

CUTIILE LUMIÈRE DIN BUCUREȘTI - O SERIE FOTOGRAFICĂ ȘI O CURSĂ AUTOMOBILISTICĂ DE LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA

Emil BOBOESCU*
Ana-Cristina IRIAN**
Nicolae MACOVEI***

LUMIÈRE BOXES IN BUCHAREST – A SERIES OF PHOTOGRAPHS AND A CAR RACE AT THE BEGINNING OF THE 20th CENTURY (Abstract)

The main goal of this article is to present in a participatory innovative approach, by using “multiple voices”, the distinctive features of discovering, identifying, and researching historical photographic resources.

The research focuses on the specific case of a car race that took place in Bucharest, at the beginning of the 20th century, emphasizing the role and contribution of the academic milieu as well as that of the participatory “digital democracy” in the process.

The first part of the article pictures the events and sources that lead to the discovery of this unusual photographic material, its framework, the cataloguing details, how the material was digitally processed, the preliminary work on metadata, and the dynamics of the photographs in a digital environment.

The second part offers a detailed description of the identified car race, in relation with local automobile and military history, concluding with an analysis of the involved institutional actors and a few considerations on the historical and technological framework in which the event took place.

The aim of this study is to explore the diverse facets and endings surging from the historical source we discovered.

Keywords: urban history; 20th Century Romania; photography; automobile history; military history.

* Doctor în istorie, Muzeograf Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”.
Email: eboboescu@yahoo.com.

** Doctorandă a Școlii Doctorale IOSUD, Universitatea Națională de Arte UNARTE.
Email: irian.cristina@gmail.com.

*** Doctorand al Școlii Doctorale de Istorie, Facultatea de Istorie, Universitatea din București.
Email: nicolae.macovei1@gmail.com.

Prin acest articol ne propunem să prezentăm într-o formulă inedită, participativă, „pe mai multe voci”¹, aspecte legate de descoperirea, identificarea și cercetarea unor surse fotografice istorice. Lucrarea analizează cazul particular al descoperirii și cercetării unei serii fotografice al cărei subiect îl reprezintă o cursă automobilistică care a avut loc în București, la începutul secolului al XX-lea, evidențiind rolul și contribuția mediului academic, dar și al „democrației digitale” participative.

Prima parte a articolului va cuprinde descrierea evenimentelor și a surselor care au condus la descoperirea materialelor fotografice inedite, a contextelor care au avut ca efect activarea acestora, detalii despre activitatea de catalogare, prelucrare digitală, indexare primară, dar și despre dinamica materialului în spațiul digital.

În partea a doua a articolului vom prezenta evenimentul automobilistic identificat, descrieri detaliate ale unor elemente particulare – istorie automobilistică, istorie militară, încheind cu o analiză a actorilor instituționali implicați, considerații asupra contextului istoric și tehnologic în care acest eveniment a avut loc. Obiectivul este acela de a explora multiplele fațete și finalități ale materialului istoric descoperit.

Introducere

Materialul fotografic a fost utilizat la începuturile sale, în mediul de cercetare, în special ca obiect anexă, explicativ pentru alte clase de obiecte, însă, în timp, și-a afirmat un discurs propriu, o „biografie socială”², devenind un obiect cultural de sine stătător³. Fotografia aparține acelei „clase de obiecte alcătuite din straturi delicate pe care nu le poți separa fără a le distruge: clișeul de sticlă și peisajul (...)”⁴, acesta fiind un „obiect împărțit”⁵ *distributed object*, subiect supus unor multiple interpretări, compus din mai multe obiecte care sunt posesoare ale unor microistorii. Astăzi, o analiză complexă a acestuia cuprinde aspecte legate de materialitatea fotografiei, atributele fizice, respectiv transformările prin care sursa primară poate trece prin imprimare, transpunere digitală, aspecte bibliografice, subiect, traiectoria obiectului, contextele în care acesta circulă de-a lungul timpului, spațiile de apartenență, spații împărțite cu alte obiecte.

Bibliotecile, arhivele, muzeele sunt organizații tradiționale depozitare de surse tradiționale de material fotografic care poate fi accesat de publicul larg și de către cercetători. Dezvoltarea societății informaționale, apariția Internetului au condus la publicarea online a resurselor acestor organizații sub forma unor baze de date digitale, dar și la apariția unor noi jucători, a comunităților de proiect, grupate în

¹ Articolul abordează, experimental, o practică de lucru interdisciplinară și digital democratică, introducând prin notele de subsol vocea publicului, prin trimiteri către un articol scris de un pasionat de istorie a automobilului, în care avem acces la harta locului de desfășurare a cursei automobilistice prezentate și spre o reconstituire panoramică (fotografie aeriană) de tipul atunci-acum, prin care un pasionat de fotografie istorică aduce publicul chiar la locul de desfășurare a evenimentului descris în textul de față.

² Ne referim la viața socială a obiectelor, subiect tratat de antropologul Arjun Appadurai în *The social life of things*, 1986.

³ Edwards, 2001: 28-29.

⁴ Barthes, 2003: 8.

⁵ Gell, 1998: 221-223.

jurul unor teme de cercetare care includ și utilizează resurse istorice din mediul privat, dar și din comunități virtuale, rețele sociale⁶ precum *Facebook*, *Flickr*.

Mai mult decât atât, ne aflăm într-o perioadă în care comunitățile virtuale nu doar adaugă surse inedite istorice din colecții particulare, dar preiau și indexează participativ surse din sfera organizațiilor tradiționale. Acest fapt a comportat efecte pozitive, prin adăugarea de capital de cunoaștere, dar și efecte mai puțin dorite, de fragmentare a biografiei obiectului sursă, de decontextualizare, de alterare. Astfel, s-a pus problema sursei de autoritate în mediile de cercetare în indexarea materialului și de acceptare a unei terțe părți, a comunității, a publicului utilizator, în anumite condiții⁷. Organizațiile culturale acordă astăzi un rol activ „democrației digitale” și acțiunilor participative de la cele de indexare *socială*, cunoscute și sub numele de *folksonomy*⁸, până la acțiuni de co-creare de „bunuri publice ale memoriei colective”⁹ și de cercetare a unor buzunare de „istorii mici”.

Partea I

1. Drumul spre cele două cutii de carton. Două proiecte

Două cutii de carton, nici prea mari, nici prea mici, inscripționate cu numele „Société Lumière”¹⁰, au stat neumblate timp de mai bine de o sută de ani, într-o colecție particulară, până când, o casă a unei vechi familii, Cesianu-Racovitză, a fost inclusă pe o hartă senzorială¹¹ a Bucureștiului.

În primăvara anului 2017, o echipă anunța derularea unui proiect cultural¹² în care „trecutul vorbește neîntrebat”, al cărui scop îl constituia alcătuirea unei hărți a Bucureștiului prin poveștile oamenilor, activată printr-un tur ghidat performativ. Harta Senzorială promitea activarea „straturilor vizuale, auditive, olfactive și tactile ale unor case cu un trecut bogat și interesant, care merită cunoscut”. În luna martie, adunați la ceas de seară, la locul de întâlnire fixat la intrarea în Grădina Botanică, am pornit¹³, împreună cu ghidul și cu ceilalți participanți, spre case de oameni care au fost. Caselor-muzeu¹⁴ le-au urmat Palatul Universul și o locuință privată, o casă situată în zona

⁶ *Facebook* este o rețea socială universalistă în interiorul căreia sunt constituite comunități de utilizatori focalizate pe anumite teme fotografice, în timp ce *Flickr* este o rețea socială specializată pe informații de tip imagine și fotografie, material contemporan sau de arhivă.

⁷ Riley, 2017: 40-41.

⁸ *Folksonomy*: neologism introdus de Thomas Vander Wal în 2004 și care se referă la sisteme de clasificare bazate pe etichetare socială. Pagină de Internet: <http://vanderwal.net/folksonomy.html> (accesat 15.01.2020).

⁹ Cook, 2012: 115.

¹⁰ Transcrierea informațiilor inscripționate pe capacul celor două cutii: „Société Lumière. A préserver de la lumière et de l'humidité/ Société Anonyme de Plaques et Papiers Photographiques/A. Lumière & Ses Fils/ Capital 4.180.000 francs (dont 3.000.000 remboursements) / Lyon – Monplaisir / Plaques au Gélantino-Bromure D'Argent/39516/13-18/Appelés ce numéro en cas de réclamation/Marque de Fabrique/Grands Prix-Paris-1889-1900/Hors Concours, (Membre du Jury) St. Louis (US)1904.” Dimensiune cutii de carton, interior 1) 9x12 cm, 2) 13x18cm.

¹¹ Proiect Harta Senzorială, Pagină de Internet: la <http://hartasenzoriala.com/> (accesat 15.01.2020).

¹² Asociația Română pentru Promovarea Artelor Spectacolului (ARPAS), proiect cultural derulat prin AFCN - Administrația Fondului Cultural Național.

¹³ Participant narator: Cristina Irian.

¹⁴ Este vorba despre Casa Memorială Liviu Rebreanu și Casa Memorială Ion Minulescu.

Armenească. Aici am fost întâmpinați de proprietar, domnul Alexandru Ștefan Mihăilescu. Ne-am așezat cu toții într-un salon al casei în care, am putut parcurge vizual un fragment de istorie de familie, compus din fotografii istorice și hărți, am ascultat povestea unei vechi case, Cesianu-Racovitza, narată de membrii acesteia. Mi-au atras atenția cele câteva albume fotografice de final de secol al XIX-lea, din care au fost extrase și prezentate portretele format carte-de-visit¹⁵. Am discutat cu proprietarul despre conținutul acestora, bănuind existența unei colecții mai extinse de material fotografic istoric, cu promisiunea unei reveniri pentru o discuție mai amplă.

La mai bine de un an de la această vizită, echipa unui alt proiect cultural își propunea identificarea și digitalizarea de material fotografic din colecții și arhive particulare din România, urmând un demers de activare a unor spații virtuale „bazate pe comunități și istorii personale”¹⁶ și de interconectare a acestora prin instrumente artistice.

2. Descoperirea cutiilor și activarea materialului fotografic

M-am întors în acest context în casa Cesianu-Racovitza, împreună cu alți membri ai proiectului, în căutare de material fotografic inedit, care nu fusese cercetat, digitalizat¹⁷ sau publicat până la acea dată, aducându-mi aminte de cele câteva albume fotografice întâlnite în proiectul anterior, care a avut în centrul său Harta senzorială. Ne-am așteptat să descoperim fotografii istorice imprimate. În schimb, domnul Mihăilescu ne-a pus la dispoziție două cutii despre care ne-a spus că nu au fost umblate, dat fiind materialul fotografic conținut. De aici a început povestea celor două cutii de carton, care conțineau preponderent negative, clișee/plăci pe sticlă și filme plane fotografice. Am procedat împreună cu Cezar Popescu, responsabilul proiectului pentru activitatea de scanare, la inventarierea obiectelor din cele două cutii, digitizarea și indexarea acestora în ordinea în care au fost identificate. Am realizat o descriere sintetică a fiecărei cutii, o fișă de obiect care a fost completată progresiv cu informații (metadate tehnice, administrative, descriptive – atribute fizice, atribute bibliografice, structurale, note): 1) Descriere obiect digital: nume unic de identificare obiect digital, formatul obiectului digital, extensia și dimensiunea, 2) Drepturi legale și de partajare – deținător, persoană responsabilă obiect digital 3) Descriere obiect fizic¹⁸: dimensiune, suport, cromatică, tehnica de fotografiere/de imprimare fotografică (unde este cazul), transcriere informații, inscripții obiect, Datare/periodă, Localizare geografică, Autor/Fotograf, Descriere subiect, chei de identificare, 4) relații structurale între obiecte, Note cu privire la surse de identificare. Pentru completarea primară a fișei de obiect am cules informații prin observație directă – inscripții obiecte, cutie, date, note; interviu cu deținătorul colecției; cerce-

¹⁵ Fotografie de dimensiunea unei cărți de vizită, lipită pe carton tare. Formatul a fost brevetat la Paris de André-Adolphe-Eugène Disdéri, devenind foarte popular în epocă.

¹⁶ Universitatea Națională de Arte (UNARTE), proiect cultural derulat prin AFCN – Administrația Fondului Cultural Național. Pagină de Internet: <http://arhivart.ro/archive4u/> (accesat 15.01.2020).

¹⁷ Digitalizarea include operațiunile de digitizare (prin scanare sau fotografiere) și de indexare (metadate) a unui material fotografic analogic.

¹⁸ Obiectele au fost digitizate (scanate) în integritatea lor, nu s-a intervenit prin manipulare digitală (tăieri, alte modificări) asupra materialului obținut.

tare material fotografic de suport și documente de arhivă. Ulterior, am împărtășit materialul identificat cu specialiști pe teme regăsite în indexarea materialului fotografic, în scopul cercetării specifice pe domenii de interes.

3. Descrierea conținutului cutiilor

Cutiile de carton, numite și „Cutiile Lumière”, fac parte din colecția de obiecte și documente ale familiei Cesianu-Racovitză, deținută de Alexandru Ștefan Mihăilescu. Deținătorul a primit colecția de obiecte și documente de la mama sa, Maria Nicola Antoaneta Mihăilescu.

„Cutiile Lumière”, două la număr, conțin 9 clișee pe sticlă negativ alb-negru, d. 9x12cm, 7 clișee sticlă negativ, alb-negru, d.13x18cm, trei clișee pe sticlă pozitiv color (autochrome) din care două d. 9x12cm, unul d. 13x18cm, filme plane (*planfilm/sheet film*) din care, 25 planfilm negativ alb-negru, d. 9x12cm, 30 planfilm negativ alb-negru d. 6.5x9cm, trei diapozitive sticlă pictată d. 18x5cm „toy magic lantern slides”, 15 fotografii pozitiv în plic Agfa. În urma procesului de digitalizare au rezultat 103 obiecte complexe considerând fotografiile pozitiv recto/verso, imagine cutii, plic.

Figura nr. 1: Imaginea 20180810_opl-4blz_000



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproduserile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Prima cutie conține clișeele pe sticlă alb-negru și color cu scene de viață privată, portrete de adulți și copii în spațiu domestic, un peisaj, decoruri de operă. Cutia conține pe interior adnotări cu creionul „decoruri.aneta.popescu.istrat”. Un obiect digital (20180810_opl-4blz_051) conține portretul color¹⁹ al unui bărbat identificat ca fiind George Stephănescu²⁰, compozitor, dirijor, întemeietorul reprezentațiilor de operă în limba română și fondatorul unor societăți lirice premergătoare Operei Române. Aceasta este și singurul clișeu care surprinde o persoană într-o postură publică, în haine de gală. Este posibil ca această serie de clișee să fi fost realizată de o persoană din familia sa sau din cercul de prieteni al acestuia.

Figura nr. 2: Fotografia 20180810_opl-4blz_051



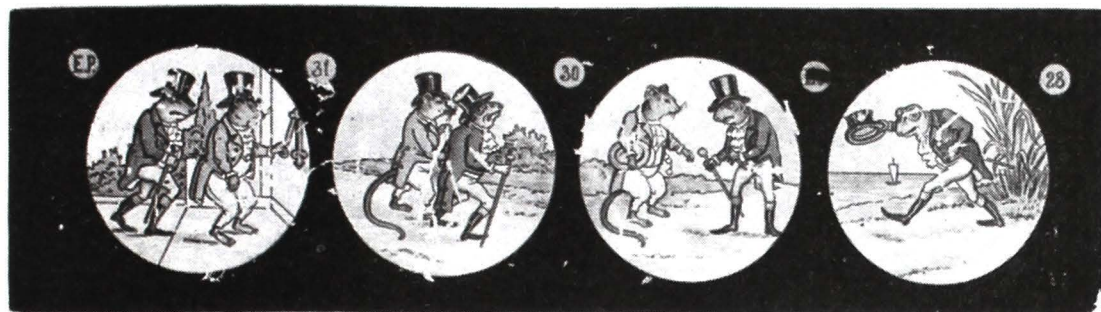
Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

¹⁹ Materialul fotografic original este un clișeu pe sticlă pozitiv color cunoscut sub numele de *autochrome*, un proces fotografic brevetat de firma Lumière în anul 1903 și produs începând din anul 1907. Acest format este mai rar întâlnit în colecțiile de fotografie.

²⁰ George Stephănescu (13 decembrie 1843 - 25 aprilie 1925) Compozitor, pedagog și dirijor român. Stephănescu a studiat la Conservatorul din București cu Eduard Wachmann și la Conservatorul din Paris cu H. Reber (armonie), E. Auber și A. Thomas (compoziție). A fost profesor de canto și operă la Conservatorul din București (1872-1904), dirijor și compozitor al Teatrului Național din București (1877-1890). Este considerat creatorul școlii românești de canto, printre elevii săi numărându-se nume precum Elena Teodorini și Hariclea Darclée. Este unul dintre fondatorii Operei Române din București. A fost inițiatorul reprezentațiilor de operă în limba română și fondatorul a trei societăți lirice premergătoare Operei române („Mama soacră”, „Cometa” și „Scaiul bărbaților”). A fost fondator al trupei de Operă Română din cadrul Teatrului Național din București (1885), organizator al Companiei lirice române (1892) și al Societății lirice române (1902). A compus o dramă lirică, feeria muzicală „Sânziana și Pepelea”, prima simfonie românească, „Simfonia în la major” (1869), „Uvertura națională” (1876), două sonate pentru pian și, respectiv, pentru violoncel și pian, un octet pentru coarde și suflători, un cvartet pentru coarde și unul pentru coarde, flaut și pian, lieduri.

Cele trei diapozitive din sticlă pictată 18x5cm, descoperite împreună cu clișeele, descriu secvențe parte a poveștii „The wind in the willows”²¹, publicată pentru prima dată în 1908 și devenită în scurt timp foarte populară în epocă.

Figura nr. 3: Imaginea 20180810_opl-4blz_017



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Cutia conține și o serie de negative, filme plane alb-negru, d. 9x12cm care reprezintă secvențe dintr-o cursă de automobile din București. Acestea au fost identificate ca fiind instantanee de la o cursă automobilistică care a avut loc în București, la începutul secolului al XX-lea. [încadrat inițial (1906-), datat 1908, după cercetări ulterioare, n.m]. Seria cuprinde secvențe din timpul pregătirii cursei și din timpul acesteia. Din cele 25 de fotografii, 24 prezintă aspecte de la evenimentul automobilistic – 9 imagini cu secvențe de pe durata cursei cu automobile aflate în cursă, la linia de sosire, 3 imagini vedere plongée de la tribuna instalată special cu ocazia evenimentului, 8 imagini cu vederi de ansamblu cu spectatori la tribune și pe marginea circuitului, în timpul cursei și, probabil, după încheierea ei, 3 portrete de grup – din care două cu bărbați și una bărbat și doi copii, una reprezentând o clădire clădire/incintă din apropierea tribunei principale, cu turn de apă, aflată în imediata apropiere a punctului de start-sosire al circuitului²². Și această serie de fotografii este posibil fi fost realizată de o persoană din familia sau din cercul de prieteni al acestuia, ele aflându-se împreună cu clișeele pe sticlă, în aceeași cutie.

²¹ Poveștea „The Wind in the willows” a fost scrisă de Kenneth Grahame și reflectă aspecte sociale ale timpului, unul dintre personaje, domnul Toad (Mr. Toad) fiind un tânăr brotac bogat care se angajează în mai multe aventuri automobilistice cu final nu tocmai fericit.

²² Clădirea și turnul pot fi identificate în această fotografie aeriană către care facem trimitere, detaliul fiind observabil în partea dreaptă a imaginii. Pagină de Internet: <http://www.costingheorghe.ro/thenow/hipodromul-baneasa-bucuresti-aeriana/> (accesat 15.01.2020).



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Construcția seriei, unghiurile de fotografiere sugerează faptul că autorul fotografiilor era familiarizat cu tehnica fotografică, dar și cu spațiul fotografiat. Seria rezultată este una dinamică din punctul de vedere al compoziției, alcătuită sub forma unui fotoreportaj și este focalizată pe dinamica cursei automobilistice, participanți aflați în cursă. Seria surprinde etapele de organizare a cursei, publicul spectator și câteva portrete de persoane implicate probabil în organizarea evenimentului și membri ai familiilor acestora, cum se poate observa în fotografia 20180809_opl-4blz_015. Marginal și doar întâmplător fotograful surprinde în imagini personal militar care asigură buna desfășurare a cursei, dar și persoane implicate la amenajarea tribunelor, așa cum vedem în fotografia 20170809_opl-4blz_017, care contrastează prin îmbrăcăminte (un bărbat în șalvari, un bărbat în costum popular) cu restul participanților civili care se prezintă în ținute elegante de stradă.



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Prezența unor fotografi amatori din clasele sociale cu stare, la evenimentele mondene din acea perioadă, este semnalată în lucrări, un exemplu constituindu-l fotografia publicată în volumul *București Belle Epoque*, Art-Historica, 2016, care îl înfățișează pe un bărbat cu aparat de fotografiat, aflat în public, la o cursă de cai organizată la Hipodromul Băneasa, localizat în imediata apropiere a spațiului de desfășurare a cursei automobilistice analizate în acest articol²³. Toate aceste detalii sugerează că autorul fotografiilor era o persoană bine poziționată social, cu acces la noile tehnologii, familiarizată cu utilizarea aparatului fotografic, aflată în preajma grupului organizatorilor.

Cealaltă cutie conține o serie de 30 de secvențe planfilm, fotografie de stradă, tip documentar din Dobrogea (Constanța, Balcic, Dunăre), o parte regăsindu-se imprimate fotografic, în plicul Agfa, fiind vorba despre 15 fotografii pozitiv având același subiect cu cel din seria de negative menționată anterior, unele secvențe suprapunându-se.

La finalul acestei etape s-au realizat descrieri ample ale fiecărei colecții, o hartă interactivă care cuprinde, sub formă de rețea, fotografiile indexate, poziționate geografic conform metadatelor, fiind indicat și traseul acestora, ca obiecte, în timp.

²³ Fotografia la care ne referim face parte din colecția Bibliotecii Academiei Române, a fost publicată în volumul „București Belle Epoque”, Oltean et alia: 2016 și poate fi observată la pagina către care facem trimitere. Pagină de Internet: http://www.romania-actualitati.ro/bucuresti_belle_epoque_in_imagini_comentate-100741 (accesat 15.01.2020).

4. Mediul digital și comunitățile constituite pe rețelele sociale

În următoarea etapă de lucru, materialul a fost analizat de cercetători în domeniul istoriei, cursa automobilistică fiind datată 15 aprilie/28 aprilie 1908²⁴, cu punct de plecare, așa cum titra un ziar al vremii, situat în „Rond Point Băneasa”, detalii despre acest demers fiind prezentate într-un subcapitol separat al articolului. Datarea și localizarea cursei au avut un efect neașteptat, în sensul că, ulterior, a fost descoperită o sursă de tip *blog*²⁵ pe care, în urmă cu câțiva ani, un tânăr pasionat de automobile și istorie a publicat un articol descriptiv, însoțit de o serie de patru fotografii, material fotografic istoric, fotografii pozitiv, sepia, împreună cu o hartă comparativă ieri/azi a traseului cursei automobilistice. Comparând aceste reprezentări digitale ale unor fotografii pozitiv, cu cele rezultate în urma digitizării material primar negativ, am descoperit că sunt chiar variante imprimate după filme plane din seria identificată în cutia de carton²⁶.

Am contactat autorul articolului pentru a afla mai multe detalii, în special dacă acest calup fotografic a fost preluat dintr-o publicație a vremii, având în vedere faptul că instantaneele de la eveniment publicate de *Revista Automobilă*²⁷, semnate de Studio Julietta, Adolf Klingsberg, colajul fotografic semnat „E.Marvan ph.” prezintă secvențe și unghiuri diferite. Domnul Alex Andrei, autorul articolului, a indicat ca sursă a fotografiilor, preluate cu acordul acesteia, o comunitate de pe rețeaua socială *Facebook*²⁸, „Comunitatea România în alb pe Negru”, a cărei arhivă de postări nu mai este disponibilă spre consultare publică.

Am contactat o sursă²⁹ din comunitate, care a confirmat existența materialului căutat, fiind vorba despre un număr de șase fotografii pozitiv, material imprimat fotografic, d.10x14cm, achiziționate de la un colecționar particular din Craiova și care, ulterior, au fost retrase din spațiul digital al comunității. Detaliile referitoare la cursa automobilistică, ne-a precizat autorul articolului, domnul Alex Andrei, contactat ulterior, au fost descoperite în urma efectuării unei cercetări personale asupra materialului fotografic postat de comunitate pe rețeaua socială *Facebook*. Autorul articolului a propus și o reconstituire pe harta actuală a Bucureștiului a

²⁴ Date conform celor două calendare utilizate în epocă.

²⁵ Andrei, „The Race ...” (accesat 15.01.2020 URL:<https://www.carthrottle.com/post/wg77eme/>).

²⁶ Articolul include patru fotografii, din care două imagini cu mașini în cursă, o imagine cu public aflat în tribunele amenajate pe marginea circuitului, o imagine plonjeu de ansamblu din zona start/sosire. Pe suprafața fotografiilor sepia se observă urme de picături de apă și o amprentă. Pot fi observate comparativ două reprezentări digitale după fotografii pozitiv istoric din articolul publicat pe Internet și reprezentările digitale ale negativelor, respectiv, Fotografia 20180809_opl-4blz_018 și Fotografia 20180809_opl-4blz_001 din acest articol.

²⁷ *Revista Automobilă*, fondator Ion Cămărășescu. Revista apare în perioada 1906-1916, 1919-1922, ilustrată cu fotografiile a doi fotografi din familia Negel, Dumitru și George. Au contribuit cu fotografii la această revistă și Ion Voinescu și Adolf Klingsberg. „Una dintre cele mai interesante reviste ilustrate exclusiv fotografic apărute până la intrarea României în război a fost *Revista Automobilă*. Chiar de la început, aceasta s-a axat pe tematica sportivă, fiind și promotoarea unor sporturi exclusiviste la noi la acel moment, automobilismul și aviația; unii dintre fotografii care au ilustrat paginile sale proveneau din rândurile celor care practicau aceste sporturi.”, Dumitran, 2018:15.

²⁸ Comunitatea România în alb pe Negru, Pagină de Internet: <https://www.facebook.com/Romania-in-negru-pe-alb-photo-1398076253750015/timeline> (accesat la 12.01.2020).

²⁹ Sursa contactată a dorit să păstreze anonimatul.

traseului cursei din 1908, prin suprapunerea cu harta originală pe care a publicat-o împreună cu câteva fragmente de știri din ziarele timpului, cu informații complementare referitoare la eveniment, categorii de public, costul unui bilet în funcție de locul ocupat.

Practic, în urma acestui demers participativ generat în mediul digital de pasionați de fotografie și domeniul automobilistic, au fost descoperite și identificate alte materiale fotografice care au adus noi informații despre seria descoperită în cutia de carton și despre traiectoriile acestui material, viața socială a fotografiilor. Însă, în cazul în care demersul participativ nu ar fi fost concretizat sub forma unui articol public, postat pe un site web de sine stătător, aceste surse s-ar fi pierdut, deoarece informațiile postate pe rețelele sociale, chiar și în comunități, nu se păstrează în timp, ele funcționând în flux, având mai degrabă rolul unei comunicări instantanee de noutăți.

5. Viața socială a orașului și contextul epocii din cutiile Lumière

Cursa de automobile din cutie ne plasează în viața Bucureștiului perioadei La Belle Époque, un oraș în plină transformare, dominat de realități sociale și economice contrastante, cu o „lume de sus” și un centru în curs de modernizare, înconjurat de cartiere modeste și mahalale insalubre locuite de „lumea de jos”. În centru se mergea cu tramvaiul și încă mult cu trăsură.

Viața socială a orașului de la începutul secolului al XX-lea, așa cum o descrie Constantin Bacalbașa, „se modifică cu încetul, sau, mai bine zis, foarte încet”³⁰, iar „multe din vechile obiceiuri se transformă ori pier”³¹. În anul 1906 acesta menționa deja apariția teatrelor „rudimentare”, a spectacolelor Teatrului Edison, succesul operetei companiei Grigoriu în Parcul Oteteleșanu, semna existența birturilor, a teraselor și a cafenelelor și chiar moda stațiunilor balneare și climaterice, a exodului populației pe Valea Prahovei pe durata verii³². Bucureștenii împrumutaseră multe „deprinderi aduse de străini”³³, vara se consuma deja bere și sifon, mustăriile fiind desființate, din cauza condițiilor de funcționare „acest obicei era un motiv de murdărie și mai mare, într-un oraș destul de murdar și așa”³⁴. După primii ani ai secolului al XX-lea, spiritul de economie lăsa locul consumului de divertisment care ajungea să înghiță o mare parte din veniturile locuitorilor. Atât „lumea de sus” cât și cea „de jos” consuma, dar în spații separate, după buzunar, la birt, cinematograful sau teatru de varietăți. Maude Rea Parkinson, o profesoară irlandeză care a trăit în România între anii 1889 și 1911, a descris în memoriile sale capitala drept „un oraș cu o stradă, o biserică și o idee.”³⁵ „(...) ideea principală fiind cheltuitul banilor”³⁶. Timpul liber se petrecea la stradă, Calea Victoriei adunând o lume cosmopolită.

³⁰ Bacalbașa, 1936:119.

³¹ Bacalbașa, 1936: 120.

³² Bacalbașa, 1936: 119-120.

³³ Bacalbașa, 1936: 121.

³⁴ Bacalbașa, 1936: 120.

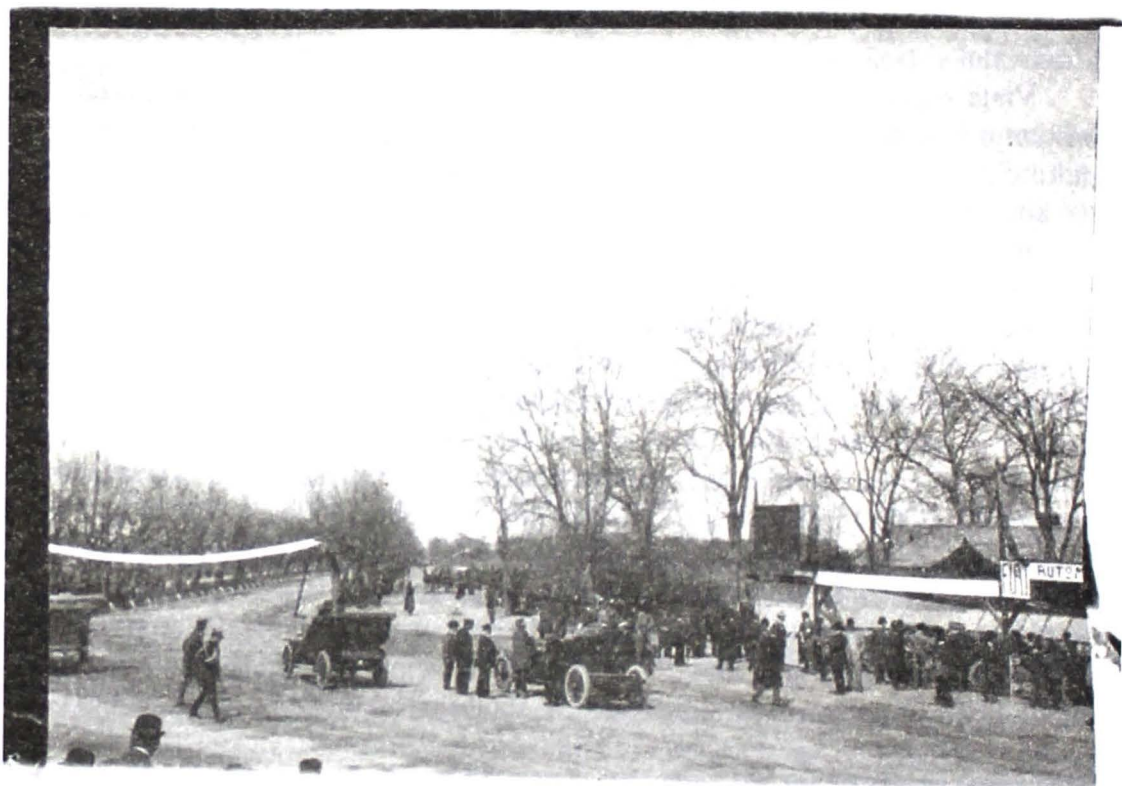
³⁵ Parkinson, 2014:43.

³⁶ Parkinson, 2014:43.

Orașul forfotea în fiecare an la cursele de cai organizate la Hipodrom și cu ocazia Bătăii cu flori la Șosea, iar noaptea târziu se mergea la teatru, la cinematograf și după miezul nopții chiar la cafenea. La cursele de cai oamenii din „lumea de sus” abordau ținute elegante de stradă iar femeile se îmbrăcau după ultima modă, chiar dacă uneori ploaia le strica ținuta. Inclusiv după mișcările sociale din 1907 în vremuri tulburi Bucureștiul avea să continue petrecerea la teatru și la bal mascat³⁷, aceasta fiind culoarea contextului din anul 1908.

Înainte de a participa la cursa automobilistică, ne vom imagina că ne aflăm cu ajutorul secvenței 18, fotografia 20180809_opl-4blz_018, la punctul de plecare/sosire, în rondul de la Băneasa, cu fața îndreptați spre șoseaua Kiseleff, care se vede în prim-plan (în apropierea Casei Presei Libere de astăzi). Biletele au fost puse în vânzare la garajul Leonida și garajul Prager pentru trei clase de public. Cu un bilet de 5 lei s-a putut urmări cursa de la o tribună specială, putându-se intra și cu autovehiculul sau cu trăsura contra unei taxe suplimentare de 5 lei, cu 2 lei s-a putut viziona de pe scaun, în zona amenajată de-a lungul șoselei Kiseleff, sau stând în picioare, iar biletul de un leu permitea accesul de-a lungul unei alei amenajate³⁸.

Figura nr. 6: Fotografia 20180809_opl-4blz_018



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

³⁷ Bacalbașa, 1936: 159-160, 172.

³⁸ Andrei, 'The Race ...' (accesat 15.01.2020 URL:<https://www.carthrottle.com/post/wg77eme/>).

Partea II

1. Automobilul la începutul secolului al XX-lea

Evenimentul surprins în seria fotografică, petrecut în 1908, oferă, înainte de toate, ocazia analizării perioadei de început a pătrunderii automobilului în societate. Dacă la o primă vedere imaginile par a descrie un eveniment sportiv, în fapt ele conțin informații și sugestii despre un proces foarte complex al începutului de secol XX, prin care automobilul s-a integrat în cotidian și a dus la schimbări în domeniul economiei, al construcțiilor de drumuri, al modalităților de petrecere a timpului liber sau al industriei, pentru a numi doar câteva.

La inventarea automobilului, în perioada anilor 1870-1890, sistemul în care el trebuia să se integreze pentru a putea fi folosit nu exista propriu-zis, așa că sistemul rutier, legislația, industria și peisajul urban au suferit adaptări treptate care să conceadă susținerea automobilului în societate. Nu doar firmele constructoare, ci mai ales grupurile de automobiliști pasionați și societățile formate de aceștia au permis în anii premergători Primului Război Mondial compatibilizarea societății cu automobilul. Una dintre metodele la care aceste asociații au apelat, în diferite forme de colaborare, a fost cea a organizării de competiții, mai ales în vestul Europei și SUA. Organizarea de curse putea sugera că noul vehicul, numit inițial trăsură, chiar dacă nu aducea aceleași avantaje precum trenul, cu care era des comparat, avea totuși alte atuuri: libertatea de alegere a traseului și a vitezei, putea fi operat chiar de către proprietar și nu promitea un drum mai confortabil, dar unul mai încărcat de emoție și de senzații care lipseau în cazul transportului feroviar. Deși perioada a fost marcată de o pătrundere firavă în mediul rural și al celor fără stare materială bună, treptat automobilul a trecut de la priviri sceptice și atitudini ostile, la o acceptare tacită. Drumurile prăfuite vara și noroioase iarna, preponderente în mediul rural, împiedicau în primă fază formarea unei impresii clare despre adecvarea noului vehicul și despre scopul său³⁹.

De fapt, evidente erau în primul rând problemele cauzate de automobil. Trecerea sa prin sate însemna ridicarea de nori de praf care se depuneau în curțile caselor și care deranjau cel puțin olfactiv și vizual⁴⁰. Altă problemă era aceea a uciderii accidentale a unor persoane și a animalelor domestice întâlnite pe drumurile din mediul rural. Incidentele violente sau aruncatul cu pietre după automobile, întâlnite în multe țări, nu au constituit întotdeauna cazuri izolate, iar acceptarea tacită a automobilului și de către cei care nu îl foloseau a necesitat un anumit număr de ani⁴¹. În plus, ocaziile în care le vedeau defecte pe marginea drumului, mai ales dacă șoferul și pasagerii erau îmbrăcați cu haine care să îi protejeze de praf și de insecte, nu contribuiau nici ele la sporirea încrederii în automobil⁴².

Cazuri similare au existat și în România, unde amintim numai că în timpul unei curse de motociclete din septembrie 1904 pe ruta București-Ploiești-București, unul dintre concurenți a fost atacat cu ciomege de câțiva țărani⁴³. Pe de cealaltă parte,

³⁹ Ladd, 2008:15-17.

⁴⁰ Ladd, 2008: 20.

⁴¹ Ladd, 2008: 20-25.

⁴² *Les grands dossiers de l'Illustration: l'automobile, l'histoire d'un siècle*, L'Illustration, 1987: 43-46.

⁴³ Hippodromul, 26.9.1904: 2.

proprietarii erau și aici în general tot persoane cu stare materiale foarte bună, care își permiteau nu doar automobilul, care în acea perioadă nu proteja ocupanții de mediul înconjurător, ci și ochelari de condus, halate de protecție împotriva prafului, noroiului și a vântului, sau, în cazul femeilor, voaluri pentru protecția feței⁴⁴.

2. Cursele automobilistice în epocă și rolul acestora

Multe dintre primele curse de automobile au fost organizate între orașe, cum ar fi cele între Paris și Amsterdam sau Paris și Madrid⁴⁵. Prima cursă între orașe, considerată a fi și prima cursă propriu-zisă, a fost organizată în 1894 între Paris și Rouen și a fost urmată în 1895 de cursa Paris-Bordeaux⁴⁶.

Unul dintre scopurile primelor curse era de a demonstra fiabilitatea automobilului, iar locul de dezvoltare a lor a fost inițial Franța, acolo unde s-a înființat în 1895 și primul club automobil cu pretenții naționale. Acesta, devenit inclusiv marker al modernității și al unei stări materiale foarte bune, a fost folosit în competiții diverse, precum concursurile de anduranță, de viteză și de eleganță, evenimente la care participau de regulă aristocrați, comercianți, persoane cu stare materială bună sau jurnaliști, în scop sportiv, de prestigiu, comercial sau de divertisment⁴⁷.

În cazul României, vom insista mai mult asupra folosirii sportului de cei interesați în promovarea automobilului ca element generator de legături sociale și economice. Automobil Clubul Român (ACR) a fost responsabil de organizarea celor dintâi concursuri de acest fel, primul desfășurându-se în 1904 pe traseul de 126 km București-Giurgiu-București și având 6 participanți⁴⁸. A doua cursă a avut loc în 1906 pe același traseu, fiind precedată de două zile de concursuri auto la Arenele Romane și pe șoseaua Kiseleff⁴⁹. Nu cunoaștem interesul stârmit publicului de acestea, dar o estimare din epocă plasa la 15.000 numărul spectatorilor veniți în 1906 la linia de start-sosire a cursei București-Giurgiu-București⁵⁰. Cursa este consemnată și descrisă în detaliu de Constantin Bacalbașa în volumul 3 al „Bucureștilor de altădată”. A treia cursă ar fi trebuit să aibă loc în 1907, pe un traseu mai lung decât precedentul. Aceasta ar fi putut ilustra dezvoltarea legăturilor economice prilejuite de automobil, constructorii Pipe și Lorraine-Dietrich fiind interesați de a participa, dar proiectul ACR a rămas nerealizat⁵¹.

3. Cursa automobilistică din aprilie 1908, înapoi la cutiile Lumière

Pentru a contextualiza cursa din aprilie 1908, se poate aminti că 88 de automobile fuseseră importate în anul precedent în România⁵² și că, după reexaminarea șoferilor din București din 10 ianuarie, organizată de Prefectura de Poliție,

⁴⁴ Ionescu, 2006: 131.

⁴⁵ Schipper, 2008: 48-52.

⁴⁶ Dick, 2013:6.

⁴⁷ Moreau, 2016: 31-45, 3-4.

⁴⁸ Hippodromul, 26.9.1904: 2; Sandachi, Hadîrcă, 2005: 46.

⁴⁹ Sandachi, Hadîrcă, 2005:58.

⁵⁰ *L'Auto*, 13.12.1906: 7.

⁵¹ *L'Auto*, 20.7.1907: 3, 5; 28.7.1907: 5.

⁵² *Revista Automobilă*, ianuarie 1908: 12.

fuseseră confirmate 139 de certificate de conducere⁵³. De asemenea, nu a fost singurul eveniment sportiv, ci a fost succedat de un concurs de îndemânare și manevrabilitate la Arenele Romane în luna mai și de unul de regularitate și consumație, pe un traseu de 226 km, în luna octombrie⁵⁴.

În ceea ce privește starea clubului în acel an, la 1 februarie ACR avea 84 de membri în țară⁵⁵, iar cei care se implicau propriu-zis în activitatea sa se pare că erau tot cei care o făcuseră și până atunci, adică în special Valentin Bibescu, Ion Cămărășescu, Leon Leonida sau George Assan. Unii membri, menționați în cuprinsul articolului, apar în fotografiile realizate în timpul concursului, iar alții, precum Carol Prager, au doar mașina proprie surprinsă în imagini (fotografia 20180809_opl-4blz_019)⁵⁶.

Figura nr. 7: Fotografia 20180809_opl-4blz_019



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Organizarea evenimentului a durat câteva luni, implicând interacțiunea mai multor actori. După o primă discuție despre organizarea unei curse în acel an în luna

⁵³ *Revista Automobilă*, februarie 1908: 3-5.

⁵⁴ *Revista Automobilă*, mai 1908:11; noiembrie 1908: 7.

⁵⁵ *Revista Automobilă*, februarie 1908: 2; martie 1908: 4.

⁵⁶ *Revista Automobilă*, februarie 1908: 4; Automobil Club Român, *Anuar 1906*: 15, 16.

ianuarie, în contextul în care asociația Clubul Sportiv din București plănuia să ofere un premiu pentru o viitoare cursă auto⁵⁷, comitetul ACR a reluat subiectul și la 5 februarie. Mai multe variante au fost propuse de Constantin Plagino și de Leon Leonida, cel din urmă subliniind că datoria ACR era de a organiza concursuri care să aibă și un aspect de utilitate publică. Pe de altă parte, în opinia lui Ion Cămărășescu, ACR era nevoit să lase deoparte utilitatea publică, care oricum nu era un aspect asupra căruia opinia publică își formulase o idee foarte clară. Varianta pe care Ion Cămărășescu o propunea era o cursă între două orașe, chiar București-Giurgiu putând fi reeditată⁵⁸.

La următoarea ședință, din 20 februarie, s-a citit o scrisoare prin care comitetul Societății Sportive din capitală înștiința că va oferi un premiu la organizarea unei curse de automobile. Probabil pentru atragerea unui public cât mai numeros, s-au fixat provizoriu zilele de 13 și 15 aprilie, care încadrau ziua primelor alergări de la Hipodromul Băneasa din acel an. Evenimentul compus dintr-o cursă de viteză în apropiere de hipodrom, succedată de circuitul București-Băldana-Târgoviște-Pitești-București, trebuia aprobat de Ministerul de Interne⁵⁹.

Nu cunoaștem toate chestiunile care se supuneau aprobării, dar una dintre ele ținea de interdicția șoferilor de a organiza întreceri pe drumurile publice iar o a doua de viteză maximă impusă în București, de 15 km/h. Faptul că anualele ACR specificau echivalența acestora cu trapul cailor indică nu doar preponderența tracțiunii animale în cotidianul acelor ani, ci și o facilă măsură pentru aflarea vitezei unui automobil⁶⁰.

După refuzul Ministerului de Interne de a autoriza o cursă pe traseul București-Târgoviște-Ploiești, Comitetul ACR s-a adresat prefectului județului Vlașca, tot membru ACR, pentru organizarea unei curse București-Giurgiu, tot fără rezultat⁶¹.

Forma finală a evenimentului a însemnat organizarea cursei de viteză „Circuitul București-Băneasa-Herăstrău”, pe un traseu de 6.670 metri, ce trebuia parcurs de șase ori, însumând 40 de kilometri. Data s-a fixat la 15 aprilie (după calendarul Iulian). Sensul de mers era spre Băneasa, cu plecări ale mașinilor la interval de un minut⁶².

3.1 Circuitul automobilistic, eveniment sportiv și economic

Evenimentul a constat din două curse, fiecare categorie întrunind automobile grupate după puterea motorului, acesta fiind un specific al sportului auto pentru mult timp, anume clasificarea vehiculelor și nu a șoferilor⁶³. Premiile constau dintr-o sumă de bani oferită de Societatea Sportivă: 150 de lei pentru câștigător și câte 50,

⁵⁷ *Revista Automobilă*, ianuarie 1908: 12.

⁵⁸ *Revista Automobilă*, februarie 1908: 2.

⁵⁹ *Revista Automobilă*, martie 1908: 4.

⁶⁰ Automobil Club Român, *Anuar 1906*: 78-86.

⁶¹ *Revista Automobilă*, în martie 1908: 15.

⁶² *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 2, 3.

⁶³ *Hipodromul*, 14.4.1908: 3.

respectiv 25 de lei pentru locurile doi, respectiv trei⁶⁴. Ordinea a fost asigurată de agenți de poliție și de membri ai societății cicliste Sborul⁶⁵.

O contribuție indirectă a ACR, printr-unul din membri, a fost acoperirea circuitului cu o emulsiune care să reducă ridicarea prafului în aer, substanță produsă de Fabricile Assan, întreprindere a fraților George și Vasile Assan⁶⁶. George Assan s-a ocupat și de cronometrare și a fost unul dintre cei cinci membri ai juriului⁶⁷.

Tribuna instalată pe șoseaua Kiseleff, în apropiere de hipodromul Băneasa, s-a bucurat și de participarea principilor Carol și Elisabeta⁶⁸. Pe o tabelă neagră, montată pe o gheretă plasată în apropierea liniei de start-sosire și în fața tribunei, se afișau rezultatele fiecărui tur. Linia de start era o linie roșie trasată pe sol și, precum reiese din mai multe fotografii, de o pânză întinsă deasupra drumului⁶⁹.

Revista Automobilă estima la 6.000 numărul de persoane din diferitele incinte dispuse de-a lungul circuitului⁷⁰, la aceștia adăugându-se, conform ziarului Universul, câteva mii de persoane dispuse de-a lungul traseului⁷¹.

Cele două curse, organizate după puterea automobilelor, de sub, respectiv de peste 45 cai putere, au fost terminate de câte doi concurenți fiecare. Din cei zece înscriși, câte cinci la fiecare categorie, trei nu au mai luat parte, unul a fost descalificat iar alți doi au avut probleme tehnice și nu au terminat cursa⁷². Majoritatea erau membri importanți ai ACR, precum Leon Leonida, Valentin Bibescu, Jean Cămărășescu, Stefan Gaillac sau Ion Maican⁷³.

Efortul financiar al ACR a fost unul relativ scăzut, cursa costând 1.327,65 lei, adică puțin mai mult decât suma alocată până la 1 iulie pentru abonamente de presă și întreținerea bibliotecii, 1.197,80 lei, și mai puțin decât suma alocată până la aceeași dată pentru prânzuri și serbări, adică 1.896 lei și 30 bani⁷⁴.

Cu toate că nu se cunoaște dacă mărcile de automobile prezente în concurs s-au bucurat de o atenție sporită în urma sa, totuși se poate face o scurtă analiză asupra aspectului publicitar și comercial al evenimentului.

Societatea Leonida & Co., condusă de Leon Leonida, construisese un chioșc în fața tribunei. Coroborând informațiile documentare cu fotografiile 20180809_opl-4blz_013, 20180809_opl-4blz_014 și 20180809_opl-4blz_018, reiese că acesta, pe lângă o gamă de accesorii comercializate, adăpostea în partea stângă cele două automobile pe care trebuia să le piloteze Leon Leonida, un Mercedes și un Pipe, iar în partea stângă expunea două modele pe care le comercializa, un Pipe și un Fiat⁷⁵.

⁶⁴ Revista Automobilă, aprilie 1908: 1, 2, 3.

⁶⁵ Revista Automobilă, aprilie 1908: 8, 12.

⁶⁶ Revista Automobilă, aprilie 1908: 4.

⁶⁷ Hippodromul, 14.4.1908: 3.

⁶⁸ Revista Automobilă, aprilie 1908: 2, 3.

⁶⁹ Revista Automobilă, aprilie 1908: 12, 16, 17.

⁷⁰ Revista Automobilă, aprilie 1908: 9.

⁷¹ Revista Automobilă, aprilie 1908:p. 8, 12.

⁷² Revista Automobilă, aprilie 1908: 5; Hippodromul, 20.4.1908: 2, 3.

⁷³ Revista Automobilă, aprilie 1908: 2, 3.

⁷⁴ Revista Automobilă, iulie 1908: 4.

⁷⁵ Revista Automobilă, aprilie 1908: 9.

Pe când Mercedesul era înscris ca aparținând Societății Leonida & Co., mașina Pipe 80 HP era înscrisă în cursă sub numele lui Leonida⁷⁶, aparținând probabil în fapt firmei belgiene. Cu toate că starea de sănătate nu i-a mai permis să conducă în acea zi, mașina Pipe 80 HP a parcurs totuși un tur demonstrativ după încheierea evenimentului, fiind condusă de directorul firmei belgiene Pipe, de Vasselot⁷⁷. Acest automobil, descris în *Revista Automobilă* ca fiind conceput pentru atingerea de viteze ridicate, a fost prezentat și personal de către de Vasselot principelui Carol⁷⁸.

Cunoscând că aceasta avea culoarea galbenă⁷⁹, deci una relativ deschisă, suntem de părere că putea fi vorba despre automobilul din fotografia 20180809_opl-4blz_013 (centru) și 20180809_opl-4blz_014 (în stânga chioșcului Societății Leonida).

Figura nr. 8: Fotografia 20180809_opl-4blz_013



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

⁷⁶ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 2, 3.

⁷⁷ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 13.

⁷⁸ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 5.

⁷⁹ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 5.



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Totuși, Leonida a folosit tot un Pipe 80 HP, care poate să fi fost aceeași mașină, în cadrul unui alt concurs, dar de profil diferit, de îndemânare și manevrabilitate, desfășurat în luna mai la Arenele Romane⁸⁰.

Mai mult, în octombrie 1908 *L'Auto* prezenta certificarea performanțelor obținute în urma unor încercări făcute cu un automobil Pipe 18 HP. Doi membri ai Comisiei sportive a ACR fuseseră invitați de Leonida să cronometreze încercările făcute cu acel automobil. A fost vorba despre o probă de viteză pe distanța de un kilometru și parcurgerea distanței dintre Merișani, în județul Prahova, acolo unde unul din cei doi comisari deținea o proprietate, și Gara de Nord din București⁸¹.

Nu în ultimul rând, în noiembrie 1908 *L'Auto* menționa că un Pipe 18 HP a câștigat un concurs de regularitate din România⁸². Leonida importase, inclusiv prin societatea sa, 16 automobile până în 1906⁸³, iar până în luna mai 1908 înființase depozite de benzină în 23 localități din țară⁸⁴.

⁸⁰ *Revista Automobilă*, mai 1908:11.

⁸¹ *L'Auto*, 29.10.1908: 3.

⁸² *L'Auto*, 19.11.1908: 1.

⁸³ Automobil Club Român, *Anuar 1907*: 121-142.

⁸⁴ *Revista Automobilă*, mai 1908: 13.

Dintre membri, nu doar Leonida a putut profita de pe urma acestui context, dar și Alexandru Prager și-a putut promova automobilele comercializate, în acel an colaborând cu ACR la organizarea de încercări cu un camion al firmei Lorraine-Dietrich, care se afla într-un turneu de promovare în mai multe țări⁸⁵.

Scopul cel mai probabil al acestor acțiuni a fost unul comercial, de a face publicitate mărcii Pipe și Societății Leonida & Co. Toate acestea sugerează că la cursa din aprilie 1908 a avut loc una dintre primele, dacă nu chiar prima acțiune de promovare a unei firme de automobile în România cu ajutorul competițiilor de automobile. ACR a susținut crearea climatului în care astfel de activități economice puteau avea loc.

3.2. Susținătorii automobilului în România, de la inițiativă privată la asociere

Introducerea automobilului în România a fost în perioada 1900-1910 opera unui grup restrâns de persoane. Principala contribuție a avut-o prințul George Valentin Bibescu (1880-1941), nepot al domnitorului Gheorghe Bibescu și soț al Marthei Bibescu. Acesta apare, la volanul mașinii sale Daimler Mercedes, în imaginea 20180809_opl-4blz_024⁸⁶. Contactul său cu vehicule, terestre și aeriene, s-a produs mai ales în timpul călătoriilor pe care le făcea cu părinții la Paris și la Geneva, în acest din urmă oraș făcându-și și studiile⁸⁷. Începând din 1894, a condus mai multe automobile și motociclete și a deținut câteva mașini la Geneva⁸⁸. Nu cunoaștem perioada cu precizie, dar cel puțin între 1899 și 1901 a fost membru Automobil Clubului Elvețian⁸⁹. Legătura lui Bibescu cu acest club, care ilustra bine caracterul transnațional al automobilismului, a produs și o acțiune tipică pentru cercurile automobilistice ale vremii: în 1901 a realizat o broșură despre drumul său cu automobilul personal între Geneva și București, în care prezenta călătoria și câteva fotografii din timpul ei. Broșura, care specifica chiar în titlul său că fusese vorba de un drum de 1.875 km, parcurs în 73 ore și 45 minute, a fost trimisă în luna septembrie Automobil Clubului Elvețian⁹⁰. Constantin Plagino, membru ACR, scria în 1909 că în jurul anului 1903 doar George Bibescu și încă cinci automobiliști formau un grup incipient în România⁹¹.

⁸⁵ *L'Auto*, 16.9.1908: 1.

⁸⁶ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 2, 3.

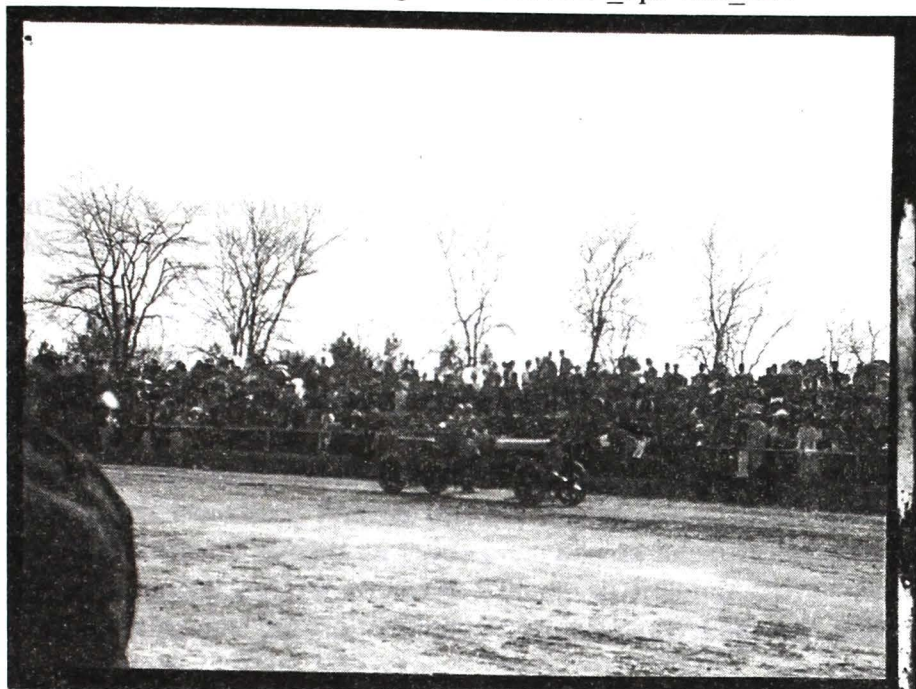
⁸⁷ Sandachi, Hadircă, 2005: 29, 32, 33.

⁸⁸ Sandachi, Hadircă, 2005: 35.

⁸⁹ *Le Chauffeur*, nr. 52, 25.2.1899: 62; *Bibescu*, 1901: 6.

⁹⁰ Sandachi, Hadircă, 2005: 36-41.

⁹¹ *Revista Automobilă*, 30.1.1909:2.



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

3.3. Automobil Clubul Român

La 5 aprilie 1904 George Valentin Bibescu a înființat, împreună cu un grup restrâns de automobiliști, Automobil Clubul Român, prima societate de promovare a folosirii automobilului⁹². Inițial, clubul a fost compus din 25 de membri (care au dobândit și statutul de fondatori) și doi membri de onoare, anume Prefectul Poliției București și Primarul capitalei⁹³. Pentru membri, avantajele propuse inițial țineau de posibilitatea de a participa la activitățile clubului, de a beneficia de susținere tehnică sau de a obține diverse reduceri la hoteluri și garaje⁹⁴.

Care era contextul automobilistic în România acelor ani? La 1 ianuarie 1905, conform evidenței ținute de ACR, existau 65 de automobile în România, dintre care 37 erau înmatriculate la Prefectura Poliției București⁹⁵. Spre comparație, în octombrie 1904 erau în capitală circa 3.200 de biciclete⁹⁶. Numărul de proprietari de automobile din țară la aceeași dată era de 51, iar în afară de cei din București, mai existau doi la Craiova, Botoșani și Brăila și câte unul în Iași, Târgu Jiu, Gara Berheci, Râmnicu Sărat și Bacău⁹⁷. Conform datelor ACR, între anul 1889 și 1 aprilie 1907 s-au importat 238 de automobile în România (din care 7 au fost

⁹² Sandachi, Hadîrcă, 2005: 45.

⁹³ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 22, 23.

⁹⁴ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 18.

⁹⁵ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 107-113.

⁹⁶ *Hippodromul*, 3.10.1904: 2.

⁹⁷ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 106.

exportate)⁹⁸. Un regulament pentru circulația auto nu exista, acesta a apărut la 5 zile după înființarea clubului și privea doar capitala⁹⁹.

Puținii proprietari nu aveau la dispoziție nicio infrastructură dezvoltată, putând beneficia în capitală de serviciile a doar trei garaje specializate¹⁰⁰. Printre primele persoane care au adus automobile în România au fost chiar viitorii membri ai ACR. Spre exemplu, ghidându-ne după statistica ACR, Valentin Bibescu a importat al unsprezecelea automobil în 1899, George Assan a importat al cincisprezecelea automobil în 1901, iar Ion Cămărășescu și-a cumpărat primul automobil de la Bibescu în 1904¹⁰¹.

Nu vom analiza în detaliu organizarea clubului, dar câteva precizări se impun. În primul rând, luând în considerare în principal sursele ACR, anume anuarul și Revista Automobilă, reiese faptul că Mihail Sutzu, în acel moment guvernator al Băncii Naționale a României, a fost primul președinte al comitetului ACR¹⁰². Valentin Bibescu a devenit președinte în urma Adunării generale a comitetului ACR din 30 septembrie 1904, iar Mihail Sutzu a devenit președinte de onoare. Ceilalți membri de bază ai clubului pe parcursul anilor au deținut funcții încă de la început, iar astfel, în urma Adunării de la 30 septembrie, Assan era unul dintre cei doi vicepreședinți, Leonida era membru al comitetului, iar Cămărășescu era secretar general¹⁰³.

În al doilea rând, sfârșitul anului 1904 marchează și debutul implicării ACR în activități automobilistice propriu-zise și al colaborării cu autoritățile statale în vederea înlesnirii pătrunderii automobilului în cotidian. În primii ani de activitate, ACR a început publicarea unui organ oficial în 1906, numit Revista Automobilă, și a publicat mai multe anuare cuprinzătoare¹⁰⁴. La 11 decembrie 1904 a apărut și funcția de delegat, în număr de 12 la început pentru tot atâtea județe¹⁰⁵. Se poate aminti și includerea unui membru al Comisiei tehnice ACR în comisia de examinare a șoferilor¹⁰⁶. Mai mult, cel puțin în 1906, unii delegați ACR stăteau la dispoziția șoferilor din teritoriu cu propriul atelier și depozit de benzină¹⁰⁷. Altă măsură era încheierea de convenții cu anumite garaje, astfel încât membrii ACR să poată beneficia de reduceri de prețuri la serviciile acordate¹⁰⁸. Luând aceste aspecte în considerare, reiese că din jurul anului 1904 și cel puțin până în anul 1908, numărul celor care contribuiau efectiv la activitățile ACR a fost unul destul de redus.

⁹⁸ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 143, 144.

⁹⁹ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 92.

¹⁰⁰ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 126-128.

¹⁰¹ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 121-142.

¹⁰² Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 24, 25; „Guvernatorul M.C Sutzu”, Pagină de Internet: <https://www.bnro.ro/Guvernatorul-M.-C.-Sutzu,-promotorul-numismaticii-romane%C8%99ti-13689-Mobile.aspx> (accesat la 14.01.2020).

¹⁰³ Hippodromul, 3.10.1904: 3.

¹⁰⁴ Sandachi, Hadîrcă, 2005: 50.

¹⁰⁵ Automobil Club Român, *Anuar 1905*: 28, 36, 92.

¹⁰⁶ Automobil Club Român, *Anuar 1906*: 78-86.

¹⁰⁷ Automobil Club Român, *Anuar 1906*: 93-108.

¹⁰⁸ Automobil Club Român, *Anuar 1906*: 118, 120.

3.4. Evenimentul automobilistic prin prisma istoriei militare

Folosirea ca sursă primară sau sursă secundară, în domeniul istoriei militare sau cel al istoriei domeniilor tehnicii, a fotografiilor individuale sau serii fotografice, constituie o preocupare importantă în analiza unei tematici legate de aceste domenii.

De la Carol Popp de Szathmari, primul foto-correspondent de război, încoace, fotografia militară sau civilă cu aplicație tehnică a devenit un important izvor de date și informații, informații ce vin să confirme sau, poate mai interesant, să infirme sursele istorice scriptice sau teoriile discutate până la acel moment. Fie că discutăm despre o analiză tributară unei științe auxiliare a istoriei, cum ar fi vexilologia, phaleristica sau uniformologia, unde cel mai mic detaliu poate da naștere unui întreg comentariu, fie că vorbim despre identificarea unei bătălii, a unei clădiri sau a unei persoane, fotografia de epocă este de un real ajutor, putând să devină chiar piesă de studiu în sine.

În această linie de utilizare a surselor istorice se poate include, fără doar și poate, și seria de filme plane de față. Acesta, în primă fază, poate să surescite un interes limitat, având ca și subiect un eveniment ce, poate, astăzi nu arată atât de mult interes publicului general, și anume, o cursă automobilistică. Însă, dacă privirea este aruncată mai atent asupra acestuia și căutăm date minimale despre el, putem observa că este o cursă ce a avut loc la începutul secolului al XX-lea, mai exact în 1908. Această constantă temporală este confirmată imediat de elementele istorice de care făceam referire mai sus.

Din punctul de vedere al istoricului militar, chiar de la o primă privire, se observă o bogăție de elemente ce merită notate, iar aici avem în vedere piesele de uniformă, echipament și armament ce se strecoară în imagini. Fără a ne chinui prea tare pentru a putea privi, vom putea observa imediat trei categorii de personal ce poartă uniformă care ne apar în imagini.

Primii care ne sar în ochi, în secvența 1, fotografia 20180809_opl-4blz_001, sunt jandarmii rurali, de unde avem doi sergenți reangajați care ne apar mereu în cadre, ambii mândrii purtători ai capelelor „românești” de trupă, ai eghileților albi dubli, dar și ai săbiilor care arată statutul de reangajat sau, cum vom spune mai târziu, de subofițeri. Aceeași imagine îl surprinde la volan și pe Nicolae Niculescu-Ianca, conducând mașina Pipe deținută de Grigore C. Alexandrescu¹⁰⁹.

¹⁰⁹ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 2, 3.



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Chiar dacă, în fotografia 20180809_opl-4blz_001, tratează aparatul de fotografiat cu spatele, fiind mai interesați de imaginea automobilului ce tocmai trece în plină viteză prin fața tribunei vom vedea mai târziu că vor fi surprinși de aparat și privind către acesta. Apariția jandarmilor rurali nu ar trebui să ne mire, având în vedere faptul că locul unde se desfășoară tot acest eveniment este la limita de atunci a orașului, dar și asupra acestui indiciu vom reveni în comentariile asupra imaginilor care urmează. Totuși, trebuie să aducem în vedere faptul că, fiind pozați în această ipostază, putem să observăm detalii de uniformă, cum ar fi spatele vestonului, sau de echipament, cum ar fi prinderea sabiei, care în portretistica clasică nu au cum să fie relevate.



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Mergând mai departe, în secvența 2, fotografia 20180809_opl-4blz_002, în care vedem în prim plan tribuna organizată pentru publicul larg, cu persoanele care au plătit locul pe scaun și pietonii care au plătit locul în picioare iar în spate întrezărim rezervorul de apă al Hipodromului, putem să observăm că panopia de uniforme ne mai aduce câteva surprize. Putem să observăm cum paza tribunei este executată cu jandarmi pedestri, pe de-o parte, și sergenți de stradă, pe de alta. Jandarmii pedestri funcționau ca un batalion la nivelul capitalei și erau încadrați în Ministerul de Război, fiind considerați parte componentă a armatei, spre deosebire de colegii lor rurali care, ca și structură de organizare și subordonare, erau pendinți de Ministerul de Interne. Uniforma jandarmilor pedestri era diferită de ce a jandarmilor rurali, având ca și culoare de bază bleu-marinul închis, fiind mai apropiați de infanterie decât de jandarmii rurali care foloseau bleu-jandarmul ca și culoare de fond, ambele structuri având însă însemnele roșii. Jandarmii pedestri se mai diferențiau și prin galoanele albe ale uniformei, în special un șevron lateral prezent pe chipie, atât la ofițeri, cât și la trupă. În această imagine chiar putem vedea un asemenea trupeț, care pe lângă galoanele de caporal sau sergent de la mânecă, poartă șevronul lateral al corpului său la chipiu. Trebuie să mai observăm că acesta are și nelipsiții eghileții albi, efect propriu atât jandarmilor pedestri, cât și a celor rurali. De asemenea, în asistență, și deci, mai puțin observabil, vedem și un ofițer inferior de jandarmi

pedeștri, ale cărui detalii de uniformă le vom vedea mai târziu. Uniformele militare descrise aici sunt conforme cu regulamentul de uniforme în vigoare începând cu 1895 și cu micile modificări ale acestuia până la momentul respectiv¹¹⁰.

Lângă aceștia, într-o uniformă ce pare ușor mai ternă, nefiind atât de înfîiretată, observăm și câțiva sergenți de stradă. Sergenții de stradă erau organizați în companii de sergenți și constituiau partea de ordine publică a poliției, fiind parte componentă a acesteia. Poliția avea practic două părți componente, distincte din punct de vedere al subordonării, al structurii și chiar a uniformei. Poliția propriu-zisă, judiciară și de siguranță, avea prefecți, directori, inspecitori, polițai, comisari și subcomisari iar companiile de sergenți, care aveau paza și ordinea publică în atribuții principale aveau comandanți de sergenți, ajutoari de comandanți de sergenți, ofițeri de sergenți, sergenți majori și sergenți, companiile de sergenți subordonându-se ofițerilor de poliție. Dacă poliția avea uniforme negre cu însemne galbene, iar gradele erau indicate prin stele la epoleți și stele sau broderii la gulere, model de uniformă introdus pentru aceștia din anul 1906¹¹¹, pentru companiile de sergenți, acestea erau bleu-marin cu galoane galbene¹¹². Cu alte cuvinte putem spune că avem toate structurile de forță și ordine publică prezente la acest eveniment, ce ne arată, fără doar și poate, importanța ce era acordată acestuia.

Figura nr. 13: Fotografia 20180809_opl-4blz_003



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproductorile sunt publicate cu acordul deținătorului.

¹¹⁰ Ministerul de Război, 1895: 38-40.

¹¹¹ *Monitorul Oficial*, nr. 266, 3/16 martie 1906: 9465-9473.

¹¹² *Monitorul Oficial*, nr. 65, 7/20 iunie 1903: 2338-2341.

În fotografia 20180809_opl-4blz_003, în care putem observa tot tribuna, vedem iarăși detaliile de uniformă ale jandarmilor rurali, care se află postați cam de unde se fotografiază, iar în fața tribunei vedem tot jandarmii pedestri și sergenții de stradă, dar de această dată vedem și doi ofițeri, unul de jandarmi pedestri și un comisar de poliție. Interesant este că, cu spatele la aparat, discutând cu o doamnă din asistență, vedem un ofițer aghiotant regal, a cărui calotă albă a chipiului și vestonul deschis la culoare nu pot fi confundate¹¹³. Nu trebuie să uităm nici faptul că acum vedem clar și un elev de liceu cu șapca sa caracteristică, stând tot lângă jandarmul nostru.

Figura nr. 14: Fotografia 20180809_opl-4blz_004



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Mergând la secvența 4, fotografia 20180809_opl-4blz_004, putem observa detaliile unei trăsurii de transport persoane, destul de neregulată conform modelului cu care eram noi obișnuiți. Fotografia surprinde imaginea a doi bărbați îmbrăcați în haine de stradă, elegante după moda vremii, costume din trei piese, baston și pălărie, dar include schițate accidental în fundal și chiar în prim plan (în dreapta jos) portrete ale unor personaje modeste, din „lumea de jos” a orașului.

¹¹³ Ministerul de Război, 1895: 22.

Figura nr. 15: Fotografia 20180809_opl-4blz_005



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Secvența 5, fotografia 20180809_opl-4blz_005, surprinde imaginea unei clădiri și a unui turn de apă, aflate în imediata apropiere a rondului Băneasa. Imaginea pare a fi realizată înainte sau după eveniment, toate elementele fiind strânse¹¹⁴.

Figura nr. 16: Fotografia 20180809_opl-4blz_006



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

¹¹⁴ Clădirea și turnul pot fi descoperite în această fotografie aeriană, detaliul fiind observabil în partea dreaptă a imaginii. Pagină de Internet:<http://www.costingheorghe.ro/thenow/hipodromul-baneasa-bucuresti-aeriana/> (accesat 15.01.2020).

Secvența 6, fotografia 20180809_opl-4blz_006, ne aduce din nou în planul tribunei cu cei doi reangajați de jandarmi în prim plan, care par a discuta despre potcoavele din capătul tecilor săbiilor.

Figura nr. 17: Fotografia 20180809_opl-4blz_007



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Secvența 7, fotografia 20180809_opl-4blz_007, care îl surprinde pe Ion Maican trecând linia de start-sosire cu a sa mașină franțuzească Tourand¹¹⁵ ne lasă să studiem, destul de atent, uniforma unui sergent de stradă. Observăm că acesta se află în ținuta de ceremonie, purtând epoleții cu solzi metalici și mănușile albe. Putem observa aici galonul de sergent de la manșete și teaca a ceea ce ar fi trebuit să fie un tesac, adică o spadă scurtă și cu lamă groasă, dar care se vede că este înlocuită cu o sabie scurtă. În epoca respectivă și ceva ani după aceea, sergenții de stradă purtau pe lângă revolver și o armă albă, care normal trebuia să fie tesacul, dar cum acestea de multe ori lipseau, se distribuiau săbii scurte sau baionete scoase din uzul armatei. Bine-înțeles că doi reangajați de jandarmi nu lipsesc din imagine.

¹¹⁵ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 2, 3.



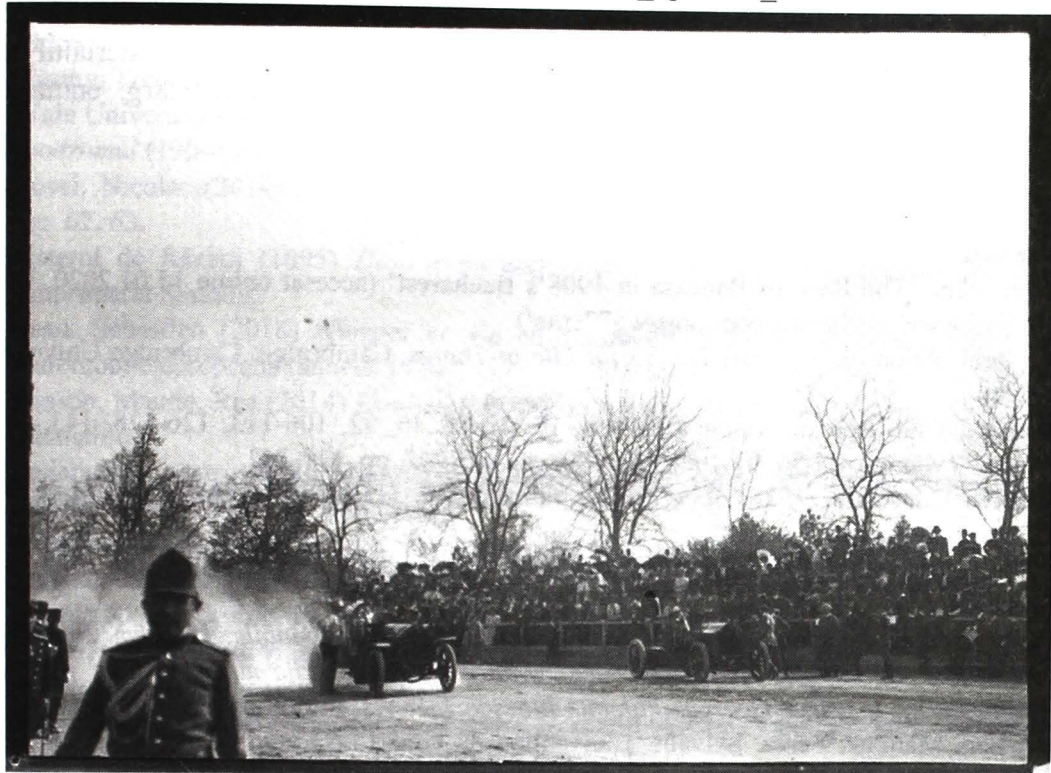
Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Putem însă a ne opri la secvența 12, fotografia 20180809_opl-4blz_012, care a fost realizată din tribună, arătându-ne două automobile oprite și înconjurate de mulțime, în timp ce, între ele, se regăsește un locotenent de jandarmi pedestri a cărei uniformă se observă cât se poate bine. Fotografia ne oferă posibilitatea de a observa în detaliu și ținuta elegantă a persoanelor care ocupă scaunele de la tribuna principală.

Mergând mai departe vedem iarăși elemente de istorie tehnică, ieșind în evidență atât mărcile auto ale momentului cât și societățile locale auto¹¹⁶, în acest caz societatea Leonida, antrepriză cu capacități constructive în domeniul auto, ce a fost cunoscută atât în Primul Război Mondial, când până în momentul ocupației au carosat peste 300 de autosanitare pentru uzul direct al Serviciului Sanitar al Armatei, iar în cel de-Al Doilea Război Mondial a produs prima modificare de tehnică blindată după proiecte românești, realizând primele autotunuri șenilate, denumite tunuri anticar cu afet mobil prin transformarea de tancuri ușoare¹¹⁷.

¹¹⁶ Se face referire la fotografia 20180809_opl-4blz_014, prezentată anterior în articol.

¹¹⁷ Urdăreanu, 1991: 24-33 ; Scafeș et alii, 1996: 130-139.



Sursa: Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile: Alexandru Ștefan Mihăilescu.
Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului.

Ne vom mai opri asupra secvenței 23, fotografia 20180809_opl-4blz_023, în care vedem, pe lângă automobile statice, cel din stânga aparținând lui Ion Maican¹¹⁸ iar cel din dreapta fiind un Lorraine-Dietrich condus de Jean Cămărășescu (proprietate a lui Dumitru Bădulescu)¹¹⁹, și unul dintre jandarmii rurali din față, de această dată, cât și o parte a uniformei unui comisar de poliție.

Nu putem decât să reiterăm, astfel, importanța clișeelelor fotografice de epocă pentru două ramuri importante ale istoriei sau, mai bine zis, ale studiului acestora, istoria militară și istoria tehnicii, având în această serie un real exemplu.

Concluzii

Abordarea „pe mai multe voci” a materialului fotografic istoric descoperit în 2018 a permis 1) prezentarea multiplelor fațete ale acestuia ca obiect și subiect, finalizată în scopul cercetării în mediul academic și cel al democrației digitale. Progresiv, odată cu fiecare etapă parcursă, 2) materialul fotografic sursă a devenit un material dinamic, amplificat, acumulând straturi de informații care contribuie la cunoașterea vieții sale sociale, a traiectoriilor urmate, a fragmentului istoric narat și a

¹¹⁸ *Revista Automobilă*, februarie 1908: 5; aprilie 1908: 2, 3.

¹¹⁹ *Revista Automobilă*, aprilie 1908: 2, 3.

contextului social. Totodată, am putut observa 3) modalitățile prin care materialul sursă s-a activat complementar prin proiecte culturale organizate, dar și prin intermediul comunităților informale din mediul digital 2) felul în care materialul este perceput și utilizat de diferite tipuri de audiențe, de la publicul larg, entuziaști internetiști până la cel specializat, cercetătorii.

Referințe

- Andrei, Alex 'The Race of Baneasa in 1908's Bucharest' (accesat online 15.01.2020. URL <https://www.carthrottle.com/post/wg77eme/>).
- Appadurai, Arjun (ed.) (1986) *The Social Life of Things*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Automobil Club Român, *Anuar 1905*, pp. 18, 22-25, 36, 92, 106-113, 126-128, 143, 144; *Anuar 1906*, pp. 78-86, 93-108, 118, 120; *Anuar 1907*, pp. 121-142.
- Bacalbașa, Constantin (1936) *Bucureștii de altădată*, vol. 3, 1901-1910, București: Editura Ziarului Universul S.A.
- Barthes, Roland (2003) *La camera chiara, Nota sulla fotografia*, Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Bibescu, George -Valentin (1901) *De Genève à Bucarest en automobile: 1827 km. 200 m., en 73 heures 45 minutes avec Mercédès, voiture de 16-20 chevaux, conduite par son propriétaire, le prince Georges-Valentin Bibesco*, Geneva: Imprimerie W. Kundig.
- Borzakian, Manouk; Ferez, Sylvain 'L'invention du Grand Prix automobile: constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres' *Sciences sociales et sport*, nr. 1/2010, p. 107-131.
- Cook, Terry (2012) 'Evidence, memory, identity and community: four shifting archival paradigms' in *Achival Science* 13, pp.95-120, online in *Springer Science and Business media*. (accesat la 15.01.2020 URL <https://link.springer.com/article/10.1007/s10502-012-9180-7>).
- Dick, Robert (2013) *Auto Racing Comes of Age. A transatlantic view of the cars, Drivers and Speedways, 1900-1905*, ed. McFarland & Company, Inc., Publishers.
- Dumitran, Adriana (2019) *Evoluția Fotografiei de presă din România (1860-1919) Studiu comparativ cu evoluția fotografiei de presă și a presei ilustrate europene*. Rezumatul Tezei de doctorat, București. Institutul de Istorie „Nicolae Iorga” (accesat la 15.01.2020 URL: http://www.iini.ro/SCOSAAR/Sustineri%20teze/Adriana%20Dumitran/Adriana_Dumitran_Rezumat_teza%20doctorat_romana.pdf).
- Edwards, Elizabeth (2001) *Raw histories, Photographs, Anthropology and museums*, Oxford: Berg.
- Gell, Alfred (1998) *Art and Agency: An Anthropological Theory*, Oxford: Clarendon Press.
- Riley, Jenn (2017) *Understanding metadata what is metadata, and what is it for? A Primer* Publication of the National Information Standards Organization, Baltimore: National Information Standards Organization (accesat la 15.01.2020 URL: https://groups.niso.org/apps/group_public/download.php/17446/Understanding%20Metadata.pdf).
- Ionescu, Adrian-Silvan (2006) *Modă și societate urbană în România epocii moderne*, București: Editura Paideia.
- Ladd, Briand (2008) *Autophobia: Love and Hate in the Automotive Age*, ed. Chicago, Londra: The University of Chicago Press.

- L'Auto*, (1906-1907) 13.12.1906, p. 7; 20.7.1907, pp. 3, 5; 28.7.1907, pp. 5.
- L'Illustration* (1987) *Les grands dossiers de l'Illustration: l'automobile, l'histoire d'un siècle*.
- McCarthy, Tom (2007) *Auto Mania: Cars, Consumers and the Environment*, ed. New Haven: Yale University Press.
- Hippodromul* (1904) 26.9.1904, pp. 2.
- Macovei, Nicolae (2014) *110 ani de la fondarea A.C.R. în Magazin istoric*, nr. 12, 2014, pp. 62, 63.
- Ministerul de Război (1895) *Descrierea uniformelor armatei. Ediție oficială*, București: Imprimeria Statului.
- Moreau, Sébastien (2016) 'Gagner sa vie au volant au risque de la perdre. Les pilotes automobile européens (années 1920-1930)', *Le Mouvement social*, nr. 1/2016.
- Parkinson, Maude, Rea (2014) *Douăzeci de ani în România. 1889-1911*, București: Editura Humanitas.
- 'Regulamentul pentru stabilirea uniformelor ofițerilor de poliție', *Monitorul Oficial*, Nr. 266 din 3/16 martie 1906, pp. 9465-9473.
- 'Regulamentul sergenților de oraș', *Monitorul Oficial*, Nr. 65, 7/20 iunie 1903 pp. 2338-2341.
- Revista Automobilă* (1908), ianuarie 1908, pp. 12; februarie 1908, pp.2, martie 1908, pp. 4; aprilie pp. 1-3, 5, 8, 9, 12, 13, 16, 17; mai 1908, pp. 11; noiembrie 1908, pp. 7.
- Sandachi, George Paul; Hadîrcă, Dan (2005) *Prințul George Valentin Bibescu. Biografia unui călător*, București: Editura Vivaldi.
- Scafeș, Cornel I., Șerbănescu, Horia, Andonie, Corneliu, Avram, Valeriu Dănilă, Ioan (1996), *Armata Română 1941-1945*, București: Editura RAI.
- Schipper, Franck (2008) *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Amsterdam: Aksant.
- Urdăreanu, Tiberiu (1991) *Autovehiculele în Armata Română*, București: Editura Militară.
- Guvernatorul M. C. Sutz, promotorul numismaticii românești, Accesibil online la <https://www.bnro.ro/Guvernatorul-M.-C.-Sutz,-promotorul-numismaticii-romane%C8%99ti-13689-Mobile.aspx>, (accesat la 14.01.2020).

Alte categorii de surse web citate

- „Comunitatea România în alb pe Negru”, Accesibilă online la <https://www.facebook.com/Romania-in-negru-pe-alb-photo-1398076253750015/timeline>, (accesat la 15.01.2020).
- Folskonomy*: neologism introdus de Thomas Vander Wal în 2004 și care se referă la sisteme de clasificare bazate pe etichetare socială <http://vanderwal.net/folksonomy.html>.
- Fotografie publicată din colecția Bibliotecii Academiei Române. Accesibilă online la http://www.romania-actualitati.ro/bucuresti_belle_epoque_in_imagini_comentate-100741(accesat la 15.01.2020).
- Fotografie aeriană, Accesibil online la <http://www.costingheorghe.ro/thenow/hipodromul-baneasa-bucuresti-aeriana/> (accesat la 15.01.2020).
- George Stephănescu, Galeria Portretelor, Muzeul Național de Istorie a României, <http://galeriaportretelor.ro/item/george-stephanescu/>(accesat la 31.03.2020).
- George Stephănescu, Biblioteca Centrală Universitară Iași, <http://www.bcu-iasi.ro> (accesat la 31.03.2020).
- Proiect Harta Senzorială, Accesibil online la <http://hartasenzoriala.com/> (accesat la 15.01.2020).

Proiect cultural derulat prin AFCN - Administrația Fondului Cultural Național, Universitatea Națională de Arte (UNARTE), Accesibil online la <http://arhivart.ro/archive4u/> (accesat la 15.01.2020).

Materialul digitizat publicat (20180809_opl-4blz_001 - _007, 012-015, 017, 018, 019, 023, 024, 20180810_opl-4blz_000, 017, 051) face parte din Colecția familiei Cesianu-Racovitză. Toate drepturile aparțin deținătorului: Alexandru Ștefan Mihăilescu. Reproducerile sunt publicate cu acordul deținătorului. Material a fost digitizat de Cezar Popescu în cadrul proiectului Archive4U.

Dorim să mulțumim pe această cale domnului Alexandru Ștefan Mihăilescu pentru materialul pus la dispoziție.