

Fișă minimală documentare 2003

Girată de organizația membră națională/regională: OAR

0.1 Fotografia clădirii/ grupului de clădiri/ sitului urban/ peisajului/
grădinii descrise: Aeroportul „Aurel Vlaicu”, București Băneasa
sursa: Arhiva Uniunii Arhitecților din Romania
data: post 1952 (c)



1. Identitatea clădirii/ grupului de clădiri/ sitului urban/ peisajului/ grădinii:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1.1 numele actual: | Aeroportul „Aurel Vlaicu”, București-Băneasa |
| 1.2 variantă sau nume trecut | Aerogara Băneasa |
| 1.3 numărul și numele străzii | Șoseaua București-Ploiești 40-44 |
| 1.4 oraș: | București |
| 1.5 regiunea/statul: | sector 1 |
| 1.6 cod poștal: | 013695 |
| 1.7 țara: | Romania |
| 1.8 cod topografic național | |
| 1.9 clasificare/tipologie | TRC |

1.10 statut de protecție & data Monument istoric categoria A (importanță națională), înregistrat în Lista Monumentelor Istorice din România, Municipiul București, cod B-II-m-A-21012, din anul 2011

2 Istoria clădirii

2.1 rezumatul inițial/scop O nouă aerogară în locul celei distruse de bombardamentele din 1944 și un aeroport internațional pentru avioane de mică capacitate (25 pasageri), cu rază de acțiune medie de 600 km – proiectat după standardele internaționale ale epocii.

2.2 date: contractare / recepția lucrării Începerea lucrărilor – 20 iulie 1948 (e); încheierea lucrărilor și inaugurarea – 1952 (e)

2.3 arhitecți proiectanți și alții arhitect Cleopatra Alifanti, Mircea Alifanti, Nicolae Bădescu, Ascanio Damian, T. Ionomu, Pompiliu Macovei, Al. Șerbescu (proiect arhitectură)

2.4 alții asociați cu clădirea Întreprinderile naționalizate Ing. Emil Prager și Ing. E. Kalmanovici (execuție)

2.5 modificări importante cu datele aferente Lucrări repetate de reparații / renovare / modernizare, cu înlocuirea parțială sau acoperirea finisajelor inițiale, modificări ale compartimentărilor interioare și închiderea porticului din accesul principal cu o structură metalică, formând două vestibuluri vitrate

2.6 funcție actuală Terminal de aeroport pentru pasageri, în prezent închis pentru lucrări de modernizare.

2.7 stare actuală Stare în general bună, dar cu riscul de alterare în continuare a rezolvărilor originare ale fațadelor și spațiilor interioare prin intervenții necontrolate.

3 Descriere

3.1 descrierea generală

Aerogara ocupă la sol o suprafață de 3300 mp și are o arie utilă desfășurată de 12.000 mp. Volumul general se dezvoltă preponderent pe orizontală (P+1), fiind dominat de corpul central cu cupolă (P+2) și de accentul vertical al turnului de control.

Schema spațial-funcțională a clădirii, care trimite simbolic la forma unei elice de avion, constă dintr-un hol circular central și trei aripi dispuse radial. Acestea separă net trei zone de acces distincte: accesul publicului la vest, accesul personalului la sud-est și accesul spre pistă la nord-vest.

Holul central, dezvoltat pe trei niveluri, este înconjurat de coroanele circulare ale ghișeelelor (la parter), ale cursivelor de acces și ale birourilor (la etaje). Cele trei corpuri radiale, organizate după circulații longitudinale cu dublu tract, includ spații destinate atât personalului, cât și publicului (un restaurant, un salon oficial, o sală de așteptare și un hotel).

Compoziția radială este în ansamblu simetrică față de centrul geometric al holului circular, iar fațadele adoptă o formulă stilistică de sinteză între modernism și un clasicism

do_co_mo_mo_

stilizat. Formele parabolice ale lunetelor cupolei, amintind de designul aeronautic, și vigoarea transparentă susținută de stâlpi înclinați aduc o notă modernă insolită acestui ansamblu clasicizant.

3.2 construcție

Structura portantă a clădirii este pe cadre din beton armat cu zidărie din cărămidă, iar planșeele - din beton armat și parțial din cărămidă tip „Pfeiffer”. Cupola corpului central constă dintr-o coajă dublă: la interior o suprafață vitrată, susținută de 36 de arce parabolice din beton armat, și la exterior o structură ușoară, acoperită cu tablă de cupru, în care sunt decupate 12 lunete parabolice.

3.3 context

Aeroportul Băneasa este amplasat spre limita de nord a Capitalei, pe un teren deschis situat între Pădurea Băneasa și un cartier de locuințe. Zona a fost alocată, încă de la sfârșitul sec. al XIX-lea, unor dotări sportive și de agrement (hipodrom, velodrom, circuite automobilistice, aerodrom pentru zboruri și mitinguri aviatice) și unor activități de cercetare științifică (în domeniul agriculturii și meteorologiei).

4 Evaluare

4.1 tehnică

Clădirea aeroportului a fost dotată la nivelul standardelor internaționale de ultimă oră cu echipamente tehnice specifice pentru controlul traficului, telecomunicații, servicii meteo și de dirijare radar, precum și cu un sistem de climatizare performant.

Soluția de acoperire a corpului central printr-o dublă cupolă susținută de arce parabolice constituie o prezență singulară pentru arhitectura civilă din România primului deceniu de după al doilea război mondial.

4.2 socială

Ca primă investiție importantă din România postbelică, Aerogara Băneasa are o valoare emblematică pentru etosul reconstrucției, pentru voința de reluare a procesului de modernizare a societății românești. Nu se poate ignora o anumită tentă ideologică progresistă legată de instaurarea noului regim și a dominației sovietice, ca și de rolul atribuit naționalizării (începută în 1948) pentru dezvoltarea economiei naționale.

4.3 culturală & estetică

Clădirea se remarcă prin congruența între forma simbolică (elicea de avion) și compoziția spațial-volumetrică, prin sinteza stilistică originală între modernism și un clasicism epurat, prin eleganța interiorului și, la scară urbană, prin înscrierea în

peisaj ca reper major în zona de acces spre municipiul București.

4.4 istorică

Aeroportul Băneasa este prima realizare arhitecturală de anvergură din România după al doilea război mondial, care însă va rămâne o prezență singulară în contextul epocii și nu va avea un impact vizibil asupra practicii arhitecturale a perioadei următoare, vizibil dominată de estetica realismului socialist.

4.5 evaluare generală

Clădirea aerogării Băneasa se păstrează în linia arhitecturii oficiale clasicizante care caracterizează perioada anilor 1930-1940 pe întregul mapamond. Expresia stilistică pe care o adoptă, un clasicism modern sobru și elegant, amintește de maniera lui Auguste Perret sau, în România, a lui Duiliu Marcu și, în același timp, se situează la distanță față de clasicismul conservator specific epocii staliniste în întreg blocul socialist. Clădirea este însă unică în epocă, pe plan național și internațional, prin asocierea neașteptată dintre compoziția de factură clasică și accentele moderniste reprezentate de formele complementare ale cupolei și turnului de control.

5 Documentare

5.1 principalele referințe

- IONESCU, Grigore, 'Arhitectura în România – perioada anilor 1944-1969', București; Ed. Academiei R.S.R., 1969
- GIURESCU, Constantin C., 'Istoria Bucureștilor', București, Editura Sport-Turism, 1979, ISBN 978-973-645-275-8
- PARUSI, Gheorghe, 'Cronologia Bucureștilor (20 septembrie 1459 – 31 Decembrie 1989: zilele, faptele, oamenii Capitalei de-a lungul a 530 de ani)', București, Compania, 2007, ISBN 978-973-7841-45-2
- site-ul oficial al companiei TAROM - <http://www.tarom.ro/despre-noi/compania-tarom/istoric/>

5.2 material vizual atașat

- 'Planul de situație al terenului și clădirilor aeroportului', scara 1:2500 (1930) - Arhiva Dan Hadârcă, București
- planuri proiect inițial, scara 1:100 (1948) - Arhiva Dan Hadârcă, București
- Plan de situație I.R.M.A. Băneasa, scara 1:1000, 1966 - Arhiva Dan Hadârcă, București
- Fotografii de epocă - Arhiva Dan Hadârcă, București, Arhiva Uniunii Arhitecților din Romania

do_co_mo_mo_

5.3 raportor/data Mihaela Criticos 2012

6 Examinarea raportului de către ISC/R

Numele membrului ISC examinator:

data examinării:

aprobarea:

grup de lucru nr. ref.:

NAI nr. ref. :

comentarii:

Fișă elaborată în cadrul proiectului Fundației Culturale Inform,

finanțat de Administrația Fondului Cultural Național



do_co_mo_mo_

Revizuirea 2003 membrii ISC/R
numai pentru birou

grupul de lucru internațional pentru
documentarea și conservarea
clădirilor, siturilor și vecinătăților
imobilelor moderne