STUDIU ISTORICO-ARHITECTURAL PENTRU ÎNSCRIEREA ÎN LISTA MONUMENTELOR ISTORICE A GĂRII REGALE DE LA BĂNEASA



AUTOR

arh. Petru MORTU

BENEFICIAR

Filiala Teritorială București a Ordinului Arhitecților din România

1. OBIECTUL STUDIULUI 4

2. STATUTUL JURIDIC DE PROTECȚIE 4

3. NOTĂ METODICĂ 5

4. EVOLUȚIA CONTEXTULUI URBAN 6

4.1. Șoseaua București-Ploiești 6

4.1.1. Secolul al XIX-lea 6

4.1.2. Secolul al XX-lea 8

4.1.3. Secolul al XXI-lea 11

4.2. „Dumbrava” 12

4.2.1. Secolul al XIX-lea 12

4.2.2. Secolul al XX-lea 13

5. EVOLUȚIA ANSAMBLULUI 14

5.1. Sfârșitul secolului al XIX-lea, începutul secolului al XX-lea 14

5.1.1. Date generale 14

5.1.2. Gara Mogoșoaia 15

5.2. Perioada interbelică 19

5.2.1. Date generale 19

5.2.2. Piața Gării Băneasa 20

5.2.3. Fântâna Miorița 21

5.2.4. Pasajul de cale ferată 22

5.2.5. Gara regală 23

5.2.6. Gara Mogoșoaiei 31

5.3. Situația actuală 32

5.3.1. Gara regală 32

5.3.2. Gara Mogoșoaiei 34

5.3.3. Pasajul rutier actual 34

6. CERCETARE DE ARHITECTURĂ 35
6.1. Descrierea volumetriei și plastica exterioară 35
6.2. Configurația spațiilor interioare 36
7. STAREA DE DEGRADARE 39
8. VALORI IDENTIFICATE 40
8.1. Valori istorice urbanistice, arhitecturale și memoriale 40
8.1.1. Șoseaua București-Ploiești 40
8.1.2. Gara regală și piațeta 41
8.1.3. Vila doctorului Nicolae Minovici 44
9. RAPORTAREA IMOBILULUI LA CRITERIILE DE CLASARE 45
9.1. Criteriul vechimii 45
9.2. Criteriul referitor la valoarea arhitecturală, artistică şi urbanistică 45
9.3. Criteriul referitor la frecvență (raritate şi unicitate) 47
9.4. Criteriul referitor la valoarea memorial-simbolică 48
9.5. Concluzii 50
10. ZONA DE PROTECȚIA A MONUMENTULUI ISTORIC (ANEXA I) 50
11. BIBLIOGRAFIE 51
11.1. Cărți și articole 51
11.2. Documente de arhivă 52
11.3. Surse cartografice 53
11.4. Internet 53

1. OBIECTUL STUDIULUI

Obiectul studiului este fundamentarea din punct de vedere istoric, arhitectural, urbanistic şi memorial a valorilor deținute de ansamblul Gării regale de la Băneasa în vederea includerii în Lista Monumentelor Istorice (LMI), delimitându-se totodată zona de protecție a acestuia.

Fără a fi necesar un studiu de specialitate complex, valorile culturale ale ansamblului sunt evidente, cu atât mai mult cu cât pasajului inițial de cale ferate (parte a ansamblului) i-au fost recunoscute calitățile prin înscrierea în LMI.

2. STATUTUL JURIDIC DE PROTECȚIE

Ansamblul Gării regale de la Băneasa este cuprins în zona de protecție a mai multor monumente istorice. Se pot menționa:

- Nr. ctr.: 43; Cod LMI: B-I-s-B-17872; Denumire: Pivniţa Palatului Bibescu; Localitate: Municipiul București; Adresă: Cartierul Băneasa, pe malul sudic al Lacului Băneasa, între Şos. Bucureşti-Ploieşti la E şi Aleea Mateloţilor la NV; Datare: prima jum. sec. XIX;
- Nr. ctr.: 511; Cod LMI: B-II-m-A-18233; Denumire: Pivniţele Casei Văcărescu; Localitate: Municipiul București; Adresă: Şos. Bucureşti-Ploieşti 2 sector 1; Datare: sec. XVIII;
- Nr. ctr.: 510; Cod LMI: B-II-m-B-18232; Denumire: Podul Băneasa; Localitate: Municipiul București; Adresă: Şos. Bucureşti-Ploieşti f.n. sector 1; Datare: prima jum. sec. XX;

Notă: Obiectivul a fost demolat în 2006 și înlocuit cu actualul pod.

Deși parte a aceluiași ansamblu, Gara regală Băneasa nu apare înscrisă în LMI.

- Nr. ctr.: 832; Cod LMI: B-II-a-A-18802; Denumire: Parcul Herăstrău; Localitate: Municipiul București; Adresă: Piaţa De Gaulle Charles f.n. sector 1 (delimitat de Bd. Prezan Constantin, mareşal - Şos. Kiseleff, Şos. BucureştiPloieşti - str. Elena Văcărescu - Şos. Nordului - Bd. Aviatorilor); Datare: prima jum. sec. XX;
- Nr. ctr.: 1505; Cod LMI: B-II-m-A-19206; Denumire: Vila Dr. Minovici, azi Muzeul de Artă Populară „Prof. Dr. Nicolae Minovici”; Localitate: Municipiul București; Adresă: Str. Minovici Nicolae dr. 1 sector 1; Datare: 1910;
- Nr. ctr.: 1506; Cod LMI: B-II-m-A-19207; Denumire: Muzeul de Artă Medievală „Ing. D. Minovici”; Localitate: Municipiul București; Adresă: Str. Minovici Nicolae dr. 3 sector 1; Datare: 1910.
- Nr. ctr.: 2308; Cod LMI: B-III-m-A-19966; Denumire: Fântâna Mioriţa; Localitate: Municipiul București; Adresă: Şos. Bucureşti-Ploieşti f.n. sector 1; Datare: -.

Notă: Zona de protecție a Fântânii Miorița, așa cum a fost definită în art. 59 al Legii 422/2001 nu intersectează limita imobilului studiat, dar relația cu Gara regală de la Băneasa, cu fostul

pasaj rutier și cu Parcul Parcul Regele Mihai I al României (Herăstrău) este una directă, așa încât formularea generală cuprinsă în lege nu este relevantă în acest caz.

3. NOTĂ METODICĂ

Inițiativa determinării valorilor memoriale, istorice, urbanistice și arhitecturale asociate ansamblului feroviar al Gării Băneasa a aparținut Filialei Teritorială București a Ordinului Arhitecților din România, idee demarată într-o primă fază în urmă cu două decenii. Acest demers a fost reluat în 2021 de aceeași organizație, caracterul excepțional al ansamblului determinând reluarea inițiativei.

Analiza s-a axat pe ansamblul Gării regale de la Băneasa și contextul urban care definesc caracteristicile urbanistice și arhitecturale ale acestuia, studiindu-se relațiile istorice, de perspectivă, de masă și culoare ale părților care alcătuiesc întregul. Deși de-a lungul timpului asupra zonei de nord a capitalei au fost făcute ample operațiuni de sistematizare[1], cercetarea s-a concentrat spre ansamblului feroviar și a obiectele care îl compun, urmărindu-se sublinierea acelor caracteristici care fac obiectivul clasabil în Lista Monumentelor Istorice.

Studiul prezent a avut ca sursă principală articolul *Gara regală de la Mogoșoaia (Băneasa), publicat în revista „Arhitectura”*[2], text apărut imediat după demolarea pasajului de cale ferată, proiectat și executat în perioada interbelică și înlocuirea acestuia cu structura metalică actuală.

Documentația s-a axat pe o solidă cercetare de arhivă, fiind parcurse fondurile Arhivelor Naționale Istorice Centrale[3], ale Primăriei Municipiului București[4], publicații diverse păstrate în Biblioteca Academiei Române și în Biblioteca Națională[5], alături de articole de presă și alte studii de specialitate[6].

---

1 Putem enumera diversele operațiuni urbanistice care au vizat Șoseaua Kiseleff, Șoseaua București-Ploiești, Hipodromul, Școala „de la Herăstru”, amenajarea lacurilor Colentinei din perioada interbelică, ansamblul Pieței Scânteii, Pavilionul Expozițional etc.

2 Petru Mortu, *Gara regală de la Mogoșoaia (Băneasa)*, în „Arhitectura”, nr. 6/2015, pp. 128-141.

3 Arhivele Naționale Istorice Centrale (ANIC), Fond Duiliu Marcu (DM), Dosar 94; fond Ministerul Lucrărilor Publice (MLP), Dosar 2/1890; Fond Planuri Județul Ilfov, Plan 272,

4 Primărie Municipiului București, Serviciul Tehnic, Sector I-Galben, Dosar 299/1936.

5 Ion Macovei (coord.), 1930-1940. Un deceniu de realizări C.F.R., Bucureşti, Imprimeria C.F.R., 1940; Duiliu Marcu, Arhitectura 1930-1960, Bucureşti, Editura Tehnică, 1960; Toader Popescu, Proiectul feroviar românesc (1842 – 1916), Bucuerşti, Simetria, 2014; Radu Bellu, Mică monografie a căilor ferate din România, Bucureşti, Editura Publiferon, 1999.

6 Victor Fulicea, Daniela Iancu, Tudor Ionescu, Radu Mârza Mihaela Paris şi Ioana Păunescu, Releveul gării de la Băneasa, Arhiva Departamentului de Istoria & Teoria Arhitecturii şi Conservarea

Perioada pandemică nu a permis completarea surselor documentare prin studiul altor fonduri arhivistice, mici detalii putând fi adăugate urmărind publicații online, cele mai multe dintre acestea prezentând ilustrații cu caracter general.

În ceea ce privește evaluarea imobilului, aceasta a urmărit criteriile de clasare a bunurilor imobile stabilite prin Ordinul Ministrului Culturii şi Cultelor nr. 2260 publicat în Monitorul Oficial nr. 540 din data de 17.07.2008.

4. EVOLUȚIA CONTEXTULUI URBAN

4.1. Șoseaua București-Ploiești

4.1.1. Secolul al XIX-lea

Intenția dezvoltării spre nord a orașului urmărind diverse funcțiuni recreative se petrece la mijlocul secolului al XIX-lea când din este amenajat drumul Brașovului de la actuală Piața Victoriei până la Băneasa[7], începutul acestuia fiind definit de Grădina Kiseleff. Extinderea spre nord a amenajărilor de loisir continuă prin configurarea a trei ronduri, (ultimul corespunde actualei Pieţe a Presei Libere), fiind trasate alei mărginite de arbori înalți unde doamne și domni urcați în atelajele hipice (carte, landouri, birje etc) ieșeau să se plimbe[8].

Conturarea acestui ax reprezentativ al orașului a determinat dezvoltarea funcțiunii rezidențiale, în special a caselor unor personalități, alături de care au ființat restaurante, sedii ale asociaţiilor sportive sau ale unor instituţii de învăţământ, menționând între acestea terenurile Federaţiei Societăţilor de Sport din România, Şcoala de Agricultură şi Silvicultură, şi bineînţeles, Hipodromul.

La sfârșitul secolului al XIX-lea zona era definită de drumul care lega spre nord Bucureștiul de satele învecinate (Băneasa, Țurloaia, Pipera, Odaia Brâncoveanului, Otopeni, Săftica etc.), conducând mai departe spre Ploiești, iar de acolo spre Buzău sau Brașov. Drumul, în dreptul actualului rond avea o direcție sinuoasă rezultat al declivinității generată de prezența apei Colentinei și poziția podului care o traversa. Prezența podului presupune existența unui vad pe unde trecerea era mai ușoară[9] (Fig. 1). Același document cartografic, înregistrează prezența

Patrimoniului, din cadrul Universităţii de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu”, 2002; Adrian Crăciunescu, Studiu de evaluare a valorilor culturale prezente în zona Străzii Tipografilor, Sector 1, București, ms.

7 George Potra, *Din Bucureștii de ieri*, vol. I, București, Editura Științifică și enciclopedică, 1990, p. 530.

8 Dumitru Minovici, *Momente din istoria unei vechi artere bucureştene: şoseaua Kiselef*, în „Bucureşti. Materiale de Istorie şi Muzeografie, VIII, Bucureşti, Muzeul de Istorie a Municipiului Bucureşti, 1971, p. 384.

9 A doua ridicare topografică a Imperiului Habsburgic (1806-1869) – https://maps.arcanum.com/en/map /secondsurvey-wallachia/?bbox=2898746.461842683%2C5539650.011155757%2C2908850.4



[Fig. 1] Extras din a doua ridicare topografică a Imperiului Habsburgic (1806-1869). Este vizibil drumul, apa Colentinei, Biserica Sfântul Nicolae, iar spre est mai multe case (https://maps.arcanum.com/en/map /secondsurvey-wallachia/?bbox=2898746.461842683%2C5539650.011155757%2C2908850.481 51913%2C554 3433.644055874&map-list=1&layers=59)

unei mori pe malul stâng al apei, la capătul nordic al podului, iar lângă Biserica Sfântul Nicolae Băneasa, mici case aflate la est de drum.

În ultima decadă a secolului, harta Moșiei Băneasa-Văcărească, întocmită în 1894[10], aduce mai multe detalii, reprezentând palatul Văcărescu[11], Biserica Sfântul Nicolae, calea ferată, gara, o fabrică de săpun și una de oțet, ultima prezentă până de curând în peisajul arhitectural al zonei. Mai apar indicații cu privire la prezența unui han, a unui fost han și a unei foste mori (probabil cea care era marcată pe harta austriacă amintită în paragraful anterioar).

Planul din 1894 marchează și o stradă care se desprinde din drumul Brașovului, o circulație curbă, rezultată adaptării la terenul în pantă care conduce spre gară (inaugurată în 1886) și spre fabrica de oțet (Fig. 2).

Densitatea scăzută a locuirii a determinat intenția realizării unei parcelări consistente în 1898 pe terenurile deținute de contesa Maria Motesquiou Fezensac, inițiativă care însă nu se

8151913%2C554 3433.644055874&map-list=1&layers=59

10 Stanislav Copestinski, *Moșiea Băneasa-Văcărească, Județul Ilfovu, proprietatea Contesei Maria Motesquiou Fezensac*, 1894. ANIC, Fond Planuri Județul Ilfov, Dosar 272.

11 Virgil Drăghiceanu, *Palatul lui Bibescu dela Băneasa*, în „Buletinul Comisiunii Monumentelor Istorice", 1914, pp. 174-179.



[Fig. 2]. Extras din planului moşiei contesei Mariei de Montesquiou Fezensac întocmit în anul 1894 (ANIC. Planuri, Judeţul Ilfov, Plan 272).

va materializa[12]. Reprezentările grafice de la sfârșitul secolului al XIX-lea indică existența Str. Georgescu, circulație care corespunde unui segment din piațeta amenajată în fața Gării regale, Str. Severineanu (Minovici) și Str. Micșunelelor (Menuetului), precum și alte două străzi, astăzi dispărute ca urmare a comasării mai multor terenuri incluse în proprietatea doctorului Nicolae Minovici – Str. Unită și Str. Agriculturei, ultima paralelă cu Str. Severineanu.

4.1.2. Secolul al XX-lea

Vizavi de gară, în 1905-1906 doctorul Nicolae Minovici îşi construieşte casa pe un teren generos apelând la arhitectul Cristofi Cherchez. Muzeu de artă populară și centru prin care Nicolae Minovici încerca combaterea cerșetoriei, clădirea a devenit reper al arhitecturii

12 Cincinat Sfințescu, *Urbanizarea comunei Băneasa (Planul de sistematizare),* în „Urbanismul”, nr 7-8, iulie-august 1932, pp. 252-257. Vezi și Adrian Crăciunescu, *Studiu de evaluare a valorilor culturale prezente în zona Străzii Tipografilor*, Sector 1, București, ms, p. 5.



[Fig. 3]. În fața casei doctorului Minovici întorceau trăsurile care îi aduceau pe bucureșteni la „Dumbravă". (ANIC, Documente fotografice, Format II, vol. 1, F II 1748).

bucureştene și a curentului neoromânesc (Fig. 3). Izolată de restul locuințelor[13], vila „era păzită de șase câini mari ciobănești, atât în contra hoților, cât și a lupilor înfometați, care uneori, în iernile foarte grele, porneau în ceată din pădurile înconjurătoare înspre oraș, și cu care câinii, câte o dată, dădeau lupte năprasnice"[14]. În fața acestei case vizitiii întorceau birjele tocmite de bucureştenii care ieşeau să se plimbe la Şosea sau în Dumbrava Bănesii şi tot acolo opreau pentru scurtă vreme să-şi odihnească caii[15].

În perioada interbelică modernizarea zonei începe să capete amploare. Construirea Gării regale, asanarea lacurilor Colentinei și organizarea după 1935 a expozițiilor „Luna Bucureștilor" în Parcul Herăstrău, amenajarea Muzeului Național al Satului au determinat modificări semnificative, conturându-se un puternic caracter de reprezentare, la nivel local și național (Fig. 4, 5). Intervențiile au presupus ample sistematizări, exproprieri de terenuri și reconfigurări urbanistice, un efort consistent care a definit principalele caracteristici ale zonei analizate.

13 *Ibidem*.

14 Dumitru Minovici, *Op. cit.*, p. 383.

15 *Ibidem*, p. 383-384.



[Fig. 4]. Inaugurarea Muzeul Satului a fost făcută în 1936 cu ocazia manifestărilor „Lunii Bucureștilor” (https://i.redd.it/quuwt8pgw4b71.jpg).



„LUNA BUCUREȘTILOR 1938“

Capitala sărbătorește împlinirea a două decenii dela Unirea tuturor Românilor
Trenurile revarsă zilnic mulțimea de vizitatori dornici să trăiască câteva zile din viața trepidantă a Bucureștilor în plină transformare.

Expoziția Unirii — Expoziția retrospectivă a Unirii tuturor provinciilor românești (S ala Arta str. Batiște nr. 14) rămâne deschisă tot timpul „Lunei Bucureștilor”, intrarea gratuită.

Mari atracțiuni — Parcul Național Regele Carol II (șos. Kiseleff, Arcul de Triumf). Marele circ internațional Medrano. În fiecare seară la ora 9 program cu 22 numere senzaționale. Cele trei surori Medrano, Acrobație de înaltă școală pe trei cai în galop. Celebrii acrobați Karpis. Menajerie bogată și variată. Duminicile și sărbătorile, Joia și Sâmbăta, matineuri la ora 4 d. a. spectacolele au loc pe orice vreme.

Watershoot — Bărcile se lansează vertiginos în bazinul cu apă dela 15 metri înălțime.

Atracțiuni științifice (Omul de sticlă) — Reconstituirea fidelă a corpului omenesc. Evoluția și creșterea copilului în pântecele mamei. Preparatele celebrului profesor dr. Spalteholz. Realizările muzeului de higienă din Dresda.

Belinografui — In zece minute orice fotografie se transmite la mii de kilometri distanță.

Televiziune — Cea mai mare invenție a secolului în radiofonie. Vocea și imaginea apar simultan în difuzor și pe ecranul aparatului de recepție.

Omul invizibil prin raza misteriosă — Fără trapă, fără perdea, fără obstacol între public și scenă, orice persoană poate deveni invizibilă.

Mare meeting internațional de aviație — Cei mai mari acrobați aerieni din lume se vor produce la București la 19 Iunie a. c 50 și 75 la sută reducere pe C. F. R.

[Fig. 5]. Reclamă pentru evenimentele desfășurate cu ocazia „Lunii Bucureștilor” din 1938 (Gazeta municipală, nr. 325 din 6.06.1938).



[Fig. 6]. Construirea Casei Scânteii în perioada comunistă a presupus o amplă sistematizare a zonei (Alexandru Panaitescu, De la Casa Scânteii la Casa Poporului, București, Simetria, p. 82).



[Fig. 7]. Carte poștală din perioada anilor 1960. În fața Casei Scânteii se poate observa statuia lui Vladimir Ilici Lenin.

Modificări ale configurației urbanistice se produc imediat după cel De-al Doilea Război Mondial, puterea comunistă marcându-și prezența prin Complexul Casei Scânteii (1952-1957), ansamblu arhitectural inspirat de Universitatea de Stat Lomonosov, într-o formulă adoptată de statele europene aflate sub controlul direct al Moscovei. Monumentalitatea Casei Scânteii este impusă de volumul masiv, elementele verticale și relația cu contextul urban, ansamblul poziționându-se în axul Șoselei Kiseleff, de o parte și de alta a acestuia găsindu-se Șoseaua București-Ploiești și nou trasatul Bulevard al Poligrafiei (Fig. 6, 7).

Polul urban definit de Casa Scânteii va crește în dimensiuni prin construirea Pavilonului Expoziției Realizărilor Economiei Naționale (1960-1963), ansamblul expozițional de mari dimensiuni care va înlocui fostul hipodrom.

4.1.3. Secolul al XXI-lea

După căderea comunismului, zona își menține principalele caracteristici definite anterior, existând însă o tendință evidentă de densificare a teritoriului ce vizează suprafețele necostruite din zona Pavilionului Expozițional[16], a Casei Scânteii[17] și a străzilor din vecinătatea Gării Băneasa – Str. Tipografilor[18], Str. Minovici[19] și Str. Menuetului[20] (Fig. 8, 9).



[Fig. 8]. Propuneri de densificare a terenurilor din nordul Casei Scânteii - Bucharest Business Park (https://www.spectrum-industries.ro/bucharest-business-park/).



[Fig. 9]. Propunere privind construirea unui bloc cu 15 niveluri în imediata vecinătate a Casei Scânteii (https://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-25384520-investitor-privat-vrea-construiasca-turn-15-etaje-spatiul-verde-langa-casa-presei.htm.

Creșterea regimului de înălțime din apropierea Gării regale nu a influențat până acum în mod direct perceperea acesteia, ansamblurile nou edificate fiind poziționate în planuri secundare sau filtrate de vegetația arboricolă, încă prezentă.

---

16 PUZ – „Complex multifunctional Romexpo – Centru de afaceri cultural, turistic, expozițional, commercial și de recreere, anexe (parcaje subterane și multietajate) https://www.afaceri.news/proiect-gigant-iulius-si-camera-de-comert-centru-multifunctional-de-2-87-miliarde-de-euro/

17 Bucharest Business Park – Șoseaua București-Ploiești, nr. 1A. https://www.profit.ro/povesti-cu-profit/real-estate-constructii/exclusiv-dezvoltatorul-r-u-shalit-pregateste-al-doilea-sau-proiect-rezidential-din-romania-un-turn-cu-apartamente-de-lux-langa-casa-presei-pe-un-teren-de-la-tipografia-coresi-aflata-in-insolventa-19125175; https://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-25384520-investitor-privat-vrea-construiasca-turn-15-etaje-spatiul-verde-langa-casa-presei.htm

18 Complexul S-Park situat în Str. Tipografilor nr. 11-15 cu sedii ale unor companii diverse: Sensiblu, Heineken România, Cargill Agricultura, Johnson& Johnson etc.
PUZ. Închiderea inelului median de circulație la zona nord/autostrada urbană.

19 Str. Minovici nr. 5.

20 Str. Menuetului nr. 2 (pe locul fostei fabrici de oțet a lui Vasile Teclu), Str. Menuetului nr. 4 (https://www3.pmb.ro/storage/ proiecte/02_20090812.pdf).




[Fig. 10, 11]. Resturi ale pasajului de cale ferată depozitate pentru o perioadă în fața Gării regale.

Între modificările petrecute în acest interval trebuie menționată cea care a urmărit demolarea pasajului de cale ferată construit în perioada interbelică, parte a ansamblului Gării regale și înlocuirea acestuia cu o structură metalică în zăbrele, străină de orice gândire arhitecturală și urbanistică (Fig. 10, 11).

4.2. „Dumbrava”

4.2.1. Secolul al XIX-lea

Pe latura estică a drumului și mărginită spre nord de apa Colentinei se afla Dumbrava Băneasii pe care „presupuși oameni domnești”[21] ar fi dorit să o taie la începutul secolului al XIX-lea. Nicolae Văcărescu, proprietar al dumbrăvii intervine pe lângă domnitorul Gheorghe Caragea pentru a o proteja menționând că este „sădită și păzită cu multă osteneală și cheltuială”[22], fiind „ca o podoabă politiei în ochii tuturor”[23]. În 1831 domnitorul hotărăște protejarea dumbrăvii, aceasta devenind foarte apreciată de bucureșteni, dar și de călători străini care treceau prin capitala Țării Românești. Importanța ei este subliniată de Eugène Stanislas Bellanger trecător prin Țările Române la mijlocul secolului al XIX-lea, care o caracteriza astfel: „Băneasa este pentru români ceea ce sunt pentru parizieni Saint-Cloud, Montmorency, Enghien sau Saint-Maur. Se ajunge acolo în trăsură sau călare, și cei care se plimbă fără fi prea numeroși, în zilele săptămânii, mai ales, nu încetează să anime acest Eldorado, prin grupurile lor de elită. O pădure mică, străpunsă de alei, drepte când curbe, ce sporesc frumusețea naturii. Se găsesc

21 Nicolae Iorga, *Istoria începuturilor orașului București*, p. 223.

22 *Ibidem*.

23 *Ibidem.*

la fiecare pas tufe enorme de măceșe, de mirt de Sicilia, de caprifoi, de iasomie, de răsuri; peste tot încântătoare umbrare, de unde se răspândesc parfumurile cele mai suave, tinerele femei la modă, păsările cele mai gălăgioase”[24]. Importanța locului pentru orășeni este subliniată și de intenția domnitorului Gheorghe Bibescu de a achiziționa două omnibusuri pe care dorea să le utilizeze pentru transportul persoanelor din centru către această zonă de loisir. Revoluția din 1848 a amânat însă această inițiativă[25], care va fi reluată însă câteva decenii mai târziu.

Pe planul Moșiei Băneasa-Văcărească întocmit în 1894 Dumbrava Bănesii este fragmentată de calea ferată, fiind desenate și detalii ale amenajării. Planul indică două alei perpendiculare, intersecția acestora fiind marcată de o construcție. Una dintre alei pornea din zona intersecției drumului spre Brașov cu strada care conducea spre gară, loc unde vizitiii atelajelor hipice își odihneau caii sau întorceau birjele[26], iar cea de-a doua alee pornea de la intersecția drumului cu calea ferată (Fig. 2).

4.2.2. Secolul al XX-lea

În primele decenii ale secolului al XX-lea Dumbrava Bănesii rămâne unul dintre locurile de agrement preferat de bucureșteni, statutul acesteia modificându-se în perioada interbelică, atunci când în 1922 este înființat Cercul de Sporturi Băneasa *Country Club*, între membrii fondatori ai acestuia numărându-se personalități de marcă ale epocii: Alexandru Marghiloman, Max Ausschmidt, Constantin Argetoianu, Barbu Catargiu, Barbu Știrbey, Constantin Basarb Brâncoveanu și mulți alții. Primăria, reprezentată de Dem I. Dobrescu, a cedat 15 ha de teren asociației pentru amenajarea terenurilor de golf, a celor de tenis sau celui destinat jocului de polo pe iarbă, condiționând această înțelegere de obligativitatea amenajării a 30 de ha din Parcul Național (Parcul Parcul Regele Mihai I al României / Herăstrău)[27].

Prezența *Country* Clubului de la Băneasa, organizat și amenajat urmărind principiile lumii anglo-saxone a constituit un reper al societății interbelice, membrii cotizanți petrecându-și timpul liber aici. Această atmosferă degajată este surprinsă într-unul dintre articolele publicate în „Ilustrațiunea română” în 1936 „Colonia străinilor se aduna zilnic pe

24 ***, *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, Vol. III, București, Editura Acadmiei Române, 2006, p. 459, *apud* Eugène Stanislas Bellanger, *Le keroutza - voyage en Moldo-Valachie*, vol I, Paris 1846. Vezi și Dimitrie Pappasoglu, *Istoria începutului oraşului Bucureşti, astăzi capitala României*, București, 1870, p. 33-34.

25 George Potra, *Din Bucureștii de ieri*, vol. II, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1990, p. 240.

26 Dumitru Minovici, *Op. cit.*, p. 384.

27 Emanuel Bădescu, *Hipodromul Băneasa (II)*, în „Ziarul de duminică”, https://www.zf.ro/ziarul-de-duminica/hipodromul-baneasa-ii-de-emanuel-badescu-galerie-foto-11591545

terenul sportiv dela șosea, într'un cadru feeric. Un colț de «Country» de țară, așa cum îl înțelege Occidentul: un orizont larg, un covor întins de iarbă verde, un fond, în care se profilează luciul unei ape pe care alunecă o barcă cu pânze, o casă confortabilă cu terasă imensă, umbrită de plante cățărătoare care oferă un fotoliu bun, un whisky răcoritor, sau o ceașcă cu ceai colonial" [28].



[Fig. 12]. Clubul Diplomatic cuprinde o parte din terenul fostei „Dumbrăvi".

În perioada comunistă, clubul intră într-un con de umbra, o bună parte a suprafeței destinate terenului de golf este distrusă, anvergura ansamblului fiind mult diminuată.

După 1990 se înființează Clubul Diplomatic București (Fig. 12), organizație neguvernamentală declarată continuatoarea Cercului de Sporturi Băneasa *Country Club*. În 1996 clădirea și terenul cuprins între Șoseaua București-Ploiești, calea ferată, Lacul Herăstrău, Parcul Parcul Regele Mihai I al României (Herăstrău), având o suprafață de 19 ha trece din proprietatea publică a statului în administrarea Ministerului Afacerilor Externe[29] – o suprafață consistentă de teren ce suprapune în bună măsură terenul Dumbrăvii Băneasa.

5. EVOLUȚIA ANSAMBLULUI

5.1. Sfârșitul secolului al XIX-lea, începutul secolului al XX-lea

5.1.1. Date generale

Liniile ferate realizate la sfârşitul secolului al XIX-lea şi dezvoltate în următoarea decadă de concesionari străini[30] au configurat structura majoră a căilor ferate din România. Succesul acestora a determinat investiţii majore din partea statului în încercarea de a dezvolta reţeaua existentă prin adăugarea unor linii care să unească toate zonele importante din punct de vedere strategic şi economic.

Una dintre legăturile considerată de autorităţi vitală era cea prin care se dorea unirea capitalei de portul Constanţa, trecând peste câmpia Bărăganului. Dacă segmentul Cernavodă

28 ***, *Un colt al străinilor, la București* „ Country Club", în „Ilustrațiunea română", nr. 37 din 5.09.1936, p. 7.

29 https://ro.wikipedia.org/wiki/Clubul_Diplomatic_din_Bucure%C8%99ti

30 Concesiunile britanicilor John Trevor Barkley şi John Staniforth, ale austriacului Viktor von Offenheim, ale germanului Henry Bethel Strussberg, cea a britanicului George B. Crawley şi a francezului Léon Guilloux.

– Constanţa fusese finalizat încă din 1860 de autorităţile otomane prin intermediul concesionarului englez John Trevor Barkley, linia Bucureşti – Cernavodă avea să fie terminată abia spre sfârşitul secolului datorită dificultăţilor întâmpinate în realizarea podurilor peste Braţul Borcea, Balta Ialomiţei şi Dunăre. Începutul acestui proiect poate fi considerat anul 1882, atunci când apare legea care declară de utilitate publică liniile Bucureşti – Cernavoda, Făurei – Feteşti şi Slobozia – Călăraşi[31].

Linia pornea din Gara Târgovişte (de Nord), principalul nod feroviar al capitalei, făcea o curbă largă imediat după Satul Crângaşi, tranzita periferiile oraşului depăşind satele Fierăstrău, Plumbuita, Fundeni, Dobroieşti, Pantelimon pentru a urma mai apoi în linie dreaptă răsăritul. Traseul lung prin zonele mărginaşe ale oraşului a determinat factorii responsabili să decidă construirea a două gări cu caracter secundar: Gara Mogoşoaia şi Pantelimon.

5.1.2. Gara Mogoșoaia

Gările de la Mogoșoaia și Pantelimon au fost inaugurate în 17 noiembrie 1886[32], evenimentul fiind trecut cu vederea de publicaţiile epocii, lucru firesc atâta timp cât ele erau destinate în principal transportului de mărfuri. Pentru construirea acestora au fost utilizate proiectele tip folosite de concesionarii străini, adaptate unor condiționări locale impuse de cerințe funcționale sau de materialele de construcție. Modelul ales în cazul gării de la Mogoşoaia a fost preluat de la companiile reprezentate de britanicul G.B. Crawley[33] şi francezul Léon Guilloux, cei care finalizaseră cu câţiva ani în urmă linia Ploieşti – Predeal. Aceştia propuseseră pentru staţiile liniei mai multe tipuri de gări, corespunzătoare importanţei fiecăreia – gări unicat şi de clasele II, III şi IV[34]. Având în vedere importanţa scăzută a gării Mogoşoaia în sistemul feroviar al capitalei, a fost ales modelul gărilor de la Băicoi – Căiuţi încadrate în clasa a III-a[35].

Construcţia rectangulară era caracterizată de un vestibul generos amplasat central.

---

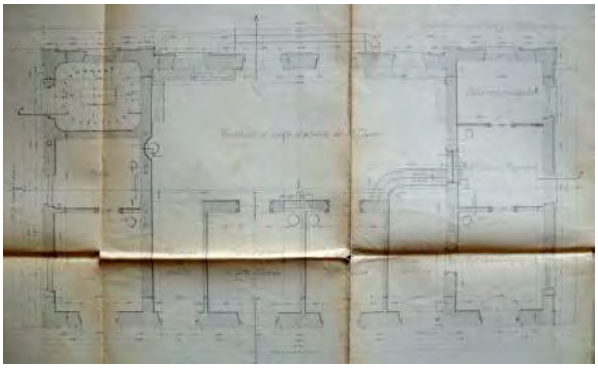
31 Toader Popescu, *Op. cit.*, p. 62.

32 Radu Bellu, *Op. cit.*, p. 127.

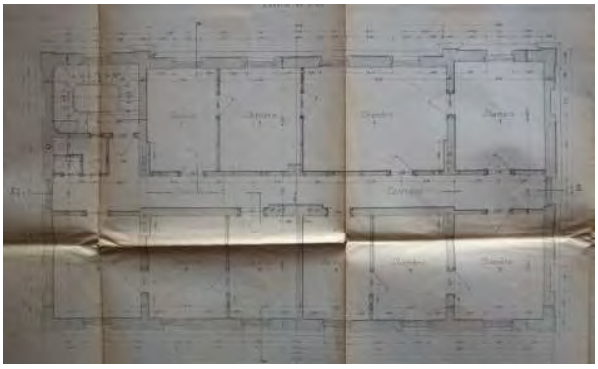
33 În 1875 acesta concesionează liniile Ploieşti – Predeal şi Adjud – Târgul Ocna. Din întreaga lucrare G.B. Crawley va executa doar 13 km ai liniei Ploieşti – Predeal, restul contractului fiind anulat datorită unor neînţelegeri tehnice şi financiare. Pentru moment statul român renunţă la linia Adjud – Târgul Ocna, iar pentru finalizarea tronsonului Ploieşti – Predeal se va apela la francezul Léon Guilloux. Inaugurarea acestei noi linii se va face în 1879. Toader Popescu, *Op. cit.*, pp. 54-55.

34 Proiectele predate de concesionarii străini păstrate în fondurile arhivelor naţionale prezintă gările grupate două câte două. Una de pe linia Ploieşti – Predeal şi una de pe linia Adjud – Târgul Ocna. *Ibidem*, p. 193.

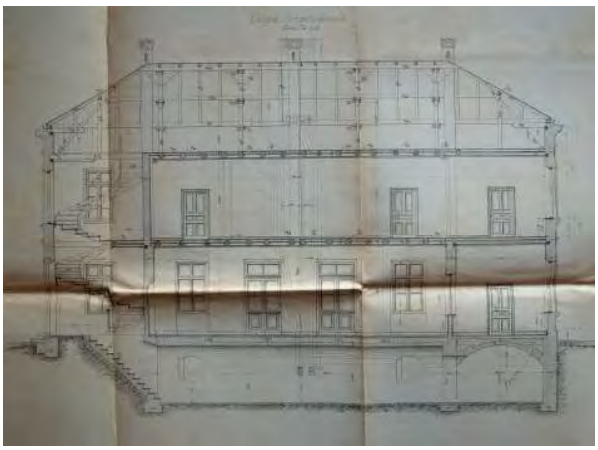
35 Arhivele Naţionale Istorice Centrale (ANIC), fond Ministerul Lucrărilor Publice (MLP), Planuri, dosar 43, ff. 67-69. Vezi şi ANIC, fond MLP, Dosar 2/1890, ff. 60-61.



[Fig. 13]. Proiectul gărilor de clasa a III-a realizat pentru linia Piteşti – Predeal de concesionarii B. Crawley şi Léon Guilloux. Planul parter (ANIC, fond MLP, Dosar 2/1890, f. 60)



[Fig. 14].Planul etajului (ANIC, fond MLP, Dosar 2/1890, f. 62)



[Fig. 15]. Secţiunea longitudinală (ANIC, fond MLP, Dosar 2/1890, f. 61).



[Fig. 16]. Gara din Floreşti (Băicoi).

Acesta era folosit şi de pasagerii vagoanelor clasei a III-a atunci când erau nevoiţi să aştepte venirea trenului. Pentru vagoanele claselor I şi a II-a sălile de aşteptare, mai mici, erau orientate spre peron fiind flancate de două coridoare. Tot spre peron se găseau camerele serviciului poştal şi de telegrafie. În legătură cu acesta din urmă şi cu vestibulul central se găsea casa de bilete împreună cu spaţiul de depozitare a bagajelor. Accesul la etaj se făcea printr-o scară balansată amplasată într-unul dintre colţurile opuse peronului (Fig. 13). Cel de-al doilea nivel era destinat personalului gării, fiind alcătuit din mai multe camere, două bucătării şi un grup sanitar, toate accesibile dintr-un coridor central (Fig. 14). Subsolul era destinat spaţiilor tehnice.

Planşele păstrate în fondurile arhivelor nu prezintă faţadele clădirii. Configuraţia generală poate fi intuită însă din planuri, secţiuni (Fig. 15), detalii, dar şi urmărind volumele fostelor gări de la Râmnicu-Vâlcea, Clălăraşi sau ale celor actuale de la Căiuţi, Floreşti (Băicoi) şi Turnu-Măgurele. Deşi în timp primele două au fost demolate, celelalte pot configura imagini detaliate. Se pot remarca profilurile orizontale, forma ferestrelor şi în cazul gărilor din Turnu Măgurele şi Floreşti (Băicoi) se poate vedea copertina peronului (Fig. 16).



[Fig. 17]. Fotografie a Garii Mogoșoaiei realizată în data de 1 decembrie 1918. În prim plan apar M. S. Regele Ferdinand, M. S. Regina Maria şi generalul Henri Mathias Berthelot (Biblioteca Academiei Române, Colecţii Speciale, Cabinetul de Stampe, AF I 93).

Exteriorul gării de la Mogoşoaia este cunoscut din fotografiile făcute cu ocazia zilei de 1 Decembrie 1918 de locotenent colonelul N. Drosso, comandant al Palatului Regal[36] . Deşi imaginile se concentrează asupra convoiului regal, una dintre ele surprinde faţada gării orientată spre oraş (Fig. 17). Aceasta este simetrică, fiind încadrată de două decroşuri evidenţiate de frontoane triunghiulare. Cele două niveluri sunt subliniate de orizontalele soclului, de un brâu median şi de cornişă. Austeritatea decorului arhitectural este dublată de cea a finisajelor, fiind preferată cărămida aparentă. Toate golurile sunt terminate cu arce aplatizate. Această modalitate de rezolvare a golurilor împreună cu utilizarea cărămizii aparente pe suprafeţe mari vor deveni constante ale arhitecturii feroviare româneşti[37].

Pentru faţada orientată spre linii nu au fost identificate fotografii care să contureze formele inițiale ale construcției, dar analogiile cu gările executate după acelaşi proiect de la Căiuţi, Băicoi, Turnu-Măgurele, Râmnicu-Vâlcea şi mai ales fosta gară a oraşului Călăraşi configurează o imagine care nu poate fi departe de cea a gării de la Mogoşoaia[38]. Dintre toate exemplele menţionate, ultimul trebuie să fi fost foarte apropiat, dacă nu identic, cu staţia bucureşteană, având în vedere că cele două au fost gări ale liniei Bucureşti – Ciulniţa – Călăraşi – Călăraşi

36 Mulţumiri d-lui Emanuel Bădescu, custode al Cabinetului de Stampe al Bibliotecii Academiei Române care mi-a spus de existenţa fotografiilor. Imaginile prezentate au fost deosebit de utile în descoperirea informaţiilor care fac referire la vechea gară de la Mogoşoaia.

37 Toader Popescu, *Op. cit.*, p. 200.

38 Gara din Râmnicu-Vâlcea a fost demolată în 2013, iar cea din Călăraşi în anii ’80 ai secolului trecut. În ambele cazuri se păstrează fotografii ale acestora.

Port (139 km), traseu inaugurat pe 17 noiembrie 1886 (Fig. 18).

Este vizibilă aceeaşi organizare simetrică cu un ax evidenţiat de un fronton triunghiular susţinut de pilaştri angajaţi. Forme decorative similare încadrează exteriorul volumului. Cornişa continuă pe toate faţadele este realizată din şiruri de cărămizi suprapuse, dispuse la 45 de grade. Un volum important al faţadei este copertina peronului care, cel mai probabil, se sprijinea pe o structură metalică. Elementele de detaliu ale acesteia nu au putut fi identificate, dar comparaţia cu gara de le Floreşti (Băicoi) poate întregi imaginea faţadei orientate spre linii. În acest caz, copertina învelită cu tablă este susţinută de patru stâlpi cu console, legaţi de grinzi solide în zăbrele pe care sprijină profiluri metalice „I". Stâlpii din fontă sunt compuşi dintr-o bază cu o înălţime de aproximativ 80 cm[39], fus canelat şi capitel de inspiraţie corintică (Fig. 19).



[Fig. 18]. Gara din Călăraşi la începutul secolului al XX-lea (Biblioteca Naţională a României, Colecţii Speciale, Cabinetul de Fotografii, inv. 15667).



[Fig. 19]. Structura metalică a copertinei Gării din Florești (Băicoi), forme apropiate de cele ala Gării Mogoșoaia.

Legătura facilă cu Șoseaua Kiseleff, arteră reprezentativă a orașului pe care ușor se putea ajunge la Palatul Kiseleff (Șoseaua Kiseleff nr. 13-15) sau la reședința consacrată a regalității din Piața Regele Carol[40] a făcut ca importanța Gării Mogoșoaiei să crească, de aici venind sau plecând în țară sau străinătate reprezentanții României sau altor state europene – capete încoronate, președinți, miniștrii sau alte oficialități, participanți la evenimente de importanță națională și internațională.

Astfel la 1 Decembrie 1918, într-o atmosferă de sărbătoare, îşi fac intrarea în capitală unităţi ale armatei române şi franceze în fruntea cărora se afla regele Ferdinand, prinţul moştenitor, regina Maria şi generalul Berthelot (Fig. 17). Patru ani mai târziu, pe 16 octombrie

39 În timp înălţimea a fost diminuată prin modificarea nivelului de călcare.

40 Denumirea este cea consacrată în perioada monarhiei. În perioada comunistă a mai purtat numele lui Gheorghe Gheorghiu-Dej, iar după 1990 Piața Revoluției. Adresa actuală este Calea Victoriei nr. 49-53.

într-un cadru festiv ajunge în gara Mogoşoaia trenul regal care aducea în capitală pe proaspăt încoronaţii regi ai României Mari şi înaltele oficialităţi participante la evenimentul de la Alba-Iulia. Ziarul *Universul descrie în pagini ample evenimentul. „Dela gara Mogoşoaia pe unde Suveranii Românilor vor ajunge în Bucureşti, şi până în piaţa Victoriei, de-a lungul şoselei Kiseleff, e un tunel de steaguri, verdeaţă şi flori (...) Începând dela orele 5 dimineaţă au început să sosească rând pe rând drapelele, trupele, miniştrii, misiunile străine şi corpul diplomatic (...) „La orele 10 fix, un şuerat lung de maşină vesteşte mulţimei sosirea trenului regal. Muzica intonează „Imnul regal" iar întreaga suflare este îndreptată spre trenul regal care apare încărcat cu falduri tricolore şi ghirlande de brad cu flori.*

Trenul oprindu-se, descind din vagon M.S. Regele având în mână buzduganul oferit de cetăţenii Capitalei. La descindere din vagon Suveranul a primit raportul trupelor dat de către generalul Jitianu comand. parăzei (sic). În urmă descind pe rând M.S. Regina, într'o splendidă toaletă de mătase galbenă îmbrăcată cu o mantie de purpură cu aur, M.S. Regina Elisabeta a Greciei, foarte slabă sprijinindu-se într'un baston, M.S. Regina Maria a Iugoslaviei, A.S.R. Principesa moştenitoare Elena, A.S.R. Principesa Irina a Greciei, A.S.R. principesa Ileana şi AA.LL.RR. Principele Carol şi Nicolae"[41].

5.2. Perioada interbelică

5.2.1. Date generale

În perioada interbelică municipalitatea a dezvoltat numeroase proiecte care au avut în prim plan axul generat de Șoseaua Kiseleff. Legile votate în 1910, 1912 şi 1913 privind amenajarea Parcului Naţional încep să prindă contur, acesta fiind destinat „cu deosebire pentru concursuri hipice, jocuri naţionale, exerciţii sportive, expoziţii agrare şi altele asemenea"[42]. În acelaşi timp, în 1926 limita teritoriului administrativ al oraşului care până atunci se oprea în apropierea Arcului de Triumf, este extinsă până la Gara Mogoşoaiei. Zona verde a oraşului definită în Regulamentul de Construcţii şi Alinieri din 1928 şi confirmată de Planul Director de Sistematizare din 1935 începe să îşi definească formele. Sunt făcute exproprieri, se asanează lacurile, se inaugurează Parcul Naţional Carol al II-lea (Naţional, Herăstrău, Regele Mihai I al României) şi Muzeul Satului Românesc. De-a lungul „şoselei" sunt realizate diverse amenajări, unele devenind repere ale capitalei. Se finalizează lucrările la Arcul de Triumf, se amenajează piaţa din faţa vilei Minovici, se termină lucrările la Fântâna Mioriţa, sunt refăcute pavajele, împrejmuirile şi plantaţiile de aliniament. Aceste investiţii, cele mai multe făcute în timpul

41 ***, *Intrarea solemnă a Suveranilor în Capitală*, în „Universul", nr. 237 din 18 octombrie 1922, p. 3.

42 Monitorul Oficial nr. 10 din 12 (25) aprilie 1912.

primariatului lui Alexandru G. Donescu[43], au fost inaugurate cu prilejul deschiderii expoziţiei anuale Luna Bucureştilor, bucurându-se de un suport politic şi financiar constant (Fig. 20).



[Fig. 20]. Amenajarea malului Lacului Herăstrău cu ocazia desfășurării „Lunii Bucureștilor", inițiativă a primarului Alexandru G. Donescu sprijinită de regele Carol al II-lea. În plan secund se văd ruinele palatului Văcărescu, dar și profilul acoperișului vilei Minovici (Ionel C. Ioniță, O „lună" din istoria Bucureștilor, București, Arcub, 1998, p. 68).

În acest context, Gara Mogoşoaia devine un obiectiv cu un potenţial uriaş. Legăturile feroviare cu toate zonele ţării, amenajările realizate de municipalitate de-a lungul Șoselei Kiseleff, apropierea faţă de reşedinţele monarhice, de aeroport şi de sediile instituţiilor importante au constituit motivele construirii în imediata apropiere a vechii gări a unei staţii destinate familiei regale şi înaltelor oficialităţi ajunse în capitala României. Intenţia autorităţilor era de a restructura întreaga zonă, astfel încât aceasta să răspundă obiectivelor formulate.

5.2.2. Piața Gării Băneasa

Intervenţii importante în zonă se fac cu ocazia organizării Lunii Bucureştilor din 1936. Cu acest prilej Șoseaua Băneasa (Bucureşti-Ploieşti) va fi lărgită şi rectificată, fiind inaugurate

43 Ion Vitan, *Primarii Bucureştilor. 1864 – 1949*, Bucureşti, Editura Didactică şi Pedagogică, R.A., 2009, pp. 273-282.

Parcul Carol al II-lea, Fântâna Mioriţa[44] şi pasajul de cale ferată[45]. Amenajarea rondului şi a fântânii din faţa casei doctorului Nicolae Minovici a fost făcută de arhitectul Octav Doicescu, şeful Direcţiei Lucrărilor Noi, departament din cadrul primăriei care se ocupa de marile proiecte urbanistice şi arhitecturale gestionate de primărie (Fig. 21). Configurația pieței din perioada anterioară acestor sistematizări mai poate fi sesizată în zona din fața casei lui Nicolae Minovici unde rondul organizat în jurul Fântânii Miorița are o excentricitate greu de înțeles în lipsa analizei documentelor cartografice anterioare[46].



[Fig. 21]. Zona studiată într-o ilustrație de epocă (cca 1940).

5.2.3. Fântâna Miorița

Fântâna realizată din piatră extrasă din carierele Dobrogei este caracterizată de două ziduri paralele, înalte de aproximativ 3 m, separate de o curbă din beton în care sunt prinse tuburile de apă. Întregul ansamblu este amplasat în mijlocul unui bazin, puţin adânc, de forma ovală. Panourile verticale sunt decorate cu mozaicuri inspirate de balada *Mioriţa, operă a Miliţei Petraşcu*[47], cea care realizase alături, de acelaşi Octav Doicescu, Fântâna Zodiac din Piaţa Libertăţii (Piaţa Carol I,



[Fig. 22]. Fântâna Miorița și vila Minovici într-o fotografie contemporană.

44 Victor Crăciun, apropiat al Miliţei Petraşcu, scrie în cartea sa dedicată artistei că „Lucrarea a fost montată în 1927”, informaţie reluată încă o dată în acelaşi volum. Victor Crăciun, *Miliţa Petraşcu. Statuia nefăcută. Convorbiri şi eseuri*, Cluj-Napoca, Dacia, 1988, p. 104, 130.

45 ***, *Luna Bucureştilor 1936. Consideraţiuni şi rezultate*, în „Urbanismul” nr. 7-8, 1936, p. 335-356.

46 Adrian Crăciunescu, *Op. cit.*, p. 14,

47 Într-un interviu acordat lui Victor Crăciun în 1977, Octav Doicescu preciza că municipalitatea dorea realizarea unei Fântâni a lui Bucur, dar Miliţa Petraşcu a ocolit subiectul propus orientând discursul artistic către balada Mioriţa. Execuţia fântânii nu a luat mult timp, dar găsirea ideii generatoare a durat un an. Autoarea mărturisea că a citit textul de nenumărate ori până când i-a atras atenţia versul „Că la apus de soare...”. Acesta a devenit elementul generator al întregii lucrări. Astfel Miliţa Petraşcu spunea: „Ei da, de aici am înţeles tot sensul lucrării mele. (...) Nimeni n-a băgat de seamă că ciobanii mei se află permanent pe un fond negru iar numai păstorul cu mioara este făcut alb pe alb; el rămâne de aceiaşi puritate şi după apusul soarelui, aureolat de lumina lui interioară”. Victor Crăciun, *Op. cit.*, p. 104 şi 130.

Mareşal Joffre, 11 Iunie). Opera de artă a fost bine primită de bucureştenii epocii existând însă şi critici legate de compoziţia arhitecturală. Unul dintre contestatari era chiar doctorul Nicolae Minovici care cerea primăriei „să reteze cel puţin cu un metru Fântâna Mioriţei deoarece actuala situaţie, strică toată perspectiva vilei sale dela Băneasa”[48] (Fig. 22). Deşi dorinţa formulată de doctorul Minovici a rămas pe moment fără ecou, fântâna a fost foarte aproape de a fi mutată pe un alt amplasament ca urmare a intenţiei municipalităţii de a reconfigura întreaga zona[49].

5.2.4. Pasajul de cale ferată

Pasajul de cale ferată a fost un obiectiv care a implicat numeroase discuţii între reprezentanţii diverselor instituţii, de multe ori o poziţie comună fiind posibilă numai după îndelungi concesii. Informaţii legate de această problemă sunt dezbătute în periodicele vremii. *Gazeta municipală din aprilie 1936 publică un articol legat de proiectul de construcţie a podului de cale ferată (la acel moment funcţionând unul provizoriu din lemn*[50]). Soluţiile propuse de Direcţia CFR optau pentru trei variante de pasaj „din care unul fără picior, unul cu picior aşezat pe mijlocul pasagiului cum de altfel se prezintă astăzi podul de lemn. Al treilea proiect de pod, are nu mai puţin de trei picioare”[51]. Soluţia agreată era cea fără sprijin intermediar, dar mai greu de realizat având în vedere că pavajul şoselei trebuia coborât cu un metru şi jumătate[52]. Două luni mai târziu în acelaşi ziar se precizează intenţia începerii lucrărilor şi că Direcţia CFR trebuia să furnizeze câteva detalii privitoare la statuile care urmau să se amplaseze la colţurile podului[53].

Fotografiile pasajului realizate în perioada interbelică arată o structură orizontală suplă sprijinită pe doi piloni masivi poziţionaţi la extremităţi (Fig. 23). Placaţi cu travertin, aceştia erau decoraţi la partea superioară cu două efigii, iar pe feţele interioare erau înşirate stemele provinciilor româneşti: Ţara Românească, Moldova, Banatul, Transilvania şi Dobrogea (Fig. 24). Tablierul metalic, deosebit de suplu, era îmbrăcat de o structură tencuită, configurând o orizontală ce continua ansamblul gării. Soluţia extrem de rafinată corespundea cerinţelor impuse de un obiectiv amplasat într-un cadru urban reprezentativ al oraşului completând fericit formele arhitecturii moderne definite de Fântâna Mioriţa şi Gara regală.

---

48 *Se modifică fântâna Mioriţei?,* în „Gazeta Municipală”, nr. 214 din 8 martie 1936, p. 8.

49 În 1938 „Gazeta Municipală” îşi anunţa cititorii că pentru această operaţiune a fost însărcinat arhitectul Ion Davidescu. Proiectul propunea realizarea unei pieţe romboidale în care fântâna, de curând construită, nu îşi mai găsea locul. ***, *Mutarea fântânei Mioriţa din faţa vilei Minovici. Un nou proect pentru sistematizarea gării Mogoşoaia*, în „Gazeta Municipală” nr. 321, din 8 mai 1938, p. 6.

50 „Realitatea ilustrată”, nr. 505 din 23.09.1936, p. 9

51 „Gazeta municipală”, nr. 218, 5 aprilie 1936, p. 8.

52 *Ibidem*.

53 „Gazeta municipală”, nr. 231, 5 iulie 1936, p. 8.



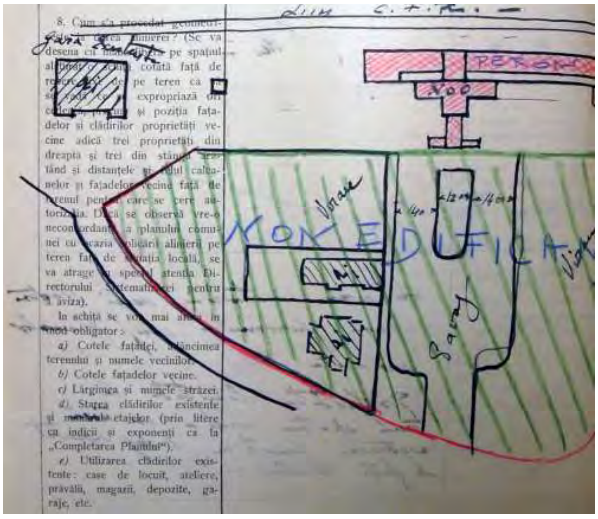
[Fig. 23]. Podul de la Băneasa în perioada interbelică. (Ion Macovei (coord), 1930-1940. Un deceniu de realizări C.F.R., Bucureşti, Imprimeria C.F.R., 1940).



[Fig. 24]. Imagine de detaliu a fostului pod de la Băneasa, structură demolată în 2006. Se vede tablierul metalic și pila din beton armat placată cu travertin.

5.2.5. Gara regală

Demararea lucrărilor pentru realizarea Gării regale „Mogoşoaia" este confirmată de cererea pentru eliberarea autorizaţiei de construire depusă la Primăria sectorului 1 Galben în 6 noiembrie 1936 de directorul general CFR[54]. Schiţa amplasamentului desenată de funcţionarii primăriei pe una dintre paginile cererii de autorizare arată poziţia vechii gări şi noua clădire. În faţa pavilionului regal sunt desenate proprietăţile existente, iar haşura verde arată intenţia autorităţilor de a expropria terenurile în vederea realizării unei pieţe în acord cu importanţa noii clădiri, fără a aduce însă prea multe detalii[55] (Fig. 25).



[Fig. 25]. Schița amenajării spațiului din jurul Gării regale desenată de funcționarii serviciului tehnic al Primăriei (APMB – DT, fond sector 1 - Galben, dosar 299/1936).

Autorizaţia eliberată în 14 mai 1937 permitea construirea în acord cu schiţele predate, dar şi obligativitatea realizării proiectului „în conformitate cu planul de situaţie văzut de comitetul de lucru al planului de sistematizare"[56]. Acesta propunea reconfigurarea zonei aducând detalii legate de sistematizarea rondului din jurul fântânii Mioriţa, a piaţetelor din faţa celor două gări (gara veche şi cea nou propusă), a străzii Micşunele (actuală Tipografiilor) şi a fundăturii Menuetului. Sunt precizate caracteristicile geometrice ale circulaţiilor, edificabilele

54 APMB – DT, fond sector 1 (Galben), dosar 299/1936.

55 *Ibidem*.

56 *Ibidem*.



[Fig. 26]. Planul de detaliu al zonei din jurul ansamblului Gării Mogoşoaia. Se observă piațetele din fața celor două gări, edificabilul asociat străzilor Doctor Nicolae Minovici, Tipografilor și Menuetului, dar și amenajarea pieței din jurul Fântânii Miorița (Arhiva Primăriei Municipiului Bucureşti – Direcţia Tehnică, fond sector 1 - Galben, dosar 299/1936).

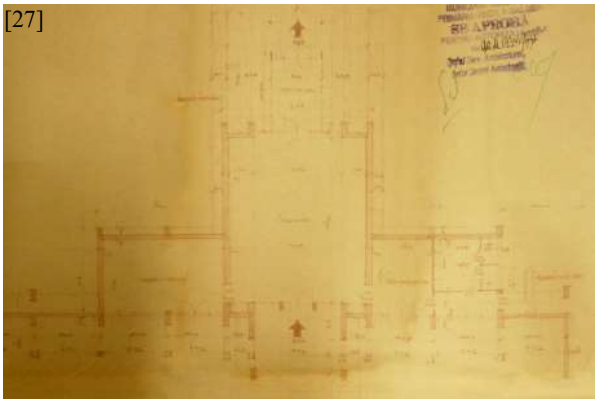
propuse pentru fundătură şi Strada Micşunele şi o amplă suprafaţă destinată spaţiilor verzi[57]. Comitetul de lucru al planului de sistematizare format arhitecţii Bolomey, Davidescu, Berindey, Zamfiropol, Negoescu, Doneaud şi Duiliu Marcu aprobă planul de situaţie ce va începe să fie aplicat[58]. În linii mari formele urbane propuse corespund celor actuale, excepţie făcând Strada Micşunele care avea un profil mult diminuat comparativ cu cel de astăzi[59] (Fig. 26).

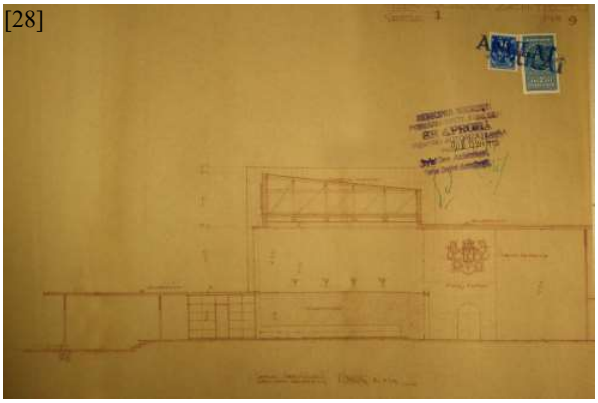
Compoziţia ansamblului feroviar este generată de două volume, articulate de orizontala peronului, în parte acoperit. Corpul principal (170 mp) este definit de salonul oficial, şi

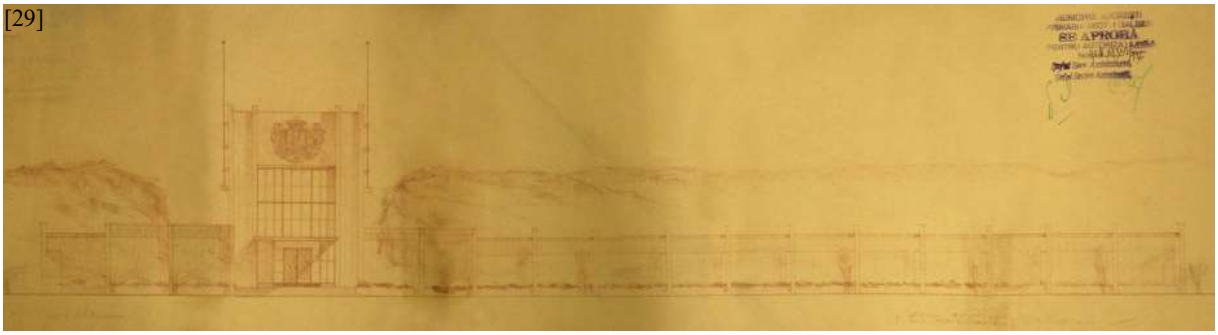
57 Pentru realizarea acestei zone verzi au fost aprobate numeroase exproprieri. Dintre acestea se pot menţiona proprietăţile: N. Marinescu, D. Dianu, Aurelia Stoianovici, Anastasie Gh. Sanda, Mariei Basty Petzalis, ale moştenitorilor lui Gh. Dobriceanu şi ale Societăţii Automobilia (Colin). Exproprierile au fost făcute de-a lungul mai multor ani şi au vizat suprafeţe cuprinse între 200 mp şi 20.000 mp.

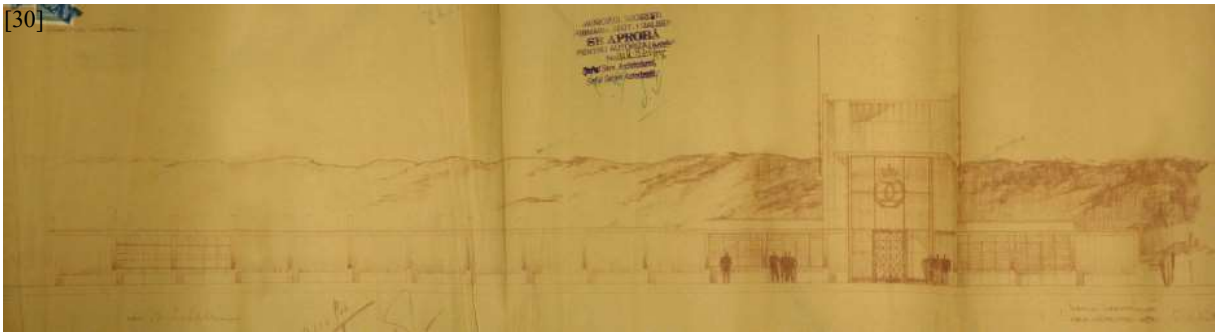
58 Şedinţa s-a ţinut în 2 aprilie 1937, iar arhitectul Duiliu Marcu nu a fost prezent.

59 În momentul de faţă distanţa dintre aliniamentele străzii este de 20 m comparativ 12 m cât erau propuşi în planul de situaţie avizat de comisia specială de aplicare a Planului de Sistematizare.


[27]


[28]


[29]


[30]

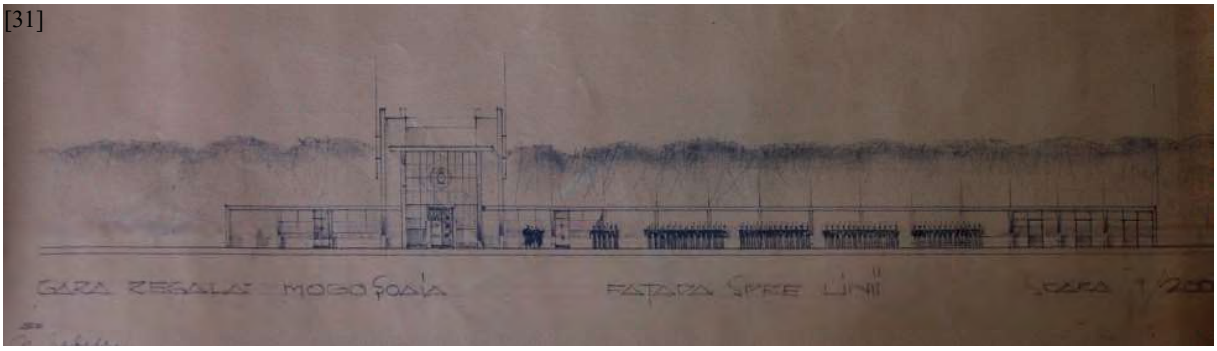
[Fig. 27-30]. Planșe ale autorizaţiei de construire pentru Gara regală de la Mogoşoaia realizate de arhitecții Duiliu Marcu şi Nicolae Nedelescu (APMB – DT, fond sector 1 - Galben, dosar 299/1936).

simetric faţă de acesta, sunt zonele destinate „aghiotanţilor” şi „siguranţei”. Zona centrală se evidenţiază printr-o înălţime crescută şi o amplă suprafaţă vitrată cuprinsă într-un volum finisat cu piatră. Deasupra intrărilor, dinspre piaţă şi peron, erau poziţionate însemnele regale (ale monarhiei şi al lui Carol al II-lea) realizate din bronz. Pentru acoperirea spaţiului central, cu o deschidere de 7,64 m şi o înălţime liberă de 7,70 m era propus un planşeu casetat din beton armat. Învelitoarea, aşezată pe ferme din lemn[60], era din tablă de aramă. Spre piaţă se propunea o copertină amplă sprijinită pe stâlpi care să ferească de intemperii oficialităţile care ajungeau acolo.

Cel de-al doilea volum (55 mp) se găsea spre capătul de est al peronului şi este destinat personalului CFR şi gărzii regale. Legătura între cele două volume se face cu ajutorul unui peron acoperit, ritmat de stâlpi şi protejat de o copertină generoasă.

60 Detaliile şarpantei sugerează o astfel de structură.

[31]



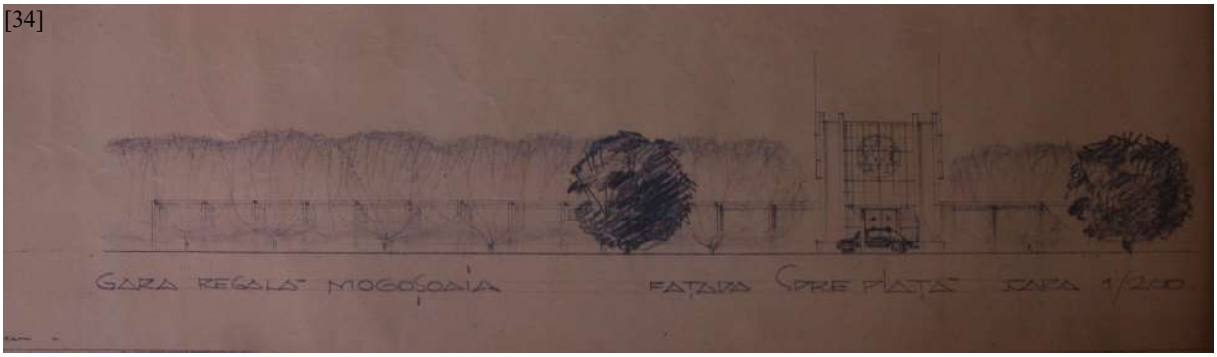
[32]



[33]



[34]

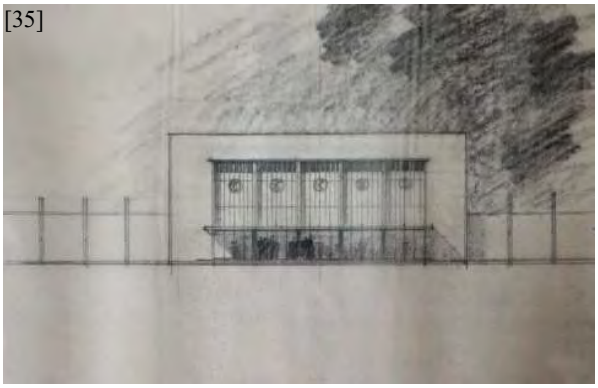


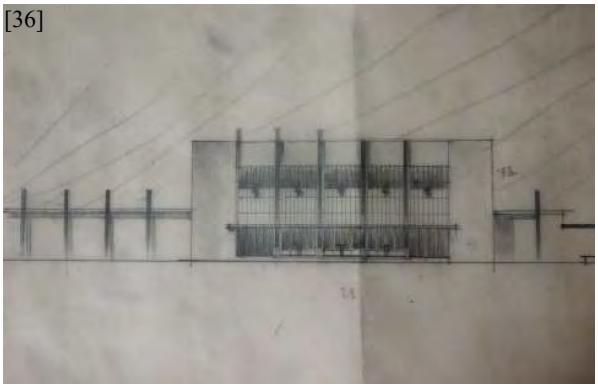
Soluţia propusă este rezultatul a multiple variante făcute de Duiuliu Marcu împreună cu Nicolae Nedelescu şi echipa de arhitecţi a Direcţiei CFR[61]. Dosarele din arhive păstrează numeroase schiţe care surprind permanenta căutare a soluţiei optime[62].

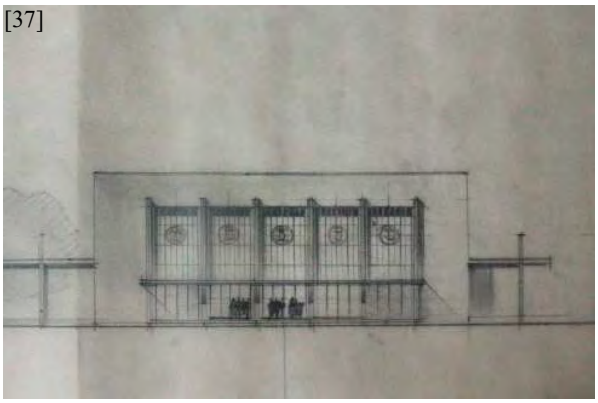
Pavilionul de gardă amplasat la o extremitate, racordat la volumul central dominant, apare în toate variantele. Diferenţele vizează modul de tratare a volumului central. Soluţiile pun în discuţie continuitatea spaţială dintre peronul gării şi zona pieţei, precum şi dorinţa de a oferi protecţie împotriva intemperiilor (de la tren la autovehicule şi invers). Problema formei copertinelor şi a modalităţii de sprijinire generează soluţii diverse care modifică imaginea generală a

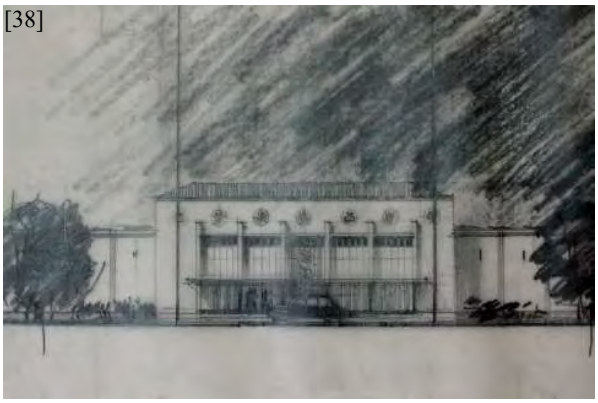
61 Planşele depuse pentru eliberarea autorizaţiei de construire şi o parte dintre schiţele păstrate în fondurile ANIC sunt semnate Duiliu Marcu şi Nicole Nedelescu.

62 ANIC, Fond Duiliu Marcu, dosar 94.


[35]


[36]


[37]

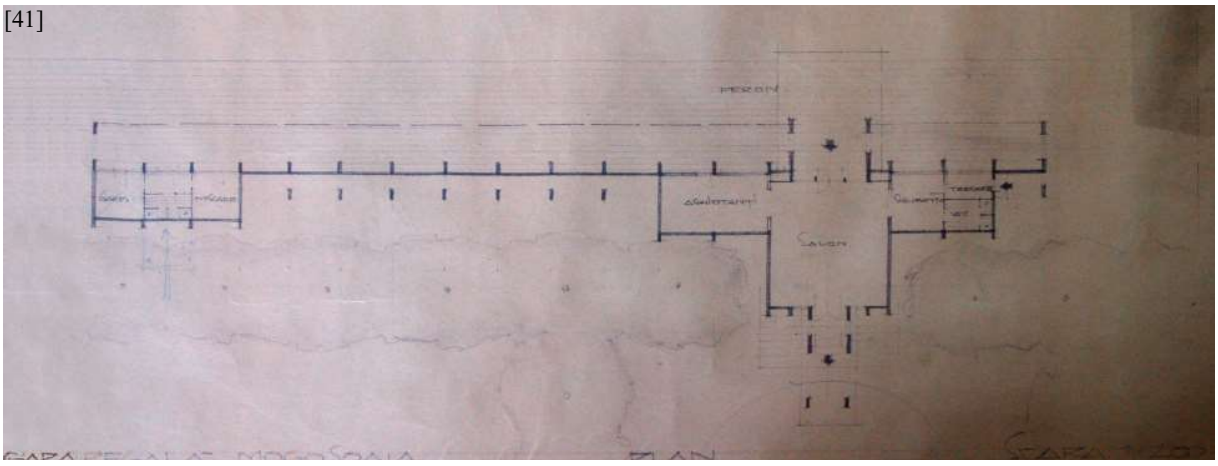

[38]

[Fig. 31-38]. Variante de lucru ale faţadelor Gării regale (ANIC, Fond Duiliu Marcu, Dosar 94).

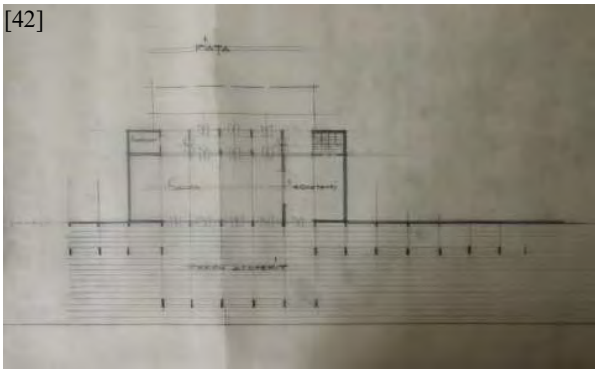

[39]

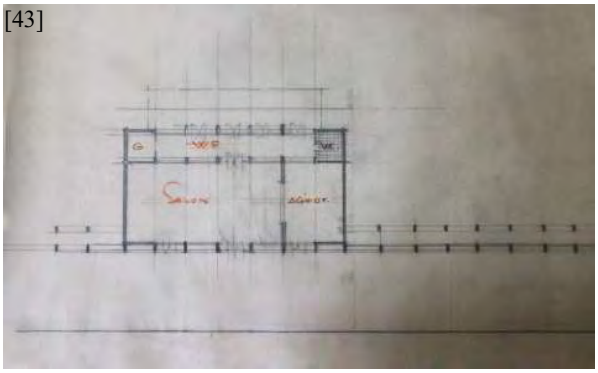

[40]

[Fig. 39, 40]. Variante ale faţadelor Gării regale de la Mogoşoaia publicate în 1960 (Duiliu Marcu, Arhitectura 1930-1960, p. 449).

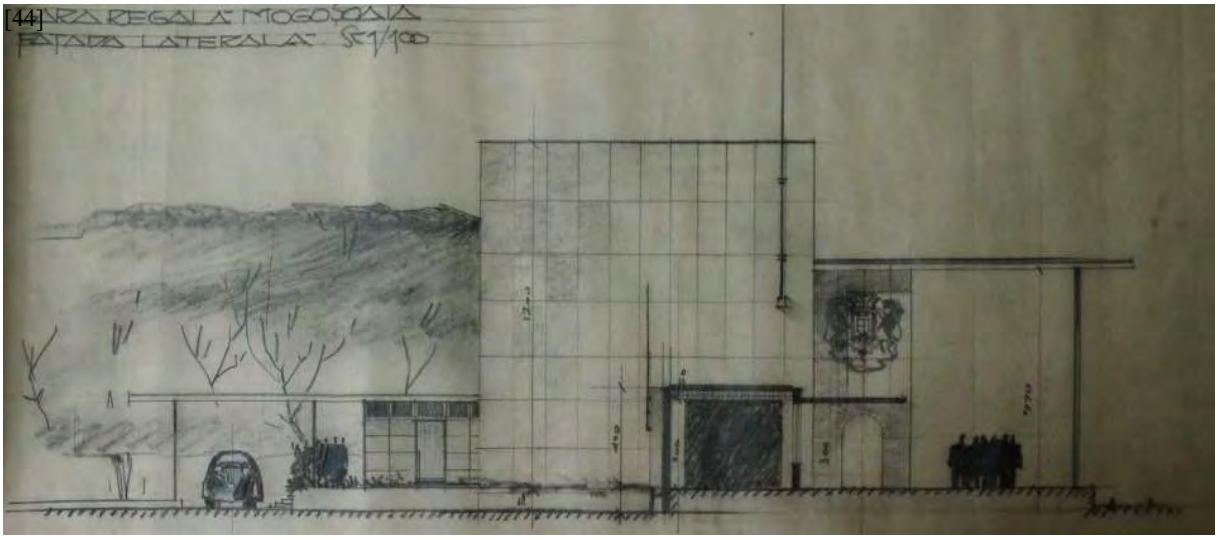

[41]

[Fig. 41]. Planul parterului în soluția extinderii peronului spre vechea gară (ANIC, Fond Duiliu Marcu, Dosar 94).

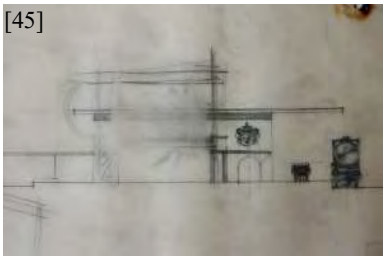

[42]

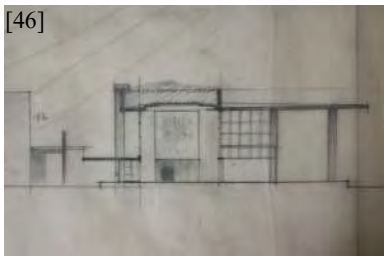

[43]

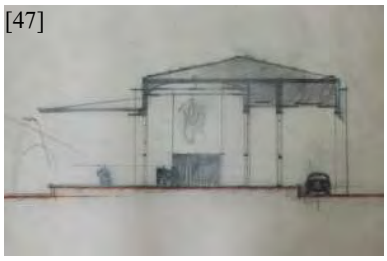
[Fig. 42, 43]. DRezolv[ri variate ale volumului central (ANIC, Fond Duiliu Marcu, Dosar 94).


[44]

[Fig. 44]. Faţada laterală a corpului central. Sunt vizibile copertinele largi orientate spre piaţetă şi peron (ANIC, Fond Duiliu Marcu, Dosar 94).

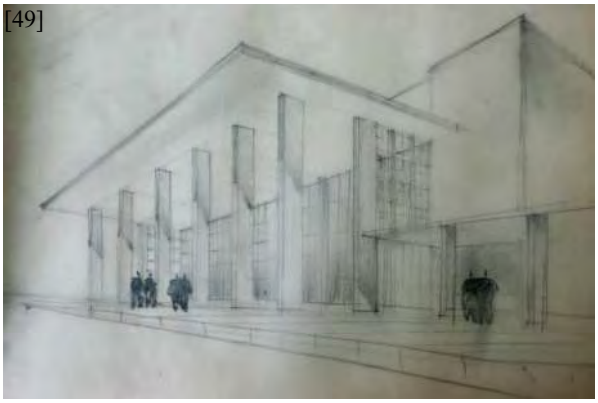

[45]


[46]


[47]

[Fig. 45-47] Schiţe ale secţiunii transversale unde sunt încercate diverse soluţii de rezolvare a corpului central (ANIC, Fond Duiliu Marcu, Dosar 94).


[48]


[49]

[Fig. 48, 49] Schiţe perspective ale Gării regale (ANIC, Fond Duiliu Marcu, Dosar 94).

ansamblului. Sunt propuse soluţii cu copertine ample sprijinite pe stâlpi metalici sau din beton, ancorate cu cabluri sau scoase în consolă, variante prin care Duiliu Marcu încearcă rezolvări tehnice diferite în acord cu imaginea propriei arhitecturi[63] (Fig. 31-49).

În toate schiţele zona centrală este transparentă, iar lateralele sunt dominate de suprafeţe pline. Modalitatea de acoperirea a spaţiului central a generat şi ea rezolvări diferite. Se pot observa soluţii cu acoperiri în terasă, şarpantă, planşee casetate sau chiar curbe – ultimele sugerate doar în câteva desene. Volumul principal, peronul şi corpul de gardă sunt ritmate de pile verticale care prin volum şi ritm generează invariabil monumentalitate. Acest efect este susţinut de folosirea simetriei şi de alternarea suprafeţelor pline cu cele transparente.

La interior holului central domina întreaga compoziție, fiind caracterizat de ample suprafețe vitrate (Fig. 50) dispuse pe fațadele de nord și sud (calea ferată și Fântâna Miorița). În cartea coordonată de inginerul Ion Macovei *1930-1940. Un deceniu de realizări C.F.R. se poate remarca imaginea unui panou decorativ intitulat „Regele şi poporul său”*[64], autorii acesteia fiind comandorul Ştiubei şi Olga Greceanu (Fig. 51). Poziția exactă a picturii nu a fost identificată cu precizie, dar este posibil ca ea să fi fost amplasată în holul central, neexitând însă o certitudine în acest sens. Deși imaginea prezentată este sugestivă, în cartea publicată de Duiliu Marcu care cuprinde operele de referință ale autorului, se notează că au rămas nepictate câteva panouri „rezervate pentru picturi decorative” [65], frază care ridică semne de întrebare cu privire la prezența picturii, cu atât mai mult cu cât fotografia păstrată nu cuprinde

63 Perioada cuprinsă între 1930 şi 1940 a fost una dintre cele mai fertile ale arhitectului. Au fost concepute sediile unor instituţii reprezentative putând enumera: Academia Militară, Casa de Credit şi Asigurări a Magistraţilor, Biblioteca Academiei Române, Ministerul Economiei (Casa Autonomă a Monopolurilor Statului), Ministerul Transporturilor (Palatul Direcţiei CFR), Palatul Victoria (Ministerul Afacerilor Străine) şi multe altele. Arhitectura propusă, deosebit de elaborată, se raportează la simetrie, ritm, volume monumentale, accentuându-se verticalele şi orizontalele prin intermediul pilelor, balcoanelor, cornişelor şi solbancurilor, într-o manieră ce foarte uşor poate face trimitere la arhitectura Italiei sau a Germaniei aceleiaşi perioade. Această expresie arhitecturală devine în scurt timp foarte apreciată de regimul lui Carol al II-lea ce-şi găseşte în arhitectură noi forme de exprimare. Mai mult, limbajul imaginat de Duiliu Marcu a generat un nou curent arhitectural pe care Ion D. Enescu, dar şi alţi arhitecţi importanţi ai epocii, s-au grăbit să-l numească „Carol al II-lea”.

64 Ion Macovei (coord), *Op. cit.*, p. 5. O frescă realizată de Olga Greceanu, în care personajul principal este Carol al II-lea a fost executată şi în Sala de festivităţi a Primăriei Sectorului 1, lucrare restaurată recent. Vezi Hanna Derer, *Bucharest’s public buildings of today and yesterday. The townhall of the green district IV, currently the townhall of district 1*, în „ARA” 5, p. 175, nota 43.

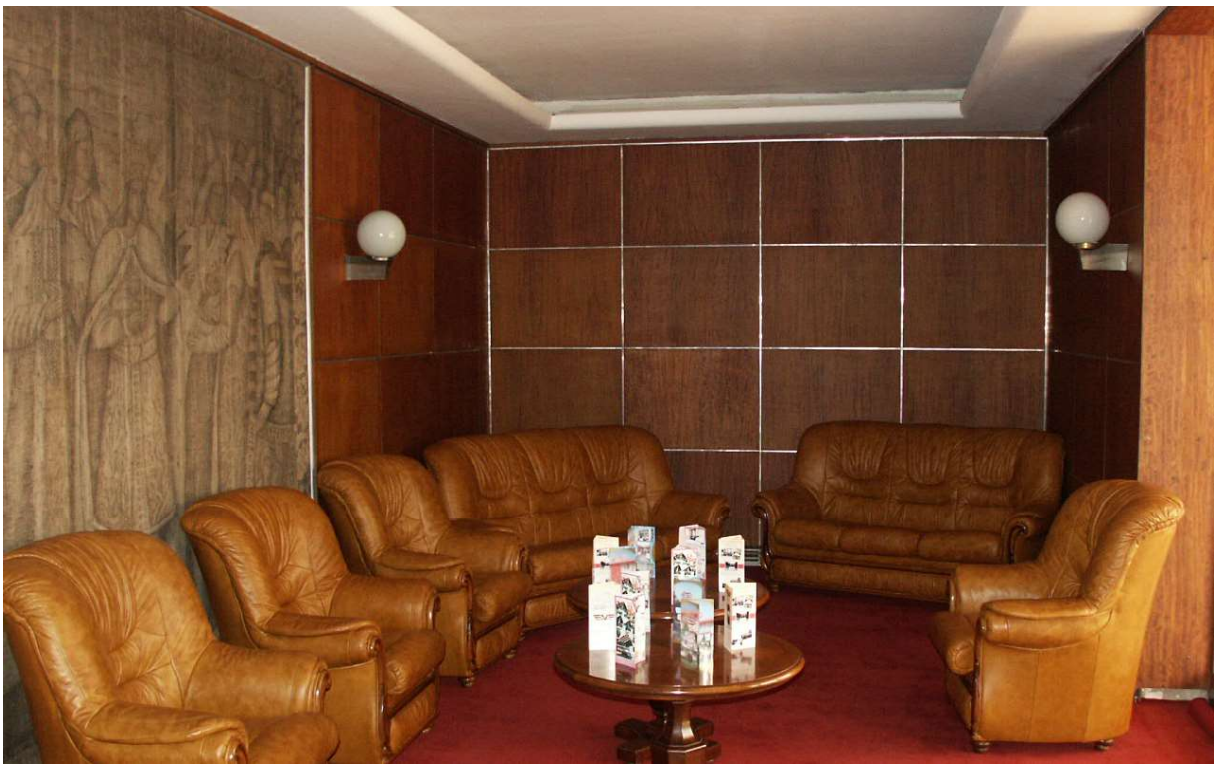
65 Duiliu Marcu, *Op. cit.,* p. 443.



[Fig. 50] Salonul oficial este caracterizat de suprafețe vitrate semnificative care se deschid spre piațetă și peron.



[Fig. 51] Fresca „Regele şi poporul său” (Ion Macovei (coord), 1930-1940. Un deceniu de realizări C.F.R., Bucureşti, Imprimeria C.F.R., 1940, p. 15).



[Fig. 52] Salonul de recepţie („Salonul roşu”). Pereţii sunt placaţi cu lemn de trandafir, iar în axul transversal a fost amplasat un panou decorativ semnat de comandorul Dimitrie Ştiubei (Ion Macovei (coord), 1930-1940. Un deceniu de realizări C.F.R., Bucureşti, Imprimeria C.F.R., 1940, p. 15).

alte elemente de ansamblu care să poziționeze pictura în cadrul gării. Având în vedere situaţia politică existentă în momentul finalizării construcţiei, este foarte posibil ca ideea unor imagini care să îl reprezinte pe Carol al II-lea să fi fost abandonată sau poate că fresca a fost acoperită ori distrusă de regimurile politice care au urmat.

Dacă existența picturii concepută de Olga Greceanu poate fi discutată, compoziția realizată de Dimitrie Ştiubei este o certitudine, aceasta găsindu-se în „Salonul roşu", spațiu poziționat în partea vestică a Gării regale (Fig. 52), compoziția decorativă conturând o notă particulară spațiului.

5.2.6. Gara Mogoșoaiei

În condiţiile în care asupra întregii zone se fac ample transformări prin care se doreşte punerea în evidenţă a Gării regale caracterizată de liniile puternice ale arhitecturii moderniste, vechea staţie nu putea rămâne în formele definite la sfârşitul secolului al XIX-lea. Pentru armonizarea ansamblului au fost făcute transformări ale volumului şi ale detaliilor, epurându-se ancadramentele, pilaştrii sau profilurile orizontale. Întreaga construcţie a fost tencuită, s-a renunţat la acoperirea în şarpantă, a fost modificat profilul cornişei, iar faţadei sudice (orientată spre oraş) i-au fost adăugate pile verticale dispuse pe două niveluri, într-o rezolvare ce trimite la formele gării din imediata vecinătate (Fig. 53). Copertina din faţa peronului a fost complet înlocuită. Stâlpii din fontă, grinzile în zăbrele, consolele metalice au fost schimbate cu un şir de stâlpi din ţeavă metalică care susţin o placă orizontală din beton armat. Transformările făcute au încercat simplificarea compoziţiei şi a detaliilor astfel încât podul, Gara regală şi cea veche să fie percepute ca ansamblu unitar fără sincope de imagine (Fig. 54).



[Fig. 53] Volumul Gării Mogoșoaia a fost schimbat radical la sfârșitul anilor '30, astfel încât acesta să corespundă formelor Gării regale .



[Fig. 54] Imagine dinspre șinele de cale ferată a Gării Mogoșoaia spre Gara regală .

5.3. Situația actuală

5.3.1. Gara regală

Gara Băneasa a fost una dintre cele mai importante ale oraşului în perioada interbelică şi în epoca comunistă beneficiind de toată atenţia autorităţilor. Aici au ajuns, întâmpinaţi cu înalte onoruri, monarhi ai Europei, şefi de state şi de guverne, oficialităţi politice sau reprezentanţi militari. De aici au plecat în călătorii, în vizite oficiale sau purtaţi de interese nebănuite regii României, preşedinţii ţării şi alţi conducători, devenind astfel un simbol al oraşului, întotdeauna asociat cu ample ceremonii (Fig. 55). Din acest motiv traficul de călători a fost diminuat, în unele perioade chiar interzis, pentru ca acum acesta să fie extrem de scăzut şi nu din cauze



[Fig. 55] Regele Carol al II-lea, Marele Voievod Mihai şi I.P.S.S. Patriarhul Miron Cristea în gara de la Mogoşoaia. („Realitatea ilustrată", nr. 617, din 15.11.1938, p. 23)

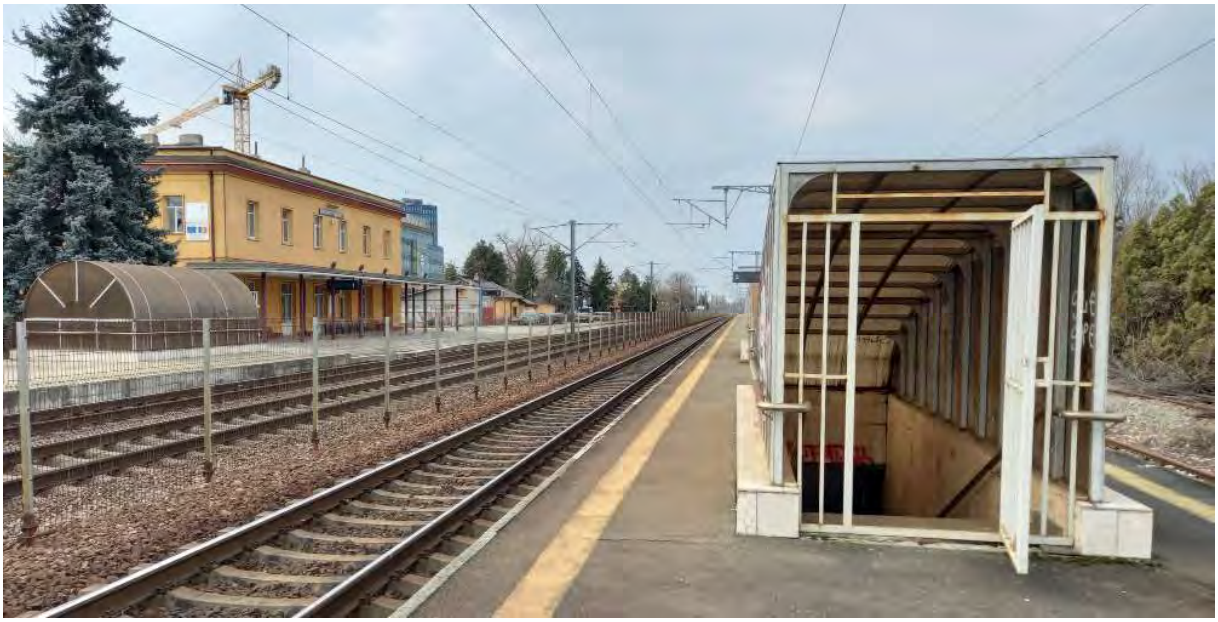
politice sau de securitate, ci în principal datorită modului în care generaţiile actuale se deplasează pe distanţe lungi. Acestui fapt i se adaugă lipsa unor strategii de dezvoltare aplicabile pe termen lung. Fără îndoială creşterea numărului de călători ce ajung sau pleacă din fosta Gara regală, organizarea unor călătorii festive spre destinaţii turistice sau desfăşurarea unor manifestaţii susţinute de diverse evenimente pot contribui la refacerea imaginii pe care gara o avea până nu demult. În momentul de faţă, aici se opresc doar câteva trenuri de persoane[66],

66 https://mersultrenurilor.infofer.ro/ro-RO/Statie/Bucuresti-Baneasa

activitatea fiind completată de transporturile de marfă, într-o formulă foarte apropiată de cea întâlnită la sfârşitul secolului al XIX-lea, atunci când gara era departe de limitele oraşului.

Deşi în 2007 şi 2011 Uniunea Europeană şi Guvernul României au finanţat proiectul de „Reabilitare a liniei de cale ferată Bucureşti – Constanţa secţiunea Bucureşti Băneasa – Fundulea”, intervenţiile au vizat în special terasamentul, podurile şi sistemele de semnalizare. Clădirile gărilor şi construcţiile anexe nu au beneficiat de intervenţii consistente privind conservarea/restaurarea sau reabilitarea. În ceea ce priveşte ansamblul feroviar de la Băneasa, intervenţii vizibile se referă la realizarea unui pasaj pietonal subteran şi la înlocuirea podului de metal ce traversa Șoseaua Bucureşti-Ploieşti (DN1).

Privit acum pasajul subteran pare total nepotrivit şi asta din mai multe motive. Trebuie să precizăm că în momentul de faţă numărul celor care folosesc trecerea subterană este foarte mic, trenurile de persoane oprind în staţie doar sporadic. Din punct de vedere tehnic şi arhitectural sunt vizibile diverse alte probleme. Eliminând inabilităţile de execuţie a finisajelor pentru care pare să fi existat prea puţin interes, se pot constata deficienţele soluţiilor de eliminare a apelor de infiltraţie şi pluviale, pasajul devenind impracticabil chiar la precipitaţii moderate. Din punct de vedere arhitectural soluţia aleasă este una întâmplătoare, fără vreo legătură cu ansamblul. Nu au fost analizate relaţiile vizuale stabilite între propunere şi existent, soluţia urmărind exclusiv caracterul funcţional. Acoperirea gurilor de ieşire cu panouri de policarbonat fixate cu şuruburi autofiletante, închiderea lateralelor cu grilaje din ţeavă sudată realizate fără preocupări pentru latura estetică arată lipsuri importante în procesul de proiectare (Fig. 56).



[Fig. 56] Pasajul pietonal subteran realizat prin proiectul de „Reabilitare a liniei de cale ferată Bucureşti – Constanţa secţiunea Bucureşti Băneasa – Fundulea”. Volumele propuse sunt mai degrabă rezultatul unor propuneri funcționale, fără preocupări estetice.

5.3.2. Gara Mogoșoaiei

Astăzi Gara Mogoșoaiei se află într-o stare medie de conservare, fiind făcute lucrări de întreținere inițiate în 2006, dar și unele de dată mai recentă. Acestea au avut în vedere termoizolarea fațadelor, revopsirea suprafețelor cu ocru și maro, culori străine celor inițiale, dar și perioadei interbelice. Au fost realizate hidroizolări ale copertinei peronului, refaceri ale jgheaburilor și burlanelor, înlocuirea tâmplăriilor din lemn cu unele din profiluri PVC albe cu geamuri termopan. Totodată a fost realizat un sistem de iluminat exterior, fără calități arhitecturale. Au mai fost adăugate: un afișaj electronic, un aparat de aer condiționat și mai multe cabluri necesare funcționării diverselor echipamente (Fig. 53, 54).

5.3.3. Pasajul rutier actual

Dacă problemele generate de pasajul subteran îşi pot găsi o rezolvări acceptabile prin noi intervenţii, mai mult sau mai puţin costisitoare, cele care iau în discuţie podul peste Șoseaua Bucureşti – Ploieşti rămân cu siguranţă fără răspuns. În cadrul aceluiaşi proiect de modernizare a liniei Bucureşti – Constanţa se decide în 2006 demolarea podului realizat spre sfârşitul perioadei interbelice de echipa coordonată de arhitectul Duiliu Marcu, parte a ansamblului generat de Gara regală. O campanie agresivă de presă în care erau subliniate falsele probleme structurale ale podului, graba autorităţilor de a pune în aplicare cât mai repede proiectul cofinanţat de Uniunea Europeană au făcut ca procesul de proiectare şi studiile de specialitate în domeniul urbanismului şi cel al protecţiei valorilor culturale să fie tratate cu superficialitate sau chiar să lipsească.



[Fig. 57] Noul pod peste Șoseaua București-Ploiești montat în 2006 .



[Fig. 58] Structura metalică a noului pod peste Șoseaua București-Ploiești.

Pasajul construit în perioada interbelică, construcţie înscrisă în Lista Monumentelor Istorice (LMI) a fost complet demolat (Fig. 23), fiind înlocuit cu nou pod care nu are nici o legătură cu structura anterioară[67] (Fig. 57, 58) . Mai mult, factorii responsabili de protecţia patrimoniului

67 În momentul de faţă la nr. 510 din Lista Monumentelor Istorice (LMI) publicată în Monitorul Oficial



[Fig. 59] Podul construit în perioada interbelică pregătit pentru demolare.

naţional nu au luat nicio măsură privind împiedicarea acestei acţiuni şi totodată nimeni nu a fost sancţionat pentru distrugerile provocate, deşi există o legislaţie cu precizări clare.

O paralelă cu ceea ce se petrecea în perioada interbelică spune multe despre modul în care autorităţile privesc problemele de primă importanţă în estetica oraşului. În 1936 „Gazeta Municipală" anunţa discuţiile dintre reprezentanţii CFR, cei ai primăriei şi cei ai guvernului privind soluţiile propuse. Erau dezbătute proiectele, se prezentau machete şi se făceau precizări cu privire la formele şi detaliile viitorului pod, astfel încât imaginea noii structuri să reprezinte oraşul[68]. 70 de ani mai târziu intenţiile de modificare a pasajului sunt ascunse publicului, iar soluţiile, tratate cu superficialitate de colectivul de proiectanţi şi forurile de avizare. Rezultatul însă este unul fără echivoc: o structură metalică greoaie care răspunde doar noilor impuneri structurale și funcţionale dictate de traficul auto şi feroviar. Aceasta este mai degrabă specifică podurilor de peste Buzău, Olt, Putna, Siret sau alte cursuri de apă şi în niciun caz unui pod urban, amplasat pe cea mai importantă arteră a capitalei, poarta de nord a oraşului. Silueta orizontală a podului, efigiile provinciilor româneşti, structura metalică rigidizată cu nituri au fost definitiv pierdute (Fig. 59), fiind înlocuite cu o fermă masivă lipsită de eleganţă.

6. CERCETARE DE ARHITECTURĂ

6.1. Descrierea volumetriei și plastica exterioară

Faţă de soluţia depusă pentru obţinerea autorizaţiei de construire şi cea executată se observă diferenţe apreciabile care privesc plastica arhitecturală şi rezolvarea funcţională. La

nr. 113 bis din 15.02.2016 apare menţionat „Podul Băneasa" având indicativul B-II-m-B-18232. Deşi LMI a fost actualizată în 2016, după distrugerea podului, obiectivul apare încă înscris. În această situaţie din punct de vedere juridic noul pod are statut de monument istoric.

68 Vezi „Gazeta Municipală", nr. 218, 5 aprilie 1936, p. 8; nr. 231 din 5 iulie 1936, p. 8; nr. 232 din 12 iulie 1936, p. 7 şi nr. 243 din 27 septembrie 1936, p. 5.



[Fig. 60] Fațada principală a Gării regale de la Băneasa. Se observă tratarea monumentală a volumului prin utilizarea simetriei, pilelor verticale dezvoltate pe o înălțime mare, panta terenului contribuind la susținerea aceleiași idei.

nivelul ansamblului volumele capătă o tratare mult mai fermă, liniile generale se simplifică, generând mai multă forţă.

Volumul principal (280 mp), este caracterizat de suprafeţe pline placate cu travertin, partea centrală a acestuia, corespunzătoare salonului principal, fiind vitrată. Zona închisă cu sticlă este ritmată de pile puternice desfăşurate pe toată înălţimea construcţiei (Fig. 60). Pentru tâmplărie a fost utilizat oţelul inoxidabil. O cercetare atentă dublată de studiul fotografiilor de epocă arată că pe faţadele principale, de o parte şi de alta a axului central, erau amplasate însemnele monarhiei, dispărute imediat după 1947.

6.2. Configurația spațiilor interioare

La interior întreaga compoziţie este organizată în jurul holului central. Adiacent acestuia şi în legătură directă este amplasat salonul de recepţie[69] şi spaţiile secundare destinate personalului auxiliar. Deşi variantele studiate, aproape în totalitate, defineau un ax de simetrie pentru organizarea interioară a încăperilor secundare, în soluţia executată s-a renunţat la ideea

69 Aceste este cunoscut şi cu numele de „Salonul roşu”.

[61]



[62]



[63]



[Fig. 61-63] Releveul Gării regale de la Băneasa realizat în 2002 de o echipă de studenţi arhitecţi (Victor Fulicea, Daniela Iancu, Tudor Ionescu, Radu Mârza Mihaela Paris şi Ioana Păunescu. Arhiva Departamentului de Istoria & Teoria Arhitecturii şi Conservarea Patrimoniului „Sanda Voiculescu" din cadrul Universităţii de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu").

unor spaţii echivalente, punându-se accent pe holul central şi salonul de recepţie (Fig. 61-63).

Detaliile interiorului şi finisajele sunt atent studiate, fiecare alăturare de materiale dezvăluind o cercetare amănunţită (Fig. 64-71). Elementele structurale ale holului central sunt îmbrăcate cu lambriuri din lemn de nuc (Fig. 64-66), iar pereţii salonului de recepţie şi ai holului adiacent au fost placaţi cu lemn de trandafir[70] (Fig. 67).

Pardoseala holului central a fost realizată din plăci rectangulare din marmură. Pe laturile lungi, s-a folosit marmură neagă de Belgia, în timp ce pentru zona centrală a fost utilizată marmură albă – roz de Ruşchiţa (Fig. 68). În saloane era montată mochetă în ton neutru[71], iar pentru holurile secundare şi grupurile sanitare s-au utilizat plăci ceramice pătrate albe şi negre dispuse alternativ în şiruri paralele.

Pentru mascarea instalaţiilor tehnice au fost realizate detalii particulare, astfel încât imaginea întregului să nu fie fragmentată de elemente secundare. Instalaţiile de aer condiţionat[72] au fost ascunse în lambriul care acoperă pilele verticale ale holului central (Fig. 69), radiatoarele au fost montate în pardoseală sau acoperite de panouri, iar cele electrice în scafe sau pereţi.

Zona destinată personalului CFR şi gărzii militare se află amplasată în extremitatea estică a gării, corpul devenind punct terminus al întregului ansamblu. În varianta prezentată

70 Duiliu Marcu, *Op. cit.*, p. 443.

71 *Ibidem*. În momentul de faţă mocheta a fost înlocuită cu una de culoare roşie.

72 *Ibidem*.



[Fig. 64] Salonul oficial, caracterizat de o simetrie accentuată.



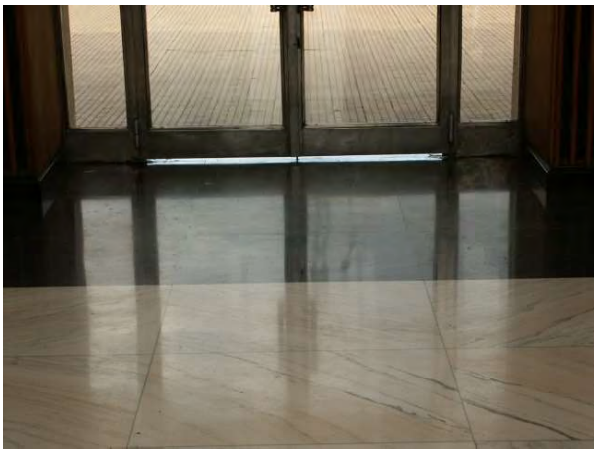
[Fig. 65] Zona accesului dinspre piațetă.



[Fig. 66] Zona accesului dinspre peron.



[Fig. 67] „Salonul roșu". Pereții au lambriuri din lemn de trandafir, central fiind dispus panoul decorativ imaginat de comandorul Dimitrie Știubei.



[Fig. 68] Perimetrul pardoselii salonului oficial este realizat din marmură neagră de Belgia, în timp ce câmpul este din marmură de Ruschița.



[Fig. 69] Sistemul de ventilație este alăturat pilelor, verticalitatea acestora fiind susținută de corpurile de iluminat.



[Fig. 70] Tâmplăriile exterioare ale ușilor sunt realizate din profiluri metalice căptușite cu tablă de inox.



[Fig. 71] Fiecare detaliu al spațiilor oficiale este atent studiat.

autorităţilor spre aprobare volumul secundar continua linia şi înălţimea peronului, fiind diferenţiat prin suprafeţele vitrate care îl înconjurau.

7. STAREA DE DEGRADARE

Gara regală atât de impunătoare decenii la rând este acum o construcţie ce şi-a pierdut forţa şi eleganţa: pavaje sparte, pergole putrezite, adaosuri neinspirate, finisaje degradate. Fără discuţie zona cea mai afectată este cea aflată în extremitatea estică. O parte a corpului este utilizat ca locuinţă de persoane care au modificat volumul în acord cu propriile nevoi. Au fost adăugate structuri parazitare, s-au schimbat tâmplăriile metalice cu unele de lemn, iar zona din vecinătate a fost împrejmuită cu un gard din plasă metalică (Fig. 72). Spre linii sunt vizibile degradări locale ale travertinului şi ale placajului peronului. Imaginea generală este afectată de diverse *graffiti care au apărut pe panourile peronului* (Fig. 73).



[Fig. 72] Volumul corpului de gardă modificat fiindu-i adăugate diverse elemente parazitare.



[Fig. 73] Peronul gării este plin de graffiti, desene și texte neinspirate care subliniază starea de degradare.

Pergola din lemn, element de legătură între Gara regală şi cea veche, se află şi ea într-o avansată stare de degradare[73] (Fig. 74). Cel mai probabil grinzile au fost înlocuite în anii ’70 ai secolului trecut, atunci când au fost refăcute porţile de acces spre peron. Pe una dintre acestea apare scris „Proectat sculptat Rosnoveanu Gh. Codin. 1974”. Timpul scurs şi lipsa unor întreţineri curente au făcut ca zona inferioară a porţilor să fie puternic degradată. Încercările de reparare a porțiilor, făcute de meșteri de ocazie au făcut ca intervențiile să fie unele nereușite (Fig. 75).

Volumul principal se află într-o stare de conservare mult mai bună. La interior se păstrează cea mai mare parte a finisajelor, existând însă şi aici probleme care în timp pot genera

73 Aceasta a apărut în 1937-1938, atunci când au fost realizate transformări majore ale gării vechi. Existenţa ei este este confirmată de o fotografie realizată în 1943. http://tramclub.org/viewtopic.php?t=11419



[Fig. 74] Pergola de lemn dintre cele două gări este aproape distrusă de intemperii.



[Fig. 75] Poata de acces spre peron orientată spre Gara regală. Pe ea apare scris „Gara Buc. C.F.R. Băneasa. Proectat sculptat Rosnoveanu Gh. Codin. 1974”

distrugeri iremediabile. Cea mai importantă dintre ele se referă la infiltraţiile apelor pluviale. Lipsa etanşeităţii învelitorii, scurgerile înfundate deteriorează în mod constant lambriurile, scafele şi obiectele de mobilier, această situaţie fiind vizibilă în special în zona „Salonului roşu”.

În cele aproape opt decenii de folosinţă, instalaţiile şi obiectele sanitare au suferit diverse modificări. Sistemul de aer condiţionat, atât de modern la vremea inaugurării, este dezafectat, instalaţiile electrice funcţionează selectiv, iar o parte din obiectele sanitare au fost înlocuite cu unele noi montate de persoane fără o pregătire solidă.

8. VALORI IDENTIFICATE

Fără îndoială, ansamblul Gării regale de la Băneasa conţine valori istorice memoriale, urbanistice şi arhitecturale unice ce merită să fie protejate, astfel încât pierderea acestora sau diminuarea drastică a valorilor existente să nu devină o opțiune.

8.1. Valori istorice urbanistice, arhitecturale și memoriale

Ansamblul Gării Băneasa cuprinde mai multe valori istorice care privesc Șoseaua București-Ploiești, Gara Regală și Gara Mogoșoaiei, vila doctorului Nicolae Minovici sau fosta „Dumbravă”.

8.1.1. Șoseaua București-Ploiești

Traseul drumului care lega capitala de Ploiești și de acolo de Brașov sau Buzău reprezintă un reper constant al istoriografiei orașului, de-a lungul acestuia poziționându-se numeroase funcțiuni reprezentative pentru bucureșteni – Federaţia Societăţilor de Sport din România, Şcoala de Agricultură şi Silvicultură, hipodromul, aeroportul, „Casa Scânteii”, Pavilionul Expozițional.

Mai aproape de zona studiată pot fi menționate: Palatul Văcărescu și Biserica Sfântul Nicolae, „Dumbrava”, mai apoi Cercul de Sporturi Băneasa *Country Club* și Parcul Național (Regele Mihai I al României, Herăstrău), Piața Gării Băneasa, Gara Mogoșoaiei, Gara Regală, pasajul de cale ferată, vila doctorului Nicolae Minovici sau Fântâna Miorița, fiecare din aceste obiective contribuind la definirea unei identități unice.



[Fig. 76] Șoseaua București-Ploiești la intersecția cu străzile Doctor Nicolae Minovici și Tipografilor. Se văd: Fântâna Miorița, vila Minovici, piațeta și Gara regală.

În acest context trebuie menționat, interesul constant al autorităților pentru amenajarea spațiului din jurul gării, la intervale regulate fiind făcute amenajări și reamenajări ale zonei, cele mai importante fiind definitivate în perioada interbelică, atunci când sunt construite pasajul de cale ferată și Gara regală, ultima contribuind semnificativ la schimbarea modului de percepere a zonei. Cu această ocazie a fost modificat local traseul Șoselei București-Ploiești renunțându-se la traversarea liniilor urmărind forma curbă a drumului medieval. Varianta aleasă a fost de conturare a unui traseu rectiliniu de subtraversare a liniilor CF, garniturile feroviare trecând peste șosea pe un pod cu o structură liniară circumscrisă formelor orizontale care defineau Gara regală. Din păcate prin proiectul de modernizare a liniei ferate Bucureşti – Constanţa din 2006 s-a decis demolarea podului (deși era monument istoric), operațiune care a dus la dispariția unui element semnificativ al ansamblului.

Tot în perioada interbelică, în relație directă cu amenajarea Gării regale, a pasajului CF și inaugurarea „Lunii Bucureștilor” din 1936, s-au făcut intervenții și asupra zonei centrale a rondului unde la începutul secolului al XX-lea birjele poposeau pentru ai aduce pe bucureșteni în „Dumbravă”. Acestuia i-a fost anulată excentricitatea, definindu-se o formă alungită (de-a lungul axului drumului național), în centru fiind așezată fântâna Miorița, operă remarcabilă a Olgăi Greceanu și a arhitectului Octav Doicescu, punct de reper permanent a celor care ies sau intră în oraș.

8.1.2. Gara regală și piațeta

În directă legătură cu piața ce are ca ax compozițional Fântâna Miorița se află piațeta din fața Gării regale (Piața Gării Băneasa), spațiu configurat în limitele actuale în urma operațiunilor de sistematizare demarate odată cu construcția noii gări, urmărind precizările formulate în

1937 de comitetul de lucru al planului de sistematizare alcătuit de personalități de marcă ale momentului (Bolomey, Davidescu, Doneaud şi Duiliu Marcu Berindey etc.). Monumentalitatea spațiului este susținută de tratarea simetrică a spațiului, de traseul ascendent dinspre Fântâna Miorița spre gară și bineînțeles de clădirea gării. Nu trebuie omisă o caracteristică a piațetei, pierdută astăzi, cu referire la plopii columnari care erau dispuși pe lateralele piațetei, astăzi complet dispăruți, dar și brazi care flancau proprietatea din Str. Doctor Nicolae Minovici, Nr. 2 (Fig. 78) – construcție realizată în perioada interbelică pe care edilii orașului o doreau dispărută, fiind inclusă în zona *non-edificandi* asociată gării (Fig. 25, 26).

În ceea ce privește gara, proiectată de arhitectul Duiliu Marcu împreună cu un colectiv al Direcției CFR, aceasta trebuie privită în legătură cu toată amenajarea urbanistică care o însoțește, continuând simetria spațiului urban. Ansamblul feroviar este compus din volumul principal care cuprinde salonul oficial, zona „siguranței", „aghiotanților", alte spații anexă (170 mp) și corpul destinat personalului CFR (55 mp), amplasat la capătul estic al ansamblului, legătura între cele două fiind făcută printr-un peron acoperit, configurat într-o orizontală puternică (Fig. 79).

Tratarea simetrică a corpului central, panta ascendentă a terenului din fața piațetei, conturează un volum monumental, deși dimensiunile sale se înscriu în limite curente. Efectul de monumentalitate este accentuat de



[Fig. 77] Piațeta și Gara regală definitivate în perioada interbelică. În prezent în piețetă sunt parcate numeroase mașini, acest lucru contribuind la o percepere negativă a ansamblului urban.



[Fig. 78] Clădirea din Strada Nicolae Minovici, Nr. 2, construită în 1927. Apropierea de Gara regală a determinat autoritățile să i-a în calcul desființarea ei. Cum acest lucru nu s-a petrecut, în ilustrațiile de epocă construcția apare în permanență cuprinsă de o vegetație bogată.



[Fig. 79] Gara regală văzută dinspre liniile ferate

ampla suprafață vitrată poziționată central și de pilele dezvoltate pe verticală – elemente structurale cu secțiune redusă și înălțime apreciabilă.

La interior, este citită simetria spațiilor, salonul oficial căpătând monumentalitate prin dezvoltarea pe o înălțime notabilă (cca 9 m), prin suprafețele vitrate dispuse spre piațetă și spre peron, dar și prin diverse detalii care potențează efectul.

În ceea ce privește vechea gară, aceasta a fost reamenajată pentru a se înscrie în liniile compoziționale gândite de Duiliu Macru. A fost eliminată acoperirea cu șarpantă înaltă, s-a renunțat cărămida aparentă a fațadelor, dar și la detalii care aminteau de programul gărilor feroviare construite la sfârșitul secolului al XIX-lea (Fig. 80). Legătura între gara destinată călătorilor și Gara regală a fost conturată de prezența unei pergole, susținută de vegetație.



[Fig. 80] Gara Mogoșoaiei în configurația rezultată după intervențiile din perioada interbelică.



[Fig. 81] Gara regală.

Menționăm, o dată în plus, valoarea memorială pe care ansamblul feroviar compus din cele două gări și piațetă o are. Deși la început Gara Mogoșoaiei (cea veche) a fost destinată traficului feroviar de mică amploare, util transporturilor de mărfuri și persoanelor, până la construirea Gării regale a fost martora unor ceremonii importante, menționând între acestea: înmormântarea regelui Carol I, întoarcerea în capitală a armatei române în 1 decembrie 1918 sau festivitățile dedicate încoronării regelui Ferdinand și reginei Maria, întorși de la Alba Iulia, la 16 octombrie 1922. Acestor evenimente li se pot adăuga și alte manifestări cu relevanță mai mică.

Importanța Gării regale, din punct de vedere memorial, nu poate fi contestată, după construirea acesteia și până la finalul perioadei comuniste, aici desfășurându-se numeroase evenimente care au avut în prim-plan conducătorii țării, fie ei regi, regine, președinți, miniștri, delegați sau varii reprezentanți ai României sau altor state europene.

8.1.3. Vila doctorului Nicolae Minovici

Prima construcție semnificativă din punct de vedere arhitectural apărută la începutul secolului al XX-lea în zona cercetată este casa doctorului Nicolae Minovici, personalitate marcantă medicinei românești, autor a numeroase studii și tratate care au avut în prim-plan marginalii societății. Problemele administrative ale orașului nu i-au fost indiferente doctorului, acesta devenind primar al sectorului III Albastru în 1926, fiind totodată implicat în rezolvarea diverselor probleme edilitare și sociale ale Comunei Băneasa.



[Fig. 82] Casa doctorului Nicolae Minovici, construită la începutul secolului al XIX-lea după proiectul lui Cristofi Chercez a devenit un reper important al zonei. Fotografie realizată înainte de ultima restaurare.

Casa, realizată după planurile arhitectului Cristofi Cerchez, a devenit reper al arhitecturii neo-românești, numeroase generații de arhitecții studiind în detaliu clădirea. Totodată poziția ei particulară într-un peisaj dominat de vegetație a fost percepută o perioadă semnificativă de timp ca semnal al intrării/ieșirii din București (Fig. 82).

Deși nu face parte în mod direct din ansamblul feroviar, vechimea ei, poziția și relația care se stabilește cu Gara regală, dar și cu fântâna Miorița conturează un ansamblu unitar care trebuie privit ca atare.

9. RAPORTAREA IMOBILULUI LA CRITERIILE DE CLASARE

Criteriile de clasare sunt cele definite de Ordinul ministrului culturii nr. 2260 din 18.04.2008 privind aprobarea normelor metodologice de clasare și inventariere a monumentelor istorice.

9.1. Criteriul vechimii

Autorizația de construire pentru realizarea Gării regale a fost emisă în 1937, lucrările demarând într-un regim urgent, astfel încât în iunie 1938 aceasta a fost inaugurată.

Urmărind art. 8 al Ordinului nr. 2260 din 18.04.2008, **valoarea asociată Gării regale** în ceea ce privește **vechimea este mică.**

9.2. Criteriul referitor la valoarea arhitecturală, artistică şi urbanistică

Pentru evaluarea criteriului referitor la valoarea arhitecturală, artistică și urbanistică au fost analizate subcriteriile definite în normele metodologice.

- Coerența planimetrică şi structurală, precum şi concepția tehnică – valoare medie

Gara egală de la Băneasa este o construcție unicat, asocierea cu familia regală contribuind la alegerea unor rezolvări tehnice și funcționale de primă mărime. Structura planului corpului central urmărește principii ale simetriei, excentricitatea ansamblului fiind dată de prezența volumului destinat personalului CFR. Structura este din beton armat, o soluție care a permis o înălțime și o deschidere suficientă pentru salonul oficial.

- Reprezentativitatea pentru o epocă istorică, un autor sau stil – valoare foarte mare

Ansamblul Gării regale este reprezentativ pentru sfârșitul perioadei interbelice, pentru formele promovate de arhitectul Duiuliu Marcu, în care valențele unghiului drept, simetria și asimetria, verticalitatea și orizontalitatea alături de liniile drepte, subliniază un limbaj caracteristic perioadei și autorului. Întregul ansamblu se poate înscrie în ceea ce contemporanii numeau „stil Carol al II-lea”, amintind între aceștia pe arhitecții Petre Antonescu sau I. D. Enescu. Arhitectura propusă de Duiuliu Marcu, aici, dar și în cazul altor clădiri reprezentative[74], urmărește monumentalitatea, linii de forță, formele pure eliminate de detalii inutile într-o formulă care poate trimite la arhitectura europeană a anilor de la sfârșitul perioadei interbelice.

- Semnificația pentru o anumită arie istorico-geografică – valoare foarte mare

Ansamblul este un exemplu semnificativ al perioadei interbelice, făcând trimitere la contextul cultural, economic și politic.

- Plastica arhitecturală a fațadelor şi a interioarelor – valoare foarte mare

Întregul ansamblu urmărește principii compoziționale urbanistice și arhitecturale de

74 Palatul Monopolurilor de Stat, Palatul Victoria, Academia Militară, Biblioteca Academiei Române etc.



[Fig. 83] Gara regală de la Băneasa cuprinde elemente urbanistice, arhitecturale și artistice de valoare excepțională.

excepție. Axialiatatea, ritmul și simetria ansamblului urban amenajat în fața gării contribuie la configurarea unui spațiu urban cu calități remarcabile. Valoarea acestuia este sporită de prezența volumelor ansamblului – ale gării, ale peronului, volumului destinat personalului CFR, dar și de clădirea gării vechi respectiv a pergolei care unește cele două stații feroviare.

Transparența volumului central (salonului oficial), dubla orientare (spre piață și spre liniile ferate) tratarea plină a corpurilor laterale, pilele verticale, contribuie la sporirea efectului de monumentalitate.

În ceea ce privește interioarele, acestea răspund cerințelor unei construcții cu grad mare de reprezentare. Utilizarea travertinului, a marmurei negre de Belgia, a celei de Ruschița, lambriurile din lemn de nuc sau trandafir arată preocuparea pentru a obține efecte deosebite, fiecare detaliu fiind atent studiat de echipa de arhitecți și de executanți.

- Componente artistice valoroase – valoare foarte mare

În ceea ce privește componentele artistice se pot menționa elementele de finisaj și rezolvările de detaliu și bineînțeles panoul decorativ din „salonul roșu” executat de comandorul Dimitrie Știubei. În acest capitol nu trebuie omisă fresca decorativă a Olgăi Greceanu, compoziție artistică care poate fi ascunsă sub straturile de tencuială și zugrăveală care au acoperit salonul oficial în perioada comunistă.

- Valoarea diferitelor părți componente şi ponderea celor care conferă imobilului un anumit

caracter – valoare foarte mare

Valoarea ansamblului, în întregul său, alături de fiecare parte componentă este foarte mare, funcțiunea de gară regală, iar mai apoi de gară de protocol, conducând la definirea unui caracter excepțional.

- Relația cu contextul urban şi natural, apartenența la un ansamblu sau sit construit ori natural, păstrat parțial sau total – valoare foarte mare

Clădirea gării este parte a unui ansamblu, fiecare piesă a acestuia (Piața Gării Băneasa, Gara Mogoșoaiei, pergolele și peroanele care unesc componentele ansamblului, Fântâna Miorița, vila Doctorului Minovici) contribuind la citirea unei imagini coerente din punct de vedere istoric, urbanistic și arhitectural.

- Reprezentativitatea în cadrul unui program, unor politici urbane sau al unor tipologii

Raportarea la reprezentativitatea în cadrul unui program nu este edificatoare, având în vedere că există doar două exemple de gări regale în România – Gara de la Băneasa și cea de la Sinaia.

Urmărind art. 9 al Ordinului nr. 2260 din 18.04.2008, **valoarea arhitecturală, artistică şi urbanistică este foarte mare.**

9.3. Criteriul referitor la frecvență (raritate şi unicitate)

Criteriul referitor la frecvență (raritate şi unicitate) a urmărit următoarele subcriterii:

- Unicitatea imobilului, componentelor sau ansamblului – valoare excepțională

Evoluția istorică, calitățile urbanistice și arhitecturale conturează un ansamblu unic.

- Dacă reprezintă cap de serie pentru o zonă istorico-geografică, etnografică sau pentru un autor – valoare foarte mare

Ansamblu reprezintă un exemplu excepțional pentru programul gărilor feroviare, conținând o formulă care mai poate fi întâlnită în cazul gării de la Sinaia unde Ansamblul Gării Sinaia (PH-II-a-A-16673) cu cele două componente ale sale Gara Regală Sinaia (PH-II-m-A-16673.01) și Gara Sinaia (PH-II-m-A-16673.02) este înscrise în Lista Monumentelor Istorice.

Raportat la arhitectura practicată de Duiliu Marcu, Gara regală reprezintă o operă de referință a autorului, o arhitectura dedicată unui program special cu rezolvări particulare.

- Raritatea sau apartenența la o serie restrânsă pentru o zonă istorico-geografică, etnografică sau pentru o perioadă istorică – valoare excepțională

În acord cu precizările paragrafului anterior.

- tipicitatea pentru o zonă istorico-geografică, etnografică, pentru un stil sau pentru o epocă – valoare mare

Gara Băneasa este o construcție unicat, referințele care trimit la tipicitate nu pot fi elocvente în acest caz.

În ceea ce privește tipicitatea pentru un stil sau pentru o epocă, valoarea obiectivului poate fi considerată mare căci este reprezentativă pentru sfârșitul perioadei interbelice și pentru stilului promovat de Duiliu Marcu.

- Frecvența obiectivelor valoroase într-un ansamblu istoric constituit – valoare mare

În zona cercetată sunt mai multe obiective valoroase din puct de vedere istoric, urbanistic, arhitectural și memorial, amintind între acestea: Biserica Sfântul Nicolae, partea a ansamblului medieval construit de familia Văcărescu, Parcul Regele Mihai I al României (Herăstrău), Clubul Diplomatic, casa Doctorului Nicolae Minovici, Casa Dumitru Furnică-Minovici (Muzeul de Artă Veche Apuseană), Fântâna Miorița.

Urmărind art. 10 al Ordinului nr. 2260 din 18.04.2008, referitor la **frecvență (raritate şi unicitate) valoarea este foarte mare.**

9.4. Criteriul referitor la valoarea memorial-simbolică

Criteriul referitor la valoarea memorial simbolică urmărește mai multe subcriterii detaliate în paragrafele următoare.

- Imobilele legate de anumite momente şi locuri istorice, culturale, politice sau sociale, precum şi cele reprezentative pentru anumite personalități – valoare excepțională

De existența Gării Mogoșoaia și a Gării de la Băneasa sunt legate numeroase evenimente istorice, culturale, politice și sociale. Menționăm între acestea: moartea regelui Carol I, evenimentele festive din decembrie 1918, încoronarea regelui Ferdinand și a reginei Maria, înmormântarea regelui Mihai I de România, vizita lui Iosif Broz Tito din 18 decembrie 1947[75], primirea de înalte oficialități ale statului (inclusiv comunist) a unor delegații străine sau diverse alte evenimente.

- Construcțiile anterioare dispărute, de importanță istorică recunoscută, atestate prin orice surse, documentare sau arheologice – valoare mică

În zona studiată nu au fost identificate până acum prezențe arheologice, deși apropierea de apa Colentinei și vadul de trecere, indică posibilitatea existenței unor urme de locuire.

Pentru perioada medievală ruinele palatului Văcărescu constituie un reper al zonei, fără ca acest ansamblu să-și fi avut limitele în teritoriul analizat.

75 *Scânteia*, nr. 1003 din 17.12.1947.



[Fig. 84] Funeraliile Regelui Mihai I al României - 16.12.2017.

- Prezența în memoria comunității, la nivel european, național sau local – valoare foarte mare

Gara Băneasa este cunoscută la nivel național, evenimentele petrecute în diversele momente ale istoriei României contribuind la cunoașterea ei. Imaginea esplanadei, clădirea gării și a peronului au fost surprinse de nenumărate ori de obiectivele reporterilor, ansamblul fiind prezent în buletinele de știri, pe prima pagină a ziarelor sau în vederi, astfel încât pentru fiecare generație Gara Băneasa a reprezentat un reper constant asociat evenimentelor politice care au avut în prim-plan reprezentanți ai Europei, ai monarhiei și mai apoi ai partidului comunist.

Nu trebuie omisă valoarea arhitecturală și urbanistică a ansamblului care cuprinde amenajări și clădiri reprezentative ale perioadei antebelice (vila doctorului Nicolae Minovici, Gara Băneasa) și ale perioadei interbelice (Fântâna Miorița, piațeta și Gara regală), toate acestea înscriindu-se într-un peisaj dominat de o vegetație abundentă.

- Dacă imobilul respectiv este legat de anumite tradiții locale – valoare mică

De clădirea gării nu sunt legate tradiții locale, deși în ultimii ani au avut loc încercări de organizare a unor evenimente care în timp să capete caracter permanent (Balkanik Festival, *Sound & Vision* Festival), intenție care însă a fost întreruptă de anii pandemici.

Urmărind art. 11 al Ordinului nr. 2260 din 18.04.2008, referitor la **valoarea memorial simbolică aceasta este foarte mare.**

9.5. Concluzii

Sinteza analizei Gării regale de la Băneasa este următoarea:

- criteriul vechimii – valoarea este mică;
- criteriul valorii arhitecturale, artistice şi urbanistice – valoarea este foarte mare;
- criteriul referitor la frecvență (raritate şi unicitate) – valoarea este foarte mare;
- criteriul referitor la valoarea memorial-simbolică – valoarea este foarte mare.

Având în vedere art. 12, alin. (1), lit. c) al Ordinului nr. 2260 din 18.04.2008, Gara regală are toate calitățile pentru înscrierea în Lista Monumentelor Istorice, grupa A – monument de valoare națională, excepțională.

Notă: Având în vedere demolarea pasajului de cale ferată în 2006 realizat în perioada interbelică, parte a ansamblului feroviar gândit de Duiuliu Marcu, apartenența acestuia în Lista Monumentelor Istorice nu mai poate fi acceptată, noul pod fiind o structură complet nouă, fără valențe tehnice, urbanistice sau arhitecturale.

10. ZONA DE PROTECȚIA A MONUMENTULUI ISTORIC (ANEXA I)

Urmărind contextul urban existent, relația strânsă care se realizează între Gara regală de la Băneasa, Gara Mogoșoaia, Piața Gării Băneasa, Fântâna Miorița, vila doctorului Minovici, Muzeul de Artă Veche Apuseană „Ing. Dumitru Minovici” și Parcul Regele Mihai I al României (Herăstrău), zona de protecție a imobilului analizat este definită de o suprafață semnificativă delimitată urmărind trama stradală, relieful, caracteristicile arhitecturale și relațiile vizuale, astfel încât să fie asigurată conservarea cadrului urban și natural asociat monumentului istoric în vederea prezervării și punerii în valoare a obiectivului.

Astfel, zona de protecție a Gării regale de la Băneasa este definită de:

- Str. Tipografilor nr. 2, 4 (Poliția Transport Feroviar), 6, 8 și 10 (Dispeceratul Gării Băneasa) și segmentul Străzii Tipografilor asociat numerelor poștale menționate;
- Gara Băneasa (fosta Gară Mogoșoaia) împreună cu construcțiile asociate – construcții tehnice și pergola care unește gara de călători și Gara regală;
- spațiul urban definit de: Str. Tipografilor, Str. Menuetului, Str. Doctor Nicolae Minovici;
- Str. Doctor Nicolae Minovici nr. 3 (Muzeul de Artă Veche Apuseană „Ing. Dumitru Furnică Minovici”), Str. Doctor Nicolae Minovici nr. 1 (Muzeul de Artă Populară „Prof. Dr. Nicolae Minovici”);
- insula definită de Piața Gării Băneasa, Str. Tipografilor și Str. Piața Gara Băneasa care cuprinde imobilele: Str. Doctor Nicolae Minovici nr. 2, imobilele cu numerele cadastrale 205314,

263289 și încă o suprafață de tren neintabulată;

- Piața Gării Băneasa;
- suprafața de teren plantată dintre Șoseaua București-Ploiești și Piața Gării Băneasa;
- Șoseaua București-Ploiești cuprinsă între limita sudică a imobilului Str. Doctor Nicolae Minovici nr. 1 (Muzeul de Artă Populară „Prof. Dr. Nicolae Minovici") și limita nordică a podului de cale ferată – inclusiv Fântâna Miorița;
- suprafața de teren cuprinsă între Șoseaua București-Ploiești și Clubul Diplomatic (Șoseaua Bucuresti-Ploiești, nr. 2B, Sector 1);
- podul de cale ferată;
- Terenurile destinate infrastructurii feroviare cuprinse între podul de cale ferată și Str. Tipogrfilor nr. 10 (Dispeceratul Gării Băneasa).

11. BIBLIOGRAFIE

11.1. Cărți și articole

***, *Intrarea solemnă a Suveranilor în Capitală,* „Universul", nr. 237 din 18 octombrie 1922.

***, *Mutarea fântânei Mioriţa din faţa vilei Minovici. Un nou proect pentru sistematizarea gărei Mogoşoaia,* în „Gazeta Municipală" nr. 321, din 8 mai 1938.

****, Se modifică fântâna Mioriţei? în „Gazeta Municipală", nr. 214 din 8 martie 1936.*

****, Luna Bucureştilor 1936. Consideraţiuni şi rezultate, în „Urbanismul" nr. 7-8, 1936.*

***, *Un colt al străinilor, la București „ Country Club"*, în „Ilustrațiunea română", nr. 37 din 5.09.1936

„Gazeta Municipală", nr. 218, 5 aprilie 1936.

„Gazeta Municipală", nr. 231 din 5 iulie 1936.

„Gazeta Municipală", nr. 232 din 12 iulie 1936.

„Gazeta Municipală"nr. 243 din 27 septembrie 1936.

„Scânteia", nr. 1003 din 17.12.1947.

„Monitorul Oficial" nr. 10 din 12 (25) aprilie 1912.

***, *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, București, Vol. III, Editura Acadmiei Române, 2006.

Bellu, Radu, *Mică monografie a căilor ferate din România,* Bucureşti, Editura Publiferon, 1999.

Cincinat Sfințescu, *Urbanizarea comunei Băneasa (Planul de sistematizare) în „Urbanismul*", nr 7-8, iulie-august 1932.

Crăciun, Victor, *Miliţa Petraşcu. Statuia nefăcută. Convorbiri şi eseuri, Cluj-Napoca, Dacia, 1988.*

Crăciunescu, Adrian, *Studiu de evaluare a valorilor culturale prezente în zona Străzii Tipografilor*, Sector 1, București, ms.

Derer, Anca, *Bucharest's public buildings of today and yesterday. The townhall of the green district IV, currently the townhall of district 1,* în „ARA" 5.

Drăghiceanu, Virgil, *Palatul lui Bibescudela Băneasa*, în „Buletinul Comisiunii Monumentelor Istorice", 1914.

Ghinea, Nicolae, *Sate din secolele XV-XIX de pe teritoriul oraşului Bucureşti. Clanţa Cîrstieneşti, Herăstrău şi Băneasa, în „Materiale de istorie şi muzeografie", nr. XII, MIMB, 1992.*

Ioniță, C., Ionel, *O „lună" din istoria Bucureștilor*, București, Arcub, 1998.

Iorga, Nicolae, *Istoria începuturilor orașului București.*

Macovei, Ion, (coord), *1930-1940. Un deceniu de realizări C.F.R.,* Bucureşti, Imprimeria C.F.R.

Panaitescu, Alexandru, *De la Casa Scânteii la Casa Poporului*, București, Simetria, 2012.

Pappasoglu, Dimitrie, *Istoria începutului orașului București, astăzi capitala României*, București, 1870.

Popescu, Toader, *Proiectul feroviar românesc (1842 – 1916),* Bucuereşti, Simetria, 2014.

Potra George, *Din Bucureștii de ieri, vol. II, București, Editura Științifică și enciclopedică, 1990.*

Marcu, Duiliu, Arhitectura 1930-1960, Bucureşti, Editura Tehnică, 1960.

Minovici, Dumitru, *Momente din istoria unei vechi artere bucureştene: şoseaua Kiselef,* în „Bucureşti. Materiale de Istorie şi Muzeografie", VIII, Bucureşti, Muzeul de Istorie a Municipiului Bucureşti, 1971.

Mortu, Petru, *Gara regală de la Mogoșoaia (Băneasa),* în „Arhitectura", nr. 6/2015.

Sfinţescu Cincinat, *Urbanizarea comunei Băneasa (planul de sistematizare) în „Urbanismul", nr 7-8, iulie-august 1932.*

Vitan, Ion, Primarii Bucureştilor. 1864 – 1949, Bucureşti, Editura Didactică şi Pedagogică, R.A., 2009.

11.2. Documente de arhivă

ANIC, fond MLP, Planuri, Dosar 43.

ANIC, fond MLP, Dosar 2/1890.

ANIC. Planuri, Judeţul Ilfov, Plan 272.

APMB – DT, fond sector 1 (Galben), dosar 299/1936.
ANIC, Fond Duiliu Marcu, dosar 94.

Fulicea, Victor, Iancu, Daniela, Ionescu, Tudor, Mârza, Radu, Paris, Mihaela, Păunescu, Ioana, *Releveul Gării Băneasa, Arhiva Departamentului de Istoria & Teoria Arhitecturii şi Conservarea Patrimoniului „Sanda Voiculescu" din cadrul Universităţii de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu".*

11.3. Surse cartografice

***, *Planul Oraşului Bucureşti lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primăria Capitalei în al XXXIII-lea an al Domniei M.S. Regelui Carol I, (1895-)1899, scara 1:5.000.*
****, Planul Oraşului Bucureşti, Ediţia oficială, 1911, scara 1:5.000.*
Mihail C. If. Pântea, Noul plan al oraşului Bucureşti, 1921, scara 1:10.000.
****, Planul Municipiului Bucureşti, 1991, scara 1:500.*

11.4. Internet

https://maps.arcanum.com/en/map/secondsurvey-wallachia/?layers=59&bbox=2900567.8704018574%2C5530825.045967525%2C2909205.254598082%2C5534451.027496804
http://tramclub.org/viewtopic.php?t=11419
https://mersultrenurilor.infofer.ro/ro-RO/Statie/Bucuresti-Baneasa
https://ro.wikipedia.org/wiki/Clubul_Diplomatic_din_Bucure%C8%99ti
https://www3.pmb.ro/storage/ proiecte/02_20090812.pdf
https://www.zf.ro/ziarul-de-duminica/hipodromul-baneasa-ii-de-emanuel-badescu-galerie-foto-11591545
https://www.afaceri.news/proiect-gigant-iulius-si-camera-de-comert-centru-multifunctional-de-2-87-miliarde-de-euro/
https://www.profit.ro/povesti-cu-profit/real-estate-constructii/exclusiv-dezvoltatorul-ru-shalit-pregateste-al-doilea-sau-proiect-rezidential-din-romania-un-turn-cu-apartamente-de-lux-langa-casa-presei-pe-un-teren-de-la-tipografia-coresi-aflata-in-insolventa-19125175
https://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-25384520-investitor-privat-vrea-construiasca-turn-15-etaje-spatiul-verde-langa-casa-presei.htm
https://i.redd.it/quuwt8pgw4b71.jpg