

COORDONATORI
Mirela Duculescu, Raluca Munteanu



Street Delivery București (2006—2025)

Proiect strategic al Ordinului Arhitecților din România

București
2026

COORDONATORI
Mirela Duculescu, Raluca Munteanu

Street Delivery București (2006—2025)

Proiect strategic al Ordinului Arhitecților din România

București
2026

COORDONATORI

Mirela Duculescu, Raluca Munteanu

TEXTE

Ștefan Bălci și Raluca Munteanu, Justin Baroncea, Pierre Bortnowski, Mirela Duculescu, Maria Duda, Alexandru Găvozdea și Diana Stan, Dorothée Hasnaș, Ciprian Isac, Tamina Lolev, Cristian Neagoe, Ana Niculescu, studioBASAR (Alex Axinte & Cristi Borcan), Iris Popescu, Șerban Radu, Adriana Scripcariu, Alexandra Stoica, Șerban Sturdza, Șerban Țigănaș

INTERVIURI

Dorothée Hasnaș

REDACTOR

Eugenia Petre

FOTOGRAFII

arhiva Cărturești, arhiva Google Street View, arhiva OAR, arhiva pagină facebook Street Delivery București, Atelier Ad Hoc Arhitectură, Justin Baroncea, Pierre Bortnowski, Mariana Celac, Lucian Corduneanu, Maria Drăghici, Mirela Duculescu, Maria Duda și BAZA. Deschidem orașul, Dorothée Hasnaș, Mihaț Lorant, Raluca Munteanu, Octavian Pavel, Aura Petrașcu, Ioana Rusu, studioBASAR, Școala de la Piscu, Iulian Ungureanu

PLANȘE PUZ VERONA

Arhiva Prodid București

COPERTA

redesenare traseu PUZ Verona București, 2005 © Andreea Machidon, 2026

DESIGN

POLICROMIC

LITERA

ELZA (BLACKLETRA) & OCULI (JTD)

HÂRTIE

Snowbright Creamy 80 g/m²

TIRAJ

200 exemplare

TIPAR

Artix Plus

ISBN 978-973-0-44160-4

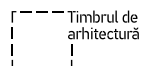
© ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMÂNIA, BUCUREȘTI, 2026

OAR a depus toate diligențele pentru identificarea și creditarea deținătorilor de copyright pentru fotografiile, logotipurile, intervențiile artistice de tip graffiti și desenele folosite în această publicație. În cazul în care există omisiuni, vă rugăm să vă adresați organizației.

<https://oar.archi/contact/>



ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN ROMÂNIA



Mulțumim tuturor celor care ne-au fost alături și ne-au încurajat în diverse formule fizice și temporale, fără ei nu am fi continuat. Mulțumim voluntarilor alături de care am învățat să gestionăm responsabil emoții, deșeuri și situații de criză. Mulțumim celor care au participat an de an și au dus ideea mai departe; suntem recunoscători celor care s-au coagulat în comunități civice fără de care educația despre arhitectură și calitatea vieții în oraș nu ar fi devenit un subiect firesc de dezbatere publică.

In memoriam
Mariana Celac (†2018)

CUPRINS

Intro Ștefan Bâlici și Raluca Munteanu	008
Capitolul 1 Începutul: primele idei; primii vecini, arhitecți și librari din cartierul Pitar Moș din București. Instrumentul: un PUZ cu viziune pentru oraș, arhitectură și spațiu public Șerban Sturdza, Mirela Duculescu, Șerban Radu	012
Capitolul 2 Un demers consecvent și colectiv de echipă cu geometrie variabilă de-a lungul a 20 de ani. Ce se schimbă, ce rămâne la fel Șerban Țigănaș, Alex Găvozdea și Diana Stan, Ana Niculescu, Cristian Neagoe, Ciprian Isac, Alexandra Stoica, Dorothée Hasnaș, Maria Duda, studioBASAR (Alex Axinte și Cristi Borcan), Adriana Scripcariu, Iris Popescu	038
Capitolul 3 Alte proiecte cu impact pe termen lung pentru oraș. Comunități responsabile care preiau inovator instrumentele Street Delivery Pierre Bortnowski, Justin Baroncea, Tamina Lolev	082
Capitolul 4.1 Street Delivery: o microistorie vizuală (2006–2025)	096
Capitolul 4.2 Comunitatea care a gândit și pus pe roate Street Delivery (2006–2025)	302
Capitolul 4.3 Calcanul cu graffiti, str. Pictor Verona, colț cu str. Dionisie Lupu (2006–2020)	328

Ștefan Bâlici

arhitect, președintele Ordinului Arhitecților din România între 2022 și 2026, specialist în conservarea patrimoniului construit, cu o activitate academică și profesională amplă. A coordonat proiecte strategice de cercetare și conservare în calitate de director al Institutului Național al Patrimoniului 2016—2022. Contribuie activ la promovarea politicilor publice pentru educația noilor generații de arhitecți, pentru arhitectura de calitate și promovarea patrimoniului cultural ca resursă de dezvoltare durabilă.

text în colaborare cu

Raluca Munteanu

arhitect interesat de arhitectură sustenabilă, patrimoniu construit, protejarea mediului. Cu studii axate pe reabilitare/restaurare și reconversia clădirilor istorice, s-a implicat în cadrul Ordinului Arhitecților din România în zona de instrumente pentru practica profesională, dezvoltarea profesională, susținând creșterea calității arhitecturii, cu efect direct asupra calității vieții.

Street Delivery a fost un creuzet pentru idei, acțiuni și educație în perioada 2006–2025, care avea ca scop promovarea și explicarea pe înțelesul publicului larg a unui concept profesional – Planul Urbanistic Zonal (PUZ) „Traseu Cultural str. Episcopiei, str. Pictor Verona, Grădina Icoanei” din București, elaborat în 2005 de arhitectul Șerban Sturdza și biroul de arhitectură Prodid. Privind înapoi la cei 20 de ani, găsim semințele multor lucruri care azi par firești, integrate în viața urbană sau pe care încă le dezvoltăm. Street Delivery și-a definit încă din primele ediții câteva principii de bază pe care le-a respectat consecvent.

Street Delivery a fost un eveniment dedicat **calității vieții urbane**.

Calitatea vieții este o sintagmă care cuprinde un complex de factori ce influențează direct existența fiecăruia dintre noi, atât din perspectivă materială, cât și spirituală (de la calitatea apei potabile, până la accesul la educație și cultură). Locuitorii au dreptul la calitatea vieții prin arhitectură și spațiu public de calitate.

Arhitectura este pentru oameni. Street Delivery a fost un eveniment ce s-a născut în mijlocul comunității, din nevoia și prin implicarea acesteia. Street Delivery nu a fost un eveniment ready-made, ci un proces permanent care a lucrat cu oamenii, cu problemele, aspirațiile, memoria și identitatea grupurilor și comunităților.

Spațiul public nu există fără patrimoniu. Street Delivery a urmărit de la început principiul că patrimoniul este element de identitate, continuitate și definire al unei comunități. Proiectele din cadrul celor 20 de ediții au ilustrat patrimoniul viu, locuit, utilizat și au semnalat faptul că nu este neregenerabil, dar prin arhitectură de calitate se poate genera patrimoniul de mâine.

Asociate patrimoniului, **meșteșugurile** au fost prezente, iar publicul a putut lua contact cu ele ca motor de dezvoltare și necesare pentru conservarea patrimoniului, dar și pentru arhitectura contemporană.

O componentă nelipsită și importantă a fost **educația** cu privire la mediul construit, necesară pentru formarea generațiilor care să-și asume orașul, să-l locuiască și să-l dezvolte. Toate edițiile au încurajat ateliere de meșteșuguri, modelare, descoperire a arhitecturii și orașului pentru copii și tineri.

Street Delivery a fost un exercițiu de **recuperare a normalității**.

Mai mult spațiu public pietonal înseamnă mai mulți oameni care interacționează și locuiesc în spațiul public. Elementele ce au compus Street Delivery sunt parte a unui schimb liber și natural între diverși actori ai spațiului public. La baza acestei normalități stă libertatea de conștiință, de expresie și de mișcare.

Street Delivery a început de la ideea de a reda spațiul public oamenilor, într-un oraș acaparat de mașini, în care și trotuarele au fost capturate de mașini și oamenii au uitat să folosească spațiul public. Dar a dezvoltat treptat ideea că **spațiul public este comunitar**, mai mult decât un simplu loc de trecere, este o extensie a locuirii, un spațiu de dezbateri, de întâlnire, de cultură, agrement, odihnă.

În edițiile de început a apărut ideea de a folosi bicicleta ca mijloc de transport zilnic impulsționând primele discuții despre mobilitate durabilă, care azi este parte din politica orașului.

Redescoperirea ideii de vecinătate, cartier și modul în care afectează calitatea locuirii, dar și discuții despre conceptul de regenerare urbană au fost puse în discuție la Street Delivery odată cu cazurile grave de agresiune urbană, precum zona Berzei-Buzești.

Primele atenționări cu privire la importanța spațiilor verzi, biodiversitatea urbană și integrarea lor în țesutul urban au fost prezente permanent în cadrul Street Delivery, atrăgând atenția că acestea sunt vitale pentru reglarea climei, sănătate, reducerea poluării.

Street Delivery a susținut și a fost cadrul perfect pentru implicarea **în cauze civice și dezvoltarea societății civile** prin dezbateri în stradă. A promovat ideea că dezvoltarea urbană nu este apanajul unei elite distante, că privește pe toți locuitorii orașului și că înțelegerea proiectelor de dezvoltare și dezbaterile publice a acestora sunt o obligație a unei societăți democratice. Deciziile politice ne privesc pe toți și pot fi influențate și negociate democratic.

Street Delivery a acordat totdeauna atenție scenografiei urbane pentru a pune în valoare spațiul public și clădirile care delimitează zona pe care se desfășoară. Chiar dacă temporar, pentru cele 3 zile de eveniment, mobilarea și utilizarea spațiului stradal este o lecție care educă cetățenii. A dezvoltat parteneriate și a încurajat vecinii să participe și să deschidă clădiri și curți cu oferte de evenimente asociate Street Delivery. Această practică este comună acum în multe din evenimentele de activare a orașului, nu doar în București.

Un principiu important a fost cel a sustenabilității. Ce rămâne pe stradă în urma unei ediții Street Delivery? Fiecare ediție căuta să lase o urmă care să crească calitatea spațiului urban: copaci plantați, instalare corpuri de iluminat stradal, pavaj, rampe, salvarea unui monument, piste pentru biciclete etc.

Principiile și proiectele pe care le-a provocat Street Delivery au crescut și s-au propagat atât în București cât și în alte orașe, atât sunt umbrela „Delivery” (Street Delivery în alte orașe, Someș Delivery, Dâmbovița Delivery etc), cât și în proiecte de utilizare pietonală a unor străzi, dezbateri în spații publice, deschiderea unor case de patrimoniu pentru evenimente comunitare etc. La fel de importante sunt generațiile de tineri care s-au implicat cu idei, proiecte, sprijin în organizare și continuă să crească aceste idei în diferite forme și moduri de implicare — de la proiecte ale societății civile la implicare în viața politică. Câteva dintre ultimele ediții (2020, 2021, 2022) au ieșit din cadrul străzii Verona, propunând evenimente de cultură urbană în alte spații publice. Anul pandemiei (2020) a încercat un nou model de dispersare pe alte străzi și cartiere, continuat și în 2021. În 2022, Street Delivery a sprijinit evenimentul Dâmbovița Delivery, oferind principiile și modelul deja experimentat pentru o nouă cauză urbană, care continuă să se dezvolte.

După 20 de ani Street Delivery a crescut cât să lase în urmă o moștenire vie nu doar pentru breasla arhitecților (care a fost motorul acestui eveniment), ci pentru toată societatea din România. Într-o perioadă deosebit de tulbură și plină de incertitudini, Street Delivery se transformă și trece către o altă etapă, sper adaptată pentru o societate mult mai matură, pe care o are România azi — **Muzeul de Arhitectură**.



panou Cohn&Jansen JWT, strada Arthur Verona,
Street Delivery 2012

CAPITOLUL



ÎNCEPUTUL:
PRIMELE IDEI;
PRIMII VECINI,
ARHITECȚI
ȘI LIBRARI
DIN CARTIERUL
PITAR MOȘ
DIN BUCUREȘTI.
INSTRUMENTUL:
UN PUZ
CU VIZIUNE
PENTRU ORAȘ,
ARHITECTURĂ
ȘI SPAȚIU PUBLIC

Șerban Sturdza

arhitect vizionar și promotor de proiecte de pionierat în arhitectură, restaurare și cultură mediului construit în conexiune cu comunități eterogene.

În perioada în care a fost președintele Ordinului Arhitecților din România (2002—2010), el a inițiat și elaborat alături de arhitecta Mariana Celac și echipa Prodid, în 2005, Planul Urbanistic Zonal „Traseu Cultural str. Episcopiei, str. Pictor Verona, Grădina Icoanei”.

Acesta se baza pe crearea unei promenade pietonale între Grădina Cișmigiu și Grădina Icoanei. Conceptul pe care Șerban Sturdza l-a inventat gradual pentru Street Delivery alături de Mariana Celac, Mirela Duculescu și Cărturești a avut ca scop general explicarea PUZ Verona, în spațiul public, pe înțelesul locuitorilor din cartier.

Miza finală era adoptarea și implementarea acestui PUZ de către administrația Bucureștiului la presiunea cetățenilor.

Cum a apărut ideea Street Delivery și ce context urban/cultural o cerea?

Contextul urban care a generat PUZ Verona se referă la lucrări de pietonalizare întreprinse de primarul sectorului 1, Andrei Chiliman (locuitor în cartierul Grădina Icoanei), și execuție de trotuare prin înlocuirea asfaltului cu dale prefabricate.

Doamna arhitect Mariana Celac, Ionica (îngrijitoare la OAR atunci), Iulian Țepure (secretar OAR) și cu mine hotărâm să profităm de acțiunile primarului și să plantăm la marginea gardului de zid al OAR înspre trotuar flori de piatră și iarbă. Întindem un vrej de viță de vie între clădirea OAR și cea de vis-à-vis. Ne împrietenim cu femeia care remaiază ciorapi în atelierul de peste drum de OAR și ne întrebăm dacă e posibilă o colaborare mai strânsă cu librăria Cărturești.

PUZ-ul pentru Calea Victoriei (autor arh. Alexandru Beldiman) este deja conceput dar, din păcate, încă nu atrage atenția administrației asupra potențialului său cultural.

Contextul cultural al acelor ani, 2004–2005, este complicat. Simțeam nevoia ca sediul OAR – Casa Ion Mincu – să se facă prezentă în conștiința locuitorilor. Pianul pe care l-am achiziționat era folosit condiționat de domnul Mustață ca zilnic să execute lucrări de Johann Sebastian Bach cu geamul deschis pentru ca pe stradă să existe un fond sonor adecvat.

Promovăm amplasarea statuii lui Virgil Scripcariu și a fântânii din piața Bisericii Anglicane, situată pe granița între sectoarele 1 și 2. La început, niciunul dintre primarii de sector (Andrei Chiliman, Neculai Onțanu) nu doresc să semneze certificatul de urbanism, trimițându-ne de la unul la celălalt.

Cinematograful ARO e abandonat și ne revoltă pe toți lipsa de respect a Primăriei față de blocul ARO proiectat de Horia Creangă.

Cum s-au pus bazele echipei inițiale și care au fost obiectivele primei ediții?

Discuții în cadrul staff-ului de la OAR, tatonări de cooperare cu librăria Cărturești și cu clădirea TIAB dintre OAR și Cărturești, discuții de tatonare cu preotul bisericii Pitar Moș și preotul Bisericii Anglicane.

Obiectivele primei ediții: servicii minime pentru locuitorii zonei în sensul dezvoltării unor relații de vecinătate (se făcea ceai și se ducea doamnei care remaia ciorapi; ne cunoșteam vecinii și ne salutăm între noi). Se creează premise de politețe urbană.

Am adus împreună cu Mirela [Duculescu] mai mulți prieteni cu care am pornit la drum. Separat, am reușit să convingem vecinii să ne deschidă pentru o scurtă vizită monumentele de pe traseul Verona pentru a fi văzute de public: Biserica Anglicană (arh. Victor Stephănescu, 1914) și Școala Centrală (arh. Ion Mincu, 1890).

Care au fost particularitățile străzii Arthur Verona?

Conflictele pentru plomba de la intersecția străzii Pitar Moș cu Arthur Verona.

Abuzuri privind colonizarea spațiului public de către restaurantul Cherie, sprijinite de primarul Oprescu. Fracturarea Străzii Arthur Verona, fostă Mercur, fostă Dimitrie Sturdza, de trasarea Bulevardului Magheru și pierderea identității tronsonului vestic, unde fusese reședința lui Titu Maiorescu și a Elisabetei Sturdza.

Cum ați gândit traseul dintre Grădina Icoanei și Cișmigiu?

O analiză urbanistică succintă a evidențiat imposibilitatea traversării lesnicioase a orașului de la est la vest și invers, cu toate că ambele extremități cuprind zone verzi / parcuri de interes urban major: Parcul Cișmigiu la vest și Grădina Icoanei și Parcul Ioanid la est. Se pune problema unei legături pentru pietoni cu un parcurs de traversare de circa 15–20 minute care mărește confortul urban în mod semnificativ cu strategii minime de organizare a fluxurilor și necostisitoare. Apare un conflict insurmontabil până în prezent între mașină și pieton la traversarea Bd. Magheru în dreptul cinematografului ARO, fost Patria.

Ce rol avea PUZ-ul propus la început și cine l-a inițiat?

PUZ-ul a fost inițiat de Mariana Celac și Șerban Sturdza în 2005 și avea un rol de restructurare a circulației și introducere a mai multor trasee est-vest care traversau fluxurile auto nord-sud de pe bd. Magheru și Calea Victoriei.

Art Delivery 2006 (denumirea Street Delivery ediția 1) a expus problematica PUZ-ului în spațiul public și a generat discuții pe subiect pentru a sensibiliza Primăria: primarul Videanu a fost prezent și pozitiv, de asemenea Ion Caramitru a susținut proiectul (ulterior, la ediția din 2011, a și a recitat public texte din piesele lui Shakespeare, având ca „scenă” o piramidă temporară din europaleti).

Cum ați gândit spațial conceptul de Street Delivery, ca intervenție arhitecturală în oraș?

Gândirea spațială s-a adaptat caracterului fiecărui tronson de-a lungul traseului între Grădina Icoanei și Cișmigiu.

Au fost generate câteva camere urbane, s-au întărit și încurajat secvențe pietonale deja existente, s-au căutat noi repere urbane, s-a mizat pe o evoluție progresivă. Aproape nimic impus.

Nu s-a căutat o intervenție arhitecturală, ci mai degrabă o împrietenire și o regândire a spațiului public existent. Noutatea a decurs dintr-un mod diferit de a vedea realitatea și nu din operații de chirurgie urbană (implanturi, corecții etc.).

Ce ați dorit să schimbați în oraș prin Street Delivery și ce credeți că s-a schimbat cu adevărat?

Am dorit să schimbăm identitatea și ritmul vieții cotidiene.

Viața obișnuită trebuia să devină mai prietenoasă.

Credem că în mentalitate nu s-a schimbat nimic important pentru locuitori deoarece conceptul a fost prea repede deformat de latura comercial-festivistă și ideea a fost preluată în alte locuri fără ca grupul de inițiativă pentru Street Delivery Arthur Verona să aibă tenacitate suficientă pentru a transmite gândul inițial, conform mizei urbane asumate.

Au rămas însă urme („zgârieturi”) în textura urbană, un fel de arheologie care are importanța ei: inscripționări în pardoseală, datări istorice, fântâna și câteva intenții de amenajare de la Biserica Anglicană.

Cum vedeți relația dintre Street Delivery, administrație și civism?

Street Delivery a funcționat pe timpul administrației Videanu foarte bine pentru că primarul era la curent cu proiectele pentru București și era prezent la ședințele de avizare din Primărie pentru toate studiile de urbanism.

Blocajele au apărut totdeauna la Comisia de circulație. Din acest motiv s-a analizat posibilitatea unui flash mob pentru crearea pietonalului pe Bd. Magheru și s-au făcut intervenții intense cu argumente solide în favoarea pericolului de mortificare progresivă a Bd. Magheru (spații comerciale, pietoni care nu pot trece de pe un trotuar pe altul, zgomot excesiv, verdeață insuficientă pentru asigurarea unor suprafețe umbrite).

Este clar că Street Delivery nu a fost perceput ca o operație importantă cu profunzime în conștiința populației și rezultate pe termen lung, ci a fost perceput ca un eveniment tolerat care să arate că într-o democrație societatea civilă este „băgată în seamă.” Din acest punct de vedere, pentru orașul București, Street Delivery a însemnat mai puțin decât fierăria lui Iocan din romanul lui Marin Preda pentru comunitatea rurală.

Observație: în mod normal, Street Delivery ar trebui să aibă un nume și pe românește, deoarece așa cum e acum are un caracter artificial.

Ce ar fi trebuit ca Street Delivery să transmită mai departe?

Obiectivele Street Delivery sunt încă valabile și ar trebui transpuse în practică:

- traversarea pietonală peste Magheru și vitalizarea celor două capete ale pietonalului: scuarul din fața cinema ARO în proprietatea Primăriei regândit ca piesă autonomă de interes public cu vegetație. De asemenea, preluarea unui studiu ambiental în zona blocului Eva cu marcarea fostului Muzeu Simu.
- revitalizarea Piațetei Bisericii Anglicane și accentuarea funcției sale culturale în cooperare cu administrația Bisericii Anglicane și administrația Casei Universitarilor.

- revitalizarea Bd. Magheru, care decade cu consecințe dramatice pentru întreaga capitală, ținând cont de studiile și experiențele Street Delivery din acești 20 de ani. SD a fost o operație de acupunctură într-un țesut urban care se destramă.

Care era strategia OAR în perioada când erai președinte și cum se continuă ea astăzi?

OAR este un construct administrativ adaptat economiei de piață și gândit pentru a sprijini calitatea vieții pentru cetățeni. În același timp, OAR este o comunitate tânără, cu o istorie scurtă de sub 50 de ani și se compune din circa 10.000 de persoane care nu au încă conștiința de apartenență la organizația profesională (așa se explică frecvențele întrebări de tipul „la ce servește OAR, ce ne dă nouă OAR?”).

OAR nu dă decât prestigiu și, eventual mai târziu, avantajul recunoașterii profesiei de către membrii societății. OAR nu este un sindicat, el cere servicii și informație pentru ca în viitor cetățenii să trăiască mai bine.

OAR este un termometru de civilizație urbană și, în același timp, un instrument care trebuie corect mânuit. Este un instrument strategic și coeziv și nu are nimic de-a face cu o firmă de proiectare. OAR trebuie să livreze un material tehnic real către Guvern care, la rândul său, va putea crea legi adecvate nevoilor. Cel mai important livrabil al OAR este raportul profesional anual către Guvern.

Avantajul arhitecților se va regăsi la nivelul generației actuale sau viitoare dacă prestigiul OAR va fi recunoscut.

Astăzi, obiectivele OAR ar trebui să se concentreze pe sprijinirea autorităților cu rapoarte anuale legate de mediul construit, protecția bunurilor culturale în caz de conflict (război) și operaționalizarea Muzeului de Arhitectură.

Care a fost pentru dvs. momentul cel mai important din Street Delivery?

Momentele cele mai importante din SD sunt cele non-festiviste, sunt urmele palpabile lăsate în trotuarele pietonilor.

OAR și-a asumat strategic teme-manifest pentru edițiile Street Delivery care înglobează ideea că locuitorii au dreptul la arhitectură și peisaj, la fel cum au dreptul la sănătate și justiție (potrivit Declarației de la Cluj – OAR 2008). În continuarea acestui principiu, nu cred că așa face și că ar trebui făcut ceva diferit, cred că ar trebui continuat, insistat și aprofundat conceptul în orice context pentru a da rezultate prin experiment și convingerea autorităților. Cel mai periculos lucru este abandonul unei idei.

Ce forme de activism civic considerați că sunt azi actuale și necesare în România?

Patrimoniul românesc pus la adăpost în caz de război. Evaluarea locurilor de retragere pentru grupuri pe categorii de vârstă în mediul urban și rural. Informații de detaliu pentru cultura și valorile locale în mediul rural. Biblioteca, răspândirea cărții și lectura cu voce tare.

Cum vedeți moștenirea Street Delivery în raport cu profesia de arhitect?

SD ar trebui să transmită mai departe ideea de intervenție non-brutală. Mai curând pansament, decât chirurgie. Din acest motiv, Street Delivery poate deveni o expresie a arhitectului care acționează în timp real: gândire de perspectivă cu gesturi mici, succesive, urmărite pe termen mediu și lung, minimum 10 ani.

Planul Urbanistic Zonal (PUZ) „Traseu Cultural str. Episcopiei, str. Pictor Verona, Grădina Icoanei” din București, 2005

Proiectant general: Metroul s.a.; arhitectură:

Prodid — arhitecții Șerban Sturdza șef-proiect, Mariana Celac, Doina Sturdza, Iulian Ungureanu, Ioana Rusu, Lucian Corduneanu, Francina Palade, Antoniu Baghiu; colaboratori: Quatro Design — arh. Andrei Jelescu, arh. Alexandra Chiliman-Juvara, stud. arh. Gabriela Botez și Adrian Bălțeanu, arh. urb. Irina Popescu-Criveanu, arh. urb. Șerban Popescu-Criveanu (Studiu istoric, Studiu suprafețe plantate); Centrul de Planificare Urbană și Metropolitană București — arh. V. M. Berza, arh. M. Paraschiv, arh. L. Ciorcilă, arh. A. Asanache, ing. Mariana Boghină; Studiu de fundamentare — Marketing socio-urban IHS România, arh. Nicolae Țărălungă, arh. Sorina Racoviceanu.



Consultare publică PUZ Verona, în fața Casei Mincu,
str. Arthur Verona, 15 iulie 2005



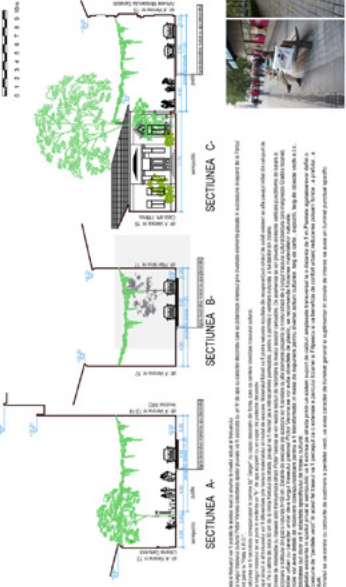
Intersecția str. Arthur Verona cu bd. Magheru, 2005



Traseu de promenadă propus de la Grădina Cișmigiu
la Grădina Icoanei



PROFIE TRANSVERSALE STRADA PICTOR VERONA

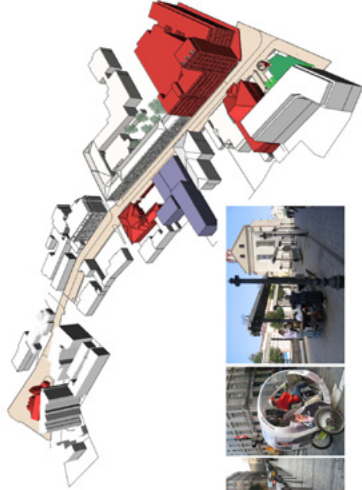


Planurile transversale prezintă în mod schematic și simplificat configurația și dimensiunile spațiilor și elementelor de amenajare a spațiului public și al infrastructurii în cadrul proiectului. Ele nu reprezintă documente tehnice de proiectare și nu pot fi utilizate pentru a realiza proiecte de execuție sau pentru a realiza proiecte de execuție de altă natură decât cea pentru care au fost concepute.

Planurile transversale prezintă în mod schematic și simplificat configurația și dimensiunile spațiilor și elementelor de amenajare a spațiului public și al infrastructurii în cadrul proiectului. Ele nu reprezintă documente tehnice de proiectare și nu pot fi utilizate pentru a realiza proiecte de execuție sau pentru a realiza proiecte de execuție de altă natură decât cea pentru care au fost concepute.

Planurile transversale prezintă în mod schematic și simplificat configurația și dimensiunile spațiilor și elementelor de amenajare a spațiului public și al infrastructurii în cadrul proiectului. Ele nu reprezintă documente tehnice de proiectare și nu pot fi utilizate pentru a realiza proiecte de execuție sau pentru a realiza proiecte de execuție de altă natură decât cea pentru care au fost concepute.

ILUSTRAREA VOLUMETRICĂ STRADA PICTOR VERONA



PLAN PAVIMENT PROPUȘ - Str. Pictor Verona

- LEGENA
- spațiu verde public
 - spațiu verde biciclete
 - spațiu verde pietoni
 - fațadă de apă decorativă
 - elemente decorative de iluminat care marchează începutul și sfârșitul traseului fațadă de apă

Detaliere paviment propus pentru str. Verona, tronsoanul
Bd. Magheru — str. Pitar Moș



Fragment din traseul de promenadă culturală și arhitecturală Verona, de la Teatrul Nottara la Teatrul Bulandra (Sala Toma Caragiu)

Mirela Duculescu

dr. istoric de artă cu specializare în istoria arhitecturii și a designului, martor în 2004 al primelor demolări în interes imobiliar din Zona Construită Protejată Grădina Icoanei, care au cuprins și casa în care a copilărit. Tot în 2004, alături de arhitecții Șerban Sturdza și Mariana Celac începe să se gândească la un traseu urban pietonal dedicat culturii arhitecturale, centrat asupra străzii Pictor Verona ca spațiu public exemplar pentru expunere și educație sub ochii vecinilor din cartierul Icoanei. În mod firesc, au urmat gesturi mici, pas cu pas, prin care Mirela și-a asumat roluri diverse (curator, facilitator, organizator, coordonator sub umbrela OAR), modelând conceptul pentru Street Delivery — primul program-platformă pentru arhitectură, patrimoniu, cultură urbană și spațiul public din București, multiplicat apoi civic în cartiere, dar și la nivel național în lucrul cu comunitățile.

Cum a apărut ideea Street Delivery și ce context urban o cerea în acel moment?

În 2004 îi luam un interviu arhitectului Șerban Sturdza (la rubrica „Noi și orașul”, coordonată de Mariana Celac, Secolul 21, no. 5-10[2004]:387-397) în care puneam la cale și testam primele idei despre ceea ce cunoaștem acum ca Traseul cultural Verona/Street Delivery, în cartierul Pitar Moș – Icoanei din București (atunci nu exista această denumire, doar se naștea colaborativ conceptul; în 2006 s-a numit Art Delivery, iar din 2007 Street Delivery, la propunerea partenerului Cărturești).

Eveniment, fenomen sau festival (sau program-platformă, cum îl pot defini acum, în 2026), Street Delivery s-a conturat încă de la început ca o manifestare solidară și, de multe ori, spontană a comunității din zonă pentru a-și cere dreptul la o locuire firească a spațiului public. Un spațiu de calitate, gândit pentru oameni care desfășoară o viață socială în plină stradă, într-un București post-socialist (unde relația traumatică cetățean-„spațiul public” totalitar era încă prezentă), dintr-o Românie care avea să facă parte din Uniunea Europeană din 2007.

Pe scurt, nimic pretențios sau elitist, ideea era de a explica pe înțelesul oamenilor, în stradă, chestiuni complicate tehnic care le influențează calitatea vieții (plan de urbanism zonal, proiect de amenajare peisagistică), de a le arăta case, grădini și de a (re)aduce normalitatea în viața publică, acel firesc al lui „a fi” și a ne bucura împreună pe stradă, chiar dacă nu ne cunoaștem îndeaproape.

Cum s-a construit modelul Street Delivery și ce rol a avut în relația cu administrația?

Modelul a reunit sub umbrela sa instituții private, culturale și de interes public, ONG-uri, personalități din diverse domenii artistice, locuitori din cartier și mulți voluntari, având în comun demersul de valorificare a spațiului public în interesul comunității.

Iar prin viziunea Fundației Cărturești, principiile traseului cultural pietonal și Street Delivery au fost promovate și implementate inițial la Timișoara (2007, pe strada Florimund Mercy) și apoi la Iași, unde existau deja librării Cărturești, în paralel cu evenimentul de la București.

Toți partenerii (OAR, Cărturești) au negociat relația cu Primăria Generală (primar Adrian Videanu), Poliția Capitalei, Primăria Sectorului 1 (primar Andrei Chiliman) și Primăria Sectorului 2 (primar Neculai Onțanu) pentru autorizarea pietonalizării în scop cultural.

Ce v-ați dorit să obțineți prin activarea traseului dintre Grădina Icoanei și Cișmigiu?

Rolul evenimentului urban Street Delivery, așa cum l-am imaginat atunci, alături de Șerban Sturdza și Mariana Celac, era de a crea un cadru public pentru evenimente socio-culturale ca o schiță a traseului pietonal final (în acord cu Planul Urbanistic Zonal „Traseu Cultural str. Episcopiei, str. Pictor Verona, Grădina Icoanei” elaborat

în 2005 de Șerban Sturdza și Prodid), dublat de un traseu „verde” între Grădina Cișmigiu și Grădina Icoanei (care ar fi fost unificată printr-o largă alee pietonală cu Grădina Casei Universitarilor într-un generos „plămân verde”). Este foarte important de amintit că, la vremea aceea, arhitectul Alexandru Beldiman și echipa sa de la BBM Grup concepuseră deja studiul „Calea Victoriei – axa culturală a Bucureștiului”.

Care a fost povestea PUZ-ului propus la început?

În 2005, Șerban Sturdza și echipa sa creaseră deja proiectul Reabilitare urbană trasee culturale, detaliat printr-un Plan Urbanistic Zonal (PUZ) care promova un traseu verde, cultural și pietonal între Grădina Cișmigiu și Grădina Icoanei, într-o zonă cu monumente de arhitectură și cu o puternică identitate a țesutului urban de secol XIX. Un arhitect inimos și cu viziune și o mână de prieteni din cartier, cu multe idei și dorință de schimbare, au bătut din ușă-n ușă (inclusiv la ușa doamnei Florescu care remaia ciorapi încă din vremea copilăriei mele socialiste) și au convins riveranii că o comunitate poate acționa solidar, prin voluntariat, în folosul propriu. În timp, s-a dovedit că acest demers a fost un impuls și pentru dezvoltarea comerțului în cartier.

Studiul urbanistic și-a propus să dezvolte o strategie de regenerare pentru perimetrul urban generat de strada Verona din București, pornind de la zestrea sa istorică, comunitară și culturală, să reglementeze regimul de construcție, de ocupare a terenurilor și tratarea spațiului urban deschis (străzi, pavimente, scuaruri, plantații, mobilier urban, instalații de artă). Spațiul public rezultat era unul semnificativ pentru oameni, spre deosebire de spațiul existent la vremea respectivă: neamenajat, redus și obținut de mașinile parcate pe trotuare.

Studiul de Reabilitare urbană trasee culturale și PUZ-ul au fost făcute public pentru prima oară în 15 iulie 2005, în prezența reprezentanților de atunci ai Direcției de Urbanism și Amenajare a Teritoriului, ai Centrului de Planificare Urbană și Metropolitană București și a Primarului Sectorului 1, în spațiul public din fața Casei Ion Mincu, în plină stradă Verona, devenită pietonală temporar, pentru jumătate de zi, cu avizul PMB, în timp ce Cărturești Verona lansa al șaselea volum Harry Potter în România.

Consultarea publică, negocierea cu administrația și voința riveranilor (Ordinul Arhitecților din România, Librăria Cărturești, instituțiile de teatru din proximitate, Școala Centrală etc.) de a promova și aplica acest PUZ (abandonat și ignorat de oficialități între timp) au generat fenomenul anual de cultură urbană, cunoscut sub numele de Street Delivery.

Care au fost punctele-reper pentru Street Delivery?

Începând din 2006, în fiecare an s-au realizat cu forțe proprii mici obiective ale demersului final. Astfel, în anul 2008 s-a inaugurat, în urma unor donații private, fântâna publică din fața bisericii Anglicane – cu sculptura Maternitate – realizată de sculptorul Virgil Scripcariu. În anul 2009, spațiul public din fața librăriei Cărturești

a fost mobilat cu o bancă realizată de arhitecții Alex Axinte și Cristi Borcan (studioBASAR), câștigându-se pentru pietoni un spațiu ocupat ilegal de mașini. Vocea Street Delivery s-a dovedit eficace și, în anul 2010, autoritatea publică a finalizat realizarea Piațetei Anglicane, punctul de pornire al pietonalului din PUZ care ar fi trebuit să unească două spații verzi (Grădina Icoanei și grădina Casei Universitarilor); din păcate, piațeta cu fântâna, copacul și lastrele de piatră nu au fost întreținute.

În 2011 s-a reușit refacerea trotuarului străzii Verona. Street Delivery București a fost centrat strategic pe deschiderea Casei Ion Mincu, sediul OAR Național, către oraș și societate, inclusiv în șantier, de-a lungul perioadei de conservare-restaurare de către arhitectul Șerban Sturdza și Prodid. Parte esențială din traseul cultural-pietonal detaliat de PUZ Verona, Casa Ion Mincu și grădina sa au funcționat ca un open site educațional și școală de voluntari, deschise publicului la Street Delivery.

Ce mecanisme ați imaginat pentru ca publicul să înțeleagă mesajul evenimentului?

Metoda asumată a fost cea de acupunctură urbană, traseul Verona fiind un studiu de caz exemplar pentru oraș, arhitectură (reabilitată și conservată gradual, activată temporar sub privirea și în folosul comunității), promenadă pietonală, mobilitate urbană, aliniament verde și patrimoniu peisager, deschiderea către public a caselor de patrimoniu și a grădinilor istorice. Se adaugă ideea unor „urme” pe care să le lăsăm posterității (de ex., realizarea gardului-rastel la Casa Dimitrie Sturdza) și segmente suplimentare de stradă incluse an de an în parcursul pietonalizat Street Delivery ca replicare a PUZ Verona și a refacerii traseului istoric, organic, al străzii Pictor Verona, dincolo de bulevardul Magheru ca rezultat al operațiunilor de modernizare a capitalei.

Profesional, am fost imersată într-o nouă fațetă a profesiei pe care am inventat-o *on the site and on the spot*, cea de curator-scenograf al unei străzi (așa a apărut ideea unei teme-manifest pentru fiecare ediție, cu „actori” cultural-urbani invitați, dar și selectați în urma apelului la proiecte) și cea de persoană care facilitează producția de spațiu public (2005–2015).

Asumarea unor teme-manifest s-a conturat puternic ca mecanism de aducere în dezbatere publică, în plină stradă, a unor subiecte fierbinți pentru calitatea vieții în București – haosul urbanistic, distrugerii și demolări masive și brutale de zone cu tradiție și spații verzi în numele unei modernizări prost înțelese care nu ține seama de nevoile reale ale locuitorilor, buna vecinătate, criza climatică etc. – sau la nivel național (Roșia Montană).

Am imaginat secțiuni (arhitectură, design, meșteșuguri, artă, implicare civică, ecologie, sport, film, muzică, arte performative etc.) și proiecte tematice cu invitați sau selectate în baza unui apel deschis legate de conferințe, educație pentru copii, dar și pentru public general, ateliere pentru tineri, proiecte civice etc. De exemplu, printre altele, în 2011 au fost generate noi expoziții cu concursuri de arhitectură și soluții alternative la diametrala Buzești-Berzei, ateliere de cioplit lemn, piatră și forjare a fierului (în urma cărora a rezultat

un gard-rastel pentru biciclete), expunere și refacere de bănci pentru spațiul public, atelier de producție în stradă pentru scaune, ateliere interactive care au pus în discuție calitatea locuirii și situația patrimoniului de arhitectură.

S-a construit live macheta unei prispe tradiționale care avea să reprezinte România la concursul Solar Decathlon Europe de la Madrid în 2012, studenții la arhitectură au adus în stradă o structură parametrică, s-a vizitat casa Ion Mincu aflată în șantier de restaurare.

Tot în 2011, am invitat studioBASAR (format din arhitecții Alex Axinte și Cristi Borcan) pentru a lucra cu spațiul public; ei au proiectat o instalație-piramidă din europaleți care a funcționat ca loc de stat și platformă pentru recitaluri, testând comportamentul oamenilor în relație cu deturnarea unui parcurs stradal zilnic. În 2012, piscina publică temporară imaginată de studioBASAR și testată în stradă a intrat pe lista scurtă a European Public Space Prize.

S-au utilizat voit și elemente de urbanism tactic – mici gesturi de guerrillă urbană (amplasarea în pavimentul stradal a unor plăci ce semnalează autoratul de arhitectură și marchează discret memoria arhitecților Ion Mincu și Horia Creangă) – și varii intervenții în spațiul public care au avut loc în timpul evenimentului anual de cultură urbană Street Delivery. Evident, nevoile generate de organizarea unui astfel de eveniment s-au tradus în crearea încă din 2006 a apelurilor pentru voluntariat în rândul tinerilor (ei primeau și diplome), inclusiv pentru managementul deșeurilor.

Care a fost cel mai greu compromis făcut de-a lungul organizării Street Delivery?

Cred că momentul în care am înțeles că medierea culturală a PUZ Verona prin intermediul Street Delivery va fi erodată gradual de partea lejeră de festival (care se putea desfășura oriunde, fără miza asumată prin PUZ) și că lipsa de viziune a administrației publice devine o frână constantă a fost decisiv pentru mine.

Mai simplu spus, autocanibalizarea și vidarea de conținut raportat la miza inițială, în combinație cu lipsa de interes a administrației, precum și faptul neașteptat și îmbucurător că micro-comunități au început să preia modelul pentru nevoile lor specifice m-au determinat să fac doi pași în spate (după momentul 2015 în care împreună cu Șerban Sturdza și colegii de la OAR am propus „cazul Magheru” ca subiect urgent de discuție legat de Traseul Verona).

Aceste micro-comunități au crescut apoi, s-au capacitat și au multiplicat civic în moduri foarte necesare orașului ceea ce azi numim la nivel european cultura arhitecturală, cultura mediului construit (Baukultur).

A ști când să te oprești a fost o lecție pe care am internalizat-o atunci. Și, da!, mi-e dor și astăzi de energia și creativitatea extraordinară dinaintea pregătirii Street Delivery.

Cum s-a păstrat echilibrul între mesajul urban și atmosfera de festival?

Street Delivery a început timid, în baza unei strategii de explorare de tip *grassroots* (aflată la intersecția dintre arhitectură, spațiu public și comunități eterogene), și s-a transformat gradual într-un fenomen cu componentă socială și civică, care a militat pentru dreptul cetățenilor la arhitectură, patrimoniu, spațiu public și locuire de calitate.

O bună perioadă am funcționat în paradigma explorării de concept și a producției de spațiu public. Provocarea în ceea ce mă privește a fost să inventez alături de Șerban Sturdza și Mariana Celac un concept și o scenografie urbană bazate pe implicarea voluntară a comunității și continuitatea traseului cultural pietonal care pledează pentru PUZ Verona. În particular, am exersat impulsul de a mă juca cu spațiul public și de a imagina cum crește gradual complexitatea proiectelor de arhitectură (inclusiv șantierul de restaurare a Casei Ion Mincu sub ochii cetățenilor) și design pentru spațiul public, inclusiv mobilier urban. Am urmat o strategie de insinuare a obiectelor de mobilier urban în spațiul public, considerat „al nimănui,” prin care marcăm simbolic intrarea în teritoriul pietonal Verona.

În siajul acestui impuls, mi-am imaginat că menținerea unui echilibru între conținutul armonizat cu ceea ce ne-am propus prin PUZ Verona și conținutul facil de festival este posibilă prin negocieri în cadrul echipei inițiale. A fost valabil până la un punct.

Ce ar trebui transmis mai departe despre Street Delivery?

Traseul cultural pietonal bazat pe principii de mobilitate urbană, accesibilitate, natura în oraș, cultura mediului construit etc., în acord cu politicile publice urbane actuale la nivel european, și-a manifestat durabilitatea în timp, demonstrând că oricine se poate implica și poate schimba în mod responsabil calitatea vieții și a locuirii. Privind retrospectiv, putem afirma că (re)inventarea spațiului public și dreptul la oraș au fost două componente de bază, teoretice și practice, asumate intuitiv în România anului 2004, care se înscriu într-o direcție *down to top* din istoria recentă a anilor 1960–1970.

Implicarea Ordinului Arhitecților din România, prin asumarea pe termen lung a acestui proiect strategic, a fost decisivă pentru promovarea culturii mediului construit (*Baukultur*) și a responsabilității față de patrimoniul de arhitectură la nivelul anumitor segmente sociale.

Esențial este că s-a generat conștientizarea dreptului la arhitectură și spațiu public de calitate. Experiența PUZ Verona/Street Delivery în *a nutshell* nu e doar despre pietonalizare (ca principiu de punere în practică *per se*), este despre crearea și stimularea an de an a unor mecanisme de comportament individual și colectiv în spațiul public, este despre conștientizarea dreptului la calitatea vieții și a locuirii în oraș, este despre oameni care își cer drepturile (chiar și civile), este despre arhitectură ca liant social, creuzetul tuturor nevoilor, manipularilor și emoțiilor umane.

Arhitectura servește societatea. PUZ Verona/Street Delivery constituie un model generat de nevoia de locuire de calitate, multiplicat la nivel național, pentru că arhitectura și spațiul public ca patrimoniu cultural sunt pentru oameni.

Ce a rămas din experiența PUZ Verona/Street Delivery – mini-realizările din PUZ (Piațeta Anglicană, pavarea străzii cu piatră, iluminat public decent etc.) care s-au degradat din cauza lipsei de întreținere a administrației publice și a autorizațiilor ilegale de funcționare în spațiul public pietonal sau pe spațiul verde protejat (Grădina Icoanei).

Aș spune că am rămas cu o lecție exemplară conștientizată la nivel public: problematica întregului București se regăsește la scară mică în PUZ Verona. Ca urmare, preluarea modelului și adaptarea mizei la nevoi specifice au fost duse mai departe cu consecvență de alte comunități care și-au asumat proiecte cu impact pe termen lung (de exemplu, Femei pe Mătășari, Dâmbovița Delivery, Străzi deschise etc.).

Aș mai remarca o chestiune: actualul Președinte al României (ales în 2025), fost primar nebucureștean al Bucureștiului (care și-a lansat candidatura la PMB în 2012 în fața calcanului despre abuzurile imobiliare) a fost implicat activ în experiența PUZ Verona/Street Delivery ca reprezentant al societății civile (Asociația Salvați Bucureștiul).

Experiența PUZ Verona/Street Delivery este despre noi toți, este despre societatea românească și maturizarea ei post-socialistă de-a lungul a 20 de ani (2006–2025), este suma capacității și incapacității noastre de a funcționa împreună, solidar și consecvent, ca societate (cetățeni, administrație, antreprenori, organizații profesionale etc.).



start Street Delivery 2010

Șerban Radu

co-fondator al librăriei Cărturești, inițiator și co-organizator alături de OAR al evenimentului Street Delivery de la prima ediție. Promovează și încurajează cultura, arhitectura și designul.

Privind înapoi, Street Delivery s-a născut dintr-o întrebare simplă, dar radicală pentru anul 2006: cum ar fi să propunem un alt mod de a trăi împreună în oraș? Într-un București ostil, marcat de tensiune, în care orașul părea să lupte împotriva locuitorilor săi, ne-am dorit să transformăm strada într-un eveniment-manifest care să ia prin surprindere.

Mă întrebam atunci cum ar fi să răspunzi agresivității cu un gest de normalitate. Să te duci la un ghișeu și, în locul energiei negative, să îi oferi funcționarului o floare și un zâmbet, exact ca gestul simbolic de a pune o floare în țeava puștii unui soldat. Street Delivery a fost această invitație la un protest creativ și neașteptat, un exercițiu prin care cetățenii puteau experimenta și înțelege valoarea spațiului public.

Am pornit de pe Arthur Verona, alături de OAR, dar viziunea s-a extins firesc către Timișoara, Sibiu, Bacău, Iași sau Cluj, adaptându-se realităților locale. De-a lungul anilor, am scos în stradă idei, proiecte, artă, cărți, spectacole pentru a vedea lumea prin ochii celorlalți și am transformat locuri uitate, precum Podul de Fier din Timișoara, în punți între generații.

După 20 de ani, valoarea proiectului stă în normalizarea ideii că orașul aparține oamenilor, nu doar mașinilor. Am inspirat politici publice și evenimente precum Străzi Deschise, Dâmbovița Delivery, Femei pe Mătășări, Bazar de Cotroceni, Reșița Delivery. Pentru cei care vor să continue proiectul cred că e nevoie de aceeași reziliență și efort constant de dialog cu autoritățile.

CAPITOLUL



UN DEMERS
CONSECVENT
ȘI COLECTIV
DE ECHIPĂ CU
GEOMETRIE
VARIABILĂ
DE-A LUNGUL
A 20 DE ANI.

CE SE SCHIMBĂ,
CE RĂMÂNE
LA FEL?

Alexandru Găvozdea

președintele Ordinului Arhitecților din România între 2018 și 2022, perioadă în care Street Delivery a trecut prin provocări majore, dar și prin transformări semnificative.

text în colaborare cu

Diana Stan

secretar general al Ordinului Arhitecților din România din 2016, implicată în coordonarea administrativă a organizației și în proiecte care țin de practica profesională, de calitatea mediului construit.

Street Delivery în perioada 2018–2022

În perioada 2018–2022, Street Delivery a traversat o provocare majoră – pandemia – care a dus la reorganizarea evenimentului în cheie descentralizată, la nivelul cartierelor. OAR a continuat să-l finanțeze și să-i susțină caracterul strategic, dar a fost și un moment de reflecție: a ajuns proiectul la maturitate? Ar fi util ca OAR să se retragă treptat din rolul de co-organizator și finanțator constant, pentru a deschide calea altor inițiative emergente, în linie cu prioritățile organizației? Street Delivery a rămas însă un reper de implicare civică susținut de OAR.

Valoarea Street Delivery

Street Delivery a fost un pionier în România: a creat o platformă de dialog real între cetățeni, administrație și profesioniști, stimulând conștientizarea dreptului la un spațiu public de calitate. A activat simbolic și practic trasee urbane, a produs micro-intervenții și a dat temelor arhitecturale o formă accesibilă și angajantă pentru publicul larg. A fost un laborator de urbanism civic și un exercițiu constant de responsabilizare colectivă în raport cu orașul.

Street Delivery a fost simultan: un gest civic de amploare, o platformă de comunicare culturală și un instrument eficient de influențare urbană. Pentru OAR, a fost un spațiu de exprimare a viziunii sale despre oraș, despre arhitectură ca serviciu public. Debutul său a fost marcat de implicarea și personalități-cheie – arh. Mariana Celac, arh. Șerban Sturdza, Mirela Duculescu – dar forța proiectului a stat în capacitatea de a coagula energii civice și profesionale în jurul ideii de oraș trăit și asumat împreună.

Ce lasă în urmă Street Delivery

Street Delivery lasă o moștenire consistentă: exemplul funcțional al unei intervenții culturale durabile și replicabile, activarea spațiului public prin mijloace creative și critice, formarea unui public atent la arhitectură și calitatea urbană. Pentru OAR, a fost și un exercițiu instituțional esențial – cu momente tensionate, dar și cu lecții importante despre parteneriate, vizibilitate și rolul arhitecților în sfera publică. Rămâne puterea exemplului și o comunitate educată să revendice orașul.

Trebuie păstrat modelul colaborării între cetățeni, profesioniști și administrație – o formulă rară, dar valoroasă. Ar fi de dorit ca OAR să sprijine apariția unor noi inițiative urbane cu potențial transformator, corelate cu strategia sa actuală. Longevitatea Street Delivery arată ce se poate realiza chiar și fără o echipă permanentă, prin eforturi punctuale, dar dedicate. E nevoie ca astfel de energii să fie susținute, curatoriate și, la nevoie, înlocuite cu noi forme, adaptate contextului actual.

Șerban Țigănaș

președintele Ordinului Arhitecților din România între 2010 și 2018. Este arhitect și profesor în cadrul Facultății de Arhitectură și Urbanism din cadrul Universității Tehnice din Cluj-Napoca. A generat studii relevante despre profesia de arhitect în România și este preocupat de noul rol al arhitecților pentru viitor.

Street Delivery este în opinia mea un reper, un fel de originea axelor în ceea ce privește acest tip de eveniment urban care creează un cadru de vizibilitate pentru manifestări convergente, care altfel ar trece neobservate. Acest „delivery” a fost foarte inspirat, spunând explicit că strada e locul în care ne putem întâlni și putem afla unii despre alții, putem încerca lucruri împreună. Șerban Sturdza, care se află la originea acestui concept a avut o intuiție perfectă și a experimentat dându-le celorlalți, tuturor, o ocazie să devină parte din marele tablou urban. Ce altceva este orașul, dacă nu oameni și străzi în care aceștia iau contact unii cu alții? Eu am avut 2 mandate de președinte la OAR, deci am avut șansa să respir din plin Street Delivery. Pentru OAR a însemnat un act de continuitate, o permanentă construcție și colaborare cu partenerul și vecinul Cărturești, construcția unei tradiții și căutarea unor teme de mare interes pentru București și pentru lumea întreagă, mereu noi și mereu la zi. OAR s-a poziționat sincer față de acest proiect, așa cum a făcut-o mereu față de diferite proiecte proprii sau din care a făcut parte ca inițiator și colaborator. OAR a conceput și înțeles valoarea unui astfel de eveniment care se fixează cu roșu în calendarele orașului și devine un moment important al anului, pe care nu îl poți pierde dacă gândești și simți într-un anumit fel.

Valoarea Street Delivery

Street Delivery are merite cumulative, din care eu aleg să mă refer la calitatea de model de instrument pe care a reprezentat-o SD pentru alte locuri decât strada Pictor Arthur Verona, Magheru și Grădina Icoanei. În 2015, la Cluj-Napoca, unde trăiesc eu, Cărtureștiul local și filiala OAR și-au pus problema unui Street Delivery, așa cum au apărut și în mai multe alte locuri din țară unde erau prezenți cei doi parteneri. Am jucat dublul rol de reprezentant al OAR în calitate de președinte, dar și de membru în filiala Transilvania. După mai multe discuții am convenit că nu avem nevoie să demonstrăm potențialul de pietonalizare al unor străzi din centrul Clujului, lucrul acesta fiind deja făcut cu un deceniu mai devreme, cu studenții de la arhitectură și cu birouri locale, fiind pus în practică de administrația publică. Am decis că avem nevoie de o întoarcere cu fața la râul care traversează orașul și așa s-a născut copilul lui Street Delivery de la Cluj, pe care l-am numit Someș Delivery. Acesta a reușit în mai puțin de trei ani să conducă la Concursul internațional Rethinking Someș, care ne-a oferit amenajarea malurilor și transpunerea proiectului câștigător în realitate, de care ne bucurăm acum.

Street Delivery a fost platformă de comunicare, proiect de influențare urbană, gest civic și încă altele, la un loc. În opinia mea una dintre cele mai importante caracteristici ale acestui model de acțiune a fost crearea, augmentarea și consolidarea unei comunități și rețele colaborative de oameni din diverse domenii, cu diverse calități, care au răspândit și creat și alte evenimente similar în București și în alte locuri. Street Delivery este surprinzător prin simplitatea sa, care generează o bogăție extraordinară de manifestări care, puse pe aceeași scenă, strada noastră, sunt o ilustrare a complexității sociale a vieții urbane și o demonstrație a unui mod de acțiune care trebuie să inspire practicile de dezvoltare-regenerare de oriunde.

Cred că sunt multe valori, multe unghiuri și fațete, pe care fiecare le percepe de la fereastra lui. Eu cred că una dintre cele mai importante moșteniri este cea de pepinieră de activiști creativi și de creativi activiști. Cealaltă este definiția extinsă a ceea ce înseamnă să fii vecin, să îi descoperi și cunoști pe cei care sunt gard în gard cu tine, sau la doar câteva case mai încolo și, mai ales, înțelegerea faptului că oricine ai fi și orice ai face poți contribui la un întreg extraordinar care este potențialul unei comunități.

Orice fenomen, proiect, eveniment bun trebuie dat mai departe următorilor, cu grija ca misiunea inițială și obiectivele să fie bine transmise, astfel încât aceștia, cei care continuă, să poată crea în continuare, liberi și motivați ceea ce s-a realizat până atunci. Merită arhivat și pus la dispoziție tot ce s-a păstrat și tot ce se va mai produce prin Street Delivery, astfel încât oamenii să se cunoască, să se asocieze pentru noi proiecte și să continue. Eu sunt foarte fericit că am făcut parte din acest fenomen minunat!



Street Delivery 2013

Ana Niculescu

președinta Boardului Director al Fundației Cărturești și una dintre vocile care definesc direcția culturală și socială a proiectelor dezvoltate de fundație. Cu o experiență îndelungată în comunicare, cultură și management creativ, a contribuit la consolidarea Cărturești ca spațiu deschis dialogului între comunități, artiști și instituții. În viziunea sa, Street Delivery este expresia acestei filozofii — o platformă care a transformat orașul într-un loc al întâlnirilor reale, al cooperării și al imaginației civice.

O idee simplă, un oraș complicat

În 2006, spațiul public din București era ostil. Nu existau aproape deloc locuri de întâlnire și dialog între oameni din medii diferite, iar orașul funcționa mai degrabă ca un teritoriu de confruntare. Fiecare interacțiune — de la mersul pe stradă la relația cu administrația — era marcată de tensiune, nervi și lipsă de respect.

Street Delivery s-a născut din dorința de a propune un alt mod de a trăi împreună orașul. Șerban Radu, co-fondator al librăriilor Cărturești și al Fundației cu același nume, se întreba atunci cum ar fi să facem un protest pașnic, care să surprindă prin gestul simplu al normalității și bunăvoinței.

Street Delivery a fost, în esență, o invitație la un astfel de protest: pașnic, creativ, neașteptat. Un exercițiu de normalitate și bucurie prin care am redeschis strada pentru oameni, pentru cultură, pentru dialog.

Primii pași — echipa care a pornit totul

Street Delivery a fost inițiat prin colaborarea dintre două instituții: librăriile Cărturești și Ordinul Arhitecților din România. Din partea Cărturești, coordonator a fost Cristian Neagoe, pe atunci PR al librăriei Verona. Au contribuit, de asemenea, Daniel Voinea (brand manager), Vali Sălăgeanu, Monica Grigore, Anca Dănilă, iar pe parcurs s-au adăugat și alți colegi, în funcție de componența departamentului de comunicare și de complexitatea edițiilor.

În 2008 m-am alăturat și eu echipei, din rolul de PR Cărturești.

Treptat, Street Delivery a devenit un efort colectiv, care implica colegi din toate departamentele — de la curatori și manageri de secțiuni, la contabili, echipe logistice, librari și achizitori care selectau cărțile pentru standuri.

Încă de la început, proiectul a însemnat o mobilizare amplă, interdisciplinară, cu un obiectiv simplu, dar puternic: să arătăm că o stradă poate fi transformată, chiar și temporar, într-un spațiu de dialog, de bucurie și de cultură.

Spiritul Cărturești — din librărie în spațiul public

Cărturești a avut rolul de catalizator — a adus ideea de a scoate în stradă cărțile, artele spectacolului, de a da o scena miscării underground de graffiti și muzicii emergente. Erau lucruri pe care le făceam deja în librărie, zi de zi. Street Delivery a fost un pas firesc: democratizarea accesului la cultură, transformarea lecturii într-un gest cool, și a librăriei într-o agora a ideilor.

Era un proiect care nu vorbea doar despre o librărie, ci despre societate în ansamblul ei și despre nevoia Bucureștiului de spațiu public viu, deschis și prietenos.

Cele două instituții fondatoare – Cărturești și Ordinul Arhitecților – își aveau sediul pe strada Arthur Verona. A fost firesc ca prima intervenție să fie chiar pe strada unde ne desfășuram activitatea.

Totul a pornit de la planul urbanistic propus la acea vreme de președintele OAR, Șerban Sturdza, care imagina un traseu semi-pietonal ce lega două grădini istorice ale Bucureștiului: Grădina Icoanei și Grădina Cișmigiu. Într-un oraș sufocat de trafic și beton, o astfel de legătură ar fi adus nu doar dialog și spațiu public de calitate, ci și un acces mai generos la zone verzi – un lucru de care Bucureștiul suferea (și încă suferă) acut.

Un exercițiu de civism și dialog cu administrația

La început, a fost o provocare pentru toată lumea: și pentru noi, și pentru instituțiile publice. Trebuiau să înțeleagă ce este Street Delivery, ce tip de eveniment aduce atâția oameni în stradă, cine sunt acești „nebuni” care închid o arteră centrală pentru mașini ca să aducă în locul lor cultură, dialog și zeci de mii de bucureșteni zâmbind.

Contextul era cu totul diferit: nu existau aproape deloc evenimente similare. În timp, relația cu administrația s-a normalizat, iar astăzi există un parteneriat firesc cu ARCUB, care nu doar sprijină Street Delivery, ci organizează, la rândul său, evenimente inspirate de el, precum Străzi deschise.

De la eveniment de stradă la manifest urban – temele anuale

Primele ediții nu au avut o temă. Apoi, în urma discuțiilor din echipă, am înțeles că e nevoie să transmitem mesaje clare. Street Delivery nu era doar un eveniment de stradă, ci un manifest urban – un exercițiu de locuire a spațiului public și de mobilare a lui cu idei și proiecte.

Aici se adunau cele mai inovatoare inițiative civice, iar oamenii aveau ocazia să învețe, într-un mod informal, despre urbanism, arhitectură și spirit comunitar – lucruri greu accesibile altfel. Temele au devenit un instrument de orientare și coerență: canalizau atenția publicului, dădeau direcție curatoriatului și transformau fiecare ediție într-un mesaj unitar și puternic.

O generație care a crescut odată cu Street Delivery

Publicul a crescut odată cu noi. Când am început, aveam puțin peste 20 de ani; acum, mulți dintre cei din echipa inițială au 40 și revin la Street cu familiile și copiii lor, atrași mai ales de programele pentru cei mici.

În același timp, am fost mereu atenți la noile generații. Studenți și tineri care veneau în București descopereau Street Delivery și îl adoptau ca pe un spațiu propriu. Pentru noi, era esențial să înțelegem ce îi preocupă și să le oferim, prin experiența evenimentului, repere despre oraș, despre istoria lui și despre principiile unui urbanism de calitate.

Momente memorabile

Pentru mine, cele mai puternice amintiri nu vin neapărat din timpul evenimentului, ci din culise — din ședințele lungi și pasionate, din dezbaterile despre temă, din colaborarea cu ilustratorii care redesenau, an de an, identitatea Street Delivery.

Și totuși, nimic nu se compară cu energia străzii în acele zile: oamenii care își zâmbesc, copiii care se joacă fără grija mașinilor, peretele cu muralul care rămânea un an întreg și devenea fundalul nenumăratelor fotografii. Era sentimentul acela rar că orașul, pentru câteva zile, respiră altfel — mai liber, mai viu, mai prietenos.

Street Delivery crește dincolo de București

Extinderea Street Delivery în alte orașe a fost un pas firesc, odată cu deschiderea librăriilor Cărturești din Timișoara și Iași. Colegii de acolo și-au dorit să recreeze spiritul evenimentului, dar adaptat propriilor comunități.

Am înțeles atunci că, deși tema generală poate fi comună, fiecare oraș trebuie să o interpreteze prin propria realitate urbană și prin oamenii lui. În timp, asociațiile locale au devenit motoarele acestor ediții, ducând mai departe ideea de Street Delivery și transformând-o într-o rețea de inițiative urbane vii — de la Sibiu și Brașov, la Baia Mare, Craiova, Bacău sau, mai nou, Reșița.

Moștenirea

Street Delivery lasă în urmă mai mult decât un eveniment — a născut o cultură a orașului trăit împreună. Din spiritul lui s-au desprins inițiative care au devenit repere proprii: „Femei pe Mătășari”, „În Cotroceni”, „Străzi Deschise” și multe altele.

Ceea ce rămâne cu adevărat valoros este convingerea că spațiul public poate fi recâștigat și transformat prin inițiativă civică, imaginație și perseverență.

Celor care pornesc proiecte similare le-aș spune că e nevoie de răbdare, dialog continuu cu administrația și credința că schimbarea se construiește treptat — cu fiecare stradă redeschisă și cu fiecare om care redescoperă bucuria de a-și aparține orașului.

Cristian Neagoe

unul dintre curatorii, inițiatorii și organizatorii Street Delivery, din partea Fundației Cărturești. A contribuit la conturarea direcției culturale a evenimentului, ocupându-se de organizarea evenimentului în toate detaliile sale, în special pentru selecția conținutului artistic și relația cu comunitățile creative.

Ideea Street Delivery

Street Delivery a apărut ca un manifest pentru un oraș dedicat oamenilor, nu doar mașinilor lor. Pietonilor și bicicliștilor, nu doar șoferilor. Interacțiunilor față în față, nu doar bară la bară.

Am vrut să ne luăm străzile înapoi într-un context de privatizare excesivă a spațiului comun. A venit și dintr-o frustrare față de diminuarea constantă a spațiilor publice vii în București, un oraș sufocat de trafic, corupție și urbanism haotic dedicat mafiei retrocedărilor și celei imobiliare. Am vrut să arătăm că strada poate fi un loc de întâlnire și creație, nu doar de tranzit și profit imediat. Contextul urban era blocat în agende toxice, dar simțeam că emerge o generație pregătită să-și recâștige dreptul la oraș prin cultură și implicare civică.

Echipa inițială

La început am fost o mână de oameni din zona culturală și civică, arhitecturală și urbanistică, oameni de profesii și vârste diferite, legați de aceeași nevoie de schimbare. Ne-am strâns în jurul propunerii OAR de pietonalizare a străzii Arthur Verona din București, pe care se afla și librăria Cărturești, unde eram PR și manager de evenimente. Am mizat pe colaborarea cu artiști, arhitecți și vecini.

Prioritatea a fost redarea străzii Arthur Verona pietonilor și testarea, chiar și pentru trei zile, a unei atmosfere urbane bazate de deschidere și bună vecinătate. Am pus accent pe participare publică și co-generare de idei care să conecteze publicul la oraș.

Selecția de proiecte

Vrem să mobilăm strada cu ideile și sufrageriile voastre creative, cam așa a sunat strigarea inițială către triburi urbane dintre cele mai diverse. Și s-a auzit în toată țara după doar câteva ediții de succes.

Încă de la prima ediție, am integrat în mecanica evenimentului un apel deschis de proiecte la care putea participa oricine – indivizi cu proiecte interesante, organizații, grupuri civice, instituții publice sau companii private –, cu focus pe experiment și implicare directă. Voiam proiecte care să activeze strada, nu doar să o decoreze. Selecția a fost axată pe impactul urban, social și relevanța pentru orașeni, nu pentru fluidizarea traficului (care rămâne până azi principala prioritate a unor primării cu politici publice anacronice și toxice de prin anii 1970, cu focus pe sistemul auto și prea puțin pe bunăstarea socială).

Succesul Street Delivery din primii ani, care a convins un public tot mai numeros, a atras și multe înscrieri de proiecte de mic antreprenariat, precum și diverși parteneri care și-au dorit să se implice pentru expunere și relaționare directă în atmosfera intimă din inima unui oraș aglomerat. Procesul de selecție a devenit mai structurat, mai exclusiv, am introdus criterii clare pentru a nu ajunge să comodificăm strada și pentru a ne depărta de imaginea de bâlci, pentru profesionalizare și atenție la incluziune, respect față de natura urbană și un sentiment de libertate în siguranță. Am vrut să putem dansa în stradă fără nicio grijă, să dăm naștere împreună unei zone autonome temporare în care rescriem regulile conviețuirii urbane.

Reperle Street Delivery

Strada Verona, energizată de spiritul Librăriei Cărturești și al Ordinului Arhitecților, precum și al sute de vecini, a fost epicentrul: simbolul unui alt fel de București, deschis și creativ, efervescent și plin de bucurie. Piațeta Anglicană, redată pietonilor de sub roțile mașinilor a devenit încă un forum și o agora reală în oraș. Zidul-calcan (demolat în trombă de Revelion după 17 ani în care devenise un reper al orașului) a găzduit picturi murale care au marcat cartierul și comunitatea de street art & graffiti, dovezi clare că spațiul public poate fi reinventat dacă oferi posibilitate și susținere. Aceste reperi definesc pentru mine povestea unei străzi care a devenit o scenă importantă pentru un oraș în continuă dezvoltare.

Mesajul civic al evenimentului

Temele alese anual de echipă pentru Street Delivery și identitatea vizuală dinamică realizată de la zero de alți și alți artiști ne-au ajutat să adâncim discuția publică despre oraș: de la locuire la mobilitate, de la ecologie la patrimoniu, de la poezia străzii la chestionarea problemelor ei. Au trasat direcții și au canalizat energii spre probleme reale ale Bucureștiului. Fiecare temă a venit ca un pretext de dialog civic și a dat relevanță proiectelor, asigurând că evenimentul nu rămâne doar o sărbătoare de weekend, ci mai ales un exercițiu de conștientizare și implicare.

Publicul Street Delivery

Inițial, publicul a fost curios, dar rezervat față de conceptul de stradă eliberată de mașini. Cumva, idealul de succes a bucureșteanului nu se mai putea desprinde de ideea de a avea mașină scumpă cu care să epateze prin oraș, parcând absolut oriunde, în total dispreț față de pietoni și bicicliști. Cu timpul, oamenii au început să se implice și să-și revendice evenimentul, descoperind bucuria străzii la pas alături de prieteni vechi și noi. Am văzut cum mesajul civic a migrat de la organizatori la participanți: tot mai mulți se simțeau parte din schimbare. Sigur, unele nuanțe se pierd uneori în entuziasmul general, dar esența — dreptul la oraș — sper că s-a sedimentat în mentalul urban în acești 20 de ani.

Relevanța civică

Street Delivery nu e un festival în sensul clasic, ci un eveniment manifest pentru urbanism și arte, o intervenție civică prin cultură. Am evitat pe cât posibil comercialul, am prioritarizat proiectele cu miză de comunitate și am colaborat constant cu grupuri civice. Când tentația spectacolului sau a entertainmentului pur apărea, reveneam la întrebarea: „cum ajută asta viața orașului?”. Acest filtru a fost esențial pentru a nu ne pierde busola.

Pe de altă parte, dacă nu oferi bucurie fără filtre, opreliști și supra-reglementare în stradă, nici nu vei aprinde scânteia implicării civice în viața unui oraș. De aceea, nu sunt un fan al purismului și al exclusivismului manifestat de unii sau alții care cred că pot hotărî

cine are dreptul să decidă cum trebuie să funcționeze o stradă eliberată de mașini.

Ca organizatori implicați direct și adânc în evoluția unui eveniment care a rezistat 20 de ani și s-a răspândit la nivel național, a trebuit câteodată să facem compromisuri legate de parteneriate, reguli urbane sau buget, incluzând uneori activări de brand chestionabile sau renunțând la idei prea ambițioase. Am fost obligați de diverse instituții să respectăm restricții absurde care au afectat spontaneitatea manifestului, resursele noastre financiare și emoționale, dezvoltarea firească a evenimentului — pentru ca apoi aceleași instituții să preia ideile noastre și să le declare ale lor (lucru care, până la urmă, nu face decât să confirme că erau idei bune). Azi, aș apăsa mai mult pe implicarea directă a locuitorilor și aș insista asupra autonomiei creative, chiar dacă asta înseamnă mai multă muncă de culise și negociere cu instituțiile — inclusiv cu organizațiile fondatoare.

Realizările Street Delivery

A reușit să demonstreze că orașul poate fi transformat prin inițiativă civică, chiar și cu resurse reduse. A inspirat replici în alte orașe (fiecare cu specificul său, cu energia și originalitatea sa), a generat o comunitate de oameni implicați și a arătat că orașul poate fi trăit și altfel. A ratat uneori să transforme schimbările temporare în politici publice permanente, dar și asta pare să se schimbe în ultimii ani. Ar fi putut crea structuri de consultare cu autoritățile pentru ca vocea cetățenilor să conteze pe termen lung și un board de stakeholderi și ambadori ai conceptului care să aducă mai multă influență și resurse de scalare manifestului nostru urban. Dar tocmai pentru a rezolva aceste neajunsuri lucrăm de câțiva ani cu o echipă fresh și super-implicată în viața orașului, astfel încât Street Delivery să capete o nouă viață după două decenii de experimente.

Moștenirea

Cred că exemplul dat de Street Delivery rămâne o dovadă că spațiul public nu e dat, ci construit în fiecare zi, prin participare și entuziasm. E bine să dăm jos gardurile și să ne deschidem grădinile, să construim încredere în semenii noștri pentru a crește bucuria de a trăi în oraș, în mijlocul unor comunități prietenoase și efervescente. Pentru București, evenimentul rămâne o amintire colectivă și o lecție despre ce pot face câțiva oameni hotărâți. Pentru cei activi azi în cultura urbană, e și o invitație la perseverență, curaj instituțional și lucru cu comunitatea, nu doar pentru ea, ci împreună cu ea. Faptul că avem azi Străzi Deschise, Dâmbovița Delivery, Bazar de Cotroceni, Femei pe Mătășari, ZidArt și multe alte evenimente care redau străzile oamenilor pentru a le lua la pas cu sens este o moștenire și o inspirație cu care ne mândrim la Street Delivery.

Ciprian Isac

designer grafic, co-fondator al Atelierului de Grafică București și administrator al Asociației Graphic Front, platformă dedicată cercetării și arhivării designului vizual românesc.

A coordonat, din partea Fundației Cărturești, două ediții consecutive ale Street Delivery, 2015—2016, axate pe recuperarea meșteșugurilor urbane și pe facilitarea contactului direct dintre public și ateliere.

Cum a început colaborarea

Atelierul de grafică unde lucrez colabora deja de ani buni cu echipa de PR de la Cărturești – pe print și design grafic. În fiecare an le livram ecusoane, afișe, materiale pentru Street Delivery și vedeam cum se însăilează totul în trei zile, ce vibe bun era în echipă, ce atmosferă bună era pe stradă. Era imposibil să nu te prindă energia aceea.

Pe deasupra, m-a prins tema. Am avut mereu o componentă tehnică, utilitară, legată de lucrul bine făcut, de îndemânare. Așa a apărut ideea ediției Meserie! – le-am propus o schiță de proiect, și au acceptat.

Ce am vrut să aduc în formatul Meserie!

Am ținut să fie diversitate, spectacol, autenticitate, o finalitate clară și, pe cât posibil, interactivitate. S-a întâmplat în proporție de 80%. Tot ce s-a întâmplat în atelier a fost real, nu demonstrativ: publicul era fascinat de „bucătăria” unui atelier, de anatomia unui gest, de precizia unei mâini calificate. Și, mai ales, de ce poate ieși dintr-o idee când pui în slujba ei o tehnică potrivită.

Alegerea meșteșugarilor și a atelierelor

În mare parte am adus meseriași pe care îi urmăresc de multă vreme, oameni articulați, angrenați în procese de producție, în sisteme de învățământ (profesori sau studenți) sau în diverse proiecte. Au fost însă două-trei ateliere care mai participaseră în ediții precedente. Esențial mi s-a părut ca în fiecare atelier să se poată urmări un traseu complet – de la idee la produsul final – și ca totul să fie la vedere. Printre cele mai spectaculoase a fost atelierul de sticlă, unde am construit chiar în stradă cuptorul de topit sticlă, de la zero.

Strada ca atelier

Publicul bucureștean e obișnuit cu târgurile meșteșugărești, dar ce am adus noi a fost cu totul altceva. Nu era despre vânzare, ci despre proces, despre meșteșug ca spectacol al priceperii.

Am venit cu ateliere de legătorie de carte, sticlă, croitorie de jucării, design de jucării din lemn, butaforie, fierărie, serigrafie, hârtie manuală, xilogravură – lucruri rare chiar și pentru un festival de artă. Acestea nu pot fi văzute în fiecare zi în stradă. Chiar, nu cred că au mai fost văzute de atunci.

Impactul edițiilor asupra creatorilor

Majoritatea celor invitați erau deja creatori cunoscuți, cu produse pe piață. Nu cred că participarea la Street Delivery le-a adus beneficii directe de business.

În schimb, toți au fost entuziasmați să fie acolo, să ofere, să explice, să arate pașii unei lucrări, să arate ce știi, ce pot, ce se poate face cu un instrument sau cu altul.

Nu i-aș numi artizani — deși îmi place cuvântul — pentru că „artizanat” are, din păcate, o conotație ușor peiorativă. Poate și pentru că, de multe ori, în magazinele de „artizanat” nu găsești nimic care să aibă cu adevărat legătură cu arta.

Provocările unei ediții practice și interactive

Una dintre cele mai mari provocări a fost dorința de a lăsa ceva în urmă. Poate sună ușor demodat, dar într-o lume a lucrurilor efemere, eu voiam ca, după eveniment, să rămână o urmă concretă — ceva care să continue să existe dincolo de experiența celor trei zile.

Și, într-o mare măsură, am reușit: am realizat două cărți legate manual, cu coperte serigrafiate, un logo cu cuvântul MESERIE, montat în cafenea, o placă metalică cu lettering amplasată în fața cafenelei Verona, și chiar un cuptor pentru topit sticlă, gândit să funcționeze trei ani (și folosit, în cele din urmă, doi). Am făcut și mici upgrade-uri tehnice la atelierele de hârtie manuală și serigrafie.

O altă provocare a fost felul în care lucrurile se desfășurau la vedere. Când nu te vede nimeni, contează doar produsul final; când lucrezi în stradă, fiecare gest trebuie să aibă o acuratețe și o atenție la detaliu speciale. Interactivitatea a venit firesc, acolo unde procesul a permis-o.

Colaborarea cu echipa Street Delivery

Experiențele au fost diferite. În funcție de oameni. De la cele mai bune și firești până la cele mai bizare sau inexistente. Uneori exista o tendință de a „trage focul la oala proprie”, lucru care devenea exasperant.

Îmi amintesc o situație concretă: la una dintre ediții am insistat mult ca trotuarul să rămână liber pentru bicicliști, de-a lungul întregii străzi Verona, până la Ordinul Arhitecților. După multe discuții, am reușit să conving toate atelierele să respecte ideea. În ziua deschiderii, însă, cineva din echipă a parcat fix acolo o mașină mare cu un proiect pop-up, care a rămas pe loc toate cele trei zile.

Atunci am înțeles că fotografiile de grup de la finalul ediției nu spun totul: unii râd, alții strâng din dinți, iar alții lipsesc. E firesc — nu curge doar lapte și miere într-un proiect viu și complex cum e Street Delivery.

Proiecte și momente reprezentative

Au fost multe ateliere care mi-au rămas în minte, dar cele de fierărie și de sticlă au avut un impact special prin forță și spectacol. Totuși, cele mai apropiate de mine au fost proiectele legate de carte, în care m-am implicat direct. Am realizat două volume la studioul Graphomat, ambele legate manual, cu coperte serigrafiate, în tiraj limitat de 13 exemplare.

Cărțile au fost legate de Mihai Popescu și Andra Pavel, cu fotografii de Andreea Mihai și texte semnate de Călin Torsan, Silviu Dancu, Dorothee Hasnaș, Florin Prună și Alexandru Mexi. Prima publicație a reunit toate atelierele din ediția respectivă, iar cea de-a doua, Grădini (IM)Posibile, documenta o tipologie urbană des întâlnită

în București: terenurile neconstruite, împrejmuite, care se transformaseră în mici ecosisteme, cu peste douăzeci de specii de copaci. Au fost proiecte făcute într-un timp scurt, două săptămâni, dar cu o energie extraordinară. Atunci le-am propus celor de la Cărturești să lansăm editura Street Delivery Books, dedicată unor serii mici, realizate manual, cu teme urbane și materiale prețioase. Nu s-a concretizat, dar cred că ar fi fost o inițiativă valoroasă — astăzi am fi avut probabil douăzeci de cărți și material pentru o minunată expoziție.

Meșteșugurile ca formă de rezistență culturală

Am avut mereu o slăbiciune pentru atelierelor vechi — pentru meseria aceea practică, atentă, care lăsa urme vizibile în oraș. Poate și pentru că, ani la rând, am fotografiat și arhivat firmele meșteșugarilor pe GraphicFront.ro, le-am studiat literele, le-am inclus în cărți.

A fost o formă de omagiu pentru un strat social aproape dispărut.

În ultimii ani însă, lucrurile s-au schimbat. În panica lor de a supraviețui globalizării și serializării, mulți dintre meseriașii rămași au devenit mai reci, mai grăbiți, uneori chiar aroganți. Țin minte o întâmplare amuzantă de la Street Delivery: am propus unui atelier de croitorie să le construim și montăm gratuit o firmă din litere de metal la intrare. N-au vrut sub nicio formă, erau foarte mulțumiți cu bannerul lor din poliplan printat.

Cred că meșteșugul, ca practică, va rămâne, dar într-o formă restrânsă, poate mai mult ca referință culturală. Pentru cei mai mulți, tehnicile vechi vor exista doar la nivel informativ — nu mai e timp, nici răbdare să te apropii de ele. În același timp, apar tehnici noi, fascinante prin rezultatele și dinamica lor.

Ce a însemnat experiența Street Delivery

Pot spune că a fost o experiență organizatorică utilă, care m-a ajutat ulterior în multe proiecte, dar lucrurile sunt mai nuanțate. Colaborarea cu echipa Cărturești a fost o școală în sine — am învățat unii de la ceilalți, am construit împreună și am dus lucrurile unde trebuiau. Organizarea unui astfel de eveniment presupune o viziune de ansamblu, răbdare, perseverență și capacitatea de a te adapta rapid. Și, nu în ultimul rând, o formă de disciplină invizibilă — să poți articula clar o cerință, să scrii bine un mail, să iei decizii în timp real, să te poți replia în orice moment, dacă situația o cere.

Lecții de transmis mai departe

Din păcate, multe dintre dificultățile de atunci persistă: finanțările întârziate, parteneriatele sunt neclare, planificarea e adesea imposibilă, totul se face pe repede-înainte. E obositor și eroziv. Poate singurul sfat sincer pe care l-aș da este să nu amesteci organizarea de evenimente cu alte activități, dacă vrei să păstrezi o minimă satisfacție profesională. Sau, dacă totuși o faci, să gândești pe termen lung.

Să nu aștepti rezultate imediate — ele vin, dar doar dacă ai răbdare și îți păstrezi direcția.

Alexandra Stoica

arhitect specializat în restaurarea și conservarea patrimoniului, cu accent pe soluții viabile pentru reutilizarea proprietăților istorice și pe integrarea principiilor de eficiență energetică în clădirile cu valoare culturală. Abordează fiecare proiect printr-o analiză atentă a contextului istoric, a problematicilor specifice fiecărei clădiri, a stratificărilor constructive și a valorilor culturale, construind argumentații coerente, bine structurate și adaptate atât cerințelor contemporane, cât și cadrului legislativ în vigoare. A curatoriato Street Delivery din partea OAR între 2021 și 2022.

Relația mea cu Street Delivery a început în 2016, prin Calup, cu instalația Posibilitatea unei grădini urbane, care pleda pentru deschiderea către public a părții nefolosite din Grădina Casei Universitarilor. Un an mai târziu, la tema Grădini posibile, am contribuit la redeschiderea parțială a grădinii – un moment-cheie pentru public și pentru discuția despre accesibilitatea spațiilor verzi ascunse din București, în contextul PUZ Verona promovată de OAR.

Experiența mea profesională la OAR (2015–2019) m-a ajutat să înțeleg miza Timbrului de arhitectură și rolul Street Delivery ca instrument civic. În 2022, când OAR a propus formula curatoriatului rotativ, am acceptat coordonarea ediției-pilot, motivată de dorința de a re poziționa evenimentul după pandemie și de a readuce în prim-plan teme precum accesibilitatea, patrimoniul și spațiul comun.

Experiența directă

Ca și curator am pornit de la tema Spațiul comun (propusă de Fundația Cărturești). După doi ani de dispersie (2021–2022), intenția era să readuc evenimentul pe Arthur Verona.

Am propus două direcții majore:

- Magheru accesibil – o trecere de pietoni care să refacă legătura dintre stradă și restul orașului;
- Cinema Patria – Întră pe riscul tău – un proiect AR/VR de conștientizare a stării patrimoniului.
- Din cauza obstacolelor, curatoriatul a fost integrat în Dâmbovița Delivery, în format hibrid. Am păstrat însă filosofia de laborator urban, unde intervențiile temporare deschid drumuri pentru soluții permanente.

Am fost nodul de legătură între OAR, Fundația Cărturești, Nod Makerspace și partenerii locali. Am susținut coerența tematică și dialogul constant, echilibrând așteptările fiecărei părți. Chiar dacă proiectele inițiale de pe Magheru nu s-au implementat, am redeschis discuția privind accesibilitatea zonei centrale și am traversat bulevardul la ediția următoare – un semn că ideile pot prinde rădăcini în timp.

Impactul Street Delivery

Din Grădini posibile am învățat că deschiderea unui spațiu ascuns poate schimba radical percepția publicului. În 2022, prin proiectele legate de Magheru și Patria, am încercat aceeași logică – de a face vizibile spații simbolice. Mutarea pe Dâmbovița a schimbat scena, dar nu și esența: râul a fost transformat într-un spațiu cultural și comunitar, văzut nu ca barieră, ci ca resursă. În ambele cazuri, impactul a fost același: spații ignorate au devenit locuri de apartenență.

Provocarea principală a fost mutarea rapidă a temei și a locului, păstrând sensul evenimentului. Am reușit prin flexibilitate, dialog și integrarea Street Delivery în Dâmbovița Delivery. Am ținut să dau vizibilitate Timbrului de arhitectură și să deschid scena pentru inițiative tinere, care altfel nu și-ar fi găsit locul.

Am învățat că un eveniment urban trebuie să fie adaptabil și conectat la politici urbane pe termen lung. Experiența curatoriatului m-a făcut să înțeleg cât de greu e ca un eveniment cultural să devină instrument de mediere între comunitate, profesie și administrație — dar și cât de necesar este.

Street Delivery trebuie să rămână fidel misiunii de a activa spațiul public, dar să evolueze policentric, în cartiere diverse. În același timp, trebuie să rămână ancorat strategic pe Arthur Verona și Magheru, unde teme precum PUZ-ul străzii sau reactivarea Cinema Patria pot produce schimbări reale. Continuitatea curatoriatului e esențială: fiecare ediție trebuie gândită și ca punte pentru următoarea.

Street Delivery a funcționat ca o școală informală de civism: prin apeluri publice, voluntari și proiecte, a arătat că schimbarea orașului nu e doar treaba administrației, ci o responsabilitate colectivă. Lecția principală: nu e un festival de divertisment, ci un catalizator pentru transformări reale. Sistemul curatorial rotativ și ideea unei „ștafete urbane” pot susține relevanța evenimentului, dacă acesta abordează cu curaj marile teme ale orașului.



Detaliu urban, strada Arthur Verona,
colț cu strada Dionisie Lupu

Dorothee Hasnaş

arhitectă și curatoarea Street Delivery din partea OAR între 2017 și 2021. A susținut proiectele care aduc îmbunătățiri concrete spațiului urban, punând accent pe patrimoniu, cartiere și ideea de oraș locuit. În anii săi de coordonare, a dus în prim-plan teme precum „Grădini posibile”, „Leapșa!”, „Smart Cities” sau „Poezia e în stradă”, sprijinind un format care activează orașul prin idei și colaborare.

Experiența directă

La început am intrat cu o oarecare rețineră — mi se părea deja bine conturat. Venisem cu idei trăite în Zürich și Berlin, dar am observat rapid că aici se experimentează serios, pe bune. Mi-am propus să susțin proiectele care lasă ceva în urmă: o idee, o structură, o schimbare de percepție asupra locului.

Temele le stabileam împreună cu echipa Fundației Cărturești, prin discuții lungi și foarte vii. Ne întrebam: „Ce îi preocupă acum pe cei de 20, 30, 40 de ani? Ce trăim acum și va conta și peste 10 ani?” Așa au apărut direcțiile — „Re:Soluții”, „Grădini posibile”, „Leapșal!” — care prindeau bine în spațiul urban, fără să devină moralizatoare, rigide.

Impactul Street Delivery

Call-ul public aducea multe idei valoroase, organizate pe teme recurente: Arhitectură&Urbanism, Artă, Junior, Societate civilă, Ecologie, Transport alternativ, Muzică, Teatru&Dans, Publicații. Uneori lipsea unui proiect viziunea de ansamblu — de aceea era crucial rolul curatorilor, care puteau sorta, lega ideile, încuraja o anumită coerență. Un risc era ca unele proiecte să-și propună mai mult decât pot livra în bugetul respectiv. Alt risc, să vină cu intenția de a-și vinde produse, sub pretext de participare. Însă cele mai multe erau proaspete, vii, și au adus o energie clară, care a lăsat ceva în urmă.

Pandemia

Pandemia a schimbat totul: brusc, accesul la spațiul public nu mai era de la sine înțeles. Ne-am întrebat cum putem fi împreună, dar de la distanță? Cum putem activa același loc, dar în momente diferite? Am testat scenarii temporale și spațiale noi — în jurul calcanului de pe Verona, care atunci prelua anual tema ediției și azi nu mai există, dar și în alte cartiere.

Am gândit forme de prezență alternativă: în ture, pe rând, simultan în locuri diferite.

Street Delivery a revenit în forme fragmentate, dar fertile: „Străzi Deschise”, „Cartierul Creativ”, „Dâmbovița Delivery”, „Quinet Delivery” — fiecare activând altă zonă, cu alte idei și alte energii.

Cred că într-un fel Street Delivery și-a împlinit o parte din misiune: să devină repetabil, preluabil, scalabil. Nu neapărat un eveniment în sine, ci o metodă. Un model.

Relația cu publicul

Street Delivery a crescut odată cu orașul și cu echipa din jurul lui. Ar merita păstrat ca standard de calitate — nu e doar un festival, ci o platformă care adună ideile vii dintr-un moment dat și le face vizibile. Orașul se schimbă, dar nevoia de spații în care să poți testa, propune, transforma — rămâne la fel de acută. Pentru mine, Train Delivery în Gara de Nord (2013-2014) rămâne una dintre cele mai dragi ediții paralele — pentru că a arătat că poți activa un loc aparent pierdut și-i poți reda sensul. Măcar pentru o vreme.

Și totuși, după atâția ani, Bucureștiul nu are încă spații reale pentru adolescenți (14-18 ani). Nu există locuri unde să se adune,

să socializeze, să piardă timpul în afara consumului. Nu avem nici măcar un termen în română pentru „hanging out” – poate doar vagul „a ieși”. Statisticile arată că noi bucureștenii ieșim mai mult decât locuitorii altor orașe. Cu toate acestea, adolescenții ajung inevitabil în mall-uri – pentru că acolo e singurul loc unde sunt „tolerabili”.

Dar mall-ul nu e spațiu public – e spațiu comercial.

Între timp, centrul e plin de căzături – clădiri abandonate, cu valoare arhitecturală și afectivă uriașă, dar închise, uitate, părăsite. Imense spații goale: cinematografele Patria, Scala, Studio, garajul Ciclop. Un întreg bulevard, odinioară maiestuos, a ajuns azi o autostradă urbană antipatică pietonilor – Magheru, cu trotuare fracturate, cu aere condiționate sau cu țurțuri care îți picură în cap, în funcție de sezon, și imobile istorice azi lipsite de funcțiuni, ca niște guri căscate care emană miros de mușchi direct spre trecători.

Pentru mine, esențială este viața orașului – în străzile și casele lui, în felul în care îi face pe oameni să se simtă bine, să participe, să și-l asume. Spațiile nu înfloresc de la sine; ele prind viață prin prezența noastră, prin ce alegem să facem cu ele. Când sunt activate cu grijă, cu sens, se întorc către noi: ne cuprind, ne implică, ne transformă în locuitori în sensul cel mai profund. Asta înseamnă, pentru mine, să-ți asumi orașul – nu doar să-l traversezi, ci să-l locuiești în toate cotloanele sale, să-l îngrijești, să-i vezi potențialul și să-l duci mai departe, potrivit timpului tău.

Celor care duc mai departe spiritul Street Delivery le-aș spune exact asta: să testeze, să observe, să nu aplice rețete, ci să caute ce funcționează aici și acum. Să nu se teamă de greșeli, ci mai degrabă de inerție. Să lucreze cu cartierele, nu doar cu centrul. Să creeze contexte în care oamenii se pot întâlni firesc, în care spațiul public devine viu prin uzul lui, nu prin decor. Să păstreze vibrația de început și să o reinterpreteze mereu – cu luciditate, dar și cu bucurie.

Relația cu administrația

Birocrația anuală, taxe absurde (chiria pe locurile de parcare goale din weekend), pierderea parteneriatelor (cu ENEL, de exemplu), lipsa de susținere a autorităților sunt exemple de greutatea întâmpinate în organizare. În alte orașe, primăriile au înțeles valoarea evenimentului. La București, din păcate, de multe ori am fost puși să justificăm lucruri de bun simț și să așteptăm mult timp aprobări simple. ARCUB ne-a ajutat constant, însă sistemul ar putea fi îmbunătățit considerabil.

E ironic că tocmai Primăria a preluat apoi idei testate de noi cu Străzi Deschise pe Calea Victoriei.



Vedere din mansarda Casei Mincu către
casa de pe strada Pitar Moș 14,
demolată în 2016(?), foto 2011

Maria Duda

arhitectă și membră a Asociației BAZA. Deschidem orașul. În perioada 2023—2025 a fost curatoarea principală a Street Delivery București, definind direcția artistică și readucând în discuție temele legate de dreptul la oraș, spațiul comun și vocea noii generații. A curatoriat edițiile „Shared Spaces”, „Gen Z / Anti-depărtare” și „Sub semnul întrebării” concentrându-se pe activarea participativă a spațiului public și implicarea tinerilor în co-crearea orașului.

Experiența directă

În 2006, pe când eram încă la studii în străinătate, tata mi-a trimis un email intitulat „Chestii Deștepte”, povestindu-mi pe scurt despre ce răsărise într-o zi de iunie pe strada de lângă Cinema Patria, cu câteva fotografii din această primă ediție, cu o reinterpretare a străzii de lemn, a podului — care mi-au rămas în minte ca o reinterpretare vie a spațiului public.

Am preluat rolul într-o seară de februarie (2023), la invitația Despinei Bădescu și a Alexandrei Stoica. Pentru mine era un vis împlinit — Street Delivery era deja un model de bune practici și curaj în ceea ce privește recuperarea, chiar dacă temporară, a spațiului public bucureștean. Am considerat invitația o onoare și un gest de încredere căruia am încercat să-i răspund cu seriozitate și bucurie.

Am readus dezbateră în spațiul public și am introdus zonele de „mic amfiteatru”, pentru discuțiile ample, și „masa comunitară”, pentru conversații one-on-one. Apoi am adus elemente ludice: la Shared Spaces am invitat scaunele supradimensionate ale BAAB, care au marcat vizaviurile Bulevardului Magheru, acolo unde era trecerea de pietoni ce ținea împreună cele două bucăți ale străzii Arthur Verona. La Gen Z / Anti-depărtare, i-am invitat pe SuperSerios, care au creat un joc pilot pentru reconectarea spațiilor abandonate la viața orașului. Cusute printre aceste puncte s-a desfășurat ceea ce era deja tradiție a festivalului: ateliere, dans, poezie, prezențe ale comunităților. Ca puncte speciale, în 2023 ni s-au alăturat cu activități-satelit Ambasada Libanului și Institutul Francez, iar în 2024 am întocmit Carta pentru București 2028, conturând într-un manifest de 10 puncte dorințele generației ce se afla la primul vot.

Proiectele de pe Street Delivery

Cred că s-au armonizat în mod natural, nu a fost nevoie să căutăm proiecte care să se contrabalanseze. Call-ul de proiecte a fost foarte specific, iar în ambele ediții am avut descoperiri valoroase — inițiative foarte necesare, pe care le-am și premiat: centrul de consiliere filozofică, picnicul feminist, kitul pentru festival sustenabil, ca să menționăm doar câteva. La ultima ediție, dedicată Anti-depărtării, au venit propuneri ce au adus vulnerabilitatea în spațiul deschis — și nu cred că astfel de momente, locuri de împărtășire autentică și empatică, pot fi programate în mod artificial. Pot să zic că am învățat să am încredere și să mă las surprinsă.

Publicul

Poate cea mai bună analiză vine din rezultatele chestionarului care a stat la baza Cartei pentru București 2028: respondenții foarte tineri, covârșitor îndrăgostiți de oraș, sunt în același timp foarte abili în a-i identifica atât părțile pozitive, cât și pe cele precare. Locuirea, patrimoniul, spațiul și binele comun, izolarea celor vulnerabili — toate acestea îi preocupă. În prezent, Bucureștiul are o abundență de festivaluri de stradă, majoritar consumiste sau care împing la consum,

în lipsa unei infrastructuri autentice publice – iar acest lucru, mă tem, duce la așteptări greșite din partea publicului și la distanțare afectivă de loc.

Provocările de organizare

Ediția din 2023 a fost prima revenire pe Arthur Verona după pandemie – într-un cadru care între timp era în disoluție: Cinema Patria obturat, spațiul verde din fața Cărtureștiului retrocedat și defrișat, fațada Institutului Maicilor acoperită de o prelată enormă, ca un giulgiu, iar calcanul-reper fusese demolat. Shared Spaces a fost astfel despre o stradă care și-a pierdut reperele și conexiunile, și am adus în discuție cât ne costă aceste dispariții. Din situația fizică a străzii s-a născut o organizare pragmatică pe zone; giulgiul fațadei acoperite a devenit noul calcan purtând mesajul „pasul e unitatea de iubire a orașului”. Logistic, am avut sprijinul Arcub (avizări), Fundația Cărturești (infrastructură: electricitate, deșeuri, toalete, pază, scenă), TIAB (curtea pentru food court). Însă întreg procesul birocratic trebuie reluat în fiecare an de la zero – ar fi util un kit de furnizori, documente și sfaturi care să ușureze demersul.

Tematica edițiilor este discutată intern, între co-fondatori și finanțatorii OAR și Fundația Cărturești, împreună cu echipa curatorială. Instituțiile partenere respectă tema decisă și au rol fie administrativ, fie de participare în cadrul evenimentului.

Repere Street delivery

În afară de cele deja menționate:

- traversarea simbolică a bulevardului Magheru, în dreptul fostei treceri de pietoni
- dezbaterile ce au adus în stradă primarii, alături de profesioniști și societatea civilă
- proiectele care au adus vulnerabilitatea ca valoare în spațiul public: Rămâi cu tine, Picnicul feminist, Woman Scars, Body Beauty, atelierele de empatie
- discuțiile despre imigranți și oraș, despre egalitatea de gen, despre patrimoniu, despre cum (ne) judecăm Bucureștiul

Cheia echilibrului e să oferi o atmosferă deschisă, sigură, senină – care să facă natural dialogul, interacțiunea, expunerea. Mi se pare încă dificilă (la nivelul orașului) dezobișnuirea de „festivitatea” agresivă, care asociază spațiul public cu latura comercială, consumeristă și cu așteptarea divertismentului forțat. Street Delivery a pornit ca spațiu de expunere publică a artei, arhitecturii, regenerării urbane și inițiativelor comunitare. Poate continua ca un spațiu modelabil, care să ofere experiențe, activități sau forme fizice diferite de la an la an – ce potențază contextul local.

Cred că Street Delivery a fost un deschizător de drumuri — ne-a arătat că putem pietonaliza temporar o stradă, recupera o piațetă, că avem comunități puternice și organizate care îmbunătățesc orașe și vieți. Acum, cred că își continuă rolul de a oferi un cadru sigur pentru discuții — confortabile și inconfortabile — și de a arăta, încet-încet, că spațiul public și binele comun trebuie să fie punctul de plecare pentru guvernarea orașului. Nu mi-aș dori un festival excesiv de serios sau educativ în sens rigid — ci dimpotrivă, cred că e important ca fiecare inițiativă apărută alături de Street să își găsească identitatea, specificul, curiozitatea și bucuria. Avem la îndemână un instrument extraordinar — prin care putem reimagina străzi întregi, spații, locuri, utilizări și interacțiuni. Ar fi păcat să ne limităm la repetiții.

Avem nevoie de spații publice autentice, sigure, în care fiecare aduce ceva — fie că e vorba de proiecte, idei sau comunități, fie că e vorba de disponibilitatea propriei curiozități și a timpului personal. Societatea civilă este tot mai puternică și mai numeroasă, iar locurile pe care le apără trebuie celebrate. Poate că o rețea de festivaluri civic-culturale ar fi o cale de a ne implica și responsabiliza cu toții în rolul nostru pentru oraș și binele comun.

Alex Axinte și Cristi Borcan

arhitecți și membri fondatori ai studioBASAR, o practică care a intervenit constant în spațiul public urban, prin acțiuni directe, sensibile și colaborative. Pentru Street Delivery 2009, au proiectat Banca de Litere, un element de mobilier urban amplasat în fața Librăriei Cărturești Verona, având rol de intervenție și negociere a spațiului public între pietoni și autoturisme. În cadrul ediției Street Delivery 2012, au realizat pe strada Arthur Verona o piscină urbană, activând în mod poetic și critic ideea de stradă ca loc de întâlnire, joacă și relaxare. Intervențiile lor au adus mereu o dimensiune socială puternică în discursul arhitectural — punând în centru oamenii și relațiile dintre ei.

Experiența directă

Baia Publică a făcut parte dintr-o serie de instalații și evenimente pe care le-am inițiat în cadrul Street Delivery. La invitația Mirelei Duculescu și a lui Șerban Sturdza am realizat Banca de Litere în 2009, un echipament care s-a inserat timp de aproape 10 ani pe o fâșie îngustă de teren dintre aleea auto și spațiul verde retrocedat din fața librăriei Cărturești. A urmat apoi Totemul în 2010, un obiect-instalație multifuncțional (semnal, adăpost pentru câini sau pisici, panou de afișaj, case pentru păsări) construit pentru șase luni de zile pe gardul librăriei. Începând cu 2011 ne-am raportat și la contextul festivalului urban, un timp în care orașul se supune unor reguli temporare și în care normele uzuale sunt suspendate. Astfel, instalația-relief Piramida lui G. a blocat parțial strada în 2011, și a funcționat ca o structură suport pentru diverse activități din cadrul festivalului, Baia Publică a adus apa ca generator de interacțiuni sociale în mijlocul orașului în 2012, iar Cutia cu Scule a extins în 2013 pentru prima dată festivalul peste Bulevardul Magheru, devenind o manifestare a demersului inițial de a crea un traseu pietonal cultural ce poate conecta din nou strada Verona tăiată de bulevard.

Street Delivery a fost primul eveniment urban recurent în care am putut testa moduri diferite de a practica arhitectura și de a interacționa în mod direct cu spațiul public. (Cristi Borcan)

„Baia publică”

Tocmai ce descoperisem și alte feluri de a face arhitectură, practici foarte mișto care provocau spațiul public clasic, cum erau raumb-labor sau exyzt (care chiar făceau piscine d-astea). Și am încercat și la Street, așa, niște adaptări. Dar Baia a fost și ca o reacție la creșterea laturii comerciale a evenimentului. Părea că pleacă mașinile și că, inevitabil, vin terasele. Utopia devenise tocmai lipsa asta a presiunii de a consuma mereu ceva când ieși în oraș. Suprapus peste un București încins vara, unde s-au închis ștranduri de cartier și scăldatul e interzis, a ieșit un manifest local, mai implicit așa, gen că, uite, (încă) mai putem socializa și doar cu picioarele în apă rece. Și bonus, că poți face asta fără vreun design pretențios și prețios, totul e de fapt la îndemână – paleți refolosiți, folie outdoor, furtun din grădină și un buget de 450 euro. (Alex Axinte)

Publicul

Deși trebuia să fie așa mai „instalație”, că am programat tot felul de „activări” (ateliere, concerte, proiecții), faza tare a fost că de fapt lumea a luat apa foarte în serios. Adică „ah, uite o piscină, deci să facem baie în ea!” Dacă în prima zi au mai intrat cu picioarele, s-au mai stropit, s-au mai jucat, a doua zi copiii au venit direct în șlapi, în slip și cu prosop. Nici adulții nu rezistau prea mult pe margine. Funcționa ca un magnet. Pentru că oricine putea să relaționeze intuitiv cu apa, așa, cu corpul. A luat atât de mare viteză toată treaba, că a trebuit să instalăm un „salvamar”, care avea grijă să: nu alergăm, nu sărim (că ne lovim) și nici nu dăm toată apa afară. Am văzut copii

și părinți veniți din cartier care s-au întâlnit la bălăceală cu publicul festivalului. Așa au avut loc tot felul de negocieri ad-hoc de utilizare, care de fapt sînt esențiale într-un spațiu public urban cît mai autentic, mai viu. (Alex Axinte).

Tendențele existente atunci, pare că s-au acutizat între timp. Spațiul public a rămas o resursă folosită extractiv, mai mult în beneficiul unora și în dauna altora. Este în continuare ocupat, privatizat și comercializat în diferite forme, din ce în ce mai creative. În ultimii ani, se manifestă și o tendință de festivalizare a comunității, prin care și administrațiile adoptă astfel de instrumente de activare temporară a spațiilor urbane, dar fără să susțină în același timp și spațiile comunitare permanente sau să dezvolte politici publice pe termen lung, cu impact real, care să ajungă și la grupurile defavorizate. „Activare” spațiului public și comunitar a devenit de multe ori un alt fel de exercițiu de PR. (Alex Axinte)

Cultura urbană participativă

Acțiunile și instalațiile pe care le-am realizat de-a lungul timpului în cadrul Street Delivery au funcționat mai degrabă ca teste despre cum poate fi folosit spațiul public și dincolo de modelele dominate de comportamentele de consum sau marcate de strategiile autorităților de înfrumusețare a spațiilor orașului. Aceste micro-echipamente publice au deschis contexte pentru interacțiuni sociale și au generat noi folosiri cotidiene, care au supraviețuit de multe ori celor trei zile ale festivalului. Street Delivery a fost astfel un cadru formativ pentru dezvoltarea unei practici spațiale critice, orientate spre investigarea dimensiunilor sociale și politice ale spațiului urban, și spre producerea spațiului public dincolo de răspunsurile estetice și formale. (Cristi Borcan)



Banca de Litere, Street Delivery 2009

Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 2

Un demers consecvent și colectiv de echipă

073

Adriana Scripcariu

istoric de artă, promotor al educației pentru patrimoniu în România. Împreună cu sculptorul Virgil Scripcariu, a dezvoltat începând cu 2007, Școala de la Piscu, un proiect de cercetare și activare a patrimoniului cultural, onorat în 2022 cu un premiu Europa Nostra.

Experiența directă

Am fost invitați să participăm. În 2006, era un eveniment în configurație, lumea se dezmeticea și noi odată cu ea, eram în primul an de activități cu asociația. A fost o chestie spontană care și nouă ne-a dat curaj că meșteșugul e de interes, mai ales în zona de activități pentru copii. În 2006 totul a fost încropit, am împrumutat mobilier de la grădinița din Piscu și l-am instalat în stradă, am cărat ghivecele pe paie cu Dacia noastră papuc. Lumea picta până la miezul nopții aplecată pe scaunele de preșcolari, după ce copiii părăseau ringul. Era o atmosferă incredibilă.

A fost o experiență foarte bună și pentru începuturile noastre. Lumea era și a rămas fascinată de roata olarului, în primii ani am venit cu roată mecanică... la picior. Cu Nea Mitică – Dumitru Constantin – un bătrânel tenace, cu mâini uriașe, care modela imperturbabil în mijlocul oamenilor, copiii pe care îi îndruma, ghivecele, dialogurile cu orașenii... Nimeni nu știa mai nimic despre Piscu pe atunci, doar ceramiștii și etnografii...

Reacția a fost foarte, foarte bună. Cererea mare, peste ce puteam oferi. Roata se învârtea aproape fără oprire și uneori se iscau discuții între cei care își așteptau rândul. Era, evident, o activitate foarte iubită, între curiozitate și nostalgie.

La multe ediții, Virgil Scripcariu a contribuit cu lucrări efemere sau care au rămas în peisaj – educație, ecologie.

Caravana meșteșugurilor

Oferta noastră de ateliere s-a îmbogățit de la an la an. Olăritului și picturii li s-au adăugat atelierele de linogravură, fierărie și evenimente ocazionale – așa cum au fost instalarea fântâniei Maternitate în scuarul Bisericii Anglicane, expoziția de lucrări de copii și lansare de carte din 2008 și altele.

Am avut ani de-a rândul buget de participare din partea OAR, fapt care a făcut posibilă prezența noastră constantă, în primii 10 ani. Iar cu inițiatorii – Mariana Celac, Șerban Sturdza, Mirela Duculescu – am legat colaborări de durată, SD fiind un ingredient constant al relațiilor noastre.

Legătură dintre sat și oraș

Pentru noi Street Delivery a fost prilejul anual de a ne face cunoscute activitățile, meșteșugul, istoria rurală de la Piscu în mijlocul orașului. Lumea ne cunoștea și ne aștepta, era un sentiment foarte plăcut. Practic cei mai intensi ani de creștere a asociației noastre au fost punctați de ieșirile la Street Delivery.

Publicul nostru a crescut și la SD. Iar pledoaria pentru meșteșuguri în general, cred că a avut impact în acest cadru. Fie și numai ideea de a aduce meșteșugul în stradă, în afara unui cadru etnografic, era ceva inedit, care a generat precedente. Sunt convinsă de faptul că meșteșugul a început să se ceară ulterior la tot felul de festivaluri a fost generat și de dezinvoltura cu care era expus la Street Delivery.

Repere Street Delivery

Au fost multe momente frumoase. Instalarea primei sculpturi a lui Virgil în spațiul public, lansarea primei mele cărți pentru copii, iar în plan personal, al familiei, această ritmicitate cu care descindeam cu mic cu mare pe stradă pentru 3 zile, la marea întâlnire cu nenumărați oameni cu care ne vedeam acolo o dată pe an.



Instalație cu cireși recuperate,
Virgil Scripcariu, Street Delivery 2010

Iris Popescu

arhitectă și fondatoarea AMAIS — organizație care susține persoanele cu dizabilități să facă mai vizibile nevoile de accesibilitate și promovează totodată incluziunea prin arhitectură. AMAIS a participat în mai multe ediții Street Delivery cu intervenții care au adus în prim-plan accesibilizarea orașului și nevoia de a proiecta pentru toți.

Experiența directă

Am început colaborarea cu Street Delivery în urmă cu aproximativ 10 ani, când am răspuns unui call de proiecte lansat de organizatori. Ce ne-a motivat să intervenim în cadrul acestui format a fost, în primul rând, vizibilitatea pe care o oferă — Street Delivery trezește interesul unui public divers. În plus, ne-a atras ideea că spațiul public poate fi transformat într-un cadru potrivit pentru exerciții de empatie: un loc unde oamenii pot experimenta perspective diferite și pot înțelege mai bine nevoile celor din jur.

A fost un context ideal: un spațiu public real, cu obstacole, aglomerație și expunere directă la nevoile concrete de accesibilitate. Tocmai această complexitate a făcut-o valoroasă pentru că ne-a permis să atragem atenția asupra acestor nevoi și să arătăm că, de fapt, ele nu aparțin doar persoanelor cu dizabilități permanente, ci sunt nevoi comune, care țin de siguranță, orientare, confort și demnitate pentru fiecare.

Publicul

Am simțit o deschidere din partea publicului față de temele noastre — accesibilitate, dizabilitate, incluziune. Însă de multe ori, deschiderea se oprește la nivelul conștientizării, fără să se transforme într-o dorință concretă de acțiune. Reacțiile au fost foarte diverse: unii oameni au simțit milă sau tristețe, alții au fost furioși că există atât de multe probleme nerezolvate, iar mulți au fost surprinși să descopere o altă realitate — fie că trăiau deja cu o dizabilitate sau era prima dată când priveau cu atenție obstacolele generate de mediul construit.

Un obstacol major este modul în care dizabilitatea este percepută în societate — aproape exclusiv prin modelul medical, ca o problemă individuală de sănătate. Această perspectivă reduce dizabilitatea la ceva trist, pasiv, și o scoate din experiența de viață a celor care nu se identifică direct cu ea. În consecință, accesibilitatea nu devine o prioritate colectivă.

Această lipsă de înțelegere a dizabilității ca parte a diversității umane contribuie la menținerea discriminării sistemice în România. Iar spațiul — mediul construit în care trăim — joacă un rol decisiv în această discriminare pentru că întărește ideea că unii oameni nu aparțin orașului.

Nu am avut un număr mare de activități în cadrul Street Delivery, însă cele propuse s-au bazat pe exerciții de empatie care aduc împreună persoane cu și fără dizabilități. Am creat momente în care vizitatorii puteau experimenta și înțelege direct cum orașul poate genera dizabilități — chiar și în lipsa unui certificat care să le ateste.

Schimbarea mentalităților în oraș

Observăm că, în general, în societate există un interes mai mare față de dizabilitate și accesibilitate. Oamenii sunt mai dispuși să asculte, să înțeleagă și să își pună întrebări. Acțiunile noastre contribuie la acest proces prin exercițiile de conștientizare.

Totuși, schimbarea mentalităților este un proces lent și fragil. Progresul există, dar nu e încă suficient de adânc sau susținut încât să se transforme în schimbări sistemice sau acțiuni concrete la scară largă.

Pentru ca evenimentele culturale urbane să fie incluzive, ele ar trebui gândite încă de la început de echipe cât mai diverse — din punctul de vedere al vârstei, genurilor, abilităților și dizabilităților etc.

Diversitatea în echipe înseamnă și o mai bună înțelegere a nevoilor reale ale comunității.

Iar dacă acest lucru nu este posibil, organizatorii ar trebui măcar să pornească de la a colecta informații direct de la oameni: ce obstacole întâmpină, ce funcționează pentru ei. Apoi, soluțiile ar trebui dezvoltate și testate împreună cu aceste grupuri, nu impuse din exterior. Incluziunea înseamnă colaborare, nu doar adaptare.



Piața Anglicană,
Street Delivery 2010

CAPITOLUL



ALTE PROIECTE
CU IMPACT
PE TERMEN
LUNG PENTRU
ORĂȘ,
COMUNITĂȚI
RESPONSABILE
CARE PREIAU
INOVATOR
INSTRUMENTELE
STREET DELIVERY

Pierre Bortnowski

arhitect pasionat de învățarea prin practică. După 14 ani de workshop-uri cu studenții din România, a demarat, împreună cu ing. Marius Șoflete, Kraft Campus, o școală de meserii în construcții.

Dacă Street Delivery ar fi un râu, Șerban Sturdza ar fi cu siguranță unul dintre izvoarele lui!

Am avut norocul să fiu ucenicul lui între 2009-2014 și în mod firesc, am ajuns să fiu puternic implicat în edițiile de atunci.

Am prins perioada de creștere a evenimentului și timp de 5 ani, proiectele mele de viață s-au amestecat cu această adunare cetățenească semi-spontană.

În 2010, l-am ajutat pe Sylvain Gabriel, al doilea fierar francez venit la Țibănești, să batem fierul cu publicul. Eram însoțiți de un tânăr ucenic moldovean, care ieșise din satul lui pentru prima oară.

În paralel cu obiectele fasonate de participanți, cuiele, ne-am propus, între două melodii cântate la trompetă de Sylvain, să creăm un clește cu 3 brațe destinat deschiderii berilor. În spatele nicovalei, era expus pe piatra cubică din Piața Bisericii Anglicane, candelabru destinat salonului din conacul de la Țibănești. Un inel cu raza de peste 2 m și 150 kg, care atârna astăzi peste stagiarii care vin vara să „bată fierul la conac”.

În 2011, ne calificasem cu 6 luni mai devreme la o competiție internațională pentru studenții în construcții — Solar Decathlon Europe 2012 — și am reușit să obținem o bursă OAR (aproximativ 500 euro) ca să construim standul nostru: o prispă pe strada Verona! Am venit în zori cu remorca plină de scânduri și OSB și am desenat cu scotch albastru pe asfaltul străzii șablonul pentru fermele noastre „strâmbe”, cum ziceau unii din echipă.

Se spune că norocul ți se întâmplă, dar aș tinde să zic că el trebuie puțin forțat. Duminică, după 2 zile deja intense de activitate, a pornit o ploaie torențială timp de 20 de minute. Cu ocazia asta, ne-am dat seama că aveam cel mai bun acoperiș din tot SD (OSB > textil din corturi). Împreună cu mulți alți participanți, s-au adăpostit sub Prispa noastră două cupluri de francezi, printre care noul CEO de la Leroy Merlin. Obligat să ne asculte atât muzica, cât și povestea, am rămas în contact și, mai târziu, au devenit sponsorul principal al echipei.

Un an mai târziu, am revenit cu prispa noastră (cu stâlpii verticali de data asta). Eram pe ultima sută de metri înainte de competiție și, în paralel cu povestit publicului despre panoul fotovoltaic instalat peste capul nostru, rezolvam ultimele detalii ale casei înainte de plecarea spre Madrid. Nivelul de oboseală era atât de mare, încât țin minte cum am adormit la masa restaurantului unde ieșisem cu echipa după încheierea activității din stradă, duminică seara.

În 2013, cu aventura PRISPA încheiată, am deschis un nou capitol legat de meșteșug. În strada Verona erau fierari, pietrari, constructori cu baloți de paie, experți în caligrafie... Deja devenise aproape prea popular evenimentul la anumite ore. Intrați în flux și el te ducea, independent de planurile tale, te scurgea prin strada Verona.

Continuarea logică în 2014 a venit cu faza incipientă a Hărții Meșteșugarilor. În ideea de a strânge o bază de date mai bogată cu meșteri în construcție, am printat harta României (adnotată de un prieten drag, Dan Sîrbu, cu descoperirile lui din țară) și am propus participanților să pună un pin unde cunoșteau un meșter bun. În același an, a fost masa prieteniei care a adunat sute de oameni împreună și care mi-a lăsat o amintire foarte plăcută.

Tot atunci, Paul, pietrarul din Florești, a sculptat locuri de șezut în lastra mare din Piața Bisericii Anglicane.

Et pour boucler la boucle, anul acesta, după mai mulți ani fără Street Delivery, am revenit la Street Delivery Brașov (unde locuiesc acum) cu un stand de tencuieli de lut care a fost o plăcere, în special pentru copii. O ocazie să punem în lumină importanța meseriilor manuale și noul proiect: Kraft Campus, o școală de meserii în construcții.



Street Delivery 2011

Justin Baroncea

arhitect, șef de lucrări la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București, activ în domeniul cercetării și al practicilor experimentale la intersecția dintre arhitectură, artă și design. A participat cu ateliere de lucru deschise la aproape toate edițiile SD începând cu 2007, dezvoltând în paralel proiectul Atelierele Quinet pe str. Academiei din București.

Street Delivery pe strada Edgar Quinet

În 2017 am demarat în parteneriat cu Holver un program de ateliere de lucru cu lemn stratificat – „Flader_ING”. Primul proiect, un ansamblu de mobilier urban realizat împreună cu Alex Ivanof și Cristina Ginara, urma să fie instalat în porticul U.A.U.I.M. în vara 2017. „Printre Linii” a fost montat de echipa I’M UAU (Ioana Nanis, Emanuel Birtea, Cristina Ginara și Alex Ivanof) cu câteva zile înainte de startul Street Delivery. În paralel lucram și la bancul de lucru pentru „Grădini Posibile” pe care urma să îl instalăm pe Arthur Verona. Așa a apărut ideea de a avea o serie de ateliere în paralel pe Verona și pe Academiei. Ateliere de reciclare la „Grădini Posibile” și atelier de ceramică ținut de Studio MUD în portic – atelierele Quinet (suna mai bine decât Academiei). Ulterior au urmat atelierele din 2018 unde am început colaborările cu Arhipera, Școala de la Bunești, Zeppelin, Cărturești Modul și De-a Arhitectura.

Am ocupat tot porticul și colțul de la intersecția Academiei cu Edgar Quinet unde a fost amplasată rulota de lucru a celor de la Studio Basar. În curtea interioară am instalat atelierul de ceramică Studio MUD și pupitrul pentru Muzică. Pandeled Pandeled a pictat gangul de acces în curte pe care am lăsat-o deschisă către Edgar Quinet. Am scris „Street Delivery Edgar Quinet” pe afișe – am cuplat atelierele la sistemul general.

Implicarea studenților

Începând cu 2007 am participat cu proiecte la majoritatea edițiilor „Street Delivery”. Din 2015 propunerile noastre au inclus și o componentă didactică – ateliere deschise de lucru, pentru copii și nu numai – desen, modelaj, bricolaj. Îndrumătorii atelierelor au fost studenții U.A.U.I.M. Sistemul de lucru s-a construit și adaptat pas cu pas la fiecare ediție și în 2016 am folosit prima dată curtea școlii de arhitectură pentru atelierul CARB_FORM. „Street Delivery” a fost în fiecare an o stație importantă în programul de ateliere I’M UAU. În 2016, 2017 și 2018 am organizat în paralel workshop-uri atât la U.A.U.I.M. cât și pe Arthur Verona. Proiectul „Atelierele Quinet” a crescut pe parcursul mai multor ediții și a căpătat autonomie în 2019 când am început seria de conferințe „Chei de Lectură” organizată împreună cu Mihaela Butoi și Sabina Nechita la Cărturești MODUL. „Chei de Lectură” au adus în librărie și porticul de pe Academiei (pe o perioadă de 5 luni), partenerii din proiectul „Atelierele Quinet 2019” (Arhipera, De-a Arhitectura, Planeta Petrilă, Workspace Studio) și studenții interesați de seria de ateliere pe care urma să le implementăm; în cele patru zile în care pietonalizăm strada Edgar Quinet.

Traseul de pe Edgar Quinet

Scopul a fost încă de la început același: să deschidem școala de arhitectură către oraș. E un proces lent în care am făcut câțiva pași. Deschiderea Cărturești MODUL, inaugurarea galeriei 25M, dispunerea pieselor de mobilier urban din portic (proiectul inițial

presupunea că vor fi temporare și reconfigurate după 2-3 ani), construcția mesei și a băncii de la intersecția Academiei cu Edgar Quinet. Am lucrat cu gangul de la The Kraft pe care am reușit să-l deschidem ocazional către stradă (ultima intervenție grafică a fost realizată în 2019 în cadrul unui atelier pregătit de Ilinca Păun, Mihaela Butoi, Sabina Nechita și coordonat de Ion Barbu). Tot în 2019 am reușit să ne coordonăm cu cei de la U.B. și să deschidem simultan curțile interioare către public (ușile de acces fiind conectate grafic de zebrele desenate de Doriană Marasoiu). Proiectul poate evolua în continuare incluzând vitrinele de expunere ale U.A.U.I.M. de pe Quinet care ar putea redeveni una dintre cele mai interesante galerii urbane din centrul orașului (dacă ar fi mutate locurile de parcare).

Diferențele față de ediția clasică de pe Arthur Verona

Ateliere. Nu standuri sau puncte de vânzare. Fără scenă care să devină punctul central al evenimentului. Bancuri de lucru. Ne-am gândit la zona Edgar Quinet – Academiei ca la un agregator de workshop-uri chiar dacă asta implica mai puțini participanți. Am intenționat să avem utilizatori în loc de vizitatori. Participanți la ateliere de design, bricolaj, arts & crafts, reciclare distractivă, robotică și la dezbateri în stradă pe teme de spațiu public.

Proiecte semnificative

2017

Alex Ivanov, Cristina Gîna și Emanuel Birtea au dus (pe roți, pe Magheru) bancul de lucru pentru „Grădini Posibile” din porticul de pe Academiei 20 până la Cărturești Verona.

2018

Studio Basar au parcat rulota la intersecția Academiei cu Quinet și au lucrat pe stradă la mobilierul pentru o bibliotecă publică.

2019

am instalat pe Edgar Quinet sistemul PUCK (Pop Up Creative Kit) pentru „librăria” temporară Zeppelin.

2020

am parcat pe Edgar Quinet masa de ping-pong construită împreună cu Andrei Angelescu și Emanuel Birtea (cu ajutorul The Kraft).

Archyfest

Archyfest – inițiat de Mihaela Lazăr și Cristia Chira – este un proiect mai ambițios și mai amplu care nu se rezumă doar la ateliere. Archyfest e un hub pentru toate formele de producție care apar în jurul profesiei de arhitect și în câmpurile de creație conexe. E un format mai aproape de „Street Delivery”, de formula de festival capabil să agrege tipuri diferite de public. Nouă este tematica. Arhitectura și domeniile în care arhitecții își materializează ideile.

De la arts & crafts, arte plastice, design și design grafic trecând prin zona scenografiei sau a instalațiilor multimedia. Archyfest e un creuzet de cultură urbană construită în jurul arhitecturii (înțeleasă ca laborator de idei / proiecte).

Potențialul spațiilor din jurul facultății

U.A.U.I.M. e o insulă în mijlocul unei parcuri. Mașini de jur, împrejur (pe Academiei, pe Enei, pe Quinet). Are porticul, grădina de pe Academiei și o curte interioară de mari dimensiuni. Grădina de pe Academiei poate constitui un punct de plecare în transformarea conexiunii cu orașul. E important ce se întâmplă cu trecerile și pasajele de pe partea cealaltă a străzii – gangurile de la Odeon și, nu în ultimul rând Pasajul Victoria (oportunități de intervenții urbane).

Pe Edgar Quinet ar fi important dacă ar fi mutate mașinile parcate în fata vitrinelor. S-ar schimba relația cu trotuarul și ar putea fi deschisă periodic curtea interioară. La fel și pe strada Biserica Enei. Trotuarul școlii e ocupat de mașini ceea ce face aproape inutilizabilă intrarea monumentală în clădirea veche. Portalul cel mai important al școlii de arhitectură se deschide acum înspre portbagajele mașinilor parcate la baza scării de acces. Toate aceste vecinătăți imediate au potențialul de a deveni spații urbane semnificative pentru centrul orașului (în conexiune și cu zona fântânii de la bulevard).

Ce poate face o școală de arhitectură pentru oraș

Școala de arhitectură produce conținut. Expozițiile cu rezultatele atelierelor apar periodic în vitrine sau în portic. O dată pe an sunt scoase în stradă, pe Quinet, către publicul larg. Proiecte de laborator de microubanism, de prototipare de mobilier urban, de design în general. Inclusiv rezultate ale atelierelor de proiectare (planuri, machete, schițe).

Spiritul Street Delivery

„Street Delivery” a suferit în timp o mutație de la un format de festival la un sistem de abordare a spațiului public în care strada nu mai e înțeleasă în termeni de funcționalitate (conectivitate / accesibilitate) ci ca un atractor liniar eterogen. În timp mutația a evoluat către un mecanism de extindere a spațiului public pietonal care a putut fi replicat și adaptat pe contexte urbane diferite. Mai mult decât „spiritul” este interesantă metoda de abordare a străzii temporar pietonalizate.

Tamina Lolev

arhitectă și co-fondatoare Nod Makerspace. A inițiat și dezvoltat componenta Dâmbovița Delivery, parte a programului DAD (Dâmbovița Apă Dulce) alături de asociația Ivan Patzaichin — Mila 23.

Dâmbovița este în prezent izolată de oameni, încapsulată în trafic, fără acces pietonal. Percepția bucureștenilor legată de sursa de apă primordială a fost negativă și încă mai este parțial.

Pe de altă parte, Dâmbovița are un potențial uriaș: poate deveni râul care unește orașul, reperul identitar și vectorul de notorietate pentru București, așa cum este Sena pentru Paris sau Vltava pentru Praga. Poate oferi o structură urbană de soft mobility (rute pietonale, biciclete, transport în comun etc.) De asemenea, Dâmbovița a aglomerat istoric, de-a lungul său, organizații care mizează pe creativitate și inovare — mediu academic, cercetare, industrii creative, care reprezintă astăzi o oportunitate de dezvoltare prin colaborare: un pol de creștere bazat pe industrii noi, creativitate și cercetare științifică, un rezervor de cercetare / inovare care se deschide către publicul larg în întâlniri cu comunitatea în laboratoarele aflate de-a lungul râului, un loc în care înțelegem cum împreună trebuie să ne adaptăm la schimbările climatice, dar și cum să le prevenim integrând natura și biodiversitatea. Mai mult, orașul are nevoie de infrastructură în preajma râului, care (1) să integreze vastele terenuri și clădirile semi-abandonate, inclusiv în zone semi-centrale, cu potențial economic nevalorificat și (2) să articuleze proiectele în lucru sau în așteptare.

Partenerii noștri — Asociația Ivan Patzaichin — Mila 23 — lucrează demult pentru această viziune, ei îi spuneau prin 2010–2015 Dâmbovița Smart River. Au realizat activări și intervenții urbane la Biblioteca Națională în același spirit în care lucrăm împreună acum. Practic, primele intervenții pe malul Dâmboviței au avut loc acolo: pontoanele metalice suspendate de pe malul râului.

Din 2015, ne-am așezat cu Nod Makerspace pe malurile râului, în fosta Industrie a Bumbacului, unde am dezvoltat acest centru de prototipare și mică producție pentru industrii creative, unde ne putem juca pentru a construi lucruri. Râul a fost o preocupare pentru noi.

În 2020, alături de Timea Honț, am încropit primul DD pilot, fără pietonalizare, doar cu artă murală și cu construcția primelor pontoane de acces la apă. La a doua ediție, am realizat cu instrucțiunile Timeei prima pietonalizare și a fost cel mai tare sentiment de libertate pe care l-am avut. Am dansat pe bulevardul de mare viteză!

Încet-încet, am integrat instrumentele cu care lucrează Street Delivery și am mers mai departe către Dâmbovița Apă Dulce, cu care am dezvoltat multe alte instrumente pentru a face pași către viziunea de râu mult dorită.

Din 2023, am proiectat și construit cișmeua DAD și am pus pe apă, alături de Asociația Mai Mult Verde, prima barieră plutitoare de colectare a deșeurilor.

Proiectele de pe Dâmbovița Delivery

Pentru mine, instrumentele transferate de la Street Delivery – pe care le-am pus în picioare cu Timea pentru Dâmbovița – au fost grozave, le-am păstrat și sunt tare recunoscătoare pentru ele, respectiv: apelurile de idei, un mod de curatoriere, modul de ocupare a străzii.

Totuși, acestea nu au fost suficiente pentru provocările pe care le are diagonala noastră și obiectivele pe care le avem ca să transformăm diagonala orașului.

A organiza aceste evenimente-manifest o dată pe an nu este suficient pentru a schimba percepții și comportamente sau pentru a ajuta infrastructura fizică să fie prietenoasă, funcțională și tot ce are nevoie pentru a fi folosită și iubită de oameni. Îl faci o dată, de două ori, de trei ori, dar apoi e nevoie să îndeplinești multe alte acțiuni ca să schimbi niște lucruri.

Acesta este motivul pentru care avem programul DAD cu componentele sale complementare Dâmbovița Delivery.



Dâmbovița Delivery 2022

CAPITOLUL

4.1

STREET
DELIVERY:
MICRO-ISTORIE
VIZUALĂ
(2006—2025)



pe strada Arthur Verona
5 mai 2006, de la ora 16 pana la miezul noptii.
(intre Carturesti si Cinema Patria)



CONCURS

șchiță de schiță

5 mai 2006

orele 17.00-19.00

premiu în reviste el croquis și igloo

Căduți/Arhitecților din România va invita să participe la concursul de schiță de croquis organizat de către Pictor Arthur Verona în colaborare cu Casa Mincu și Casa Minicu în cadrul evenimentului urban "Trazul cultural Pictor Verona - situat la satele strada mea!"

tema: cișmea pentru strada Pictor Arthur Verona

Grădina Icoanei a apărut în cartoul Pier Aici în anul 1872, când s-a construit în zona actuală a străzii Cărturești în cadrul proiectului de reabilitare a străzii Cărturești. În prezent se pregădește cișmea - sursa de apă caldă la Grădina Icoanei a străzii Cărturești pentru locuitorii din zonă.

participanți: studenți, artiști, designeri etc.

creație & realizare: vă rugăm să veniți cu ete!

premiu: volum de arhitectură el croquis (numarale 125 și 126/2005) și revistă igloo

locatie: str. Pictor Verona nr. 19 (școlii suban din lăpa casei Ion Mincu, scola OMI) în vecinătatea

persoane de contact: C270.001.151
raluca.mn@gmail.com



ATELIER pictor Verona

Vineri, 5 mai 2006

începând cu orele 17.00

te așteptăm pe strada Arthur Verona (faza Cărturești și Cărturești) Peștera. Vino cu familia, copiii și prietenii!

Atelier de desen și modeleaj în lut pentru copii

muzică, covrigi, mere, ceai de la Cărturești

reviste și filme de arhitectură

lansare Ziarul Arhitectului

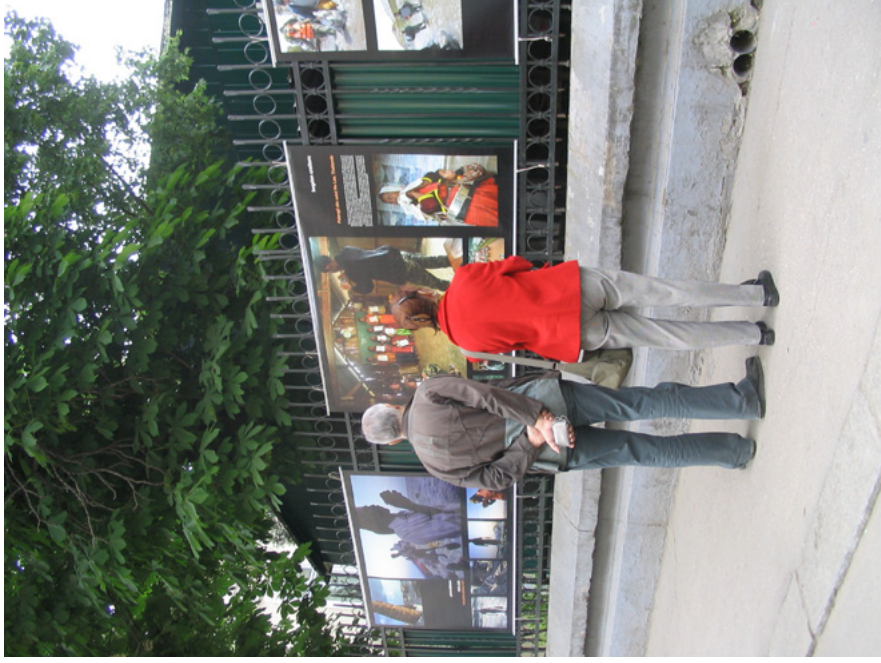
expoziții de arhitectură în stradă

schiță de schiță pentru cășmea pe strada Verona

concurs de desen pentru elevi

expoziție de desene în Casa Mincu





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Art Delivery — Motto: Strada ta este strada mea!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Art Delivery — Motto: Strada ta este strada mea!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

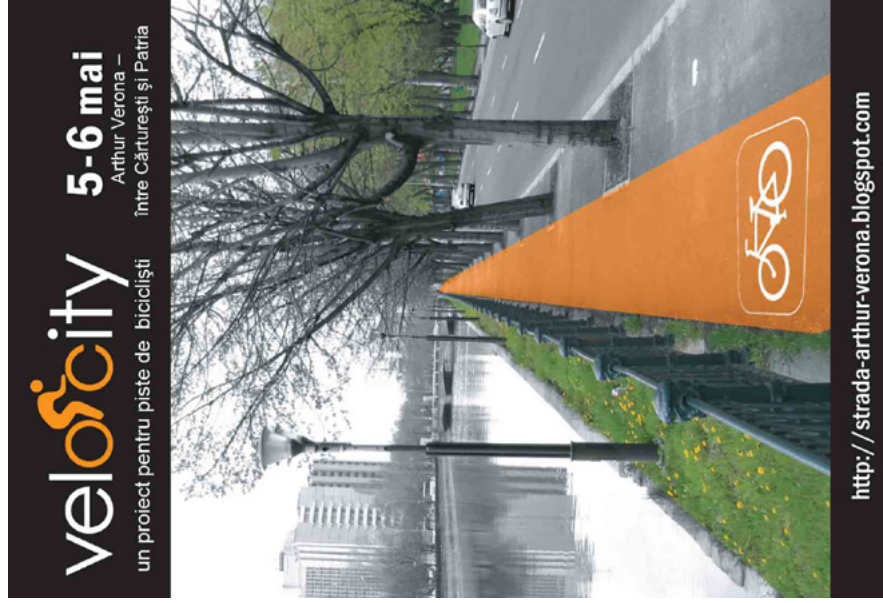
Art Delivery — Motto: Strada ta este strada mea!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

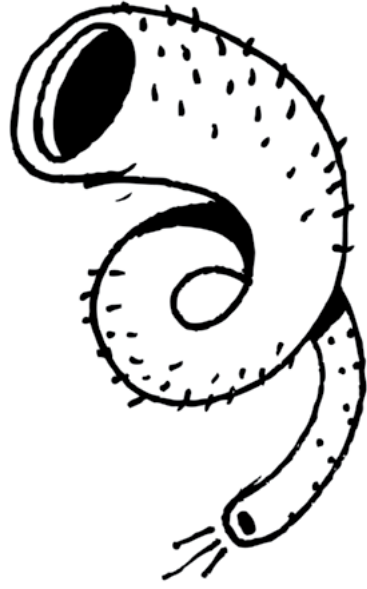
Art Delivery — Motto: Strada ta este strada mea!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Art Delivery — Motto: Strada ta este strada mea!



STREET DELIVERY

IRLO



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Străzile sunt ale noastre!

Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni



Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 4.1

O microistorie vizuală



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Străzile sunt ale noastre!

Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — Motto: Străzile sunt ale noastre!

Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni







2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — Motto: Străzile sunt ale noastre!

Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni

119

STREET DELIVERY BUCUREȘTI





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Străzile sunt ale noastre!

Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — Motto: Străzile sunt ale noastre!

Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni



Daniel Voinea



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery



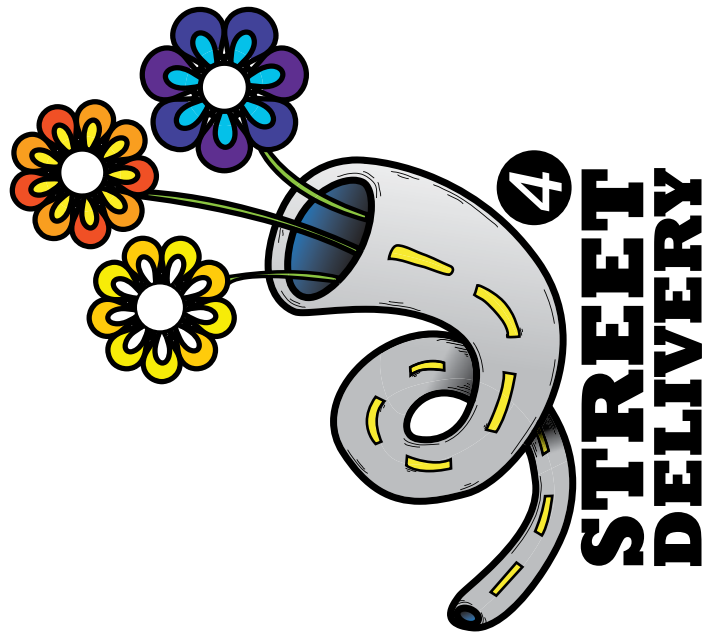


2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

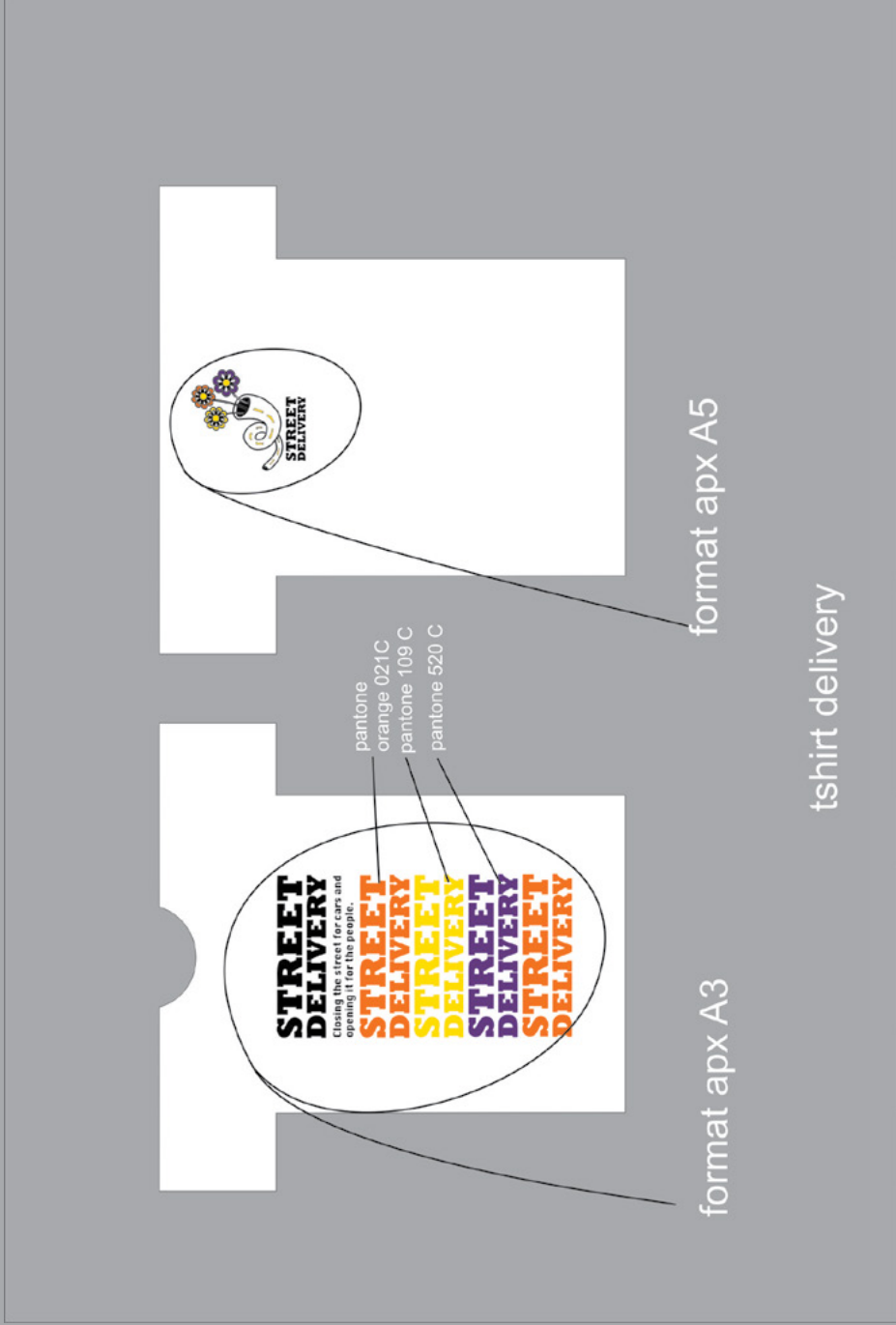
Street Delivery

127

STREET DELIVERY PUBLIC ESTI



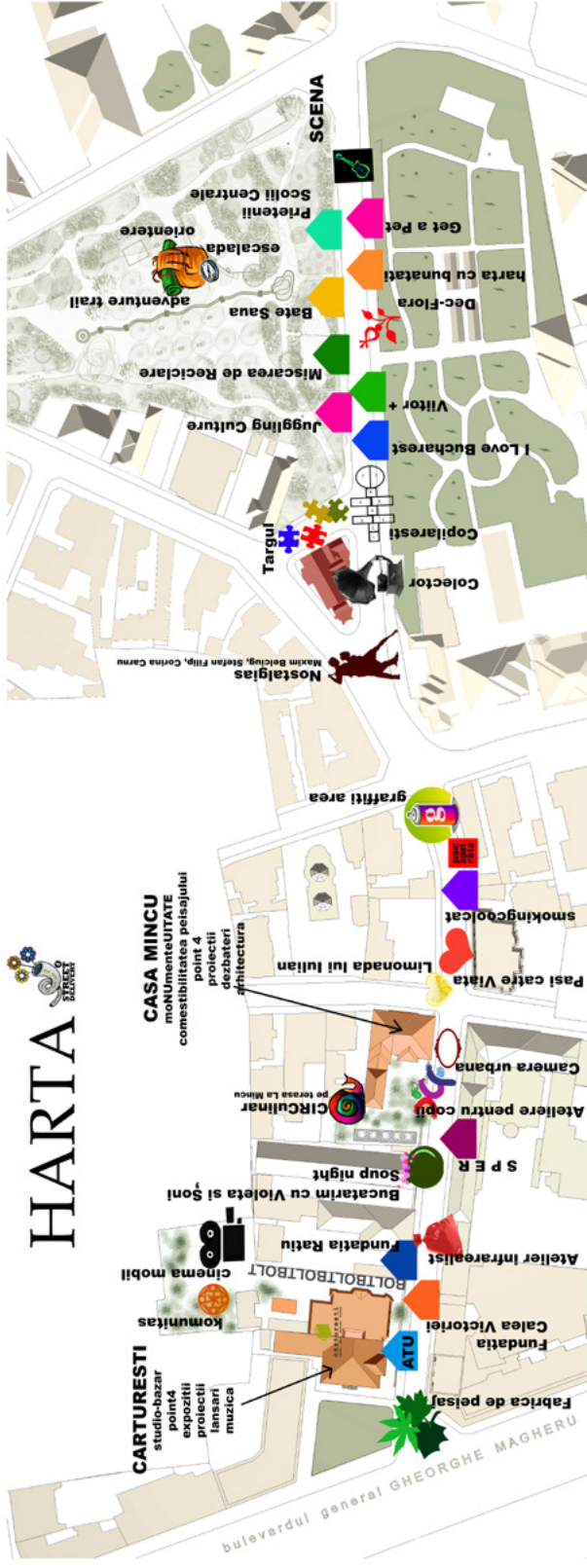
Matei Apostolescu



format apx A5

format apx A3

tshirt delivery





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni



Wonderboy





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

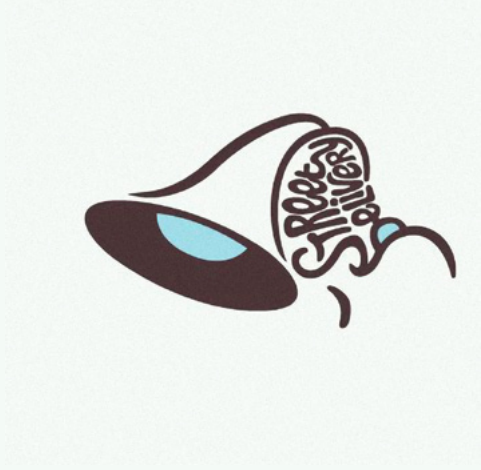
Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





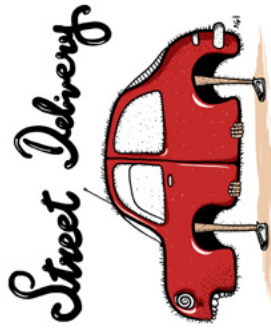
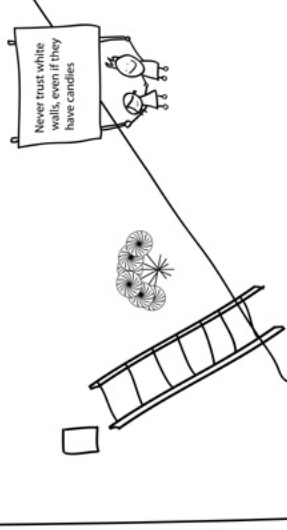
2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni



Bob Toma

FOSE, Daniel Voinea, Adrian Iota, Codin Orășeanu și alții



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni



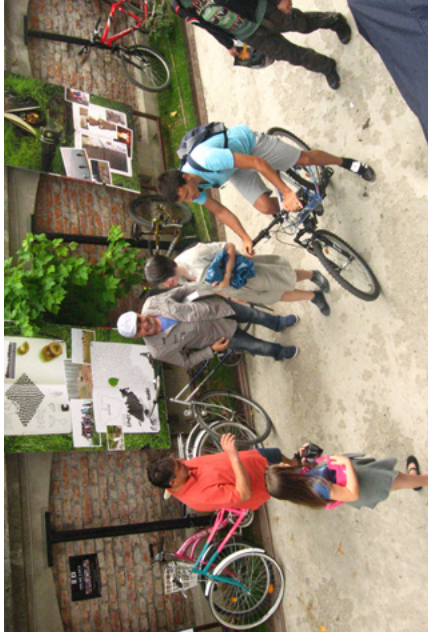
O dezbatere publică privind proiectul Diametralei Buzești-Berzei, terasa Cărturești



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni

STREET DELIVERY BUCUREȘTI

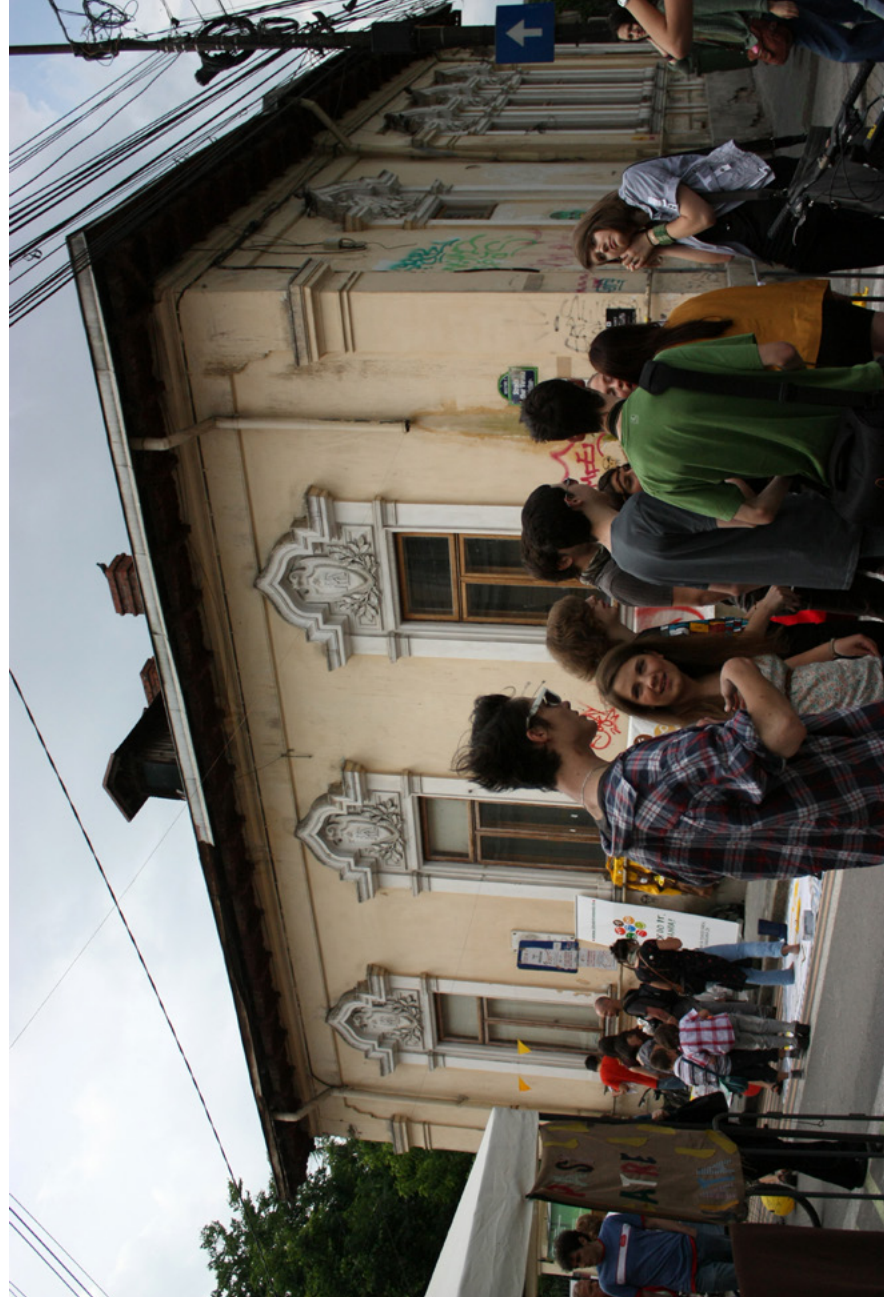




2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 **2011** 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

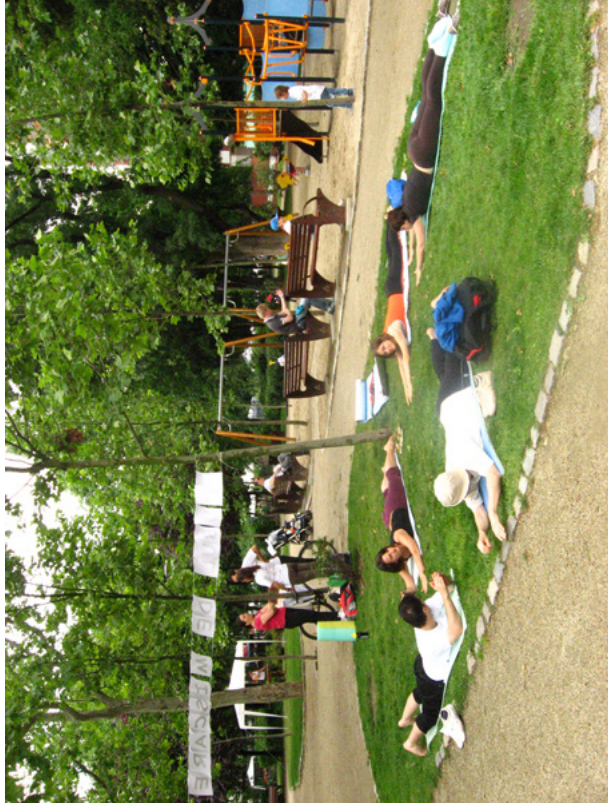
Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery - Motto: Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni



TRIKET DELIVERY

Ștefan Lucuț





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Bună vecinătate





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Bună vecinătate





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

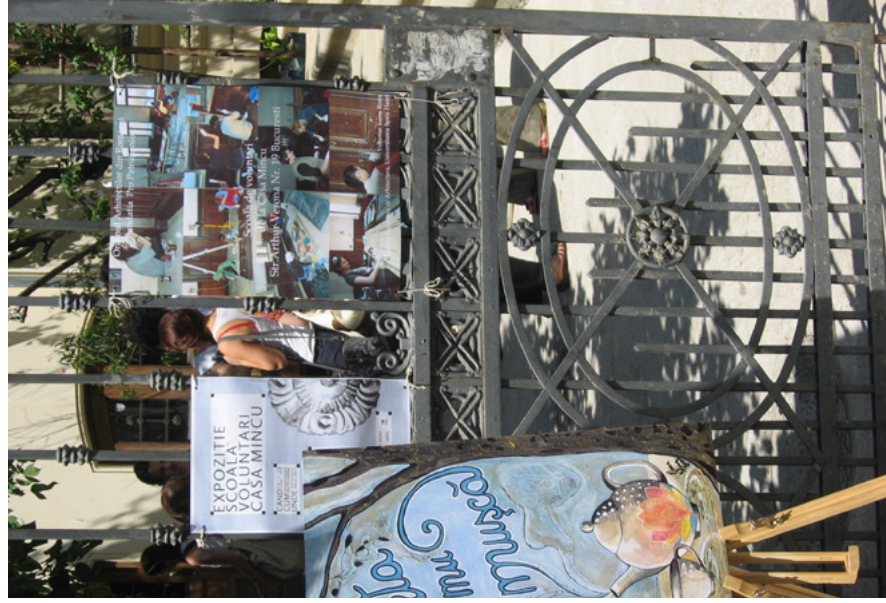
Street Delivery — tema: Bună vecinătate





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

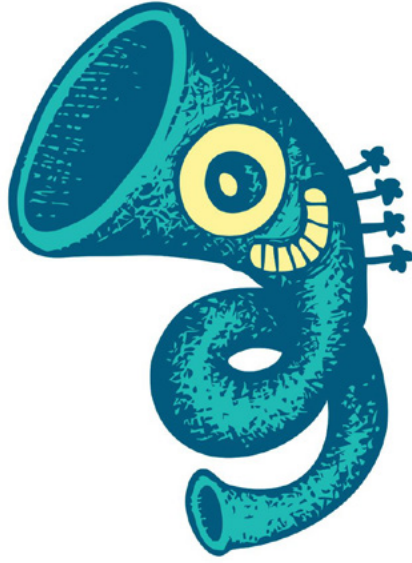
Street Delivery — tema: Bună vecinătate



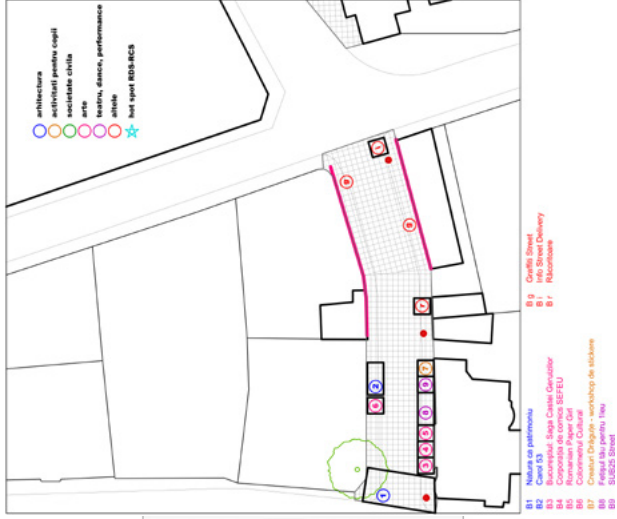


2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Bună vecinătate



Pisica Pătrată





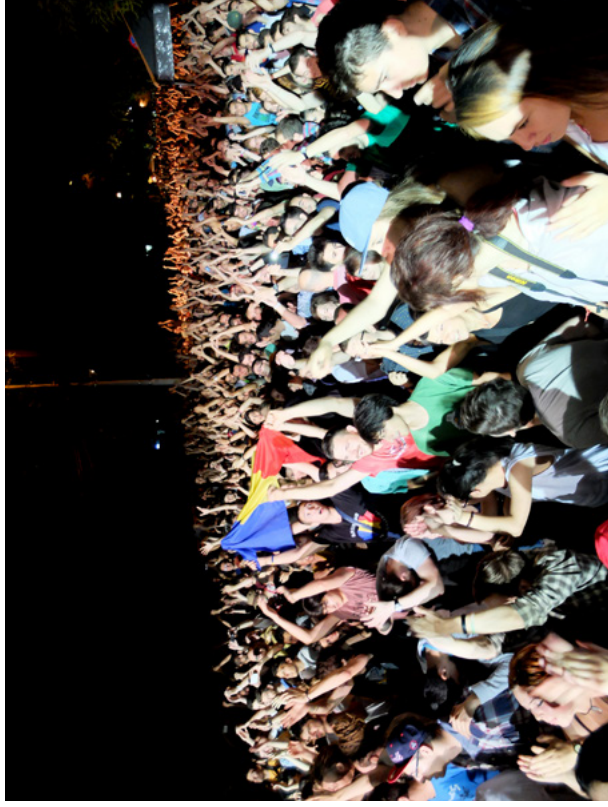


2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Patrimoniul și arhitectura de calitate – Roșia Montană

203

STREET DELIVERY PUBLICIST





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Patrimoniul și arhitectura de calitate – Roșia Montană





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Patrimoniul și arhitectura de calitate – Roșia Montană





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Train Delivery, Gara de Nord București

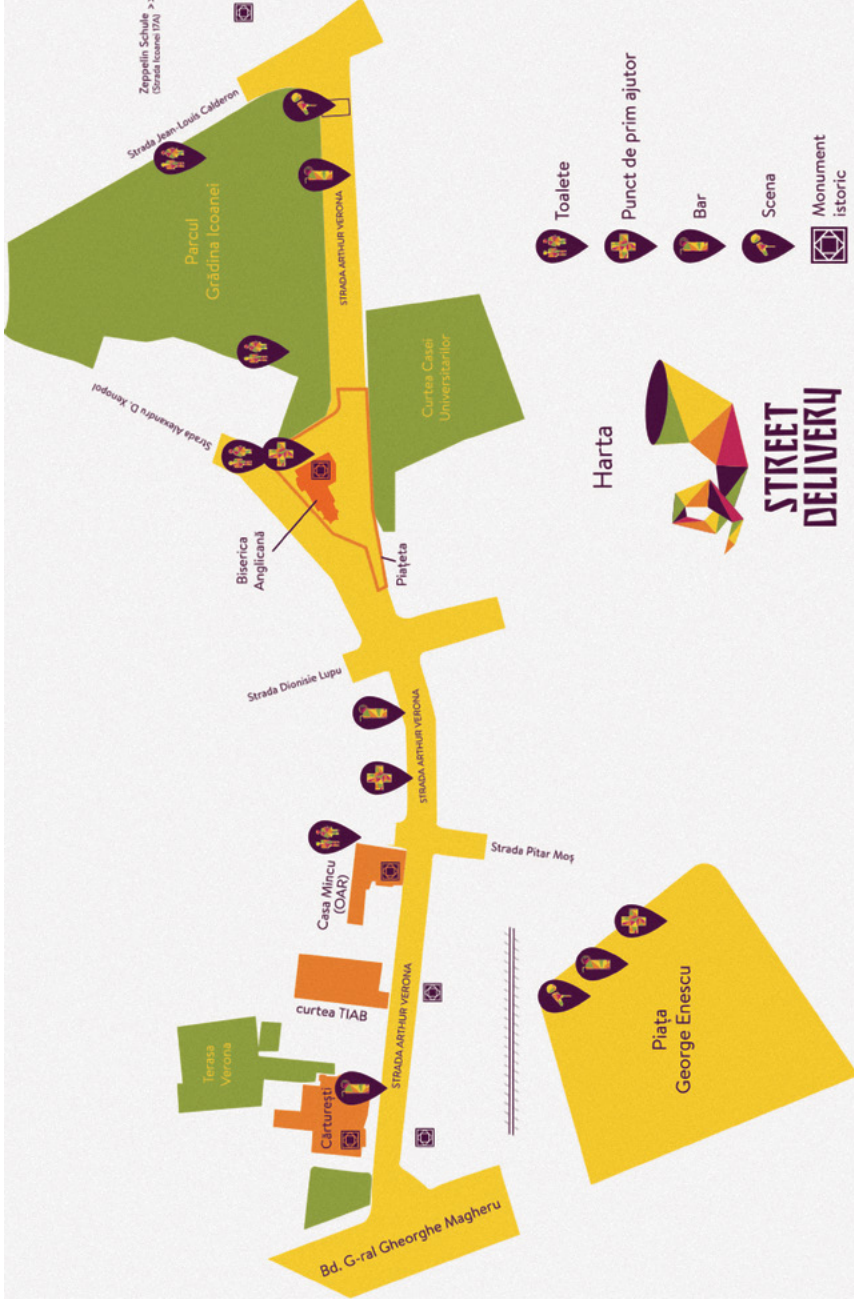
209

STP EET DELIVERY PUBLICI EETTI



STREET DELIVERY

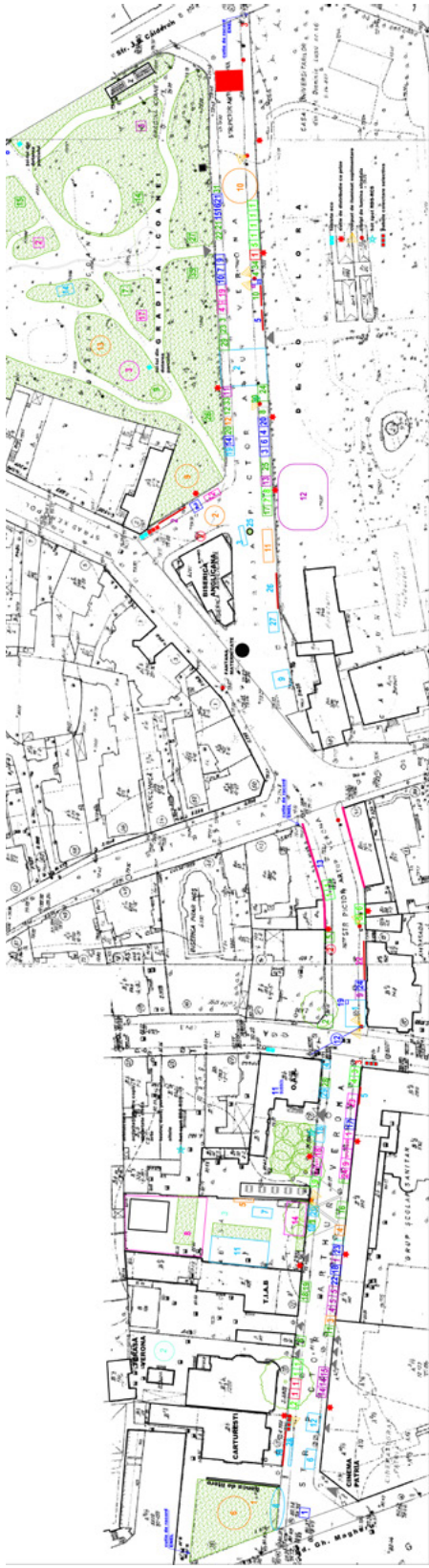
Flavius Veliciu



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă

STREET DELIVERY PUBLIC ESTI



- PROIECTAREA**
- 1. GRUP
 - 2. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 3. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 4. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 5. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 6. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 7. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 8. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 9. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 10. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 11. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 12. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 13. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 14. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 15. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 16. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 17. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 18. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 19. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 20. PLANUL DE ÎNCADRARE
- PROIECTAREA**
- 1. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 2. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 3. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 4. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 5. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 6. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 7. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 8. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 9. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 10. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 11. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 12. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 13. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 14. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 15. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 16. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 17. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 18. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 19. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 20. PLANUL DE ÎNCADRARE
- PROIECTAREA**
- 1. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 2. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 3. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 4. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 5. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 6. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 7. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 8. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 9. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 10. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 11. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 12. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 13. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 14. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 15. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 16. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 17. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 18. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 19. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 20. PLANUL DE ÎNCADRARE
- PROIECTAREA**
- 1. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 2. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 3. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 4. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 5. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 6. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 7. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 8. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 9. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 10. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 11. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 12. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 13. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 14. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 15. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 16. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 17. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 18. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 19. PLANUL DE ÎNCADRARE
 - 20. PLANUL DE ÎNCADRARE



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Societatea mobilă

225

STREET DELIVERY PUBLICISTE



Cătălin Grigore



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

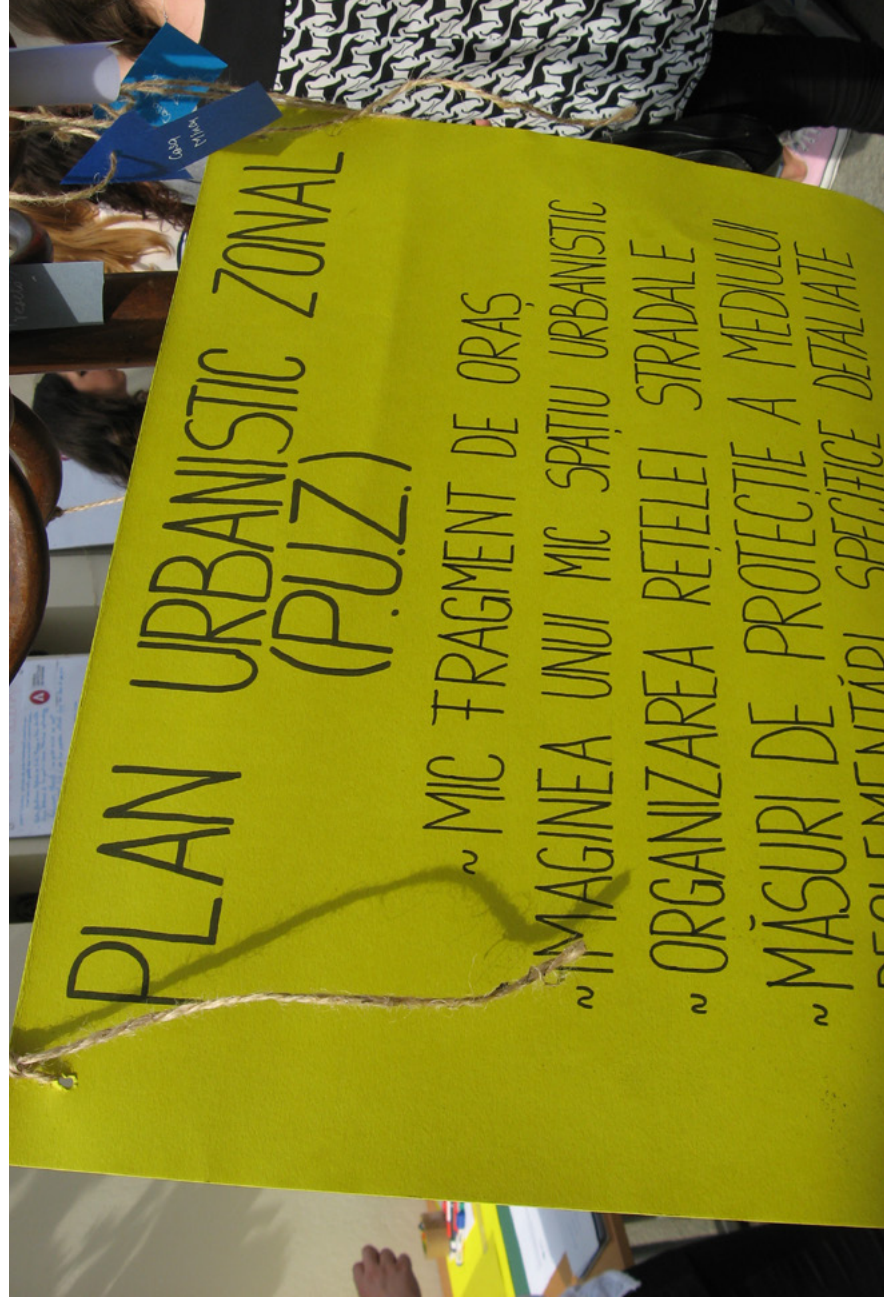
Street Delivery – tema: Amprenta de carbon

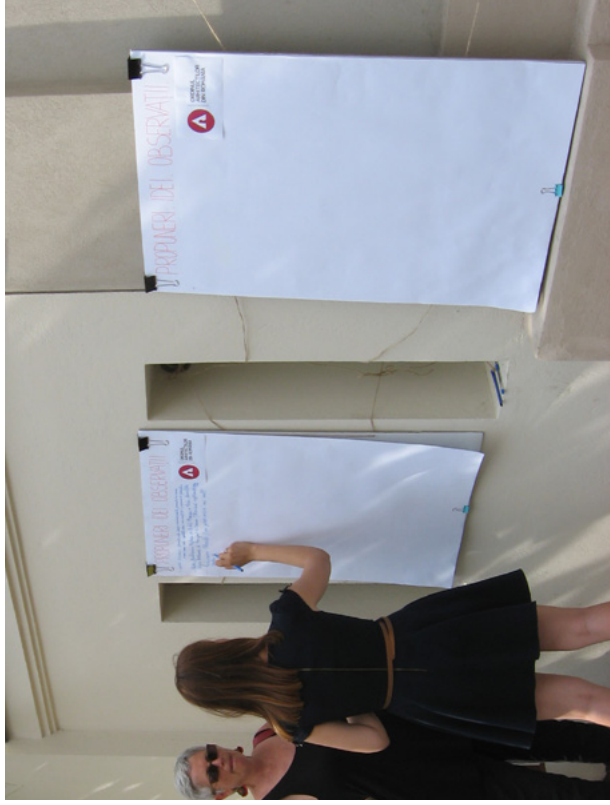
STREET DELIVERY PUBLIC ESTI



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Amprenta de carbon



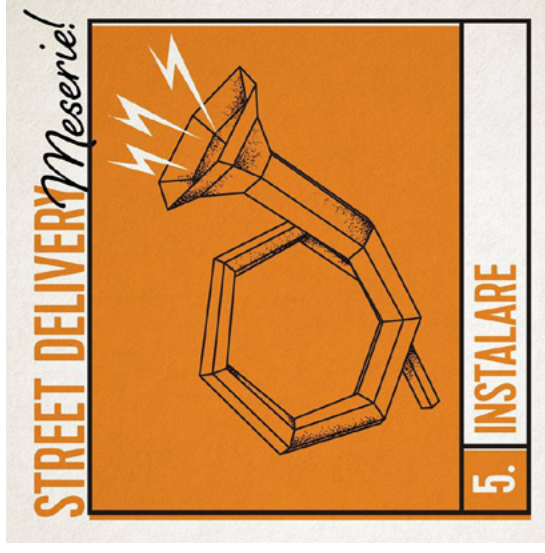
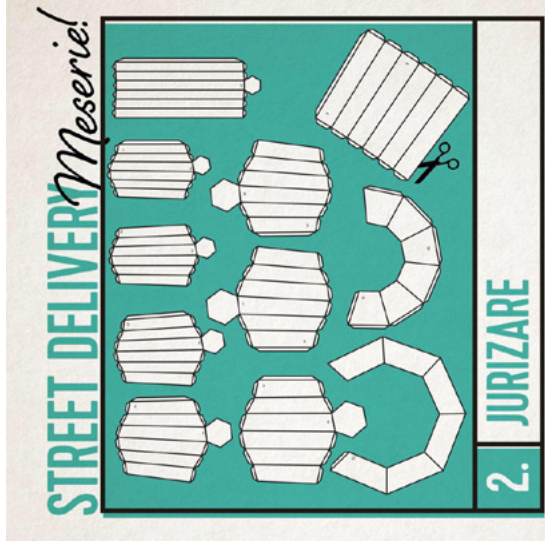


2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Ampronta de carbon



Wanda Hutira







2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Meserie!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Meserie!



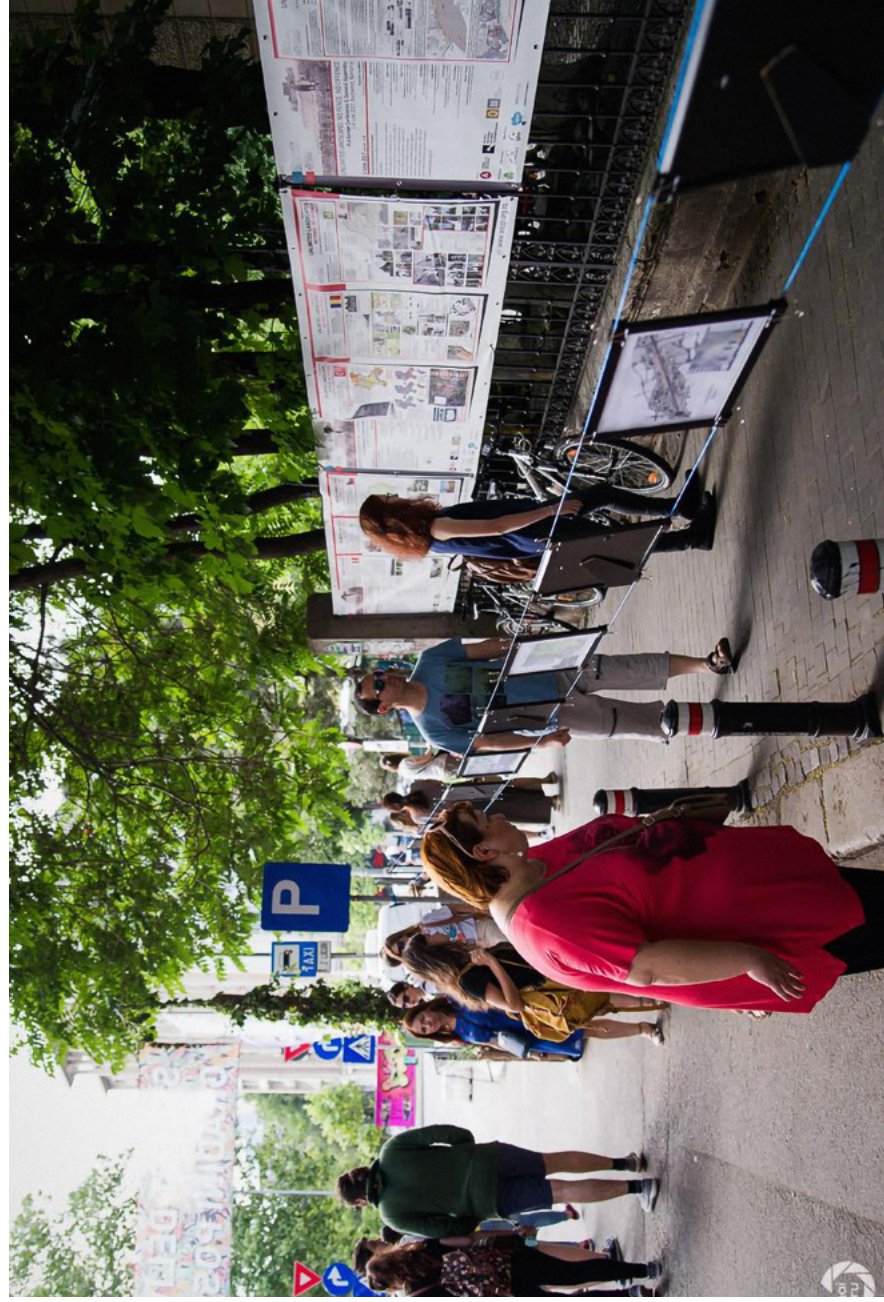
Saddo + Sebastian Pren



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Grădini possibile





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Grădini possibile





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Grădini posibile



Paula Rusu



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Smart Cities?





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Smart Cities?

247





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

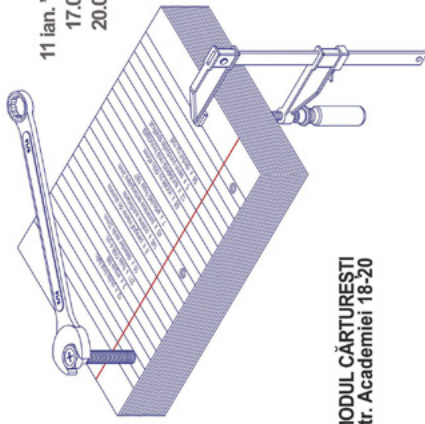
Street Delivery — tema: Smart Cities?



Bianca Dumitrașcu

CHEI de LECTURĂ_01

ATELIER DE IDEI STREET DELIVERY MINCU '19



11 ian. '19
17.00-
20.00

MODUL CĂRTUREȘTI
str. Academiei 18-20



CHEI de LECTURĂ_02

CROSSING BORDERS

lanșare CONCURS

23 ian. '19 // 18.00 - 20.00

modul cărțuresți

OAR + British Council



CHEI de LECTURĂ_03

ATELIER DE IDEI STREET DELIVERY MINCU '19

12 feb. '19 // 18.00 - 20.00

modul cărțuresți



CRISTI MĂRCULESCU
[selecție scurtmetraje]

MUGUR GROSU
[poezie în stradă]



CHEI de LECTURĂ 04
PREZENTARE STREET DELIVERY MINCU '19

POVEȘTI DE ORAȘ
 21 feb.'19 // 18.00 - 20.00
ANDREI MĂRGULESCU
 modul cărțuresți



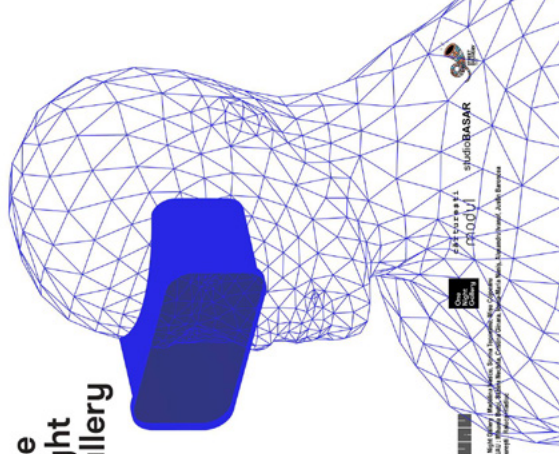
ARTURASSEL
MODUL
STUDIOBASAR

Coordonator: FR Lina // Artista: Andrei Mărgulescu, Cristian Ștefan, Ștefan Măruș, Alexandru Vasile, Andrei Ștefan
 Comanditar: FR Lina // Muzeu Etnografic Național, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală

CHEI de LECTURĂ 05
STREET DELIVERY QUINET '19

VIRTUAL REALITY
 [experimenting] 13 mar.'19 // 17.30 - 20.00
 [testing] modul cărțuresți

One Night Gallery



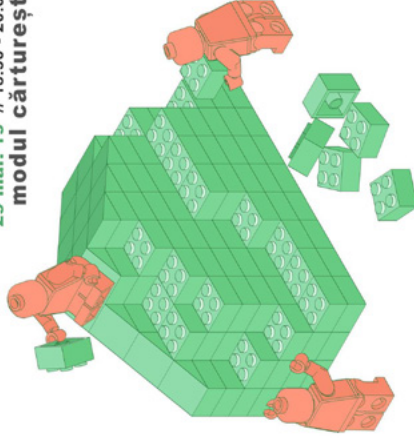
ARTURASSEL
MODUL
STUDIOBASAR

Coordonator: FR Lina // Artista: Andrei Mărgulescu, Ștefan Măruș, Ștefan Măruș, Alexandru Vasile, Andrei Ștefan
 Comanditar: FR Lina // Muzeu Etnografic Național, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală

CHEI de LECTURĂ 06
STREET DELIVERY QUINET '19
 prezentare - educația de arhitectură, eco-design

DE-A ARHITECTURA [arhitectura în școli]
GREENITIATIVE [centrul GREEN MOGO]

29 mar.'19 // 18.30 - 20.00
 modul cărțuresți



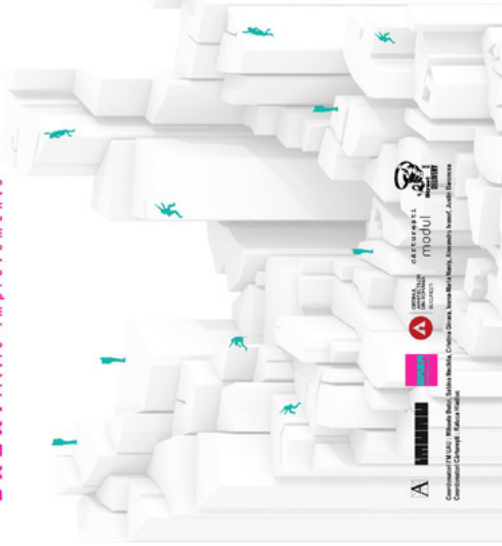
ARTURASSEL
MODUL
STUDIOBASAR

Coordonator: FR Lina // Artista: Andrei Mărgulescu, Ștefan Măruș, Ștefan Măruș, Alexandru Vasile, Andrei Ștefan
 Comanditar: FR Lina // Muzeu Etnografic Național, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală, Centrul de Cercetare și Documentare Culturală

CHEI de LECTURĂ 07
STREET DELIVERY QUINET '19

INTERVENȚII URBANE
 [permanente] 4 apr.'19 // 17.30 - 20.00
 [temporare] **modul cărțurești**
 [recuperarea spațiului public]

DOROTHÉE HASNAȘ
BAZA . little improvements

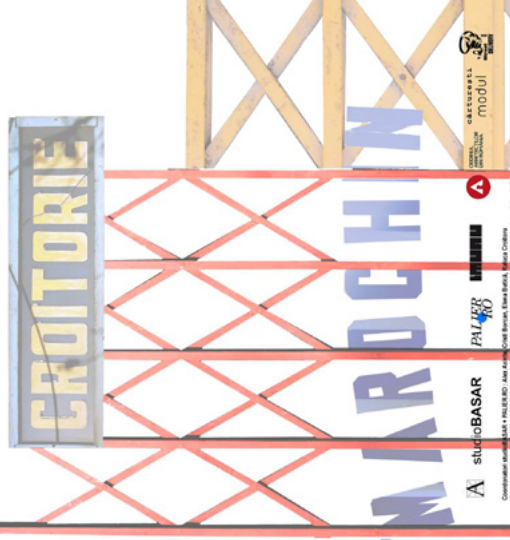


CHEI de LECTURĂ 08
STREET DELIVERY QUINET '19

12 apr.'19 // 14.00 - 17.00
modul cărțurești

COARH

[ateliere de coproducție în arhitectură]



CHEI de LECTURĂ 09
STREET DELIVERY QUINET '19

ATELIER MEȘTEHUKAR

stardust
 architects*

modul cărțurești
 9 mai '19 // 17.30 - 20.00



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Poezia e în stradă!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Poezia e în stradă!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Poezia e în stradă!





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Poezia e în stradă!



Alina Bohoru



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: ReSoluții momentul 2020 a reflectat reziliența online în pandemia de Covid-19





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: ReSoluții momentul 2020 a reflectat reziliența în pandemia de Covid-19





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: ReSoluții momentul 2020 a reflectat reziliența în pandemia de Covid-19





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: ReSoluții momentul 2020 a reflectat reziliența în pandemia de Covid-19



Alina Marinescu



Street Delivery – tema: Leapșa! / joaca





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Leapşa! / joaca

271





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Leapşa! / joaca



căruțești
fundatia

Asociația
Ivan Patzaichin - Milla 23

Dâmbovița Delivery

16-18 septembrie



Partener media



Partener principal



cu sprijinul



susținut de



parteneri oficiali

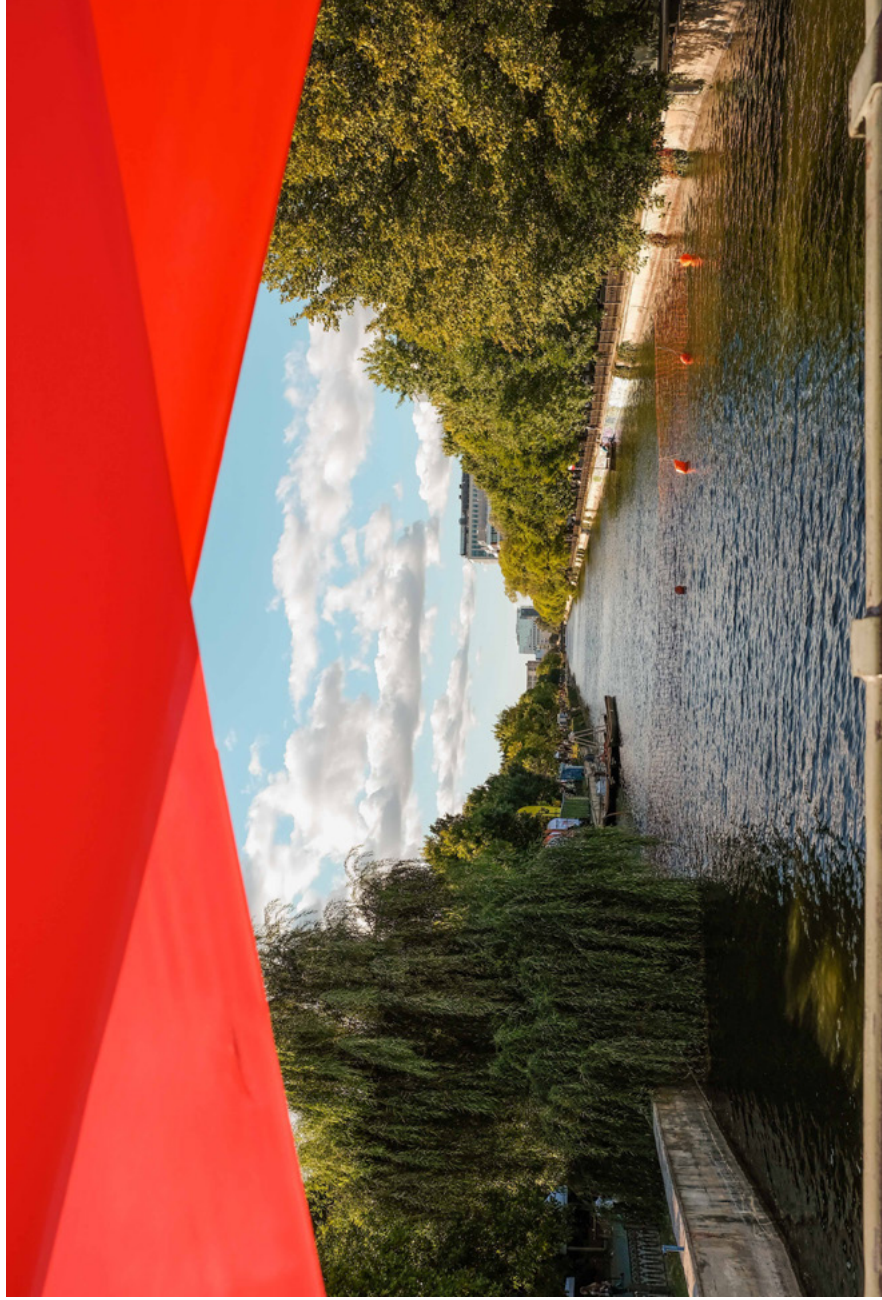


parteneri oficiali



parteneri oficiali





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Dâmbovița Delivery





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Dâmbovița Delivery





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

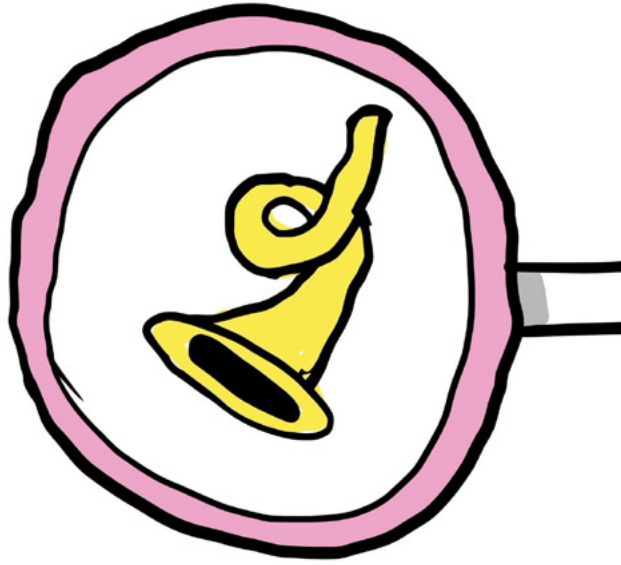
Street Delivery – tema: Dâmbovița Delivery





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery – tema: Dâmbovița Delivery

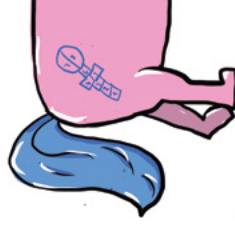
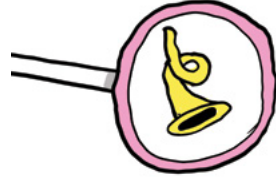


George Roșu

PROGRAM

STREET DELIVERY

15-17 septembrie 2023
STR. PICTOR ARTHUR VERONA
BUCUREȘTI



Vineri 15 sept.

Adresă: Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta

ZONA A
12:00 - 13:00 - 15:00 - 18:00 - 20:00
13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

ZONA B
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

ZONA C
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

SCENĂ
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

SATELITI
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00



Sâmbătă 16 sept.

Adresă: Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta

ZONA A
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

ZONA B
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

ZONA C
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

SCENĂ
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

SATELITI
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00



Duminică 17 sept.

Adresă: Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta
Expeditivă DR, Unirea (Sectorul 1) Pesta

ZONA A
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

ZONA B
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

ZONA C
12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00 - 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

SCENĂ
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00

SATELITI
19:00 - 20:00 - 21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00







2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Shared Spaces — (spații comune, spații partajate post-pandemie)



Diana Grigore





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: anti-depărțare / Street Delivery, Gen





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: anti-depărtare / Street Delivery, Gen



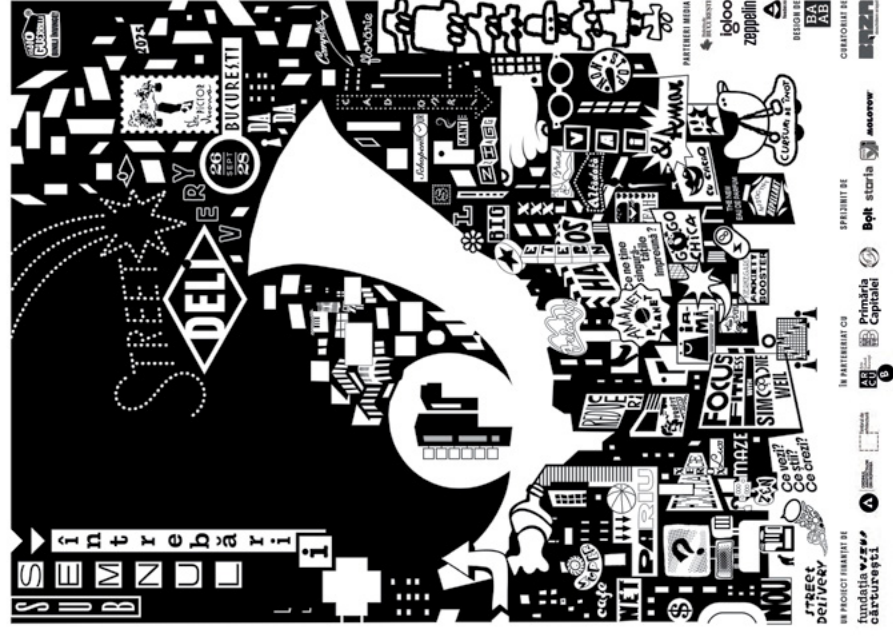


2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: anti-depărtare / Street Delivery, Gen



Sorina Vazalina



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Sub semnul întrebării

STREET DELIVERY BUCUREȘTI

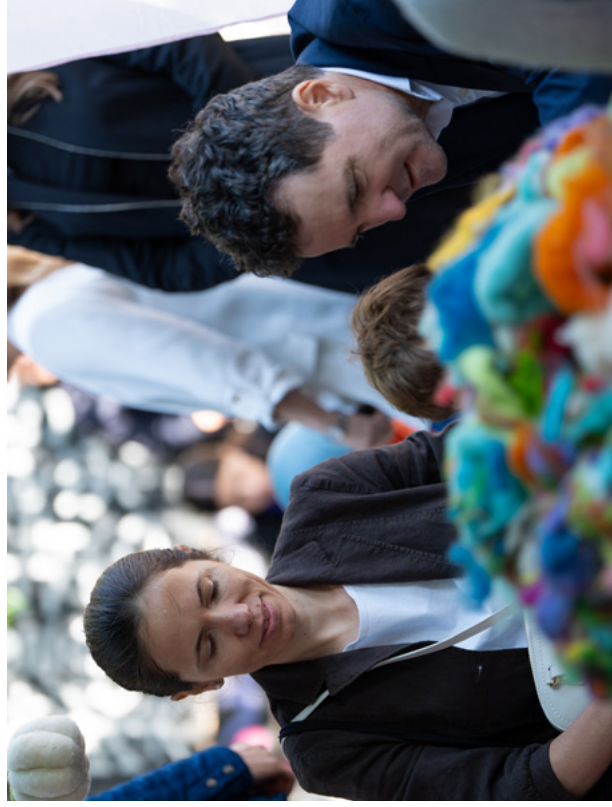




2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Sub semnul întrebării





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Sub semnul întrebării

299

STREET DELIVERY PUBLICISTE





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

Street Delivery — tema: Sub semnul întrebării

CAPITOLUL

4.2

COMUNITATEA
CARE A GÂNDIT
ȘI PUS
PE ROATE
STREET
DELIVERY
(2006—2025)

Concept, curatoriat și organizare Street Delivery

Din partea OAR (2006—2017): Șerban Sturdza, Mariana Celac, Mirela Duculescu, Ioana Rusu, Raluca Munteanu; Dorothée Hasnaș (2017—2021), Alexandra Stoica (2022), Maria Duda și Baza. Deschidem orașul (2023—2025). Mulțumiri speciale: Viorel Iordan, Iulian Țepure și Ionica Pleșu.

Din partea Cărturești (2006—2025): Șerban Radu, Nicoleta Dumitru, Daniel Voinea, Cristian Neagoe, Alina Jijău, Valentin Sălăgeanu, Ștefan Niță, Luiza Zamora, Ana Niculescu, Anca Dănilă, Cristian Mureanu, Adi Păun, Oana Dumitru, Monica Grigore, Codin Orășanu, Dona Teșcovschi, Ciprian Isac, Timea Honț etc. Mulțumiri speciale: Costică Harjea.

Mulțumim cordial celor aproape 600 de voluntari (2006—2025) dintre care enumerăm aici prea puțini din lipsă de spațiu:

Anda Petrache, Dragoș „Mazo” Petrache, Mihnea Florea, Sandra Lup, Bianca Pricope, Ana Turoș, Alexandra Zirra, Theodora Bălan, Alexandra Gherasim, Mihai Vârtejaru, Alexandru Nedelcu, Andrei Sorescu, Radu Toader, Claudia Radău, Alexandra Șofran, Isabela Preda, Mihail Cerasera, Andreea Ilie, Antonel Dobre, Ioana Penescu, Valenti Peta, Ioana Vasilescu, Ioana Dumitrache, Camelia Călugărici, Sorana Ionașcu, Maria Trepcea, Mircea Popa, Dimitrie Andrei Ștefănescu, Iulian Ungureanu, Radu Ursoiu, Matei Puticiu, Grigore Marius, Domnica Macri, Cerasela Barbone, Marina Macarie, Carmina Ciuche, Tudor Verona, Françoise Feger, Oana Filipov, Mihai Vasile, Petruț Călinescu, Marius Nemeș, Cristina Sabău, Călin Șabac, Dragoș Șerban, Geo Culda, James Ramsay și Celia Ward, Marian Ivan, Klaus Birthler, Anca Șesan, Irina Abaza, Bogdan Nedelcu, Costin Huiculescu, Bianca Vesteman, Denisa Gavril, George Ștefan, Viorela Popa, Mihai Vasile, Alexandru Nedelcu, Samuel Mihailovici, Diana Voinea, Ramona Dima, Andreea Mazilu, George Toma și foarte mulți alții.















































CAPITOLUL

4.3

CALCANUL
CU GRAFFITI,
STR. PICTOR
VERONA,
COLȚ CU
STR. DIONISIE
LUPU
(2006—2020)



SERM, ERPS, Color, Sinboy, Wash, Suflo, Home, Broke, Ofook, Omulan, Deliric



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

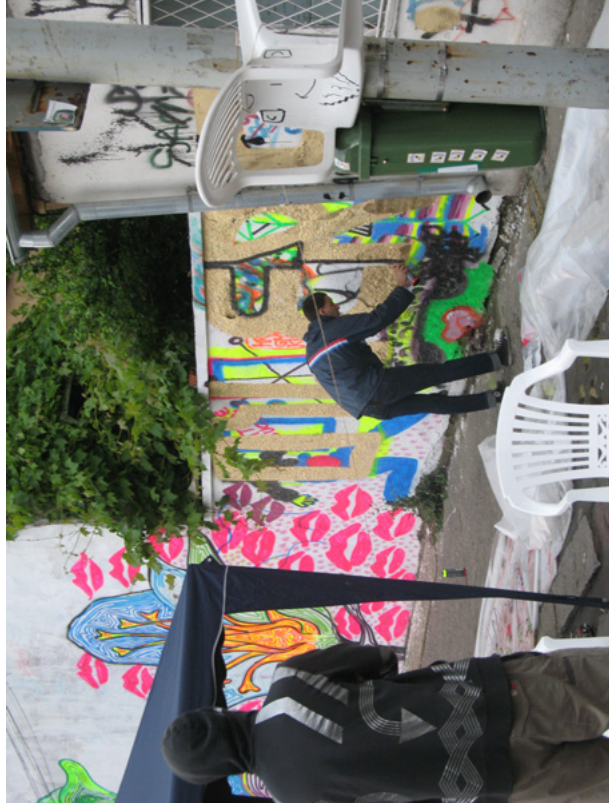
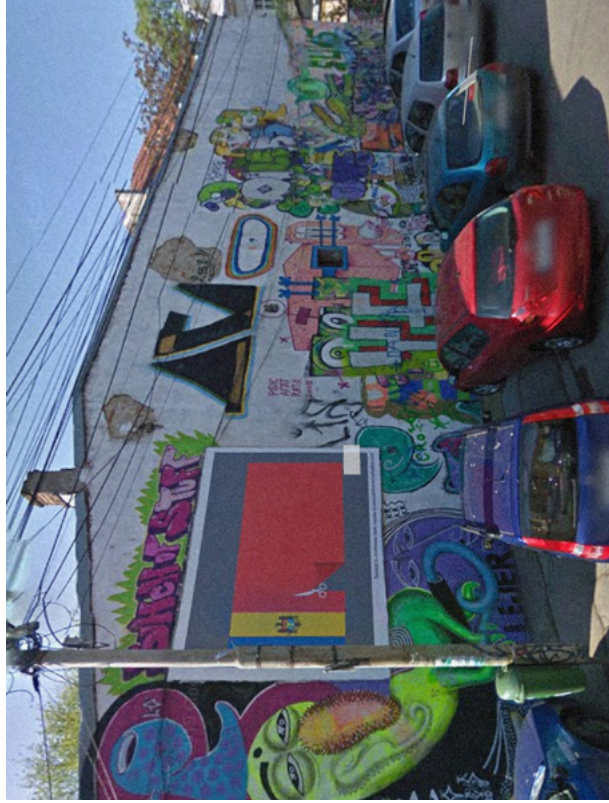
Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti



Pisica Pătrată & alții



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006—2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti

IRLO



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

STREET DELIVERY PUBLIC ESTI



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti

Sweet Damage Crew





2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006–2025)

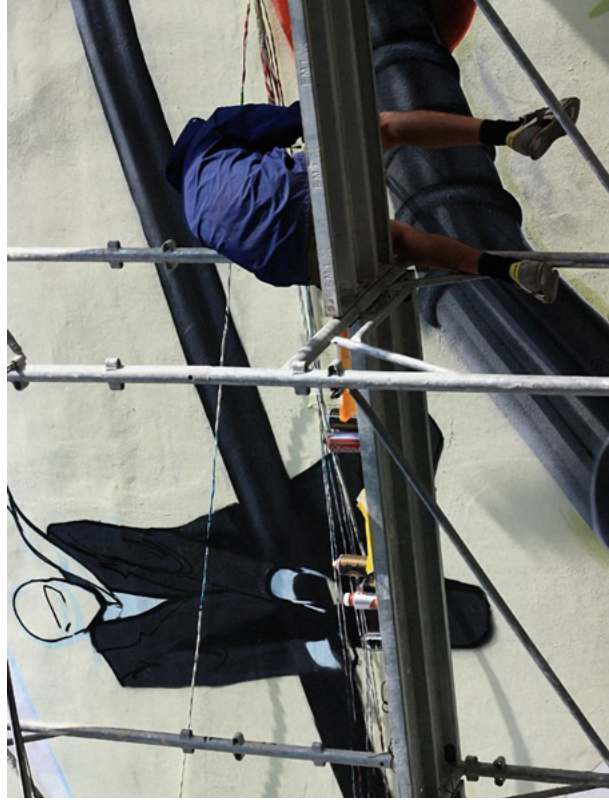
Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti

Sweet Damage Crew



Sweet Damage Crew



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti

Saddo



Sabek



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti

Obie Platon + NOM Crew



Livi Po



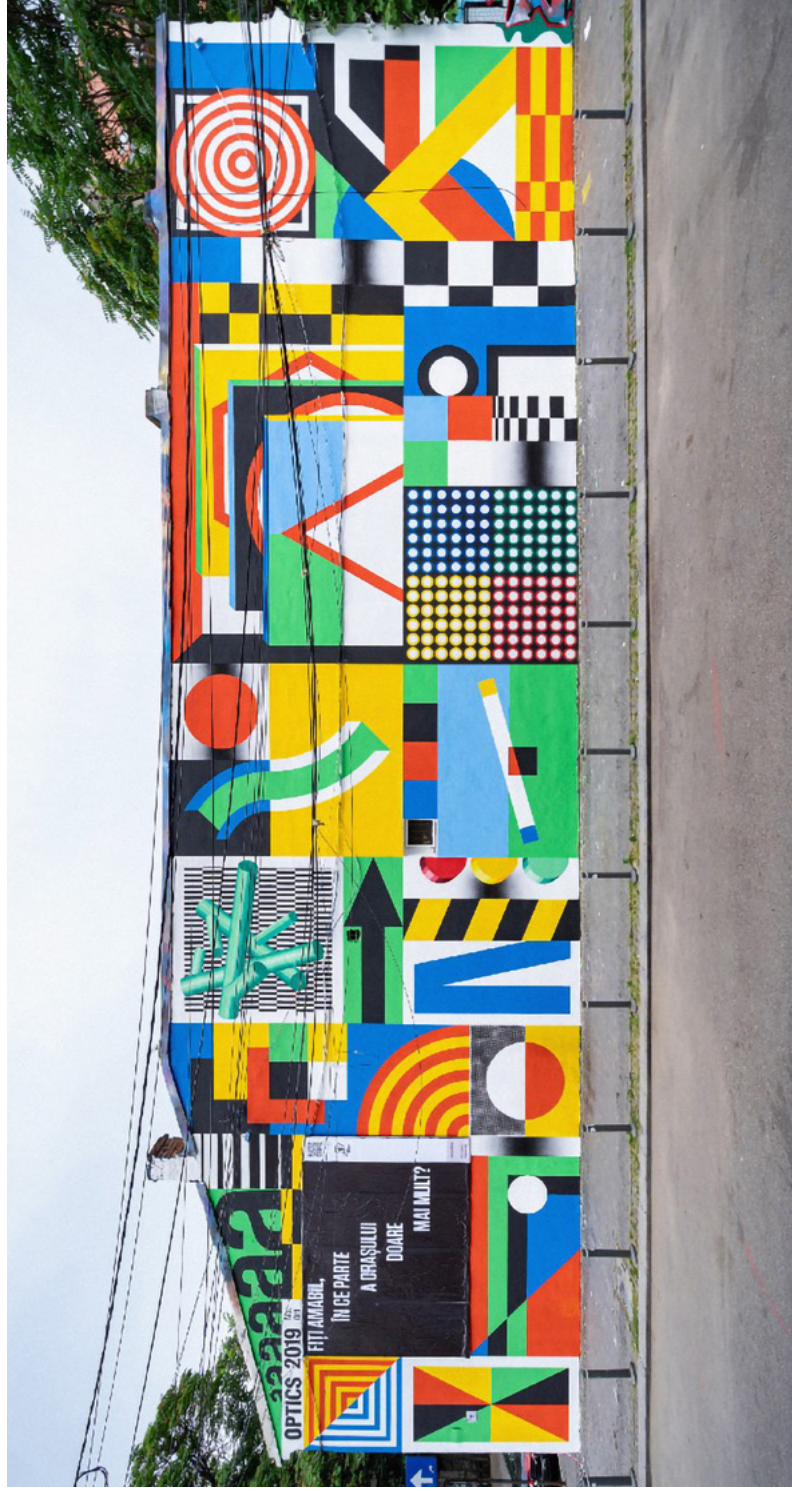
2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006–2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffiti

Lost Optics și Pren



Alex Baciu



Kero, Irlo și Ocu & graffitti friends



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Street Delivery București (2006—2025)

Capitolul 4.3

Calcanul cu graffitti

Demolare imobil & calcan cu graffiti, str. Arthur Verona, colț cu str. Dionisie Lupu, ianuarie 2021







ORDINUL
ARHITECTILOR
DIN ROMANIA

Timbrul de
arhitectură



ISBN 978-973-0-44160-4