

**DIALOGURI
CU
ARHITECTUL MILOȘ CRISTEA**

- Ediția a 2-a revizuită -

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

CRISTEA, MILOȘ

Dialoguri cu arhitectul Miloș Cristea/Ovidiu Balint. - Ed. a 2-a, rev.

- Turnu: Concordia, 2017

I.S.B.N.: 978-606-627-082-3

I. Balint, Ovidiu

821.135.1

Editura Concordia Arad

Tel/Fax: 0257-533143; Mobil: 0743-881063

e-mail: office@editura-concordia.ro; stetcupetru@yahoo.com

web: www.editura-concordia.ro

Editură înregistrată la Consiliul Național al Cercetării Științifice din
Învățământul Superior

Editor: Petru Ștețcu

Tipărit la : Tipărit la Tipo STAMPA S.R.L. Arad

Tel.: 0257-349004; Mobil 0743-258782

e-mail: stampasrl@yahoo.com

Carte apărută cu sprijinul Centrului Cultural Arad

Culegere: Ovidiu Balint

Tehnoredactare: Ovidiu Balint, Viorel Simulov

Procesare text: Doru Pinte

Digitalizare PDF: Petru Ștețcu

Coperta: Viorel Simulov; Claudia Rațiu

Toate drepturile asupra acestei ediții aparțin autorului. Reproducerea, fie și parțială și pe orice suport, este interzisă fără acordul prealabil al editorului, fiind supusă prevederilor legii drepturilor de autor.

OVIDIU BALINT

**DIALOGURI
CU
ARHITECTUL MILOȘ CRISTEA**

- Ediția a 2-a revizuită -



**Editura CONCORDIA
Turnu – 2017**

PREFAȚĂ

Dacă am fi avut farmecul cu care știa să își dăruiască dragostea sa față de urbea în care trăia, poate că noi, arădenii, nu am fi uitat să ne bucurăm de viață. Dacă am avea conștiința atitudinii civice asumate, pe care o avea el și pe care încerca să o inoculeze oricărui arădean, poate că am afla că urbea nu este doar un loc comun, ci un acasă ademenitor din cauza conviețuirii. Dacă vom avea vreodată amploarea viziunii sale urbanistice despre potențialul de dezvoltare a unui oraș, poate că Aradul va avea și un destin și nu va rămâne un loc prin care se trece cu geamul portierei coborât, ca să poți întreba care e direcția spre o altă destinație.

Așa era Miloș Cristea. Îndrăgostit pătimaș de oraș, de viață urbană. Știa să utilizeze cuvântul cu talentul unui orator, cu candoarea unui pictor, cu eleganța unui spadasin, dar și cu dojana unui dascăl. Pentru Miloș Cristea linia orizontului era doar startul vizionarismului său și a optimismului său.

Ce mai? M-a cucerit într-atât de dominant, încât și acum, când mi-e dor de întâlnirile cu el, îi simt prezența și bucuria privirii sale. Parcă n-ar fi plecat niciodată dintre noi.

Înainte să-l fi cunoscut, eu vedeam doar niște clădiri rânduite pe o stradă. Miloș Cristea mi-a arătat cum să îi văd pe arhitecții care au conceput-o, pe constructorii care au ridicat-o, pe oamenii care circulă pe stradă, dar m-a învățat și cum să privesc prin ziduri și să văd viața celor ce trăiesc pe acea stradă.

Seria asta de discuții a pornit de la sine. El voia să transmită, iar eu voiam să aflu. Cartea ar fi trebuit să apară de mult, încă din timpul când trăia, dar s-ar putea ca tocmai întârzierea de 13 ani cu care a apărut va fi chiar dovada viziunii sale, dar și a capacității sale de diagnosticare a vieții urbane. Puține orașe se pot lăuda că au avut arhitecți și urbaniști de talia și devotamentul lui Miloș Cristea. Din păcate, și mai puține dintre acele orașe, printre care se numără și Aradul, știu să

beneficieze de o astfel de șansă și, cu atât mai puțin, știu să își arate respectul pentru astfel de fii ai orașului.

Sper ca această carte va reuși să fie măcar o parte din prinosul pe care Aradul este dator să i-l aducă marelui urbanist Miloș Cristea.

Seria de discuții cu Miloș Cristea a apărut prima oară în cotidianul „Observator arădean”, iar apoi în săptămânalul „Flacăra roșie”, prin grija Asociației „Flacăra roșie”, pe care am înființat-o cu Romulus Dubăț tocmai din dorința de a promova și susține valorile aradene. Ediția a 2-a apare prin grija Editurii Concordia din Arad, cu sprijinul financiar al Centrului Cultural Arad.

REMEMORĂRI - Miloș Cristea

Trăim adesea în apropierea marilor personalități și înțelegem târziu sau, poate, niciodată, ce au însemnat, cu adevărat, pentru comunitate. Trebuie să recunoaștem că uitarea se așterne treptat peste izbânzi și peste strădani, ajungând să pierdem repere axeologice la care ar trebui să ne raportăm neîncetat. Mai mult ca oricând avem nevoie, astăzi, de **MODELE**. Desigur, marile modele sunt în Sfânta Scriptură, dar sunt modele umane pe care ar trebui mereu și mereu să le rememorăm, pentru că niciodată nu vom reuși să le evocăm, pe de-a-ntregul, personalitatea de excepție.

Fără îndoială, una din personalitățile proteice ale Aradului este inegalabilul **Miloș Cristea**.

Vasile Zărăndan

Orașul ucis cu sânge rece politic

O casă ca un atelier și un atelier ca o casă. Așa arată apartamentul arhitectului Miloș Cristea. O bibliotecă ce se străduiește să susțină sute de cărți de specialitate, albume de artă și zeci de fotografii care povestesc în imagini istoria urbanistică a Aradului. Hotelul „Astoria” imediat după finalizarea construirii lui, splendida fântână arteziană ce a dispărut de la Podgoria, doar două dintre zecile de proiecte duse la bun sfârșit de arhitectul Miloș Cristea. Alte zeci de machete, înfățișând la scară mică proiectele unor monumente gândite pentru a fi amplasate în Arad. Multe premiate, după care au fost uitate prin magazii de cine știe ce edili ce s-au perindat pe la administrația județului și a orașului.

Miloș Cristea îmi spune înainte să pornesc reportofonul că a obosit să se lupte de unul singur pentru a păstra Aradul ca o bijuterie. A venit la Arad ca arhitect, fiind o perioadă de timp asistentul renumitului Rafiroiu, arhitectul orașului prin anii '50. Își amintește că de atunci se lucra la planul urbanistic general al Aradului, denumit atunci de sistematizare. Pornesc reportofonul.

Cozile de topor au stopat dezvoltarea Aradului

Miloș Cristea — Am mai prezentat câteva probleme legate de urbanistica orașului Arad, cea a podului de exemplu...

— **Ce v-a supărat totuși atât de tare?**

— Domnule, în ultima perioadă m-a supărat lipsa de unitate în viziunea urbanistică a Aradului. Adică, noi avem un plan de dezvoltare, un PUG, nu de-acuma, ci de la sfârșitul anilor '50. Eu am fost primul șef de proiect general de sistematizare. Orașul este un organism viu, foarte complex, cu un metabolism propriu. Iar când acesta este perturbat în dezvoltarea lui, trebuie regândit sistemul, resistemizat orașul.

Sună telefonul. Era cunoscutul artist plastic Brudașcu. Vroia să mai audă vești despre prietenul său de-o viață, Miloș Cristea.

Repornesc reportofonul.

— ... Deci, cam așa trebuie simțit un oraș, ca un organism viu. În trecut urbanismul era politică de stat. Toți șefii, mă rog, și primarii secretari, toată ștăbimea de atunci trebuia să cunoască legile sistematizării, trebuia să se informeze...

— **Dar înțelegeau ceva din arhitectură și urbanism?**

— Nu prea. Trebuiau făcute machetele... Trebuia explicat. Totuși, era o latură bună pentru că omul era obligat să fie informat. Partea proastă era că, el — șeful — fiind cât de cât informat își aroga și puteri de decizie și intervenea în proiecte. Iar noi, arhitecții, considerați ca funcționari de stat, trebuia să ne supunem că altfel... ni se puteau întâmpla multe. Puneau mâna pe machete, schimbau după cum le trecea prin cap, fără nici o legătură cu arhitectura... și așa a ieșit, de exemplu, cartierul Micălaca... Vizitele erau o groază pen-

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

tru arhitecți. Apoi am avut și noi oameni... servili, care se uitau în gura șefului și dădeau repede din cap „așa-i aveți dreptate...” etc. Nu aveau verticalitate și să spună „aici este o eroare”, „așa-i corect urbanistic”, pentru că urbanitatea este o știință. Iar ca să cunoști un oraș, un adevărat urbanist trebuie să trăiască în acel oraș, să-i cunoască viața socială, tradițiile, metabolismul, oamenii, aspirațiile lor. Sunt lucruri foarte importante. Trebuie multă probitate profesională, trebuie cunoscute elementele care pot mutila un oraș, pot face nefericită o populație întreagă.

— **Cum este problema podului din Micălaca?**

— Exact. Degeaba o tot învârtim și o sucim, tot tragedie rămâne.

— **Când a început de fapt povestea scoaterii liniei din Micălaca și a noului pod?**

— În mod acut a început după Revoluție. Bine, primele proiecte sunt mult mai vechi, după cum v-am spus, din anii cincizeci. Dar acum a intrat pe „ștrec” politic. Se prezintă niște chestii populiste. Care n-au nici o legătură cu urbanismul. Mai ales ultimele declarații care au apărut în presă, venite din partea SNCFR au fost..., cum să spun, eu am crezut că ziaristii, cel puțin, vor face explozie, ori nu s-a întâmplat nimic. Se umilește efectiv toată populația Aradului. Se vine cu niște baliverne... Domnule, să spui că pilonul podului CFR stă cinci centimetri în nisip... te doare capul!

Un pod nou este o crimă

— **Ce înseamnă de fapt, o reparație capitală? Pentru că asta s-a spus că se intenționează să se facă la vechiul pod de peste Mureș.**

— O reparație capitală are o definiție precisă. În primul rând nu se schimbă structura podului, întărești pilonul podului, eventual. Deci, îl întărești. Nu schimbi grinzile, nu pui noi tabliere. Se spune o altă balivernă, că a venit o adresă din partea constructorului că nu-și mai asumă responsabilitatea asupra podului. De ce-i minciună? Pentru că pun eu întrebarea: este același pod construit la sfârșitul secolului trecut? Nici vorbă! Cine a văzut podul CFR aruncat în aer în război știe că nu este același pod. Lonjeroanele au fost atunci aruncate în Mureș. Toate podurile Aradului au fost distruse. S-a refăcut, iar în anii '40-'50 nu se mai lucra cu fier pudrat ci cu profile laminate. Mai mult, în decursul deceniilor, podul s-a refăcut de patru ori. Îmi amintesc că luni de zile trenurile circulau pe la Lipova. Afirmăția că „pe răspunderea voastră dați drumul la circulația trenurilor” sunt tot niște baliverne nenorocite. Sunt o serie întreagă de teste care determină starea unui pod. Se știe când situația este gravă. Nu se poate prăbuși, așa peste noapte. Țștia sunt cu capul în nori. Într-adevăr podul trebuie reparat. Să zicem că unele structuri trebuie schimbate, dar nu să facem un pod nou pe același amplasament. A face un pod nou, a schimba toți pilonii... a dubla linia este o crimă. Din câte am aflat, se vrea construirea unui pod nou, sub masca unei reparații capitale. S-a mai lansat zvonul că trebuie menținută linia fiindcă Micălaca este un cartier rebut. Și asta este o balivernă ce se vântură și pe la Prefectură. Nu este un cartier rebut. Da, este mizerie acum, pentru că așa a ieșit proiectarea, cu densitate mare, dar într-o lume normală aceste blocuri se reprojectează. Se mai contopesc două apartamente, se

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

schimbă fațadele, instalațiile, se mai demolează câte un bloc ce încurcă. Se poate regândi și restaura cartierul. Și în Italia s-au făcut blocuri din astea ieftine, în Germania, ba chiar mai mizere, însă totul s-a reprojctat. Deocamdată Micălaca folosește celor ce locuiesc acolo. Nu uitați că acolo sunt circa 13 mii de apartamente, plus alte mii de locuințe în case. Nu ai voie să spui că un asemenea cartier este un rebut.

— **S-a mai spus că mai există orașe traversate de linie ferată.**

— A, și asta este o cacealma! Eu am trăit aproape 16 ani și în Timișoara, cât am fost și profesor la Arhitectură. Am fost implicat în ambele orașe, Arad și Timișoara, în lucrări mari de proiectare, de arhitectură și urbanism. Nu se pot compara. Sunt două metabolisme diferite. Fiecare oraș este un alt animal. Unul este Aradul, care are fiziologia sa bine determinată de situația geografică, de profilul său economic, social, cultural. Alta este Timișoara, un mare centru universitar. Aradul este așezat pe Mureș, are mai multe fabrici cu tradiție decât Timișoara. Deosebiri foarte mari între cele două orașe. Am trăit o experiență, le-am văzut pe viu transformându-se de-a lungul timpului. E o experiență de care ar putea să se profite, dar văd că nu se vrea.

— **De ce nu se vrea?**

— Nu știu. Nimeni nu mai întreabă nimic. Administrația de acum este prima care n-a discutat cu plenul Uniunii arhitecților. De fapt, în Arad, după Revoluție se procedează la un antiurbanism. Vă spun cu toată responsabilitatea ce mi-o conferă profesia și vârsta. Avem o situație geografică deosebită de care nu știm să profităm. Poți face fericită o populație sau poți să o nefericești prin urbanism. Aradul a ajuns un oraș nefericit.

— **Care ar fi aceste avantaje geografice de care nu se știe profita?**

— Domnul Balint, eu de la început am avut o șansă. Am fost prima generație de arhitecți pe baza căreia s-au înființat institutele de proiectări. Am înființat și institutul din Arad. am fost în conducerea Uniunii Arhitecților din România. În această calitate am vizitat toată Europa. Am văzut pe viu cum s-au făcut noile orașe ale

Arad, dragostea mea

Angliei, ale Franței, de o mare expresie arhitecturală. Am cunoscut și am trăit pe viu dezvoltarea tuturor orașelor din țară. Drama mea a fost că veneam la Arad și aici găseam alt limbaj, cu care nu mă puteam înțelege.

— **Întotdeauna Aradul a suferit din această cauză?**

— Au mai fost câțiva oameni de mare cinste și probitate care au avut dorința de a face bine pentru acest oraș. Dar au dominat, cum spunea Leonardo Da Vinci, umplutorii de haznale, care au fost cozile de topor și care n-au permis efectiv exprimarea arhitecților și urbanistilor. Ceea ce la Timișoara, Deva, Oradea, București, Craiova nu s-a întâmplat.

Aradul este darul Mureșului

— **Haideți să revenim la avantajele Aradului.**

— Da, însă aș vrea să vă explic ceva, ca să înțelegeți de ce are nevoie Aradul de o sănătoasă concepție urbanistică. Orașele de câmpie, în general, au o personalitate artificială. De exemplu, orașele construite pe coline, cum este Sibiu, Cluj, Sighișoara, Brașov au puncte de un pitoresc extraordinar. Tocmai datorită acestor coline, ce dau ambianță extrem de plăcută. În orașele de câmpie personalitatea lor este dată de arhitecți. Prin compoziția urbanistică, Aradul are însă un avantaj extraordinar, pe care puține orașe din Europa îl au: Mureșul. Aradul este un dar al Mureșului, parafrazându-l pe Herodot. Cum a apărut aici acest oraș? Odată, că în epoci trecute a fost un drum economic fantastic. Și deoarece calea pe apă este cea mai ieftină. Apoi, Aradul a devenit un fel de intersecție a două drumuri ale mătășii: Nord-Sud și Est-Vest. Mureșul avea o importanță economică extraordinară. Adică, Aradul n-a fost de la început o zonă de locuințe. A fost, mă rog, un punct de importanță militară și economică, probleme care istoricii le știu mai bine. Ca urbanist, am observat în hărțile vechi că orașul s-a dezvoltat ca un imperativ economic. Efervescenta economică a născut Aradul. Numai morile de apă erau în număr de 13. Trebuie să vă imaginați oboare, târguri, iarmaroace, depozite de sare, de cereale. Asta a fost zona Aradului. Când am făcut săpăturile pentru Hotelul „Astoria”, la o adâncime de trei metri jumătate am găsit un strat compact de ceramică neagră, de amfore. Acestea erau ambalajele din vremuri imemorabile. Economia și Mureșul au dus la nașterea Aradului. Dar, mă rog, prietenul meu Horia Medeleanu, istoricul și criticul de artă, a scris niște studii foarte interesante despre dezvoltarea Aradului. Noi, urbanistii avem un spirit mai pragmatic. Așadar, avantajul Mureșului este extraordinar. Dacă vreți și pentru petrecerea timpului liber, pentru relaxare. Poate că

Arad, dragostea mea

tinerii nu știu că Aradul avea niște plaje superbe. Orașul avea o gospodărie comunală foarte bogată. Asta trebuie să înțeleagă edilii de azi. Că într-o situație normală, un oraș trebuie să arate altfel. Aici se făcea bugetul... Noi am avut șapte (!) ștranduri organizate pe malul Mureșului. Mai jos de Port Arthur, unde este cartierul Alfa, era o plajă balizată, greblată, vizavi de Fabrica TEBA era un ștrand cu cabine, cu debarcader, la capătul străzii Cuza Vodă era ștrandul gratuit. Era și o altă ținută a populației. Acuma, din păcate, cartierul de pe malul drept al Mureșului de la podul Traian spre Faleză Sud, în loc să fi evoluat pozitiv, a ajuns o jalnică imagine a orașului. Deși este cea mai prețioasă zonă urbană a Aradului, pentru locuit. Poate că va fi revitalizată prin construirea de noi locuințe. Așa s-a întâmplat cu cel mai prețios cartier al Londrei, cel al docurilor.

Pușini cunosc farmecul Mureșului. Acum eu nici nu mă mai pot scălda în el. Mureșul este viu, are o capacitate de autoepurare extraordinară. S-a făcut deversarea aceea în amonte. Cei care au făcut-o habar n-au avut de urbanism. Nici nu se putea permite așa ceva. Nici o lege nu permite o astfel de amplasare a unei deversări. Deviez puțin de la...

— **Nu-i nimic!**

— Dacă aș fi avut puțină putere aș fi stopat construirea aceluia combinat chimic pe cel mai mare depozit de apă subterană din țară, cu cea mai bună apă. A fost o otravă pentru Arad. N-am putut nici atunci, cum nu pot nici acum, să conving pe nimeni că este împotriva Aradului. Cozile de topor au hotărât să-l pună acolo.

— **Bun, și ce putem face?**

— Se repunem pe tapet această valoare care este Mureșul. Însă urbanistii noștri dau la autorizații inconștiente. Numai un exemplu vă dau. S-a făcut o terasă la intrarea în ștrand, de pe podul Decebal. S-a întors terasa cu fața spre parcare în loc să se orienteze spre Mureș, care este minunea orașului. Pe urmă la Terasa „Perla” s-a făcut un zid de vegetație de care nu mai contempli nimic, nici măcar promenada arădenilor. Ceea ce s-a făcut în ultimii ani este de mare durere pentru arădeni!

Tragedia arădenilor este linia ferată

— **Am uitat amândoi despre problema podului de cale ferată din Micălaca!**

— Da, haideti să revenim. V-am spus că prima lucrare de sistematizare a Aradului s-a predat în anii '50, noile cartiere, noile platforme industriale au prins contur în proiecte încă de atunci. (Desface planșa ce reprezintă planul urbanistic general al Aradului — PUG). Ce se întâmplă? PUG este legea de dezvoltare a unui oraș, de la care n-ai voie să te abați. Este cel mai profund studiu pentru un oraș. Am fost obligați încă de atunci să consultăm conducerea Căilor Ferate Române, actuala SNCFR. Ei ne-au îndrumat în așa fel încât traficul de pe magistrala 1 Nord-Sud să fie cât mai optim. Or, tragedia Aradului este capilara din gară. Tot triajul trenurilor de marfă intra în gară. Iar 80 la sută din traficul de marfă nu avea interesul să oprească în Arad. Asta-i esența problemei. Ei, ceferiștii au propus, ca să nu mai perturbeze traficul de călători. Apropos, Timișoara și-a rezolvat problema traficului de călători: au peroane largi, subtraversări spațioase. La noi nu s-a reușit. Toate cărțile elementare de urbanism spun că triajul este în zonele preorășenești, preurbane, în afara orașelor. Pentru Arad traficul de marfă prin gară este o calamitate. Acum traficul s-a mai redus... Deci CFR a făcut atunci un proiect de descriere a liniei ferate, de scoatere a celei vechi din Micălaca, de legătură ocolită cu un pod în amonte de oraș între magistrala Nord-Sud și cea Est-Vest, într-o perspectivă. Acuma trebuia scoasă linia din Micălaca pentru a salva cartierul. Care este drama acestui cartier? Linia ferată parcurge Aradul pe doi kilometri și jumătate. Paralel cu linia este Mureșul, cu toate obiectivele de interes de pe malul său. Acum sunt două pasaje de subtraversare. Dar cel care dorește să treacă dincolo de linie n-are nici un interes să parcurgă un kilometru până la pasaj. O să treacă peste

Arad, dragostea mea

linie. Normal, fiindcă va căuta drumul cel mai scurt. Degeaba se pun parapete. Acolo în zona liniei din Micălaca va fi viitorul centru al cartierului. Acolo trăiesc peste 50.000 de oameni. Noi n-avem nici un centru de cartier. S-au făcut aceste mega-cartiere, Vlaicu și Micălaca, fără centre. Nu magazinele de la parter constituie centrul unui cartier. Ai noștri se duc degeaba în Occident. Acolo ar fi putut vedea aceste centre de cartier. Orașul este compus din centre urbanistice complexe pe care nu Ceaușescu le-a inventat. Ele sunt vechi cât lumea... Puțini știu că școala este elementul care polarizează o unitate urbanistică de locuit. Urmează apoi punctele de folosință zilnică. Mai multe unități formează un cartier, care are un centru de folosință periodică. Abia apoi urmează centrul orașului format din aceste cartiere. Probabil sau sper că viitorul centru al Aradului va fi Cetatea. Pentru că noi habar n-avem ce valoare extraordinară este în cetate. Este un univers necunoscut populației. În fine...

— **Spuneți că degeaba se pun și parapete antifonici la linia de cale ferată. Se spune că sunt ieftini...**

— Da de unde... Eu i-am văzut. Să fim serioși! O sută de metri de parapet costă cât trei reparații la pod. Îi vom avea poate peste 100 de ani. Sunt niște parapete imenși. Știți ce se va întâmpla? Lumea va trece pe sub ei, pentru că Mureșul este la doi pași. Și mai e ceva. nu mi-ar conveni ca o dată la trei minute să-mi treacă prin fața Primăriei, prin Piața Universității din București, ori prin fața Catedralei din Timișoara, câte o garnitură de tren cu vagoane umplute cu cărbune! Noi am luat în serios propunerea SNCFR, de deviere a liniei ferate. Dacă ea nu se va devia și nu va fi construit podul la doi kilometri în amonte, Aradul va rămâne așa cum a fost. Nu va mai evolua. În Timișoara s-a putut rezolva orice. De exemplu, când Budapesta avea zece piețe de giratie (sensuri giratorii), Timișoara avea șase! La noi nu s-a putut face nimic. Scoaterea liniei ferate din Micălaca nu este o păsărică a arhitecților așa cum s-a arătat. Nu! Este un imperativ al Căilor Ferate, în primul rând și apoi al orașului. A mai fost aici ministrul Transporturilor de dinaintea lui Băsescu, cu consilierul SNCFR Ion Gheorghe să studieze problema

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

liniei din Micălaca. Au avut bunul simț să nu stea câteva ore în Arad, ci au stat câteva zile. Nu poți în câteva ore, informat de acoliții tăi, fără să te consulți cu arhitecții pentru opinii pertinente, să realizezi necesitățile unui oraș. Așa cum s-a întâmplat la vizitele lui Băsescu. Cei doi ne-au spus clar. Nici măcar ca variantă să nu dăm soluția rămânerii liniei ferate în Micălaca! Ca dovadă, nici în proiectul lor inițial, al SNCFR, nu apare ca variantă.

PUG este lege, iar încălcarea ei este o chestiune penală (!). Așa că, degeaba vin acum cu povești și minciuni despre alte variante. Astea sunt șmecherii. Au venit cu povestea reparației capitale. Am aflat că de fapt se dorește construirea unui pod nou și dublarea liniei ferate. Atunci am convocat Uniunea Arhitecților și am transmis un protest la Prefectură. Am reușit ca, după doi ani de discuții furtunoase să impunem un consens pentru scoaterea liniei din Micălaca. Toți au fost de acord, după 40 de ani. N-a fost nici o luptă politică. Lupta politică a început odată cu ultima vizită a lui Băsescu în Arad. Atunci a început această toroflișcă politică. Că așa o numesc. Au apărut balivernele și umilirea populației Aradului.

L-am lăsat pe arhitectul Miloș Cristea agitat și dominat de sentimentul neîmplinirii unui vis de câteva zeci de ani: să facă fericiți arădenii într-un oraș frumos, sănătos. Ne-am fixat următoarea întâlnire. Vom vorbi despre sugrumarea circulației în oraș. Miercură viitoare.

Prostia a sugrumat circulația din Arad

Arhitectul Miloș Cristea mă așteaptă cu un teanc de fotografii vechi pe masă, ilustrând arterele Aradului, cu circulația de odinioară, cu primele autovehicule. Abia așteaptă să începem discuția despre groaznică circulație din orașul nostru, sugrumată în numeroase intersecții. Și-a pregătit minuțios ideile și punctele, pe care vrea să le sublinieze. Se consideră un norocos că, deși a făcut parte din prima generație de arhitecți, ce a pus bazele institutelor de proiectări din țară, a avut profesori ce i-au impregnat clasicismul în gândirea urbanistică. După aceea, a apărut acel „reviriment socialist” în urbanistică.

Desfășoară din nou schița planului urbanistic general al Aradului. Îmi arată o fotografie veche, de când teii bulevardului central erau mult mai mici. Clădirile își arătau splendoarea, nestingherite. Arhitectul Cristea îmi spune că acum n-ar fi indicat să se renunțe la tei, odată pentru că, oricum, Aradul suferă de sărăcie dendrologică, iar apoi că acum s-ar vedea și niște plombe nenorocite în lanțul de superbe clădiri mai vechi.

Miloș Cristea: — Problema circulației într-un oraș este una dintre structurile lui de bază. Pe scheletul rețelei stradale se constituie orașul: zonele sale de locuit, funcționale, zonele verzi...

— **Spuneți data trecută că drumurile au apărut în Arad pe urmele căruțelor și ale măgarilor...**

— A, nu... nu. Este definiția mea, citându-l pe unul dintre marii urbanști ai lumii. Știți cum e? Măgarul merge singur pe drumul cel mai scurt și de mai puțin efort dintre două puncte de interes.

— **Să revenim la problema circulației în Arad.**

— Da. Adevărul este că subordonarea administrativă față de Timișoara a lăsat urme adânci. Tot ce s-a făcut în marile orașe, care au reușit să-și facă studiile de sistematizare a rețelei stradale, la noi

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

nu s-a făcut. Se știa că vine vremea motorizării circulației și toate orașele s-au pregătit pentru această transformare. Noi, fiind supuși Timișorii, am fost tratați ca Pecica sau Jimbolia... De aceea niciodată nu s-au dat bani pentru străpungeri ale orașului, pentru construcția de poduri, de fapt, pentru rezolvarea circulației Aradului. Dacă astăzi cineva urmărește rețeaua stradală a orașului nostru va observa că ea este aceeași ca cea din vremea birjelor, a tramvaiului cu cai, a autobuzelor cu un etaj...

— **Spunea cineva că Aradul a rămas un oraș de căruțe.**

— Așa și este. Sunt o serie întreagă de cartiere care au fost înglobate municipiului prin dezvoltarea sa, însă vechea rețea stradală funcționează și azi. Singurul lucru ce s-a mai făcut sunt străzile dintre blocurile din cartiere, dar ele nu fac parte din rețeaua principală a orașului. Or se impune realizarea studiilor de circulație, punerea lor în practică în decursul succesiunilor legislațiilor ce urmează. O legislație de patru ani este foarte scurtă pentru oraș. De aceea ediliile care se schimbă trebuie să aibă puterea civică de a prelua o ștafetă, o idee. Asta nu se întâmplă acum. Se întâmplă ca în trecut, când venea un nou prim-secretar, care ștergea cu buretele tot ce s-a făcut înaintea sa. Totuși cei dinainte mai aveau putere de decizie. V-am mai spus că urbanistica și arhitectura erau politici de stat.

— **Totuși, până acum nu s-a făcut nimic?**

— Nimic. Pentru că acum nici măcar nu se respectă planul urbanistic general, care fiind aprobat are putere de lege.

— **Transformarea bulevardului Revoluției în zonă pietonală este o altă idee foarte discutată.**

— A, eu am un studiu de acum 30 de ani. Însă mă lovesc de aceeași rezistență în contracararea ideii. În orașele existente, pe plan mondial, inclusiv în marile noastre orașe, conceptul de pietonal, de crearea acelei mari rezerve liniștite din centre, unde circulația de tranzit este eliminată, s-a realizat. Afară de orașul Arad. De remarcat acest fapt. Încă o consecință a subordonării Aradului, o hotărâre, de fapt, împotriva naturii, fiindcă o reședință de județ se formează de-a lungul istoriei. Datorită ierarhiei deservirii social-economice, culturale, administrative etc. Iar asta câtă vreme am

Arad, dragostea mea

fost subordonați s-au perturbat toate funcțiunile orașului. Circulația în Arad este strangulată pe bulevard. Începând cu cea de tranzit între orașele limitrofe și încheind cu legătura între megacartierele orașului — Micălaca, Vlaicu... Așa că, pe lângă interesul și consecvența de care ar trebui să dea dovadă edilii noștri, ar mai fi și secția arhitectură și sistematizare. Care nu știu ce face...

— **Apropos, ce face?**

— Nu știu. Pentru că la noi se practică un dureros antiurbanism.

— **Din ce cauză, credeți?**

— Eu știu? Interese, dar nu înțeleg ce interese... Din neînțelegerea unui proiect de sistematizare... Pentru că nu de-acum este planul urbanistic general... Nu s-a schimbat nici Mureșul, nici bulevardul. S-au adăugat doar noile cartiere. De exemplu, fără cele trei poduri noi necesare Aradului nu se va putea face nimic.

— **Care ar fi cele trei poduri noi?**

— Înlocuirea celui de la Aradul Nou, adică podul Traian, podul de la capătul străzii Șaguna și podul de la capătul străzii Pădurii. Ne chinuim de decenii pentru un pod. Nu știu dacă v-am spus cum s-au făcut podurile Decebal și Traian.

— **Nu.**

— Eh, la sfârșitul secolului s-a desființat podul care era în dreptul stadionului Gloria și s-a propus construirea unui nou pod rutier din metal, care să lege Banatul de Crișana. Uzina de vagoane a fabricat suprastructura podurilor. Îmi aduc aminte că atunci când am lucrat la UVA am mai prins câțiva meșteri care au participat la fabricarea celor două poduri. Cum de s-au făcut amândouă? Militarii îl vroiau pe locul unde este podul Decebal, iar municipalitatea îl dorea în locul unde stă podul Traian. Până la urmă s-au construit amândouă. Într-un an! Acum nu suntem în stare, de zeci de ani de zile să ne hotărâm unde îl punem. Ba pe Șaguna, ba pe Pădurii.

— **Acum nu sunt bani...**

— Sigur că acum nu sunt bani, dar au fost! Însă întotdeauna au fost mai importante discuțiile. Îmi amintesc de o ședință, prin anii '60, când unul dintre oamenii de decizie ai Aradului s-a ridicat și

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

a strigat: „Pentru ce ne trebuie pod nou?”. Și nu s-a mai făcut pod. Timișoara n-a procedat așa. Ei au construit și poduri noi, iar acum au 12 poduri. Sigur, nu se compară cele două maluri, dar și noi am avea nevoie de mai multe poduri. Ce se întâmplă astăzi? Toată circulația merge spre o capilară care este podul Traian. Cel de la Cetate, Decebal, nu rezolvă circulația fiindcă are de bușeu tot în centru, iar cel din zona 300, în Micălaca, nu are încă legăturile organice cu centurile care ar trebui să se facă. Numai atunci va fi funcțional.

— **Să rămânem puțin la problema centurilor de circulație. Și cea care s-a făcut în Gai este prost concepută?**

— A, este o prostie! Construiești o centură și de la început faci o prostie. Pentru că centura trece prin mijlocul cartierului Gai. Pur și simplu n-am reușit să înțeleg rațiunea. În Gai sunt copii, oameni care trăiesc într-un mediu semirural, este o pepinieră a alimentelor din piațe... Iar noi îl traversăm cu o nouă șosea europeană. Așa ceva nu există nicăieri în lume. Nici la noi în țară. Așa o prostie nu s-a făcut nicăieri. Noi am făcut-o! Nu știu cine ia hotărârile acestea importante, dar nu le discută cu Uniunea Arhitecților. Este un lucru foarte dureros. Cei care conduc astăzi secția de sistematizare, consilierii, știu că sunt și arhitecți pe acolo, iau niște decizii... Se creează bușoane de circulație...

— **Cum este cel de la Piața Mihai Viteazu!**

— Exact. Acolo s-a făcut cel mai mare blocaj de circulație, la nivelul orașelor din țara noastră. Așa ceva nu pot să înțeleg. Cum se poate ca oamenii care au făcut facultatea de arhitectură să ia asemenea hotărâri? Or fi ele interese oculte sau mai puțin oculte, dar arhitecții ar trebui să dea cu pumnul în masă și să nu permită astfel de...

— **Cu ce s-a greșit acolo?**

— În primul rând, în toate planurile de urbanism acea arteră Antonescu, fostă Dobrogeanu Gherea (acum Șt. Augustin Doinaș, n.n.), era prevăzută pentru o prelungire până la Mureș. Nu s-a făcut în regimul trecut, acum nu se mai poate face. Atunci se puteau face străpungeri, adică demolări. Dar această paralelă la bulevard, construită cu o anumită lărgime, poate rezolva multe din problemele

Arad, dragostea mea

circulației. Încă o treabă. Cine a făcut acele oribile gherete, acele monstruoziități arhitecturale din piață, când în Arad sunt arhitecți care fac catedrale, bănci, „bijuterii” europene, nu poate fi calificat. Pentru Piața Mihai Viteazu trebuia făcut un concurs internațional de sistematizare. Antecesorii noștri aduceau în Arad cei mai vestiți arhitecți din Europa, care au construit Primăria, Palatul Cenad, fiindcă punctele de importanță orășenească erau privite cu interes de edili. Bun, acum nu sunt bani pentru un concurs internațional. Fac unul național. Nu sunt bani nici pentru organizarea lui, fac unul la nivel local. Bun, nu fac nici concurs local, dau proiectul pe sub mână, dar atunci fac ceva să mă lase cu gura căscată de admirație. Or, ce s-a făcut în Piața Mihai Viteazu și, de altfel, în celelalte piețe, este o porcărie! Nici măcar drumul ce trece prin fața Spitalului municipal nu este aliniat la strada Antonescu. Acolo, unde este blocajul cel mare, trebuia degajat până în strada Coșbuc, iar de-acolo în mai multe sensuri ce salvau bulevardul. Fiindcă intrările și ieșirile racordate la bulevard sunt niște capilare. Degeaba aș pune încă șapte benzi pe bulevard, el tot o varice rămâne care se termină într-o capilară. Circulația într-un oraș este foarte asemănătoare cu circulația sangvină. Bulevardul este un varice. Coadă de mașini de la Teatrul de Stat, de exemplu, este până în dreptul străzii Horea. Problemele sunt foarte acute și foarte importante, au devenit grave fiindcă noi ne înecăm în nocivități. Nu ne dăm seama cât de gravă este problema circulației. Așadar, peste asta vine supradimensionarea Pieței Mihai Viteazu. Ca vitele se înghesuie oamenii unii într-alții. Ceva de nedescris. Parcări nerezolvate...

— Se putea evita acest „bușon” de circulație?

— Se puteau, spre exemplu, crea mai multe puncte agroalimentare. Nu înghesuie totul într-o megapiață, foarte mică la suprafață. Am umflat-o ca pe o broască pe care am vrea să o facem bou. Asta am făcut! N-am făcut nici măcar pasajele de trecere cum trebuie...

— Acum se mai poate face ceva?

— Nimic. *Deoarece în arhitectură și urbanism atât prostia cât și geniul se toarnă în beton și acolo rămâne.* Nu se poate șterge cu buretele un obiect de arhitectură. Piața arată acum ca un

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Auschwitz. În spate se descarcă pe carosabil, peste mașini... Este o nereușită rezolvare urbanistică.

— **Domnule Miloș Cristea, am lăsat nefinalizată discuția despre realizarea zonei pietonale pe bulevardul Revoluției.**

— Pentru degajarea bulevardului, în prima etapă și pentru realizarea acelei zone pietonale nu este necesară diminuarea capacității de trafic pe bulevardul Revoluției.

— **Cum?**

— Foarte simplu. Mă rog, n-am să intru în amănunte fiindcă este un studiu foarte complex. Este un studiu pe care l-am făcut cu decenii înainte. Însă, în Arad, pe nimeni n-a interesat. Mergeți la Timișoara, pentru care am lucrat, de asemenea, ca arhitect, și veți vedea acel salon al orașului care este Piața Operei. Zonele pietonale reumanizează un oraș. Circulația este o funcțiune care dezumanizează un oraș. La noi vechile piețe și agore sociale s-au transformat în noduri de circulație. Cum este Piața Podgoria. Acolo era Crucea Martirilor, ce este acum amplasată în parcul din spatele Primăriei. Piața Podgoria a fost o agoră socială. Acum este cel mai mare sens giratoriu. Pe urmă piațeta din fața Teatrului de Stat... Mâine se poate rezolva, transforma într-o agoră socială. Artera care continuă strada Eminescu și traversează prin fața Teatrului bulevardul se poate desființa mâine și se poate crea esplanada teatrului cu bănci, cu un monument... Chiar monumentul ciumei care a fost acolo și a fost demolat și care nu aparține Bisericii Catolice, ci arădenilor, orașului. Pentru că s-a ridicat prin subscripție publică în memoria salvării Aradului de ciumă, în secolul al XVIII-lea. Acolo a fost un grup statuar ce merită pus înapoi. Este al orașului Arad. Așadar, în fața Teatrului se poate face un respiro al orașului. Pentru că acolo acum se parchează autocare. Acolo se poate face o minune, fiindcă circulația se poate devia pe ruta ocolitoare prin Piața Avram Iancu. Bulevardul este o rezervă a orașului Arad, iar dacă o pierdem prin supraaglomerarea lui cu circulație, vom pierde enorm pentru viața socială. În principiu, ambele carosabile ale bulevardului pot fi plasate pe mijloc, pe unde circulă acum tramvaiele și unde sunt parcarile. De la Teatru, până în Piața Podgoria. Fără să se diminueze traficul și fără să se taie din zestrea dendrologică a bule-

Arad, dragostea mea

vardului. Pentru că acum nimeni nu poate să se bucure de splendoarea teilor sau de rondourile de flori. Condiția pentru realizarea carosabilului pe mijloc este introducerea liniei de tramvai în șosea. Nu cale ferată separată, așa cum este acum. Asta este cea mai mare prostie ce s-a făcut! Peste linie trebuie să se poată circula. Unul dintre principiile de bază în proiectarea străzilor în marile orașe este economia de spațiu, de suprafață de circulație. Or, s-a făcut o imensă prostie: cale ferată separată! Și în cartierul Vlaicu și în cartierul Micălaca și în Aradul Nou și pe centru, împing blocurile până în carosabil... Vedeți, neștiința urbanismului. Astea sunt consecințele! Nici unde în lume, nici un oraș nu și-a permis luxul să facă o cale ferată separată pentru tramvaie. Și în trecut, când calea ferată venea din Podgorie și mergea până în Piața Avram Iancu, linia era prinsă în carosabil. Se circula cu căruțe peste ea. O prostie... Prostie îi spun, domnule! Adică lipsă de rațiune... De exemplu, Calea Romanilor. Știți cum este făcută linia acolo? Exact ca și cea făcută de la Teatru până în Piața Romană. Pe beton cu cauciuc sub linie. S-au făcut calupurile separate pentru linia de tramvai, care sunt și sursa de praf a Căii Romanilor. S-au înghesuit și carosabilele până în clădiri. În loc să se circule peste linie cu autoturismele. Poate când înțelepciunea edililor va fi mai trează vom reuși să mai schimbăm câte ceva.

— **Ce s-ar mai putea rezolva mâine, fără un efort prea mare, chiar financiar?**

— Domnule, în toată lumea civilizată în zonele cu mare aflux de pietoni, așa cum este bulevardul nostru, se pun toate piedicile posibile autovehiculelor: restricție de viteză, se anulează unda verde, toate piedicile care îi fac pe șoferi să nu le convină să meargă pe centru. Circulația de tranzit între cartiere se transformă în circulație locală. Așa cum este strada Mețianu, zonă pietonală, la fel poate deveni strada Eminescu. Adică se poate face o bretea comercială foarte frumoasă. Apoi se transformă bulevardul. Dar, numai să vedeți cât de puțin îi interesează pe cei de la Primărie. Linia este în așa fel făcută încât oricând poate fi introdusă în carosabil. Șina se poate dubla cu o șină rebut și se toarnă asfalt.

— **Recent s-a refăcut și Piața Romană. Acolo se poate circula peste linie...**

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

— Da, excepțional! Numai că și acolo s-a găsit o soluție de anti-urbanism. Eu am sistematizat piața aceea, prin anii '50. Dar atunci, în Arad, erau încă mai multe birje decât autovehicule. Au trecut atâția ani. Acum s-a schimbat fundația drumului, liniile noi, cu canelură, tot ce se poate, mai modern. N-au solicitat însă nici un studiu, domnule. N-au fost nici măcar curioși să afle cum se pot elimina acele aproape 10 stații din piață. În toate cărțile elementare se spune că stațiile nu se pun în noduri de circulație. Era loc berechet. Nimeni n-a cerut măcar o idee. Dacă mi-ar fi cerut o schiță, pe gratis făceam, că nu-i mare lucru. Cu aceeași bani cu care s-a făcut oroarea de la „Boul roșu” (Piața Romană), cum i se spune, se putea face rațional. Se puteau scoate toate stațiile în afara sensului giratoriu. Asta este nepăsarea totală și grosolană a edililor noștri. Este dureros! Hai, că la piețe înțeleg că au mai fost și interese oculte, dar la Piața Romană ce interese mai puteau fi?

— Cât din rețeaua stradală se mai folosește acum?

— Circa 40 la sută. Sunt folosite străzile principale și câteva din ele din cele laterale. Restul... De exemplu, când se vine din Aradul Nou se merge pe Dragalina. Asta este una dintre arterele foarte importante, paralele cu bulevardul. Însă, care este drama? Sunt opt unități școlare în zonă, se circulă cu 60 km/oră, sunt instituțiile culturale (Palatul Cultural, Muzeul...), Primăria, este accesul spre zona de odihnă, spre parcurile orașului. Și aici avem o circulație dramatică. Numai eu, câte accidente am văzut. Acele valuri de asfalt nu s-au făcut cum trebuie și oricum nu ele sunt rezolvarea. Rezolvarea este îmblânzirea circulației. Or, toată circulația se adună pe bulevard, încurcând viața arădenilor. Singurul lucru pe care-l mai putem câștiga, din păcate, în urbanismul Aradului este scoaterea căii ferate din Micălaca. Asta, din păcate, de noi depinde: de edili, de administrație și, mai ales, de ziaști. Altfel, mai lipsește doar să facem pariu, să vedem care tabără câștigă. Într-o societate normală, civilizată, există societatea civilă, care împreună cu administrația și urbanistii găsesc soluții. Acum este o lume mizerabilă. Nimănui nu-i mai pasă de urbanism. Am trimis, de exemplu, hârtii în Micălaca să semneze pentru scoaterea liniei ferate. N-a isclit

Arad, dragostea mea

nimeni. Într-o lume normală cetățeanul hotărăște împreună cu administrația. Oligarhia (Horia Medeleanu avea dreptate) de la noi, de-acum și cea dinainte, privește Aradul ca pe un oraș pentru vulg. Ei au vilele lor, ce le mai trebuie problemele Aradului?

Se poate apoi dirija circulația, dar pentru asta trebuie un studiu. Avem străzi largi pe care nu știm să le folosim. Până când construim celelalte două poduri, pentru cel de pe Pădurii existând deja toate aprobările necesare.

... Or, acum se joacă edilii noștri cu lucruri de mare responsabilitate. Tragedia urbanistică a Aradului se proliferă glorios, chiar cu laude... aceste orori care s-au făcut...

Înainte să plece, arhitectul Miloș Cristea este revoltat pentru nepăsarea edililor față de arhitecții valoroși ai Aradului: Elvira Șerban, care de 20 de ani lucrează la sistematizarea orașului, arhitecți care au făcut clădirile impunătoare ale Aradului... Trebuie să recunoaștem că nu-i cunoaște nimeni și nici nu-i recunoaște. Ne minunăm la urbanistica altor orașe, iar arhitecților noștri le dăm picioare în spate.

Își amintește de o altă gafă urbanistică: „Domnule, cei care vin dinspre Calea Aurel Vlaicu, mare parte dintre ei, n-au interesul să meargă prin Gară. Înainte de a se face cartierul Vlaicu, exista un studiu pentru o legătură de circulație. Între Vlaicu, Piața Spitalului și direct cu Piața Podgoria. Se evita astfel Gara. Însă, numai văd că cineva a trântit acolo un bloc de locuințe, chiar unde trebuia să fie artera de legătură. Apoi, pe strada Banul Mărăcine, care trebuia să aibă o mare pondere în circulația Aradului, s-a făcut o sistematizare cu blocuri până în stradă în locul unei generoase magistrale de circulație. Dinspre Calea Radnei era prevăzută o arteră de ocolire a Pieței Podgoria, prin CET. Se mai poate face și acuma, dacă... ar fi... o voință... civică. Pentru că majoritatea autoturismelor n-are interesul când vine dinspre Deva să treacă pe la Podgoria. Așa

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Încurcă totul. Vedeți, lipsă de voință și rațiune, fiindcă toate studiile existau. Păcat! Păcat, deoarece orașul Arad mai are încă rezerve extraordinare. Neexploatarea lor va neferici arădenii”.

Ne despărțim cu gândul de rezervele Aradului. Îmi spune, cu amărăciune, că — din păcate — nici parlamentarii noștri nu mai fac nimic pentru Arad, după moartea lui Aristide Dragomir. Rămâne pe miercură viitoare.

Rezervele Aradului sunt batjocorite

Privesc împreună cu Miloș Cristea câteva fotografii ce ilustrează Aradul de odinioară. Cu o dragoste ce trece pragul patimii față de cum ar trebui să arate orașul, dar și cu o nostalgie pentru superbe locuri de acum niște ani, ascunse astăzi sub beton sau lăsate în paragină, îmi povestește despre cum își petreceau timpul liber arădenii și despre cum s-au distrus acum aceste posibilități. Cu toate că Aradul este un tezaur pentru turiști și, mai ales, pentru arădeni. Tezaur descoperit în trecut și îngropat cu nonșalanță astăzi într-o urbanistică sufocantă și nefuncțională. Arhitectul Miloș Cristea îmi povestește, cu un farmec aparte (îmi pare nespus de rău că aceste convorbiri nu sunt filmate), cu gesturi largi, cu o privire albastră din care irumpe încă speranța pentru acest oraș, despre cele șapte stranduri organizate ale Aradului, despre cele trei patinoare, despre ce însemna odinioară pentru arădeni bulevardul Revoluției. Ați citit bine, trei patinoare: în spatele Bibliotecii județene, în spatele Cazinoului și în centru, undeva în spatele Pieței Avram Iancu, într-o curte care astăzi este plină de buruieni. Mai erau două patinoare, în fața Liceului „Moise Nicoară” și la Pădurice, pe lac.

Miloș Cristea — Merge? (mă întreabă uitându-se la reportofon).

— **Da, da!**

— Aș vrea să abordăm puțin, la nivel general, problema rezervelor inestimabile ale Aradului și apoi despre oamenii din acest oraș care nu mai sunt interesați de ele. Or, într-o lume normală, petrecerea timpului liber este o componentă extrem de importantă a vieții sociale a unui oraș.

— **Oare de ce nu mai suntem interesați de timpul nostru liber?**

— Eu știu? Noi nu mai avem bucuria de a trăi. Noi trăim tot în viitor, uitând să trăim în prezent. Uităm să ne trăim prezentul.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Construim capitalismul, construim socialismul, în continuu construim! De mai bine de 50 de ani noi n-am trăit prezentul. Am făcut parte dintre intelectualii arădeni când, ca să-mi fac un costum trebuia să fac un sacrificiu financiar, dar... de fapt, nici nu prea mi-am bătut capul cu necesitățile zilnice, fiindcă erau mai importante proiectele și gândurile mele... Dezvoltarea orașului, industrializarea și circulația auto au dezumanizat Aradul, elementele lui umanizatoare fiind lăsate de restriște.

— **Adică a devenit un oraș ieftin, neinteresant.**

— Exact. Atât pentru turiști, cât și pentru arădeni. De exemplu, bulevardul Revoluției, care era o mare agoră socială, unde lumea venea să se întâlnească cu prietenii, pentru afaceri... a devenit doar o aglomerație de circulație pentru autovehicule. Dar, mă rog, despre aceasta am mai discutat. Cadrul orașenesc născut în mod natural a oferit niște elemente formidabile în Arad. Perioada interbelică a fost o perioadă excepțională.

— **De ce?**

— Întâi, pentru că — așa cum spune Brucan — sistemul funcționa. Până și sistemul comunist funcționa. Dictatorial, dar funcționa. Acum sistemul nu mai funcționează. În perioada interbelică, aici, în Arad, era o bogăție... Cartierele Grădiște, Bujac, o bună parte din Pârneava, Mureșelul, Calea Romanilor, Subcetate, B-dul Dragalina, toate s-au născut în perioada interbelică. Și nu din banii statului! Ci din banii oamenilor!

— **Ca și cartierul funcționarilor...**

— Așa, corect! Toate s-au format atunci. A fost o efervescentă economică și culturală extraordinară. Ce să vă spun?! Adică exista acea puternică clasă de mijloc, care astăzi nu există. De exemplu, profesorii de la „Moise Nicoară” erau ca niște academicieni considerați, aveau terasa lor la Dacia, era un fel de Capșa al Aradului, unde se întâlneau intelectualii orașului... Puterea economică a clasei de mijloc se vedea în splendoarea clădirilor de pe bulevardele constituite din adevărate palate, cu arhitectură bogată, care exprimă bucuria de a trăi! Acele frumoase decorații, toate constituiau o scenografie imensă ce ilustra bucuria arădenilor de a

Arad, dragostea mea

trăi! Existau acele cluburi ale breslelor, de care noi am uitat acum cu desăvârșire... Cea mai teribilă breaslă era cea a măcelarilor, balurile organizate de ei fiind adevărate festine... Apoi, țărani, circa 80 la sută din populația județului, asigurau alimentarea piețelor cu produse agroalimentare ieftine, iar acolo unde mâncarea este ieftină, este bunăstarea. Astăzi, mâncarea nu numai că este scumpă, dar consumă o mare parte din salariu. Prețul alimentației este un indicator al bunăstării și al calității vieții. Adică, atunci se trăia prezentul și se trăia frumos. Pentru că Aradul avea, din punctul de vedere al urbanismului natural format după necesități și nu cum s-a format cel artificial în ultimii 150 de ani...

— **Cum adică? Cu ce s-a deosebit urbanismul de după 1948?**

— Păi, s-au făcut aceste mega-cartiere, s-a dublat populația artificial. Adică s-a format un urbanism artificial.

— **Care sunt acele elemente componențiale ale Aradului și acele rezerve ce pot duce la dezvoltarea lui?**

— În primul rând, Mureșul. Este elementul natural de importanță economică deosebită în trecut...

— **Haideți să ne oprim puțin aici. Au fost câteva propuneri, ba chiar întâlniri între administrațiile Aradului, și cea a Szegedului, pentru repunerea Mureșului în valoare prin navigabilitate...**

— Ar fi o investiție enormă, dacă este vorba despre navigabilitate pentru interese economice...

— **A, nu! Este vorba despre navigarea de agrement, turistică...**

— Asta da! Sigur că da! Se poate! Este una dintre marile potențialități pe care le oferă Mureșul. Păi, cine își mai amintește de Port Arthur, la capătul Fabricii de zahăr, era o terasă pe malul râului, iar pe Mureș erau sute de ambarcațiuni cu fundul plat, cu pescaj mic. Din păcate, astăzi sunt foarte puține. Era club nautic la Bula bacsi, cine își mai amintește, era Regata (actuala bază nautică UTA), clubul CFR (actualul Voința). Adică potențialul Mureșului era enorm și era exploatat. Acele amenajări pe pontoane, pe Mureș, foarte ieftine în exploatare.

— **Care s-ar putea face și acum. Restaurante, terase pe pontoane...**

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

— Sigur că da! Mureșul poate să participe activ la petrecerea timpului liber. Din nefericire, prin construcția bazinelor la ștrandul Neptun, Mureșul a fost dat uitării. Agrementul este altfel în Mureș. Râul este un element viu, pe când bazinul este artificial, un surogat. Apoi, fostele plaje ale Mureșului, care au ajuns în paragină. Repunerea lor în valoare ține de gospodăria comunală a Aradului. Prin niște foarte simple amenajări. Un buldozer poate în scurt timp să niveleze plajele. Fostele plaje s-au transformat în maluri impersonale ale râului, cu vegetație sălbatică... Dacă ar fi puțină voință civică din partea administrației locale, prin pintoni s-ar putea proteja plajele Mureșului, ba chiar mări, deoarece nisipul fin s-ar depune după acești pintoni. Perioada interbelică a permis populației arădene să se bucure de timpul liber pe malurile Mureșului. Malurile erau în atenția municipalității. Astăzi... Înainte plajele aveau un nisip foarte fin, ca la Eforie, apa era curată. Problema este, acum, mai dificilă, podurile fiind aruncate în aer în război, suprastructurile lor au rămas în Mureș, iar ele prezintă pericole... s-au întâmplat drame. Însă, principala problemă a Aradului este neînțelegerea necesităților lui de care dau dovadă edilii. Nu numai cei de astăzi, ci și cei de acum 30-40 de ani. De exemplu, să amplasezi în amonte de oraș o scurgere a apelor menajere este o bătaie de joc. Este dureros. Am fost aici când s-au făcut acele deversări pentru apă pluvială (cum este cea de lângă podul Traian sau de la Micălaca) însă apoi au urmat racordări clandestine ale scurgerilor de apă menajeră. Puțini arădeni știu că plajele care erau în aval de podul Traian s-au distrus într-un singur an, din cauza poluării apei Mureșului. din cauza canalizărilor clandestine! Așa se întâmplă! Este una dintre tragediile Mureșului. Înainte, ștrandul era pe aproape toată lungimea Mureșului.

Nu mai spun că Mureșul era o extraordinară pepinieră de pește. Îmi amintesc, pe când eram copil, am văzut într-o căruță un somn enorm, prins de un pescar. Coada peștelui atârna pe jos, fiindcă nu încăpea în căruță. Pe urmă Mureșul este la scară mai mică, aproape de valoarea Deltei Dunării. Trece printr-o zonă de-o poezie fantastică, alterată acum. Sunt încă porțiuni ale râului, de — cum să spun

Arad, dragostea mea

— Orinocco, de-o sălbăticie nemaipomenită. Mă refer la pădurea-parc, adică Ceala. Pentru loisirul (petrecerea timpului liber) săptămânal. Mureșul are această pronie cerească. La doi pași sunt dealurile, pădurea de la capătul orașului, care se prăbușește în apă. De aceste valori trebuie să avem grijă. Altfel...

— **Chiar dacă nu sunt în Arad, mai în jos pe Mureș sunt cele două mănăstiri, de-o valoare inestimabilă, Bodrog și Bezdin...**

— Așa este! Domnule, aceste mănăstiri ar putea fi un punct turistic extraordinar. Bodrogul a revenit încet-încet, însă Bezdin este uitată. Acolo s-ar putea oferi condiții deosebite de cazare, de... Dar, în cazul Bezdinului drama este drumul de acces. Dacă Bodrogul este un model, unde se accede civilizată, la Bezdin, unde este — pe lângă mănăstire — și o rezervație splendidă de nuferi, astăzi neglijată complet, se ajunge printr-o adevărată aventură.

— **Toate ar putea fi valorificate dar când?**

— Nu mâine dar trebuie un studiu pentru valorificarea lor. Până ce acestea nu există, vom tergiversa la nesfârșit evidențierea rezervelor Aradului. Un studiu mai complex durează ani de zile, pe urmă punerea lui pe tapet, investiția, alți ani de zile, apoi pornirea investiției și realizarea ei alți ani. Dar dacă prelungim realizarea unor studii prelungim letargia orașului. Celelalte orașe își cunosc potențialul, noi nu! Inexistența acestor studii a fost și marea greșală a perioadei comuniste. Studiile valorează cel mult unu la sută dintr-o investiție, ori atunci tocmai asta s-a redus, posibilitatea de studiu. S-a mărit investiția și s-a redus materia cenușie. De aceea au fost acele hei-rup-uri care au avut o gravă consecință asupra Aradului. Așa s-a născut Micălaca. Un arhitect s-a chinuit să-l proiecteze într-o după-amiază. Or, poți fi și Mafalda în arhitectură, dar nu poți într-o după-amiază să concepi un cartier de 50.000 de locuințe.

— **Pentru Mureș s-au făcut studii de valorificare a potențialului său?**

— Chiar Gheorghe Seculici, directorul de la Proiectări, are un studiu, încă de mulți ani, dar nimeni nu-l bagă în seamă. Cei care conduc destinele acestui oraș, secția de arhitectură și urbanism de la Primărie se ocupă de funcționăreli. Problemele de urbanism trec

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

pe planul doi. Se dau autorizații cumplite, se ocupă de mărunțișuri pentru care ar trebui să fie angajați funcționari și nu arhitecți.

Mureșul este un plămân deschis. Este ca o fereastră deschisă. N-ar trebui să împingem cartiere până în maluri, așa cum s-a întâmplat cu Micălaca. Se suprapune funcțiunea de promenadă a orașului cu cea de locuit. Uitați cum s-a făcut în perioada interbelică, faleza. Clădirile s-au construit departe de mal, în spațiul rămas născându-se partea publică, pentru promenadă. Edilii noștri nu-și dau seama de uluitorul avantaj al Aradului. să ai tu pe toată lungimea orașului, la doi pași, Mureșul... zona de agrement, natura...! Este fantastic! (Sigur, cu excepția cartierului Aurel Vlaicu). Este poate un lucru unic (!!!) la nivelul orașelor de provincie!

Universul din Cetatea Aradului

— **Ce mai avem în Arad sub nasul nostru și îi ignorăm prezența?**

— Este un element constitutiv al orașului, foarte puțin cunoscut de arădeni: cetatea Aradului. Este un adevărat univers pe care noile generații nici nu-l bănuiesc. Nu bănuiesc nici cât este de mare acest univers. Numai curtea cetății are aproape 30 de hectare. Este primul zid al cetății, care nu este un simplu zid. Este foarte complex, cuprinde o serie întreagă de încăperi boltite, spații imense, ce pot să capete funcțiuni extraordinare, de neimaginat. Apoi există un complex de șase cazemate, formate fiecare dintr-o cazemată mare și două mai mici. Acest ansamblu este înconjurat de zidul exterior. Cazematele sunt legate între ele prin niște catacombe, tuneluri subterane, iar apoi prin alte catacombe de cetate. Urmează șanțul exterior, protejat de un alt zid. Degradat astăzi. Am făcut un studiu de punere în valoare a ei însă incomplet, cu o valoare documentară, fiindcă înăuntru este unitate militară, sigur că da, cu secretele ei.

— **Din câte știu, perspectiva intrării noastre în NATO implică și un standard în amplasarea unităților militare în afara orașelor...**

— Da, este o perspectivă extraordinară. Este motivul pentru care am început acest studiu. Am primit niște documente extraordinare de la arhiva din Viena care m-au ajutat.

— **Ce-ar putea funcționa acolo?**

— Vai de mine! Spațiul este enorm. Pot funcționa universitățile Aradului, administrația județului... O primă propunere aș face-o pentru funcționarea acelor cazemate. Nu a tuturor. Mă refer la preluarea unui ansamblu de cazemate: una mare, împreună cu cele două mici legate prin catacombe de ea. Experimental! Nici nu s-ar

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

afecta activitatea sau secretul unităților militare. Evident, cu colaborarea și acceptul unității militare. Aș propune ca un astfel de ansamblu să devină centrul de discotecă pentru tineret. Spațiul este extrem de ofertant: ziduri, catacombe, teren deschis... Adică să nu se mai perturbe acea oază de liniște și recreere, care este ștrandul arădean, unic în Europa. Acum, zgomotul unităților înghesuite denaturează funcțiunea ștrandului, care are un statut consacrat și în urbanistică. Ștrandul nostru și-a mai câștigat o valență extraordinară, căsuțele, care sunt o poezie. Funcțiunea de distracție a tineretului, discoteca, n-are ce căuta la ștrand. Ea se poate organiza într-un ansamblu de cazemate. Nu bănuieți cât de frumos și funcțional ar fi spațiul. Multe dintre cazemate sunt părăsite, deci una, cu colaborarea și înțelegerea unității militare ar putea fi preluată de municipalitate pentru tineret. De exemplu, unde a fost „Fructexport”... Acolo se pot organiza expoziții, teatru în aer liber... Ambianța este extraordinară... Acolo se pot folosi boxele oricât; n-ar deranja pe nimeni fiindcă înclinația zidurilor aruncă sunetul în eter.

Pe urmă, aș mai propune ceva arhitecților tineri, pentru că, vă spun, avem arhitecți de mare valoare în Arad, de mare compas profesional. Să facă un studiu de abordare în circuitul UNESCO al acestui unic obiectiv european! Pentru că este ultima dintre cetățile construite în stilul Vauban, nealterată de oraș, păstrată integral. Este o curiozitate unică în Europa, ce poate aduce multă valută orașului. Însă cetatea este în pericol prin inexistența acestui studiu complex finalizat. Pentru că, s-ar putea ca mâine Ministerul Apărării să spună „Noi plecăm din unitate, poftiți domnilor edili”. Iar noi n-avem ce pune în loc. Poate deveni astfel un element nociv pentru Arad, zona boschetarilor, a mizeriei orașului. De aceea trebuie mare atenție. De fapt, deja militarii au atras atenția: aveți grijă că mâine s-ar putea să plecăm, iar aici va năvăli mizeria. Deci, această rezervă trebuie să intre în atenția UNESCO.

— **Ce implică acest demers?**

— Sigur că da, o documentație. Dar, în primul rând, voință. Documentația o poate face oricine, cum ar fi ADAR și Proiectările, în colaborare.

Arad, dragostea mea

— **Și mănăstirile, cele două, ar putea fi introduse în circuitul UNESCO...**

— Evident! Însă eu aș propune chiar centrul orașului pentru acest circuit: bulevardul Revoluției, Dragalina.

— **Mă surprindeți! Și bulevardul?**

— Da, pentru că este una dintre marile reușite urbanistice la nivelul orașelor de provincie. Este de mărimea lui Champs-Elysee din Paris...

Legenda bulevardului

— **Am crezut că este o legendă această asemănare.**

— Nu este deloc! Are doi kilometri lungime, ca și Champs-Elysee, cel din Paris are o lățime de 70-90 metri, iar al nostru are între 55 și 115 metri. Mă rog, structura celor două bulevarde are valoare diferită. Al nostru poate fi funcționalizat în așa fel încât să aibă o festivitate de la Teatru până la viitoarea Catedrală. Dacă unele blocuri, plombe, nu mai corespund ele pot fi refăcute. Atât fațadele, cât și interiorul. Bulevardul are niște virtuți extraordinare. Însă, astăzi, structura lui este catastrofală. N-am creat centre de cartier, iar acum tot Aradul se înghesuie pe centrul orașului. Fiecare cartier mare, cum este Micălața, ar merita centrul său. Circulația din centrul orașului nu s-a aglomerat din cauza creșterii extraordinare a populației, ci din cauza proastei urbanistici a Aradului. Blocurile s-au construit în ordinea macaralelor și în sensul lor de deplasare. Cum i se năzărea unuia sau altuia.

Trebuie cunoscut potențialul bulevardului. Zestrea dendrologică extraordinară a lui nu folosește la nimic. Unul din marile bulevarde ale lumii se numește „bulevardul de sub tei”, celebrul Underdenlinden din Berlin. Deasupra masivelor verzi se formează curenți verticali. Pe bulevardul nostru, din cauza proastei structuri a lui curenții nu mai ajung pe trotuar. Respirăm gaze de eșapament în loc de mirosul teilor. Și studiul de principiu există. Eu l-am făcut. Multe s-ar putea rezolva mâine: intersecția de la Teatru, intersecția de la Dacia... Se pot simplifica nodurile de circulație. Acum este o adevărată harababură pe bulevard. Există un studiu care arată că pe bulevard, într-o intersecție sunt 80 (!) de posibilități de ciocnire a autovehiculelor. Carosabilele se pot muta pe centru, peste liniile de tramvai. Circulația s-ar eficientiza, capacitatea ei ar crește, iar actualul carosabil ar deveni pietonal. Parcarea s-ar putea face lejer

Arad, dragostea mea

pe toată lungimea bulevardului, iar pietonalul ar permite lărgirea teraselor, s-ar putea crea monumente de artă, iar ceea ce este cel mai important, zona verde, devine activă pentru cetățeni. Acei curenți verticali ar ajunge pe trotuar. Acum sunt parcaje pe trotuar, șoferii coboară în carosabil...

— **Dar pietonalul îl vom trata într-un capitol separat...**

— Categorical! Pentru că urbanismul influențează viața socială până în cele mai vechi elemente ale ei. O populație, am mai spus-o, poate fi fericită prin urbanism sau se poate neferici. Aradul are, însă, rezerve pentru ca populația să fie fericită. Până acum, Aradul a fost o vacă de muls: s-a amplasat combinatul chimic unde nu trebuia, centrala termică unde nu trebuia, s-au făcut sistematizări cum nu trebuia, am fost frustrați de cultură, de o pătură socială de mijloc... Dovadă că Aradul are rezerve extraordinare este faptul că aici au fost adevărate pepiniere de sportivi: primele echipe de fotbal, primele cluburi de canotaj... Astea trebuie revitalizezate, pentru că ele au dispărut din cauza neînțelegerii!

Plec de la arhitectul Miloș Cristea cu gândul la valoarea ideilor sale, la valoarea dorinței și a voinței sale de a face din Arad un oraș european. Chiar așa, oare, ar putea fi estimate, cuantificate, aceste valori? Cred că nu! Sunt, însă, sigur că indolența și incapacitatea unor edili ai orașului le sufocă. Pe lângă monumentalitatea dezinteresului edililor, ideile lui Miloș Cristea par o îndeletnicire duminicală la gura focului. Singurul (cel puțin, până acum) care a realizat valoarea acestor idei este directorul adjunct al Companiei de Transport Public Arad, Petre Cuvineanu, care ne-a căutat fiindcă soluțiile pentru eficientizarea circulației în Arad i s-au părut interesante.

Rămân înțeles cu Miloș Cristea să ne întâlnim miercurea viitoare. Probabil, vom vorbi despre monumentele Aradului.

Arad, orașul fără monumente

De această dată discuția începe aproape imediat după ce intru din nou în apartamentul lui Miloș Cristea. Zeci de suluri cu proiecte de monumente așteaptă pe podeaua camerei să fie desfăcute.

Arhitectul Miloș Cristea îmi spune cu o durere și o dezamăgire parcă înzecite față de convorbirile anterioare, că Aradul este unic în Europa. Fiindcă oriunde pe acest continent nu mai există un oraș cu atât de puține monumente

Miloș Cristea — Ar merita să arătăm cumva toate aceste proiecte de monumente, așa să se vadă că a existat preocupare. Dar este un gol imens în Arad. Este ceva strigător la cer!

— **Domnule Miloș Cristea, ce înseamnă monumentele pentru un oraș?**

— *(Deschide o carte de arhitectură).* Se uită că monumentul, pe lângă funcțiunea lui și scopul pentru care a fost ridicat, satisface o adâncă necesitate a populației. anume, de a avea înaintea ochilor o construcție care nu este particulară, ci simbolizează și reprezintă viața comunității. Biserica nu este numai lăcașul Domnului, clădirea gării nu este numai locul unde se așteaptă trenul, construcția este o mărturie a existenței comunității, a trăinicieii sale de-a lungul istoriei. Oferă o dimensiune a trecutului, o perspectivă a viitorului, o adâncire a temporalului. Monumentele pot constitui și o mărturie a viitorului. Adică, ele trebui să creeze sentimentul tuturor celor care le vizitează că vin de departe, din istorie și vor merge departe.

— **În diferite perioade ale istoriei s-au distrus monumentele ce reprezentau ceva pentru anumite perioade anterioare și care se considera că nu mai reprezintă nimic pentru cele ce urmează.**

— Da, așa este! Însă este greu să apreciezi dacă distrugerea unor monumente, ori înlocuirea lor, este sau nu o decizie bună. De

Arad, dragostea mea

exemplu la Sankt Petersburg, în fața Catedralei este o statuie, artistic executată extraordinar, o lucrare de artă de excepție, pe care bolșevicii n-au demolat-o. Cu toate că Alexandru al doilea era considerat un despot de către comuniști. La fel s-a întâmplat și cu monumentul din Piața Avram Iancu. Românii nu l-au demolat, după Marea Unire.

Însă este adevărat că monumentele pot avea și o funcțiune negativă. O semnificație care poate degenera uneori în sentimente naționalist șovine. Iar zburciumul politic în care trăim... Istoria nu poate fi, totuși, negată, ștearsă. Să crezi că poți face așa ceva este o aberație. Orașul este o carte deschisă de istorie. Uitați-vă în oricare oraș din Ardeal, din Țara Românească, de peste tot în țară... Încă din tinerețe eram foarte fascinat de monumente.

— Aradul este o carte de istorie închisă?

— Nu este chiar închisă. Dar cadrul urbanistic al Aradului cere monumente. Erau atâtea monumente pe Bulevardul Revoluției, de exemplu. Era superbul monument, poreclit „al ciumei” (de fapt a Sfintei Treimi, notă: reamplasat astăzi), din fața Teatrului de Stat. Care trebuie pus înapoi. Era grandios. El aparține orașului, a fost făcut prin subscripție publică. Se poate restaura și pune înapoi. Trebuie găsite și urmele.

Avea niște elemente de-o frumusețe extraordinară, un lanț de bronz... Din păcate pietrele s-au distrus. Bine, acum se poate spune despre discuția noastră legată de monumentele ce s-ar cere în Arad că „țara arde și baba se piaptână”. Monumentele, este adevărat că sunt foarte scumpe.

— Cât de scumpe?

— O realizare a unui monument ca arhitect sau ca sculptor te aranjează pe o bună parte a vieții din punct de vedere financiar. Eu am participat la multe concursuri, pentru Arad, pentru Timișoara. În Timișoara chiar am câteva lucrări. Mă rog, în colaborare cu sculptorii. Pentru că un monument este o sinteză a artelor plastice și a arhitecturii, un element la care se lucrează în echipă. Noi, arhitecții și artiștii plastici, suntem creatorii mediului artificial în care trăim. Or, nu se poate ca un element să impieteze asupra arhitecturii.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Ca o paranteză, să vă spun că sunt cazuri de mari erori în arta monumentală, care este o știință și pe care dacă n-o stăpânești dai greș. Este un exemplu dureros în Alba Iulia: statuia lui Mihai Viteazu. Un colos ecvestru pus în fața unui frumos palat renascentist. Statuia scoate din valoare palatul și invers. Capul statuii ajunge până la cornișă... S-a greșit amplasarea monumentului. La Cluj, de asemenea am văzut niște amplasări dureroase. Ansambluri monumentale foarte frumoase puse în piețe impersonale.

— **La Arad s-au făcut astfel de erori?**

— Nu prea. Bine, s-au făcut grave erori și altundeva în lume. De exemplu, în celebra Trafalgar Square. De fapt, englezii sunt renumiți în prostul gust. Nu mi-a venit să cred când am văzut Trafalgar Square. Închipuiți-vă o frumoasă piață renescentistă, un foarte frumos cadru arhitectural și este implantat un colos, o coloană enormă pe care dacă vrei să-l vezi pe Nelson trebuie să mergi pe un alt bulevard. Acel colos diminuează monumentalitatea pieței. Monumentalul nu constă în dimensiune, ci în corecta proporționare a elementelor.

— **La noi în Arad nu s-au făcut erori fiindcă nu s-au făcut monumente.**

— Bineînțeles.

— **Cum s-a ridicat monumentul din Piața Avram Iancu?**

— A fost un concurs național, l-am câștigat cu partea de arhitectură. Însă, ce se întâmplă, nu eu am compus acel grup statuar a cărui valoare artistică nu prea reprezintă nimic. Este prea mare, greoaie, statuia. Nu se încadrează în piață. Este o eroare din punctul de vedere al proporționării ei. Chiar dacă, să spunem, erau menținute personajele, trebuiau făcute la dimensiuni mai mici. Însă, când am fost eu chemat era totul gata. Eu am făcut doar amenajarea pieței, soclul, treptele... Durerea a fost, ca și acum, că artiștii plastici n-au avut același limbaj cu arhitecții. Atunci a apărut în „Scântea” un anunț: la Arad se va ridica o statuie de 5 m în Piața Avram Iancu. Dar dimensiunea statuii și proporția o stabilește arhitectul, împreună cu sculptorul și în funcție de mediul arhitectural înconjurător. Nu este un lucru simplu. Nu mergea să pun o statuie

Arad, dragostea mea

de 5 m undeva, fiindcă așa vreau eu. Nu este voie ca un monument să impieteze cadrul arhitectural. Trebuie să se valorifice unul pe celălalt. Monumentul nu are numai un rol psihologic pentru populație, are și unul de ordonare a unei piețe, a unui spațiu urbanistic. O piață dezordonată, printr-un element vizual polarizator crează o unitate. Elementele dezordonate își pierd incisivitatea.

— **Apropos de piețe! În Piața Catedralei s-ar cere un monument?**

— Sigur că da! Numai că acolo piața s-a alterat urbanistic. Dintr-o agoră socială a devenit o hală oarecare, iar kitch-ul ăla cu gardul... În arhitectură toate elementele compozite au o rațiune. Funcțiunea crează organul. Chiar în peisagistică. Asta n-a înțeles cel care a făcut gardurile alea, apoi acele trei arce care nu dau în nimic, nu reprezintă nimic. Este un kitch urbanistic. Acum este greu de schimbat. Se putea schimba totul pe hârtie, însă nu s-a vrut.

— **Au fost idei înainte?**

— Evident! Arhitecții au vrut să facă acolo o agoră socială. Am văzut variantele lor. Însă acolo au fost niște dedesubturi pe care evit să le mai comentez. Regret. Este o pierdere pentru oraș. S-a făcut, acum nu mai putem repara, dar ar fi bine să nu se mai recurgă la asemenea tragedii urbanistice.

— **Piața Primăriei cere și ea un monument.**

— Nu piața însăși, ci bulevardul. Un monument poate închide frumos acea piață. Pus în mijlocul bulevardului ar pune în valoare și piața și bulevardul. Au fost propuneri pentru amplasarea în acel loc a monumentului Unirii. Sunt multe variante. O variantă a fost arcul de triumf, alta a fost o columnă. Aradul a avut acel mare rol în Unire și merită un monument. Ca o paranteză, pe arcul de triumf de la București este acel text splendid al lui Iorga: „Glorie celor ce prin lumina minții și puterea sufletului au pregătit unitatea națională”.

Aradul, paradoxal, are tradiție în monumente. Dar, sigur că la început caracterul orașului era cosmopolit. Fiindcă era un oraș port. Așa cum am mai vorbit, dezvoltarea Aradului s-a făcut datorită interesului lui economic. Cum a fost și cazul Seghedinului, din Ungaria. Orașele port sunt cosmopolite. Această funcțiune a lăsat adânci amprente asupra orașului. Când s-a populat cartierul

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

nemțesc, sfântul Ior, sfântul Florian a avut o statuie. Păcat că se degradează. Apoi, catolicii l-au avut pe sfântul Nepomuk, martirul ceh. Statuia lui, de la încrucișarea străzilor Episcopiei cu Desseanu este cel mai autentic baroc din Arad. Săracul, a rezistat în două războaie, în perioada comunismului, iar după Revoluție a venit cineva și l-a mutilat. Este o dureroasă și incalificabilă faptă. Ca arhitect nu pot accepta așa ceva.

— **Cine ne oprește acum să amplasăm monumente pe bulevard?**

— Acuma este greu. În trecut bulevardul era o agoră socială. Astăzi nu mai este. Nici circulația nu ne mai permite. Dar există, totuși, locuri excepționale. Chiar în parc, aici, în fața Tribunalului este un loc ideal pentru o rotondă a monumentelor scriitorilor. Apoi avem atâtea personalități, căroră am putea să le ridicăm statui. Într-un oraș civilizată arta monumentală nu se poate ignora! Orașele noastre ibundă în artă monumentală. La noua Catedrală ortodoxă se întrevăde un portic foarte ofertant. Există spații care se cer mobilate cu monumente. Cum ar fi malul Mureșului. Este un spațiu extraordinar. Nu numai pentru monumente, în sine. Pentru artă modernă, în general, care prin noile mijloace de lumină pot realiza un spectacol vizual de mare expresivitate. Adică, este bine ca în cadrul urbanistic clasic să fie gândite elemente de mobilare, dar care să nu impiezeze. Cum este, de exemplu, construcția din fața Luvrului.

— **Despre amplasarea monumentului „Crucea Martirilor” ce părere aveți?**

— Monumentul l-am găsit într-o groapă de var din Gai. Am propus reamplasarea lui chiar din perioada comunistă. Și, spre uimirea mea, a fost o bunăvoință extraordinară din partea celor responsabili de atunci, inclusiv a primul secretar Cervenkovici. Nu m-am așteptat! Dar s-a găsit cineva să spună că au creat-o legionarii. Ceea ce este complet greșit. Asta i-a speriat. Regretatul Roșuț nu știu de unde a scos această poveste. Crucea a fost inițial amplasată în Piața Podgoria, care era o agoră socială. Acum este un nod de circulație. Am fost nevoiți să o amplasăm în parcul din spatele Primăriei.

Arad, dragostea mea

Repet: monumentele sunt, într-adevăr, foarte scumpe. Însă, dacă există bunăvoință și dacă se are în vedere faptul că avem în Arad arhitecți și oameni de artă deosebit de valoroși, se poate face ceva. Drama orașelor de provincie, în general este că arhitecții și artiștii plastici nu prea câștigă un concurs național. Decât foarte rar. Pentru că un monument se plătește foarte bine. Vreau să vă dezvolt o dramă orașenească, legată de cultură și de educație civică. Am văzut în viața mea succedându-se două generații de artiști. Se poate ca artiștii generației mele sau ai celei anterioare care ne-a pregătit pe noi, pentru că cei care ne-au pregătit au fost niște oameni de excepție, să nu aibă o sală unde să fie expuse valoroasele lucrări ale acestor valoroși artiști? Sunt îndurerat! Nu avem, de exemplu, o sală Chirilovici, Hajas, Romul Ladea, Groza. Ar putea constitui un eveniment în viața artistică a acestui oraș. Apoi un Vitroel, un Tolan, un Brudașcu, Cernențki regretata. Toate lucrările lor se pierd în străinătate. Este o mare și dureroasă pagubă pentru arădeni. Este o imensă gaură neagră. Parafrazez puțin din Shakespeare: istoria fără legende este ca un trandafir fără mireasmă. Așa este și orașul fără monumente. Ar trebui să ne sensibilizăm puțin.

Se poate realiza un program de monumentalizare a Aradului, în paralel, cu cel de dezvoltare, deja legiferat.

— **Nu există așa ceva?**

— Am un plan, făcut împreună cu sculptorul Brudașcu, acum 20 de ani. Dar nu mai este actual. Poate fi actualizat. Orașul trebuie să dezvolte personalitatea cetățenilor nu să întristeze o populație, să o facă pesimistă. Lipsa monumentelor, a acestor elemente de mare expresie, care crează și bucuria de a trăi, contribuie la calitatea vieții urbane, contribuie la educația civică a cetățeanului, este dureroasă. Elementele vizuale, ca o imensă simfonie, îți structurează sufletul. La noi, în Arad, bulevardul poate deveni o superbă simfonie. Bulevardul este un element de deschidere extraordinară sufletească, spirituală. Este bunul spiritual, din punct de vedere arhitectural al orașului Arad.

Un monument este un mesaj al artistului transmis către cetățeni.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Dacă intrăm în normal, viața orașului va trece în stradă. Acolo este scena cetățeanului. Cadrul și obligă cetățeanul.

— **Mai sunt locuri în Arad care tânjesc după un monument?**

— Este Piața Teatrului de Stat. Mâine se poate scoate circulația. Apoi, la intersecția străzii Crișan cu bulevardul Revoluției, unde iarăși se poate scoate circulația și lăsat doar tramvaiul. Bulevardul este o magistrală de gradul întâi, iar în prescripțiile de proiectare astfel de magistrale au încrucișări din 800 în 800 de metri. Ori pe bulevardul arădean sunt încrucișări din 300 în 300 de metri, care perturbă circulația și porționarea lui. Pe urmă viitoarea piață a Catedralei noi. Sunt străduțe, colțuri de străzi, care au un pitoresc extraordinar, bogate în arhitectură. Fiindcă acesta este specificul orașului Arad: bogăția în arhitectură clasică, străzi pitorești. Am avut o idee și pentru reamenajarea curții din spatele Primăriei, o frumoasă curte arhitecturală. Acolo se poate face o Fontana Trevi, dacă vreți. Se poate desființa gardul acela, care n-are rost. Se poate amenaja extraordinar. Nu mai vorbesc despre malul Mureșului. Apoi cetatea Aradului, care va deschide o nouă spiritualitate urbană pentru arădeni. Mă bucur nespun că tinerii arhitecți au creat un studiu, la care am participat și eu, arhitectul Seculici, inginerul Nițu și alții, un colectiv care merită toată lauda, pentru reconversia Cetății. Cetatea, în sine, este un monument. apoi ar fi parcurile. Dar noi nu știm încă ce este un parc, pentru că nu știm ce înseamnă bucuria de a trăi. Parcul este loisirul de fiecare zi într-o lume normală. Or, funcțiunea principală care ar trebui să o aibă administrația, în succesiunea legislațiilor, ar fi preluarea acestor idei de urbanistică.

— **Noi n-avem nici măcar fântâni arteziene, darmite monumente.**

— Păi, da! De exemplu, fântâna arteziană de la Podgoria s-a desființat dintr-o prostie! Multă lume nu-și mai aduce aminte de ea. Este o mare durere. Pentru că apa animă mediul, purifică aerul. Cea de la Podgoria putea să rămână, cu puțină bunăvoință. A fost pur și simplu o reavoință desființarea ei. Era, poate, unul dintre cele mai reușite jeturi de apă din țară. Și ca dimensiune și ca proporție. S-a

Arad, dragostea mea

spus că stropește tramvaiele. Dar ploaia nu le stropește? Au mai fost tentative de mobilare a orașului. Dar am găsit foarte multă reavoință. Tinerii arhitecți au găsit aici un mediu foarte ostil. Și erau foarte valoroși. Am făcut și o expoziție de mobilier urban. Dar s-a spus: la ce ne folosește nouă? Din păcate, întrebarea a fost pusă și de oameni din profesia mea. Toate instalațiile acelei fântâni funcționează, acolo în lac unde a fost mutată. La ultima vizită a lui Ceaușescu a fost pusă în funcțiune. Trebuie și acum puțină bunăvoință.

— **S-ar mai preta undeva în Arad fântâni arteziene?**

— Sigur că da! Nu trebuie să fie monumentale, pot fi jeturi de apă, un element sculptural pe care să se scurgă apa... Am avut multe proiecte, premiate chiar dar, ce folos...

Miloș Cristea își amintește cum a câștigat concursul pentru monumentul de la Păuliș, într-o vacanță a „marilor rechini” comunisti. El l-ar fi vrut, împreună cu sculptorul Brudașcu, sus pe deal și mult mai impunător. Dar n-a vrut constructorul să-și urce utilajele pe deal.

La despărțire, Miloș Cristea, în loc de concluzie face un gest în semn de „Asta e! Nu poți să te lupți singur cu morile de vânt!”.

Cu Horea Medeleanu despre Miloș Cristea

Pentru că este vorba despre artă monumentală l-am căutat și pe istoricul și criticul de artă arădean, Horia Medeleanu. Mă primește în bibliotecă. Citea, înainte să vin. Așez reportofonul pe un teanc mare de cărți. Horia Medeleanu are același farmec oratoric, ca și Miloș Cristea. Nu poți să nu-i acorzi atenție. Îl poți ignora doar dacă nu-i realizezi dăruirea cu care vrea să transmită generațiilor mai tinere acumulările sale. Suferă la fel de mult pentru ceea ce ar putea deveni Aradul. Poate că farmecul, dăruirea, chiar patima pentru acest oraș se termină la această generație din care fac parte Horia Medeleanu și Miloș Cristea.

Horia Medeleanu — Privind ilustratele vechi, ce înfățișează bulevardul Aradului, înainte de primul război mondial, avem un șoc, o impresie diferită de cea de astăzi contemplându-l. Impresia Aradului de astăzi este defavorabilă.

— **De ce?**

— Pentru că la impresia estetică de atunci participa și vegetația bulevardului. Arborii erau de mici dimensiuni înainte, erau fasonați, coroana era uniformizată, aranjată. Acești arbori de pe bulevard erau implantați într-o peluză, pe care gazonul era ceea ce trebuie să fie: o iarbă scurtă, deasă și fină. Ca peria. De un verde uniform. Acest iz dădea o altă imagine Aradului. Miloș Cristea a spus într-una din convorbirile anterioare că bulevardul nostru se aseamănă cu Champs-Elysee din Paris. Așa este! Era un bulevard de tip francez. Bulevardul de astăzi are aspect de parc englezesc. Cu o vegetație extrem de abundentă. Vegetația de arbori a bulevardului concurează arhitectura. Ca atare nu mai putem avea impresia pe care o aveau înaintașii noștri. Arhitectura nu se mai vede. Să fiu iertat! Aradul, ca impresie, este mort ca arhitectură. Pe deasupra,

Arad, dragostea mea

acel gazon a dispărut. Arborii s-au dezvoltat nedisciplinat. Iarba a fost înlocuită cu flori. Cui servesc ele? Pietonul nu le vede. Călătorul cu tramvaiul nici atât. Este o masă enormă de vegetație...

— **Care nu mai are, așa cum spunea Miloș Cristea, nici măcar funcțiunea de purificare a aerului...**

— Da, chiar dimpotrivă! Pe bulevard avem senzația de năbușeală. Peisajul de la început de secol al bulevardului lăsa aerul să circule liber.

— **De ce n-avem monumente?**

— Pentru că inițiativele s-au bătut cap în cap cu edilii orașului. N-au fost duse până la capăt niciodată. După 1922, când se face instalarea deplină a administrației românești aici s-a pus prima oară problema monumentelor. A fost pusă problema demolării monumentelor ce aminteau de fosta stăpânire: monumentul Libertății din actuala Piață Avram Iancu și a lui Kosuth, aflat în actuala Piață a Primăriei, cam acolo unde este Troița eroilor (mutată astăzi, n.n.). Apropos, de monumente! Eu îmi permit să spun că acea troiță nu este o troiță, ci un dulap. Nu este o operă de artă, ci o lucrare de țigărie, de tâmplărie. Cu tot respectul pentru cele sfinte pe care vrea să le reprezinte, dar nu reușește, aceea este o lucrare de tâmplărie. Regret!

Dar să revin. Atunci nu erau atât de mulți arhitecți în oraș ca și acum. Ei au gândit bulevardul în perspectivă. Arhitectura, vegetația și monumentele alcătuiau un tot unitar. Monumentele aveau rolul unor accente. Unor fragmente de spațiu. La acest enorm de lung bulevard se cereau aceste accente. Spațiul din fața Teatrului, care este ca un estuar, alcătuieste aproape un careu, a cerut un monument. A fost monumentul Sfintei Treimi. O lucrare la locul ei și astăzi. A fost îndepărtat din motive de ateism științific. Era monumentul Aradului. N-avea nimic cu politica. Așa este și monumentul sfântului Ioan de Nepomuk. Urmau apoi alte ansambluri sculpturale.

Palatul CFR era cap de perspectivă. Centrul se cam termina pe la Biserica Roșie. Se spera dezvoltarea bulevardului. Au venit aceste blocuri. Stăpânirea românească a găsit un alt accent excepțional.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Regret și astăzi că nu este acolo! Este vorba despre Crucea Martirilor la Piața Podgoria. Noua amplasare a monumentului l-a alterat, față de ceea ce a fost. Acum are o bază plină de platforme în trepte, o întretăiere de linii drepte, pe orizontală. Crucea avea o forță interioară extraordinară, fiind executată de remarcabilul Rafiroiu. La Podgoria, Crucea trona singură, într-un cerc plin de flori. Atât! Avea o forță de elansare, de luare în posesie a spațiului din jur. Avea o forță conținută. E bine, totuși, că a fost repusă în viața spirituală a Aradului.

— **Ar mai fi potențiale locuri pentru amplasarea unor monumente? De exemplu în spatele Primăriei?**

— Acolo este monumentul acela din lemn. Nu știu cine l-a făcut. E derizoriu. Nici nu participă la efectul estetic al ansamblului. Bulevardul cere accente monumentale. Pentru că așa a fost conceput. Nu poți să nu ții seamă de gândirea inițială. Nu poți să nimești gândirea arhitecților de atunci. Ești obligat să mergi pe firul gândirii lor urbanistice. Inima bulevardului cere monumente. Pe verticală. Să pună niște accente, să fragmenteze și să lege traseul bulevardului. Monumentul rupe monotonia. Astăzi, bulevardul Revoluției suferă de monotonie.

— **Domnule Medeleanu am să vă adresez aceeași întrebare ca și lui Miloș Cristea. Ce înseamnă monumentele pentru un oraș?**

— În primul rând poate fi simbolul unei amintiri sacre.

— **Ceea ce n-avem noi.**

— Categoric! Suntem pustii. N-am pus nimic în locul monumentelor dărmate. Acesta este adevărul! Un monument, pe lângă funcția lui estetică, marchează un loc sacru. Nu trebuie să fie religios. Monumentul marchează un popor: Crucea Martirilor era o îngemănare a istoricului cu religiosul. Monumentul are rolul de memento. De a-ți obliga memoria ta de cetățean, de român, să accezi la sacru.

— **De ce n-avem totuși monumente? Doar din lipsa banilor?**

— Nu! Părerea mea este mult mai dură. Nu am avut oameni potriviți la locul potrivit. Chiar printre arhitecți. Unii sunt niște tehnicieni, nu niște artiști. Am avut valori. Ele trebuiau folosite. Dar

Arad, dragostea mea

aici trebuie mintea de la centru, de la Primărie. Noi n-am avut-o. Idei au fost. După ce s-au demontat monumentele vechi, prin 1924, când se sărbătorea 100 de ani de la nașterea lui Avram Iancu s-a propus un monument al lui în fața Primăriei. Nu s-a făcut! A fost o comandă la Romul Ladea. A fost ideea unui monument al Unirii, pentru că Aradul a avut rolul lui. Sigur că nu avem dreptul să ne arogăm drepturi speciale în Unire sau să facem o ierarhie a personalităților Unirii. Mai bine să spunem că toți, în mod egal, am contribuit la realizarea aceluia mare act. Dar un monument al Unirii s-ar cere la Arad. Eu am pledat pentru el de acum 30 de ani. Ideea a rămas, însă, în aer. Noi mereu n-am avut bani, dar alte orașe cum este Timișoara au avut bani. Este doar vina arădanilor (eu zic așa cum spuneau bătrânii) și a celor care au condus acest oraș.

O dovadă de idee uitată și nebăgată în seamă este monumentul gândit de Miloș Cristea pe malul Mureșului, lângă Palatul Cultural, din care s-a făcut doar scheletul: este vorba despre monumentul Apelor (astăzi este Monumentul Martirilor Anticomuniști, pe structura fostului Monument al apelor, n.n.). Zace și astăzi acolo. Unii se întreabă ce este acel stâlp. Este scheletul monumentului ce-l visa arhitectul Miloș Cristea împreună cu sculptorul Brudașcu. Pe el stau acum înscrise cuvinte obscene, unele în limba engleză, la îndemâna vagabonzilor. Nu înțeleg! Nu știu cât ar costa un asemenea monument. Dar el își avea locul și rostul. Iată cum o idee generoasă s-a pierdut pe drum!

Fațadele Aradului crapă de rușine

Arhitectul Miloș Cristea își amintește că în urmă cu câțiva ani câțiva intelectuali inimoși înființau Liga pentru Arad. Ea își propunea repunerea în valoare a orașului nostru, a resurselor sale, restaurarea lui arhitecturală, urbanistică și nu în ultimul rând morală. Între timp, dintre fondatorii Ligii au rămas foarte puțini, iar activitatea ei s-a stins de la sine mai mult din cauza indiferenței pe care o găsea în majoritatea birourilor de unde trebuia să vină decizia. Își amintește că doamna arhitect Chișbora a fost cea care s-a ocupat îndeaproape de realizarea studiului pentru reconversia Cetății Aradului. A strâns vechile hărți și planuri existente la Muzeul Militar din București, iar în străinătate a luat legătura cu un Centru ce studiază cetățile construite după stilul Vauban, internaționalizând problema Cetății Aradului. Însă despre proiectul de reconversie a Cetății, într-un alt episod al dezvoltărilor, separat.

Astăzi, doar despre restaurările din Arad, o problemă complexă ce nu a fost pusă până acum la modul serios.

Miloș Cristea — Toți străinii care trec prin Arad, mă refer aici inclusiv la arhitecți sau — în general — la cei care privesc cu ochi de specialist orașul, sunt impresionați de frumusețea lui, dar și decepționați de ruina în care se găsesc clădirile.

— **Domnule Miloș Cristea, ce atrage atenția în Arad?**

— Puține sunt orașele care au atâtea bulevarde somptuoase și străzi de-o frumusețe extraordinară. Strada Episcopiei, de exemplu, este o stradă plină de arhitectură valabilă. Odată vom vorbi și despre stilurile arhitecturale ale Aradului. Ca o paranteză aș vrea să relev, fiindcă merită, filmul făcut de Florin Hornoiu și Gheorghe

Arad, dragostea mea

Lanevski, ambii de la Muzeul județean, despre arhitectura orașului. Extraordinar! Despre secesionul din Arad, un reflex al academismului. Deși materialele de construcție se mai schimbau. Să revin, însă. La noi în Arad predomină eclecticul, cu influențe secesion, baroce, clasice, romantice. Aradul este un oraș foarte închegat. Toate stilurile se pot citi foarte frumos.

— În ce zone mai pot fi citite?

— O dată, vechiul Arad, închegat în jurul Pieței Vechi, a „Casei cu lacăt”. Tribunalul Axente era primul bulevard al Aradului, Tribunalul Dobra. Acolo s-a închegat primul stil, sobru. Pe Tribunalul Axente se mai văd acele acoperișuri foarte țuguiate, cu frontul foarte îngust la stradă, care au un iz medieval. Sigur că fațadele s-au schimbat, dar structura este aceeași. Acolo sunt niște case excepționale; în zonă era și vechea Primărie a orașului. apoi strada Preparandiei... sunt izuri ale Aradului arhaic. Sunt niște subsoluri chiar impresionante. Lumea puțin știe despre existența lor. Sunt ansambluri de clădiri extraordinare. Numai că o lovitură de grație pe care a primit-o Piața Veche este acea stație electrică de redresare și o stație de reglare gaze amplasată în mijlocul pieței. A fost trântită acolo, fără un studiu, fără nici un fel de noimă. Acea piață avea două fronturi arhitecturale, maltratate și masacrate de către fosta ILLA.

— Cum au fost maltratate?

— Ei aveau un sistem, chipurile, de modernizare a clădirilor. Se distrugea toată stucatura clădirilor. Acolo, de exemplu, în Piața Veche, era o casă gotică foarte frumoasă, de pe care a fost rasă toată decorația ei și a rămas așa, un fel de cașcaval. Singura mărturie arhitecturală care mai amintește de ceva este cornișa, unde se mai păstrează câteva elemente decorative, apoi un balcon superb și portalul de intrare. Restul, totul s-a masacrat. Era un front. Mă rog, era vechea zonă de bordeluri a Aradului. Dar cu clădiri frumoase. Toate s-au distrus.

— Care era așa-zisa modalitate de modernizare a vechilor clădiri?

— Prin acea stropire a fațadelor cu mătura înmuiată în ciment. Cum să vă spun, acest strat de ciment oprea respirația zidurilor,

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

fiindcă cimentul este impermeabil. Diferențele de temperatură crează în ziduri condensul. Dacă zidurile unei clădiri sunt oprite din respirație, condensul rămâne în structura pereților. ILLA a stropit cu ciment, iar mai târziu au început să cadă tencuielile exterioare. Adică nu numai că n-au fost restaurate vechile clădiri, ci s-au distrus.

— **Nu le-am spus arădenilor ce-ar însemna pentru ei restaurarea orașului.**

— Restaurarea urbană urmărește reumanizarea spațiilor. Orașul a devenit, am mai spus asta în episoadele trecute, inuman din cauza suprapunerii unor funcțiuni ale sale. Urbanismul natural se dezvoltă pe seama necesităților și nu invers. Era necesară o unitate comercială, se făcea una.

— **Cum apăreau aceste necesități, ori cum convingeau ele că trebuie percepute ca niște necesități?**

— Inițial, printr-un comerț primitiv. Ulterior se cristaliza cererea. În aceeași situație suntem acum. Suntem în faza comerțului sălbatic — care cu timpul se va cristaliza și va primi o formă normală, civilizată. Deocamdată este pseudo-concurența asta, se creează acele interese, mici mafii care au, din păcate influențe și asupra urbanismului. Se ocupă spații publice, adică unde merge banul se poate orice.

Deci, restaurarea înseamnă recuperarea acelei ambianțe propice plăcerii de a trăi în oraș. Pentru că nu viața pe care o ducem noi astăzi în Arad înseamnă viață urbană. Numai că ne-am obișnuit cu ea. Mergem în străinătate și descoperim (cică!) minunea lumii. Ori noi avem minunea aici, lângă noi. Numai că acele decenii trecute ne-au făcut să uităm adevărata viață urbană.

În regimul trecut s-a pus la un moment dat problema estetizării orașului. S-au făcut niște zugrăveli. Dar ILLA era o întreprindere centralizată, casele erau naționalizate. Iar ILLA și-a dobândit acel stil aparte de simplificare a modernizării. Se curățau profilaturile, stucaturile, elementele decorative de arhitectură și se făcea un fel de șvaițer arhitectural. Geamuri simple, fațade simple. Exemple sunt nenumărate, iar paguba nu poate fi estimată.

— **Mai pot fi recuperate acele clădiri, fațade distruse?**

Arad, dragostea mea

— Țsta este efortul pe care-l depunem cu aceste vechi fotografii ilustrate. O clădire clasică, academistă este ca fosilele Couvier. Dacă ai găsit o vertebră poți reconstitui scheletul întreg al animalului. Dacă eu găsesc o cornișă sau alt element decorativ, eu pot restaura întreaga fațadă. Asta face parte din știința restaurării.

— **Știu că ați condus lucrările de restaurare la Liceul „Moise Nicoară”. Cum ați reușit restaurarea?**

— Acolo am avut norocul într-o întreprindere de construcții la care lucrează oameni tineri. Și care au această virtute (aș vrea să accentueaz aceasta), întâlnită la puține altele cu același profil, această dorință de a-i reda Aradului nestematele arhitecturale. „Tehnodomus” se numește firma. Acești tineri entuziaști, care se ocupă acum de restaurarea clădirii „Westbank” (restaurare condusă cu noroc de o colegă arhitectă cu mână de fier, d-na Andronica Cîmpan), au făcut un proiect de restaurare așa cum se face, s-au refăcut profilaturile, pentru că toată fațada a fost distrusă de fostul constructor. Vechiul constructor a și făcut o cornișă monstruoasă pe strada Alecsandri, executată și din beton. Firma despre care am vorbit, fiindcă nu avea muncitori calificați în restaurări, a angajat muncitori din Bolintin. Aceștia au restaurat exemplar și clădirea Liceului „Moise Nicoară”. Nu am destule cuvinte de laudă pentru acești oameni. Deși cred că lucrează în pagubă. La „Moise Nicoară” totul a fost copt, distrus prin metoda despre care am mai discutat, folosită de fosta ILLA. Acolo am avut, totuși, noroc și cu faptul că o mare parte a elementelor decorative erau din ceramică și parțial trebuia doar plombate.

— **S-au început restaurările și la Palatul Cenad și la alte clădiri vechi...**

— Da, însă, din păcate restaurarea clădirilor din centru este... Mai bine mă abțin... Este o neînțelegere a beneficiarului, adică statul, Primăria. O restaurare nu înseamnă o reparație capitală, ci o lucrare de artă, făcută profesional, de către oameni calificați... Or, la aceste restaurări nu s-a făcut nici un proiect. De exemplu, turla Palatului Cenad este putregai de sus până jos. De fapt toate turlele clădirilor din Arad sunt făcute din lemn, peste care sunt acoperișurile din

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

tablă, ori solzii din ardezie, care au împlinit 100 sau 150 de ani, apa s-a infiltrat, structura s-a putrezit... Trebuia instituit, în primul rând, un comandament pentru restaurarea bijuteriilor arhitecturale ale Aradului. Cum sunt aceste turle. Fără aceste turle Aradul nu mai este Arad. Dacă aceste elemente de o deosebită valoare arhitecturală nu sunt respectate, Aradul nu mai face două parale. Dacă nu se fac proiecte nu se poate face nimic.

— **Cine trebuia să ceară aceste proiecte?**

— Vreau să vă spun un panseu al lui Leonardo da Vinci. O construcție are două părți: una utilitară, ce aparține locatarilor (proprietarilor) și una estetică, ce aparține întregului Univers. De turlele acestea, ca să rămânem la ele, se bucură tot orașul. Nu le poți pretinde actualilor proprietari sau locatari, majoritatea pensionari, să plătească sume fabuloase pentru restaurarea lor. Turlele acestea sunt unice, fiindcă au fost gândite de arhitecți cu personalitate. Cum a fost Milan Tabacovici. Acum o serie întreagă de elemente decorative sunt căzute sau deteriorate de ani de zile. Așa cum se întâmplă la Palatul Neumann. Cu toate că am propus, și nu numai eu, instrumente speciale pentru restaurare se lucrează tot la mâna liberă a zidarului. Este o jalnică batjocură, deoarece unde nu se vrea, nu se vrea. Unde mai este și reavoință nu se mai poate face nimic.

— **Adică Primăria trebuia să ceară acele proiecte de restaurare.**

— Sigur că da! Acuma pregătesc un memoriu pe care vreau să îl înaintez organelor de decizie... iată o denumire nu prea fericită.

— **Dacă dispare decizia, ori lipsește, rămâne organul...**

— Așa este. Așadar, pregătesc acel memoriu în care solicit executarea acelor proiecte (în numele Uniunii arhitecților), de-a se lua legătura întreprinderi de restaurare din străinătate (Austria etc.), fiindcă noi nu mai avem meseriași care să refacă elementele decorative, să se evalueze acele lucrări și să vedem dacă nu cumva prin organisme interstatale (UNESCO, Consiliul Europei ș.a.) se pot obține finanțări externe. Fiindcă, să fim sinceri, acum nu prea mai avem bani. Bugetul local nu permite acest efort financiar. Însă, să

Arad, dragostea mea

lăsăm să se deterioreze asemenea valori sau să dispară este ca și cum din regnul animal ar dispărea o specie.

— **Ar exista suficiente argumente pentru a convinge organismele internaționale și pentru a obține aceste finanțări externe?**

— Argumentele solide sunt următoarele: centrul orașului Arad (dar nu numai el, ci și a altor oraș, cum este Clujul, Oradea, Sibiu etc.) reprezintă o identitate. Un organism bio-urban unic. Ceea ce este arhitectură în Arad nu se mai găsește altundeva. Și nu este numai un bun al orașului și al țării noastre, ci și unul al întregului Univers. Or, așa cum am spus, dacă nu îl respect și nu îl întrețin, se distruge și se pierde pentru totdeauna un element care structurează sufletul cetățenilor Aradului. Deocamdată ne luptăm pentru pâinea zilei de mâine. Dar va veni și vremea normalității, așa cum a fost. Eu am fost în toată Europa. Pe marile bulevarde centrale din marile orașe am regăsit Aradul de altă dată. Exact atmosfera de altă dată... politețea comerciantului...

— **Apropos de politețea comerciantului, de ce a dispărut de la noi?**

— Pentru că s-au inversat niște situații: cumpărătorul a ajuns să depindă de vânzător. Altădată vânzătorul depindea de cumpărător și avea interesul să aibă clientelă. V-aș putea da niște exemple extraordinare...

— **Vă rog!**

— Am să dau câteva exemple pentru că și asta face parte din restaurarea urbană profundă. Era un ovrei foarte perspicace: Markuș, foarte cunoscut în Arad. Avea o prăvălie în Piața Avram Iancu, unde a fost înainte o expoziție de mobilă. Cu fiul lui Markuș am fost în echipa de polo a orașului. Era o prăvălie care se numea „Coloniale și delicatose”, unde se vindeau tot felul de condimente, curmale... Avea un miros pe care, parcă, și acuma mi-l amintesc. Markuș avea un vânzător numit Romanovski. Închipuiți-vă o figură cu mustață a la Erol Flynn, știa vreo șapte limbi. Pilărițele, după ce-și vindeau produsele (zarzavaturi ș.a.) veneau aici și cumpărau mirodeniile. Romanovski le lua pe șvăboiace pe nemțește: „No, Lisi neni, ce mai face bărbatul?”. Și așa mai departe. Văzând că i se dă

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

atenție și clienta se simțea altfel, importantă. Adică această atitudine era tonică pentru comerț. După ce a venit noua orânduire, clienții au intervenit la conducerea noii cooperative să fie readus Romanovski înapoi la acea prăvălie. Atunci vânzătorii spuneau „mulțumesc” cumpărătorilor, astăzi se întâmplă invers. Ar fi o restaurare morală să se întâmple ca înainte.

— **Tot noi am avea de câștigat! Dar să revenim la restaurarea arhitecturii...**

— Da, multe dintre clădiri ar putea fi recuperate. Însă arhitecții au nevoie de un spate financiar. Acolo unde apare nepăsarea, apare și drama. Dacă s-ar fi realizat tot ce am visat eu și colegii mei arhitecți, am fi avut Aradul ideal. Chiar și cu banii care au fost. Fiindcă înainte erau și bani. Dar a fost mai importantă lupta pentru fotolii, a acelor umplători de haznele. Au fost și oameni cinstiți în conducerea orașului cu care era o plăcere să lucrezi. Ca și acuma. Dar și acuma umplătorii de haznale se învârtesc prin canalele albe ale legilor morale. Au stomac mai bun...

— **Aradul este acum invadat de mahala...**

— Mahalaua este o veche concepție balcanică, orientală. Era în localitățile suburbane care se înglobau în oraș. Ele purtau amprenta semirurală. Mahalaua aparține istoriei.

— **Dar așa a devenit cartierul de pe malul Mureșului, de la P-ța Romană până în Faleză Sud - Alfa...**

— Da, acela a devenit o mahala. Dar se poate revitaliza și am mai spus cum. Însă atunci când, spre exemplu, comerțul se va extinde firesc, când în centrul orașului vor fi doar marile magazine, cele de lux, viața socială a arădenilor va reintra în normal. Lumea se va obișnui să nu mai parcurgă kilometri întregi pentru a-și face cumpărăturile.

— **La un moment dat, prin anii optzeci s-a renovat Piața Avram Iancu...**

— Da. Însă acum toate casele se albesc. Am ținut ca Liceul „Moise Nicoară” să fie alb, așa cum arată documentele. Toate marile instituții trebuie să aibă o culoare deschisă. Cum este Primăria și ansamblul dimprejur, care era de culoare albă. Dar asta nu

Arad, dragostea mea

înseamnă că tot orașul trebuie să fie alb, așa cum se-ntâmplă acum. Teatrul, „Crucea Albă” („Ardealul”), Catedrala Catolică (cu acea copie după Piéta a lui Michelangelo, pe care o avem aici la Arad) merită să fie albe. Sobre. Celelalte clădiri pot fi de o coloristică și de un pitoresc deosebit.

— **Restaurarea clădirilor din Piața Avram Iancu a fost un reușită?**

— Da, însă a fost doar una de fațade. O adevărată restaurare urbană intră în profunzime. Or, acolo planșele sunt din lemn putred, instalațiile curg, apartamentele nu mai corespund cerințelor contemporane. În Piața Avram Iancu una dintre clădiri (cea verde, care la parter are un magazin de obiecte casnice) s-a restaurat impecabil. Sculptorul Vitroel și cu arhitecta Mihailovici au restaurat toată decorația de secesion după o fotografie. Acolo ILLA a tuns toate elementele decorative. Este un exemplu de restaurare. Dar o restaurare trebuie să țină cont și de o refuncționalizare a spațiilor, conform cerințelor contemporane, adică reintroducerea obiectului de arhitectură în viața contemporană. Acolo unde interiorul este foarte valabil el trebuie restaurat așa cum a fost. Cum, de exemplu, sunt cele două farmacii, de pe strada Eminescu, colț cu strada Ștefan Cicio Pop, cu un mobilier și un interior ce merită toată considerație, iar apoi farmacia de la Podgoria. Nu știu dacă sunt trecute printre monumentele istorice. Ar fi mare păcat să se distrugă. Din păcate am observat că feroneria de la ușă s-a deteriorat, s-a schimbat. noi, arădenii, nu avem nici catedrale gotice, nici ruine romane, nici vestigii medievale, dar avem aceste bijuterii. Sunt mai noi, dar sunt ale noastre, valoroase, și ne fac mândri că suntem cetățeni ai orașului Arad.

— **Au început să dispară foarte multe din aceste elemente decorative ale clădirilor, balustrade, vitralii...**

— Ah, da... Aș putea să vă arat clădiri de-o frumusețe extraordinară. Orice mic element decorativ dispărut este o mare pierdere...

Bine, mai intervine și acea restaurare morală despre care am vorbit. Fac o paranteză. Când am lucrat la hotelul „Astoria”, unul din marii cofetari ai Aradului, pensionar, a venit să mă roage să

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

intervin ca să fie angajat la noua cofetărie. Acesta era Boian. Vestit pentru tortul rusesc, cum nu știa să facă nimeni, înghețate, șuhaida (adusă în Arad de la meșterul lui din Ungaria), castane cu frișcă... Vroia să învețe niște tineri rețetele sale unice... Când mâncai produsele făcute de el simțea de fiecare dată o surpriză: înghețatele lui, vai de mine, nu ca înghețatele de acum cu chimicale, că mi se și rupe inima pentru săracii copii. Nu l-au angajat până la urmă. A murit cu toate rețetele. Mă rog...

Deci, modul în care este pusă acum pe tapet restaurarea... Am auzit de exemplu de acea decizie prin care comercianții sunt obligați să renoveze fațadele. Până în toamnă, într-un an. Nu vă supărați, asta mi se pare o aberație. Adică nu s-a făcut nimic 50 de ani, ba s-a și distrus iar acum îl obligi pe comerciant s-o facă într-un an. În loc să fie lăsați să prindă putere și să ne facă nouă viața mai fericită, îl oblig acum să facă ce n-am făcut eu în jumătate de secol. Se putea face altfel. În 3-5 ani. Astfel ca într-un timp ome-nesc valabil, comerciantul să comande un proiect profesional de restaurare (împreună cu locatarii), dar nu într-un an. Or, acum se lucrează fără proiect și iese o treabă, de-asta, meșteșugărească, fără nici o legătură cu arhitectura. După realizarea proiectului să înceapă restaurarea, urmărită de o comisie specializată. Nu să se balige, mă scuzați, acolo pe clădiri orice intervenție. Așa nici unul nu va face nimic pentru că n-au bani. Pentru o restaurare trebuie un timp rațional. Nu să faci un asemenea pitpalac așa cum este cel ce s-a făcut la clădirea Direcției Muncii. Nu știu cine face asemenea greșeli. N-am cuvinte pentru culorile alea. Mai ales că au statui acolo, din piatră, peste care s-a dat cu zugrăveală. Așa ceva nu-i permis.

Rămânem înțeleși pentru miercurea viitoare, pentru a continua acest serial de interviuri. Cu toate că s-au găsit voci să spună că aceste dezvăluiri nu prea au valoare. Este adevărat că ideile au fost întotdeauna mai puțin valoroase decât un somn bun, după o masă copioasă. Cred că s-a dormit, totuși, suficient.

Comoara cetății n-a fost încă descoperită

Cu câteva minute înainte de a ajunge la arhitectul Miloș Cristea, plecase de la el doamna Lucia Chișbora, cea care este acum sufletul reconversiei Cetății Aradului. Zeci de fotografii ilustrând vechi planuri și imagini ale Cetății stau pe masa lui Miloș Cristea. Îmi arată și un studiu pentru reconversia Cetății întocmit de un colectiv din care fac parte inginerii Adrian Nițu, arhitectul Bogdan George Drig, inginerul Francisc Carol Steiu, economist Daniela Vârzan, tehnician Gavrill Tumo, arhitect Miloș Cristea și condus de arhitectul Gheorghe Seculici și arhitect Elisabeta Cosma. Construită între anii 1763-1783, Cetatea Aradului a fost făcută din cărămidă transportată din mână în mână, de la Jimbolia până la Arad. O cărămidă, se spune în studiu, ajungea la destinație în 24 de ore. Noua Cetate (vechea fiind în locul actualei zone a Căii Romanilor) a jucat mai mult rolul unui penitenciar pentru revoluționarii din secolul XVIII și XIX decât unul militar. Treptat, de la sfârșitul secolului al XIX-lea, Cetatea și-a pierdut interesul militar rămânând o simplă cazarmă. În primul război mondial a funcționat chiar ca lagăr de concentrare al armatei austro-ungare, pentru ca după al doilea război mondial să adăpostească trupele rusești, se mai spune în studiu. Acum ar putea deveni un important centru urban și turistic. Un vis, ce pare la prima vedere o utopie.

Miloș Cristea — Cetatea a reprezentat pentru toate generațiile de arădeni o fascinație. Iar pentru arhitecți este aur. Mai ales pentru că este completă.

— **Adică nu este alterată de dezvoltarea orașului.**

— Exact! Pentru că majoritatea orașelor din Europa s-au dezvoltat din interiorul cetății. La noi, în Arad, datorită buclei Mureșului, Cetatea s-a păstrat.

— **Din câte am înțeles, erau proiecte mai vechi pentru reconversia ei.**

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

— Da. Încă din anii '50-'60 am făcut schițe, memorii pentru comisia monumentelor, primărie și așa mai departe, întocmite de Institutul de proiectări de atunci. Am căutat să sensibilizăm puterea de atunci pentru această reconversie, însă era foarte greu.

După Revoluție am mai putut intra în Cetate. Înainte era un secret și un plan de cooperativă.

— **Apropos de perioada de dinainte. După cele câteva episoade ale interviului pe care ni-l acordați s-au găsit voci care să se întrebe ce urmăriți prin aceste dezvăluiri. O funcție? Și, de ce n-ați realizat înainte toate aceste proiecte?**

— Ah, nu! Nu vreau nici o funcție. Și, din păcate, înainte de revoluție nu eram deloc ascultați. Bulevardul Revoluției, Mureșul și Cetatea sunt axele de compoziție ale Aradului. Motivul pentru care mă zbat cu aceste probleme constă în faptul că nimeni nu le acordă importanță, nu le pune pe tapet. Înainte de a trece în eternitate...

— **Sper să fie cât mai târzie această trecere...**

— Ha, ha! Și eu sper. Vorba lui Păstorel, „își ia prinosul Caron, dar mai cu încetul”. Un arhitect la vârsta mea este un depozitar de informație. Cred că asta este foarte important. Până acum s-au tot făcut și se mai fac gafe urbanistice peste care eu, ca arhitect pasionat, nu pot trece cu vederea. Nu pot rămâne indiferent la mutilarea Aradului, la impostură, la degradarea funcțiunilor orașului. Am fost educat și cu o anumită responsabilitate morală pe care o am față de populație.

— **Care nu mai există acum.**

— Care nu mai este datorită unor interese oculte, personale. Am mai vorbit despre umplutorii de haznale care chinuie Aradul. Un arhitect nu poate rămâne indiferent. Rezervele Aradului trebuiesc salvate. Mă bucur dacă prin informație ajut la salvarea orașului. O nespūsă bucurie am avut când tinerele arhitecte de la ADAR, d-na Lucia Chișbora și domnișoara Andreea Ora au adunat un material extraordinar despre Cetate. Acea perspectivă a Cetății pe care ați și publicat-o în ziar numai un nebun ca mine o mai face. Sunt foarte bucuros că arhitecții tineri preiau ștafeta de la generația mea, în privința reconversiei Cetății. Mai ales că acum se poate studia fără

Arad, dragostea mea

restricte Cetatea. Înainte nu ne-au lăsat nici s-o fotografiem din avion... Însă, poate că am supărat, fiindcă cei tineri poate n-au curajul să pună atât de agresiv aceste probleme grave ale Aradului. Eu vreau ca ele să ajungă la urechile celor din administrație, sperând că îi voi putea convinge să reia tradiția lui Pericle și a lui Lorenzo de Medici. Adică să fie acei înțelepți care să adune în jurul lor toată materia cenușie a Aradului și să facă orașul frumos, așa cum cei doi au făcut Atena și respectiv, Florența.

— **Să revenim la problema reconversiei Cetății.**

— S-a creat o societate Ecosuverture, patronată de UE și ADAR care este coordonatorul proiectului în cadrul așa numitului DEMCON. Adică proiectul de demilitarizare și reconversie a acestor spații degradate, reîncadrarea lor în circuitul civil. Dacă în Finlanda, Grecia, Estonia și Polonia a fost mai simplu, la noi problema este mai complexă. Avantajul că militarii se află în cetate a constat în aceea că au păstrat-o, iar dezavantajul este că Aradul a fost văduvit de această cetate. Acum este de rezolvat și problema construirii acelor spații în care să se mute unitatea.

— **Argumentul acesta l-a adus și Ministerul Apărării. Ne mutăm mâine dar dați-ne bani să construim altă unitate. Este chiar așa o problemă?**

— Acum, eu, ca un civil — vorba lui Sveik — imbecil, mă gândesc, totuși că cetatea este foarte vulnerabilă la ora actuală. Poate greșesc, însă ea poate fi neutralizată ușor. Știu că atunci când am făcut sistematizarea orașului Lipova, acolo era un tancodrom care, am înțeles că este părăsit. Acolo există toate dispozitivele pentru activitatea militarilor. Mutarea militarilor este, ce-i drept, o problemă administrativă. Administrația trebuie să găsească acele spații pentru militari. Sunt atâtea cămine... hale părăsite... Adică ar fi posibilități, cu un pic de voință. Zona de prefabricate, părăsită și ea... De fapt, chiar în PUD (Planul Urbanistic de Dezvoltare) este prevăzută o zonă militară în nordul orașului. Prevăzută și aprobată. La recenta ședință a Ecosuverture s-a venit cu o propunere extraordinară: ca acele spații nefolosite de militari și aflate în administrarea Primăriei să fie concesionate. Se pot amenaja extraordinar.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Am mai vorbit despre o posibilă mare discotecă pentru tineret, care se poate face într-una din cele șase cazemate. Se pot face spații sportive... Pentru că să știți că Sala Polivalentă nu satisface necesitatea orașului. Ar mai fi nevoie de încă cinci. Într-un oraș de 50.000 de locuitori, în Anglia, erau trei săli polivalente. Sigur că acele cazemate pot fi preluate cu mare grijă și cu acceptul unității. Amenajările n-ar consta în mari investiții. Sunt atâtea spații industriale părăsite, acolo.

— **Haideți s-o spunem direct: ce ar însemna pentru Arad reconversia acestei cetăți?**

— O dată, un bun extraordinar urbanistic. Devenind un centru universitar, un centru administrativ. Avem acolo o piață centrală mai mare ca cea a Primăriei, o catedrală, un fost spital ce poate fi revitalizat. Plus acele spații imense ale clădirilor... Este problema întocmirii unui studiu după ce noi, civilii, vom „cuceri” cetatea.

Cetatea Aradului poate fi introdusă în circuitul internațional. Deja s-a internaționalizat problema. Oaspeții noștri, ai acestei societăți Ecosuverture, au fost impresionați de valențele cetății. Pentru că foarte puține exemple de acest gen sunt în Europa. Mai exiostă o cetate la Novi Sad, doar un fragment, trasformată extraordinar. Ar merita o dezbatere în public a proiectului de reconversie a cetății.

— **Proiectul pare, însă, în ochii multora, o utopie. Credeți că el ar putea deveni interesant pentru arădeni?**

— Eu cred că omul care are un ideal politic de a deveni primar sau prefect nu se poate detașa de această problemă vitală a Aradului. Deocamdată nu se prea știe ce este dincolo de ziduri. Cetatea poate readuce arădenilor acea bucurie de a trăi, despre care am mai vorbit. Arădenii trebuie să știe asta. Trebuie să știe că hotărârea de a avea un oraș frumos stă în mâinile lor. Dacă lumea ar vedea ce este acolo, în cetate, cu ce efort s-a făcut — care astăzi nu știu dacă ar mai fi posibil — ar rămâne uimită. Am mai spus-o, este o curte de peste 20 de hectare, ce poate deveni o mare piață urbană. Sunt cele două cazărmi, fiecare cât Liceul „Moise Nicoară”. Este complexul ecleziastic... Totul se poate restaura. Poate deveni

Arad, dragostea mea

un centru social vital pentru Arad. Se pot amenaja amfiteatre, construcții provizorii, centre de afaceri... Lumea este atrasă de această cetate. Este un spectacol vizual extraordinar. Totul poate fi funcționalizat. În detaliu e mai greu să spun ce s-ar putea face acolo. Amărâta noastră de populație urbană, din care facem și noi parte, a uitat să-și trăiască prezentul. Am mai povestit, nu? Cetatea poate deveni locul pentru petrecerea timpului liber al arădenilor. Pentru că este normal ca după orele de serviciu, omul să-și refacă forțele. Cetatea poate face parte din acel parc al Aradului pe care încă nu-l avem. Acolo pot fi amenajate cluburi. Adică trebuie să ne recîștigăm bucuria de a trăi. Or, aceste lucruri trebuie să le pregătim de acuma. Lumea nu știe, de exemplu, că pe locul ștrandului era un hipodrom, cu gradene. De fapt, în Arad erau vreo cinci sau șase manejuri pentru călărie. Din păcate această modalitate de petrecere a timpului liber se pierde. Și în cetate erau manejuri în perioada interbelică. Civiii aveau acces. De-aceea este foarte importantă pregătirea unei societăți normale. De-asta vreau să sensibilizez. Pentru că acum se întâmplă lucruri grave.

— S-au întâmplat și în cetate?

— Sigur. Unde a fost înainte „Fructexport” s-a încercat realizarea unei ciupercării. Era o dramă pentru oraș, fiindcă devenea o zonă industrială. Se poate vedea că o bună parte dintr-o cazemată s-a și spart pentru a putea accede camioanele: S-a și construit o hală acolo care a alterat cetatea. Or, documentele aduse de la arhiva de război de la Viena, de la Muzeul Militar din București pot constitui bazele de studiu pentru reconversia cetății. Chiar încet-încet. S-au mai alterat altă părți din cetate. Rușii, când au stat acolo, au amenajat poligoane de tragere, s-a tras și cu tunul în unele ziduri. Se mai pot face proiecte de restaurare, care le poate realiza „Proiect” S.A. Însă ele trebuie solicitate.

— Reconversia cetății i-ar putea da arădeanului și o altă perspectivă urbană...

— Lumea nu cunoaște ce efect psihologic are asupra cetățenilor un oraș. Am avut privilegiul ca în 15 ani să trăiesc jumătate din ei în Timișoara, iar cealaltă jumătate în Arad. Am fost implicat în prob-

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

leme de urbanism în ambele orașe. Este o experiență extraordinară să vezi diferența dintre două orașe. Această deschidere extraordinară pe care o are (acest element excepțional al naturii) a creat o deschidere și în urbanismul nostru. Bulevardele, străzile, au o deschidere psihologică extraordinară. Care în Timișoara o găsește fragmentar. La fel în Oradea. Aradul este caracterizat prin simplitate și deschidere. Care, chiar fizic a creat și deschiderea sufletească a arădenilor. Aici arhitectura este mai temperată, mai cuminte decât în Timișoara. Bine, Aradul este și un oraș mai nou. Această deschidere a Mureșului a creat o psihologie aparte a populației. A creat acea generozitate sufletească pe care arădeanul o are. Zicala „tăt Banatu-i frunca” sau zicerea bănățeanului „no, cu ce te lauzi” nu se potrivesc arădeanului. Arădeanul este mult mai generos. Aici, Mureșul a creat un fel de pandantă a Deltei Dunării la scară mai mică. Cucerirea Cetății, care se află în inima orașului...

— **Ar putea să fie, fiindcă încă nu este.**

— Da, sigur. Nu se pot lega încă cele două unități urbanistice ale Aradului. Dacă cetatea ar fi funcționalizată poți trece ca pieton din Micălaca în centru. Or, acum, fiind la prima generație de autoturisme, apelăm la ele sufocând rețeaua stradală. Este un lucru extraordinar că din orice punct al orașului se poate ajunge cam în același timp la cetate. În zonă poate fi și parcul orașului. Cetatea va fi un element al parcului, altul fiind ștrandul. Se poate construi acolo centrul olimpic, orașul copiilor pe care încă nu-l avem. De altfel, realizarea parcului este prevăzut în PUD la sud de cetate. Iar într-o lume normală o necesitate se realizează.

— **Am mai vorbit despre dezinteresul arătat de administrația locală pentru problemele urbanistice ale Aradului dar și față de sesizările sau semnalele de alarmă pe care le trag cei ca dumneavoastră. V-aș propune o comparație, pentru că ați fost subalternul lui Rafiroiu, fostul arhitect-șef al orașului. Cum era perceput el de autorități față de arhitecții de acum?**

— Cu totul altfel. Bine, atunci când a fost el arhitect-șef, în perioada interbelică, toate vărsămintele mergeau la bugetul local. Asta înseamnă putere locală! Nu ca acum. Până când nu ieșim din

Arad, dragostea mea

viesparul ăsta de funcționarie de la centru, care n-are nici un interes să se destrame, nu vom putea face mare lucru în Arad. Bugetul trebuie făcut aici.

— **Reconversia cetății ar putea fi un motiv pentru solicitarea unui buget mai mare pentru Arad?**

— Sigur că da! Pentru că de-aici ar putea beneficia și Bucureștiul. Nu-nseamnă că prin reconversia cetății fac Republica Arad. V-am mai spus că în cetate se pot face lucruri extraordinare și care nu vor fi doar de interes local, ci și național. Chiar, internațional. Avem această comoară de care nu știm. În primele proiecte legate de cetate am propus, în naivitatea mea, chiar un turn de televiziune. De acolo s-ar putea oferi o fantastică panoramă a orașului. De fapt, această idee a stat și la baza proiectării aceluia restaurant de la ultimul etaj al hotelului „Astoria”. Într-un oraș de câmpie n-ai de unde admira și contempla perspectiva, decât de pe clădirile înalte. Și nu cred că ideea turnului este chiar atât de naivă.

Dar fără un buget local puternic, cum am mai spus, nu mai putem face nimic. Înainte de Revoluție am văzut cum se rezolvau problemele de buget. Cu plocoane. Cu portbagaje pline. Dacă hotelul „Astoria” este din marmoră se datorează acelor „ofrande” care ajungeau la diverși miniștri. Așa era sistemul. Prost, dar funcționa. Acum banii nu prea mai ajung în Arad la buget. Și vă spun, neîntreținerea unei străzi, nerepararea ei se întinde ca o septicemie. Pierzi controlul. Devine o boală de sistem. Aradul suferă deja de o boală de sistem. Aceste probleme poetice și frumoase despre care vorbim noi foarte greu mai pot fi rezolvate. Însă, ce este mai grav este că problemele Aradului nici măcar nu sunt cunoscute.

Îmi pare rău că nu se poate prezenta integral proiectul de reconversie a cetății realizat de „Proiect” S.A. Poate, dacă tot nu reușim să mai trezim din somnul adânc administrația locală, măcar să puteți visa frumos alături de cei ce l-au conceput. Rămâne pe miercurea viitoare, cu un alt episod al interviului.

Proasta amplasare a zonelor industriale a otrăvit orașul

Înainte de a reîncepe dialogul nostru, de această dată pe tema amplasării nocive a unor obiective industriale în municipiul Arad, arhitectul Miloș Cristea mă duce într-o cameră a apartamentului său de la ultimul etaj al blocului în care locuiește să îmi arate un apus de soare superb. De la înălțime orașul este impresionant, spectaculos. Mai ales în acea lumină roșietică. Arhitectul Miloș Cristea deschide o planșă ce ilustrează schița planului urbanistic general al Aradului, indicându-mi posibilitățile de dezvoltare a zonelor industriale ale orașului de care nu se mai prea ține seama.

Arădenii perioadei interbelice au pornit o luptă furibundă cu autoritățile de atunci pentru interzicerea amplasării Fabricilor „Teba” și „Czettel” în cartierul de vile din Cetatea Veche (actuala zonă a Căii Romanilor). Iată cum suna protestul lor, rămas fără nici un răspuns sau vreo rezolvare în favoarea locuitorilor acelor zone, adresat prefectului și primarului de atunci și publicat în numărul din 17 februarie 1938 al ziarului „Timpul provinciei”: „Cartierul a rămas complet izolat că nu mai este posibilă nici-o circulație cu trăsurile și deci nici-o zidire. Apoi altceva care a devalorizat acest cartier mai este și un canal prin care se scurg toate murdăriile, acidele și gazele fabricii «Teba» care, în timpul nopții, câteodată și ziua, produc o putoare insuportabilă (...) Ce are de zis la toate acestea serviciul Tehnic al Primăriei care trebuia să prevadă urmările extinderii celor două fabrici, atunci când le-a acordat permisiunea?”. Primăria n-a avut atunci nimic de zis față de proasta amplasare a unei fabrici din cauza căroră cartierul suferă și acum.

Acum apar alte amplasări dureroase ale obiectivelor industriale, cu efecte greu de prevăzut în viitor. Arădenii de acum nu mai au

Arad, dragostea mea

de înaintat proteste. Iar dacă schițează vagi împotriviri, totul rămâne ca în trecut, la nivelul sesizării. În vreme ce calitatea vieții lor scade vizibil cu ochiul liber.

Miloș Cristea — Aș vrea să vorbesc puțin despre această funcțiune de bază a orașelor.

— **Adică industria.**

— Exact! În general, orașele au un profil bine determinat, unde toate funcțiunile de bază (industrie, locuințe, zone verzi, social-culturale etc.) sunt într-un echilibru stabil.

— **Așa trebuie sau așa ar trebui să fie?**

— Așa ar trebui. Însă de multe ori, din cauza dezvoltării industriale, cum la noi a fost perioada ultimelor decenii, precum și a mașinismului, au dus la perturbarea unor funcțiuni ale orașului, armonia generală. Am mai vorbit despre dezvoltarea mașinismului, a circulației pe veche rețea stradală a orașului, suprapunându-se peste agorele sociale, peste zonele de promenadă. Orașul a devenit, cu timpul, incomod. Așa s-a întâmplat și în marile zone industriale din Europa, urmând migrarea cetățenilor spre periferii și zone mai liniștite și formându-se marile zone rezidențiale. Dezvoltarea industrială este promotorul societății. Însă, mai ales în ultima perioadă, această dezvoltare a luat proporții nebanuite. De exemplu, multe dintre cele afirmate de Alvin Töfler în „Șocul viitorului” sau de Mircea Malița nu mai sunt valabile. Malița se întreba, cu referire la viitor, oare ce va mai fi interesant: să am un buchet de flori sau să am cristale savante în casă? Apoi, eu vreau să vă spun că prefer florile. De fapt în străfundurile sufletului fiecărui om este acel paradis, microparadis, visat. Acea căsuță cu grădină, cu piscină... Este un atavism ancestral al Edenului, al paradisului pierdut. Or, de multe ori, pustietatea unor orașe industriale, te duce cu gândul la acea grădină, legată de ideea eternei fericiri. Sigur că tehnologia ar trebui să fie ajutor în dezvoltarea personalității noastre. Din păcate, însă, nu se întâmplă așa.

— **Ați spus într-un episod trecut al dialogului nostru că dezvoltarea industrială a Aradului s-a**

făcut, în timpuri apuse, după necesități. Dar acum?

— Înainte să vă răspund direct la întrebare aș vrea să vă spun câte ceva despre o zonă, o platformă industrială. Comasarea mai multor fabrici are, în primul rând, un avantaj tehnico-economic.

Por folosi în comun diverse utilități. Adică există acea „cooperare” să-i spunem, care în final are efecte și în prețurile produselor. Legea de dezvoltare a platformelor industriale este statuată de multă vreme.

Sigur că există multă filosofie în organizarea platformelor: una cu o densitate mai mare și una care presupune o densitate afânată, intercalată cu zone verzi. Pentru că s-a constatat că în zonele industriale cu acea densitate afânată, presărate cu spații verzi, productivitatea muncii este mult mai ridicată. Adică o ambianță arhitecturală ofertantă și tonică poate avea efecte extraordinar de benefice asupra productivității muncii. Și nu numai atât! Inclusiv traseul pe care-l face muncitorul până la uzină. Dacă este un traseu cu ambianță plăcută, tonică, are efecte pozitive. Astea sunt lucruri cunoscute pentru urbanști.

— **Adică indispoziția cu care ajungi astăzi la serviciu începe cu aglomerarea din tramvai, apoi cu grija zilei de mâine, murdăria orașului...**

— Da, întocmai! Toate îți lasă în suflet o cenușă amară. Toate această atmosferă gri a orașului indispuce. Sigur că grija zilei de mâine este cea mai dureroasă.

Acum, arhitectura industrială, prin grandoarea construcțiilor sale, spectaculozitatea dispozitivelor și așa mai departe, pot contribui la arhitectura orașului. De-aceia rolul urbanistului este foarte important. Am avut prilejul să particip la sistematizarea zonelor industriale ale Aradului.

— **Cum s-a făcut?**

— A fost și este un adevărat haos! Felul cum s-au lotizat, cum s-au împărțit loturile. A fost o dezvoltare sălbatică. Dacă ați vedea ce forme au, ce drame provoacă aceste platforme industriale... Formele pe care le-au luat unele platforme sunt pur și simplu o bătaie de joc la adresa cetățenilor.

Arad, dragostea mea

— De ce nu le spuneți pe nume?

— De exemplu, zona industrială Nord. De la UTA până la fabrica de mobilă. Mi-e greu fără o schiță să vă explic, însă vă dați seama la ce zonă mă refer. Nu este o ordonată lotizare, în careuri raționale ci s-a ocupat terenul după cum s-a dezvoltat fiecare fabrică. Tentacular, dezorganizat. Or, administrația (și aici aș vrea să precizez că nu este vorba neapărat despre cea de acum, pentru că în doi ani nu prea putea să facă mare lucru pentru Arad) de-a lungul deceniilor ar trebui să fie foarte atentă cu dezvoltarea zonelor industriale ale orașului, foarte importantă, cum am mai spus.

În urbanismul natural dinainte a fost o foarte rațională amplasare a lor. Au fost și atunci excepții ce au provocat răni orașului, cum este cazul amplasării fabricii „Teba” în cel mai prețios cartier al Aradului.

De modul de amplasare a acestor zone industriale depinde și armonia funcțiunilor orașului, legate între ele fără să se perturbe.

Alta era imaginea pe care am păstrat-o despre Aradul de la începutul celui de-al doilea război mondial, când era unul dintre marile orașe ale țării, pe locul doi la industrie (textilă, alimentară, mobilier, de vagoane etc.). Toate erau, atunci, comasate în zona de nord, separate frumos de oraș prin Păduricea Aradului, care era un imens spațiu verde. Ceea ce se vede astăzi este o falsă imagine a fostei Pădurici. Chiar fabrica de vagoane, prin extindere, a ocupat jumătate din Pădurice. Apoi „Tricoul Roșu”... Adică dezvoltarea necontrolată a industriei a avut un efect negativ. Însăși Calea Aurel Vlaicu este o magistrală industrială.

— Platforma de industrie alimentară a fost bine amplasată la limita cartierului Aurel Vlaicu?

— Da. Însă aici vreau să vă spun ceva. Încă din anii '50 ne-am chinat să scoatem vechea Fabrică de zahăr din centrul Aradului și să o mutăm, pentru că era în centrul orașului. Altă fabrică ce trebuia scoasă afară era „Cuetl”, o fabrică de furnituri. Mai în spate era fabrica de gaz, în același cartier. Tot acolo era și o platformă de prefabricate a italienilor Rossi și Pelegrini care făcea tuburi de canalizare. Mai era și o turnătorie, pe malul Mureșului, în zona

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Micălaca. Ne-am luptat atunci, la sfârșitul anilor '50 să convingem autoritățile să scoată din oraș aceste fabrici. Ele erau amplasate pe cele mai prețioase zone ale orașului. Vă dați seama că Mureșul curge pe direcția Est-Vest, cu soarele în față, adică este o orientare extraordinară, naturală pentru un cartier de locuințe.

Din păcate, administrațiile trecute, în loc să amplaseze acolo poezia Aradului, au amplasat fabrici. Până la urmă am reușit să le scoatem din oraș. Însă au apărut alte drame.

— **Adică, în znele de locuințe nu se acceptă amplasarea unor obiective industriale?**

— Se admit. Dar cu un anumit profil. În primul rând, să nu fie poluante, să nu aibă trafic greu, să fie mai ales cu profil feminin. Adică, gospodinele care au atâtea treburi, săracele, să fie aproape de obiectivul respectiv. Pot fi mici ateliere pentru deservirea populației. Dar nu industrie. Cum se întâmplă acum. Este dureros. Este o pecingine... De exemplu ce s-a întâmplat cu fabrica de zahăr, cea nouă. Decenii de-a rândul ne-am luptat să o scoatem pe cea veche din oraș. Noi arhitecții, urbanistii și cu conducerea orașului. Am reușit să o scoatem din acea zonă prețioasă a orașului care este malul Mureșului. Am reușit chiar să păcălim organele centrale ale administrației, de la București. Care întotdeauna ne obliga la niște chestii... Vă fac o paranteză. De exemplu, la blocul „Libelula”, pe care tot eu l-am proiectat, erau prevăzute balcoane pe toată lungimea etajelor. Am vrut să găsim o cadență pe bulevard, din acele accente „Astoria”, blocul „Libelula” care trebuiau să fie elemente de surpriză, să nu afecteze arhitectura veche a orașului. De-aceia s-au făcut și așa retrase de la linia bulevardului. Am vrut să fac acele balcoane, am avut toate avizele, dar a trebuit să merg și la București. Acolo mi s-a spus să scot toate balcoanele, pe lungimea etajelor. Așadar, din cauza unui imbecil de funcționar de la București, blocul nu mai are balcoane. Or, balconul are o anumită funcțiune. Vorbesc de cel adevărat nu despre astea de un metru. Erau prevăzute în structura balconului chiar niște jardiniere. Așadar, ca să revin, am reușit să păcălim de această dată și Bucureștiul în problema mutării fabricii de zahăr. Să vedeți ce

Arad, dragostea mea

înseamnă lipsa de rațiune economică. Noi am prevăzut amplasarea noii fabrici de zahăr la Pecica, în mijlocul culturilor de sfeclă. Avea și asupra localității o influență benefică, pe lângă faptul că acolo beneficia de toate utilitățile. Dar, un director abil, care știa să navigheze printre canalele albe ale moralei, s-a învățat printre șefii de atunci și a schimbat amplasarea fabricii tot la Arad. Pentru că avea interesul să fie aproape de casă, să nu facă naveta. Așa s-a amplasat noua fabrică de zahăr în plin cartierul Gai. Asta trebuie să știe arădenii. Apoi a urmat nepăsarea administrației arădene, care n-a trecut în proprietatea statului terenul vechii fabrici de zahăr. A rămas mai departe proprietatea fabricii de zahăr. Iar acum, în loc să folosim proiectele noastre și studiile pe care le avem pentru acea zonă excepțională, apar acolo, în acele hale alte fabrici.

— **Ce era prevăzut acolo, în clădirile fostei fabrici de zahăr?**

— Săli sportive, din unele hale, spații de loisir (petrecerea timpului liber). Noi nici nu știm cum arată astfel de spații. În occident e plin de ele. Sunt imense hale cu restaurante, piscine, terenuri de sport acoperite, patinoare etc. pentru că trebuie prevăzute astfel de spații pentru viitorul arădenilor (astăzi li se spune mall-uri!, n.n.). Necesitățile populației viitoare pot fi determinate. Acolo mai era prevăzut un parc orașenesc, de cultură, cu instituții de sănătate, pentru refacerea forțelor, biserică... Adică era un studiu complex elaborat de doamna Elvira Șerban, distinsa mea colegă. Dar arhitecții au rămas dezarmați. Astăzi, acolo se încropește o mică platformă industrială, cu o hală metalurgică, cu mașini care bâzâie și trepidează, apoi o fabrică de pantofi într-o fostă sală sportivă, deci încet-încet în loc ca spațiile să fie folosite de oraș ele redesează o zonă industrială. Or, asta înseamnă administrație: să expropriezi ce este acolo pentru că este un teren de mare importanță orașenească. O altă problemă este această sălbatică amplasare a zonelor industriale de după Revoluție. Asta este o mare dramă pentru arădeni.

— **Dar și înainte au fost niște amplasări tragice.**

— A, sigur că da! Este combinatul chimic, amplasat exact pe unul dintre cele mai mari și mai valoroase depozite de apă subterană. O

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

apă de-o calitate extraordinară. Acest combinat, despre care în toate manualele elementare de urbanistică se menționează că în amonte de oraș nu se pun industrii, otrăvește orașul. Degeaba, lupta arhitecților de atunci împotriva lui a fost zadarnică. S-a vrut ceva măreț. Așa s-a amplasat și marea centrală termică, chiar pe direcția vânturilor dominante. „Coadă de vulpe” a nocivităților ajunge chiar deasupra clădirilor Primăriei. Or, condițiile de amplasare a unui oraș datează încă de pe vremea romanilor (Vitruviu, cel care a scris acel tratat de arhitectură) și sunt valabile și astăzi. Atunci se despicau animale sălbatice pentru a vedea dacă nu au pietre la rinichi, ceea ce dădea informații despre calitatea apei potabile. Acum sunt alte modalități moderne, însă principiul rămâne același. Adică trebuie studiate toate influențele ce pot afecta sau ajuta viața unui oraș. Or acestea se discută în plen, informațiile trebuie să fie solicitate de administrație, dacă nu le are. Dar, nimeni nu întreabă nimic. Totul se amplasează haotic, de la stații de pompe și epurare a apei, până la garaje. Apropos, și problema garajelor ar merita discutată odată.

— De ce nu acum? Cum poate fi rezolvată această problemă a garajelor care împânzesc Aradul?

— Drama este că aceste lucrări la garaje se încep fără nici un proiect, fără un studiu. Înainte de orice investiție trebuie un proiect. Pentru garaje sunt soluții extraordinare. O dată acele garaje comune care se construiesc în marile orașe. Pot fi supraetajate sau subterane, între blocuri. Sigur că lumea se sperie când aude de garaje subterane, cum că ar fi o investiție colosală. Nu este. Trebuie făcut un experiment, să vedem cât costă. Nu mâine. În timp. Ceaușescu a umplut țara de automobile dar ne-a interzis să facem garaje. Iar după Revoluție a apărut această invazie de autoturisme. Acum se poate face un studiu, iar când vor fi și bani se poate pune în practică. Garaje cum sunt la noi nu se mai fac niciunde. Adică investiția viitoare trebuie pregătită. Astăzi, cum se găsește un spațiu liber se face un garaj. Ne sinucidem! Dar să revin la problema amplasării dezastruoase a zonelor industriale. La vechea fabrică de zahăr este acum un trafic de TIR-uri și camioane îngrozitor. Pe

Arad, dragostea mea

strada Reșiței, casele sunt stropite până la cornișă. Camioanele ajung în Piața Romană și umplu orașul de praf. Este de altfel, una dintre sursele de praf ale orașului. Or, zona respectivă este „aur” pentru Arad.

Primul lucru pe care l-am învățat în urbanism a fost despre zona de locuințe. Care trebuie să fie una a liniștei, a odihnei, a relaxării. Cum pot eu să amplasez cu acte în regulă, o fabrică sau o unitate care are perspectivă de dezvoltare? Să vină și investitorii străini, dar îi dau condiții de amplasare a fabricilor în zonele industriale.

Dar acum se cumpără terenuri, se dau autorizații, investitorul (autohton sau străin) dacă-i merge bine se extinde și, prin mijloace pe care nu vreau să le numesc, obține toate aprobările. Iar după aceea nu-l mai poți opri. Pentru că unde s-au investit miliarde nu mai poți trage cu buretele.

Aș spune că acceptarea amplasării unei fabrici într-o zonă de locuințe este o totală lipsă de responsabilitate.

Nu se respectă nici măcar zonele de protecție între fabrici și zonele de locuințe, legiferate clar în normele urbanistice. Se spune că în capitalism fiecare face ce vrea. Nu este adevărat. De-aceea există o disciplină în urbanism. Nu știu dacă se mai avizează în detaliu.

— **Sunt aprige discuții și în legătură cu amplasarea în oraș a stațiilor de benzină...**

— Domnule, se pot pune și în oraș, dar nu în ușa casei omului. Așa cum s-a întâmplat de exemplu cu o stație de benzină amplasată în spatele bisericii sârbești, lipită de gardul lăcașului de cult și în fața caselor. Este ceva... Sunt îndurerat, ca arădan. În fine! Acum nu o mai scoate nimeni, fiindcă are toate avizele, toate aprobările (astăzi nu mai există, n.n.). De fapt toate nelegiuirile din urbanismul Aradului s-au făcut cu acte în regulă. Vă spun, ne sinucidem! Pentru că noi nu trăim încă viață normală. Vreau să vă mai spun ceva: omul, arădanul, în goana pentru pâinea cea de toate zilele, n-are timp de asemenea mofturi, denumite mofturi urbanistice. Nu-l interesează decât să aibă copiii ce să mănânce. Pot să-i pun fabrica și în fața ușii de la intrare. Însă în ritmul acesta vom ajunge să părăsim orașul, să ne facem casele în afara orașului.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Or, orașul este centrul în care ar trebui să se dezvolte personalitatea umană cel mai bine. Edilii orașului au datoria să facă un oraș ideal. Nu-i voie să facem compromisuri. Și, mai ales, să luăm decizii de o crasă iresponsabilitate. S-au scos monumente din patrimoniul național, așa, cu o nonșalanță... Nici nu știu ce să mai zic. Încă structura noastră de gândire este una centralistă, ca să revin puțin. Dacă vine cineva de la centru, eu trebuie să mă supun, eu trebuie să mă consider un zero. Numai pentru că există un viespar de funcționari care nu permit descentralizarea economică și administrativă. Or, trebuie meditat cu probitate și cu cinste la dezvoltarea orașului. Adică trebuie să găsești acele elemente ale orașului care germinează. E mare lucru! Să găsești potențialitățile fiecărui element.

Mai este — acuma mi-am amintit — acea stradă Unirii, unde este platforma Gospodăririi Comunale. Peste tot, astfel de platforme sunt amplasate în zona pre-orășenească. În Arad, pe strada Unirii am o hală de tractoare, buldozere, tomberoane de gunoi... într-o zonă care ar trebui să redevină poezia comercială a orașului. Sau fosta curte a Pompierilor, în fosta piață Meresiev. În loc să fie acolo Piața Mare, acum acolo este o platformă auto, cu buldozere, fadrome, ceva nemaipomenit. Asta poluează orașul. Totuși, inițial, zonele industriale ale orașului au fost bine gândite: zona de nord („Astra”, „IMAR” etc.), o zonă industrială încheată, cea de nord-vest (platforma de industrie alimentară), cea de vest (cu depozitele „Oborul”, îngrășătoarea Ceala), cea de sud (fosta fabrică de conserve etc.). Adică erau rațional amplasate. Ar trebui ca aceste platforme să fie restudiate pentru că vor veni investitori și vor trebui oferite condiții pentru investiții.

De asemenea, trebuie stopate aceste extinderi ale zonelor industriale și în cele de locuințe. Altfel...

Gândiți-vă dumneavoastră ce va fi altfel. Până miercurea viitoare, când vom publica următorul episod.

Stilul clădirilor se înnegrește de nepăsarea edililor

Am amânat cu o săptămână întâlnirea cu arhitectul Miloș Cristea din cauza unor motive obiective. L-am regăsit la fel de vivace, la fel de dornic de a semnala arădenilor și, în mod special, administrației arădene că avem un oraș frumos, ce merită prețuit. Încă de la intrare l-am găsit pe Miloș Cristea indignat de atitudinea ministrului Transporturilor, Traian Băsescu, care a uitat și de autonomia locală și de atribuțiile unui consiliu municipal și a unei primării și, luându-și orgoliul nu prea motivat între dinți, s-a hotărât ca pe propria-i răspundere să înceapă reparația capitală a podului CFR din Micălaca. Miloș Cristea este indignat că nimeni nu reacționează față de acest „centralism mutilant” pentru Arad.

Dar despre necazurile pe care le creează acea linie de cale ferată în cartierul Micălaca și despre consecințele dramatice ce vor rezulta din menținerea ei acolo am mai discutat. În această săptămână, neputând să ne facem că n-am auzit unele solicitări ale cititorilor, ne-am îndreptat atenția în discuția noastră spre stilurile din arhitectura arădeană și spre conservarea caracteristicilor lor. La modul general și accesibil, evident, pentru că o abordare mai atentă și amănunțită a acestei teme ține de o specializare în domeniul arhitecturii. Dacă măcar curiozitatea arădenilor față de orașul în care trăiesc reușim să o trezim și tot se poate spune că este un scop atins.

Miloș Cristea — Mulți m-au întrebat în ce stil este construit Aradul. Ori asta este o chestiune complicată. Stilul este caracteristic unei perioade, unei comunități sau chiar unei persoane. În

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

arhitectură, stilurile pot fi legate de cele clasice, greco-romane, dar nu se opresc aici. Ele au evoluat și s-au schimbat de-a lungul timpului, de la foarte cunoscutele doric, ionic și corintic grecești până la barocul născut ca o reacție la reformă, fiind stilul marilor ansambluri urbanistice. Eu știu, apoi ca o reacție la baroc apare neoclasicismul, iar ca reacție la acesta eclecticismul, romantismul. În fine, o serie întreagă de stiluri, fiecare caracterizând o anumită perioadă. Mai târziu apar și noile materiale de construcție, betonul și fierul forjat, se modifică și clasele sociale... Și așa mai departe. Interesant este că în secolul trecut, perioadă în care a luat amploare și dezvoltarea orașului Arad și în care explodează dezvoltarea tehnologiei, arhitectura revine la vechile canoane de compoziție, care o sclerozează într-un imobilism.

Apoi au apărut tehnologii care au luat-o înaintea arhitecților și au impus crearea unei noi estetici, în armonie cu noile materiale de construcție.

— **De ce se cerea această nouă estetică, doar datorită noilor materiale?**

— Estetica de peste două mii de ani era una a pietrei. Colonadele, stilurile imitau estetica pietrei, transpusă chiar în tencuială, mai târziu, așa cum în Arad sunt colonadele teatrului, a bisericii catolice, a clădirilor Băncii Naționale, a Palatului Cultural este de fapt o estetică a pietrei. Or, o estetică nouă, a sticlei, a aluminiului, a fierului, a betonului are un alt aspect și alte funcțiuni. Apoi, apariția unei industrii a fost ca un magnet pentru pilitura de fier: atrăgea din teritoriu populația căreia orașele trebuiau să-i asigure noul program de locuințe. Orașul Arad a trecut prin toate fazele stilurilor, caracteristice tuturor marilor orașe. Unii vorbesc de...

— **Deși Aradul, ca mare oraș, a început să prindă contur destul de târziu, pe la începutul secolului al XVIII-lea...**

— Destul de târziu, de-aceia Aradul are și o arhitectură mai nouă, față de Timișoara, de exemplu, unde se mai găsesc monumente de mare expresie a stilurilor. În aceste orașe pot fi observate câteva stiluri, cum sunt clasicismul, barocul (mai pompos, mai plin de decorații), romanticul, eclecticul (care domină) și secesionul.

Arad, dragostea mea

Așa cum scria și Gheorghe Lanevski în „Aradul cultural”, despre acea „bel époque” a Aradului, în care predomina opulența, dezvoltarea orașului. De fapt și alte orașe s-au dezvoltat la fel. Eclecticul și secesionul ofereau o sobrietate și o gravitate clădirilor, a orașului. Toate orașele și-au adus mari arhitecți din străinătate care să creeze mari monumente de arhitectură ce deosebesc orașele de vechiul Regat, de cele din Ardeal, este stilul neobrâncovenesc care a creat o importantă școală românească de arhitectură. Aradul este, din punct de vedere stilistic, un oraș de secol XIX și început de secol XX, până la 1915. În perioada interbelică a fost o frământare pentru introducerea arhitecturii moderne și cu iz românesc.

— Unde apare această arhitectură?

— Sunt câteva clădiri foarte interesante în Arad. Fosta școală de fete, de lângă palatul episcopal, unde este spitalul TBC acum, apoi „Diecezana” de pe strada Mihai Eminescu, o casă în Piața Avram Iancu, de asemenea interesantă și în stil românesc, pe urmă o altă încercare de arhitectură în stil românesc este actualul Liceu de artă „Sabin Drăgoi” (vizavi de palatul CFR).

— Din epoca clasică ce ne-a rămas?

— Foarte puțin și doar cu rezonanțe clasice. În zona Pieței Avram Iancu sunt acele clădiri cu parter și un etaj. Sigur că în Arad predomină clădirile cu parter și două etaje care aparțin unei alte perioade, de arhitectură eclectică. Cu un singur etaj sunt: clădirea cu magazinul „Gulliver”, casa „Hirschl” și alte câteva, apoi clădirea vechii sinagogi. Din păcate, moda de tundere a decorațiilor a dus la o dramă a acesteia din urmă. Păcat, era una dintre clădirile în stil clasic foarte frumoase. A rămas doar colonada, de o deosebită frumusețe. O altă clădire frumoasă este fosta „Cruce Albă”, ce găzduiește acum hotelul „Ardealul”, care a fost restaurată și conservată foarte bine. Mai este apoi o casă lângă casa cu lacăt, „ABC-ul de aur” cum i se spunea, care ar putea fi revitalizată ca și clădire (astăzi este dărămată, n.n.). De fapt, în zonă s-ar putea revitaliza fosta zonă comercială. Felul cum se modernizează acum și cum se restaurează este total defectuos. Au fost acele foarte frumoase portaluri de

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

închidere, din care se păstrează doar câteva. Adică, vreau să spun că cineva ar trebui să fie atent cum se restaurează aceste clădiri. Așadar, ar reprezenta exprimare clasică în arhitectura Aradului, o arhitectură simplă, sobră, cu ancadramente și decorații reținute, caracteristică primei perioade de urbanism.

— **Adică, după construirea noii cetăți a Aradului.**

— Da. Așa era și vechea clădire a Primăriei, din Piața Avram Iancu, care astăzi nu mai este.

— **Apoi?**

— Apoi, datorită importanței poziției Aradului și interesului său economic ce creștea, a urmat dezvoltarea burgheziei ce a adus și acea perioadă mai bogată pentru oraș. A fost o perioadă extraordinar de benefică pentru Arad, orașul se dezvoltă, centrul este ocupat de oamenii bogați, se apelează la arhitecți cunoscuți. Apar acele clădiri în stil baroc, din care nu au mai prea rămas. Dominant însă în arhitectura arădeană este eclecticul. Au fost construite și clădiri de prost gust, căutându-se imitarea unei aristocrații apuse. Acest eclectic este o arhitectură realistă care reflectă starea epocii respective, dezvoltarea economică etc. Atunci a prins contur marea urbanizare a orașului în secolul trecut cu bulevardele, cu străzile limitrofe lor, principalele clădiri publice. De fapt, asta deosebește Aradul de restul orașelor, chiar ardelenesi: străzile cu clădiri, cu rezidențe de mare și frumoasă expresie arhitecturală. Adică ansambluri urbanistice foarte bine închegate, cum sunt piețele teatrului, a Primăriei. Pentru toate aceste ansambluri au fost lansate concursuri între mari arhitecți. De exemplu, concursul pentru proiectul clădirii primăriei din Arad a fost pierdut de arhitectul care a gândit Palatul Parlamentului din Budapesta. Acest eclectic urmărește stilurile clasice, cu elemente de fantezie ale fiecărui arhitect, ori la cererea proprietarului. Oricum, așa cum am spus și altă dată, arhitectura orașului reflectă bucuria de a trăi. Această opulență scenografie arhitecturală arată bucuria acelei epoci, caracteristică de fapt întregii Europe, deși a durat foarte puțin. apare și stilul secesion, caracterizat de acea decorație liberă, îmbinând din nou sculptura, pictura și arhitectura. Toate aceste arte sunt creatoarele

Arad, dragostea mea

mediului artificial al oraşului în care trăim, această evidenţă fiind astăzi uitată din nou, cel puţin la noi în Arad. Secesionul a fost o tendinţă de reunificare a acestor arte care s-a reflectat până şi în arhitectura de interior, mobilier, la obiectele utilitare. Am mai vorbit despre interiorul celor două farmacii, de pe strada Cicio Pop şi de la Piaţa Podgoria.

Dintre clădiri ar putea fi foarte multe enumerate. Dar ce-aş vrea să spun, oraşul este o istorie vie de care ar trebui să fie interesată administraţia. Repet că arhitectura contribuie la structurarea sufletului unui cetăţean al urbei, chiar fără să ne dăm seama. Ambianţa centrelor urbane dezvoltă civismul.

— **Ce-aş vrea să vă întreb: se poate vorbi despre un stil în arhitectură în noile cartiere ale Aradului?**

— Aicea, pentru noi, arhitecţii, a apărut drama. Nu există nici acel drept de aur pentru arhitecţi şi nici nu li se acordă autoritate. Fac o paranteză: m-au angajat la Primărie consilier, ca să urmăresc restaurarea vechilor clădiri, însă nu mi-au dat nici o autoritate. Şi unde nu se vrea, nu se face. Unii nici nu mă bagă în seamă. Trebuia să am autoritatea să opresc lucrările care nu erau executate bine. Or, eu depind de bunăvoinţa vreunui zidar pe care să-l rog să respecte vechea arhitectură la restaurare, iar el mă ascultă dacă vrea. Rea-voinţa este în paguba oraşului.

— **Mă gândesc că la fel s-a întâmplat şi în cazul noilor cartiere construite în regimul trecut.**

— Bineînţeles. V-aş putea vorbi cât pentru romane întregi despre drama meseriei de arhitect. Şi înainte de 1989 venea ministrul Dragomirescu, ca şi Băsescu acum, să mutileze oraşul Arad. Îmi vine să plâng! Şi atunci trebuia să stăm drepti în faţa marilor delegaţii de „personalităţi” cu ghilimele, care vroiau să-şi arate „ştiinţa”. Din păcate, se continuă tradiţia. După Revoluţie se poate vorbi despre un nou stil în arhitectura arădeană, dar depinde de abilitatea arhitectului. De dinainte am rămas doar cu noile cartiere, așa cum arată. Anii de după Revoluţie au demonstrat că avem arhitecţi talentaţi care pot face lucruri de anvergură. Şi înainte s-au făcut sălile de sport, hotelurile... Astăzi, uitaţi-vă la clădirea

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

CEC-ului, noile bănci, cu o arhitectură în care se reflectă personalitatea arhitectului. Apoi restaurarea foarte corectă a fațadei de la Finanțe...

— **Deci, se poate, dacă se vrea...**

— Evident. Însă arhitecții ar trebui sprijiniți. Apropos de administrație și de cei care conduc destinele arhitecturale ale orașului. Sunt îndurerat că arhitecții din secția de sistematizare nu au puțină inițiativă. De fapt, nici măcar nu sunt ei vinovați ci organizarea departamentului, biroului. El trebuie să aibă un rol de inițiativă, de observație. Vă dau un singur exemplu elocvent al unei clădiri construite în stil baroc german: cea de lângă biserica catolică, ce are la parter un magazin de pantofi și unul de tehnică medicală (pe bulevard), cu acele coloane torsionate, frumoase. Cu ani în urmă le-am descoperit, aveau chiar afișe din perioada primului război mondial. Aripa din stânga portalului s-a restaurat foarte frumos, inclusiv coloanele. Dar, în partea unde este tehnica medicală, este o oroare acea culoare neagră aplicată peste coloane. Am văzut că se încearcă revopsirea lor și am căutat să vorbesc cu cineva din conducere. Le-am spus că nu este vorba despre amenzi, vroiam doar să le spun să armonizeze restaurarea cu cealaltă parte. Nimic. A doua zi erau deja vopsite în negru. Este atât de funerară, de lugubră intrarea încât numai cioclii mai lipsesc și niște sicrie, iar vânzătorii să fie în haine de ciocli... Este ceva într-adevăr sinistru... Aici o vină o poartă și secția de sistematizare de la Primărie, care nu urmărește aceste restaurări. Ar trebui să se facă o recenzie a clădirilor de importanță arhitecturală, inclusiv cele de la periferie, mai retrase și să se facă un statut al fiecărei case. Se pot stabili obligații și penalizări pentru restaurare. Cu realism, sigur că da! Disciplina în construcții nu a fost inventată de Ceaușescu. Ea există de când există arhitectura.

Dacă Primăria doarme, clădirile pot ucide

L-am găsit pe arhitectul Miloș Cristea fericit pentru faptul că ministrul Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului, Nicolae Noica, s-a pronunțat prin intermediul „Observatorului” în favoarea scoaterii liniei ferate din cartierul Micălaca. „Ar fi bine, îmi spune, dacă și autoritățile publice locale ar profita de poziția ministrului”.

Pentru această săptămână n-am putut renunța la subiectul restaurării și revalorificării tezaurului Aradului, adică a clădirilor vechi, mai ales a celor din zona Bulevardului Revoluției, majoritatea dintre ele fiind declarate monument. Orașul Arad a pierdut deja prea multe dintre aceste valori, unele pentru totdeauna, pentru a-și mai putea permite luxul indolenței de a mai pierde câteva. Așa că am continuat discuția despre stilurile clădirilor vechi și despre posibilitățile de conservare a lor.

Miloș Cristea — Am amintit în episodul trecut de stilurile abordate de arhitectura veche a orașului. Stilul este un mod de viață...

— **Sau exprimă un mod de viață...**

— Exact. Sau un moment din istorie, ori exprimă stilul de viață al individului. V-am spus despre evoluția acestor stiluri în arhitectură și artă, care, toate, pot fi identificate și în Arad. Nu vreau să mai intru în amănunte pentru că sunt probleme care privesc mai ales specialiștii. Însă, iubitorii Aradului trebuie să știe că rezonanțele, ecourile marilor curente artistice s-au reflectat și în orașul nostru, ca în marile orașe. Am vorbit de clasicism, caracterizat prin sobrietate, o eleganță simplă, reținută; apoi barocul, ce-și dorea evocarea forței bisericii catolice, stilul marilor ansambluri arhitecturale și așa mai departe. Ce trebuie spus, neapărat, este că omul este setos de decor. Deci depinde de noi arhitecții dacă această sete îi este

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

satisfăcută într-un oraș. Pentru că se ajunge foarte ușor la kitsch. Uitați-vă de exemplu la monumentele funerare cât kitsch înghit, or cimitirele sunt orașe ale morților, sunt monumente care fac parte din viața noastră urbană. O să facem poate odată și un episod cu problema cimitirelor. Dar să revenim puțin la stilurile arhitecturale. A urmat neoclasicismul, ca reacție la baroc, care s-a suprapus cu dezvoltarea tehnologică. Au apărut marii ingineri ai lucrărilor de artă inginerească care au lăsat în urmă arhitectii.

— **Cum adică i-au lăsat în urmă?**

— Arhitectii încă foloseau varza acantelor și volutele stilurilor clasice, când fierul și betonul armat cerea o nouă estetică. De exemplu marile poduri din fier, marile hale cu deschideri fără puncte de sprijin. Sigur că au apărut reacții. Putem vorbi și despre prezența stilului gotic în Arad...

— **Dar au rămas foarte puține clădiri în acest stil...**

— Din păcate a mai rămas doar una singură.

— **Pe strada Bălcescu, nu?**

— Da, numai că din nefericire s-a distrus poarta, de-o frumusețe nemaipomenită, s-a restaurat cum s-a putut restaura... În fine! Apoi, pe strada Alecsandri este o clădire al cărei stil reia renașterea italiană, cea pe care este ecranul cinematografului de vară „Arta”. Până nu uit, aș vrea să facem acea corectură despre stilul secesion care a apărut din greșeală „secerion”. Secesionul a fost acea bell epoque a Europei, revelația simbiozei dintre cele trei arte: arhitectura, sculptura și pictura. Și acest stil a primit lovitura de grație din partea arhitecturii moderne și a noilor materiale de construcții apărute.

— **Am promis că readucem în discuție problema restaurării...**

— Da, pentru că n-am insistat destul. Restaurarea nu este o reparație capitală. Restaurarea este readucerea unor valori artistice funcționale în viața urbei fiindcă astăzi nu se mai construiește după aceste stiluri.

— **E și normal să nu se mai construiască astfel...**

— Păi, cine mai face așa ceva este întors cu fața spre trecut, nu spre viitor. Se pot face niște plombări la un ansamblu foarte

Arad, dragostea mea

valoros, care să nu creeze distonanțe stridente față de restul ansamblului urbanistic. Pentru că avem niște exemple.

— Unde?

— Pe strada 30 Decembrie. Acum să mă ierte cel care a făcut-o, nu știu cine este, dar este vorba despre acea clădire cu etaje după colț. Cu balcoanele alea... Este stridentă, în modestia și în liniștea pe care ți-o oferă acea stradă, cu o arhitectură destul de cuminte și simplă. Aceeași stridență s-a creat pe strada Sebeșului, care leagă strada Lucian Blaga de strada Ștefan Cicio Pop. Acolo, la capătul străzii Sebeșului (spre strada Cicio Pop) este un bloc ce iese cu o stridență deranjantă peste arhitectura cuminte a străzii.

— Sunt și pe Bulevardul Revoluției astfel de exemple?

— Da, însă mai puține. Dar ceea ce vreau să spun este că grija pe care trebuie să o avem față de valorile arhitecturale ale Aradului impune o responsabilitate. Am amintit și în episodul trecut despre acel statut ce ar trebui fixat fiecărei clădiri. N-aș vrea să fiu înțeles greșit că la fiecare casă ar trebui făcut, eu știui?, un plan de dezvoltare. Astea se pot face ca principiu tip. La cele la care doar fațada are valoare se insistă asupra ei, ori are turla valoroase...

— Sau care au curți valoroase...

— Sigur că da, pentru că sunt în Arad curți de o valoare arhitecturală deosebită. Adică, acele elemente valoroase trebuie accentuate. Sunt doar principii generale care trebuie respectate. Vă spun cu durere în suflet că după decenii de zbucium, în care clădirile vechi au fost stropite cu ciment într-un hal barbar, se perpetuează acest mod de presupusă restaurare. Pe vremuri, în legislația monumentelor de arhitectură era interzisă stropirea lor sau folosirea altei metode de conservare decât cea prin spoire cu culori simple de apă. Pentru că majoritatea sunt clădiri cu arhitectură de tencuială.

— **V-aș propune să insistăm puțin pe tema restaurării. După publicarea episodului trecut, câțiva agenți economici mi-au spus că și-ar dori să participe la aceste restaurări, însă pentru un proiect li s-a cerut 150 de milioane de lei. Presupunând, totuși, că ar avea bani, oamenii se întreabă ce garanții au că după această investiție în restaurare nu vor fi scoși afară din spații?**

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

— Ei, da. Aici este într-adevăr o problemă. Administrația locală așa trebuia să înceapă cedarea sau vânzarea acestor spații comerciale. Un spațiu comercial pe bulevard are un vad extraordinar.

— **Da, însă el nu este interesat să restaureze atâta vreme cât nu are garanții.**

— Este normal. Or, tocmai aceste garanții lipsesc, asta nu se face. Dacă ofer aceste garanții pot avea și pretenții. Nu? Ofer un spațiu comercial care-l va face pe agent bogat — și foarte bine că va ajunge așa, fiindcă și orașul va fi mai bogat —, dar cer și obligații. Altfel, ies acei stupi de albine, că nu știu cum să le spun, prin zugrăvirea în mai multe culori a aceleiași clădiri. Adică trebuie respectate rigorile și dispozițiile Primăriei. Dar ca să fie respectate ele trebuie întâi să existe. Dar, când sunt date, sunt date greșit. Ar trebui stabilit cine face restaurarea, cine o urmărește, cine garantează că se va face bine și cine o recepționează. Deoarece acestea despre care vorbim, construite în acele stiluri amintite aici, sunt ca și speciile de animale care trebuie ocrotite. Dispariția unei astfel de clădiri, ca și a unei specii, este ireparabilă. A venit, de exemplu, la mine un locatar al clădirii aflate pe colțul străzii Mețianu cu bulevardul, să-mi spună că s-a început spargerea casei scărilor, care este o operă de artă. Într-o paranteză vă spun că testul unui arhitect este cum rezolvi o scară, din punct de vedere arhitectural. Este de-o expresie extraordinară.

Cum te invită o scară să o urci? Ea trebuie să pară că-ți spune „pofțiți”. În casa scării acelei clădiri, una dintre cele mai vechi din Arad, există și niște vitralii foarte frumoase (făcute acum 150 de ani) care încep să se spargă și nimănui nu-i pasă. Sunt valori de artă ce trebui păstrate acolo unde sunt și popularizate. Sunt nenumărate ganguri, portaluri în Arad, de-o frumusețe arhitecturală deosebită. Pentru că bucuria de a trăi, reprezentată în arhitectura veche, intra până în budoarul doamnelor. Scara și proporțiile arhitecturale dau sentimentul care se dezvoltă în sufletul omului.

Chiar dacă nu suntem foarte bine informați în arhitectură, acest sentiment se dezvoltă în subconștient. De exemplu, secesionul amintit nu se referea doar la fațadele clădirilor, ci mergea până la

Arad, dragostea mea

furculiță, la mobilier...Am uitat să amintesc de rococo-ul prezent și în Arad. Sigur că printr-un ecou estompat, dar a ajuns și pe la noi.

— **Care clădire este în acest stil?**

— Cea în care a fost Liceul sanitar, iar acum este Universitatea „Aurel Vlaicu”. Are elemente de arhitectură rococo, caracterizată printr-o decorație foarte fumoasă. Se vede în ea sufletul arhitectului.

— **Spuneți și despre niște dispariții dureroase pentru Arad.**

— Sunt atâtea elemente valoroase care trebuiau să rămână în viața socială și spirituală a noastră, a arădenilor, ca elemente de busolă. O dată sunt bisericile care au dispărut, despre care aș vrea să vorbim cândva într-un episod separat. În timpul comunismului nu s-au mai făcut biserici prin cartiere și s-a ajuns la un mare vid din această cauză. Acea biserică Sfântul Florian, care a fost dărâmată într-o noapte, se afla pe stradă și nu încurca pe nimeni. S-a demolat fără nici o justificare. Alt exemplu este Turnul de Apă. Se vede acum o bunăvoință de a aduna elemente expoziționale. Dar, vreau să vă spun că un turn de apă ca la Arad n-am văzut în toată țara. Este o bijuterie arhitecturală care ar trebui restaurată și redată circuitului vieții contemporane. Merită un studiu și să i se caute funcțiunea cea mai adecvată. Deocamdată există o funcțiune extraordinar de bine pusă la punct a unei porțiuni din acest turn, cu acea galerie de artă care încet-încet primește și o tradiție. Erau pompele vechi de apă, costumele vechi ale pompierilor care au fost fantastice. Ele ar putea fi recuperate, dacă se mai poate, și expuse.

Este apoi problema podurilor. De exemplu, podul Traian, spre Aradul Nou, care nu mai corespunde cerințelor traficului actual, însă are niște elemente decorative foarte frumoase dar degradate. Așa a fost și celălalt pod, Decebal, care n-a mai putut fi reconstruit, însă puteau fi păstrate câteva elemente decorative. Nici nu știu pe unde mai sunt.

Apoi vechiul tramvai din vechea gară electrică. Păcat că nu se restaurează mai multe vagoane, o garnitură, nu doar un singur vagon. Ar putea fi un punct de atracție deosebit.

Pe urmă, prin 1903, în vechea fabrică de cărămizi albe, un

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

inginer român a făcut un vapor din beton armat (!) care circula pe Mureș. La inundația din 1932 s-a scufundat în dreptul vechii fabrici de zahăr. Când apa Mureșului era mică ieșea puțin la iveală silueta lui. Se numea vaporul „Aurelia”, asta vă pot spune pentru că eu am descoperit. Ar fi putut fi scos și pus în valoare turistică. De ce? Pentru că în 1903 betonul armat era premieră mondială iar Aradul avea un vapor din beton armat. Regret că s-au aruncat peste el bolovanii și pietrele pentru consolidarea digului. Cu bunăvoință ar exista o posibilitate de recuperare a lui.

Un alt element care a dispărut pentru totdeauna din viața Aradului: tribuna stadionului „Gloria”, făcută în secolul trecut. Aradul a fost o mare pepinieră. Era o tribună asemănătoare cu cele englezești. Trebuia păstrată ca monument. S-a demolat și nu s-a făcut nimic. Se putea face o tribună modernă în partea cealaltă, nu știu pe cine a deranjat. N-ar fi rău să vorbim într-un episod și despre problemele sportive ale Aradului. Pentru că există o tradiție frumoasă în sport, care ar trebui reluată.

— **Întorcându-ne puțin la tema restaurărilor, mai trebuie pusă pe tapet, o problemă. Sunt comercianți care au spații la parterul clădirilor vechi și care vor să le consolideze, să mai schimbe vitrinele, ușile... cu materiale mai moderne de construcție.**

— Foarte bine! Se poate! Dar, nu numai din inițiativa lor. Cu proiecte. Dintr-o investiție, cea mai mică parte, ca valoare, o reprezintă proiectarea. Acuma, nu știu dacă nu se exagerează cu cota la proiectare. Dacă se exagerează este greșit! Și aici, organele administrative care dau autorizație trebuie să știe că valoarea unei proiectări se dă în raport cu valoarea investiției. Există niște norme, un anumit procent.

— **Adică valoarea proiectului nu poate fi mai mare decât cea a investiției.**

— Evident! Ați spus de sume percepute pe proiectare care se ridică la sute de milioane de lei. Este o oroare! Sau o greșală pe undeva. Pe urmă între birourile de proiectare ar trebui să fie o disciplină, nu o concurență neloială. Nu faci foarte ieftin și o fușereală.

Arad, dragostea mea

Trebuie să existe un echilibru. Asta n-a înțeles nici Ceaușescu. S-a rupt legătura tradițională, respectată în toate țările, chiar și în cele foste comuniste, cu arhitectura de odinioară. La noi arhitectura din trecut a devenit un fel de paria. În fiecare an veneau tot felul de dispoziții pentru reducerea consumurilor de materiale de construcție, cărora li se spunea deficitare pentru că erau pentru export. Au fost idei să se facă din nou case din chirpici!

Refacerea unor partere trebuie să se facă unitar. A devenit o obișnuință ca dacă două spații sunt despărțite de un portal, fiecare sunt restaurate diferit. Proiectul comandat trebuie să fie comun. Sunt mulți care nu au bani să facă o restaurare completă, dar sunt bani pentru restaurări elementare pentru a nu pierde unele părți decorative. Peste câțiva ani poate vor avea bani pentru o restaurare de amploare. Adică se poate face etapizat. Pentru că dacă ceva dispare, dispare pentru totdeauna. Și proiectul poate fi elementar, nu trebuie să fie unul savant care să nu-i folosească zidarului. Se poate proiecta după fotografii, să se dea profilele, culoarea, deci părțile elementare. Da, pentru clădirile importante trebuie făcute proiecte complete.

Adică trebuie să fie toți conștienți că și dacă facem puțin, tot mai putem salva ceva. Dar să nu facem restaurări la mâna liberă, așa cum se fac acum. Departamentul de sistematizare al Primăriei este nemuritor, nu se schimbă odată cu legislațiile. Ei, tehnicienii, trebuie să depisteze clădirile ce trebuie restaurate, precum și să decidă fazele restaurării. Pentru că este un pericol foarte mare! Casele s-au făcut acum o sută de ani! Există balcoane care stau să se prăbușească peste trotuar.

— **S-au și prăbușit...**

— Sigur. Prin anii '60 au căzut niște decorații de pe clădirea unde acum este McDonald's și au omorât doi oameni, soț și soție. Soluția aleasă a fost tunderea decorațiilor în loc să se consolideze. Fiindcă acele console care susțin decorațiile s-au ruginit. Foarte multe decorații arhitecturale stau acum să cadă! Aceste elemente decorative trebuie depistate și făcută repararea lor.

Pe Tribunalul Dobra există un balcon prin care se vede de jos, care

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

oricând poate cădea. Există tot acolo niște cornișe care nu știu cum mai stau. Cred că le ține cineva de sus. Apoi turlele orașului, bisericile care cred că Dumnezeu le mai ține în sus.

Dar, restaurarea nu trebuie să devină o terorizare. Iar proiectele trebuie făcute cu realism. Trebuie găsit constructorul comun, proiectantul comun. Și trebuie dat un termen realist pentru finalizarea restaurării. Apoi, să fie o comisie de recepție a lucrărilor. Să se elimine acea metodă de stropire cu ciment a clădirilor.

Sunt niște case pe care le vom pierde. Prin Piața Catedralei... Multe. Merită energia și preocuparea celor ce sunt responsabili pentru recuperarea lor.

Indolența umple plămâni arădenilor cu praf și inundă orașul

Din păcate, conform semnalelor lipsite de vlagă, dar transmise dinspre administrația publică arădeană, impactul dezvoltărilor arhitectului Miloș Cristea nu a stârnit atât de așteptata voință civică a celor ce conduc destinele orașului nostru, ci o nedorită expunere (fără responsabilitate, măcar) a orgoliului înmugurit prin diverse funcții. Adică, în locul recunoașterii unor probleme ale orașului care tind să se acutizeze într-o boală de sistem, se caută presupuse motivații răutăcioase și de aceea ne-am gândit ca în această săptămână în acest episod să abordăm bolile de sistem ale Aradului și terapia lor. Cât se mai poate vorbi despre o terapie...

— Domnule Miloș Cristea, cineva din Primărie îmi spunea că înainte să tot acuzăm această instituție (săraca de ea!) ar trebui ca arhitecții să-și pună ordine în relațiile dintre ei, iar viziunea urbanistică asupra Aradului să fie una unitară.

— Se pare că am fost înțeleși greșit. Nu m-am gândit nici o clipă să învinuiesc, ori că arunc toată responsabilitatea soluționării problemelor urbanistice ale Aradului. Nici nu se poate într-o singură legislație să se rezolve totul. Aradul a suferit dintotdeauna de administrație slabă. Vinovat este sistemul. În Arad, întotdeauna s-a pus problema greșit: „putem, dar nu acum!” iar după atâția ani de văduvire a Aradului de o dezvoltare normală urbanistică, astăzi se dau tot felul de autorizații de construcție la tot felul de importori. Nu știu ce interese stau la baza lor, dar în nici un caz interesul orașului Arad. Iar Uniunea arhitecților își dă, eventual, o opinie

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

profesională. Dacă este consultată, uniunea nu are o forță decizională. Însă această uniune a fost și a rămas o tribună de pe care să se apere principiile arhitectului. Iar acum arhitecții nu mai sunt luați în seamă. Nu eu, neapărat, pentru că la vârsta mea nu mai am puterea pentru eforturi deosebite. Dar, cred că experiența mea ar fi de folos. Și nu numai a mea. Iar pentru că nimeni dintre decizionali nu mai consultă specialiști se întâmplă niște lucruri fără precedent în urbanistica Aradului. Se lovește în funcțiunile orașului. Sunt probleme ce trebuie evidențiate și care trebuie să devină scopul lait-motiv al legislațiilor ce se succed în Primăria Aradului. Legislația de acum este, însă, singura care nu a discutat în plen cu Uniunea arhitecților. În Timișoara, Deva, Ploiești și alte orașe s-a mers până la încălcarea legilor labile comuniste pentru crearea funcțiunilor în orașe.

Aici, în Arad, arhitecților li se dădea peste nas.

— **Sper ca, în sfârșit, mesajul să fie recepționat cum se cuvine. Ne-am propus să discutăm despre bolile de sistem ale Aradului.**

— Mai întâi să spunem că o boală de sistem este cea care stăpânește în atâtea puncte un organism încât nu mai poate fi stăpânită cu mijloacele terapeutice. Or, orașul, fiind un mecanism complex, multe din funcțiunile sale, care merg până la detaliu, pot suferi foarte mult atunci când ele nu sunt revitalizate. Aradul suferă și acum de durerea provocată prin subordonarea față de Timișoara. Acolo s-a putut rezolva totul. Am participat chiar eu la sistematizarea orașului Timișoara. Am și luat două premii ale Uniunii arhitecților, pentru Timișoara. Acolo, de exemplu, bulevardul Pârvan s-a făcut în câmp. La noi nu s-a făcut nimic! Vechea rețea stradală se sufocă. De aceea vreau să sensibilizez administrația arădeană actuală. Pentru că până acum au fost prost informați, pe lângă păstrarea unei mentalități învechite de luare a unei poziții de drepti în fața „centrului” (vezi cazul Bănescu). Este o dramă când lucrările profesionale urbanistice sunt luate la un ping-pong politicianist.

— **Iar, între timp, boala orașului se agravează...**

— Normal! Se tot vorbește despre descentralizare, dar nu se face

Arad, dragostea mea

nimic pentru ca bugetul strâns de arădeni să rămână aici. Nu să fie pus în oala comună, la București, iar apoi redistribuit după cine știe ce criterii. Elementele urbanistice existente în Arad, în perioada interbelică nu existau în alte orașe. Deci, bugetul local trebuie adaptat fiecărui oraș. Iar aceste elemente urbanistice trebuie mereu actualizate. Dacă lipsește posibilitatea financiară, problemele trebuie cunoscută măcar. Capitalismul are factori de neprevăzut, care schimbă, eu știu, previziunile, dar asta nu înseamnă haos.

— **Haideți să ne oprim la câteva dintre (să le spunem) „organele” bolnave ale sistemului în orașul Arad.**

— Am vorbit deja despre drumuri, despre străzile din Arad. Ele au devenit un organism foarte bolnav. Pentru că peste îmbrăcămintea veche asfaltică, la reparații, s-au turnat îmbrăcăminți noi. Iar prin succesiunea acestor operații s-a ajuns pe majoritatea străzilor principale la o rambleere.

— **Ce înseamnă această rambleere?**

— În proiectarea străzilor, a orașelor se ținea seama de unele principii. Rețeaua stradală este scheletul pe care se construiește orașul. Insulele delimitate de străzi — zonele construite, adică — trebuie să aibă o cotă superioară străzii. Străzile sunt un fel de colectoare a apelor pluviale, a canalizărilor interioare... Apele trebuie să se poată scurge spre rigolele deschise ale străzilor, de unde prin canalizare să fie duse la stațiile de epurare. V-am explicat aceasta ca să înțelegeți că prin deseale suprapuneri ale îmbrăcămintelor asfaltice s-a ajuns la o situație cumplită. S-a ajuns ca suprafețe importante din străzi și bulevarde să fie deasupra nivelului trotuarelor. Chiar și trotuarele să fie ridicate. Iar apele care trebuiau să iasă iarăși din aceste quartale (așa se numesc insulele delimitate de străzi), sunt sub nivelul străzii.

Înălțarea exagerată a nivelului străzilor se poate constata ușor și după ferestrele demisolurilor. Or, ce se întâmplă: apa nemaiputând să se scurgă, ea bălțește sau rămâne în interiorul insulelor construite.

— **În subsoluri, adică...**

— Așa... se menține deci în Arad o atmosferă umedă, nesănătoasă. Toate insulele din partea veche a orașului sunt formate din case de raport...

— **Ce sunt casele de raport?**

— Adică proprietarul casei respective, de obicei făcând parte din clasa de mijloc a Aradului, avea magazinul sau atelierul la parter, iar la etaj, într-o clădire cu fațada somptuoasă, cu arhitectură importantă, avea locuința, pentru ca în profunzime să fie construite alte apartamente (de închiriat etc.), de pe urma cărora obținea alte venituri. Aceste construcții interioare creau curțile menținute într-o stare salubă. Proprietarul se simțea obligat să le mențină salubre. Unele erau de-a dreptul impresionante, cum este — de exemplu — pasajul dintre străzile Blaga și Eminescu. Curțile erau întreținute, cu un aspect luminos și plăcut. Astăzi sunt o adevărată mizerie. Pentru că apa bălțește în interior, neputând să aibă scurgere și creându-se astfel acea atmosferă nesănătoasă.

— **De aici și problema țânțarilor...**

— Exact! Dar nu numai!

— **Se mai poate vorbi de o terapie în acest caz?**

— Terapia este foarte dificilă acum. În trecut, când eram elev, am văzut cum se repara o stradă deși se lucra cu malaxoare manuale: la o reparație a unei gropi, ori a unei porțiuni de stradă se decupa toată îmbrăcămintea veche, iar fundația se refăcea fiindcă ea determină deteriorarea străzii. Or, acum peste îmbrăcămintea asfaltică veche se toarnă cea nouă. Asta este o situație dramatică! Se creează și o poluare vizuală. Vă mai spun ceva: puțină lume știe că de pe Piața Avram Iancu apele pluviale curgeau spre străzile ce o delimitau. Era la o cotă ridicată față de străzi. Eu am conceput amenajarea peisajului: de pe asfaltul pieței apa se scurgea spre rigolele deschise ale străzii. Astăzi a devenit o depresiune. Când plouă, apa bălțește câteva zile. Trebuie să-i faci un al doilea sistem de canalizare.

Or, asta înseamnă o scumpire a exploatărilor orașului. Un alt sistem de canalizare este scump. Alte străzi secundare din Arad sunt supraînălțate. Este dureros să vezi aceste ridicături. Nu mai vorbesc de centrul orașului. Această curgere defectuoasă a apelor pluviale creează și o altă sursă de poluare a orașului: praful. Altă boală de sistem.

Arad, dragostea mea

— **Am promis că despre praful din Arad vom vorbi într-un episod special. Însă, până atunci trebuie să mărturisesc că oraș mai prăfuit ca al nostru nu prea am văzut.**

— Da, este de-ajuns ca în diminețile senine să privești orașul, la răsărit, din afara lui. Din teoria urbanistică știam despre clopotul nociv de deasupra marilor orașe. Aradul este nemaipomenit. Clopotul de ceață de deasupra lui este imens. Praful este una dintre cele mai importante surse de poluare. Periculoasă...

— **Și greu de perceput...**

— Sigur că da! Pentru că circulația autovehiculelor și cea pietonală sunt permanente ventilatoare ce ridică în aer praful. Care, cu cât este mai fin, este mai periculos: pătrunde în alveole, crează respirația mai grea, cu care ne obișnuim. Noi nu avem acele zone libere, pietonale. Și nu trebuie să mergem prea departe ca să le vedem. Sunt și la Timișoara ori la Oradea, la Deva... Nu trebuie să mergem până la München. Avem la noi în țară orașe unde s-a găsit mai multă înțelegere și în care nu găsești această poluare. Noi ne-am obișnuit cu această poluare. Ca și cu fumatul. Nici nu ne mai dăm seama că respirăm o nocivitate foarte grea pentru organism. La fel sunt gazele de eșapament. Foarte perverse. Nu le sesizezi pericolul...

— **Poate că nu întâmplător, din cauza poluării, Aradul ocupă primul loc în țară la bolile cardiovasculare, la cancer și la tuberculoză.**

— Da, este o treabă dureroasă. Iar aceste probleme urbanistice trebuie rezolvate. Sigur nu mâine. Noi vorbim aici în principiu. Dar ele trebuie măcar cunoscute. Sărăcia nu ne permite o rezolvare a problemelor circulației. S-a modificat pe ici pe colo circulația, dar asta nu sunt soluții. Astea sunt soluții ale sărăciei. Trebuie făcut un studiu pentru revitalizarea unor funcțiuni ale orașului. Chiar dacă nu sunt bani. Să revenim asupra sursei de poluare, care este praful. Nici nu ne dăm seama că bulevardul este una dintre marile surse de praf în Arad. Toate zonele verzi de aliniament, de-a lungul bulevardului sunt surse de praf. Apa care se scurge, dacă se scurge în rigole este murdară, plină de mâl. În orice țară apa este curată. Nici

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

nu este voie să fie murdară. Apoi săpăturile care se fac în oraș sunt un dezastru. Pământul excavat este lăsat luni de zile pe caldarâm, mai vine și o ploaie și întinde pământul. Totul devine praful etern al orașului. Într-o lume civilizată aceste șantiere se îngrădesc foarte strict, așa încât nici o dâră de praf să nu iasă din cadrul respectiv. Această problemă a bolii de sistem se poate rezolva printr-o decizie a Primăriei. Nu trebuie alte legi. Protecția șantierei este obligatorie. Nu prin garduri pe sub care se scurge noroiul. Pe urmă modul cum s-a făcut îmbrăcămintea asfaltică a bulevardului Revoluției. Ultima s-a oprit la 20-30 cm de bordura trotuarului, creând un șanțuleț pentru a permite (vezi, Doamne), scurgerea apei într-o rigolă deschisă. Or, în această porțiune se strânge toată mizeria. Apa bălțește, rămâne praful, hârtiile pe care nici n-ai cum să le mățuri. S-ar fi putut rezolva simplu, dacă tot nu s-au decapat vechile îmbrăcăminți asfaltice. Dar nimeni nu consultă pe nimeni. Se putea ca îmbrăcămintea să se termine la 60 cm de bordura trotuarului, iar apoi printr-un racord foarte lin să fie dusă până la trotuar, astfel încât să fie funcțională și ușor de întreținut. Așa, pentru mățurat trebuie făcute adevărate exhibiții.

— **Apoi sunt și zonele verzi, despre care ați amintit.**

— Aici administrația orașului nu poate rezolva singură problema. Aici și cetățenii au un rol important. În fața casei să-și vadă de salubritate și grădinărit. Dacă peste bordura aliniamentului străzii trece pământul rondourilor sau spațiilor verzi ele devin o altă sursă de praf. Iar situația este generalizată în oraș. Nivelul terenurilor din spațiile verzi trebuie să fie sub cel al bordurilor. Este o regulă. Iar acum toate străzile orașului suferă din cauza încălcării acestei reguli. Și vegetația care, nefiind ținută sub control, uneori poluează vizual. Pe unele bulevarde sunt arbori care au ajuns cioturi macabre. Noaptea te și sperii de ei. Pe urmă plopii, care nu sunt copaci de aliniament. Ei au alt rol în urbanistică. Sunt pentru perdele de limitare a unor zone, au și un rol decorativ, dar mai mult de perspectivă... Dar n-au ce căuta pe magistrala principală a orașului. Ei înfundă streșinele și așa mai departe. Așa cum se întâmplă cu cei din fața Liceului de artă. În zonă, pe lacul Pădurece

Arad, dragostea mea

s-a făcut acel restaurant. Regret că arhitecții nu au sesizat ce se putea face acolo. S-a făcut acea mică grădină cu iz japonez. Patronul, de bună credință, a vrut să face ceva frumos. Dar s-a lucrat la o canalizare, s-au refăcut trotuare... Fără nici o idee de sistematizare a trotuarului care ar fi putut permite o lărgire a spațiului ce înghesuie acum circulația. Nu s-ar fi rezolvat toată circulația în P-ța Podgoria, dar putea fi începută o etapă. Acum! Se puteau adăuga două noi benzi de circulație, spre strada Lacului. Adică se putea face o chestiune pentru care există deja un studiu. Dar pe nimeni nu interesează nimic. Mai mult, sunt niște personaje care nu acceptă nici măcar ideile. Acum se putea profita de intenția patronului acelui restaurant. Dacă tot s-a lucrat în zonă se putea schimba în bine.

O altă dramă a poluării vizuale a orașului este alimentarea cu gaz. Înfrorătoare! Este oribilă! Acele cutii galbene montate pe fațadele valoroase ale clădirilor sunt o oroare! Puteau fi puse în curte, fără cutii enorme, inestetice. Nu mai spun de conductele ce străbat străzile aerian. De exemplu, pe strada Eminescu, unde a fost introdus gazul, o arteră de prestigiu a orașului. Se vine cu argumentul că există o rețea subterană, dar în dreptul porților conductele de gaz intră sub pământ. Nimeni nu ia nici o decizie. Este ceva care depășește orice imaginație! Să duci tu aerian atâția metri de conducte... Este și un pericol de accident. Intră o mașină în conductă și provoacă o explozie care ucide sute de persoane. Eu știu, se proliferază o inconsecvență estetică, acest urât... Ori, pentru stoparea fenomenului nu trebuie cine știe ce legi, ci o simplă decizie care să oprească această blasfemie la adresa arhitecturii valoroase a Aradului. M-am îngrozit când am văzut acele cutii inestetice. Nu mai spun că boala de sistem a Aradului pornește și de la Mureșul a cărui exploatare este lăsată de restriște, apoi depozitarea gunoaielor... Să vezi că se aruncă gunoaie în Mureș, când înainte râul era ceva sfânt? Erau chiar un fel de poliție a malului, acei dolmași: paznicii digului. Erau cu binoclu, cu câini. Digurile erau gazonate... Acuma gunoaiele se depozitează și sub podul Traian, pe malul Mureșului... Nu se ia nici o măsură... Sub podul de la

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Aradul Nou se face un vârtej enorm ce erodează malul stâng al Mureșului. Este un risc de prăbușire a malului, până la case. Știu că acum câțiva ani fostul viceprimar Ilea a vrut să ia unele măsuri de consolidare. Nu s-a făcut nimic! Nu știu cum stăm cu bugetul, dar boala continuă. Despre restaurări am vorbit data trecută. Despre restaurare făcută prost. Am spus despre stropirea cu ciment a clădirilor (vezi, acum casa de pe strada Crișan, unde este Patronatul Român). Apoi lampadarele orașului care au devenit o caricatură arhitecturală, în fața liceului economic, a Palatului Cultural și în alte locuri. În loc, la sfârșit de mileniu, să se ia exemplul cum se lucra în alte secole trecute, se fușerește. S-au făcut și lucruri onorabile: am mai repetat exemplul clădirii West Bank. Acolo se face o restaurare cum nu s-a mai făcut în Arad. Exemplară! Rar asemenea voință și dorința de a face un lucru bun. Trebuie să amintim — ca exemplu — arhitecții care au gândit restaurarea (Viorica Cîmpan - arhitect, Lucia Sîrcă - inginer) și firma „Tehnodomus”. Aș putea să dau exemplul ICIM-ului care a restaurat foarte frumos clădirea Administrației financiare, plus interiorul făcut foarte modern, după planurile arhitectului Emil Anghel. Adică, dacă se vrea se poate!

Nu este voie să neglijăm toate aceste probleme. Ele fac parte din calitatea vieții. Eu, unul, m-am săturat de imposturi în Arad. Primăria trebuie să-și asume rolul de coordonator de sistem. Sunt deja priorități care pot fi rezolvate mâine și despre care am amintit în serialul nostru (P-ța Teatrului, strada Crișan, traversarea bulevardului dinspre strada Crișan spre strada Grigorescu etc.).

Orașul este praf și pulbere

Se pare că ecoul semnalelor noastre din această pagină, despre valorificarea extraordinarelor resurse ale Aradului a început să se audă pe la administrația arădeană. La sfârșit de săptămână porțiunea bulevardului dintre Primărie și Teatru va fi închisă pentru circulația autovehiculelor și va deveni zonă pietonală în fiecare sâmbătă și duminică. Deocamdată doar benzile de pe partea clădirii Administrației financiare, dar tot este un început (astăzi, artera este redeschisă, n.n.).

Pentru săptămâna aceasta am păstrat tema discuției cu arhitectul Miloș Cristea despre bolile de sistem ale orașului Arad, iar dintre ele la cea mai gravă: poluarea. Și, în special, a poluării cu praf.

Miloș Cristea — Merită să continuăm discuția despre praful din oraș, praful nostru cel de toate zilele. Aradul are o suprafață imensă.

— **Din câte știu eu este printre cele mai mari orașe din țară, ca întindere...**

— Da, are circa 3.600 de hectare și este un oraș foarte afânat din punct de vedere al densității urbane. Iar acesta este un handicap, pentru că un oraș foarte întins, cu imense rețele subterane, rețele de străzi, are costuri mari de întreținere. Aradul este, așadar, un oraș scump. Foarte scump. Epoca Ceaușescu a atins cealaltă extremă, încercând să impună o densitate foarte mare, casele individuale fiind scoase tot mai mult din uz. Dar într-o lume normală, cu o economie normală, raționalizarea suprafeței de construit apare în mod firesc. Într-un oraș, o casă individuală, pe un lot în adâncime de 80-100 de metri, cum este în Pârneava, este scumpă în exploatare. Sigur că unele cartiere, cum este Aradul Nou, se pot

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

menține cu arealele întinse, pentru că de foarte mult timp de acolo s-a aprovizionat Aradul cu legume. Dar pentru a întreține mai multe cartiere întinse cu densitate mică este un efort extraordinar pentru oraș. Dacă vom ajunge acea lume normală, a autonomiei locale autentice, când bugetul se face în oraș și pentru oraș, va trebui să plătim foarte mult din buzunarele noastre pentru întreținerea Aradului. Deocamdată nu ne dăm seama.

— **Să revenim, însă, la problema prafului din oraș.**

— Arealul urban propriu-zis al Aradului a început să se creeze din secolul al XVIII-lea. Atunci au început să se închege marile artere, odată cu asanarea fostelor brațe ale Mureșului, cum a fost unul pe locul străzii Gheorghe Lazăr. Iar una dintre marile lucrări a constat mai târziu în pavarea străzilor cu pietre de bazalt. Modernizarea a dus la acoperirea acestor străzi cu asfalt. Asta, așa, foarte pe scurt. În orice caz, în perioada interbelică și după cel de-al doilea război mondial, Aradul își căpătase faima de cel mai asfaltat oraș din provincie. Însă atunci era încă o circulație foarte lejeră, care nu ridica mari nocivități. Industriile orașului nu erau nocive. Nocivitățile au apărut odată cu marile centrale termice, a combinatului chimic... apariția noilor cartiere, în perioada interbelică (Bujac, Șega, Romanilor etc.) și mai târziu prin extinderea industrializării au fost la fel de sălbatice în dezvoltare. Au fost construite apoi megacartierele Vlaicu și Micălaca, tot fără a se avea în vedere o dezvoltare normală, fără dotările necesare.

Am vorbit săptămâna trecută de rambleerea orașului care încalcă principiile de proiectare și construire a străzilor. În trecut, străzile erau la un nivel inferior curților, cvartalelor (spațiilor dintre străzi) tocmai pentru a permite scurgerea apei pluviale în rigolele deschise ale străzilor. Acum este invers.

— **Apropos de această inversare a nivelurilor. Săptămâna trecută s-a început asfaltarea drumului pe Calea Radnei, în continuarea căii Iuliu Maniu. La fel se procedează ca și pe bulevardul Revoluției: se toarnă asfaltul peste celelalte straturi, iar lângă bordură se lasă acel șanțuleț de 20 de centimetri.**

— Vreau să priviți schița și să vă dați seama că doar printr-o

simplică bunăvoință s-ar putea remedia această problemă a racordului de asfalt spre bordură, chiar dacă se continuă plaga dureroasă a suprapunerii noului strat de asfalt peste cel vechi. Am omis să amintesc una din dramele situației create prin rambleere, ceea ce duce la perturbarea sistemului de scurgere a apelor: este drama curților interioare din oraș. Staționarea apei în curți, prelungirea umezelii atacă și fundațiile vechilor clădiri. Majoritatea sunt făcute din cărămidă, din argilă arsă. Aceste materiale nu rezistă la umezeală. Ele sunt bune într-un mediu uscat. Umezeala de acum duce la putrezirea fundațiilor. Coloanele de scurgere au putrezit deja. De aceea au apărut și igrasiile în clădiri. Aș vrea să spun aici că este salutară ocuparea pivnițelor, a demisolurilor de către agenții economici, pentru că astfel sunt încă sub observație. Dar degradarea fundațiilor a ajuns o problemă de fond a patrimoniului orașului. Desigur că acum nu sunt bani, iar procesul nu a început de acum, ci de decenii, de când din cauza sărăciei am apelat la suprapuneri de straturi de asfalt peste cele vechi. Adevăratele diguri carosabile care au devenit străzile s-au format de-a lungul timpului. Vă dau doar un singur exemplu: strada copilăriei mele, strada Remus. A ajuns o mizerie! Era pavată și puțină lume știe că în zilele caniculare, pe acea stradă, care nu este în centrul orașului, trecea o cisternă stropitoare, trasă de cai (!!), care stropea carosabilul și crea o atmosferă de seară curată. Nu era pic de praf. În acele vremuri erau și măturători. Îmbrăcămintea străzii s-a degradat complet, lumea aruncă gunoaiile și molozul în gropile formate, iar acum supraînălțarea este mai mult decât evidentă.

— **Sunt mai multe străzi degradate, ba unele încă nici măcar pietruite. În județ sunt atâtea cariere de piatră, atâtea balastiere... Oare ar fi chiar așa de complicată pietruirea străzilor?**

— Se poate și n-ar fi complicată, însă deocamdată înseamnă costuri prea mari. Terapia acestor străzi este o problemă de terapie urbană. Trebuie să se constituie un studiu. Regia de drumuri are nevoie de această recuzită, pentru a ști cum să abordeze problema în viitor. O nouă îmbrăcămintă tumată peste cea veche a străzii nu

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

este o soluție ci o prelungire a bolii cronice a Aradului. Carosabilul trebuie adus sub nivelul trotuarului.

— **Dar praful orașului nu are singura sursă în această perturbare a scurgerii apelor pluviale.**

— A, nu! Praful este adus pe străzile din centru și de pneurile autovehiculelor ce vin din cartierele ale căror străzi nu sunt pavate sau asfaltate. Apoi, eternele ventilatoare — roțile autovehiculelor și pașii pietonilor ridică acest praf în permanență. Am să vă dau iarăși exemplul vechii fabrici de zahăr unde funcționează acum nu știu ce firmă. Ies de-acolo TIR-uri și cară praful și noroiul de pe străzile Remus și Reșiței în centru. Nu știu cum se permite, contrar legii de dezvoltare a orașului, acest intens trafic greu în zonă. Și mai sunt cazuri în oraș.

O altă plagă a orașului și o altă sursă de praf o reprezintă zonele verzi de aliniament. Zona verde din fața caselor, a clădirilor, trebuie să fie sub nivelul bordurii trotuarului și carosabilului cu 10 centimetri. De-a lungul deceniilor nivelul spațiilor verzi a crescut, devenind adevărate umflături. Pe bulevard nu este atât de evidentă ridicarea, însă diferența de nivel tot este de 10-15 centimetri, pământul zonei verzi depășind nivelul bordurii. Când plouă noroiul curge pe carosabil și ajunge praf. La fel se întâmplă pe străzile Crișan, Milea, Dragalina... Despre Calea Romanilor nici nu mai vorbesc: este una dintre marile surse de praf ale orașului. Însuși linia de tramvai separată este o sursă de praf. Vara, acea linie de tramvai, ridică fața de carosabil — pentru mine o soluție inexplicabilă, pentru că foarte ușor se putea include în carosabil — ridică nori de praf.

Acolo s-a făcut pur și simplu o greșeală de proiectare sau dintr-o, eu știu, megalomanie pentru tramvai. Să aibă domnu' tramvai cale ferată separată! Pentru ce? Nu știu! Are aceeași fundație ca și linia dintre Teatru și Piața Romană. Mâine se poate include în carosabil și pe Calea Romanilor, iar în porțiunea de lângă trotuar se pot replanta pomi pentru că au fost scoși, și se poate amenaja parcare pentru mașini. Nu să circule mașinile cu viteză la un pas de trotuar. Este și o zonă cu pericol mare de accidente, pe lângă faptul că

Arad, dragostea mea

s-a făcut risipă de spațiu și s-a creat o sursă permanentă de praf. Acel paviment al liniei de tramvai nici nu este făcut cum trebuie. Este lăsat nisip între calupuri, or la un paviment făcut corect, între calupuri se pune dop de bitum.

— **Adică, să-nțeleg că nu se mai știe face nici un paviment?**

— Nu! Se știe face, dar costă și atunci se renunță la manopera aceasta complexă. Îmi amintesc cum s-a pavat strada Crișan și a ținut cincizeci de ani. A fost o îmbrăcăminte extraordinară, sub formă de arce. Era și frumoasă și salubră. Dar să revin. Pe Calea Romanilor mai este o sursă de praf: zona verde. Praful a fost tot timpul măturat spre zona verde al cărei nivel s-a ridicat foarte mult. Gardul viu stă pe un adevărat dâmb. Când plouă, noroiul se scurge pe trotuar, apoi pe carosabil, apa bălțește iar când se face cald se transformă în praful ce va fi ridicat în aer și inspirat de arădeni.

— **Plaga aceasta a poluării cu praf este generală în oraș, așa cum ați spus. Poate fi, totuși, vindecată?**

— A pretinde municipalității și gospodăriei comunale să o rezolve, acum este o exagerare. Este imposibil! Dar trebuie să cunoaștem aceste probleme. Investiția este pe termen lung, iar terapia depinde foarte mult de populația Aradului. Mai ales în zonele limitrofe, dar și în centru. O sursă de praf a orașului ar putea fi anihilată mâine pe strada Crișan. Conform schiței pe care o prezentăm se poate vedea că bordura pentru carosabil s-a făcut în ideea că se va reface și trotuarul. Nu s-a mai refăcut. Se menține o zonă verde inutilă. Este o mizerie de nedescris pe trotuar. Zona verde nu-și are nici o justificare acolo. Chiar dacă este întreținută această zonă verde, nivelul ei este mult prea ridicat.

— **Se vede chiar în fotografiile vechi că aceste ridicături, la care li se spune rondouri, nu erau pe aliniamentul străzii, ci doar arbori, îngrașiți eventual cu niște grilaje.**

— Sigur că da. Erau niște traforuri, ce împrejmuiu arborii care au fost abandonate din sărăcia noastră și din lipsa de gospodărire. Pământul de sub acele traforuri era mult sub nivelul bordurii, iar apa se scurgea prin acele traforuri. S-a încercat repunerea lor, însă nereușită pentru că nimeni nu se mai ocupa de întreținerea lor. În

trecut ele se întrețineau. Deci, pe strada Crișan, ar putea rămâne pomii, dar nu zona verde de aliniament. Circulația pietonală este poate mai intensă decât pe strada Mețianu. Strada este foarte importantă iar problema se poate rezolva. Dar, așa cum am mai amintit în ziarul nostru, nimeni nu consultă pe nimeni. Nu sunt consultați reprezentanți ai societății civile.

— **Am vorbit de rambleerea străzilor (supraînălțarea lor), despre linia de travai separată, despre aceste zone verzi de aliniament. Mai sunt și alte surse mari de praf în Arad?**

— Da, și poate cea mai mare vine de la lucrările tehnice edilitate din oraș. Sunt săpăturile făcute pentru rețele de gaz, de termoficare și altele, care se fac într-un hal fără de hal. nicăieri în lume nu se face ca la noi. Se îngreădește șantierul foarte strict, să nu pătrundă în afara lui nici un fir de praf. Se pun niște garduri, dar pe sub ele, când plouă sau când se spală trotuarul cu furtunul, toată mizeria se duce în rigolele deschise ale străzilor. De multe ori acel moloz și acel praf de ciment se scurge în sifoanele de scurgere, face o semi-cimentare, o semipriză și le înfundă. O calamitate pentru cei care trebuie să desfunde sifoanele. Iar rezultatul înfundării este băltirea apei pe străzi. Aici trebuie severitate, o decizie a Primăriei...

— **Dacă nu există o conștiință civică din partea celor ce deschid șantierele...**

— Există acea conștiință civică, dar mai rar. Când se sapă un canal, pământul este depozitat pe trotuar, iar cât timp durează șantierul, el ajunge în canalizare iar mai târziu în alveolele plămânilor noștri. Nu trebuie făcută mare teorie și nici nu este nevoie de mari eforturi pentru ordine. Am văzut șantiere la Deva, la Oradea, la Ploiești, la Timișoara. Nu se întâmplă așa ceva. La noi nu există corelare între cei care repară drumul — spre exemplu — și Gospodăria Comunală. Se pune asfaltul și după aceea se sparge ca să se monteze o conductă. Deși există un deviz inițial. Apoi, la astuparea șanțurilor se pune pământul și se lasă așa să se bătătorească de la sine. Se toarnă betonul la nivelul asfaltului și în scurt timp, datorită tasării, așa-zisa îmbrăcăminte se degradează apărând gropile în care te împiedici. Or, o lucrare corectă depinde de

Arad, dragostea mea

disciplina în construcții și face parte din civismul profesional. Noi, constructorii, ar trebui să avem această morală, condescendentă, față de cetățeanul care trăiește în oraș. Am putea, printr-un minim efort, să dăm Aradului un aer curat. Dar camioanele împrăștie molozul prin tot orașul. Nici măcar pneurile nu se spală la ieșirea din șantier, cu un furtun. Asta ar trebui să fie obligatoriu. Depinde de edili cum știu să impună disciplina. Nu mai pomenesc despre nerezolvarea scurgerilor. Lipsește cu desăvârșire o gândire profesională. Nu voi înțelege niciodată, pentru ce s-a lăsat acel șanț în carosabil, lângă bordura trotuarului! Nu există nici o justificare profesională a lui.

Dacă arhitecții — de-a lungul anilor — nu s-ar fi ocupat de birocrație, iar edilii ar fi luat în seamă punctul lor de vedere profesional, dacă s-ar fi format acea societate civilă responsabilă, nu s-ar fi ajuns aici.

— **Formarea societății civile este totuși grea.**

— Foarte grea. Educația civică este foarte importantă, iar societatea civilă de asemenea. Vă dau un alt exemplu. Am fost la Edinburgh. Acolo, municipalitatea s-a gândit să modernizeze un cartier și să schimbe vechile lampadare cu altele noi, cu lumină de neon. Era un cartier victorian. Nu deosebit, dar frumos. Tot cartierul s-a revoltat împotriva acestei decizii și municipalitatea a fost nevoită să păstreze vechile lampadare, ba să le și restaureze. Am întrebat pe cineva ce s-ar fi întâmplat dacă municipalitatea refuza să dea ascultare comunității. „Cădea guvernul!” mi s-a răspuns, mai în glumă, mai în serios. Adică asta înseamnă forța societății civile.

— **Care, la noi, cam lipsește...**

— Din păcate, acum. În trecut arhitecții făceau machete. Arhitecții n-au nevoie de machete, dar pentru omul fără viziune în spațiu sunt necesare. Apoi, în alte părți există expoziții cu machete. Asta lipsește din parcul de odihnă al Aradului. Ar fi necesară o astfel de sală pentru educația civică. Propunerile arhitecților trebuie să fie cunoscute. Face parte și dintr-o educație vizuală, stărnește acel sentiment critic... Aici apare din nou rolul agoriei sociale în care se pun marile probleme. Omul are nevoie de societate. O să vină vre-

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

mea renunțării la fotoliu. Acuma trăim o civilizație a fotoliului ca să nu-i spun altfel... a curului. Stau în fotoliu, aduc lumea la mine în casă, mă așez pe un alt fotoliu în mașină, apoi în alt fotoliu la serviciu, în birou sau în uzină (pentru că noile utilaje sunt foarte evoluat). Acesta devine un handicap social, crează însingurarea cetățeanului. Omul ajunge la o criză de personalitate. Acea viață socială a dispărut. Agora este foarte importantă. A dispărut prietenia și iubirea dintre oameni, a dispărut și Dumnezeu dintre oameni. Comunismul a înghesuit orașele inuman, fără să creeze acele instituții care să înlocuiască familia tradițională, care la noi era sfântă. Trebuie să refacem societatea civilă.

Absența pietonalului ne însingurează

L-am regăsit pe arhitectul Miloș Cristea fericit. Fericit, deoarece câteva, cel puțin dintre ideile sale au fost preluate cu aplomb și dăruire de către cei mai tineri. Nu-și dorește o statuie, nici măcar o medalie, ci îmi spune că îl bucură inițiativa tinerilor care s-au ambiționat să îi redea valoare Cetății Aradului, unică în Europa. Îmi mai spune că este rândul celor mai tineri (fie ei arhitecți sau nu) de a face ceva pentru Arad. Pentru că în săptămâna care a trecut au fost câteva dispute, unele chiar publice, pe tema realizării unei zone pietonale în Arad, ne-am hotărât să readucem în discuție problema pietonalului.

Miloș Cristea — Deci reluăm problema pietonalului și, eu știu, a vieții de toate zilele a cetățanului în cadrul orașului. Încep cu relatarea unei întâmplări. Cu ani în urmă, în nu știu care oraș, s-au stricat relele de televiziune și, spre stupoarea edililor și a populației, Corso-ul, care este comun tuturor marilor orașe, s-a umplut de populație, iar lumea a început să se plimbe ca și în anii când nu era televiziune sau nu era atât de incisivă ca acum. În trecut petreceam seara împreună cu prietenii. Din zona centrală a orașului, zona importantă, rezidențială a orașului cunoșteam aproape pe toată lumea, măcar după figură, vechile figuri ale orașului Arad. Astăzi, datorită stării generale, omul nu mai iese pe Corso. Se închide între cei patru pereți și se uită la televizor, cu efecte dureroase.

— **Ce înseamnă o zonă pietonală pentru un oraș?**

— În primul rând că pietonul este eroul principal al unui oraș. Orașul a fost creat de pieton, rețeaua stradală de asemenea.

Ea s-a făcut pentru deservirea caselor, a celor necesare într-un urbanism tradițional. sigur că s-au întâmplat mutații importante în

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

viața modernă, a circulației, a tehnologiei moderne. Lipsa anumitor valori pe care în decursul mileniilor, a anilor, a vieții urbane în decursul istoriei omul și le-a dobândit ca cetățean al orașului, are efecte psihologice dureroase. Este tocmai însingurarea, este tocmai un dezechilibru psihic, pentru că omul este un animal social, el trebuie să trăiască în societate. Marile magazine, marile aglomerații orășenești creează relații sociale mult mai mari decât în trecut și cu cât acestea sunt mai mari, cu atât însingurarea este mai mare, asta este un fenomen foarte interesant. Deci am foarte multe relații însă acestea sunt foarte superficiale. Lipsește acea profunzime a relațiilor, de prietenie, de iubire între oameni pe care toate religiile lumii le propovăduiesc, de bună vecinătate. Oamenii se izolează, mulți în bloc nici nu-și cunosc vecinii de scară. Deci sunt o serie întreagă de probleme care reprezintă un handicap cu efecte negative asupra echilibrului psihic al omului. Deci, aceste valențe câștigate de-a lungul mileniilor de civilizație orășenească, în fine, într-o societate informațională se caută a se recâștiga. Sigur că nu ca în trecut, nu ne vom întoarce cu fața spre trecut, dar este foarte interesant că vechile cadre orășenești sunt mult mai căutate de tineri, așa instinctiv. Tânărul este un personaj instinctiv încă nelaterat de ideologii și îndocrinări. El se duce în mediul în care se simte bine seară de seară, în aceste reuniuni ale lor. Ele trebuie dirijate puțin spre valențele firești pe care le-am câștigat și este rolul nostru, al părinților, al celor care influențăm viața tineretului. Trebuie să le creem cadrul necesar. Vedeți, aicea este răul urbanismului care prin mijloacele sale poate să favorizeze aceste contacte sociale și poate să favorizeze valențele pierdute. Or, dacă tânărul se obișnuiește să stea în casă, în fața televizorului, crește și se naște cu televizorul în față, lucrul acesta este un lucru negativ. Și acest lucru, într-o societate evoluată se cunoaște și populația îl cunoaște. Edilii trebuie să cunoască aceste concepte urbanistice, ori legislațiile fiind foarte scurte, ei nu mai au timp să se informeze, sunt informați superficial de anumite persoane care nu întotdeauna sunt cele indicate. Iar societatea civilă, mai ales cum este cazul la noi, fiind aproape inexistentă, adică nu este educată, ar trebui să intervină rolul

profesionistului. El dacă are o intervenție incisivă și care este și corectă și pozitivă, el trebuie să prolifereze și să o lămurească, să o aducă public ș.a.m.d. Iată și rolul pentru care țin ca acest concept al pietonalului și al reumanizării nucleului central al orașului, care este creierul și de unde pornesc toate celelalte funcțiuni ale orașului, să revină pe făgașul său normal.

— **O idee pentru crearea unui spațiu pietonal a avut și viceprimarul Ioan Darida, vrând să oprescă circulația între Primărie și Teatru, în zilele de sâmbătă și duminică.**

— Nu, știți ce se întâmplă, sunt paleative. Dacă vă amintiți, ultimul prim-secretar, tovarășa Pugna. Primele demersuri ale unui prim-secretar permise de către Comitetul Central erau să-și facă un pic de popularitate. Și întotdeauna noul instalat, noul secretar chema arhitectii, chema artiștii și vroia să facă ceva bun, cu bune intenții. Dar acest desert arhitectural-urbanistic se stingea foarte repede când problemele economice copleșeau preocupările primului-secretar. Tovarășa Pugna de atunci, prin declanșarea Revoluției din '89 a prins doar desertul, și a făcut un lucru bun. A făcut piața din fața primăriei, dacă vă mai amintiți, a făcut în spate acele garduri decorative. A mai avut o bună intenție. Venind de la Timișoara și văzând cum s-a rezolvat pietonalul acolo a oprit circulația între Teatru și Primărie. Dar dacă azi oprești circulația în mod artificial, se poate să se deregleze întreg sistemul circulației și mă întreb dacă acest lucru se mai poate justifica la ora actuală. Adică, o să revină lumea pe Corso și o să se plimbe? Eu nu cred. Aici este o chestie de educație civică și care are o bătaie mai lungă. Ar fi unele probleme care ar trebui discutate. O dată problema conducerii edililor noștri, neinformarea, neangajarea într-o luptă de perspectivă. Motivul ar fi poate perioada foarte scurtă, de patru ani, timp în care nu se poate face aproape nimic într-un oraș. Un studiu pentru un demers important de dezvoltare poate să dureze un an, doi, trei. Urmează punerea sa pe tapet din punct de vedere financiar, aplicarea lui, obținerea fondurilor pentru investiții. Toate acestea durează ani de zile. Deci, cu cât noi amânăm aceste probleme de dezvoltare și a studiilor respective, cu atât prelungim letargia

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

unui oraș. Noi am rămas în urmă, acest lucru trebuie să-l știe populația Aradului. Prin faptul că am fost raion al Timișorii, cum a fost Pecica și Jimbolia și celelalte, deci noi, ca reședință de județ, ca un creier al unui sistem teritorial, noi am rămas mult în urmă.

— **Adică o astfel de întrerupere a circulației nu ar constitui o rezolvare a problemei pietonalului.**

— Desigur, sunt paleative. Adică sunt rezolvări provizorii care pot să perturbe și nu și-ar avea scopul. Scopul respectiv ar fi interesant să oprește circulația când e circulație de vârf, ca pietonul să poată circula mai liber, pentru că centrul nostru s-a aglomerat în așa hal încât deja devine neîncăpător. Nu pentru că s-a întetit populația în centru, ci pentru că au apărut megacartierele Aurel Vlaicu, Micălaca. Aceste mari cartiere nu au centru propriu-zis, care trebuie să fie de nivel orășenesc, 50, 60 de mii de locuitori înseamnă un oraș mediu, care dacă n-are centru îl face pe cetățean să aglomereze peste măsură centrul orășenesc. Aici este problema. Oprind circulația pentru a crea lejeritate pietonilor este bine, numai nu mă îndoiesc că or să apară complicații pe arterele limitrofe. Nici nu ne puteam da seama de fenomenele de circulație. Astea trebuiesc rezolvate printr-un studiu. Or, ceea ce propun eu și am propus de 40 de ani, de când am venit tânăr arhitect, am vrut să văd cum pot să-i redau bulevardului acele valențe pierdute, să-și exploateze până la maximum potențialul său social. Nu este invenția mea, este invenția tuturor marilor orașe ale lumii. Numai la noi, la Arad, acest lucru n-a prins. Din păcate s-au pierdut în eter ideile respective și se pierd mereu, pentru că edilii orașului nu au această pasiune, care este un concept al urbanismului contemporan. S-a făcut în toate marile orașe ale lumii. Peste vechile nuclee orășenești s-a suprapus o circulație debordantă de mașini. Era un fenomen universal nu numai în lagărul socialist. Or, orașul este vatra în care se dezvoltă personalitatea omenească, aici s-au născut cultura, arta, știința. S-au născut în aceste mari aglomerări care se numesc orașe. Ele oferă un confort și o posibilitate de concentrare și de muncă pe care localitățile rurale, care sunt specializate în agricultură nu o pot crea și nici nu pot concentra atâtea valori care să poată valida obiective

Arad, dragostea mea

științifice, artistice ș.a.m.d. Deci orașul este și va rămâne, iar ca urbanist am datoria să-l readuc, să-l reumanizez printr-o normală circulație, care s-a suprapus peste funcțiunea aceasta primordială a orașului, s-a suprapus pur și simplu și îneacă în inconfort, în zgomot, nocivități, pericol de accidente și mutilarea vieții sociale. Căci omul este supus tehnologiei mașinii. El trebuie să stea la stopuri, trebuie să meargă pe drumuri stabilite, ca să traverseze o stradă trebuie să parcurgă sute de metri ș.a.m.d.

— **Avem malul Mureșului, care e destul de lung. Nu este suficient pentru necesarul unui pietonal?**

— Da, dar malul Mureșului este o promenadă sezonieră, adică în cursul verii își are un alt rol. Omul are nevoie de cadru urbanistic, de marea scenografie despre care am vorbit, are nevoie de vitrine care să strălucească. Trăim într-o epocă în care tehnologia a ajuns la perfecțiune. De la șuruburi și până la cele mai complicate mecanisme apar în vitrine strălucitor și ele dau un spectacol vizual extraordinar. În promenada urbană, omul trebuie să aibă în dreapta sau în stânga vitrinele. Pe urmă nu mai spun despre unitățile de alimentație publică. Uitați-vă ce este în America, de dimineața până seara se mănâncă. Apar cele mai teribile cofetării și restaurante. Sigur că lucrurile se vor normaliza peste tot în lume și poate și la noi. În societatea informațională, în societățile postindustriale unde treaba este evoluată se reface însăși familia tradițională, se refac acele valențe pe care urbanismul în decursul secolelor le-a validat. Am fost acuzat că sunt un paseist, care mă văd în trecut. Sunt în trecut valori permanente care s-au deteriorat. De exemplu, sportul de masă a dispărut. O să facem capitolele de sport și o să vedeți că n-am avut campioni mondiali, n-a fost peste tot Nadia Comăneci, dar am avut un sport de masă. Au dispărut terenurile de fotbal ale unităților urbanistice. În copilăria mea am știut vreo zece în cartierul unde am copilărit. Au dispărut toate. Dar să revenim la pietonal. Pietonalul este concept de urbanism, de reumanizare a orașului și de a pune în valoare valențele lui extraordinare pentru populația orașului. Dacă nu o punem, o să avem o populație care o să meargă cu sacoșa după cumpărături și va fugi acasă în fața televizorului, în

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

microuniversul său. Or, după cum am spus și rândul trecut, viața socială va trebui să se desfășoare în acel oraș. Acest lucru nu se face mâine, nici pietonalul pe care îl propun eu. Nu se poate face mâine sau poimâine, durează foarte mult studiul, că ceea ce am făcut aici este o propunere de principiu, care arată fezabilitatea, adică posibilitățile reale de a se face, pentru că acest bulevard are o rezervă extraordinară. Aspectul lui, secțiunea lui transversală pe care o vedeți, oferă posibilități extraordinare. La ora actuală nu putem concepe și nici într-un viitor destul de mare să scoatem circulația de pe bulevard, dar o putem optimiza, o putem face în așa fel încât să nu deranjeze pietonul care trebuie să aibă rolul principal. El este actorul principal al acestei urbe.

— **Ați mai spus dumneavoastră că toate acestea nu se pot face mâine...**

— Nici nu propun.

— **Însă ar trebui să se declanșeze interesul pentru aceste probleme ale Aradului.**

— În trecut, cei care au combătut soluția pietonalului le șopteau primilor-secretari: „Domnule, ăsta visează, umblă cu capul în nori și vrea să scoată circulația de pe bulevard”. Din contră, benzile de circulație, nodurile de circulație ar putea să devină mult mai simple. Avem niște noduri de circulație care produc victime. Și acolo unde se întâmplă accidente mortale, acolo nu-i vorba de „că baba se piaptână”, de vise. Uitați, stau aici, în apropiere de acel infernal nod care este între bulevard, străzile Crișan și Grigorescu. Este un nod care mâine se poate desființa în favoarea pietonului. Încrucșarea asta creează cele mai dramatice accidente. Avem aici diagrama posibilităților de ciocnire, făcută împreună cu inginerii de trafic. Sunt 68 de posibilități de coliziune. Prin desființarea acestui nod dispăre total cele 68 de posibilități de conflict și poate se salvează vieți omenești. O altă posibilitate care s-ar putea face mâine este Piața Teatrului, în zona străzii Eminescu, bulevardul, Teatru, Piața Avram Iancu ce are o traversare prin față, care e inutilă. Cu o relație de dreapta se poate înconjura Piața Avram Iancu și să se creeze această trenă a Teatrului, care nu există încă. Teatrul este un

Arad, dragostea mea

obiectiv de o importanță deosebită, unde se adună lumea iar acum acolo este o adevărată aglomerație. Această trenă ar putea crea o esplanadă, cum este în fața Primăriei. Măine se poate desființa această traversare. Astfel s-ar putea favoriza pietonul. Pietonul trebuie să aibă lejeritate și siguranță în circulație. Traversarea din fața Teatrului este pur și simplu o calamitate. Pe strada Eminescu se creează un adevărat blocaj. Deci, aceste două obiective mâine se pot realiza. Însă, din păcate, nimeni nu le ia în seamă.

Sigur, multe se pot rezolva în baza unor studii, însă eu vorbesc aici în primul rând în principiu. Pentru că prospectul (adică secțiunea transversală a bulevardului) este total greșit conceput.

— **S-au mai încercat până acum modificări ale acestei înfățișări a bulevardului?**

— A fost un moment la începutul anilor '70, când se putea rezolva problema, atunci când s-a asfaltat întreg bulevardul. Însă n-am avut audiență, deși am chemat la Arad mari arhitecți din București, care mi-au fost profesori, pentru a mă sprijini în efortul meu de a convinge autoritățile de atunci că este necesară modificarea structurii bulevardului. Au fost la Arad cei mai importanți arhitecți ai țării. Dar, degeaba. Pur și simplu ideea a fost sabotată. Au fost intervenții dureroase, de-a dreptul, mănate de eu știu? invidie... N-am putut să înțeleg niciodată asemenea oameni pe care îi deranjam doar pentru că aveam inițiative

— **Deși am mai vorbit într-un episod despre această posibilă transformare a structurii bulevardului, totuși aș vrea să reveniți puțin și să precizați din nou care este principiul de reumanizare a bulevardului.**

— Cele două carosabile, care sunt separate, care creează acele complicate noduri de circulație, care mărește riscul provocării unor accidente, pot fi reunite în artera de mijloc, fără să se diminueze circulația. Ba dimpotrivă, s-o amplific. Parcarea se poate face extraordinar de optim: de-a lungul întregului bulevard. Sigur, toate acestea fac parte dintr-un studiu preliminar. El ar trebui aprofundat. Întreaga zonă verde poate să devină activă pentru pieton. Aerul curat se poate reinstaura pe bulevard. Ambele carosabile devin zone

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

pietonale iar pe centrul bulevardului se poate transfera circulația autoturismelor, bineînțeles odată cu înfundarea liniei de tramvai în noul carosabil. Astăzi, artera din mijloc nu este folosită. Este o risipă fantastică de spațiu. Este folosită pentru parcuri, în majoritatea timpului goale. Parcurile de pe margine ar avea și o mult mai mare capacitate iar, totodată, ar fi mult mai funcționale. Nodurile de circulație se simplifică foarte mult, pentru că nu mai sunt separate cele două sensuri de circulație, se simplifică traversarea pietonului. Se îmbunătățește întreaga atmosferă a bulevardului. Un lucru, de altfel, extraordinar de simplu, dar cred că nici astăzi nu convine unor persoane de decizie.

— **Nici după Revoluție nu ați reușit să vă impuneți punctul de vedere?**

— Imediat după Revoluție am pus din nou această problemă pe tapet. Ba chiar am și publicat-o. Absolut, nici o reacție, nici o rezonanță. Lucru care pe mine m-a îndurerat pentru că, încet-încet, eu am să ies total din scenă. Nu știu, oare ediliile orașului chiar nu sunt interesați sau este lipsă de informare, ori o informare greșită. Pentru că s-au găsit mulți care să spună că prin această idee aș urmări să scot definitiv circulația de pe bulevard. Nu este adevărat. Eu înțeleg că inclusiv denumirea de pietonal este interpretată ca o eliminare a circulației autoturismelor. Într-adevăr, această circulație se elimină dar nu de pe bulevard, ci de pe actualele carosabile, transferând-o pe artera din mijloc. Aici este frumusețea formidabilului nostru bulevard, care, așa cum spuneam, este structurat total greșit. Pietonii care circulă pe troturare respiră gaze de eșapament iar atmosfera de oxigen a acestei zestre dendrologice de pe bulevard nu o respiră nimeni. Or, tocmai acesta este unul dintre rolurile studiului despre care v-am vorbit. Este doar o gândire simplă și logică, fără prea multe savantlăcuri. Nu este un moft al arhitectului Miloș Cristea. A fost făcut pluridisciplinară, din care nu lipsește nici higienistul, nici juristul (procurorul lanotă), care cunoștea toată această dramă a bulevardului, nu lipsește nici inginerul de trafic (inginerul Aslău).

— **Deci, lupta pentru această idee n-ați dus-o chiar singur.**

Au fost mai mulți care ar fi vrut ca ea să fie pusă în practică.

— Da, sigur. N-a fost visul meu de om cu capul în nori. Arhitectul nu este cu capul în nori. Deși se ocupă și de zugrăvit de clădiri, se ocupă și de acea parte afectivă a urbanismului și a arhitecturii, care este frumosul. Luat cam în derâdere de unele personaje importante. Aș vrea să se înțeleagă foarte clar că nu este vorba despre scoaterea circulației de pe bulevard, ci despre o îmbunătățire a ei, despre o rezolvare optimă a nodurilor de circulație. Iar rezolvarea circulației pietonale pe bulevard se poate rezolva independent de studiul general al circulației. Este o problemă locală a bulevardului, a acestui extraordinar bulevard cu care ne lăudăm în toată Europa și pe care l-am structurat, din păcate, greșit pentru pietoni. Însă trebuie cunoscută necesitatea și gravitatea unui studiu general al circulației de către edilii Aradului. Rezolvarea problemei pietonalului poate începe mâine, dar ar însemna să fiu nerealist, să cred că totul se poate rezolva mâine. Trebuie făcut însă un studiu în detaliu. Realizarea unui studiu durează chiar de ani de zile. Ceea ce înseamnă că această concepție trebuie transmisă din legislație în legislație. Edilii trebuie să știe că sunt o serie întreagă de permanente, care se transmit. Aici este rolul mare al secției de sistematizare a Primăriei. Conceptele trebuie transmise de la un primar la altul, dar acum se întâmplă exact pe dos. Ca pe vremurile trecute. Fiecare caută să se uite în gura primarului, să vadă ce dorește. Or, relația este exact inversă. Noii edili, primarul trebuie să informăm. Pentru că ei nu sunt nici urbanisti, nici arhitecți. Sigur, toate acestea pot fi luate în derâdere însă, vă asigur că nu eu le-am inventat. V-am mai spus că am călătorit prin întreaga Europă, când am fost în conducerea Uniunii arhitecților. Am fost în marile metropole. Toate și-au rezolvat aceste fundamentale probleme. Dar nu numai orașele din alte țări. Și la noi în țară s-a reușit în multe orașe, cu excepția greu de înțeles a Aradului. Pietonalul este principiul de reumanizare a orașului, de redobândire a valențelor urbei.

Orașul este incomod

Până acum, din episoadele precedente ale convorbirilor cu Miloș Cristea publicate sub acest titlu generic ce a zgândărit multe orgolii, ați putut afla de ce Aradul nu are monumente, de ce nu are (sau are prea puține) puncte turistice de atracție, de ce suferă de boli de sistem, de ce este mai poluat decât alte orașe ale României, de ce are o circulație sufocantă, de ce i se prăbușesc în curând clădirile vechi (de patrimoniu), de ce se construiește haotic în diferitele zone și câte și mai câte neajunsuri care contribuie la expansiunea diferenței dintre calitatea vieții urbane a arădenilor și cea a altor conaționali care au norocul să trăiască în orașe ai căror edili sunt mai devotați urbei decât ai noștri. În episodul de astăzi arhitectul Miloș Cristea a ținut să ne oprim puțin asupra problemei pe care o constituie lipsa dotărilor necesare ale orașului.

Miloș Cristea — Față de celelalte mari orașe, Aradul are un defect care poate fi, în același timp și o calitate: este un oraș monocentric.

— **Explicați puțin ce însemamnă acest monocentrism al Aradului.**

— Adică, zona centrală este concentrată într-un singur loc. Față de Timișoara, Oradea sau alte orașe care au mai multe puncte de interes, pe lângă centrul propriu-zis. Celelalte orașe au mai multe focare foarte importante. Am spus că pentru Arad monocentrismul este un defect pentru că aici a fost uitat un rol important al disciplinei în construcții. Noi am pierdut foarte mult și din cauza lipsei de cunoaștere a unor teorii care trebuiau puse în practică. Întotdeauna, din acest punct de vedere, ne-am lovit de un vid pe care nu l-am putut depăși.

Arad, dragostea mea

— La ce vid vă referiți?

— Este vorba despre problema centralizării și a descentralizării orașului Arad. După anii '50 populația orașului s-a dublat apărând și cele două megacartiere, Micălaca și Aurel Vlaicu. Or, apariția acestor cartiere nu a fost una naturală, ci forțată. Dar, fiindcă veni vorba despre nașterea acestor cartiere, vreau să fac o paranteză și să amintesc aici că se împlinesc patruzeci de ani de la înființarea Institutului de Proiectări, printre fondatorii căruia mă număr și eu. Acolo, în acel institut, s-au gândit toate proiectele de sistematizare ale orașului, cu toate vitregiile sistemului de atunci care și-a lăsat, din păcate, o amprentă nu prea benefică asupra dezvoltării orașului.

— **Ați mai amintit pe ici pe colo despre aceste vitregii, însă cred că nu ar fi lipsit de interes pentru arădeni să precizați din nou prin ce au influențat ele negativ sistematizarea Aradului.**

— V-am mai spus că atunci arhitectura era politică de stat. A fost destul de ușor să se tragă cu buretele peste toate tradițiile de construcții și așa au luat naștere dramele orașului Arad. Noua politică a propus o sistematizare forțată, sălbatică, o urbanizare sălbatică. În perioada interbelică s-a procedat mult mai natural pentru atragerea populației rurale spre orașe. S-a făcut, de exemplu în acea perioadă, căminul de lângă Palatul CFR, construit special pentru ucenicii veniți în Arad, unde astăzi este Liceul de Artă. A fost făcut de arhitectul Traianescu, cel care a făcut și Catedrala din Timișoara. După război, în noul regim comunist, urbanizarea s-a făcut (cum să spun?) brutal. S-au dezvoltat vechile ramuri industriale ale Aradului, de altfel destul de variate și de importante pentru a mai fi necesară o altă implantare. Mă rog, a fost acea nefericită idee de mai târziu de construire a Combinatului Chimic. S-a recurs la o arhitectură ce folosea mijloace, eu știu...

— Cum ar fi forcepsul...

— Cam așa ceva! Pentru că s-a încercat să se facă într-un timp foarte scurt ceea ce alții au făcut de-a lungul deceniilor. Pe lângă asta au apărut și economiile forțate la materiile prime, cerându-se reduceri la consumul de metale, de neferoase, de ciment și așa mai

departe. De aici și perturbările ce au urmat. S-a construit mult, dar ceea ce s-a făcut nu înseamnă neapărat și arhitectură. Ca dovadă marile cartiere despre care am mai vorbit și în care veți vedea lucruri destul de neplăcute din punct de vedere arhitectural. Arhitectura are și ea valențele ei, or în cele două megacartiere nu poate fi vorba despre arhitectură. Din cauza absenței dotărilor necesare Micălaca și Aurel Vlaicu au devenit două dormitoare uriașe care nu au nici o valoare arhitecturală. Acele blocuri tip, gândite la București — în majoritatea lor — pe care noi eram obligați să le aplicăm. Iar pe lângă aceasta mai veneau și acele delegații de la București, alterând gândirea și compoziția arhitecturală prin diverse intervenții. Ce-i drept, s-au făcut atunci și câteva bunuri unicat, cum sunt sălile de sport, Casa Sindicatelor, hotelurile „Astoria” și „Parc”, dar nu s-a știut ori nu s-a vrut anihilarea marelui handicap al Aradului, acela de concentrare a vieții orașului în zona centrală. După construirea megacartierelor, orașul a rămas tot monocentrist. Am mai spus că aceasta este principala cauză pentru aglomerarea excesivă a centrului orașului.

Ca arhitect — și nu numai eu — am gândit în mod corect compoziția cartierelor, însă, din păcate, s-a realizat foarte puțin din acele proiectate centre, din nucleele lor funcționale.

— **Adică...**

— Adică s-au făcut doar niște magazine, folosite, așa, sporadic...

— **Câteva școli...**

— S-au făcut și școli, dar încă ele nu sunt suficiente. În tinerețea mea nu s-a conceput ca elevii să meargă la orele de curs în trei schimburi. Programul școlilor era doar înainte de masă, atunci când viteza de recepționare a informației este maximă, când metabolismul copilului și prospețimea gândirii sunt cel mai accentuate. Acum, din cauza numărului mic de școli, săracii copii se duc și seara la orele de curs. Într-o lume normală nu se poate concepe așa ceva. Aceste nereguli au implicații dureroase în viitorul acestor copii, și se lasă cute adânci în sufletul lor, în pregătirea lor. Iată, cum un urbanism nesănătos pentru cerințele sociale poate avea urmări nefaste pentru populație. Ne confruntăm cu aceste

Arad, dragostea mea

neajunsuri și pentru că nu s-au creat acele centre de cartier, care — de altfel — au fost prevăzute în proiectele noastre. Și în Aurel Vlaicu și în Micălaca și în Alfa Faleză-Sud. Chiar dacă, poate, nu la nivel mondial neapărat, însă aveau în proiect toate dotările necesare.

— **Ce lipsește din cartiere?**

— Acele magazine universale, dotările administrative, cele comerciale de importanță cuvenită. Pentru că la un număr de locuitori de 50-60 de mii se poate vorbi despre un oraș în sine, mediu, care cere un centru pentru favorizarea funcționalităților sociale. Să nu se încarce inutil rețeaua de transport în comun pentru nevoile sociale zilnice, pentru a ajunge la un magazin universal sau la o piață. Necesitatea acestor centre de cartier ar trebui să fie o permanență în preocuparea edililor și mai ales a departamentului pentru disciplina în construcții. Însă după Revoluție asistăm la o urbanizare mult mai sălbatică decât înainte. Astăzi nici măcar nu se informează nimeni din conducerea orașului despre ceea ce ar trebui să se facă în oraș. Aș putea să dau numeroase exemple.

— **Chiar vă rog!**

— Alterarea piețelor municipiului, despre care am vorbit. Apoi, o altă construcție care nu înțeleg cum a putut fi amplasată acolo, este noua benzinărie de la intersecția străzii Pădurii cu strada Dorobanți. Este inadmisibil ca într-un nod de o asemenea complexitate în circulație să amplasezi o stație de benzină, care să complice și mai mult nodul. Haosul din Piața Romană l-am mai pomenit în episoadele anterioare, rezultat din cauza lipsei unui studiu. Apoi sunt spațiile libere rămase în rezervele orașului. Ele se ocupă cu diverse unități într-un mod sălbatic.

— **Care nu este sigur că satisfac nevoile locuitorilor din zonele în care sunt amplasate.**

— Exact. Fiindcă nu se pun problemele unor studii. Avem acel plan urbanistic general (PUG) a cărui aplicare și respectare nu depinde de nici o epocă politică. Depinde doar de noi, de cei care conduc destinele orașului. Adică sunt niște permanențe care dacă se întrerup, se întrerupe dezvoltarea firească a orașului. N-aș vrea să mai fac referire la kitschurile din Piața Catedralei, însă acolo mai

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

este o problemă: pe latura de nord a acelei piețe, de o mare valoare arhitecturală, au rămas niște cocioabe. Nu știu dacă s-a gândit cineva că acolo s-ar cere o clădire importantă, un obiectiv de mare expresie urbanistică. Am putea reveni aici, vorbind despre lipsa dotărilor necesare unui oraș, asupra problemei garajelor, care a rămas o plagă a Aradului. Este una dintre moștenirile politicii din trecut. Numărul autoturismelor a crescut fantastic iar construcția garajelor la subsolurile blocurilor de locuințe — de exemplu — era interzisă.

Or, dacă nu pun pe tapet această problemă de perspectivă, lungesc letargia unui oraș.

— **Ba, ea se și poate agrava.**

— Sigur că da! Fiecare cartier, am mai amintit, este structurat după acele unități de vecinătate, generate de școlile generale. Din păcate și aceste funcțiuni au fost perturbate. Au fost ocupate și locurile rezervate pentru construirea școlilor și a grădinițelor.

— **Erau prevăzute mai multe școli pentru noile cartiere?**

— Noi ca arhitecți, am prevăzut amplasarea mai multor școli, însă intervențiile organelor au nesocotit proiectele și au mutat șantierele oricum. Iar proastele amplasări continuă. Am auzit că și în zona unde era gândit centrul cartierului Micălaca au început să apară obiective fără nici un studiu prelabil. Ocuparea necontrolată a zonelor libere va duce la o paralizie generală. Asta este o altă problemă dureroasă a Aradului. Totul se face neprofesional, fără studii. Cum au fost amplasate benzinăriile. Așa, otova. Unde-i o zonă liberă apare o benzinărie. Nu se poate așa ceva! Am auzit chiar o părere la Primărie conform căreia beneficiarul lucrării are toate drepturile. Nu-i adevărat. Nicăieri în lume nu se întâmplă așa ceva. Disciplina în construcții nu este invenția noastră. Ea impune anumite rigori care răspund cerințelor de dezvoltare a orașului. Beneficiarul este obligat să respecte statutul ansamblului sau zonei respective. Obiectivul pe care vrea să-l facă, eu știu, cu prepeleac sau cu sorcovă, nu îl poate construi oriunde. Or, paguba care s-a adus orașului în funcțiunea sa principală, în ultimii ani, nu s-a adus în toți cei 50 de ani de comunism. Pur și simplu se alterează o serie

Arad, dragostea mea

de organisme orașenești de mare importanță. Cu autorizații în regulă se ridică tot felul de construcții pentru care nici nu trebuie să fii urbanist să observi că au un amplasament greșit. Astea sunt probleme care n-ar avea ce căuta în sfera politicului.

— **Ați amintit câteva dotări de care duce lipsă Aradul (școli, magazine, acele centre de cartier). Sunt singurele?**

— Programele de dotări au suferit și ele din perioada trecută o europenizare în gândire. Centrele megacartierelor, reevaluarea zonei Căii Romanilor, a vechiului bazar orașenesc din zona Casei cu Lacăt, toate acestea și alte proiecte fac parte din procesele de descentralizare a vieții sociale a orașului. Noile programe prevăd structuri mai complicate ale centrelor despre care vorbim fiind gândite chiar hoteluri, case de sănătate etc. Adică ele, centrele nu pot fi niște organisme moarte, ele trebuie să aibă un interes social pe tot parcursul zilei. Trebuie să conțină multe funcțiuni care se deservească acel cartier. Zona festivă a orașului trebuie amplificată, cum este cazul reintroducerii Cetății Aradului în circuitul civic și cel internațional turistic. Însă elanurile arhitecților s-au tocit în impersonale și anonime realizări. Sărăcăcioase de-a dreptul. Din păcate n-am avut norocul să fim un centru cum a fost Timișoara și Oradea. Dar crearea acelei tihne urbane este un scop esențial. Noi am rămas cu vechiul centru: aici este sufletul orașului, aici este stomacul orașului, aici este inima orașului. Deci, un oraș nu poate fi confortabil, comod, plăcut dacă densitatea este excesivă în circulație. Importanța descentralizării urbane rezidă tocmai din crearea confortului social. Să existe posibilitatea pentru locuitorii orașului să se servească de dotările urbei într-un mod optim. Or, acest fapt nu se întâmplă. Și nici nu se va întâmpla până când procesul de descentralizare nu este dirijat științific. Vă mai dau un exemplu: se dorește restaurarea hotelului „Astoria” pe care l-am proiectat și care, fără falsă modestie a fost un simbol al modernității în arhitectura unui oraș. A intrat deja în silueta orașului...

— **Deși nu era, inițial, gândită acolo amplasarea lui.**

— Da, a fost o luptă și pentru construirea lui într-o linie mai discretă față de aliniamentul clădirilor cu arhitectură veche. Se dorea

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

amplasarea mai în față însă ar fi alterat din armonia arhitecturii tradiționale, dar am reușit să-l retragem. Astfel i-am dat și un element de surpriză pentru cel care parcurge bulevardul. Acum se vrea o restaurare la care, din câte am aflat, beneficiarul vine cu idei contrare ei. Se vehiculează ideea să fie schimbată marmora cu o tencuială oarecare, simplă, pentru ușurarea întreținerii. Nu înțeleg!

— **Am divagat puțin, așa că v-aș propune să revenim la dotările de care duce lipsă orașul.**

— Pomenita descentralizare urbană ar necesita și dotări culturale, construirea de săli polivalente... Ne lăudăm cu Sala Polivalentă, dar Aradul ar mai avea nevoie de încă șapte, opt, chiar dacă nu de aceeași mărime.

— **N-ar fi exagerat acest număr?**

— Deloc! Cum să fie exagerat! Numărul locuitorilor impune aceste săli, printre alte dotări. La fiecare școală generală s-ar cere săli de sport. Adică instituțiile de învățământ ar trebui să asigure un cât mai mare procent din educația copiilor, fiindcă, părinții, de multe ori, nu mai au timp pentru educație. Toate acestea trebuie avute în vedere pentru că teoria în arhitectură și urbanism se toarnă în beton și acolo rămâne pentru o sută de ani. Iar dacă s-a turnat prost urmează perturbarea unor funcțiuni. Orașul șchiopătează! Am mai spus-o: există, însă, în Arad rezerve extraordinare. Dar dacă ele nu sunt gestionate cum trebuie le vom pierde. Se încalcă și legea fundamentală de dezvoltare a Aradului (PUG), după ce decenii la rând s-a încercat realizarea ei de către „Proiect” S.A. Pe lângă aceasta mai este și drama orașelor de provincie, prin centralismul excesiv al deciziei. Încă Aradul nu are autonomie decizională. Or, autonomia de care marile orașe se bucurau odinioară a făcut din ele orașe europene. Aradul făcea parte din această categorie. Am cunoscut toate marile orașe ale României, înaintea marilor investiții din perioada comunistă. Nucleele lor centrale, și a celor din Regat și a celor din Ardeal, erau foarte asemănătoare, pentru că erau europene. Porecla de „Micul Paris” pentru București nu a fost o legendă. Însă proliferarea funcționării prin centralizarea din perioada comunistă a alterat soarta orașelor. Iar această funcționare nu vrea să-și cedeze

Arad, dragostea mea

prerogativele, în detrimentul locuitorilor orașelor țării. Autonomia locală este prost înțeleasă și de aceea se evită aplicarea ei.

— **Pe lângă această centralizare, Aradul a avut și ghinionul de a fi condus slab.**

— Asta este o boală cronică a orașului. Ați amintit chiar dumneavoastră refuzul transformării Aradului în centru universitar, la începutul războiului. Aici aș vrea să evoc meritul extraordinar al celor care s-au zbatut să înființeze aici un centru universitar. El aduce investiții, civismul unui oraș. Aradul a fost un oraș de pensionari și de elevi. Asta a fost o altă dramă a Aradului. Vor trece încă multe decenii pentru formarea păturii de intelectuali și la Arad, care nu ar permite să se întâmple orice în oraș. Intelectualitatea Aradului a fost una de serviciu. O pătură intelectuală animă viața socială și culturală a orașului.

Încă nu este prea târziu pentru nimic. Nici nu avem voie să spunem că este târziu pentru a face ceva pentru Arad.

Aradul are însă și alte lipsuri în dotările de care ar avea nevoie, cum ar fi cele ale lăcașurilor de cult, ale bisericilor. Dar despre această problemă într-un episod viitor, când vom aminti și arhitecții care se zbat să facă din Arad orașul ce ar trebui să fie.

De sărbători, orașul vâslește în noroi

Cu siguranță că mulți dintre dumneavoastră v-ați fi dorit un oraș superb, măcar de sărbătorile de iarnă. Un oraș împodobit care să vă dea acea bucurie a sărbătorilor și care să învingă amărăciunea acumulată de-a lungul anului. Amărăciunea unei vieți sociale din ce în ce mai degradante, a unui oraș din ce în ce mai murdar, din ce în ce mai prost luminat, din ce în ce mai neîngrijit... Au fost câteva încercări ce urmăreau să vă ofere această bucurie, însă ori nu au fost înțelese, ori caracterul lor heirupist le-a îndepărtat de scopul bunelor intenții. Becurile colorate, de exemplu, contribuie la trăirea spectacolului străzii în sărbătoare, dar nu îl susțin singure. De aceea m-am gândit să abordez împreună cu arhitectul Miloș Cristea această temă a pregătirii orașului Arad pentru sărbători.

— Orașul Timișoara este împodobit extraordinar, acum, înainte de sărbători...

— Extraordinar. Gândiți-vă la Timișoara care a fost în anii '50, de aceeași mărime ca și Aradul. Am lucrări mari la Timișoara și am participat cu colegii de acolo la diferite evenimente. Diferența între noi, aici am fost trei arhitecți, acolo 170. Vă dați seama. Aici n-am avut nici o școală superioară, acolo era un mare centru universitar. Era o pătură intelectuală care anima viața socială și tineretul care, de asemenea, animă viața unui oraș. Noi n-am avut nimic, doar elevi și pensionari. Și-au rezolvat un nou sistem stradal, Michelangelo, Aleea Sporturilor, Circumvalațiunii, sunt bulevarde noi care s-au făcut de puțin timp. La noi nu s-a făcut nimic. Oradea, de asemenea, și-a prelungit bulevardele. Noi nu am făcut decât aleile dintre blocuri, care nu rezolvă circulația de sistem a orașului. Ne obișnuim să luăm ca atare situația. Timișorenii și-au rezolvat o problemă socială a vieții urbane. Marile saloane

Arad, dragostea mea

urbanistice ale orașului există. Nu trebuie să mergem nici la Paris, nici la Budapesta, ajunge să mergem la Timișoara sau la Oradea să vedem ce se poate face din punct de vedere urbanistic. Din păcate, aceste realizări nu au găsit rezonanță în orașul Arad. Deși arhitecții ne-au vizitat și cunoaștem aceste lucruri, fac parte din profesia noastră, din marea creație a noastră. Ele au rămas perlele noastre care au fost aruncate. La Timișoara există o întreagă salbă de piețe și de artere care se amplifică. Aici la noi a lipsit voința civică. Un arhitect degeaba are pasiuni și fantezii dacă nu este susținut de mari investitori. Dacă noi ocupăm toate spațiile care mai sunt, dacă nu respectăm niște potențiale sociale care le oferă rezervele mari ale orașului, o să ajungem un oraș gri, nu un oraș strălucitor, ci un oraș care tace. Din păcate, rezervele sunt oprite către oamenii de rând. Ei știu mai multe și nu spun. Vechii bulevardieri ne întrebă de ce nu se face nimic? În mod cronic continuăm să spunem că nu avem bani. Păi nici Timișoara nu are bani, nici Oradea nu are bani, nimeni nu are bani. Politicienii care vor deveni primari, mă refer la legislațiile viitoare, trebuie să se pregătească din punct de vedere urbanistic în primul rând. Pe urmă politic... Ei vor fi gospodarii orașului. Degeaba ești un mare om politic, când tu nu-ți cunoști mădularele orașului. Ei vor trebui să colaboreze cu arhitecții în primul rând. Ei au un rol demiurgic în viața orașului.

— **Nici măcar ce avem nu știm să păstrăm.**

— Da. Și atunci arhitectul își pierde avântul și închipuirea, stă și devine un om de rutină, caută comenzi, face casele nu știu cui, biserica nu știu cui și uită de existența orașului. De acest uriaș organism complex care este orașul. El va fi și va trebui să fie în viitor marea bucurie a cetățenilor. Noi încă nu știm, șchiopătăm chiar și în viața orășenească. am uitat să ne manifestăm bucuria de a trăi. De a trăi viața urbană. Ne închidem în casă și ne izolăm de tot ce în exterior este agresiv.

— **Poate de aceea la sărbătoarea Zilei Naționale, malul Mureșului era luminat doar de focul de artificii. Nu era nici un bec. În Parcul Copiilor de asemenea.**

— În toți anii tinereții mele, dar nu numai, mai mult în ultimele

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

două decenii s-a agravat toată problema. Efortul uzinei electrice de a pune acele lampadare a fost zadarnic. Am văzut odată cu niște colegi de-ai mei, cum cineva dintr-o sală a Școlii Sanitare trăgea cu praștia în globurile din Piața Primăriei. Țsta este civismul care mi-a lăsat o senzație amară. Am mai vorbit despre tradiția negativă. Vă mai spun două exemple: vedem „Astoria”, față de hotelul „Continental” din Timișoara. Un coleg de-al meu, om distins, arhitectul Goleanu a lucrat la „Continental”. Trebuia să se facă în oraș o spălătorie unde să se spele și rufele de la hotel. Pe urmă trebuia să se facă un punct termic, în Primărie, care trebuia finanțat de către oraș. Edilii noștri când au auzit că se face hotelul „Astoria”, din cei 27 de milioane de lei (la cât se ridică investiția pe vremea aceea), mi-au băgat pe gât și punctul termic care alimentează întreg cartierul respectiv și spălătoria. Vă dați seama cât am pierdut.

— Spălătoria s-a făcut măcar?

— S-a făcut, e o spălătorie grandioasă, ca și punctul termic, însă, în detrimentul hotelului, care este un obiectiv. Ce a făcut Timișoara? S-a aliat cu cei de la Alimentația publică din oraș, au mai făcut un bar de zi, cu scenă, s-a aliat cu o altă întreprindere și au făcut o piscină, au căutat să îmbogățească acest obiectiv orașenesc. De la mine, toți au încercat să smulgă și ceea ce am avut. Și sigur că a trebuit să renunț la multe lucruri, la multe elemente din program. Să nu mai spun de „Ziridava”, de magazinul universal, unde proiectantul a prevăzut în proiect o terasă cu restaurant, la subsol o alimentară. Pe parcurs a trebuit să se renunțe.

— Era prevăzut să se amenajeze și subsolul?

— Sigur că da, ca la Timișoara. În schimb, la Timișoara, la „Bega”, care este omologul magazinului universal din Arad, s-au făcut atâtea la subsol; e o adevărată bucurie să vezi ce e acolo. Asta este diferența. Și nu mai vorbesc la drumuri. V-am mai amintit despre podul care trebuia să se facă la Șaguna. Un edil al nostru, sau mă rog, unul din marii conducători ai orașului, după ce Timișoara în vremea regiunii a vrut să ne facă o pomană, așa ca să rezolvăm circulația, pentru că era o problemă stringentă, ne-a propus să facem podul de la Șaguna. Totul a fost aranjat, dar cineva s-a opus. Am

Arad, dragostea mea

crezut că înnebunim. Și așa am pierdut un pod. Vă dau un alt exemplu: conducătorii comerțului din Arad au vrut să creeze o stradă asemănătoare cu strada Lipscani, din București — strada Mețianu. Aici era plin de magazine, era o euforie comercială extraordinară. Și pentru asta s-a comandat la București să se acopere cu o bandă de sticlă toată strada. Există proiectul, chiar Dogmanov, pictorul actual, președintele cenaclului „Ion Andreescu” e unul din luptătorii pentru această acoperire. Până și banii erau asigurați însă era necesară o luptă pentru obținerea lor, și s-a opus cineva împotriva proiectului. Unul de-al nostru, din Arad. Am fi avut astăzi o stradă acoperită cu o boltă de sticlă, așa cum există în marile orașe ale Europei, unde se putea amenaja o puternică zonă comercială a Aradului. Iată diferența între Arad și Timișoara.

— **Am promis totuși că vom vorbi despre Aradul ce ar trebui gătit de sărbătoare.**

— Plimbându-mă pe bulevard și pe malul Mureșului, de Ziua Națională, când a fost întreruptă circulația de la Teatru și până la Primărie, trebuie să recunosc că am avut un sentiment nostalgic. Pentru unele aspecte urbanistice care ar trebui să fie valabile și astăzi. Adică, sunt niște permanente în valorile urbanistice ale unui oraș, care nu pot fi date la o parte, și care depind de ființa omului: promenada, ieșirea la aer curat, spectacolul orașului, al naturii etc. Din păcate, aceste valori urbanistice nu sunt puse în valoare în Arad. Așa cum am mai spus fiecare legislație ar trebui să pună o cărămidă măcar pentru menținerea acestor permanente. Este dureros să vezi cum se proliferază pe malul Mureșului o arhitectură antiurbanistică. Am mai spus acest lucru, însă vreau să-l mai precizez încă o dată, pentru că sunt chestiuni ce trebuie evitate și care ar trebui să devină lait-motivul tuturor administrațiilor locale care se succed în Arad. Încă din secolul trecut, pe malul Mureșului existau acele regate, cluburi nautice, unde arădenii puteau să își petreacă timpul liber. La „Voința”, de exemplu, era Clubul vâslaşilor arădeni. Erau terase foarte multe...

— **Știu că Aradul a fost unul dintre primele orașe în care**

existau cluburi de canotaj academic, imediat după promovarea acestui sport în Anglia.

— Exact. Tineretul de azi nu știe despre acest lucru. Pe Mureș era o adevărată senzație specială, socială, extraordinară. Din păcate, au rămas două sau trei cluburi. Modul cum se gândesc obiectivele de pe malul Mureșului este foarte important, și din păcate astăzi neglijat. Aceste cluburi erau orientate spre Mureș, spre această minune a naturii dăruită Aradului. Astăzi, perspectiva este închisă de tot felul de paravane naturale sau artificiale. Tot ce s-a făcut în ultimul timp pe malul Mureșului este parcă împotriva naturii și împotriva necesităților estetice ale arădeanului. Așa cum ele sunt făcute acum, terasele de pe malul Mureșului pot fi puse în orice cartier al orașului.

Nici nu știi că te afli pe malul Mureșului, dacă stai pe aceste terase. Există acel slogan care spune că „Somnul rațiunii naște monștri”. Nimic mai adevărat în Arad.

— Am divagat puțin, din nou, așa că trebuie să vă întorc la subiectul de astăzi, legat de pregătirea Aradului pentru sărbătorile de iarnă. Spuneți într-un episod trecut al interviurilor pe care ni le-ați acordat, că nu credeți într-o reîntoarcere a arădeanului pe bulevard. Cum vi s-a părut Bulevardul Revoluției fără circulația autovehiculelor?

— O dată un lucru care m-a întristat. Directorul Casei de cultură a municipiului, Mihai Popovici, a avut acea inițiativă de a oferi arădenilor un spectacol stradal susținut de mai multe birje ce urmau să străbătă distanța dintre Teatru și Primărie. Oferta a fost extraordinară și care a vrut să mai anime timpul liber al arădeanului, de sărbători. Totul a fost perceput ca o nostalgie. Până și acest spectacol face parte din niște permanente, valori create de culturile trecutului, de viața socială din trecut, dar ceea ce nu înseamnă că ele sunt arhaice, de domeniul trecutului. Unii spun că a fost un kitsch. Mare eroare. Am regretat neînțelegerea momentului. Nu s-a reușit nici măcar întreruperea circulației pe durata aceluși circuit al birjelor și trăsurilor, pentru a se sesiza eficiența spectacolului. Mașinile s-au amestecat cu linia elegantă a birjelor... Chiar dacă spectacolul a

Arad, dragostea mea

avut amprenta teatrală, eu zic că merita văzut. De exemplu, nici eu nu am știut că în Arad sunt crescuți cai de rasă, atât de frumoși.

— **Aceste birje ar putea, de altfel, să fie chiar un punct de atracție turistică în Arad, nu?**

— Păi, peste tot în lume, în marile orașe, există așa ceva. La Napoli, la Londra, unde vreți dumneavoastră, în marile orașe ale Europei. Numai că în aceste orașe, birjele circulă în zonele pietonale. Pentru că plimbarea în fotoliul unei birje nu se poate compara, cu cea într-o mașină în care stai ca într-o cutie de conserve și te uiți pe niște hublouri. Turiștii nu se duc niciodată cu mașina pe marile bulevarde. Nu se duc în vacarmul din care vii mai obosit decât atunci când ai intrat în el. Eu sunt un vechi bulevardier, ca să zic așa. Adică un îndrăgostit de bulevardul arădean. Însă nici de Sărbători, bulevardul Aradului nu este pus în valoare așa cum ar merita. A rămas șira spinării în circulația orașului. Un fel de super-autostradă pe care nu mai ai ce bucurie să găsești. Pietonii sunt înghesuiți într-o densitate extraordinară, sunt grăbiți să traverseze spre un anumit magazin, după care merg acasă. Asta s-a oferit arădeanului, o autostradă cu șase benzi de circulație în plin centrul orașului. În loc să fie un mare salon de promenadă pe care nici un alt oraș din țară nu îl are. În zilele în care a fost oprită circulația pe bulevard, între Teatru și Primărie am observat că trecătorii nici nu aveau curajul să circule pe carosabil. Sigur că circulația și-a schimbat structura, mai ales după Revoluție, când numărul autovehiculelor a crescut fantastic. În plus, pe străzile lăturalnice și paralele bulevardului s-a creat acele blocaje, ori din prostie ori din dezinteres. Zeci de ani s-a gândit că o zonă pietonală pentru Arad este o balivernă. Pentru alte orașe, pietonalul n-a fost o balivernă. Chiar de Sărbători bulevardul a fost aproape pustiu. Întâi pentru că ne-am obișnuit, așa cum am mai spus altădată, prea mult cu televizorul. Apoi pentru că nu eram obișnuiți cu o circulație pe carosabil. Dar vreau să vă spun că și eu am avut o revelație. O altă perspectivă asupra centrului orașului, când l-am privit de pe carosabil și nu de pe trotuar. Arhitectura Aradului este făcută pentru contemplare, pentru admirație. Este o adevărată muzică, un spectacol

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

vizual pe care nu ai cum să-l observi în grabă. Și într-un cadru arhitectural plăcut, astfel se structurează și sufletul orășeanului. M-a mai întristat apoi nerezolvarea unor probleme care țin de mobilierul urban, unele chiar elementare. Bine, lipsesc băncile de altădată. La plimbarea pe care am făcut-o prin centru, împingând căruciorul cu nepotul meu, am văzut toate deficiențele pe care altfel nu le-aș fi observat, chiar arhitect fiind în Arad de atâția ani. De exemplu, nu mai există acele panouri de afișaj, care altă dată mobilau bulevardul. Au rămas doar două în tot orașul. Dar și acestea schimonosite pentru că li s-a tăiat soclul pe care erau puse. Arată ca și cum ai tăia un om de la buric în jos. Este sentimentul pe care îl am ca arhitect, având sentimentul proporției. Este pur și simplu o mutilare a unui element urban important. În toate orașele occidentale există asemenea cilindri de afișaj, cum avea Aradul. Apoi lampadarele orașului, care cu atâtea sacrificii au fost refăcute la Uzina de vagoane, aceste bijuterii ale orașului au devenit suportul principal al afișelor. În loc ca Primăria, printr-un efort care nu e deloc mare, să comande refacerea acelor cilindri de afișaj, acceptă compromisul de lipire a afișelor pe oriunde. Acei cilindri au și o arhitectură frumoasă, conțin vechile steme ale orașului, deci au și un rol educativ întrucâtva. Se lipesc afișe și pe clădiri proaspăt renovate cum ar fi cea a fostului restaurant „Bulevard” unde este acum „Mc Donald’s”.

Alții s-au chinuit să curețe clădirea și să o renoveze, iar acum a reînceput degradarea ei. Este una dintre puținele clădiri care are colonade din piatră naturală. Mă gândesc că vin alegerile peste un an și ceva și imaginați-vă cum vor arăta pereții clădirilor proaspăt restaurate, umpluți de afișe electorale. Va fi o batjocură.

— **Există o Dispoziție a Primăriei care interzice astfel de afișaje, însă nu se aplică.**

— Da, dar amenziile trebuie să fie usturătoare, pentru că degradarea clădirilor este de multe ori ireversibilă. Aș vrea să revin puțin la problema stemelor orașului. Acele lampadare de care am vorbit și care au fost refăcute, conțineau vechea stemă a orașului turnată în metal. S-a găsit cineva care a avut ideea să le schimbe.

Arad, dragostea mea

Nu le-a schimbat nici Ceaușescu, pentru că reprezentau o valoare a orașului. Dar acum s-au putut modifica.

— **Au dispărut acele panouri cilindrice de afișaj, în schimb au apărut altele plane, imense, care au împânzit orașul...**

— Aaa...! Țsta este unul dintre dureroasele rezultate ale neștiinței în urbanism. Asemenea panouri sunt bune la ieșirea din oraș, pe șosele. În oraș, mai ales în centru, ele trebuie să fie discrete, mai frumoase, nu o hardughie care obturează arhitectura orașului și spectacolul străzii. Am mai pomenit de această problemă, dar degeaba.

— **Ne plimbăm puțin pe malul Mureșului.**

— Arădeanul era obișnuit să iasă pe malul Mureșului, inclusiv toamna și iarna. Din păcate, de-a lungul anilor, obișnuința arădeanului s-a metamorfozat. Plimbarea pe malul Mureșului era o datină care ținea de metabolismul orașului. Acum îmi plimb nepotul pe malul Mureșului. Cu o precizie aproape matematică, în momentul când ajungem pe faleză, adoarme în cărucior. Tocmai din cauza aerului curat, acest dar al lui Dumnezeu pentru orașul Arad. Astăzi, acest loc extraordinar de promenadă este pustiu. Este și un întineric de te îngrozește. Pot să vină haiducii să te fure, pentru că nu observă nimeni. Or, efortul edililor pentru amenajarea și luminarea falezei n-ar fi unul epuizant. Apoi mai este o problemă în mobilierul urban, apropo de iluminat. Este vorba despre iluminarea clădirilor, a celor importante. Această iluminare a fost făcută de niște electricieni, binevoitori de altfel, dar care habar n-au de urbanism, Din păcate, nici aici nu s-a apelat la un arhitect. Oameni de bună credință au umplut orașul cu becuri, reflectoare, dar fără să fie puse în valoare elementele de arhitectură ale orașului. Mi-aș fi oferit și eu, pe gratis, să le spun cum trebuie să arate o clădire iluminată pe timp de noapte. Pentru că și asta este o știință.

— **Iluminarea stradală este ca un spectacol de teatru...**

— Categorie. Și apropo de teatru. Nu știu nici cine a avut ideea benefică, însă parțială de a ilumina clădirea Teatrului de Stat, pentru punerea în valoare a colonadelor. Frumos, dar mai trebuia câte ceva acolo. De altfel, toate clădirile importante de pe bulevard, ar

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

putea fi luminate feeric și nu cu costuri foarte ridicate. Și fără atâtea becuri inutile. Peste tot s-a încercat câte ceva însă neprofesional. Pe urmă vă mai spun un lucru care mă întristează pe bulevard, și nu numai de sărbători, care poate părea un amănunt ne semnificativ. De când știu eu ceasul de la Primărie, atât în perioada interbelică, pe timpul războiului, cât și în perioada comunistă, avea un bec care îl lumina. Involuntar, când treci prin Piața Primăriei, chiar dacă ai ceasul pe mână, ridici ochii spre ceasul din turnul clădirii. Ceasul ăla mergea la fix, timp de decenii. Acuma, fiind și luminată Primăria, prost, după cum am mai spus, turla ceasului apare ca o siluetă înfricoșătoare, ca o Bastilie neagră în care nu vezi nimic. Eu nu știu, e chiar așa de scump un bec? Consumă atât de mult curent? Apoi silueta hotelului „Astoria”, neluminată, pe timp de noapte, este de-a dreptul groaznică. Nu știu, dar mai nou nu se mai înțelege nimic din toate aceste probleme urbanistice care pot fi rezolvate foarte ușor. Astea sunt chestiuni pe care le observă orice fin observator.

Când cimitirele mor nici orașul nu se simte prea bine

N-am mai fost de foarte mult timp la arhitectul Miloș Cristea. Întâlnirile ne-au fost blocate ba de sărbători, ba de mineriadă. Problemele urbanistice ale Aradului au rămas între timp aceleași. Sau poate s-au mai amplificat. Am observat doar câteva clădiri ai căror pereți au mai pierdut din consistență, a mai căzut un suport al unui balcon, denivelările din șosele au mai crescut și ele copăcel, mizeria s-a mai învigorat și ea la față și se poate fâli cu aburinde gropi de gunoi... În rest, nimic nou.

Pentru această săptămână ne-am gândit să abordăm un subiect mai delicat, trecut sub tăcere mai mult din cauza inconștienței, decât din cea a incompetenței: cel al lipsei tot mai acute a bisericilor din viața arădenilor. Mai ales a celor de cult ortodox, greco-catolic și catolic. Se vorbește din ce în ce mai des de o reformă morală a românilor și se uită că unul dintre pilonii acestei reforme este credința. 50 de ani am fost învățați că totul venea de la tătucul dictator și nu de la Dumnezeu. Sechela acestei învățături catastrofale influențează și astăzi gândirea a numeroși conaționali cu funcții importante. Pentru ei biserica este, în cel mai bun caz, un loc bun de vizitat cu copilul de mână, dar cu ochii pe ceas pentru a nu pierde ora de închidere a magazinului sau a crâșmei. Puținătatea bisericilor a dezobișnuit și ochiul de întâlnirea cu un lăcaș de cult. Am uitat și de cimitire. De fapt am uitat că avem o memorie.

— Spuneți în episoadele trecute ale interviului nostru că cimitirul reprezintă memoria unei așezări. Mai mult, aceste

cimitire sunt orașe ale morților și că, prin urmare, și ele trebuie să aibă o urbanistică. Cât de bine mai știm noi, arădenii, să ne păstrăm memoria?

— Indiferent de cult, toți trecem pragul cel mare. Așadar, se cuvine să acordăm cinstea noastră, a celor vii, celor care au ajuns în nemurire. Cimitirele au un urbanism la scară mică, sunt formate din artere principale, secundare, alei colectoare care duc spre elemente dominante ale cimitirului cum ar fi capela sau un monument funerar important ori un mormânt al unei personalități. Așa cum în cimitirul „Eternitatea” ar fi mormintele și monumentele funerari ale corifeilor Marii Uniri, ori la „Pomenirea”, mormintele eroilor căzuți în cel de-al doilea război mondial. De altfel, Aradul a avut o pleiadă de personalități a vieții culturale și sociale a căror memorie merită să fie cinstită. Mă gândesc, de exemplu, chiar și la primii profesori de la Liceul „Moise Nicoară”. De aceea, la un moment dat am vrut să propun autorităților locale elaborarea unui plan de situație al cimitirelor, tocmai pentru a scoate în evidență mormintele și monumentele funerare care pot fi vizitate. Este păcat că nu există așa ceva la intrarea în cimitirele arădene. Sunt acolo rămășițe pământești ale atâtor oameni de cultură de care cei tineri poate nici n-au auzit. Dar în afară de mormintele personalităților, sunt și monumente funerare de o mare valoare artistică. Toate aceste monumente ar trebui conservate și îngrijite, pentru că și ele fac parte din zestrea Aradului. Sunt pietre funerare, sculpturi și grilaje de o frumusețe nemaipomenită. Am văzut multe dintre ele care au fost, pur și simplu, smulse de la locul lor și vândute. Există pietre funerare, obeliscuri din granit de Suedia, care au fost vândute deși au fost adevărate opere de artă.

— Vândute cui și cum au putut fi luate fără să știe nimeni de ele?

— După cum știți, s-au perindat atâția prin administrația locală, apoi felul desuet în care erau privite cimitirele înainte vreme... Să vă mai spun că în trecut, administrarea unui cimitir era o afacere deosebită. Vă dați seama cât valorează un monument funerar din materiale de construcție de excepție și care avea și o execuție artistică. Erau adevărate combinații și filiere care se ocupau cu

Arad, dragostea mea

comercializarea monumentelor funerare și a locurilor de veci. Se pot vedea și acum sculpturi în cimitire care înainte erau obeliscuri din granit sau din alte roci prețioase. Apoi foarte puțină lume știe că nu trebuie să mergi prea mult ca să vezi locurile de veci ale protipendadei Aradului de odinioară. Este vorba despre cimitirul evreiesc din Grădiște. Apropos de acest cimitir, eu aș propune chiar să fie trecut în rândul monumentelor istorice, pentru că valoarea lui artistică o cere. Sunt acolo obiecte de artă de o unică valoare. Dar, ca să revin, trebuie să vă spun cu mare regret că mormintele Aradului au fost pur și simplu jefuite. Am văzut morminte ale personalităților profanate, cu crucile rupte...

— **Adică Aradul pe lângă faptul că-și pierde identitatea își pierde și memoria.**

— Așa este. Și nu știu ce este atât de complicat în ocrotirea acestor monumente funerare și conservarea lor. De exemplu, de monumentele foștilor profesori de la liceele „Moise Nicoară” și „Elena Ghiba Birta” ar putea să se ocupe elevii de astăzi. În primul rând este o chestiune de onoare, care nu implică o mare cheltuială. Ar fi suficient ca la un moment important să fie făcut un parastas pentru toți profesorii. Dar nu știu, parcă am uitat să ne aducem aminte de istoria orașului. Mai există un lucru dureros. Și în cimitirul „Pomenirea” precum și în „Eternitatea”, multe din morminte, unele chiar importante, sunt năpădite de o adevărată junglă amazoniană a buruienilor. Apoi felul cum sunt atribuite locurile de veci este o adevărată batjocoră la adresa celor ce trec în neființă. Fără nici o sistematizare, fără să se țină cont de o aliniere a mormintelor sau de o ordonare a lor. Unul este mai în față, unul mai în spate, care pe unde apucă.

— **Am promis, de asemenea, că vom discuta și despre penuria de lăcașuri de cult din Arad. Mă refer în special la cele ale religiilor ortodoxă și greco-catolică, întrucât celelalte confesiuni au reușit să-și rezolve întrucâtva această problemă.**

— Ar fi bine să începem prin a spune că în tradiția localităților noastre, oricare ar fi ele, edificiul dominant care se profilează este biserica. Această dominantă diferă ce-i drept de la un oraș la altul.

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

Nu poate fi asemuit, din acest punct de vedere, Aradul cu un alt oraș construit pe coline, cum este Clujul, Brașovul, Sighișoara sau Mediașul. În orașele menționate lăcașele de cult sunt amplasate pe coline, dându-le implicit o altă perspectivă. Spre deosebire de alte țări la noi, după cum știți, nu s-au putut închea orașe importante în perioada Renașterii și de aici și acea lipsă a unor impunătoare biserici pe care le regăsim în alte orașe ale Europei. La noi, populația majoritară a fost la țară, iar oamenii erau obișnuiți cu biserici mai mici care dominau prin alură așezarea. Cu toate acestea, mai ales în Ardeal, sunt niște realizări arhitecturale cu totul deosebite. Mă gândesc la acele biserici de lemn, unele dintre ele fiind adevărate spectacole arhitecturale. Influențele după care au fost construite se pierd undeva în istorie, însă curajul acelei arhitecturi a făcut ca ele să dăinuie secole întregi, deși materialul pare perisabil la prima vedere. În orașele precum este Aradul, unul de câmpie, spectacolul geografic lipsește. El trebuie fabricat prin știința arhitecților în compoziții urbanistice. Totuși, dominantele localităților sunt tot bisericile. Este cunoscută trecerea noastră prin perioada comunistă care a fost caracterizată prin ateism și care a provocat multă suferință, în special orașelor. A fost o perioadă dureroasă din punct de vedere moral și care are încă rezonanțe într-o întreagă generație. Eu, ca arhitect am avut totuși șansa unor mari profesori, de o înaltă ținută morală, care au știut să ne influențeze în bine gândirea. De exemplu, în școală, în vremea când am urmat-o eu în timpul lui Stalin, pereții erau împodobiți cu imagini din biserici, mănăstiri și catedrale care au constituit obiectul de studiu al arhitecturii. Însă în Țara Românească și Moldova nu exista o mare tradiție în arhitectură, tocmai datorită pustiirilor în zbuciumul istoric. Nici materialele din care erau construite edificiile vremurilor apuse nu rezistau timpului. Și atunci în arhitectura civilă, tocmai pentru realizarea aceluia așa-zis „realism socialism” erau folosite bisericile. Gândiți-vă numai la „Casa Scânteii” care s-a făcut și care a folosit elemente arhitecturale românești luate de la biserici și mănăstiri.

— **Totuși, este acolo un amestec cu alură sovietică.**

Arad, dragostea mea

— Sigur, compoziția generală amintea de marile construcții sovietice, însă elementele de arhitectură erau de factură națională. Pentru că nu aveam de unde să ne inspirăm în afară de Palatul Mogoșoaia. Alte clădiri de factură medievală n-am avut în țară.

— **Să revenim în Arad. Am mai spus că orașul s-a închegat destul de târziu, pe la mijlocul secolului al XVIII-lea. Astăzi nici noi nu ne putem lăuda cu mari realizări arhitecturale ale lăcașurilor de cult.**

— Am avut vechi biserici în Arad: Sf. Ioan Botezătorul, pe locul actualului liceu „Moise Nicoară”, Biserica Sârbească rămasă încă în picioare și regretata capelă Sf. Florian, dărâmată în ultimii ani ai comunismului și în locul căreia s-a construit clădirea Poliției. Apropos de ultima, n-am să înțeleg niciodată de ce a fost dărâmată. Probabil că trebuia să avem și noi parte din gloria comunismului.

— **Ce importanță urbanistică are o biserică, pentru că de celelalte roluri pe care le are biserică este conștientă toată lumea?**

— Pentru decenii de-a rândul, în concepțiile urbanistice realizate de noi, în special pentru crearea noilor mari cartiere, n-am prevăzut amplasarea unor lăcașuri de cult. Am încercat acum să găsim o soluție pentru satisfacerea acestei necesități a fiecărui cartier. Vreau să vă spun că P.S.S. Timotei a avut o idee bună și a propus proiectarea și construirea unor mici biserici în noile zone rezidențiale ale Aradului. Pentru că marile cartiere ale Aradului, cum sunt Aurel Vlaicu și Micălaca nu au biserici. Credincioșii sunt obligați să parcurgă distanțe foarte mari până la cea mai apropiată biserică. Dotările social-culturale care s-au făcut în cartiere, și așa insuficiente, n-au avut prevăzute și lăcașuri de cult, or bisericile sunt foarte importante în viața unui oraș. În silueta veche a orașului dominau bisericile. După aceste biserici, cele care au rămas, se poate citi și structura orașului. Am avut două sinagogi, catedrală ortodoxă, catedrală catolică și așa mai departe. Aradul, ca și Timișoara, a fost un oraș cosmopolit. Astăzi, pot să spun, că Aradul trăiește în pofida tuturor vicisitudinilor vremii un eveniment de

mare expresie urbanistică: construirea noii catedrale ortodoxe. Nu poți să nu rămâi impresionat deja de impunătoarea structură ce apare. Orice s-ar spune este un nou element în arhitectura orașului.

— **Au fost discuții referitoare la această nouă catedrală. Ba că locul în care a fost amplasată nu este cel mai potrivit...**

— Într-adevăr, au fost discuții în această problemă și am fost chiar implicat. Eu aveam o altă concepție, că o biserică trebuie să fie în centrul orașului, am avut chiar o propunere de amplasament, pe bulevard, în față la cinematograful „Dacia”. Pentru cine nu cunoaște situația topografică, ideea i se pare năstrușnică sau chiar o absurditate, dar situația locului unde vedeam eu noua catedrală este mai bună decât la Cluj, de exemplu. Acolo catedrala ortodoxă este amplasată tot într-o piață, dar acea piață este mai îngustă decât bulevardul nostru. Nu mai spun de bulevardul din Timișoara care are 60 de metri lățime, iar noi în Arad pe bulevard avem 190 de metri. Nu mai vreau să discut acea variantă pentru că noua catedrală face deja parte din viața orașului.

Pe de altă parte, am mai spus că în arhitectură ideile se toarnă în beton și acolo rămân.

— **Însă locul de amplasare nu este pierdut, ar putea să fie acolo o altă biserică.**

— Categorie, n-ar impieta deloc asupra noii catedrale. Poate de asemenea să fie amplasat un monument, nu neapărat o biserică. Ar fi un obiect care mobilează bulevardul, oricum noua catedrală nu va putea să satisfacă toate necesitățile zonei centrale. Mult timp am fost împotriva amplasării noii catedrale în piața Podgoria, încă de când problema era teoretică.

— **Știu că era o propunere de amplasare chiar pe lacul de la Pădurice sau pe malul lui.**

— Bine asta era o propunere a unor oameni care habar n-au de urbanistică. Ar fi dispărut lacul, iar din punct de vedere tehnic era foarte greu de realizat. Până la urmă actuala amplasare este bună, având în vedere și proiectele de modificare a zonei. Nu știu dacă arădenii îl cunosc pe arhitectul Ion Hăprian, autorul proiectului noii catedrale ortodoxe. Și fiindcă veni vorba, ar trebui să vorbim

Arad, dragostea mea

Într-un episod și despre arhitecții Aradului pe care arădenii nu îi cunosc. Ion Hăprian este unul dintre marii arhitecți ai Aradului. Locul actual de amplasare al noii catedrale ortodoxe este acela al întâlnirii a două artere: Cardo și Decumanum, care erau principalele bulevarde ale orașelor romane (Cardo era orientat nord-sud și Decumanum est-vest). Așa este și Aradul structurat pe relația B-dul Revoluției - str. Petru Rareș, care se intersectează cu Calea Aurel Vlaicu - B-dul Iuliu Maniu. În acest nod, problemele de circulație sunt foarte dificile și de neevitat. Rezolvarea acestei probleme de circulație ar trebuie să depindă de o largă dezbatere profesională. Există nenumărate soluții pentru rezolvarea circulației din zona pieței Podgoria. Din păcate, din rețeaua stradală care ar putea să preia o parte din circulație, foarte puține străzi sunt practicabile pentru o circulație fluentă. Sunt încă străzi neasfaltate în Arad. La noi asta este drama, că nu există condiții de circulație fluentă care să ajute la degajarea zonei centrale.

— **Bine, asta ar fi o rezolvare peste cine știe câți ani când Primăria va avea și bani. Acum ce se poate face pentru ca circulația din piața Podgoria să nu mai creeze acele busculade?**

— Ar putea dispărea piața de giratie din fața catedralei. Girația se poate face foarte simplu prin spatele Palatului CFR, astfel s-ar câștiga un spațiu enorm și s-ar scoate un fir de circulație din piață. S-ar putea sistematiza și calea de tramvai pentru câștigarea unui spațiu suplimentar. Există și soluții, colegii de la Institutul de Proiectări având numeroase propuneri care ar merita discutate. Eu zic că noua amplasare a catedralei ortodoxe va aduce un important beneficiu orașului. Gândiți-vă la catedrala din Timișoara care este vis-a-vis de clădirea operei și a Teatrului Național, sau la Cluj, unde amplasarea este similară. Același lucru este și la noi: bulevardul începe cu Teatrul și se va termina cu catedrala ortodoxă. Însă în Arad situația este mai avantajoasă din cauza lungimii bulevardului de peste un kilometru jumătate. Dacă edilii și urbanistii noștri vor gândi cum se cuvine acest bulevard, s-ar putea crea un salon de mare amploare al orașului. Am mai vorbit de faptul că suntem orașul fără monumente. Nu trebuie să mergi prea departe ca să vezi

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

că în marile orașe fiecare colț de stradă este mobilat cu un monument. Avem sculptori, artiști de mare talent. Ar fi nevoie de un program pentru mobilarea orașului cu monumente, la fel ar fi nevoie de un program pentru construirea monumentelor ecleziastice în care să se implice mai ferm și Episcopia. Ar trebui măcar început un studiu pe baza numărului de locuitori a unităților urbanistice unde se pot stabili amplasările bisericilor. Ele ar asigura intimitatea și relația între preot și credincioși.

— **În Micălaca s-a conturat deja o capelă în Piața Soarelui.**

— Da, însă pe mine m-a decepționat amplasarea ei. Acolo, în Micălaca, ai totuși niște artere importante, or, noua capelă a fost trântită într-o piață impersonală, este și pusă oblic față de o arteră importantă... Așa ceva nu se poate. Sigur că trebuie respectate și dogmele dar atunci când situația urbanistică nu ți-o permite, poți să faci mici abateri. Și în Micălaca era necesar un studiu. Vă dau doar un exemplu: este vorba de acel spațiu imens care este în Micălaca, învecinat cu foarte disputata cale ferată ce traversează cartierul. În acea zonă a orașului ar putea fi un nou centru, când cetatea va fi a municipiului și când se va realiza legătura cu centrul edilitar al Aradului, ceea ce ar face ca Mureșul să constituie într-adevăr „inima” arădenilor. Însă aș vrea să spun ceva până nu uit: construirea de noi biserici este importantă pentru Arad, nu atât pentru o restaurare a orașului cât pentru o restaurare morală a cetățenilor lui.

— **Iar această restaurare nu poate fi un surrogat.**

— Nu există altă șansă pentru noi și pot să vă spun asta pentru că am trecut prin purgatoriul comunismului. Astăzi, îmi regăsesc copilăria mergând la biserică. În perioada comunismului am uitat ce înseamnă biserică pentru mine. Asta este o problemă care n-aș vrea să se repete pentru altcineva.

— **O altă biserică se construiește la UTA pentru cartierul Aurel Vlaicu.**

— Da, însă și acolo sunt dificultăți. Acel cartier ar necesita un studiu pentru amplasările unor biserici. De fapt nu numai acel cartier, pentru că mai sunt multe zone care nu au o biserică, dar în care

există posibilități ușor de exploatat pentru locuitorii din zonă, cum este de exemplu și Casa Pușkin — cum i se spune — de pe str. Dorobanți, care aparține de Episcopie iar acum se află într-un stadiu de degradare avansat. Am mai propus construirea unei biserici în locul unei hale a fostei Fabrici de zahăr. Dar și acolo s-a apelat la o șmecherie urbanistică iar acum zona este uitată inadmisibil pentru dezvoltarea orașului. Nu știu dacă urbanistii de la Primărie și administrația municipiului se gândesc la amplasarea noilor biserici.

— **Nici eu nu știu dacă se gândesc, cert este că pierd tot mai multe, ultima pierdere importantă fiind proprietatea asupra Palatului administrativ.**

— A, și asta a fost o uimire pentru mine. De când mă știu eu, clădirea Primăriei a aparținut municipalității. Dar să revin. Ar fi important ca Episcopia să solicite un studiu, așa cum spuneam mai sus. N-ar fi nici un efort financiar prea mare.

— **Noua catedrală ortodoxă a fost criticată și pentru arhitectura prea tradiționalistă. Aș vrea să vă referiți și la acest fapt puțin.**

— Dogmele bisericii ortodoxe sunt foarte riguroase. Sigur că există și concepțiile la care clericii ortodocși n-au putut renunța atunci când au hotărât noua arhitectură a catedralei, însă și într-o arhitectură modernă poți să respecti conceptele tradiționale și dogmele religioase. De exemplu, arhitectura brâncovenească din secolul al XVII-lea a revoluționat arhitectura ecleziastică din România. Au apărut atunci noi sisteme constructive, au apărut acele pridvoare brâncovenești și n-au impietat asupra tradiției ortodoxe. Acum s-au schimbat și materialele de construcție care au o altă arhitectură. Totuși, pot să spun despre noua catedrală că estetic și canonic rezolvă întrucâtva acea piață Podgoria. Forma ei tradițională va avea, cu toată ancorarea ei în trecut, o mare expresie arhitecturală.

Postfață

Am rugat câteva dintre personalitățile Aradului să creioneze câteva idei despre Miloș Cristea, pentru a putea avea un portret cât mai fidel al dimensiunii personalității lui Miloș Cristea.

De asemenea, în acest capitol de încheiere, vă prezint și câteva dintre proiectele sale urbanistice, care nu au fost, din păcate, niciodată puse în practică. Mă întreb, printre altele, cum ar arăta bulevardul principal al Aradului cu o zonă pietonală de dimensiunea ringului vienez, un proiect pe care Miloș Cristea îl propusese acum jumătate de secol? Cum ar fi arătat Aradul cu Monumentul Marii Uniri gândit de Miloș Cristea tot acum jumătate de secol?

Nu întâmplător am ținut să vă arăt și câteva dintre schițele lui Miloș Cristea, după care a fost renovată una dintre clădirile monument ale Aradului, Biserica Sârbească. Fiecare bătă, fiecare arc, fiecare detaliu era gândit cu minuțiozitate încă din faza proiectului pus pe hârtie.

Care dintre proiectele sale s-au realizat? Pentru că este o carte de suflet și pentru suflet, am să vă menționez doar că a proiectat orice element arhitectural care, prin renovare, ar fi putut recondiționa identitatea urbanistică a Aradului, de la refacerea frontispiciului clădirii Primăriei și lampadarele din tot orașul, și până la renovarea Palatului Cultural și a clădirii Universității de stat „Aurel Vlaicu” și a Pieței Primăriei. Oricum, despre proiectele sale ar trebui scrisă o altă carte.

Visul lui Miloș

Sunt oameni care după ce mor realizezi adevărata dimensiune a personalității lor. Despre aceștia românul spune că n-au trăit degeaba, făcând umbră pământului, fiindcă au lăsat ceva durabil în urma lor. Ceva ce constituie un dar făcut unei întregi comunități.

Unul dintre aceștia — „rara avis“ — a fost prietenul meu, arhitectul Miloș Cristea. Nu-mi amintesc când ne-am cunoscut și în ce împrejurări. În orice caz, apropierea noastră a fost un act spontan. Am simțit că suntem din aceeași „rasă“, cea a idealiştilor incurabili. Da, Miloș era un visător, își iubea enorm orașul său, îi cunoștea ca nimeni altul frumusețile, dar era convins că acestea nu erau conservate și, mai ales, că ele nu constituiau obiectivul preocupărilor prioritare ale celor aflați la cârma orașului nostru. Simplu spus, îl durea cumplit faptul că aceștia nu știau ce să facă din el. Nu știau, nu voiau sau nu puteau.

Înainte de toate, Miloș era un „urbanist“ și anume unul de cel mai înalt profesionalism. El vedea orașul „în mare“, ca un ansamblu logic articulat. Frumusețea nu se afla în edificii separate, ci într-o sinteză care conținea nota specifică, inefabilă a orașului pe care nu poți să o descrii în zeci de fraze, poți doar să o simți.

Acesta era visul lui Miloș, să facă din orașul său un ansamblu arhitectural coerent, în egală măsură rațional și inefabil. Da, Miloș avea o gândire de geometru și o sensibilitate de poet. Aceste două trăsături par incompatibile. Contopite însă în ființa lui Miloș, au constituit „la qualité maitresse“, însușirea sa esențială și definitorie care făcea din el un artist în deplinul sens al cuvântului și un om minunat. Modestia lui era impresionantă. Nu brava, nu-și etala ostentativ vastele sale cunoștințe care nu erau numai cele de arhitectură.

Întrebări chinuitoare mă încearcă: Și-a dat Miloș întreaga lui măsură? A plecat el împăcat cu sine însuși din această lume? Greu

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

de spus. Vremurile de restriște și de constrângeri multiple l-au împiedicat să-și valorifice întregul său potențial creator.

Cred că visul său cel mai mare a fost să construiască noua catedrală a Aradului și să înalțe Monumentul Marii Uniri. Am discutat mult cu Miloș despre aceste două obiective pe care le considera o încoronare a operei sale și, așa zice, un fel de „testament” artistic. I-am simțit durerea neîmplinirii. Proiectul catedralei a fost respins deoarece, pasămite, edificiul gândit de Miloș nu era „tradițional” bizantin, arhitectura noastră ecleziastică a rămas cantonată la anul 1400. Dorim să construim în continuare Cozii, Cozii, asemenea lui Mircea cel Bătrân, uitând bisericile lui Ștefan cel Mare care nu prea sunt strict „tradiționale”. Marele voievod moldovean a rostit cuvintele: <Această țărișoară a mea este „Poarta creștinătății” >, care avea o față către Răsărit și cealaltă către Apus. Bisericile lui sunt concepute ca o sinteză între stilul bizantin și cel gotic, adică între Răsărit și Apus. S-a născut astfel „stilul moldovenesc”, adică românesc.

Miloș a conceput și el o sinteză fericită, originală și modernă, potrivită secolului al XX-lea, a păstrat cupola bizantină, dar a imprimat edificiului o suplețe și un elan ascensional asemănător celui gotic. Într-un anumit sens, a unit și el Răsăritul cu Apusul. Da, a avut o scânteie de mare artist dar, din păcate (ale altora), n-a fost să fie.

Înălțarea unui Monument al Marii Uniri la Arad a prilejuit dispute pătimășe, controversate înverșunate, chiar certuri jalnice. Se dorea ceva nemaivăzut. Ceva ce? Ce imagine se afla în mintea celor aflați pe baricade? O nebuloasă. S-a adoptat cu repeziciune sintagma „Aradul, cetatea Marii Uniri”. (Nu vreau să-l pomenesc pe cel care a născocit-o.) Un neadevăr care a alimentat cu brio mândria arădenilor noștri, local-patriotismul a dobândit cote atât de înalte încât dăinuie și azi. În trecut spus, Cetatea Marii Uniri a fost și este Alba Iulia. De ce? Simplu, așa au decis cei care au realizat Unirea. Primul care a propus (chiar în orașul nostru) Alba Iulia a fost însuși arădeanul Vasile Goldiș! Aceasta nu înseamnă că meritul Aradului și al liderilor săi scade. Orașul nostru a avut un aport important,

Arad, dragostea mea

indiscutabil, deci, nu este „de dorit“, ci se impune un Monument al Marii Uniri aici, la granița de Vest.

Miloș Cristea a consumat o mare energie intelectuală și imaginativă punând tot sufletul în proiectul său. Îmi amintesc efectul: proiectul a șocat. Cei care l-au „judecat“, persoane oficiale sau „simpli cetățeni“, aveau în mintea lor (chiar fără să vrea) imaginea monumentului din Piața Avram Iancu, realizat de sculptorul „de curte“ Gabriel Covalschi, conform canoanelor „estetice“ ale realismului socialist din vremea aceea. Se dorea ceva cam așa, dar „mai mare“ și cu mai multe personaje.

Miloș propunea un monument de o mare simplitate, care „nu descria“ și nu „povestea“, ci se impunea prin forța simbolului său. El a conceput trei nuduri feminine (închipuind cele trei teritorii românești unite) modelate „clasic“, turnate în bronz, așezate pe o plintă, adosate unor „aripi“ de oțel înalte de 41 de metri. Aripile erau brăzdate de caneluri longitudinale datorită cărora lumina care cădea pe ele dobânda o vibrație ce dădea „viață“ monumentului.

Simbolistica acestui monument atât de simplu era greu de descifrat de oamenii de atunci, care aveau ochi, dar nu puteau să vadă și să înțeleagă că cele trei aripi care se înalță parcă până la cer, scăldate de lumină, celebrau Victoria pentru totdeauna asupra unui trecut istoric întunecat din care am ieșit în 1 Decembrie 1918 și am pășit în lumină.

Horia MEDELEANU

Un spirit al locului

Când am descins atunci la Arad, în 1972-1973 — *eheu fugaces anni!* — am dat, într-un oraș complet necunoscut mie, peste două repere intelectuale ce sfidau vizibil aerul cultural domestic al locului. Amândouă personalități afine, aflate, simțeam eu de la început, într-o competiție de *leadership*, cum am spune astăzi, de autoritate intelectuală. Ce-i drept, și domeniul pe care îl păstorea fiecare se atingea de al celuilalt: unul, critic de artă, celălalt arhitect. Orice om al generației mele ghicește ușor despre cine vorbesc aici: Horia Medeleanu și Miloș Cristea. Pe primul îl știam, ca student și autor novice, din revistele de cultură („Familia” și „Tribuna”). Pe al doilea, firește, deloc. Dar pe acesta din urmă, pe Miloș Cristea, l-am cultivat destul de insistent mai târziu - atât ca persoană cât și ca interlocutor seducător, cu idei și opinii în domeniul său, arhitectura orașului, urbanismul, nu doar calificate ci și, uneori, incomode - în „Arca”, apoi în emisiunea mea de la televiziunea locală „Intersat”, „Confesiuni duminicale”. Ardea pur și simplu atunci când vorbea despre „palatele” Aradului. Punea suflet în idei. O făcea cu o libertate în gândire, în opinie care întotdeauna șoca: pe conservatori (cei din neamul activiștilor vechi sau politrucilor noi, deopotrivă), dar și pe cei deschiși la nou, la minte, cultură și viziune prin perspectiva neașteptată propusă.

Îmi amintesc de proiectul lui, care ar fi dat un chip nou, proaspăt, bătrânului, maiestuosului bulevard arădean, cel al unei noi catedrale ortodoxe imaginate în stil neogotic moldovenesc, cu turn-clopotiță, situată în fața „Libelulei”, care era ea însăși tot o creație arhitectonică a lui Miloș Cristea. Acolo bulevardul are cea mai mare deschidere, ospitalier, așa-zicând, unei astfel de idei, cu adevărat surprinzătoare. N-a fost să fie! S-a optat pentru cea pe care o vedem acum la Podgoria.

Arad, dragostea mea

Miloș Cristea avea puse deoparte idei originale, de multe ori salvatoare urbanistic și potențatoare estetic, pentru fiecare cartier arădean, fie el vechi sau nou. Imagina în detaliu inclusiv reconversia bătrânei cetăți a Aradului, transformarea ei într-un loc de atracție irezistibilă cultural, civic, turistic, comercial. În Arad semnele, sau semnătura lui Miloș Cristea se află pe tot ce rezistă estetic de atâtea decenii: „Astoria” (azi „Continental”), „Libelula”, fațada Teatrului, digul Mureșului protejând nu doar orașul ci și un parc cu sculptură nouă, ambientală și totodată artistică. Cunoștea Aradul atât în partea lui vizibilă cât și în cea invizibilă, scufundată în istorie. Îi părea cunoscută fiecare piatră a lui. De exemplu, pietrele cubice galbene, din fața gării (ea însăși un monument de artă) și cele de pe fosta stradă Dimitrov, actual Andrei Șaguna, prăpădite de o administrație inconștientă.

În fine, închei acest *remember* întrebându-mă: ce stradă din Arad poartă numele celui mai atașat cetățean al său? Eu o caut încă pe Google.

Vasile DAN

Miloș Cristea - o viață dedicată Aradului

Deși au trecut atâția ani de la plecarea arhitectului Miloș Cristea, încă facem referire foarte des la lecțiile învățate de la el. Încă reprezintă, pentru toți cei care l-au cunoscut, un punct de reper în dezvoltarea urbanistică a orașului, prin exigența sa desăvârșită pentru lucrul bine făcut.

Eu am avut bucuria de a fi alături de Miloș Cristea, care mi-a fost profesor la Facultatea de arhitectură din Timișoara, iar peste ani, am devenit colegi la Institutul de proiectări pe care se luptase să-l fondeze, în 1958, la Arad.

Am legat acea prietenie profesională pe care o poți avea cu un om de la care ai mereu ce învăța. Miloș a fost, fără îndoială, un om al timpului său, deși era un adept declarat al clasicismului. Dar, mai presus de toate, cred că uimea la el dragostea imensă pentru orașul natal și pentru arădeni. A iubit Aradul mai mult decât orice alt loc și a încercat să-l dezvolte în spiritul marilor capitale: Viena și Budapesta.

Dincolo de meserie, mi-l amintesc ca pe un membru activ al societății civile, într-o perioadă în care implicarea benevolă în soarta comunității era un fapt rar. El era gata oricând să contribuie la proiecte pentru reabilitarea și înfrumusețarea orașului în mod autentic, pentru că disprețuia kitschul și ineficiența. Îmi amintesc, spre exemplu, ce eforturi mari a făcut pentru reconstituirea elementelor decorative ale Palatului Administrativ, din atelierul său improvizat în subsolul clădirii, reconstituirea elementelor decorative la clădirea Teatrului sau sediul Direcției Finanțelor Publice. În domeniul arhitecturii monumentale era inegalabil.

Desigur, rămâne regretul că am profitat prea puțin de personalitatea cu totul remarcabilă a lui Miloș, că n-a avut suficient timp pentru a forma și mai multe generații de tineri arhitecți în spiritul exigenței, al elementului clasic îmbinat cu pragmatismul urbanistic,

Arad, dragostea mea

dar și al dragostei pentru oraș. Personal, mi-ar fi plăcut să punem împreună bazele unei școli de arhitectură la Arad, un vis neamplinit pentru amândoi, unde generații de tineri talentați să învețe frumusețea acestei meserii de la un om care a avut privilegiul să-i cunoască pe marii arhitecți romani din perioada interbelică.

Rămâne, însă, înscris în istorie, exemplul unui luptător care avut curajul să înfrunte mentalitatea comunistă a „cutiilor de chibrituri”, realizând lucrări deosebite, recunoscute și premiate de colegii de breaslă.

Dacă ar fi să-i dedic un gând aparte, probabil că acesta ar fi următorul: Odată ce ai aflat ce reprezintă cu adevărat viața ta, nu mai poți șterge și ignora această cunoaștere. Dacă vei încerca să faci altceva cu viața ta, vei avea mereu senzația unui gol (James Redfield).

Arh. Gheorghe SECULICI

Miloș Constantin Cristea **1931 — 2003**

Născut: 1 mai 1931, la Arad

Părinții: Olga și Constantin

Clasele primare (1-4): Școala Sârbească (în curtea Bisericii Sârbești din Pârneava);

Liceul: Moise Nicoară, unde a fost îndrumat de cei mai prestigioși dascăli ai Aradului acelor vremuri.

A urmat cursurile de desen ale Școlii Populare de Artă din Arad, având o vocație de neegalat pentru desen. A fost din start adeptul artelor clasice. Pentru a-și putea susține financiar cursurile de desen, în perioada grea de după război, a lucrat ca lăcătuș mecanic la Uzina de Vagoane din Arad.

În 1957 a absolvit cursurile Institutului de Arhitectură "Ion Mincu" din București beneficiind de instrucția unor mari personalități ale arhitecturii românești interbelice. A fost foarte apreciat de dascăli și colegi pentru talentul și capacitatea de muncă pe care a dovedit-o în timpul studiilor.

După absolvirea facultății s-a reîntors în Orașul pe care l-a iubit și slujit până la moarte, în Arad. A lucrat rând pe rând ca șef de proiect, proiectant principal gradul I. A îndeplinit funcții de conducere (șef de atelier și director) la Institutul de Proiectări din Arad. A luptat, împreună cu alți colegi arhitecți, ingineri și tehnicieni, pentru înființarea Institutului de Proiectări la Arad.

Între 1971 și 1983 a fost conferențiar universitar la Secția de arhitectură a Institutului "Traian Vuia din Timișoara", Catedra de Sistematizare și Urbanism. A fost dedicat total carierei de dascăl îndrumând și inițind foarte mulți studenți în știința arhitecturii și a urbanismului.

Arad, dragostea mea

Numele lui Miloș Cristea se leagă de realizări importante ale Aradului dar și ale altor orașe.

a proiectat fațada actuală a Teatrului de Stat din Arad;

a proiectat numeroase clădiri reprezentative din Arad: Hotelul Astoria (Continental), blocul "Libelula", etc. — lucrări distinse cu premii ale Uniunii Arhitecților din România;

a proiectat Monumentul Eroilor de la Păuliș în urma câștigării unui concurs național;

chiar în perioada de dinainte de 1989 a întocmit, împreună cu Episcopia Aradului, Ienopolei și Hălmagiului un studiu pentru noua Catedrală Ortodoxă Română la Arad;

a fost inițiatorul unor proiecte de anvergură pentru comunitatea arădeană: Reconversia Cetății Aradului, valorificarea Bulevardului Revoluției, etc;

a întocmit studiile de sistematizare pentru cartiere din municipiile Arad și Timișoara;

Miloș Cristea s-a dedicat total protejării și valorificării patrimoniului cultural, de arhitectură și istoric al Aradului și conservării valorilor multiculturale care conferă orașului nostru o personalitate aparte. Deși aflat la pensie, a participat activ la multe proiecte majore de reparații și reabilitare a clădirilor sau monumentelor reprezentative din municipiu: Palatul Primăriei, Liceul Moise Nicoară, Palatul Cultural, Palatul Liceului Sanitar, Crucea Eroilor, Statuia Sfântului Nepomuk, Monumentul Sfintei Treimi, etc.

Bun cunoscător și iubitor al istoriei, s-a dedicat înălțării la Arad a Monumentului Marii Uniri ca o recunoaștere a meritului pe care orașul său iubit l-a avut în zăbuciumatul an 1918. În acest sens a întocmit studii pentru amplasarea și pentru construcția monumentului și a fost prezent întotdeauna când autoritățile locale, Biserica sau celelalte instituții i-au cerut sfatul.

Firul roșu care l-a mobilizat întotdeauna în munca sa a fost dragostea pentru Arad. Căldura, pasiunea și de multe ori patima cu care vorbea despre orașul său ne-a făcut să înțelegem mai bine Aradul și să-l iubim cu responsabilitate.

Miloș Cristea a fost un om crescut și educat în spirit creștin. A

Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea

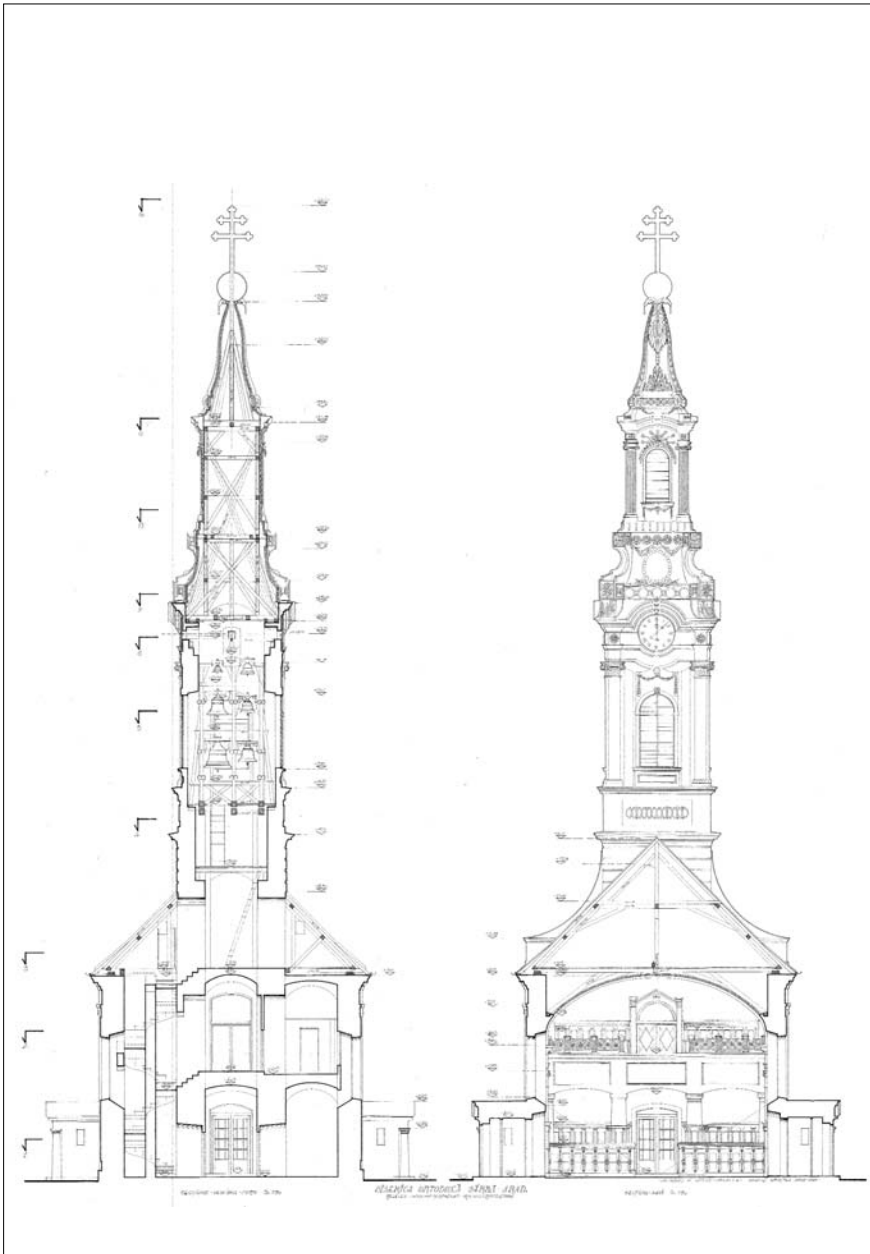
fost fiul al comunității sârbe din Arad, comunitate pe care a ajutat-o potrivit competenței sale. A fost prezent, însă, în egală măsură, atât în viața Bisericii Ortodoxe Române cât și în cea a Bisericii Sârbe Surori. S-a considerat deopotrivă român și sârb. Deși botezat în credința ortodoxă a manifestat o deschidere și o iubire sinceră față de toți locuitorii Cetății. A avut prieteni apropiați printre maghiari și germani.

Mare iubitor de istorie, a făcut un adevărat cult pentru memoria înaintașilor noștri și pentru istoria neamului. Încă din tinerețe a fost un adept și un susținător al Monarhiei Române pe care a iubit-o și căreia i-a evidențiat întotdeauna meritele istorice pentru realizarea României Moderne. Pasiunea sa pentru istorie a transmis-o și copiilor săi pe care i-a crescut în acest spirit.

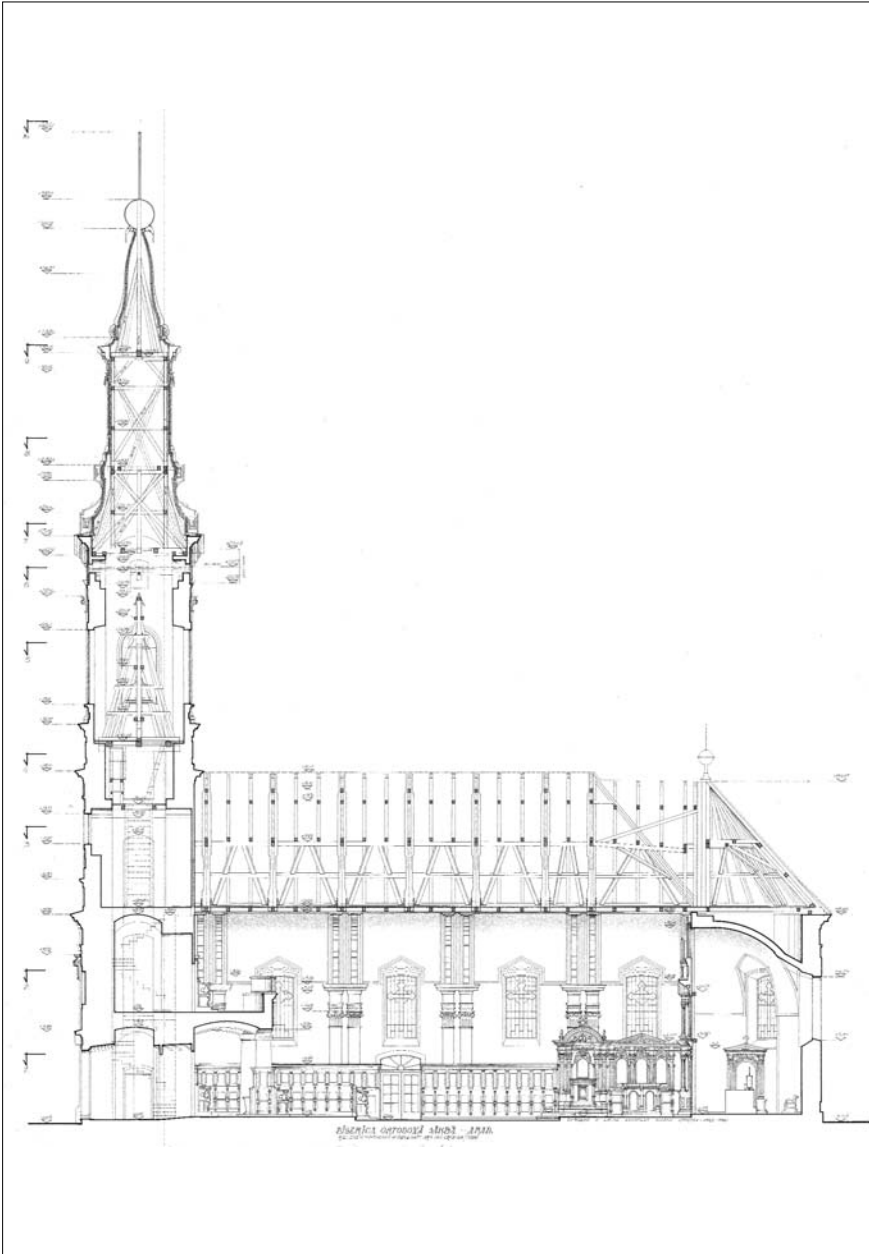
În amurgul vieții și carierei sale Miloș Cristea a devenit, prin Hotărârea Consiliului Local Municipal, Cetățean de Onoare al Aradului. Această recunoaștere a muncii și dăruirii sale l-a mișcat adânc și i-a mângâiat suferința.

S-a stins din viață în 11 august 2003, la vârsta de 72 de ani.

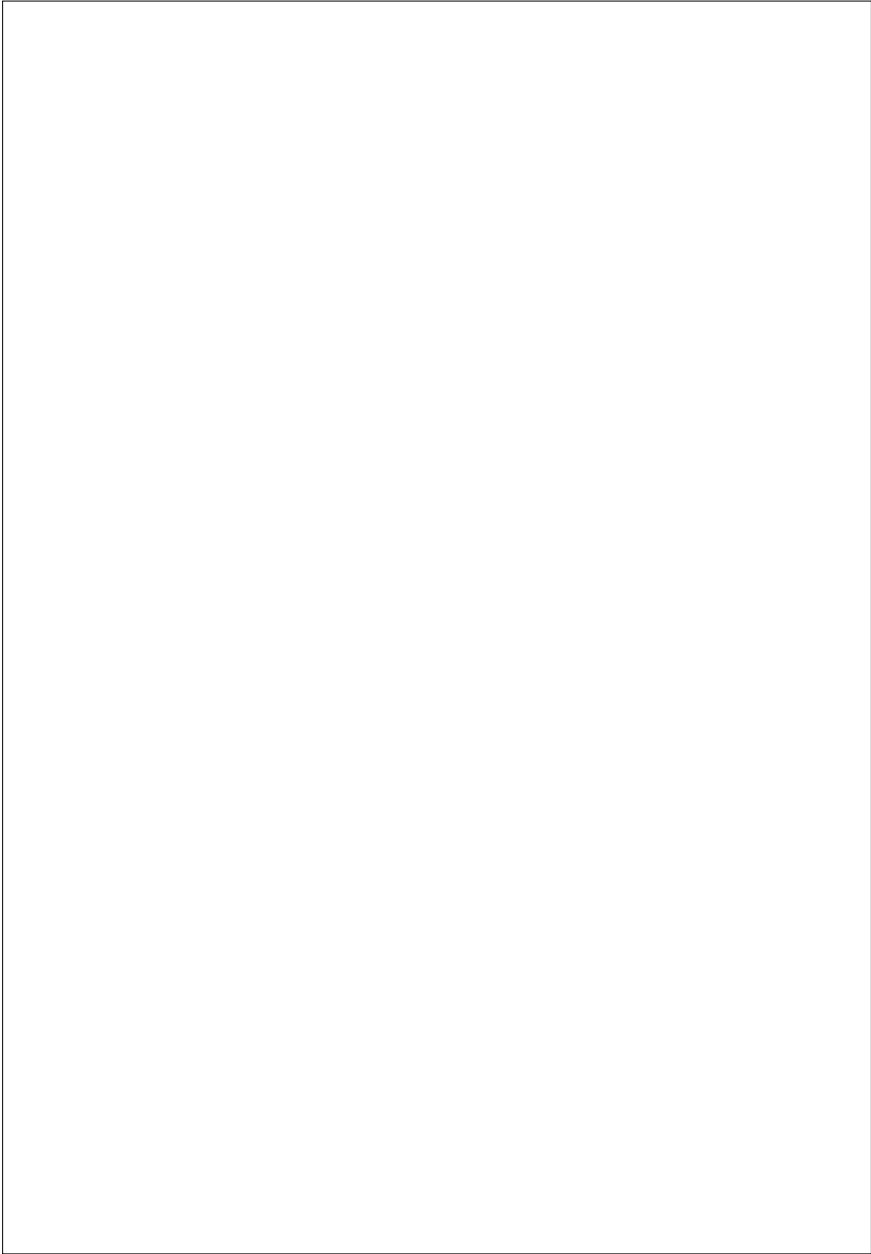
Arad, dragostea mea



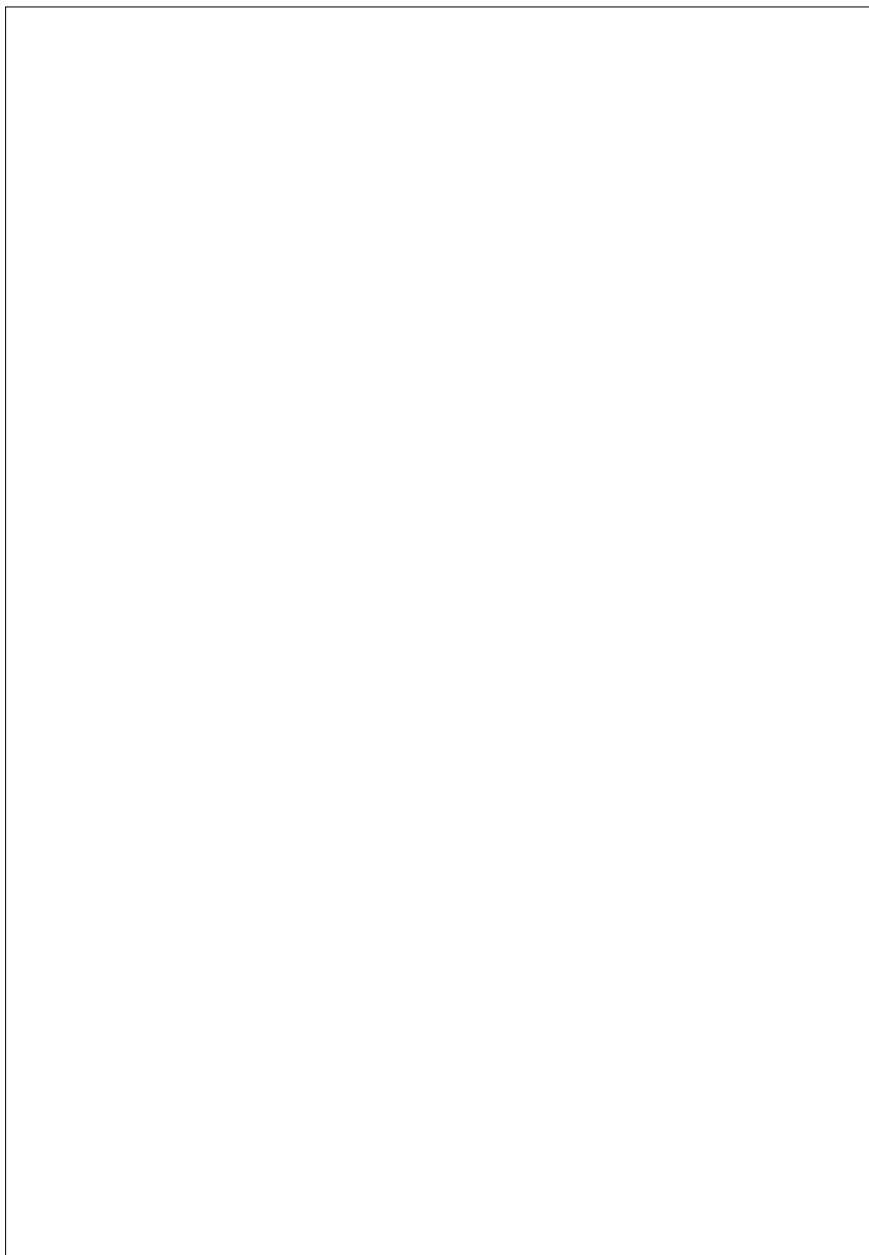
Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea



Arad, dragostea mea



Ovidiu Balint în dialog cu Miloș Cristea



POSTFAȚĂ LA EDIȚIA A 2-A

S-au scurs de pe fațadele superbelor clădiri monument din Arad exact 20 de ani de când aceste dialoguri cu arhitectul Miloș Cristea începeau să fie publicate.

Cinci administrații diferite s-au holbat la ele și au admirat gustul pe care l-au avut înaintașii lor atunci când le-au construit. Zeci de consilieri municipali și județeni au și uitat de orașul în care s-au născut, fiindcă s-au mutat prin alte părți, după ce au deținut funcția conferită în urma unor alegeri, în calitate de reprezentanți ai arădenilor. Alte zeci de consilieri municipali și județeni nici nu au auzit de arhitectul Miloș Cristea, cu atât mai puțin de ideile lui urbanistice, ori despre intervențiile lui arhitecturale în viața urbanistică a Aradului. De pildă, mulți dintre ei își beau cafeaua politică pe terasa hotelului fost „Astoria” fără să se întrebe cine a conceput clădirea.

N-am întâlnit oameni care să nu fi înțeles ce s-a spus în aceste dialoguri adunate într-o carte. N-am întâlnit pe cineva căruia să nu-i fi plăcut cum vorbea Miloș Cristea despre viața unui oraș. N-am întâlnit vreun arădean care să nu fi rezonat la dragostea lui Miloș Cristea pentru Arad.

Și, totuși, ce s-a întâmplat? De ce Aradul suferă de aceleași boli pe care le-a diagnosticat urbanistul Miloș Cristea acum zeci de ani și pe care mi le-a mărturisit? Cred că răspunsul e năucitor de simplu: noi nu știm să ne iubim orașul! Adică nu știm să iubim locul în care viețuim. De fapt, nu știm să ne iubim propria trăire, propria viață!

Îi doresc oricărui oraș din lume un arhitect care își poate turna dragostea în beton, ori o poate dantela în orice detaliu de pe bulevardele orașului său iubit!

Ovidiu Balint

CUPRINSUL

Prefață	5
Cozile de topor au stopat dezvoltarea Aradului	9
Un pod nou este o crimă	11
Aradul este darul Mureșului	14
Tragedia arădenilor este linia ferată	16
Prostia a sugrumat circulația din Arad	19
Rezervele Aradului sunt batjocorite	29
Universul din Cetatea Aradului	35
Legenda bulevardului	38
Arad, orașul fără monumente	40
Cu Horea Medeleanu despre Miloș Cristea	48
Fațadele Aradului crapă de rușine	52
Comoara cetății n-a fost încă descoperită	61
Proasta amplasare a zonelor industriale a otrăvit orașul	68
Stilul clădirilor se înnegrește de nepăsarea edililor	77
Dacă Primăria doarme, clădirile pot ucide	83
Indolența umple plămâni arădenilor cu praf și inundă orașul	91
Orașul este praf și pulbere	99
Absența pietonalului ne însingurează	107
Orașul este incomod	116
De sărbători, orașul vâslește în noroi	124
Când cimitirele mor nici orașul nu se simte prea bine	133
Postfață	142
Visul lui Miloș	143
Un spirit al locului	146
Miloș Cristea - o viață dedicată Aradului	148
Miloș Constantin Cristea	150
Foto	153

Arad, dragostea mea

Arad, dragostea mea
