală a cartierului (prin valorificarea morfologiei urbane, a zonelor protejate, a clădirilor istorice din zonă, a toponimiei, reperelor culturale și a istoriei).

Argumente:

Este obligatorie conservarea și punerea în valoare a tuturor porțiunilor de țesut urban care prezintă valoare culturală semnificativă atât din punctul de vedere al vechimii, cât și din cel al valorii artistice (...) Este obligatorie conservarea și punerea în valoare a fondului construit în toate porțiunile de țesut urban care prezintă valoare culturală din punctul de vedere a valorii artistice (...) Este obligatorie conservarea și punerea în valoare a tramei stradale și a parcellarului în porțiunile de țesut urban cu valoare culturală semnificativă din punctul de vedere al vechimii. (Aria determinată de străzile Buzești, Berzei, Vasile Pârvan, Bogdan Petriceicu Hașdeu, Uranus București. Identificarea resursei culturale prin prisma aspectelor esențiale din evoluția istorică. Studiu de fundamentare pentru P.U.Z. – Dublare Diametrală Nord-Sud, București, prof. dr. arh. Hanna Derer)

Intenția de constituire a zonei Gării de Nord în nod intermodal constituie un atu important pentru devenirea axului Buzești-Berzei-Vasile Pârvan. Relația ambivalentă nod-ax este extrem de avantajoasă, nodul contribuie cu un aport important de utilizatori în zona axului creat, în timp ce axul oferă atractivitate prin activitățile localizate și imaginea urbană reprezentativă, atât de importante pentru calitatea de poartă a orașului pe care Gara de Nord o exercită. (Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis 90, lect. drd. arh. Liviu Ianăși)



Iulie 2010

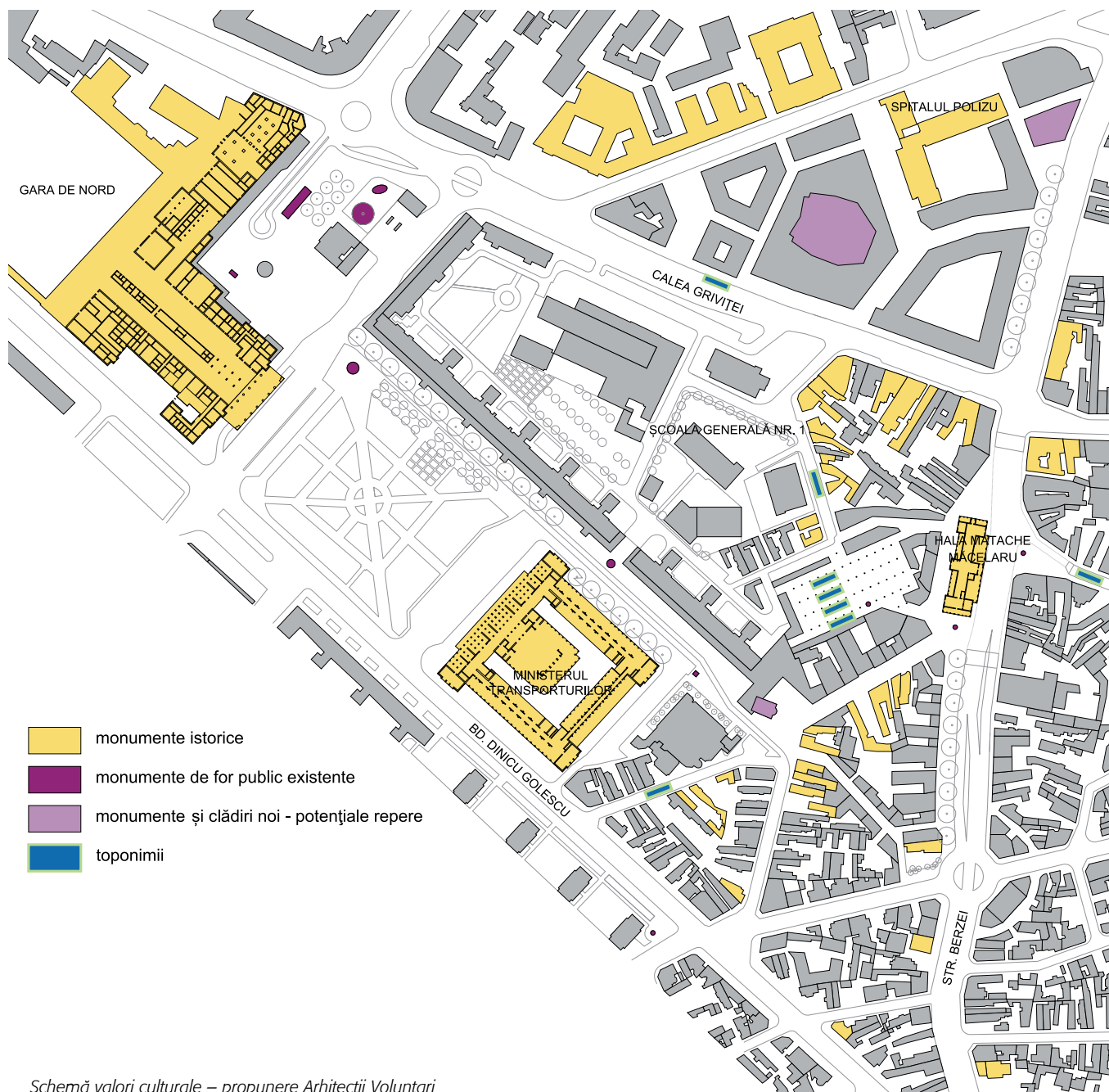


Iulie 2011

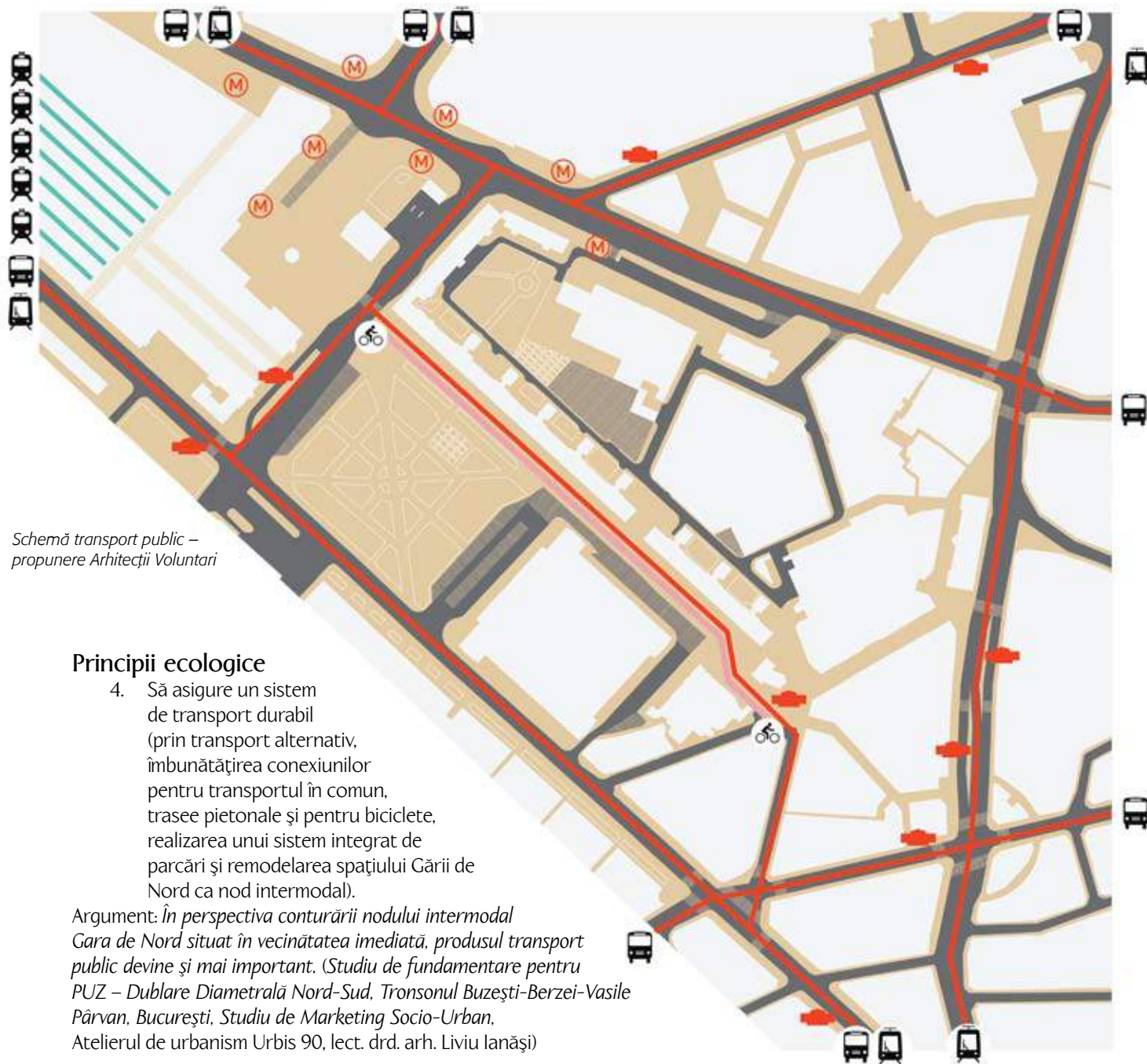


viitor – regenerare organică

Schemă regenerare organică posibilă a țesutului urban. Propunere Arhitectiei Voluntari



Schemă valori culturale – propunere Arhitecții Voluntari

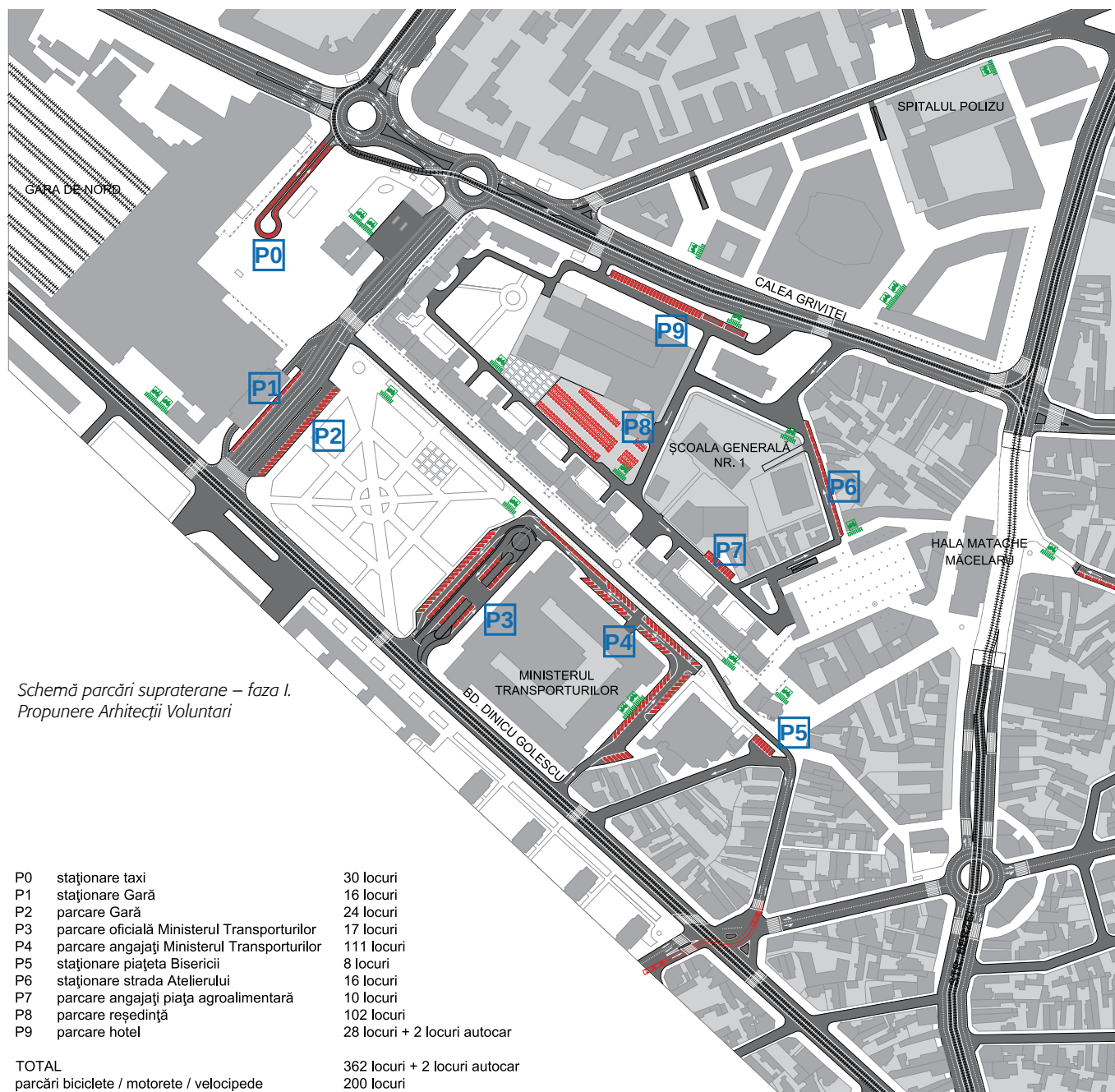


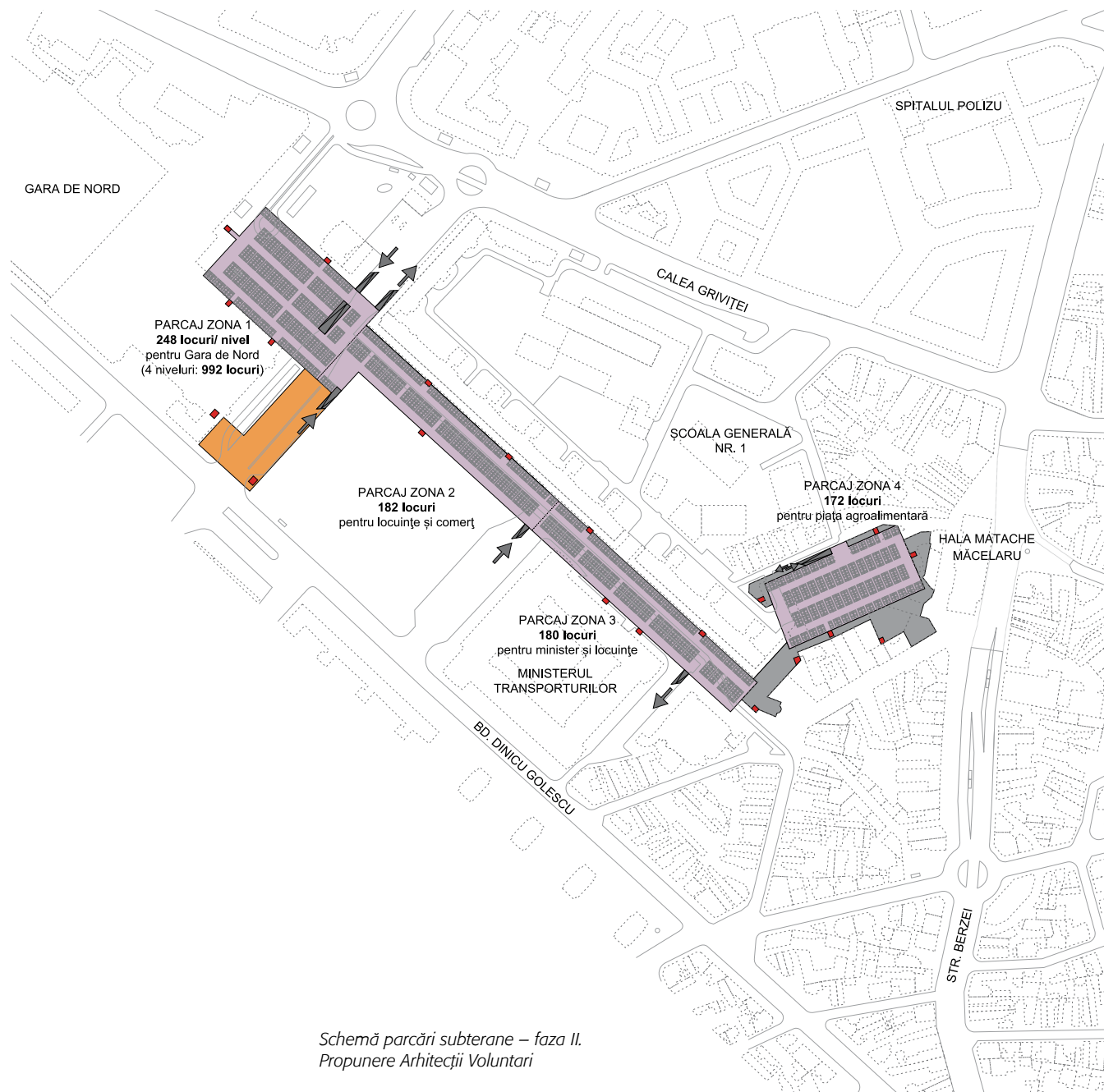
*Schemă transport public –
propunere Arhitecții Voluntari*

Principii ecologice

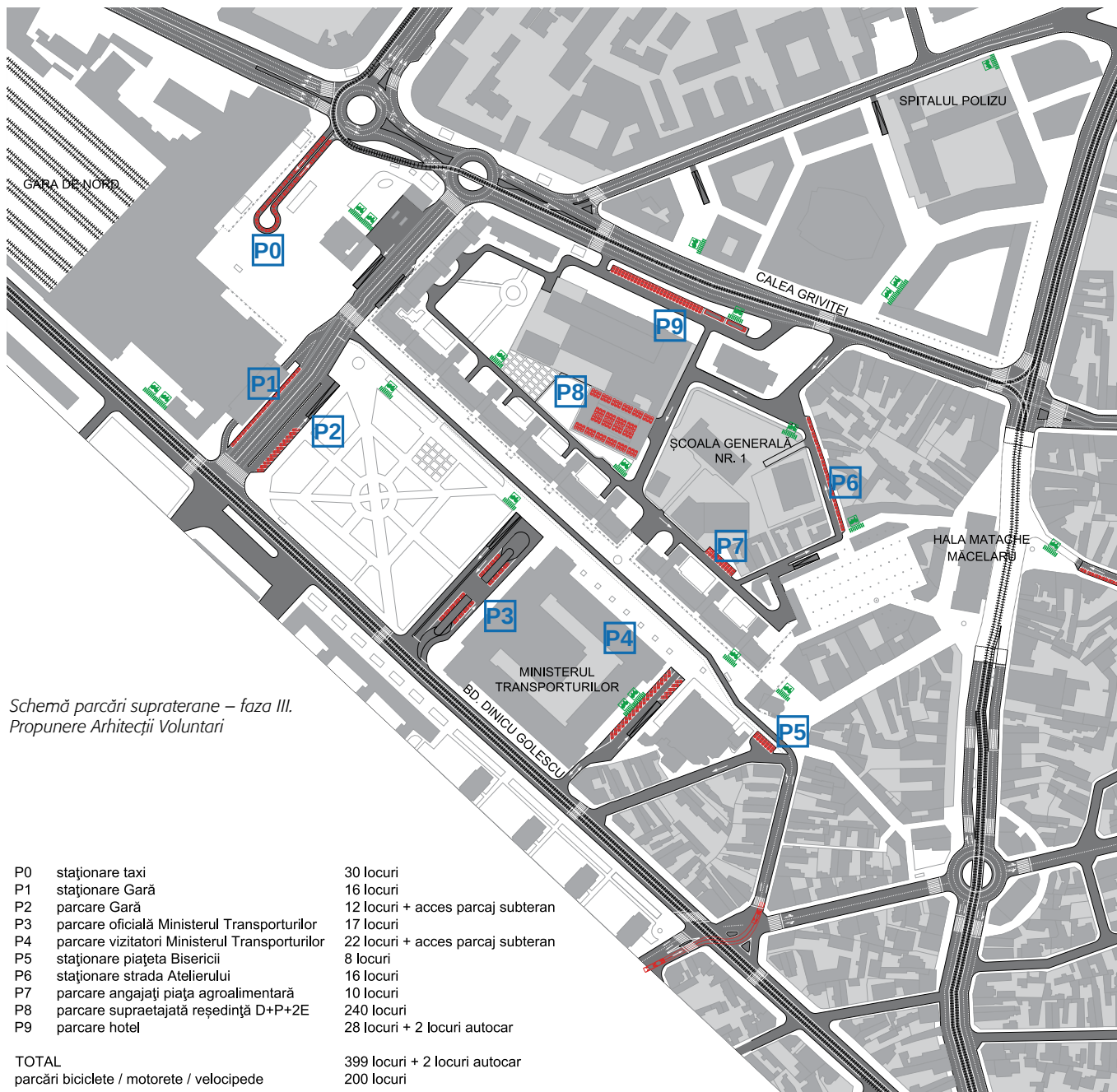
4. Să asigure un sistem de transport durabil (prin transport alternativ, îmbunătățirea conexiunilor pentru transportul în comun, trasee pietonale și pentru biciclete, realizarea unui sistem integrat de parcări și remodelarea spațiului Gării de Nord ca nod intermodal).

Argument: În perspectiva conturării nodului intermodal Gara de Nord situat în vecinătatea imediată, produsul transport public devine și mai important. (Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis 90, lect. drd. arh. Liviu Ianăși)





*Schemă parări subterane – faza II.
Propunere Arhitecții Voluntari*





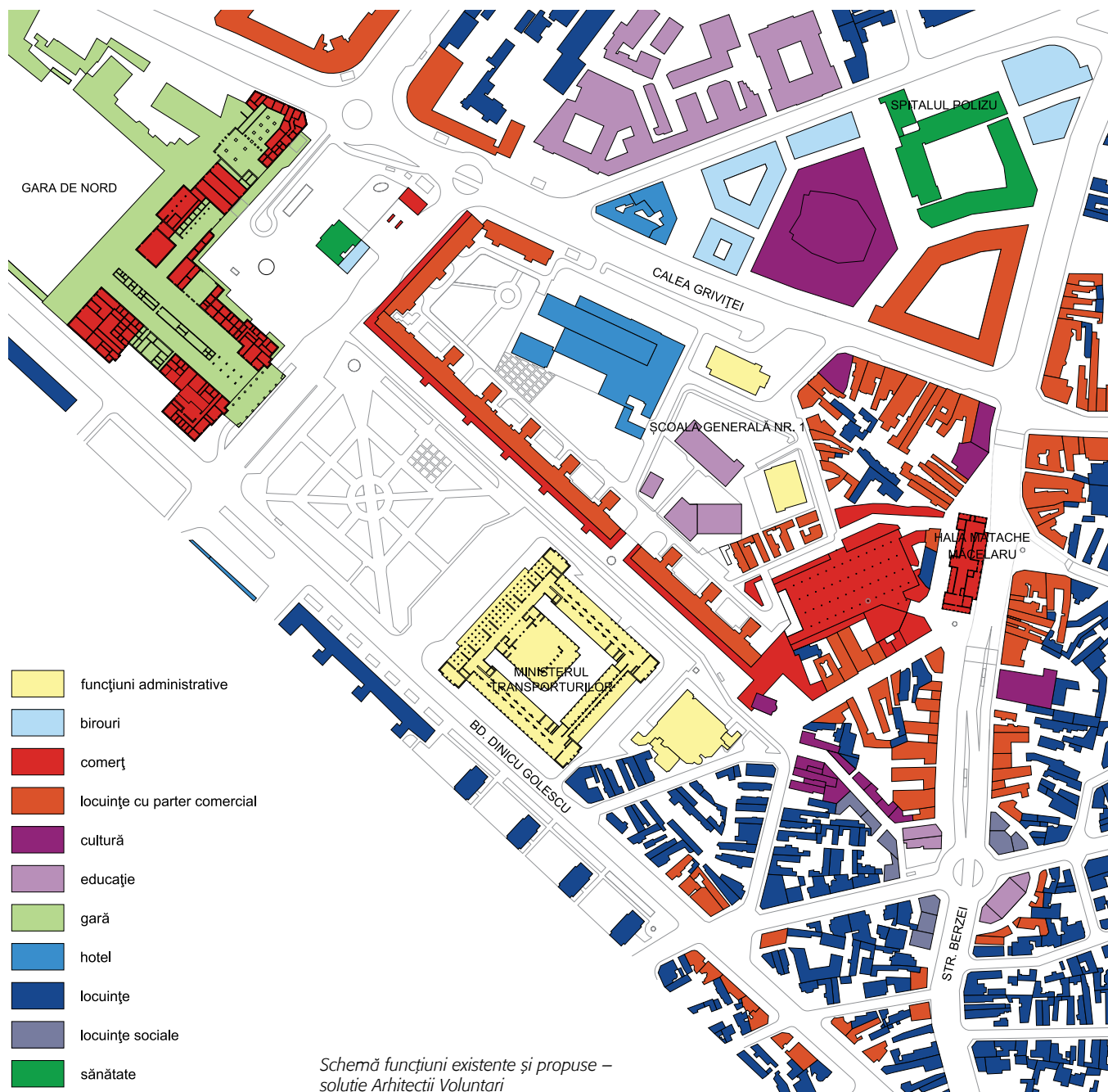
5. Să refolosească și să recicleze fondul construit existent (reutilizarea și reabilitarea clădirilor existente abandonate).

Argument: Unul din elementele-cheie ale obținerii unui mediu durabil de înaltă calitate este ca potențialul oferit de facilitățile existente să fie conștientizat, iar calitățile acestuia să fie recunoscute și respectate. Un obiectiv referitor la producerea unui mediu construit durabil este valoarea mediului construit existent ca sursă pentru viitor să fie recunoscută și exploatată. Protejarea valorii culturale și utilizarea continuă a fondului de clădiri existent sunt obiective importante, atât pentru inițiativele publice cât și pentru cele private. (Politica pentru Arhitectură în România 2010-2015 – Cultura mediului construit și calitatea vieții, OAR 2010)

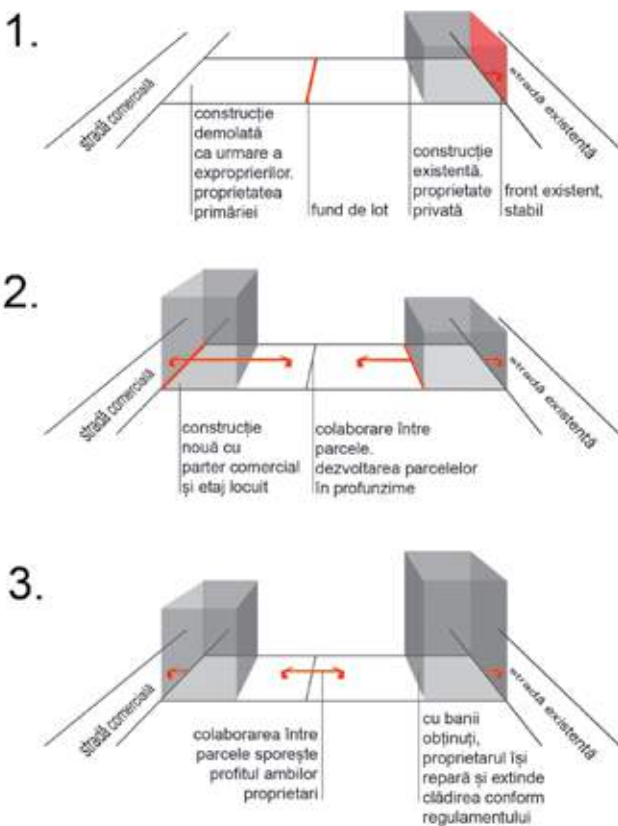




Schemă sisteme pentru protecția mediului –
propunere Arhitecții Voluntari



*Schemă funcțiuni existente și propuse –
soluție Arhitecții Voluntari*



Noile parcele sunt completate cu construcții care au acces direct către piață sau strada comercială prin parterul comercial. La etaj se află locuințe.

Colaborarea între cele două parcele este o obligație prevăzută în regulament. Proprietarul parcelei inițiale poate prin contract să beneficieze de anumite drepturi asupra noii parcele și a construcțiilor de pe aceasta și să aibă astfel acces la vadul comercial.

Oportunitatea de a face comerț va aduce profit proprietarilor parcelelor. Cu acești bani, ei își vor putea repara și extinde clădirile, conform regulamentului.

Schemă sistem de asociere între parcele – propunere Arhitecții Voluntari

Principii economice

8. Să încurajeze activitatea economică și diversitatea ei, păstrând caracterul zonei.

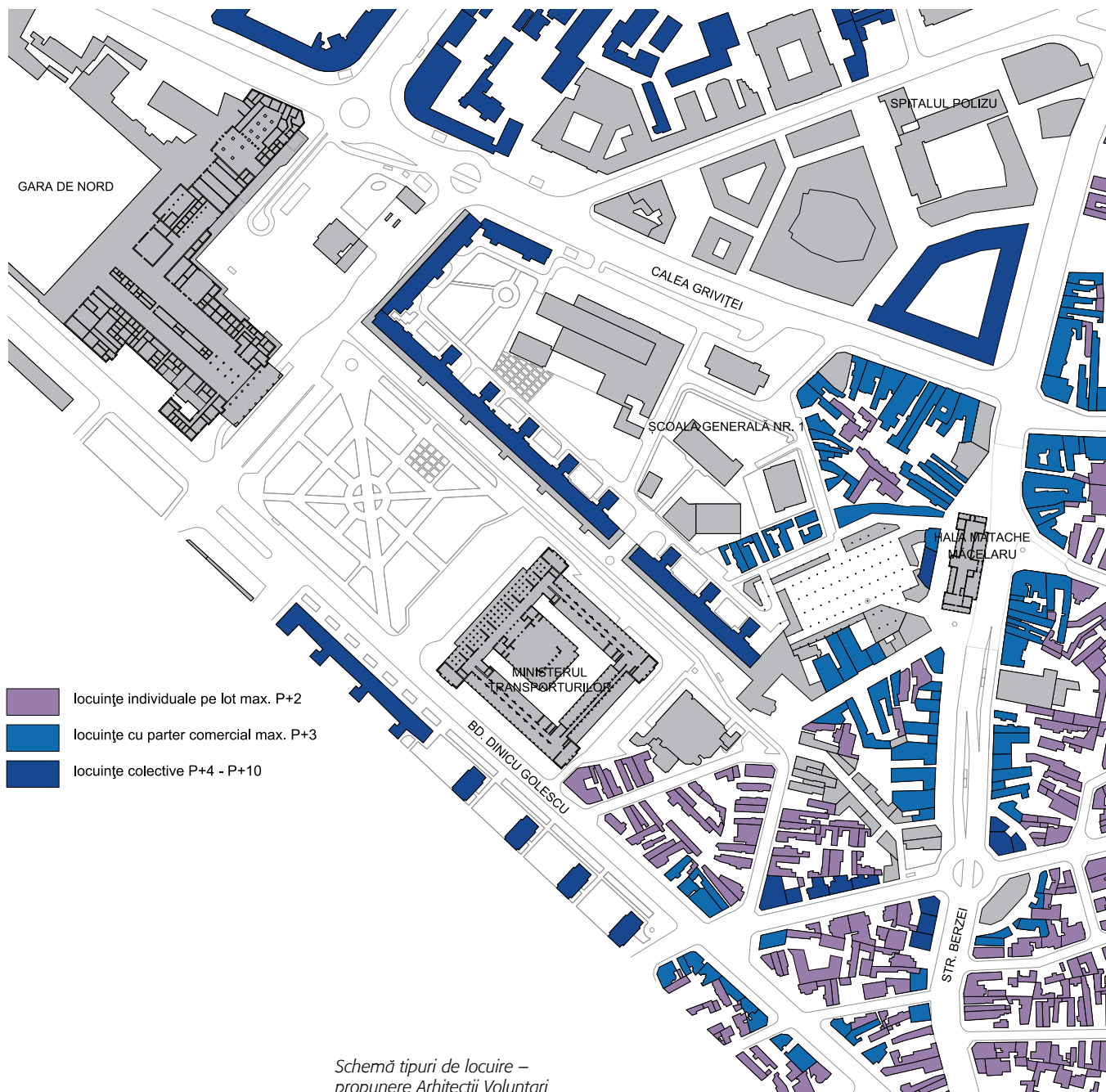
Argument: Prin calitățile sale, spațiu public poate fi atractiv în sine, dar prin avantajele care îi sunt asociate, poate genera un plus de atractivitate pentru zonele care îi sunt adiacente – asistăm la conturarea unui coridor de dezvoltare în oraș, ce preia vocația comercială recunoscută a acestei părți de zonă centrală, amplificând-o prin adecvare la solicitările actuale. (Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis 90, lect. drd. arh. Liviu Ianăși)

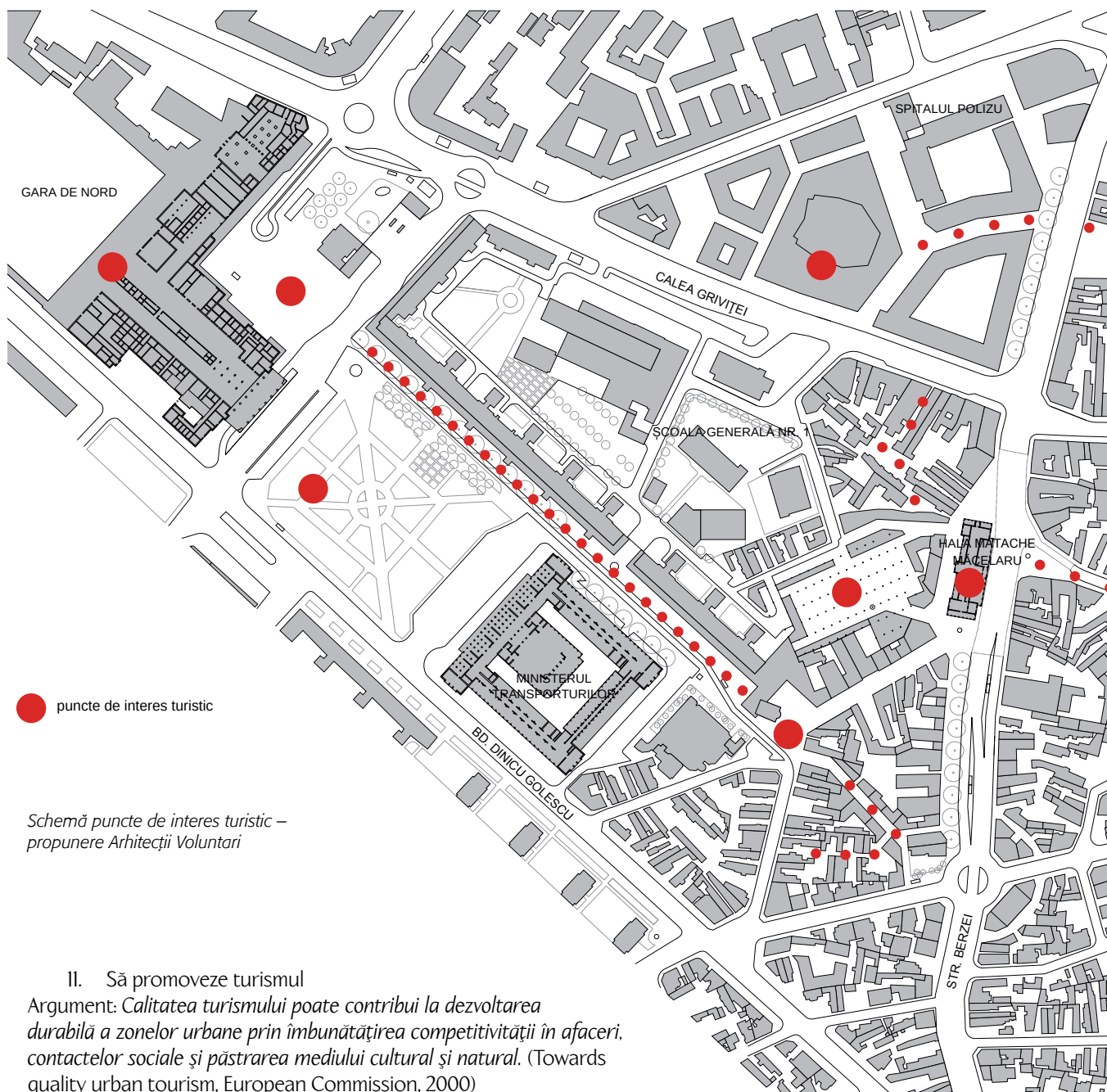
9. Să folosească resursele umane locale.

Argument: *Locuitorii printre care se numără numeroși întreprinzători care, prin activitățile desfășurate de-a lungul timpului (confirmate de vocația comercială a locului) dovedesc o continuă adaptare la cerințele noi. (...) Locuitorii reprezintă o resursă importantă a locului, ce merită a fi păstrată; în cazul procesului de față, este vorba despre regenerare urbană în care tocmai păstrarea locuitorilor constituie elementul distinctiv... (Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis 90, lect. drd. arh. Liviu Ianăși)*

10. Să asigure diversitatea locuirii (prin reabilitări și construcții de locuințe tipice zonei).

Argument: *...politicile de locuire sunt deosebit de importante: pe de o parte, locuințele decente și accesibile pot fi considerate drept o piatră de temelie a strategiilor de incluziune socială, în special pentru cei care prezintă cel mai mare risc de excluziune socială; iar pe de altă parte, renovarea, reabilitarea și îmbunătățirea locuințelor și a caselor pot conduce la îmbunătățiri considerabile și tangibile ale vieții de zi cu zi a locuitorilor; și, nu în ultimul rând, politicile de locuire echilibrate social permit reducerea polarizării sociale la nivelul cartierelor. (Declarația de la Toledo privind dezvoltarea durabilă, 2010)*





*Schemă puncte de interes turistic –
propunere Arhitectii Voluntari*

II. Să promoveze turismul

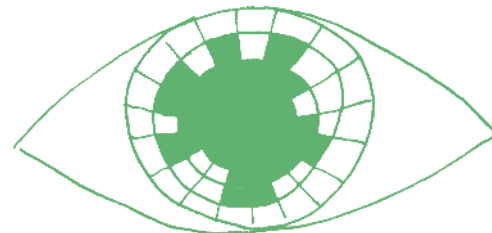
Argument: Calitatea turismului poate contribui la dezvoltarea durabilă a zonelor urbane prin îmbunătățirea competitivității în afaceri, contactelor sociale și păstrarea mediului cultural și natural. (Towards quality urban tourism, European Commission, 2000)

Anexa 2

Evaluarea sustenabilității

Dezvoltarea durabilă, sustenabilă, implică satisfacerea nevoilor prezentului fără a compromite abilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi; pentru ca dezvoltarea să fie durabilă, trebuie să țină seama de factorii sociali și de mediu, să evalueze consecințele pe termen lung¹.

Metodologiile de evaluare integrată² a propunerilor de dezvoltare urbană sunt ghidate de convingerea că sustenabilitatea presupune satisfacerea simultană a celor trei criterii - ecologic, social, economic. În cele ce urmează am folosit reprezentarea performanței procesului de regenerare urbană conform metodologiei cunoscută sub denumirea de *Sustainability Value Map* (SVM)³. Pentru evaluarea procesului propunem o variantă abreviată a metodologiei. Astfel, cele trei criterii ale SVP - **Ecologie, Societate, Economie** - au fost descrise, fiecare, prin șase parametri, evaluați calitativ și/sau cantitativ, reduși fiecare la un singur indicator pe o scară unică de la 1 (minim) la 5 (maxim) de contribuție la sustenabilitatea globală a propunerii. Rezultatul evaluării este reprezentat pe o cartogramă denumită *cercul sustenabilității*.



¹ Definiție formulată de Comisia Brundtland (The World Commission on Environment and Development, 1987) (http://en.wikipedia.org/wiki/Brundtland_Commission sau <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>)

² În ultimele două decenii, evaluarea complexă, în perspectiva sustenabilității globale a proiectelor însoțește analiza, proiectarea, planificarea și decizia în profil urban. Se pot cita în această ordine de idei: sistemul de evaluare SPeAR (elaborat și folosit de celebrul birou de arhitectură și inginerie Ove Arup&Associates pentru proiectele sale) - cu patru criterii (mediu, social, resurse naturale, economie); procedura japoneză cunoscută ca 3-STAR (mediu, populație, tehnologie), uneori poreclită „a slip-ului”; variantele norvegiană BAR CHART și daneză de cartare a ecoprofilurilor create prin proiecte; LEED system din SUA, pentru ratingul planificării comunităților; „Roza vânturilor” care cartează 26 de indicatori și este folosită în Suedia. Lista poate fi continuată.

³ Metodologia SVM a fost elaborată de Chris Butters pentru Institutul GAIA *International* și aplicată, cu adaptări metodologice necesare, și în analiza unor situații existente (ghetou de sărăcie extremă, Capetown, SA), dar și a unor proiecte de dimensiuni variate, de la grupări rezidențiale (Ghoettenburg, Suedia), ecologizare urbană (Freiburg, Germania), dezvoltarea zonei metropolitane (Copenhaga), sisteme regionale de irigații în Africa - până la jurizări de concursuri de arhitectură.

Evaluarea sustenabilității pentru proiectul Primăriei București

Densitatea populației, cf. Anuar Statistic 2002, 16.100 locuitori/km². S-au considerat cca 6.800 locuitori în zona de studiu.
Zona de studiu are aprox. 422.000 mp.

CRITERII ECOLOGICE

	Criteriu	Obiectiv	Indicator	Repere valorice	Valoare	Punctaj (0-5)									
1	Folosirea solului	Densitate echilibrată între spațiu construit și cel neconstruit	Suprafața construită la sol (% din aria de studiu)	Înainte de demolări – 25% Existent – 23,7% Media pt. tipul de țesut – 35%	23,7% (propunerea de construire nu e realistă)		1		2		3		4		5
			Suprafața utilizată pentru drumuri, spații publice (% din aria de studiu)	Existent – 42%	44,5%		1		2		3		4		5
			Suprafața utilizată pentru curți (% din aria de studiu)	Înainte de demolări – 33% Existent – 34,3%	34,3%		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
2	Design bioclimatic	Reducerea consumului de energie	Suprafețe de colectori solari	Suprafața de acoperișuri terasă a clădirilor de utilitate publică este de 5.000 mp	0		1		2		3		4		5
			Reabilitări/ intervenții pe fond construit, soluții de energie curată	Din totalul 8 clădiri în proprietate publică nedemolate	0		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
3	Peisaj urban	Densitate optimă de spațiilor verzi de calitate	Suprafața de spații verzi (mp)/ locuitor	Existent 10mp/ locuitor Cf. UE – 26 mp/ locuitor	10 mp/ locuitor		1		2		3		4		5
			Gradul de utilizare și diversitatea folosirii spațiilor verzi	De la folosire exclusiv decorativă la folosire pentru recreere, sport, socializare	Folosire decorativă		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
4	Circuitul apelor naturale	Economia de apă prin folosirea rațională a apelor pluviale	Suprafața de captare a apelor pluviale pentru irigații sau pentru utilizare menajeră (% din spații publice necarosabile)		0		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
5	Circuitul materialelor	Folosirea eficientă a fondului construit existent	Număr de structuri existente valorificate (% din totalul clădirilor aflate în proprietatea publică)	Din totalul de 8 clădiri în proprietate publică nedemolate	0		1		2		3		4		5
			Integritatea structurilor existente	De la în prag de colaps la stare foarte bună	Avariate, vandalizate		1		2		3		4		5
			Modul de folosire a structurilor existente	De la transformare totală de formă și funcțiune la păstrare în mare proporție a formei, materialelor și cu funcțiune similară	Se demolează		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
6	Transport și mobilitate	Încurajarea transportului public și a mobilității pietonale	Suprafață destinată exclusiv transportului în comun (raportată la suprafața carosabilă)	Înainte de demolări 10% (9.000/ 81.940 mp)	13% (12.000/ 90.940 mp)		1		2		3		4		5
			Suprafețe pietonale și pentru biciclete (% din suprafața de studiu)	Înainte de demolări 20%	20%		1		2		3		4		5
		Creșterea confortului și siguranței	Gradul de restricționare a deplasării pietonilor	De la foarte multe la nici unul (trecuri de pietoni, pasaje denivelate, trotuare înguste etc.)	Multe		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5

CRITERII ECONOMICE

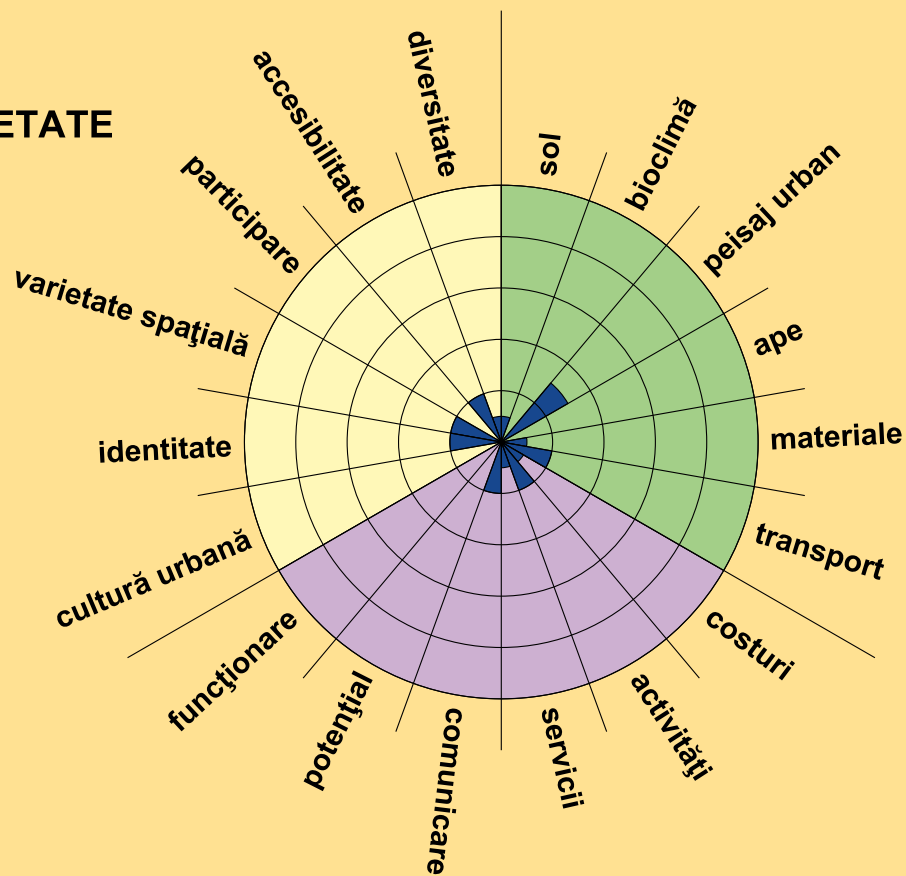
	Criteriu	Obiectiv	Indicator	Repere valorice	Valoare	Punctaj (0-5)									
1	Costuri	Costurile spațiilor (cumpărare/ chirie și întreținere) să fie accesibile populației locale	Cost mp construit	media în București este 1000E/mp	0 (proponerea de construire nu e realistă)		1		2		3		4		5
			Cost mp drum	media deja alocată este de 570 E/mp	30.250.000 E (sumă deja alocată)		1		2		3		4		5
			Atractivitatea pentru investiții imobiliare	Profit mare termen scurt	De la profit mare pe termen scurt la profit mare pe termen lung		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
2	Activități economice și financiare	Diversitatea bazei economice	Densitatea funcțiunilor economice/ 100 locuitori	Media în cartier I	0.8 (se demolează Hala Matache și sunt afectate micile magazine din jur)		1		2		3		4		5
			Atractivitatea zonei pentru activități economice	De la neatractivă la foarte atractivă	Relativ atractivă (schimbare de specific)		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
3	Servicii	Diversitatea ofertei de servicii	Densitate dotări sociale-culturale-educăționale (suprafață construită/ 1000 locuitori)	Media în cartier este 2,6	2,6 nu se propune nimic nou		1		2		3		4		5
			Atractivitatea zonei pentru servicii	De la neatractivă la foarte atractivă	Puțin atractivă (prea mult trafic de tranzit)		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
4	Comunicare	Creșterea gradului de informare, transparență, accesibilitate	% locuitori cu conexați la rețele de comunicare (telefonie, internet)	55% conectare la internet media pe RO, la telefon neestimată	55%		1		2		3		4		5
			Mijloace și programe de comunicare eficientă între autorități și locuitori	De la inexistente la multe active	Inexistente		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
5	Potențial de dezvoltare	Adaptarea la nevoi viitoare	% suprafață rezervă de terenuri publice pentru echipamente sociale	Suprafața studiată cca 422.000 mp	0		1		2		3		4		5
			Flexibilitatea amenajărilor în spațiile publice/ comunitare	De la greu de schimbat la flexibile	Greu de schimbat		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
6	Funcționalitatea economiei locale	Încurajarea nevoilor și funcțiunilor specifice	Funcțiuni cu mare potențial de interrelaționare	2 existente (piața agroalimentară și Gara de Nord)	0 (relația între piață și Gară este disfuncțională)		1		2		3		4		5
			Potențial pentru ocupații intermediare, meșteșuguri	De la fără la potențial mare	Fără potențial (locuirea tradițională distrusă, propunerea nerealistă de blocuri nu încurajează meșteșugurile		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5

CRITERII SOCIALE

	Criteriu	Obiectiv	Indicator	Repere valorice	Valoare	Punctaj (0-5)									
1	Diversitate socială	Mixitate socială, economică, etnică, ocupațională	% deplasări de populație	Preferabil 0%	40% din populația locală (majoritatea de pe Diametrală preferă să se mute)	1		2		3		4		5	
			Intervenții de gentrificare, substituție, strămutare	De la intervenții punctuale la intervenții cu efect global	Intervenții cu efect domino (demolări și plăcări de bulevard)	1		2		3		4		5	
						1		2		3		4		5	
2	Accesibilitate	Ofertă egală de servicii publice și oportunități pentru toate categoriile sociale și de vârstă	Spații și servicii publice pentru copii, vârstnici, cu dizabilități, categorii defavorizate social	1 (școală existentă)	1 (școală existentă)	1		2		3		4		5	
			Gradul de securitate al zonei și confort	De la mic la foarte ridicat	Scăzut (posibile conflicte în trafic, maidane și zone destructurate cu potențial de criminalitate)	1		2		3		4		5	
						1		2		3		4		5	
3	Participare	Implicarea publicului în activități comunitare și în dezvoltarea zonei	Suprafață spații pentru socializare, activități comunitare (club, bibliotecă)/ număr locuitori	Existent 4,4 (doar în piața agroalimentară)	4 (Hala se demolează)	1		2		3		4		5	
			Oportunități de participare	De la nici una la foarte multe	Inexistente	1		2		3		4		5	
						1		2		3		4		5	
4	Varietate	Diversitatea spațiilor publice și private	Suprafață spațiu public, comunitar/ număr locuitori	Existent 0,6 mp/ locuitori (școală, policlinică)	0,6 mp/ locuitori	1		2		3		4		5	
			Calitatea perspectivelor	De la anoste și nediversificate la atractive, variate	Anoste	1		2		3		4		5	
						1		2		3		4		5	
5	Identitate istorică, culturală	Conservare, funcționalizare	Număr structuri istorice conservate în sit		25%	1		2		3		4		5	
			Calitatea reperelor urbane și integrarea structurilor istorice	De la calitate și integritate slabă la foarte bună	Slabă	1		2		3		4		5	
						1		2		3		4		5	
6	Cultură urbană	Varietatea vizuală, detaliul și constituția zonei	Număr de monumente de for public legate de istoria cartierului puse în valoare	5 existente	0 (cele existente nu sunt puse în valoare)	1		2		3		4		5	
			Contribuția perimetrului la identitatea istorică a orașului	De la nici o contribuție la foarte mare	Nici o contribuție (strict zonă de tranzit)	1		2		3		4		5	
						1		2		3		4		5	

SOCIETATE

ECOLOGIE



ECONOMIE

Evaluarea sustenabilității pentru regenerarea urbană propusă de Arhitecții Voluntari

Densitatea populației, cf. Anuar Statistic 2002, 16.100 locuitori/km². S-au considerat cca 6.800 locuitori în zona de studiu.
Zona de studiu are aprox. 422.000 mp.

CRITERII ECOLOGICE

	Criteriu	Obiectiv	Indicator	Repere valorice	Valoare	Punctaj (0-5)									
1	Folosirea solului	Densitate echilibrată între spațiu construit și cel neconstruit	Suprafața construită la sol (% din aria de studiu)	Înainte de demolări – 25% Existent – 23,7% Media pt. tipul de țesut – 35%	30,5%	1		2	3		4		5		
			Suprafața utilizată pentru drumuri, spații publice (% din aria de studiu)	Existent – 42%	42,5%	1		2	3		4		5		
			Suprafața utilizată pentru curți (% din aria de studiu)	Înainte de demolări – 33% Existent – 34,3% Media pt. tipul de țesut – 23%	27%	1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		
2	Design bioclimatic	Reducerea consumului de energie	Suprafețe de colectori solari	Suprafața de acoperișuri terasă a clădirilor de utilitate publică este de 15.000 mp	3.000 mp	1		2	3		4		5		
			Reabilitări/ intervenții pe fond construit, soluții de energie curată	Din totalul 8 clădiri în proprietate publică nedemolate	8	1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		
3	Peisaj urban	Densitate optimă de spațiilor verzi de calitate	Suprafața de spații verzi (mp)/ locuitor	Existent 10 mp/ locuitor CF. UE – 26 mp/ locuitor	10,5 mp/ locuitor	1		2	3		4		5		
			Gradul de utilizare și diversitatea folosirii spațiilor verzi	De la folosire exclusiv decorativă la folosire pentru recreere, sport, socializare	Folosire variată	1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		
4	Circuitul apelor naturale	Economia de apă prin folosirea rațională a apelor pluviale	Suprafața de captare ape pluviale pentru irigații sau pentru utilizare menajeră (% din spații publice necarosabile)		30% din 12800 mp pietonal	1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		
5	Circuitul materialelor	Folosirea eficientă a fondului construit existent	Număr de structuri existente valorificate (% din totalul clădirilor aflate în proprietatea publică)	Din totalul 8 clădiri în proprietate publică nedemolate	8	1		2	3		4		5		
			Integritatea structurilor existente	De la în prag de colaps la stare foarte bună	Avariate, vandalizate	1		2	3		4		5		
			Modul de folosire a structurilor existente	De la transformare totală de formă și funcțiune la păstrare în mare proporție a formei, materialelor și cu funcțiune similară	Păstrare formă, funcțiune de utilitate publică	1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		
6	Transport și mobilitate	Încurajarea transportului public și a mobilității pietonale	Suprafața destinată exclusiv transportului în comun (raportată la suprafața carosabilă)	Înainte de demolări 10% (9.000 mp / 81.940 mp)	18% (12.000 mp / 63.750 mp)	1		2	3		4		5		
			Suprafețe pietonale și pentru biciclete (% din suprafața de studiu)	Înainte de demolări 20%	25%	1		2	3		4		5		
		Creșterea confortului și siguranței	Gradul de restricționare a deplasării pietonilor	De la foarte multe la nici unul (trecuri de pietoni, pasaje denivelate, trotuare înguste etc.)	Puține	1		2	3		4		5		
						1		2	3		4		5		

CRITERII ECONOMICE

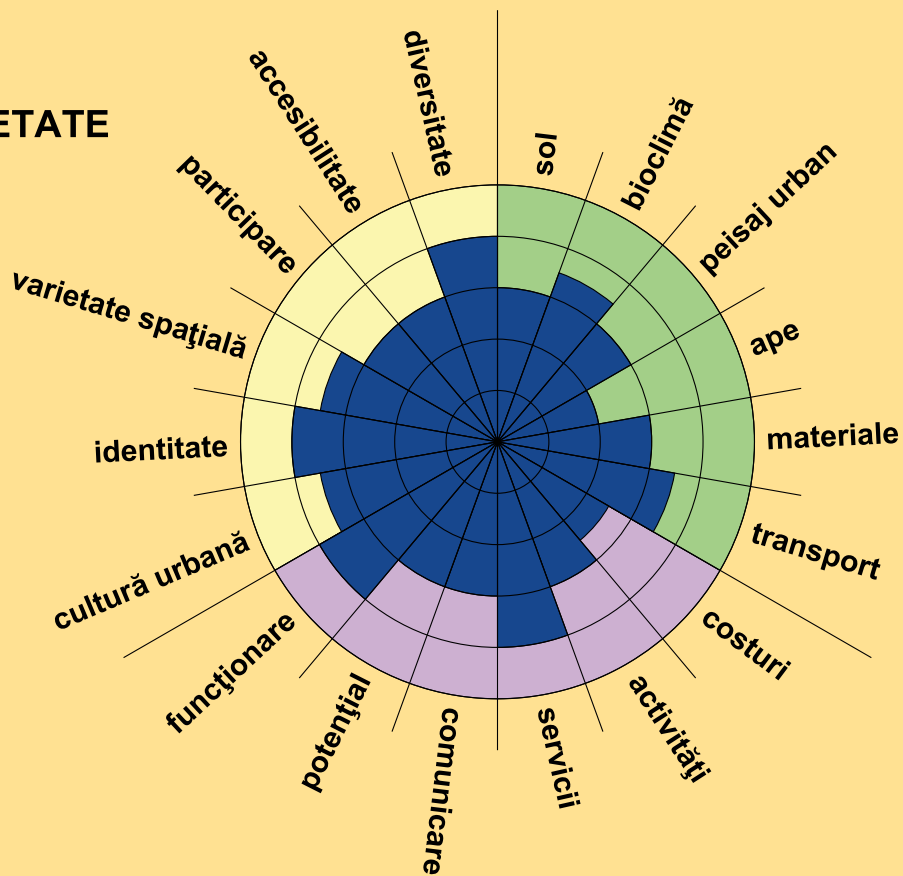
	Criteriu	Obiectiv	Indicator	Repere valorice	Valoare	Punctaj (0-5)									
1	Costuri	Costurile spațiilor (cumpărare/ chirie și întreținere) să fie accesibile populației locale	Cost. mp construit	Media în București este 1000E/mp	Media 900 E/mp (inclusiv parcaje subterane)		1		2		3		4		5
			Cost. mp drum	Media deja alocată este de 570 E/mp	24.500.000 E mai puțin (carosabil)		1		2		3		4		5
			Atractivitatea pentru investiții imobiliare	De la profit mare pe termen scurt la profit mare pe termen lung	Profit mediu pe termen lung		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
2	Activități economice și financiare	Diversitatea bazei economice	Densitatea funcțiunilor economice/ 100 locuitori	Media în cartier 1	1,5		1		2		3		4		5
			Atractivitatea zonei pentru activități economice	De la neatractivă la foarte atractivă	Atractivă (păstrarea specificului comercial)		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
3	Servicii	Diversitatea ofertei de servicii	Densitate dotări sociale-culturale-educative (suprafață construită/ 1000 locuitori)	Media în cartier este 2,6	5,7		1		2		3		4		5
			Atractivitatea zonei pentru servicii	De la neatractivă la foarte atractivă	Atractivă		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
4	Comunicare	Creșterea gradului de informare, transparență, accesibilitate	% locuitori cu conexiuni la rețele de comunicare (telefonie, internet)	55% conectare la internet media pe RO, la telefon neestimată	55%		1		2		3		4		5
			Mijloace și programe de comunicare eficiente între autorități și locuitori	De la inexistente la multe active	Mai multe (centru de informare, centru comunitar)		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
5	Potențial de dezvoltare	Adaptarea la nevoi viitoare	Suprafața rezervă de terenuri publice pentru echipamente sociale	Suprafața studiată cca 422.000 mp	20.000 mp (spatele blocurilor + Gara)		1		2		3		4		5
			Flexibilitatea amenajărilor în spațiile publice/ comunitare	De la greu de schimbat la flexibile	Relativ flexibile		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
6	Funcționalitatea economiei locale	Încurajarea nevoilor și funcțiunilor specifice	Funcțiuni cu mare potențial economic interrelaționate	2 existente (piața agroalimentară și Gara de Nord)	4 (piața, gara, bulevardul comercial, centrul de cultură – Filarmica)		1		2		3		4		5
			Potențial pentru ocupații intermediare, meșteșuguri	De la fără la potențial mare	Potențial mare		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5

CRITERII SOCIALE

	Criteriu	Obiectiv	Indicator	Repere valorice	Valoare	Punctaj (0-5)									
1	Diversitate socială	Mixitate socială, economică, etnică, ocupațională	% deplasări de populație existentă	Preferabil 0%	Mai puțin de 5% din populația locală		1		2		3		4		5
			Intervenții de gentrificare, substituție, strămutare	De la intervenții punctuale la intervenții cu efect global	Intervenții punctuale (justificări obiective – starea clădirii de ex.)		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
2	Accesibilitate	Ofertă egală de servicii publice și oportunități pentru toate categoriile sociale și de vârstă	Spații și servicii publice pentru copii, vârstnici, cu dizabilități, categorii defavorizate social	1 (școală existentă)	8 (școală existentă, grădiniță, centru comunitar, centru sportiv, locuințe de urgență, loc de joacă pentru copii în parc, centru cultural)		1		2		3		4		5
			Gradul de securitate al zonei și confort	De la mic la foarte ridicat	Mediu		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
3	Participare	Implicarea publicului în activități comunitare și în dezvoltarea zonei	Suprafață spații pentru socializare, activități comunitare (club, bibliotecă)/ 100 locuitori	Existent 4,4 (doar în piața agroalimentară)	10		1		2		3		4		5
			Oportunități de participare	De la nici una la foarte multe	Multe		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
4	Varietate	Diversitatea spațiilor publice și private	Suprafață spațiu public, comunitar/ nr. locuitori	Existent 0,6 mp/ locuitori (școală, policlinică)	2,5 mp/ locuitori		1		2		3		4		5
			Calitatea perspectivelor	De la anoste și nediversificate la atractive, variate	Relativ atractive și variante		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
5	Identitate istorică, culturală	Conservare, funcționalizare	% din structurile istorice conservate în sit		100%		1		2		3		4		5
			Calitatea reperelor urbane și integrarea structurilor istorice	De la calitate și integritate slabă la foarte bună	Bună		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5
6	Cultură urbană	Varietatea vizuală, detaliul și constituția zonei	Număr de monumente de for public legate de istoria cartierului puse în valoare	5 existente	9		1		2		3		4		5
			Contribuția perimetrului la identitatea istorică a orașului	De la nici o contribuție la foarte mare	Foarte mare (poartă de intrare în oraș)		1		2		3		4		5
							1		2		3		4		5

SOCIETATE

ECOLOGIE



ECONOMIE

Anexa 3

Bilanțul valoric la propunerea de regenerare urbană a Arhitecților Voluntari

I	ZONA STUDIATĂ		
	Domeniu public	mp	250.052
	Domeniu privat existent	mp	172.366
II	CIRCULAȚII		
	Carosabil existent și care necesită reabilitare (reamenajări trafic, refacere strat uzură, marcaje etc.)	mp	22.596
	Pietonale și trotuare (noi sau reabilite - pavaje, borduri, mobilier urban etc.)	mp	27.133
III	PARCĂRI		
	Parcări supaterane	mp	9.766
		locuri	362
	Parcări biciclete / motorete	locuri	200
	Parcare supaterană etajată D+P+2E - pentru blocuri (faza 2)	mp	6.150
		locuri	240
	Parcări subterane (faza 2)	mp	41.750
		locuri	1.526
	Construcții subterane (pasaj comercial cu acces direct în gară, spații tehnice între piață și centru comunitar)	mp	3.200
IV	CONSTRUCȚII SUPRATERANE		
	LOCUINȚE NOI		
	Locuințe sociale	mp	8.020
	Locuințe de urgență	mp	1.134
	Locuințe pe loturi private	mp	3.907
	COMERȚ NOU		
	Piața agroalimentară	mp	8.740
	Tarabe	mp	4.990
	Spații închise (lactate, produse meșteșugărești, flori, Plafar, petshop etc.)	mp	3.631
	Administrație (aprovizionare, gunoi, post poliție)	mp	119
	Extensii comerciale pe promenade Gării	mp	554
	Clădire Piața Bisericii	mp	1.056
	Parter comercial	mp	1.349
	Parter comercial locuințe private	mp	2.231
	COMERȚ EXISTENT		
	Hala Matache (carne, pește) – restaurare și modernizare	mp	1.332
V	DOTĂRI PE ZONE PIETONALE		
	Chioșc info	buc	1
	Portic pietonal pe bd. Gării h=5 m, lățime liberă 3 m	mp	1.663
	Florării	buc	6

VI	MONUMENTE NOI DE FOR PUBLIC		
	Fântână în piața Ministerului	buc	1
	Statuia de lângă biserică	buc	1
	Fântâna Matache (în piața agroalimentară)	buc	1
	Statuie-fântână în Parcul Gării	buc	1
	Statuie pe latura de sud a Halei Matache	buc	1
VII	MONUMENTE DE FOR PUBLIC EXISTENTE CARE SE RESTAUREAZĂ		
	Statuia Eroilor CFR la Gara de Nord	buc	1
	Statuie I. GH. Duca	buc	1
	Fântâna Gara de Nord	buc	1
	Statuie dr. Haralambie Botescu	buc	1
VIII	CLĂDIRI DE PATRIMONIU		
	Monumente istorice restaurate și refuncționalizate		
	HALA MATACHE MĂCELARU	mp	1332
	GARA DE NORD (suprafața aproximativă)	mp	17.500
	Monumente istorice declassate și refuncționalizate (pe locul prelungirii propuse a bd. Gării)	mp	600
	Monumente istorice reconstruite și refuncționalizate – conform avizului Ministerului Culturii și Patrimoniului Național	mp	812
IX	CLĂDIRI EXISTENTE CARE SE REABILITEAZĂ		
	POLICLINICA CFR		
	Existent	mp	2300
	Extindere	mp	1.000
	Clădiri expropriate și nedemolate	mp	720
X	PLANTAȚII NOI DE ALINIAMENT	buc	100
XI	SPAȚII VERZI NOI	mp	291
XII	SPAȚII VERZI EXISTENTE CARE SE REABILITEAZĂ		
	Parcul Gării de Nord	mp	18.160
	Spațiu verde lângă Policlinica CFR	mp	807
XIII	TERASE ÎNIERBATE	mp	29.720
XIV	FUNCTIUNI SOCIALE		
	Centru sportiv Matache	mp	1.974
	Grădinița Matache	mp	844
	Centru comunitar/ biserică	mp	312
	Centrul Național al Dansului	mp	2.250
	Suprafață celule fotovoltaice	mp	8.000
	putere produsă	MWh/an	480

Cost estimat 100.000.000 Euro¹

¹ Estimare făcută de Tudor Popp și Vladimir Nicula de la firma *impuls*.

Anexa 4

Bilanțul valoric al pierderilor¹ rezultate prin proiectul PMB pentru Diametrala Nord-Sud

Comanditar și beneficiar:	Primăria Municipiului București
Proiectant general drumuri:	Via Proiect srl
Proiectant specialitate linii tramvai:	Urban Grup Proiect srl
Antrepriză	Tehnologica Radion srl, Euroconstruct 98 srl, Apolodor SA
Proiectare urbanism	
Proiectant PUZ aprobat cu HCGMBI51/2006	Urbis 90 srl
Proiectant PUZ aprobat cu HCGMB 255/2010	Baumarc Proiect srl
Proiectant general, PUZ-uri detalieri în elaborare 2010 -2011: CCPEC (UAUIM)	CCPEC (UAUIM)
Proiectant specialitate urbanism, PUZ-uri detalieri în elaborare 2010-2011: Urbis 90 srl	Urbis 90 srl
Costuri	
cost estimat străpungere în Master Plan-ul General pentru Transport Urban – București 2008:	51.995.766 Euro (inclusiv TVA)
Cheltuieli șantier efectuate în 2011	cca. 80.000.000 lei
cost străpungere:	nespecificat
cost urbanism:	nespecificat
cost cumpărare imobile:	nespecificat
cost exproprieri:	61.184.559 lei
exproprieri prin HG 590/2010:	1.062.500.000 lei
cost proiectare stradă:	nespecificat
cost construcție și montaj:	130.698.505 lei
cost estimat construcții în Master Plan-ul General pentru Transport Urban – București 2008:	39.893.461 Euro
durată estimată inițial a lucrărilor:	cca. 7 luni

¹ Bilanț realizat de Adrian Bălțeanu, publicat în „Dosar mut – Buzești Uranus,” revista *Arhitectura* nr. 1/2011, p. 16-23.

Suprafețe	
studiu PUZ aprobat cu HCGMB151/2006:	61,58 ha
reglementată PUZ aprobat cu HCGMB151/2006:	nespecificată
studiu/ reglementată PUZ aprobat cu HCGMB 255/2010:	4,06 ha
reglementată PUZ-uri în elaborare 2010 -2011:	11,2 ha
Număr parcele	
afectate direct:	cca 92
din care:	
în zona de protecție a cel puțin unui monument istoric:	toate
într-o zonă construită protejată:	8
parte dintr-un obiectiv clasat în Lista Monumentelor Istorice la momentul aprobării HCGMB 151/2006:	13
număr parcele expropriate:	83
număr parcele cumpărate:	nespecificat
număr persoane evacuate:	cca. 1000
suprafață estimată a fi necesară de achiziționat prin Master Plan-ul General pentru Transport Urban – București 2008:	43.347 m ²
suprafață expropriată:	nespecificată
suprafață carosabil existent:	8.800 m ²
suprafață carosabil propus:	53.000 m ²
suprafață trotuare și spații verzi existente:	8.400 m ²
suprafață trotuare și spații verzi propuse:	16.300 m ²
lățime profil transversal existent str. Buzzești, segment str. Berzei de la intersecție cu Calea Griviței la intersecție cu str. Știrbei Vodă	cca. 12 – 16,5 m
lățime profil transversal propus idem:	cca. 30,2-31,5 m
lățime profil transversal existent/ propus segment str. Berzei de la intersecție cu str. Știrbei Vodă la intersecție cu Calea Plevnei:	cca. 25 m
capacitate circulație existent:	600-700 veh./oră
capacitate circulație proiectat:	min. 2.500 veh./oră
viteza medie circulație existent:	20 – 25 km/h
viteza medie circulație proiectat:	cca. 35 – 50 km/h



*Front demolat
pe strada Buzești*

Imobile expropriate prin HG 590/2010: 83 (conform anexei la HG 590/2010)²

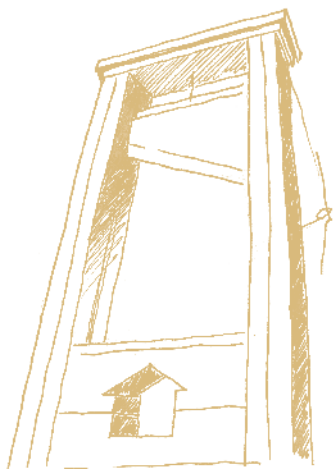
Monumente istorice demolate (7): Buzești I comun cu Griviței 80, Buzești 3, Buzești 5, Berzei 34 comun cu Știrbei Vodă 89, Griviței 119, Berzei 81 – cu aviz de translatare prin desfacere, Berzei 89 – cu aviz de translatare prin desfacere.

Monumente istorice nedemolate, în prezent vandalizate și în stare foarte gravă de degradare, pentru care PMB a cerut declasare și demolare (5): Cameliei 20, Cameliei 24, Baldovin Pârcălab 16, Baldovin Pârcălab 18, Piața Haralambie Botescu 10A (Hala Matache Măcelaru).

Clădiri demolate (71): Buzești 7, Buzești 9-II, Buzești 13, Buzești 15, Buzești 17, Buzești 19, Buzești 21, Buzești 23, Buzești 25, Buzești 27-29, Buzești 31, Buzești 33, Buzești 35, Buzești 37 comun cu Gheorghe Polizu 38-52, Buzești 47, Plevnei 42, Berzei 26 comun cu Cobălcescu 53, Berzei 28 comun cu Cobălcescu 55, Berzei 32.

Cobălcescu 55, Cobălcescu 60, Dinicu Golescu 2-4, Berzei 57, Berzei 57B, Berzei 59, Berzei 59-61, Berzei 63, Berzei 65, Berzei 69, Berzei 70, Berzei 71, Berzei 72, Berzei 73 (Maramureș 22), Berzei 74, Berzei 75, Berzei 77, Berzei 78, Berzei 79, Berzei 80, Berzei 82, Berzei 83, Berzei 84, Berzei 91, Berzei 91A, Berzei 93A+B, Berzei 95, Berzei 97, Berzei 99, Berzei 101, Berzei 101A, Berzei 103, Berzei 105-107, Berzei 109, Berzei 109A, Berzei 111, Vulcănescu 68, Vulcănescu 68A, Vulcănescu 70, Vulcănescu 72, Vulcănescu 81, Vulcănescu 83, Vulcănescu 85, Vulcănescu 87, Vulcănescu 87A, Intr. Baldovin Pârcălab 7, Intr. Baldovin Pârcălab 7A, Intr. Baldovin Pârcălab 7B comun cu str. Baldovin Pârcălab 12, Intr. Baldovin Pârcălab 9, Intr. Baldovin Pârcălab 11, Cameliei 22, Piața Haralambie Botescu 10.

Clădiri nedemolate pentru care PMB a cerut demolare (1): Piața Haralambie Botescu 18.



² Date furnizate de Asociația Salvați Bucureștiul.



Casa Rădulescu (fostă Matache Măcelaru, fostă Cinema Feroviarul) – monument istoric, cod LMI B-II-m-B-18876, demolat



Ansamblu de arhitectură str. Știrbei Vodă nr. 89 – monument istoric, cod LMI B-II-m-B-19760, demolat



Hotel Marna – monument istoric, cod LMI B-II-m-B-18258, demolat



Detaliu hotel Marna

*Casă str. Berzei nr. 89 –
monument istoric,
cod LMI B-II-m-B-18143,
demolat*



*Casă str. Berzei nr. 81 –
monument istoric,
cod LMI B-II-m-B-18142,
demolat*





*Blocul Prager,
str. Mircea Vulcănescu nr. 87,
demolat*



*Casă,
str. Mircea Vulcănescu nr. 72,
demolată*

Anexa 5

Cronologia actelor și acțiunilor privind Diametrala Nord-Sud din București

27.06.2006 – Consiliul General al Municipiului București emite Hotărârea 151/2006 prin care aproba PUZ-ul pentru conturul șoselei.

02.11.2006 – Consiliul General al Municipiului București emite Hotărârea 262/2006 prin care declară lucrarea de utilitate publică.

2007-2008 – Primăria cumpără proprietățile câtorva proprietari prin negociere directă.

30.04.2008 – Proiectul PUZ-ului pentru conturul șoselei este prezentat pentru avizare Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice. Comisia condiționează emiterea avizului de realizarea unor PUZ-uri care să studieze zona adiacentă șoselei.

15.05.2008 – Primăria emite certificatul de urbanism 260R/2397/15.05.2008 pentru construirea șoselei. Acesta prevede obligativitatea întocmirii unui PUZ pentru întreaga zonă studiată.

18.06.2008 – Agenția de Mediu București emite acordul de mediu în vederea emiterii autorizației de construire.

31.10.2008 – Se publică în Monitorul Oficial Legea 184/2008 care completează Legea 198/2004. Conform art. 2 din aceasta, drumurile locale capătă statut de utilitate publică. Conform art. 11 din aceasta, pentru toate exproprierile în curs trebuie HG pentru declanșarea procedurii de expropriere pentru imobilele rămase de expropriat.

24.02.2009 – Consiliul General al Municipiului București emite Hotărârea 51/2009 prin care solicită Guvernului să emită un HG prin care să aprobe exproprierea imobilelor rămase de expropriat.

27.08.2009 – Primarul General emite autorizația de construire 363/2009 pentru construirea șoselei, pe segmentele Piața Victoriei – Occidentului și Dinicu Golescu – Calea Plevnei.

23.06.2010 – Guvernul emite HG 590/2010 pentru exproprierea celor 83 de imobilele rămase de expropriat.

ie iulie – octombrie 2010 – Toți proprietarii sunt notificați asupra exproprierii. Li se pun bani în conturi. Unii contestă în instanță suma prin care sunt expropriați (conform legii 198/2004, nu pot contesta faptul exproprierii, ci doar suma).

29.09.2010 – Comisia Națională a Monumentelor Istorice avizează favorabil declasarea a trei monumente istorice de pe conturul șoselei: Casa Rădulescu (Cinema Feroviarul), Hotel Marna, Casa în care a locuit Mihai Eminescu.

10.11.2010 – Primăria emite autorizația de desființare 545/2010 pentru 14 clădiri pe segmentul Occidentului – Calea Griviței. Primăria emite autorizația de desființare 546/2010 pentru 7 clădiri pe segmentul Știrbei Vodă – Calea Plevnei.

11.11.2010 – 15.11.2010 – Sunt demolate cele 14 clădiri de pe strada Buzzești în baza autorizației 545/2010. Practic în timpul demolărilor, locuitorii încă își strâng lucrurile.

06.12.2010 – Se publică în Monitorul Oficial ordinele de declasare pentru Casa Rădulescu (Cinema Feroviarul), Hotel Marna, Casa în care a locuit Mihai Eminescu.

(?) 12.2010 – Încep evacuările în zona Știrbei Vodă. Familiile vizate de proiect trebuie să își părăsească locuințele în 72 de ore, pe o vreme rea, cu câteva săptămâni înainte de Crăciun. Uneori în timpul evacuării, dar mai ales în intervalul de timp până la demolare, casele sunt vandalizate de către recuperatorii ilegali de materiale. Prin lege este interzisă evacuarea iarna (conform Codului de Procedură Civilă din 01/07/2010 publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 485 din 15/07/2010)

08.12.2010 – Primăria emite autorizații de desființare în regim de urgență nr. 596/2010, 597/2010, 598/2010 pentru Casa Rădulescu (Cinema Feroviarul), Hotel Marna, casa în care a locuit Mihai Eminescu.

10.12.2010 – Ministerul Culturii emite un comunicat prin care somează Primăria să nu demoleze imobilul din str. Berzei 34 / str. Știrbei Vodă 89, parte a monumentului istoric „Ansamblul Știrbei Vodă”, pentru care nu a avizat demolarea. Cu toate acestea, în noaptea 10/11 decembrie (vineri/ sâmbătă) Primăria demolează imobilul.

11.12.2010 – 12.12.2010 – Primăria demolează casa în care a locuit Mihai Eminescu și 20% din Hotel Marna. Inspectoratul de Stat în Construcții oprește în cele din urmă lucrările.

21.12.2010 – Tribunalul București suspendă autorizațiile de desființare pentru Casa Rădulescu și Hotel Marna.

21.12.2010 – 12.01.2011 – Inspectoratul de Stat în Construcții oprește toate lucrările pentru lipsa avizelor de la Direcția pentru Cultură București.

29.12.2010 – Primăria emite autorizația de construire 633/2010 pentru segmentul Occidentului – Dinicu Golescu.

10.01.2011 – Comisia Zonală a Monumentelor Istorice propune emiterea avizelor de desființare pentru Hotel Marna, Casa Rădulescu și alte 9 clădiri de pe str. Berzei și a propus refacerea imobilelor Berzei 32 și 34 pe noul aliniament.

11.01.2011 – 17.01.2011 – Direcția pentru Cultură București emite avizele de desființare pentru Hotel Marna, Casa Rădulescu și alte 14 clădiri pe str. Berzei.

13.01.2011 – Primăria emite autorizațiile de desființare nr. 1/2011 și 2/2011 pentru demolarea Hotel Marna și Casa Rădulescu. În aceeași zi începe demolarea Hotel Marna.

14.01.2011 (vineri) – Prefectul solicită oprirea demolărilor la Hotel Marna și Casa Rădulescu. Primăria continuă demolarea, pe care o termină pe 16.01.2011 (duminică). Primăria emite autorizația de desființare 4/2011 pentru 17 clădiri pe segmentul Știrbei Vodă – Mircea Vulcănescu.

14.01.2011 – 18.01.2011 – Primăria demolează clădirile Berzei 34 – anexa, Berzei 32, Berzei 28, Berzei 26, Cobălcescu 55. Motivul: pe 19.01.2011 Tribunalul București urmează să discute suspendarea autorizației de desființare 546/2010 pentru acestea.

19.01.2011 – În procesul pentru suspendarea autorizației de desființare 546/2010, Primăria prezintă un înscris, care atestă în fals că imobilul din Cobălcescu 60 este deja demolat. Tribunalul București suspendă demolarea clădirii din Cobălcescu 60. Un executor judecătoresc comunică sentința Primăriei și constructorului. Aceștia refuză să oprească lucrările. Inspectoratul de Stat în Construcții, sesizat, nu intervine.

17.01.2011 – 25.01.2011 – Fără să aibă avizele de demolare, Primăria evacuează locatarii din cele aprox. 50 de imobile rămase de demolat - printre ele 8 monumente istorice rămase nesupravegheate - toate aceste imobile vor fi continuu vandalizate.

26.01.2011 – Ca urmare a prezentării de către Platforma pentru București membrilor CNMI a unui amplu material intitulat „O VIZIUNE ALTERNATIVĂ LA DIAMETRALA BUZEȘTI-BERZEI-URANUS”, Comisia Națională a Monumentelor Istorice solicită Primăriei, Ministrului Culturii și Direcției pentru Cultură București oprirea lucrărilor de demolare.

25.01.2011 – 27.01.2011 – Direcția pentru Cultură București emite avize de desființare pentru alte 9 imobile.

29.01-30.01.2011 – Momentele de vârf al vandalizărilor produse de recuperatorii ilegali de materiale. Acum monumentul istoric din str. Berzei 89 devine de nelocuit.

02.02.2011 – Ministrul Culturii promite oprirea emiterii avizelor de demolare de către Direcția pentru Cultură București până la avizarea unui PUZ complet pentru zonă. Promisiunea nu va fi onorată.

04.02.2011 – Primăria emite autorizația de desființare nr. 38/2011 pentru 21 de clădiri pe segmentul Mircea Vulcănescu – Calea Griviței.

07.02.2011 – Comisia Zonală a Monumentelor Istorice propune avizarea demolării pentru 18 clădiri. Sedința este prezidată de Constanța Carp, care susține demolarea. Constanța Carp, în calitate de membru al Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice, semnase pe 26.01.2011 cererea de oprire a demolărilor.

10.02.2011 – 14.02.2011 – În ciuda promisiunii Ministrului Culturii din 02.02.2011, Direcția pentru Cultură București emite avizele de desființare pentru alte 18 clădiri.

10.02.2011 – 16.02.2011 – 10-12 clădiri sunt demolate. Motiv: pe 17.02.2011 Tribunalul București discută suspendarea autorizațiilor de desființare 4/2011 și 38/2011.

12.02.2011 – Protest creativ contra demolării Halei Matache, prin desen și fotografie.

14.02.2011 – Flashmob pentru salvarea Halei Matache (www.youtube.com/watch?v=-LwgnbDb_ma)

10.03.2011 – Comisia Zonală a Monumentelor Istorice votează împotriva declasării monumentelor istorice Hala Matache, Berzei 81, Berzei 89, dar pentru declasarea monumentelor istorice Cameliiei 24, Baldovin Pârcălabu 18, Baldovin Pârcălabu 18.

28.03.2011 (?) – Comisia Zonală a Monumentelor Istorice revine asupra deciziei din 10.03.2011 și avizează „translatarea prin desfacere” pentru monumentele istorice Hala Matache, Berzei 81 și Berzei 89.

12.04.2011 – Tribunalul București anulează Hotărârea Consiliului General 151/2006 prin care aprobă PUZ-ul pentru conturul șoselei.

26.04.2011 – Tribunalul Cluj suspendă Hotărârea Consiliului General 151/2006 prin care aprobă PUZ-ul pentru conturul șoselei și autorizația de construire 363/2010 pentru segmentele Piața Victoriei – Occidentului și Dinicu Golescu – Calea Plevnei.

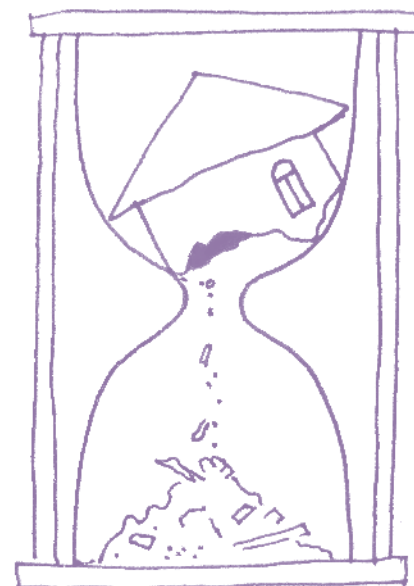
12.04.2011 – 02.06.2011 – Primăria continuă lucrările de construire a șoselei, sub pretextul punerii în siguranță a lucrărilor.

7.05.2011 – 10.06.2011 – Asociația Spațiu Urban București, Grupul pentru Dezvoltare Locală, Asociația pentru Tranziție Urbană și Centrul de Cercetare și Dezvoltare Anthropolysis organizează workshop-ul „București alternativ: atelier interdisciplinar”, ce își propune să producă scenarii de funcționare și forme urbane pentru zona supusă demolărilor pentru realizarea axei Buzești – Berzei.

13.05.2011 – 17.05.2011 – Primăria demolează imobilul din Calea Griviței 119, parte a ansamblului monument istoric Calea Griviței. Autorizația de desființare fusese emisă în baza PUZ-ului anulat și suspendat de instanțe. Posibil motiv: pe 19.05 urma să se judece cererea de suspendare a autorizației de desființare.

02.06.2011 – În urma protestului ONG-urilor și a acțiunilor în justiție, ministrul Elena Udrea cere Inspectoratului de Stat în Construcții oprirea lucrărilor.

12.06.2011 – Dezbateri publice privind proiectul Diametrului în cadrul festivalului de cultură urbană Street Delivery. Participă arh. Constantin Enache (proiectant), arh. Anca Ginavar (reprezentant MDRT), moderator arh. Șerban Țigănaș (președintele OAR).



16.06.2011 – Curtea de Apel București suspendă definitiv și irevocabil Hotărârea Consiliului General 262/2006 prin care lucrarea fusese declarată de utilitate publică.

25.06.2011 – 26.06.2011 (sâmbătă – duminică) – Primăria demolează imobilele monument istoric Berzei 81 și Berzei 89, folosind avizele de „translatare prin desfacere”.

30.06.2011 – Curtea de Apel București suspendă definitiv și irevocabil autorizațiile de desființare nr. 4/2011 și nr. 38/2011.

05.07.2011 – Tribunalul București suspendă autorizația de construire nr. 633/2010.

07.07.2011 – 17.07.2011 – Prezentarea proiectului alternativ al Grupului interdisciplinar Arhitectii Voluntari în cadrul Anualei de Arhitectură București 2011.

15.07.2011 – Întâlnirea MDRT-PMB-societate civilă. Se anunță că este probabil ca hala să rămână pe loc (<http://www.mdrtr.ro/comunicare/presa/comunicate/solutii-comune-pentru-diametrala-buzesti-berzei>)

15.07.2011 – Formarea Grupului de Consolidare a Încrederii din reprezentanți ai PMB, MDRT, OAR, societatea civilă (Platforma pentru București, Asociația Salvați Bucureștiul, Fundația ProPatrimonio, Agenția pentru Monitorizarea Presei ActiveWatch, Arhitectii Voluntari etc.).

26.07.2011 – Întâlnirea Grupului de Consolidare a Încrederii are loc în Hala Matache și de-a lungul str. Berzei. Acum accesele în hala sunt zidite, iar PMB promite întărirea pazei clădirii.

2.08.2011 – Comunicat de presă al PMB cu privire la acordul de păstrare a Halei Matache Măcelaru, protejare de urgență, consolidare și renovare. (http://www.pmb.ro/pmb/comunicate/presa_com.php?msj=493)

13.10.2011 – Se reiau discuțiile Grupului pentru Consolidarea Încrederii pentru deblocarea proiectului în zona intersecției Berzei cu Mircea Vulcănescu, pentru stabilirea caietului de sarcini pentru studiul de regenerare urbană anunțat de MDRT și a temei și ariei de concurs dorit de PMB.

9.11.2011 – Grupul pentru Consolidarea Încrederii se reunește la Hala Matache și constată că starea acesteia s-a agravat în mod dramatic de la întâlnirea din 26 iulie și este în continuare vandalizată. Primăria nu ia măsuri și invocă lipsa de fonduri.

15.11.2011 – Primăria refuză continuarea negocierilor în cadrul Grupului pentru Consolidarea Încrederii și nu-și respectă nici unul din angajamentele anterioare.

13.12.2011 – Dezbateri organizată la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București de grupul de studenți arhitecți inițiatori ai ziarului Atelierul de Proiectare. Participă arh. Constantin Enache, arh. Hanna Derer, arh. Șerban Sturza.

14.12.2011 – Informarea Ministerului Transporturilor – ca parte direct interesată în viitorul cartierului – cu privire la nesustenabilitatea proiectului Diametralei comandat de PMB și la studiul de regenerare urbană întocmit din proprie inițiativă de Arhitectii Voluntari.

22.12.2011 – Întâlnirea Grupului de Consolidare a Încrederii are loc la MDRT. Se discută despre nerespectarea acordului de protejare a Halei Matache și despre oportunitatea și limitele unui concurs de arhitectură.

13.01.2012 – Întâlnirea Grupului de Consolidare a Încrederii are loc la MDRT. Se pun în discuție posibile limite de concurs și obiectivele dorite de către societatea civilă (regenerare urbană). Se înaintează Primăriei un raport de expertiză, realizat la cererea Fundației Pro Patrimonio de către ing. Mircea Crișan, asupra stării Halei Matache Măcelaru și o evaluare a lucrărilor de protejare.

Anexa 6

Sinteza ilegalităților și abuzurilor Primăriei București în proiectul Diametrului Nord-Sud

Stadiul lucrărilor, situația juridică

Lucrările au început pe 11 noiembrie 2010. Până în acest moment au fost demolate 79 de imobile din zona istorică din care 7 monumente istorice. Au rămas nedemolate 6 imobile, din care 5 monumente istorice. Au fost expropriate și evacuate aproximativ 1000 de persoane.

Mai multe instanțe s-au pronunțat împotriva proiectului:

- Tribunalul București a suspendat pe 21.12.2010 autorizațiile de desființare pentru Hotel Marna și Casa Rădulescu
- Tribunalul București a suspendat pe 19.01.2011 autorizația de desființare pentru imobilul din str. Cobălcescu 60
- Tribunalul București a anulat pe 12.04.2011 Planul Urbanistic Zonal emis prin Hotărârea Consiliului General nr. 151/2006
- Tribunalul Cluj a suspendat pe 26.04.2011 Planul Urbanistic Zonal emis prin Hotărârea Consiliului General nr. 151/2006 și autorizația de construire 363/2009
- Curtea de Apel București a suspendat definitiv și irevocabil pe 16.06.2011 Hotărârea Consiliului General al Municipiului București de declarare a utilității publice
- Curtea de Apel București a suspendat definitiv și irevocabil pe 30.06.2011 autorizațiile de desființare nr. 4/2011 și nr. 38/2011
- Tribunalul București a suspendat pe 05.07.2011 autorizația de construire nr. 633/2010

A. Fapte de natură penală

A1. Demolare ilegală a imobilului din str. Berzei 34, parte a unui monument istoric

În noaptea de 10/ 11 decembrie 2010, începând cu ora 1, Primăria Municipiului București a demolat imobilul din str. Berzei 34/ str. Știrbei Vodă 89, parte a monumentului istoric „Ansamblul de arhitectură str. Știrbei Vodă”. În ziua de 10 decembrie 2010, ora 16, Ministerul Culturii avertizase public Primăria, printr-un comunicat de presă, că nu a avizat demolarea imobilului și o somase să nu demoleze. La 10 minute după începerea demolării, Poliția Națională a oprit lucrările, pentru tulburarea liniștii publice, și a chemat firma demolatoare, a doua zi dimineața, la secția de poliție pentru verificarea autorizației. Mai multe echipe ale Poliției Locale, subordonată Primăriei, au ordonat însă continuarea lucrărilor și au păzit intrarea în șantier pentru continuarea nestingherită a demolării.

A2. Demolare ilegală a două monumente istorice, Hotel Marna și Casa Rădulescu (Cinema Feroviarul)

Pentru cele două imobile fusese emis un ordin de declasare de către Ministrul Culturii, însă ordinul de declasare era contestat în instanță, procesul fiind în curs de desfășurare la Curtea de Apel București. Autorizațiile emise de Primăria Municipiului București, pe 8 decembrie 2010, au fost suspendate de Tribunalul București pe 21 decembrie 2010. În motivare, instanța consemna faptul că imobilele își păstrează statut de monument istoric până la finalizarea

procesului de contestare al ordinului de declarare. Totuși, Direcția pentru Cultură București a emis avizele de desființare, iar Primăria Municipiului București a emis autorizațiile de desființare pe 13 ianuarie 2011. Demolările au început în aceeași zi, joi 13 ianuarie 2011, și s-au finalizat duminică 16 ianuarie. Sesizat pe 13 ianuarie, Inspectoratul de Stat în Construcții a refuzat să suspende lucrările. Primăria Municipiului București a refuzat să prezinte Prefectului Municipiului București autorizațiile de desființare și a refuzat cererea acestuia de oprire temporară a lucrărilor până la verificarea autorizațiilor.

A3. Fals în acte la Primăria Municipiului București

Dosarul 62706/3/2010 deschis la Tribunalul București a avut ca obiect suspendarea autorizației de desființare pentru mai multe imobile, printre care cel din str. Cobălcescu nr. 60. Pe 19 ianuarie 2011, Primăria Municipiului București a prezentat instanței un proces verbal care afirmă că imobilul fusese deja complet demolat, deși imobilul exista încă.

A4. Nerespectarea deciziilor instanței

Prin sentința civilă 181/19.01.2011 în dosarul 62706/3/2010, Tribunalul București a suspendat autorizația de desființare pentru imobilul din str. Cobălcescu nr. 60. Decizia instanței a fost transmisă prin executor judecătoresc atât Primăriei Municipiului București, cât și firmelor care executau demolarea. Cu toate acestea, demolarea a continuat și a fost finalizată în noaptea 19/20 ianuarie 2011. Sesizate, atât Inspectoratul de Stat în Construcții, cât și Poliția locală, au refuzat să oprească lucrările, deși aveau competențe în acest sens.

A5. Demolarea imobilului din Calea Griviței 119, parte a ansamblului monument istoric Calea Griviței

Demolarea clădirii din Calea Griviței 119 este parte din prevederile autorizației de desființare 38/2011. Atât autorizația, cât și avizul de desființare emis de Direcția pentru Cultură București se bazează pe PUZ-ul emis prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București 151/2006. Acesta a fost anulat de Tribunalul București pe 12.04.2011 și suspendat de Tribunalul Cluj pe 26.04.2011. Sesizate, atât Primăria Municipiului București, cât și Direcția pentru Cultură București au refuzat să revoce autorizația/ avizul. Imobilul a fost demolat în zilele 13-17 mai 2011. Imobilul putea fi salvat printr-o acțiune a Prefectului. Acesta a refuzat însă să acționeze.

A6. Demolarea monumentelor istorice Berzei 81 și Berzei 89

Demolarea a avut loc în zilele 25-26 iunie 2011 în urma unor autorizații de „translatăre prin desfacere” emise pe 2 iunie 2011. Autorizațiile au fost emise în mod evident în baza PUZ-ului emis prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București 151/2006. Acesta era suspendat prin sentința Tribunalului Cluj la momentul emiterii autorizațiilor. Legea monumentelor 422/2001 prevede, în cazuri extreme, strămutarea, dar nu prevede strămutarea prin demolare și reconstruire cum s-a întâmplat în fapt¹. Autorizațiile au fost emise în baza unor avize ale Direcției pentru Cultură București. Acestea se bazează pe PUZ-ul și Hotărârea Consiliului General de declarare a utilității publice. După suspendarea acestora, Direcția a fost sesizată, dar a refuzat să își revoce avizele. Inspectoratul de Stat în Construcții a refuzat să oprească lucrările, considerând autorizațiile legale.

¹ Reconstruirea este incertă, Primarul General invocând în repetate rânduri lipsa de fonduri și de teren pentru reconstruirea acestora.

A7. Abuzul în serviciu al arhitectului-șef Gheorghe Pătrașcu

A emis autorizațiile de construire 363/2010 și 633/2010 în regim de urgență, fără să întrunească condițiile excepționale prevăzute de Legea 50 pentru emiterea autorizațiilor în regim de urgență. A emis autorizații de desființare în regim de urgență pentru aprox. 80 de clădiri, sub pretextul neverosimil că toate reprezintă pericol public. A admis „expertizele” inginerului Mircea Neacșu care atestă acest lucru, fără să observe că acestea nu îndeplineau cerințele minime prevăzute de normativul în domeniu. A emis autorizații de desființare în regim de urgență, inclusiv pentru monumente istorice, imobile din ansambluri sau situri monumente istorice, deși acest fapt este interzis explicit prin Legea 50.

A8. Inginerul Mircea Neacșu

A întocmit aprox. 80 de „expertize” prin care atestă că toate imobilele din zona sunt în stare avansată de degradare și reprezintă pericol public. „Expertizele” nu îndeplineau cerințele minime prevăzute de normativul în domeniu: nu prezentau nici măcar perioada construcției, nici tipul fundației. „Expertizele” sunt în mare parte identice. Una din „expertize” atestă că un imobil construit în anii 2000 este în stare avansată de degradare și reprezintă pericol public.

A9. Scoaterea neautorizată a ornamentelor de pe monumentul istoric Berzei 81

Fără să aibă autorizație de desființare, pe 2 martie 2011, mai multe persoane printre care expertul Alexandru Siminic și șeful de șantier Radu Ginel au scos câteva ornamente din imobilul monument istoric Berzei 81. La lucrări participa și Poliția Comunitară, care primisese ordin de la Primăria Municipiului București să supravegheze lucrările. Lucrările au fost oprite de Poliția Națională.

A10. Refuzul opririi lucrărilor la solicitarea Inspectoratului de Stat în Construcții

Duminică 26 iunie, la demolarea imobilului monument istoric Berzei 89, în momentul în care jumătate din imobil fusese demolat, inspectorul de serviciu al Inspectoratului de Stat în Construcții a solicitat șefului de șantier să oprească lucrările până la cercetarea legalității autorizației. Acesta a refuzat, s-a urcat în autoturismul B 31 DSJ și a fugit de pe șantier. 15 minute mai târziu, întregul imobil era demolat.

A11. Continuarea lucrărilor de construire după decizia instanței de suspendare a autorizației de construire

Deși încă din 26.04.2011 Tribunalul Cluj dispusese oprirea lucrărilor de construire în baza autorizației 363/2009, Primăria recunoaște într-un comunicat de presă că a continuat lucrările până pe 11.05.2011, ziua în care și Inspectoratul de Stat în Construcții a dispus oprirea lucrărilor.



B. exproprieri ilegale, cu încălcarea Drepturilor Omului

83 de clădiri au fost expropriate în anul 2010 în baza Hotărârii de Guvern nr. 590/2010, emisă în baza Legii 198/2004.

B1. Legea 198/2004, modificată prin Legea 184/2008, este neconstituțională

Prevederile Legii 198/2004 în forma actuală contravin Constituției României, care prevede o justă și prealabilă despăgubire în cazul exproprierilor. Conform Legii 198/2004, persoanele care contestă cuantumul exproprierilor fixat de autoritatea expropriatoare, nu au acces, în perioada desfășurării procesului de contestare, nici la proprietatea expropriată, dar nici la suma în bani care i s-a consemnat de către expropriator.

B2. Hotărârea Consiliului General al Municipiului București, prin care s-a declarat inițial utilitatea publică, și Hotărârea de Guvern 590/2010, prin care s-a realizat a doua parte a exproprierii, au fost emise cu încălcarea legii

Deși fiecare din aceste acte decidea exproprierea a 12 monumente istorice, ele au fost emise de o autoritate incompetentă, nu de Parlament (așa cum prevede art. 7 din Legea 33/1994) și fără avizul Ministerului Culturii (așa cum prevede art. 10 din Legea 422/2001). Deși instanța Tribunalului București le-a solicitat în dosarul 52455/3/2010, reprezentanții Primăriei nu au prezentat dosarul tehnic potrivit căreia s-a declarat utilitatea publică, prevăzut de Legea 33/1994. Mai mult, comisia care a declarat utilitatea publică fusese numită prin dispoziție a Primarului General pentru o altă lucrare decât cea în cauză. Curtea de Apel București a suspendat definitiv și irevocabil pe 16.06.2011 Hotărârea Consiliului General de declarare a utilității publice.

B3. exproprierile din 2010 au fost injuste, fără o expertiză prealabilă

Deși art. 4 din Legea 198/2004 prevedea o evaluare din partea unui expert a valorii imobilelor expropriate, această evaluare nu a avut loc. Proprietarilor li s-a consemnat suma minimă prevăzută de grila notarilor publici la vânzări. În practică, proprietarii au primit 40-50% din valoarea de piață a imobilelor expropriate. O dovadă a faptului că nici o evaluare imobiliară nu a avut loc vine din compararea sumei estimate pentru exproprieri de Hotărârea de Guvern 590/2010, 250 milioane euro, cu suma pe care Primăria declară în presă că a plătit-o pentru exproprieri, 29 milioane euro.

B4. Evacuarea câtorva zeci de familii s-a făcut cu încălcarea Codului de procedură civilă

Articolul 885.1 din Codul de procedură civilă, introdus prin Legea 202/2010 a micii reforme în justiție, interzice evacuările în perioada 1 decembrie – 1 martie. Cu toate acestea, proprietarii câtorva zeci de imobile de pe axa Buzești-Berzei au fost expropriați în lunile decembrie 2010 și ianuarie 2011.

Exemple:

În decembrie 2010, locatarii din str. Berzei, segmentul cuprins între str. Știrbei Vodă și Calea Plevnei, au fost evacuați în urma unor somații care le cerea evacuarea în 72 de ore. În ianuarie 2011, locatarii din str. Berzei, segmentul str. Știrbei Vodă – Calea Griviței, au primit somații de evacuare de urgență.

Familia Matei, cu trei copii mici, era proprietara imobilului din str. Berzei nr. 26. Familia nu a contestat în instanță suma consemnată de expropriator – Primăria Municipiului București. Din motive birocratice, care sunt în culpa

Primăriei Municipiului București, familia Matei nu a putut să ridice încă suma consemnată în bancă de expropriator. Sâmbătă 15 ianuarie 2011, la ora 17, familia Matei a fost somată de Primăria Municipiului București să elibereze imobilul până în dimineața zilei de duminică 16 ianuarie 2011 și să se mute provizoriu într-un imobil de la periferia Bucureștiului, fără surse de lumină și căldură. Clădirea din str. Berzei nr. 26 a fost demolată în dimineața zilei de 16 ianuarie 2011.

C. Încălcarea legislației în urbanism și dezvoltare durabilă

Proiectul care se află în execuție în acest moment se bazează pe un act administrativ preliminar, Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 151/2006, care trasează conturul viitoarei șosele. Lipsesc elemente esențiale: regulamentul de construire de-a lungul acestei șosele și a funcțiunilor permise, relația cu zonele protejate pe care le străbate, reglementarea rețelelor edilitare etc. Lipsesc avizele importante prevăzute de lege: avizul Ministerului Culturii, avizul de mediu, avizul Ministerului Dezvoltării.

Certificatul de urbanism 260 din 15 mai 2008 emis de Primăria Municipiului București prevedea elaborarea unui proiect complet (Plan Urbanistic Zonal) înainte de începerea lucrărilor. Cu toate acestea, pe 27 august 2009 s-a emis o autorizație de construire și s-au început lucrările în baza acestui proiect incomplet. Începerea lucrărilor este cu atât mai absurdă cu cât, în momentul începerii lucrărilor, conturul viitoarei șosele trecea peste 12 monumente istorice pentru care nu exista nici măcar o soluție de principiu agreată cu Ministerul Culturii. Hotărârea Consiliului General nr. 151/2006 a fost anulată de Tribunalul București pe 12.04.2011 și suspendată de Tribunalul Cluj pe 26.04.2011.

D. Încălcarea legislației în construcții

D1. Autorizația de construire a fost emisă cu încălcarea legii

Proiectul se derulează în baza autorizației de construire 363/27.08.2009. Pentru a evita obținerea mai multor avize obligatorii, autorizația de construire a fost emisă cu statut de autorizație în regim de urgență. Conform Legii 50/1991 a construcțiilor, astfel de autorizații se emit numai în cazul catastrofelor naturale, ceea ce evident nu era cazul în situația de față. Tribunalul Cluj a suspendat pe 26.04.2011 autorizația de construire 363/27.08.2009.

D2. Au fost demolate 79 de clădiri, din care 7 monumente istorice, în baza unor autorizații de desființare emise cu încălcarea legii

Pentru fiecare din clădirile în cauză au fost emise autorizații de desființare în regim de urgență. Conform Legii 50/1991 a construcțiilor, astfel de autorizații se emit numai în cazul în care clădirile se află în stare avansată de degradare și prezintă pericol public². Contrar prevederilor legii, în momentul emiterii autorizațiilor de desființare pentru cele 79 de imobile, pentru mai puțin de jumătate dintre ele exista aviz de desființare emis de Ministerul Culturii. Faptul că autorizațiile au fost emise cu încălcarea legii este confirmat de deciziile Tribunalului București în dosarele 60056/3/2010 și 62706/3/2010, în care s-a suspendat executarea a 3 dintre autorizații.

² Practica autorizațiilor de desființare în regim de urgență poate să deschidă un șir interminabil de abuzuri: 90% dintre clădirile din Bucureștiul istoric au o situație fizică similară cu cele 79 demolate.

D3. Continuarea lucrărilor după decizia instanței de suspendare

În perioada 26.04.2011 – 02.06.2011, după ce Tribunalul Cluj a suspendat autorizația de construire nr. 363/2010, Primăria Municipiului București a continuat să lucreze în baza ei, pretextând că pune în siguranță lucrările³.

D4. Lipsa panoului de șantier

Conform Legii construcțiilor, fiecare lucrare de construire / desființare trebuie să fie însoțită de un panou de șantier, care să ofere informațiile minimale despre autorizație, beneficiar, constructor. Potrivit Legii, chiar Primăria Municipiului București trebuie să verifice existența panourilor de șantier la lucrările din zonele centrale ale orașului. Cu toate acestea, la nici una din lucrările de desființare pe care le-a executat, Primăria Municipiului București nu a afișat panoul de șantier.

E. Absența dezbaterii publice și a accesului la informații de interes public

Deși proiectul presupune schimbări funcționale majore într-o zonă centrală a orașului și dispariția practic a unui cartier istoric, nu a existat nici o dezbatere publică asupra sa. Cele aproximativ 1000 de persoane expropriate și evacuate au aflat de proiect în momentul notificării pentru expropriere.

Sub 10% din actele la care facem referire sunt prezente pe site-ul Primăriei Municipiului București. Prin solicitările în baza legii accesului la informații de interes public, organizațiile neguvernamentale nu au obținut mai mult decât actele deja prezente pe site-ul Primăriei. Marea majoritate a actelor la care facem referire a fost obținută în instanță.

Situație realizată de Nicușor Dan, Președinte Asociația Salvați Bucureștiul
10 iulie 2011

³ În realitate, nici în prezent (februarie 2012) șantierul nu are amenajări minime de siguranță în condițiile legii (pentru intervenții de urgență, iluminat nocturn, protecție contra vandalizării, căderii și împiedicării, funcționarea normală a utilităților pentru riverani).

Anexa 7
Lista de semnături
pentru salvarea Halei
Matache pe actualul
amplasament



În caz de pierdere, agenda se însoțește o listă de
.....
.....
Recompensă (B)

Păstrăm Halea
Matache Măcelaru

pe
amplasamentul
existent

Listă de semnături -
11. iunie. 2011.

Clusca Cristian
Iuliu Bragomir
Cristi Marian
Petrina Ion
Floarea Vasile
Laura Soareanu
Elena Stancu
Andreea Zăcharescu
Turcu Cristiana
Anda Ionescu
Livia Epureanu
Cristina Cuciureanu
Vasile CLARU

Dinu Victor Vălen
Gheorghe Zădărnici
Cristi Ilieș
Băduș Mihail
Daniel Voinea
Bogdan Elena
Lădușcu Irina
Sebestyen Mariana
Tăchianu Laura-Cristina
Pădurescu Ionuț
Petrescu Livia
Cristina Vasile
Mădălina Cioba

Găvruta Adriana
Alina Lăzărescu
Dica Tatiana
Lădușcu Marius
Rădușcu Ștefan
Agnes Lukács
Tudor Dragomir
Cristina Lăzărescu
Yann Tănăsescu
Cristina Vasile
Cristina Vasile
Cristina Vasile

[illegible][illegible][illegible]

COSTA DOROTE 
 THOMAS JULIAN 
 ELIAS HENRI 
 JUBILATOQUEAN 
 CHRISTIAN MITCHELL 
 JOURNALISM - ALAN 
 LEO LUCAS 
 LIRIA TOLMAN 
 MARY MARY ALAN 
 BERNARD ALAN 
 MARY ALAN 
 JULIA BULLER 
 ALAN BULLER 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 
 MARY ALAN 

PLEU CENIA BONA

Seina HOF -

TOPIEU CARINA MIRONA-
JANOS MAREL IONASE
DANIEL VORIS
IOLAN COORDONAT

IOAN MAREL
MAREL MARESCU -

Oprea Emilia

Osana Alina
ROSCOS GABRIEL
Simu Mircea
Shane Ghorghe
Dionis Comelia
Pak Bogdan
Luce Jordan

Eva Alina

Emil Nelu
Florencia Alina

Vernica Yordan

Lucian Lelu

Lucian Miron

Luc Miron

ALEXANDRU LUP

Luc Miron

Luc Miron

Luc Miron

Luc Miron

Luc Miron

Luc Miron

Luc Miron

Alexandru Enache

Enache Enache
Enache Enache

Roxana IANU

Chis SAIONBACH

Enache Enache

Dela PUSTEA

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

Enache Enache

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

GENOIS JANDA

Henry Vincent
MARIU HORICA
FLORENTINA

ALINA VELIU
STEFAN LARA TIRAC
ALEXANDRU

Rumelia Costea
Vici Cantonea
Lucian Costache
Iuliana Kister

COMAN CRISTINA
Claudia HEC
COLITA TRACU
MONA URU
VIORICA VILAS
ZORAN VILAS
THEODORA KULIC

MATEI SCARABOT
SANDU ALEXANDRU
CRISTINA ANDRE

SIMONA BOICU
Stan Dina
Cristina LUPESCU
ANASTASIA GABRIELA
TUDOR VANCEA

TURCU MIHAI
Dimitrie Boluca
Cristina Koster
SIMONA SIMONA
ALINA LITA
GHINAPETRU

ANASTAS B. PUNTEA
ANASTAS B. PUNTEA

CRISTINA ROSEAN
CAME VASIA
BEOBIA PAUL

DAVID RUCU
David Hecato
TOMASOAN CRY

VORON ZORAN
FUMU BALAN
GABRIELA STAN

FUMU BALAN
COSTA CARM
FUMU BALAN
RADA MORA

HRADIN NICOLAESCU
Elise Remangescu
KAROLINA CARMAN
Tina Mihal
Raluca Kralj
Gloria Kralj
Edmona Hicup

REBEKA VANCEA
PANDORA VANCEA
ANASTASIA CORBACU
CRISTINA MARESCU

ANDREI CLAUDU
STEFANESCU MONICA
ARADITU MAGDALENA
RECU ROMAN

CARMEN TODOR
SIMONA STAN
Ottomada Alina Clotin
Alina Clotin

Alina Clotin
Popescu Diana

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

ANASTASIA BOBESCU
Alina Popescu
TUDOR VANCEA

CONSTANTIN CUPARIU

Draghici George

Angel Nicu

-Rosa Mada

Dragomir Elena

Rudel Dorian

CHIRACU RODOLFO

CHIRACU TAMARA

CHIRACU VASILE

CHIRACU LUCIA

CHIRACU CARMEN

CHIRACU CECILIA

CHIRACU DANIELA

CHIRACU VASILE

CHIRACU DANIEL

CHIRACU VASILE

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

CHIRACU LUCIA

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

Love David

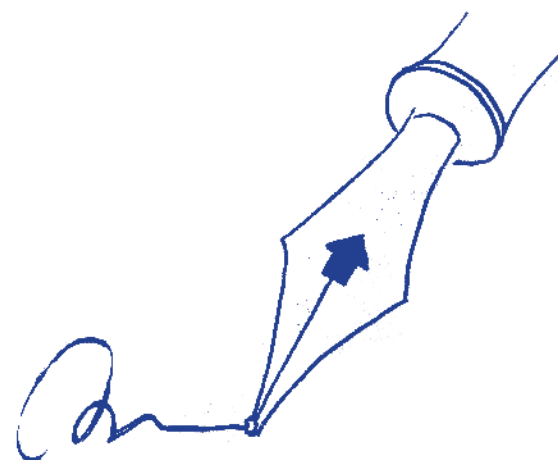
Love David

Love David

Love David

Love David

Love David





Vandalizare învelitoare
Hala Matache, iunie 2011

Anexa 8

Punct de vedere tehnic privind măsurile de punere în siguranță a Halei Matache Măcelaru, piața Haralambie Botescu nr. 10, București

La solicitarea Fundației Pro Patrimoniu, a Platformei pentru București și a grupului Arhitecții Voluntari, subsemnatul prof. dr. ing. Mircea Crișan, autor al *Expertizei tehnice cu concept de intervenție HALA MATACHE MĂCELARU, piața Haralambie Botescu nr. 10, București* (martie 2010), în calitate de expert atestat MCC și expert atestat MTCT, am analizat cu atenția cuvenită starea actuală de degradare a Halei Matache, stare produsă de acțiunile de vandalizare desfășurate în perioada martie-noiembrie 2011. Dacă în momentul întocmirii expertizei, devastarea halei deja începuse, în lipsa pazei, devastarea a continuat, în prezent hala fiind în pericol de a se prăbuși în situația unor ninsori abundente. Imaginile surprinse în luna martie comparate cu cele din luna noiembrie sunt concludente, comparația martor făcând parte integrantă din prezentul punct de vedere.



Devastările produse cuprind:

- demolări de pereți de zidărie de cărămidă;
- demontarea instalațiilor;
- desfacerea învelitorii din tablă;
- spargerea stâlpilor de fontă (unici ca mod de alcătuire), stâlpi ce permit descărcarea structurii metalice a acoperișului din zonele de intersecție dintre corpul longitudinal și cele trei corpuri transversale;

Starea actuală a construcției monument istoric, conduce către plasarea acesteia în faza de precolaps dirijat.

Având în vedere mențiunea din adresa Fundației Pro Patrimonio, păstrarea pe amplasamentul actual al halei implică, înainte de începerea iernii, luarea unor

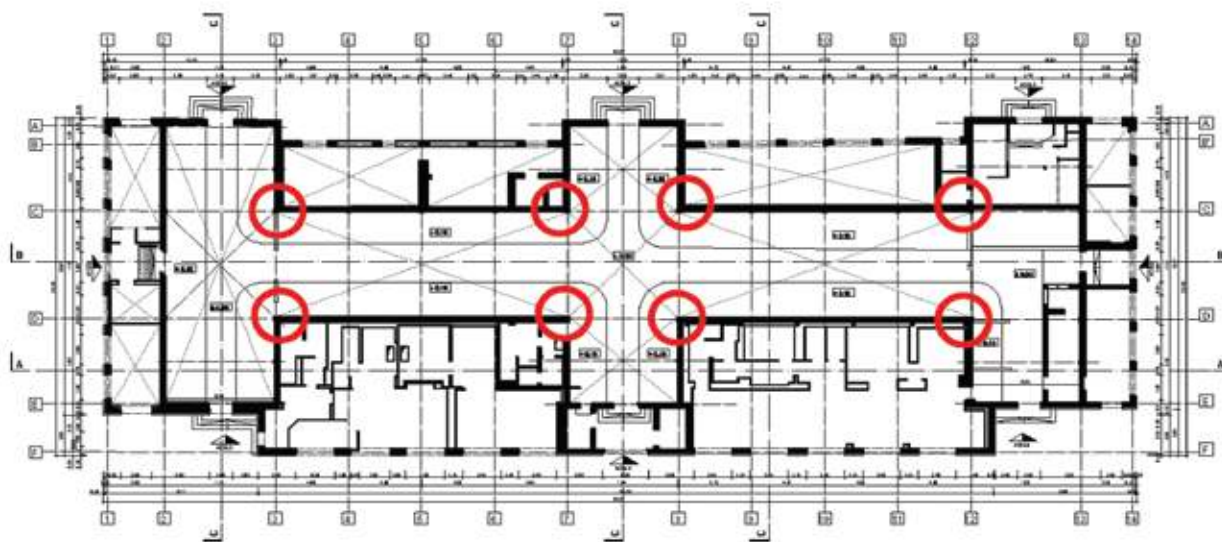
*Vandalizare fațada
din spate a Halei Matache,
noiembrie 2011*



ZONE IN CARE SE INTRODUC COMPLETĂRILE



Detaliu spargere stâlpi metalici de susținere,
noiembrie 2011



Plan relevu Hala Matache

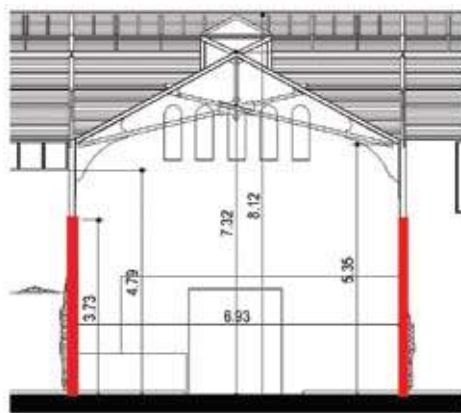
măsuri de punere în siguranță în regim de urgență. Măsurile constau în:

1. realizarea unei învelitori provizorii din carton asfaltat pe structura de acoperiș existentă, acolo unde învelitoarea de tablă a fost furată;
2. punerea în siguranță a stâlpilor din zonele de intersecție dintre corpul longitudinal și corpurile transversale (acolo unde stâlpii de fontă au fost spărți), prin introducerea sub scurtăturile rămase a unor completări de secțiune pătrată, completări obținute prin asociere de profile metalice de tip U;
3. închiderea vechilor goluri de ferestre, între structura de acoperiș și zidăriile de cărămidă rămase, cu panouri de lemn;

Pentru a împiedica pe viitor actele de vandalism, Primăria Municipiului București, în calitate de proprietar, va asigura OBLIGATORIU paza obiectivului.

20 noiembrie 2011

Prof. dr. ing. Mircea Crișan, expert atestat MCC și MTCT



Secțiune releveu cu indicarea intervenției de urgență



Stare acoperiș – iulie 2011



Anexa 9

Punct de vedere tehnic privind starea actuală a imobilului din str. Haralambie Botescu nr. 18, București

La solicitarea Fundației Pro Patrimonio, a Platformei pentru București și a grupului Arhitecții Voluntari, subsemnatul prof. dr. ing. Mircea Crișan, expert atestat MCC, MTCT, în calitate de autor al *Expertizei tehnice cu concept de intervenție imobil str. Haralambie Botescu nr. 18, București*, întocmită în luna mai 2011, am analizat starea actuală de degradare a imobilului ca urmare a *acțiunilor de vandalizare* desfășurate în perioada mai 2011 – ianuarie 2012. Construcția în studiu, vecină construcției Halei Matache (edificată în 1886 și 1898), pare a fi mai veche decât aceasta, construcția făcând parte dintr-un front stradal deja constituit (după cum se poate vedea dintr-o ilustrată datată circa 1900).

Cu toate că imobilul nu este înscris pe Lista Monumentelor Istorice a Municipiului București, el *prezintă certe elemente de valoare*. Comparând această imagine de la 1900 cu imaginea actuală, se poate observa cu ușurință că pe fațada dinspre stradă s-a intervenit doar la nivelul ancadramentelor ferestrelor din etaj, parterul păstrând imaginea inițială. Analizând construcția la nivel de plan, aceasta se dezvoltă în jurul unei curți interioare bordată de un culoar de circulație, închis spre curte cu un *geamlâc*. Etajul imobilului a fost gândit pentru funcțiunea de locuire, iar parterul pentru funcțiune comercială. Inițial, parterul adăpostea mici



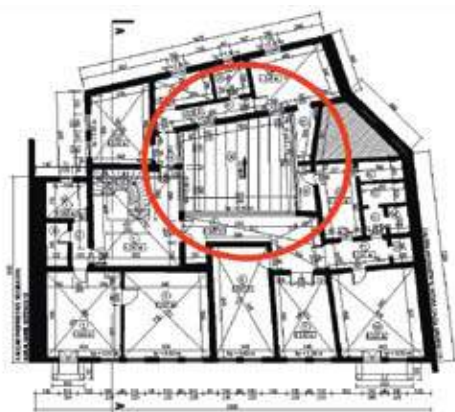
*Fațadă principală, clădirea din
piața Haralamb Botescu nr. 18,
iulie 2011*

magazine, mărite în diverse etape prin demolări de pereți, până la obținerea practic a unui spațiu total. Amplificarea spațiului comercial a fost însoțită de închiderea curții interioare unde, prin introducerea unor pereți de compartimentare, au fost realizate spații anexe comerțului.

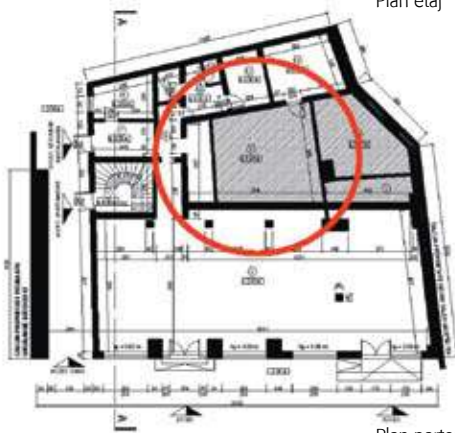
După cum se poate vedea din imagini, *lipsa de pază a imobilului a permis vandalizarea acestuia*, prin scoaterea într-o primă fază a elementelor de lemn pentru foc, urmată de demolarea unor pereți în vederea recuperării și comercializării cărămizilor. *Distrușura dirijată a construcției* a demarat cu vandalizarea elementelor din zona curții interioare, plasată departe de ochii trecătorilor, prin demolarea structurii de lemn a închiderii curții interioare, urmată de demolarea elementelor de alcătuire ale geamlâcului și a zidărilor de cărămidă vecine. După cum se poate vedea din imagini, întreaga zonă aferentă vechii curții interioare se găsește în pragul prăbușirii.

Posibila prăbușire a planșelor rămase fără reazeme sau cu reazeme insuficiente, precum și a șarpantei și ea distrusă parțial, din zona curții interioare, poate antrena ***prăbușirea întregii construcții***, din cauza modului în care a fost realizat marele spațiu din parter – prin introducerea unei structuri metalice de susținere, structură alcătuită din stâlpi realizați prin asocierea a patru corniere și grinzi metalice asociate de tip I40, grinzi rezemate la capete pe zidăriile de contur, iar intermediar pe stâlpii metalici.

În prezent, așa după cum se poate vedea în imagini, reazemele grinzilor în zona curții interioare au fost distruse, grinzile lipsite de reazemul de capăt



Plan etaj



Plan parter

Planuri relevu



Ilustrare vandalizări curte interioară, noiembrie 2011



Ilustrare vandalizări interioare, noiembrie 2011

supraîncărcând stâlpii din zonele centrale. În situația prăbușirii șarpantei și a pereților din zona limitrofă curții interioare, elementele de susținere de la parter deja supraîncărcate pot ceda, colapsul acestora având urmări greu de intuit asupra stabilității fațadei așezată la limita unui trotuar circulat de pietonii ce vin la cumpărături în Piața Matache.

*Din analiza stării actuale, în care construcția a ajuns ca urmare a actelor de vandalism, **un posibil colaps se poate produce în orice moment**, chiar și în absența unui seism. Pentru protecția trecătorilor, de urgență proprietarul (Primăria București) va interzice circulația pe trotuarul de la limita fațadei. Pentru salvarea construcției, proprietarul va lua **măsuri de pază și de sprijinire provizorie a zonelor sensibile**.*

20 ianuarie 2012

Prof. dr. ing. Mircea Crișan, expert atestat MCC și MTCT

Anexa 10

Centrul de informare, comunicare și întărire a coeziunii sociale Hala Matache, București – propunere Arhitectii Voluntari

Măsurile temporare de urgență pentru regenerarea cartierului Matache.
Propuneri de evenimente pentru perioada 1 septembrie 2011 - 1 mai 2012

Activitatea Centrului se desfășoară în paralel cu activitatea de pregătire cu caracter temporar a traseelor de circulație și a imaginii urbane (calcan, perspective neconvenabile etc.) pentru a asigura securitatea și confortul riveranilor cartierului Matache.

Centrul amplasat în cadrul monumentului istoric Hala Matache are ca **obiectiv principal** comunicarea, întărirea coeziunii sociale și informarea comunității din zona Buzești-Berzei și a altor cetățeni interesați despre istoria și importanța halei și a cartierului Matache din București. Autoritatea publică, **în parteneriat cu societatea civilă**, va coordona activitatea Centrului, ca parte din măsurile de intervenție de urgență propuse de Platforma pentru București și de grupul multidisciplinar Arhitectii Voluntari. De asemenea, **autoritatea publică va putea coopera cu elevi și studenți din instituții de învățământ arondate pentru regenerarea urbană a cartierului Matache, potrivit practicii europene.**

Centrul de informare și comunicare este **localizat în zona porticului sudic al Halei Matache** și se află în interdependență cu spațiul pieței și viitorul trotuar pietonal. De aceea, o mare parte din activități se va desfășura în **aer liber, în zona de proximitate a Halei Matache**, astfel încât să atragă activ cât mai mulți riverani.

Copiii și tinerii din cartierul Matache – preșcolari, elevi de școală generală și liceu, tineri fără ocupație etc. – reprezintă un public țintă foarte important pentru comunicare, informare și educare. Prezența în cartier a unor școli și licee sau **alte instituții de învățământ** este un atu pentru organizarea de activități specifice vârstei – Școala Generală nr. 1, Liceul Tehnic de Arhitectură, Liceul de Arte și Muzică, Universitatea Națională de Arte etc. De aceea, propunem **instalarea unui teatru mobil deja existent (30x12 m, 200 de locuri incluse, echipament și instalații incluse)**, în spațiul de la intersecția str. Buzești cu Mircea Vulcănescu, ce va servi ca **platformă pentru piese de teatru de păpuși etc., concerte de muzică, discuții, ore de lectură etc.**, foarte util în perioada de iarnă).

În plus, propunem **amenajarea unui teren de sport cu program non-stop**, tot în zona intersecției str. Buzești cu Mircea Vulcănescu, creat în mod special ca o **alternativă de petrecere responsabilă a timpului liber**, ce are drept scop

educarea, creșterea coeziunii sociale, precum și a stării de sănătate a comunității tinere din cartierul Matache.

Concept general – propunem o succesiune de evenimente tematice desfășurate punctual, în anumite perioade, alternate cu o expunere permanentă (simeză anti-vandalizare) în spațiul public din proximitatea Halei Matache (planșele expuse explică proiectul de regenerare urbană a spațiului din zona Halei Matache).

De asemenea, propunem un ziar – *Foaia lui Matache*, care să anunțe și să explice succint activitatea Centrului și programul său (format A3, multiplicat la xerox, cu costuri minime).

Propunere evenimente tematice în cartierul Matache pentru întărirea coeziunii sociale și regenerare urbană / 1 sept. 2011 – 1 mai 2012

Nr. crt.	Eveniment	Perioada	Activități	Responsabil -inițiator	Potențiali parteneri
1	Zilele sportului în cartier I	5-10 sept. 2011	-Demonstrație de baschet, scrimă etc. -Promovare ciclism și skating -Concurs de alergat -Jocuri de baschet non-stop pe terenul de sport	MDRT, PMB	Ministerul Educației, Ambasada Marii Britanii, Federația Română de Sport
2	Săptămâna Mobilității Europene	16-22 sept. 2011	Expo cu exemple și discuții despre transportul alternativ, elemente de educație urbană și calitatea locuirii pentru tineri etc.	MDRT, PMB, ONG	OAR, ATU
3	Ziua Europeană a Patrimoniului	18 sept. 2011	Tur de cartier cu reperele sale (vizite ghidate în cartier – hanul și Baia Grivița, Piața Matache, alte monumente etc.), explicarea noțiunii de patrimoniu mobil și imobil, expoziții, discuții în teatrul mobil etc.	MDRT, PMB, ONG, OAR	OAR, UAR etc.
4	Ziua Bucureștiului	18 sept. 2011	- Expo, proiecții pe calcane și discuții despre istoria orașului și tradiție -Ateliere de pictură, modelaj în lut și desene pentru copii etc. - teatru de marionete, muzică în stradă cu copii	PMB	Fundația Calea Victoriei, Asociația Gapar, Balthasar și Melchior etc., Teatrul Mobil – Ionuț Brancu, Biluna jam session

5	Ziua Mondială a Arhitecturii	1 oct. 2011	Arhitectura și spațiul public pe înțelesul tuturor – discuții, expoziții, proiecții pe calcane în spațiul public, ateliere	MDRT, PMB, ONG, OAR	OAR, UAR
6	Ziua Recoltei - se va desfășura pe trotuarul rezultat pe Buzești-Berzei	1 oct. 2011	Eveniment asemănător Zilei Recoltei de la Piața Obor	PMB	Producători
7	Târg de antichități - se va desfășura pe trotuarul rezultat pe Buzești-Berzei	15 oct. 2011	Expo pietonală de obiecte vechi cu vânzare	PMB	Anticari
8	Maraton de plantat copaci	15-17 oct. 2011	Acțiune de plantat copaci pe promenada Matache	MDRT, PMB, ONG	EcoAssist
9	Maratonul concertelor	1 nov. 2011	Concerte live de muzică pop-rock ș. a.	PMB, ONG	Formația PARTIZAN
10	Târg de produse bio - se va desfășura pe trotuarul rezultat pe Buzești-Berzei	15 nov. 2011	Mâncare și produse tradiționale, accent pe caracterul tradițional al Halei Matache	PMB	Producători, The Ark, MȚR
11	Săptămâna filmului	21-26 nov. 2011	Proiecții zilnice de filme pentru copii, filme despre viața urbană, filme despre locuire	MDRT, PMB, ONG	Komunitas, MȚR
12	Ziua Națională la Piața Matache	1 dec. 2011		PMB	PMB
13	Târg tradițional de Crăciun - se va desfășura pe trotuarul rezultat pe Buzești-Berzei	10-20 dec. 2011		PMB	PMB

14	Să ne cunoaștem cartierul și vecinii	15 ian. 2012	Discuții cu comunitatea despre ce reprezintă Hala Matache pentru riverani	MDRT, PMB, ONG	Comunitatea Matache, laBOMBA
15	Săptămâna lecturii	20-25 febr. 2012	Ore de lectură în teatrul mobil, piese de teatru, proiecții cu recital de literatură, schimb de cărți uzate	MDRT, PMB, ONG	Lecturi Urbane, școli și licee de cartier etc.
16	Zilele reciclării și educației sustenabile	15 – 20 martie 2012	- Realizare pavilion temporar pentru activități comunitare – instalație din materiale reciclate cu participarea comunității - Seminarii despre reciclare, colectarea selectivă a deșeurilor și dezvoltare durabilă - Educație civică - La ce ne folosește spațiul verde (exemplificare în cazul proximității Halei Matache)	MDRT, PMB, ONG	ViitorPlus, Let's Do it Romania, studioBASAR etc.
17	Târg de Florii - se va desfășura pe trotuarul rezultat pe Buzești-Berzei	8-10 aprilie 2012		PMB	PMB
18	Zilele sportului în cartier II	25 aprilie – 1 mai 2012	- Demonstrație de baschet, scrimă - Promovare ciclism și skating - Concurs de alergat - Jocuri de baschet non-stop pe terenul de sport	MDRT, PMB	Ministerul Educației, Ambasada Marii Britanii, Federația Română de Sport

NOTĂ:

Programul propus de evenimente tematice cu acțiuni specifice poate fi diversificat, îmbunătățit și extins pe perioada unui an întreg, pentru a contribui cât mai eficient la efortul de creștere a coeziunii sociale și de regenerare urbană a cartierului Matache.

28 iulie 2011



UNDE găsim informații.

Surse bibliografice

Documente oficiale

Charta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile 2007, adoptată de România

Declarația de la București, Conferința Națională Extraordinară a Ordinului Arhitecților din România/ 26-27 noiembrie 2011, www.oar.org.ro

Declarația de la Toledo privind dezvoltarea durabilă a orașelor 2010, adoptată de România

Derer, Hanna, prof. dr. arh., specialist atestat în conservarea și restaurarea monumentelor istorice. *Aria determinată de străzile Buzești, Berzei*, Vasile Pârvan, Bogdan Petriceicu Hașdeu, Uranus București. *Identificarea resursei culturale prin prisma aspectelor esențiale din evoluția istorică. Studiu de fundamentare pentru P.U.Z. – Dublare diametrală Nord-Sud, București*, martie-iunie 2006

Derer, Hanna, prof. dr. arh., specialist atestat în conservarea și restaurarea monumentelor istorice. *Imobilul din piața Haralambie Botescu numărul 10, București - Hala Matache Măcelaru. Identificarea resursei culturale prin prisma aspectelor esențiale din evoluția istorică. Studiu de fundamentare pentru validarea statutului de „monument istoric” sau pentru eventuala declarare, totală sau parțială*, beneficiar Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București, ianuarie-februarie 2011

Enache, Constantin, conf. dr. arh. *PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzești-Berzei-Vasile Pârvan, București*, iunie 2006

Enache, Constantin, conf. dr. arh. *PUZ – Strada Berzei – Strada Mircea Vulcănescu – bd. Dinicu Golescu, sector 1, București*, ianuarie 2011

Enache, Constantin, conf. dr. arh. *PUZ – Strada Berzei – Calea Griviței – Strada Atelierului – Strada Cameliei, sector 1, București*, ianuarie 2011

Enache, Constantin, conf. dr. arh. *PUZ – Strada Berzei – Strada Mircea Vulcănescu – Strada Baldovin Pârcălabu – Strada Cameliei, sector 1, București*, ianuarie 2011

Ianăși, Liviu, lect. dr. arh. *Studiu de fundamentare pentru PUZ – Dublare Diametrală Nord-Sud, Tronsonul Buzești-Berzei-Vasile Pârvan, București, Studiu de Marketing Socio-Urban, Atelierul de urbanism Urbis '90*

--- *Politica pentru Arhitectură în România 2010-2015. Cultura mediului construit și calitatea vieții*, Ordinul Arhitecților din România, București 2010

--- *Recommendation on the Historic Urban Landscape* (Recomandări privind peisajul istoric urban), UNESCO 2011. Traducerea în limba română poate fi accesată la www.oar.org.ro

Publicații

Bălțeanu, Adrian. „Dosar mut – Buzești Uranus,” revista *Arhitectura* nr. 1/2011, p. 16-23.

----. „Climatul Buzești Berzei,” revista *Arhitectura* nr. 1/2011, p. 24-27.

----. „Dosar comentat Buzești – Berzei – Uranus. Interviu cu Hanna Derer, Gruia Bădescu, Vera Marin,” revista *Arhitectura* nr. 3/2011, p. 14-23.

----. „Dosar comentat Buzești – Berzei – Uranus. Interviu cu Enache Constantin, Liviu Ianași, Șerban Sturdza,” revista *Arhitectura* nr. 6/2011, p. 20-37.

Gehl, Jan. *Viața între clădiri. Utilizările spațiului public*, trad. Silvia Gugu, Igloo Media, București 2011

Ghenciulescu, Ștefan, coord. „Dosar: Axa Buzești – Uranus. Dossier: Buzești – Uranus Axis,” revista *Zeppelin* nr. 92/2011, p. 82-109.

Roberts, W. Peter și Hugh Sykes. “The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration” *Urban Regeneration. A Handbook*. Sage 2000. p.17-18.

--- *Arhivări urbane în România. Urban Activism in Romania*, catalogul expoziției *Arhivări urbane în România* (02.II-20.II. 2011, Muzeul Național de Artă Contemporană, București), Asociația Zeppelin 2011

--- *BA DA! Bucureștiul Alternativ Diametral Altfel. Principii și idei pentru un program de regenerare urbană în zona Buzești-Berzei*, lucrare realizată de echipa Atelier Alternativ: arh. Mario Kuibuș, arh. designer Gruia Bădescu, arh. Doru Frolu, arh. urb. Vera Marin, arh. Horia Marinescu, arh. specialist în planificare urbană Claudia Pamfil, antropolog Ionuț Pițurescu.

--- *O viziune alternativă la Diametrala Buzești-Berzei-Uranus*, culegere de texte realizată de Platforma pentru București și prezentată CNMI

--- *Mobilitate*, Revista *Urbanismul* nr. 10/2011

Wassenberg, Frank, Annelien van Meer și Ronald van Kempen. *Strategies for Upgrading the Physical Environment in Deprived Urban Areas – Examples of Good Practice in Europe*, European Urban Knowledge Network (EUKN)/ Nicis Institute, Federal Ministry of Transports, Building and Urban Affairs, Berlin 2007.

Weblografie

www.arhiforum.ro

www.observatorulurban.ro

www.piatamatache.info

Abrevieri

CNMI – Comisia Națională a Monumentelor Istorice

HCGMB – Hotărârea Consiliului General al Municipiului București

LMI – Lista Monumentelor Istorice

MDRT – Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului

OAR – Ordinul Arhitecților din România

PMB – Primăria Municipiului București

UAUIM – Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” București



ECHIPA
Arhitecții Voluntari



Lista celor care au lucrat, au contribuit cu idei sau opinii și au sprijinit constant proiectul de regenerare urbană a zonei Matache – Gara de Nord, încurajând activ și promovând inițiativa voluntară

Alexandru Beldiman este arhitect, autor a numeroase publicații, articole, prelegeri, proiecte, expoziții și bienale de arhitectură, președinte al Fundației pentru Arhitectură și Urbanism Simetria.



Klaus Birthler este arhitect, consultant al Primăriei Municipiului Reghin pentru politică de arhitectură și urbanism. A contribuit la acest proiect alternativ deoarece crede cu tărie că Bucureștiul poate deveni un loc pentru oameni.



Florin Botea, oltean din Craiova, este absolvent al Colegiului de Arhitectură din cadrul Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” (2005), secția Arhitectură de Interior și Mobilier. Face parte din echipa celor de la GranDesign, o companie specializată în amenajări interioare, vizualizări 3D și nu numai.

Peter Derer este arhitect, președintele Uniunii Arhitecților din România.



Dan Cioclu este student la arhitectură, mare iubitor de natură. Consideră că știe să aprecieze valoarea patrimoniului.



Pierre Bortnowski este arhitect stagiar, participant activ și uneori coordonator al mai multor ateliere de tehnici tradiționale de lucru cu fier, pământ, paie și lemn.

Raluca Munteanu este arhitect, preocupat de calitatea mediului construit, dezvoltare durabilă și arhitectură ecologică, președintele Asociației Arhiterra.

Mirela Duculescu, istoric de artă, arhitectură și design, iubește Bucureștiul în toate formele lui criticabile și face tot ce poate ca oamenii să locuiască spațiul public.

Lucian Corduneanu este arhitect, absolvent al Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București (2001), asociat în firma AREA28B împreună cu soția. Moto-ul său în viață: „Nu vreau să fiu interesant. Vreau să fiu bun.” (Ludwig Mies van der Rohe)



Nicușor Dan are doctorat în matematici la Sorbona și este președintele Asociației Salvați Bucureștiul.



Mariana Celac este arhitect. În ultimii ani dezvoltă studii însoțite de instalații de artă despre felul cum tranziția la o societate deschisă transformă mediul construit și destinele oamenilor în comunitățile excluse și marginale.



Maria Duda este arhitect, lector universitar la Universitatea „Spiru Haret” din București unde ține cursurile *Experiențe urbane și Arhitectură și dezvoltare durabilă*.

Andrei Fuselova este arhitect, pasionat de execuție de machete și obiecte, asociat Atelier Plastic.



Crina Manolescu, ploieșteancă, studentă în ultimul an la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, așadar în faza de idealism; crede că prin voluntariat încă se mai poate schimba lumea.



Raluca Mihalache este arhitect, crede în valoarea clădirilor vechi; este pasionată de peisaj, natură și tradiție.

Mircea Iosif este inginer de trafic, specialist în proiectare și siguranță rutieră.



Gheorghe Ionică este inginer structurist, pasionat de tehnicile vechi de construcție din oțel.



Adrian Mihăescu este arhitect. Dorește să ajute la transformarea cartierului Matache din București, considerând că reprezintă un moment important în istoria orașului.



Marius Neagoie este arhitect,
artist 3D, grafic designer.

Răzvan Oprea este arhitect în devenire,
pasionat de arhitectură ecologică, grafică și
animație 3D, este partener în cadrul firmei
camerazece.



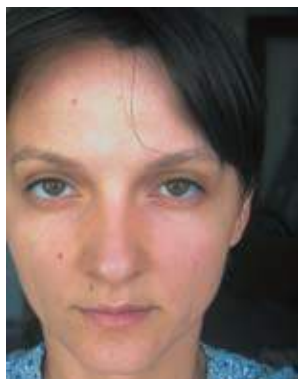
Diana Stănciulescu este
arhitect în devenire, cu o
fascinație pentru tradiție
și cu drag de locuri cu
personalitate.



Vlad Vernica este arhitect în devenire, partener
în cadrul firmei camerazece. Este preocupat
de calitatea spațiului public și a mediului
construit atât din orașul natal (Brașov), cât și
din București.



Șerban Sturdza este arhitect, președintele
Fundației Pro Patrimonio România, printre
altele pasionat de spațiul public și trasee
culturale, reabilitare urbană și de imobile.



Teodora Popescu este arhitect,
lucrează la firma ArtCon.

Ciprian Stoian este arhitect
și face fotografii de machete.



Cristina Ștefan este arhitect stagiar în biroul WGA. Este interesată de construirea sustenabilă și arhitectura vremurilor trecute. S-a alăturat echipei și în calitate de locuitor al cartierului.

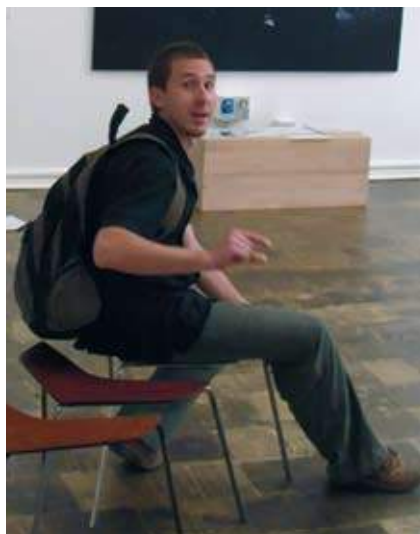


Doina Vella este fotograf de patrimoniu; este pasionată de arhitectura Bucureștiului, pentru a cărei conservare acționează consecvent.

Iulian Ungureanu este arhitect și lucrează în București la atelierul Enclava de Arhitectură. Nu crede că metoda „radem tot și vedem după” este una durabilă.



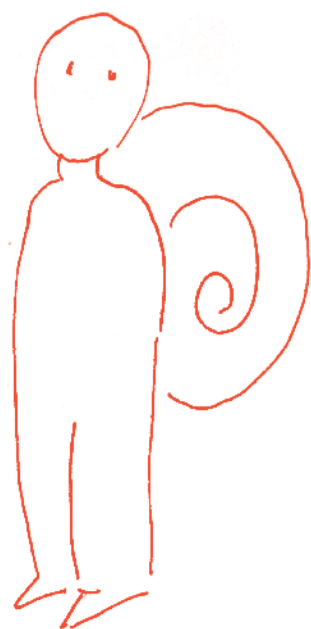
Nicolas Triboi este peisagist; a înființat atelierul de peisagistică Foaie Verde din Câmpulung Muscel.



Carol Toth este inginer de trafic în Timișoara, partener la firma Paths Rout - proiectare construcții, drumuri, poduri și structuri.

Irina Teodorescu este student arhitect. Crede că arhitectura nu are reguli, doar oameni cărora li se adresează.







WHO'S afraid
of the Matache district?

**Urban regeneration principles
for the Matache–Northern
Station area of Bucharest**

The current situation

At the end of 2010, Bucharest City Hall decided to commence work on the North-South Diametral, based on the Urban Zoning Plan for the Buzești-Berzei-Uranus Diametral passed by Decision of the General Council of Bucharest Municipality no. 151/2006. The demolitions have reawakened painful memories for the inhabitants of Bucharest, in particular given the way in which these have been applied (carried out at night, without prior removal of valuable components or materials for reuse, with locals being evicted in the middle of winter having been given only seventy-two hours notice). The Urban Zoning Plan for the Buzești-Berzei-Uranus Diametral was contested and annulled in court thanks to action by the Save Bucharest Association, an NGO that is part of the Platform for Bucharest coalition.

After the project was blocked by the courts when it was already at an advanced stage, Bucharest City Hall and representatives of civil society (the Order of Romanian Architects, Platform for Bucharest, Volunteer Architects Group, and Pro Patrimônio Romania) agreed, at the invitation of the Ministry of Regional Development and Tourism, to form the so-called Group for the Consolidation of Trust, in order to seek to solve the deadlock through public debate. The City Hall argued that it had not been aiming at a process of regeneration, but merely at creating a road transit route. For this reason, it underestimated the impact on the Matache quarter. An analysis of the project showed that its completion in the form proposed by the City Hall would generate more problems than benefits from the social, ecological and even economic point of view. These would complicate subsequent urban regeneration, which would also be much more costly.

Why is the Urban Zoning Plan for the Buzești-Berzei-Uranus Diametral not a sustainable project?

The Urban Zoning Plan is anachronistic, based on false premises and priorities, and ignores the complex reality of life and habitation in the district. The project aims to streamline and increase transit traffic, but fails to analyse the consequences on life and mobility as a whole in the district. These consequences are not in the public interest and contravene the sustainable urban policies that Romania has signed up to internationally.
[...]

**Appendix 4 - Balance sheet of the losses resulting from the North-South Diametral project [as of 1 February 2012]
[...]**

Buildings expropriated by the City Hall of Bucharest Municipality through Govt. Ordinance no. 590/2010: 83 in accordance with the appendix to Govt. Ord. no. 590/2010)¹

Historic monuments demolished (7): Buzești I/Griviței 80, Buzești 3, Buzești 5, Berzei 34/Știrbei Vodă 89, Griviței 119, Berzei 81 – with a permit for translation by means of dismantling, Berzei 89 – with a permit for translation by means of dismantling.

Historic monuments not yet demolished, but which are currently vandalised and in a serious state of deterioration, and which the City Hall of the Bucharest Municipality has requested to be struck off the list of historical monuments and demolished (5): Cameliei 20, Cameliei 24, Baldovin Pârcălab 16, Baldovin Pârcălab 18, Piața Haralambie Botescu/ Haralambie Botescu Square 10A (Hala Matache Măcelaru/ the Matache the Butcher Covered Market).

Buildings demolished (71): Buzești 7, Buzești 9-II, Buzești 13, Buzești 15, Buzești 17, Buzești 19, Buzești 21, Buzești 23, Buzești 25, Buzești 27-29, Buzești 31, Buzești 33, Buzești 35, Buzești 37/Gheorghe Polizu 38-52, Buzești 47, Plevnei 42, Berzei 26/Cobălcescu 53, Berzei 28/Cobălcescu 55, Berzei 32/Cobălcescu 55, Cobălcescu 60, Dinicu Golescu 2-4, Berzei 57, Berzei 57B, Berzei 59, Berzei 59-61, Berzei 63, Berzei 65, Berzei 69, Berzei 70, Berzei 71, Berzei 72, Berzei 73 (Maramureș 22), Berzei 74, Berzei 75, Berzei 77, Berzei 78, Berzei 79, Berzei 80, Berzei 82, Berzei 83, Berzei 84, Berzei 91, Berzei 91A, Berzei 93A+B, Berzei 95, Berzei 97, Berzei 99, Berzei 101, Berzei 101A, Berzei 103, Berzei 105-107, Berzei 109, Berzei 109A, Berzei 111, Vulcănescu 68, Vulcănescu 68A, Vulcănescu 70, Vulcănescu 72, Vulcănescu 81, Vulcănescu 83, Vulcănescu 85, Vulcănescu 87, Vulcănescu 87A, Intr. Baldovin Pârcălab 7, Intr. Baldovin Pârcălab 7A, Intr. Baldovin Pârcălab 7B/str. Baldovin Pârcălab 12, Intr. Baldovin Pârcălab 9, Intr. Baldovin Pârcălab 11, Cameliei 22, Piața Haralambie Botescu/ Haralambie Botescu Square 10

Intact buildings for which the City Hall of Bucharest Municipality has applied for demolition (1): Piața Haralambie Botescu/Haralambie Botescu Square 18

¹ Data supplied by the Save Bucharest Association.

Who are the Volunteer Architects and what do they want?

Șerban Sturdza, President of the Pro Patrimônio Romania Foundation

Who are they?

The Volunteer Architects Group took shape gradually and currently has more than thirty professional members: architects and town planners initially, who were subsequently joined by traffic engineers, structural engineers, and art critics. A number of sociologists will join the group in the near future. The group's members are drawn from all age groups, including students and recent graduates. [...]

Who do the Volunteer Architects work for?

The members of the group each have their own separate jobs. Some are freelancers, others run architectural firms, and others still are employed in state higher education or work for various NGOs. With regard to the question of regeneration of the Berzei-Buzești quarter and its heart, the environs of the Matache the Butcher Covered Market, they have elected to work voluntarily. For whom? In the first place, the Volunteer Architects work for the citizens of the historic district of Buzești-Northern Station and for the future of Bucharest, adapted to aspirations that differ starkly from anything that has been put forward hitherto, aspirations that inhabitants and visitors alike perceive in terms of urban comfort and suitability.

The Volunteer Architects have not been commissioned to design any project and nor do they intend to do so. Their energies are focussed in a completely different direction.

When did the Volunteer Architects emerge as a group?

It might be said that the group emerged too late.

[...]

The idea of voluntary work on behalf of the type of public good represented by urban life and its public component came into being gradually, as it became apparent how the implementation of the Buzești-Berzei Diametral was evolving:

- The completely uninspired manner in which the administration has acted and the lack of obligatory permits on which to base the project (forced evictions in the middle of winter, illegal demolitions of historic monuments, etc.) have aroused bewilderment and indignation among the ranks of civil society, regardless of profession.
- As was to be expected, what followed was a closer examination (insofar as this was possible, given that it cannot be said that genuine procedures to inform the public were followed). What was observed was, on the one hand, that the project had moved unjustifiably far from the conclusions of the initial

studies on which it was based, and, on the other hand, that the immediate losses were extensive, and futures losses would snowball: vast swaths of the traditional urban fabric, which had not been included in the project study, would progressively be destroyed. This was a moment for taking stock, and the first reaction transcended the mere level of discussions or written articles. A number of teams, whether active in the Platform for Bucharest or not, undertook alternative studies to provide interesting solutions for the city administration.

- This was when the Volunteer Architects group was formed, which undertook a study of part of the Diametral, namely that which crosses the Buzzești-Matache quarter.
- A surprising fact now emerged clearly: the Matache the Butcher Covered Market, a historic monument and listed historic building (code B-II-m-B-18182, LMI 2010) of great importance to Bucharest was due to be demolished and then rebuilt as a pastiche a few dozen metres from its initial site (an operation involving the demolition of other buildings, as well as exorbitant costs). A close analysis of the situation on the ground proved the futility of this course of action: the Diametral could be built within the stipulated parameters even without this pointless sacrifice. This fact was demonstrated and accepted as genuine by not only the project's designers but also its beneficiary, Bucharest City Hall and the authorising body, the Ministry of Regional Development and Tourism. Because measures to guard and conserve the Matache Covered Market after its expropriation, it was subject to deterioration led to its current state of near collapse. Their findings determined the Volunteer Architects to collect signatures for a petition to preserve the Covered Market on its original site and to organise conferences and public debates to argue for the preservation, restoration and reopening of the Matache the Butcher Covered Market as a commercial premises.

Why did the Volunteer Architects group emerge?

It was the danger of unjustified demolition of the Matache Market that led to the emergence of the Volunteer Architects group.

To support the arguments for saving the Matache Covered Market, the urban analysis studies were extended in the spirit of the preparatory studies for the Diametral project and rebalancing a fundamental question linked to specific integrated urban regeneration: sustainability.

The studies included various social, economic and ecological aspects, treated in a comparative manner and covering the official project commissioned by Bucharest Town Hall and the alternative "photo-fit" project. The conclusions were communicated to the authorities and partners in dialogue. [...]

What steps have been taken to transform the district?

The urban regeneration put forward by the Volunteer Architects.

PREMISES

- 1) The Matache Covered Market, the “heart of the neighbourhood”, will remain where it is, and will continue to be functional and attractive
- 2) A balance will be struck between circulation by motorcar, on foot, on public transport, and by bicycle, and the specific local economy will be fostered (small retail)
- 3) A balance will be struck between the historic fabric and modern infrastructure, between the existing buildings, whether they be of heritage value or not, and contemporary real-estate development
- 4) Local community development will be fostered

The low line across Bucharest (in contrast with the High Line in NY City)

Olivier Bastin, bouwmeester/master architect of the Brussels Region

How can major cities manage the challenge of growth while ensuring performance in competition with other major cities worldwide or national and international communities?

Usually inspired by foreign examples, the authorities try to achieve highly visible performances aimed at impressing local as well as international audiences. They wager either on major cultural or leisure amenities (the Bilbao effect) or on major infrastructures.

Since the 1970s, with the growth of individual mobility, priority has been given to car traffic, subjecting cities to “transit” logics, destroying most of the urban social and economic fabric, in the antiquated hope that a crossing point would be a good reason for further major urban and economic development.

[...]

Other cities like Bucharest seem still to depend on the logic of mobility, which can be understood as being intended to link southern areas, with seemingly precarious economic and social development, to northern areas that are better structured and benefit from a positive landscape and general urban structure. In doing so, the authorities try to make their intentions as clear as possible by forcing their way through an existing urban fabric, dodging any questions about what might enrich, reinforce and make vivid their intention to link one point of the city to another.

Highways through cities are old fashioned models of mobility. Every specialist knows that highways attract traffic rather than regulate it. And major problems

arise at both extremities of the link, as well as on the side of an infrastructure that ignores its environment.

Although the overall intentions of the Diametral are wholly understandable, and probably well grounded, the model for implementing it, by creating devastation, destroying living places and not assuming the social, cultural and economic consequences of the act, is an outdated model, incongruous with new democratic policies.

Ten reasons. The involvement of the Order of Romanian Architects in the Buzești-Berzei Diametral project

The Order of Romanian Architects, President Șerban Țigănaș

The project known as the Buzești-Berzei Diametral, but above all the way it has been put into practice, has undoubtedly generated the biggest polemics connected to the development of Bucharest, disputes and conflicts that have gone on for a year without there being any glimpse of a reasonable direction to solve them. The state of conflict is highlighted by the numerous rulings to annul the administrative acts on which the operation is based, making what has been carried out on the ground illegal, including the demolitions and expropriations of property. The evolution of the construction work; the demolitions, carried out mainly at weekends, which officials argue is the least disruptive interval for the city and its inhabitants, while those who oppose the project point out that it is an interval that avoids any interference on the part of state inspection agencies, as it is outside their working hours; the battlefield appearance of the site, which is not fenced off or protected as demanded by construction regulations; and the public demonstrations and critical coverage by the press all indicate a major conflict connected to the future of a neighbourhood and an important area of Bucharest. [...]

The ORA has no faith in the quality of the implementation of this project

The debates in which we have taken part have strengthened our conviction that the project does not take a thoroughgoing approach in accordance with the principles of contemporary practice in the field of integrated urban development and regeneration projects. The globally acknowledged specialists who have been consulted with regard to the project in terms of international practice have confirmed this opinion. It is a major reason for us to get involved in a constructive way in order to find other formulas, both particular and general, for tackling important urban operations.

Hitherto, ORA has initiated and hosted debates and presentations on the topic of this project; it has organised international conferences, inviting leading

professionals to discuss the contemporary conditions of urban development projects; and it has taken part in discussions putting forward concrete proposals to ameliorate the development process through consultations within the framework of the Group for Consolidation of Trust set up by the Ministry of Regional Development and Tourism.

Urban needs

Vintilă Mihăilescu, anthropologist, professor at the National School of Political and Administrative Sciences, Bucharest

[...]

A city for people (too)! The need for pedestrianised spaces

Bucharest is a city of motorcars. The public space is made for drivers, and drivers savagely appropriate slabs of pavement to park their motorcars, wherever, however. Despite the widespread perception, this is not something inevitable, however. It has been shown that just one in five inhabitants of Bucharest regularly travels by motorcar and only 39% of those who own their own motorcars use them regularly within Bucharest, with 55% preferring to use surface or underground public transportation. In other words, even the masters of the city are frightened by the urban jungle in which they have to survive! On the other hand, those who travel on public transport (71% of the populace) have the longest journey times (51% travel for more than two hours daily). Predictably, these are also the people who are the most dissatisfied by Bucharest traffic. In short, discontent with "traffic" mainly comes from the users of surface public transport and not from individual drivers, whom the city authorities continue to think they should privilege.

[...]

Why do we need such a plan?

As perfectible as any other proposal, the present vision has the huge advantage of normality, which places habitation above dwelling places and people above motorcars. A success in this case would also represent a model for genuine *urban regeneration*, which would thereby descend from the drawing boards of the town planners and the electoral speeches of city councillors and come to life.

It is about time!

Bucharest's Latin quarter

Stelian Tănase, writer, journalist, political scientist

[...]

In Matache Square there were many restaurants, summer gardens, and must shops, where in the 1930s and 40s, and even the 50s, Maria Tănase, Jean Moscopol, Zavaidoc, Cristian Vasile, Ioana Radu, and Maria Lătărețu used to sing to often select audiences of clientele. Given the constraints of space, I am obliged to limit myself to a single example: Maria Tănase, while singing at the famous Coșna Restaurant, met her lover Maurice Negre, who was there to listen to the chanteuse all Bucharest was talking about. He was a correspondent for the Havas news agency. After the war he became the first director of the France Press Agency. Their love affair lasted a number of years, but came to an abrupt end when Maurice Negre was arrested, tried for espionage, and imprisoned. He was released and deported to France in 1942, following pressure from the Vichy Government. Buzești Street is the place that preserves the memory of this love story. But the Matache quarter preserves many such tales, today forgotten or ignored.

[...]

A few words about Matache the Butcher, the man who unwittingly lent his name to the neighbourhood: he was called Matache (or Dumitru?) Loloescu and was a tradesman. He started out in business on Buzești Street, near the Station, opening a small butcher's shop, which expanded and prospered, making him the most influential businessman in the area of the market that is now named after him.

[...]

The past is not an attic full of junk, as those who are today demolishing the Matache district would have us believe. It is our lifeblood. The past still lives, that is, if we are not hell bent on annihilating it in the name of dubious types of urbanism, constructed on the framework of a *faktisch* and extremely damaging pragmatism.

