

MIJLOCUL DE TRANSPORT CA MOTIV ÎN PICTURA ROMÂNEASCĂ

CORNEL CRĂCIUN

În mod oarecum paradoxal, interesul pentru mijlocul de transport ca motiv plastic debutează sub auspiciile artei documentariste. Așa cum aprecia Adrian-Silvan IONESCU în excelentul său studiu asupra fenomenului documentarist pe durata secolului XIX¹, descoperirea valențelor acestui motiv se datorează artiștilor itineranți străini ce străbat teritoriul românesc, cu predilecție în prima jumătate a secolului menționat.² Interpretările acestor artiști sunt departe de a avea o valoare plastică deosebită, însă ele constituie un model pentru reprezentanții tinerei școli autohtone în formare. Imaginea exterioară, cu accent pe anecdotic și menită să serializeze adevărate albume memorialistice personale, pe care o practică cu toată convingerea artiștii străini, se va metamorfoza pe durata celei de-a doua jumătăți a secolului XIX în creațiile superior implicate afectiv ale pictorilor români.

Motivul care revine cel mai adesea în atenția artiștilor itineranți străini este acela al transportului cu căruțe de poștă. În timpul călătoriei sale de la Moscova la Constantinopol, englezul William MACMICHAEL reține — vizual și în paginile jurnalului său — imaginea transporturilor de uscat în Moldova anilor 1817—1818³. După aproximativ 10 ani putem înregistra exemplul unui alt vizitator britanic: reverendul Robert WALSH.⁴ În fine, pentru a nu abuza de mania exemplificărilor abundente, vom menționa doar numele cavalerului August von HENIKSTEIN care a călătorit prin Principate în anul 1825 și ale cărui însemnări cuprind referiri directe la transportul poștal⁵.

Un autentic debut al tematicii privitoare la mijloacele de transport îl putem detecta în opera lui Carol POPP de SZATHMARY. Interesul lui pentru documentul etnografic datează deja din deceniul al patrulea al secolului XIX, atunci când realizează o serie de lucrări pe Valea Doftanei și la Rucăr. Contactul cu desenatorii francezi Auguste Raffet și Michel Bouquet se pare că este determinant pentru orientarea ulterioară a artistului. Astfel, printre lucrările pe care le semnează pe parcursul anului 1840 se află și o „Căruță de poștă”⁶, temă ce va deveni una dintre constantele interpretative ale pictorului.

O etapă superioară în ceea ce privește tratarea motivului enunțat, o descifrăm în opera lui Theodor AMAN. Deschis unor influențe multiple și dornic să-și demonstreze calitățile indiscutabile în cât mai multe sectoare ale universului plastic, artistul va aborda mijlocul de transport dintr-o perspectivă ce se vrea ușor detașată de interesul documentarist pur. „Căruță de poștă Valahă”⁷ este o compoziție de un dinamism marcat, mult superioară antecesorilor săi, care relevă un bun exercițiu în

ceea ce privește tematica istorică — cu preponderență bataillistă. Dar AMAN încearcă să practice și tematica rurală, în economia căreia transportul cu căruțele trase de boi ocupă un loc bine stabilit. Prevestindu-l pe GRIGORESCU, cu a cărui creație a fost contemporan, AMAN construiește imagini care celebrează munca țăranului român. Pline de calm, luminoase, emanând un aer sărbătoresc, compozițiile pictorului idealizează atmosfera spațiului reținut pentru eternitate. Ca și în cazul ilustrului său contemporan, el prefigurează curentul semănătorist printr-un „aranjament” ce evidențiază insistent doar latura pozitivă a existenței rurale. „*Plecarea la câmp*” și „*Curte la țară*” surprind momente de intensă comuniune între om și natură, faze pregătitoare ale unei evoluții într-un peisaj nemărginit.

Maestrul acestui mijloc de transport pe uscat este Nicolae GRIGORESCU. S-au scris sute de pagini despre creația sa, dintre care câteva zeci au tratat numai despre poezia carelor sale cu boi. Repetat cu obstinație, motivul a ajuns să fie emblematic pentru forța creatoare a artistului. Surprins în diferite ipostaze, cuplul de forțe format de animal și căruță a simbolizat — mai bine decât orice — esența travaliului în mediul rural. Remarcabil se pronunță asupra motivului amintit Alexandru Vlahuță în monografia sa: „... Boii lui merg în voe. Rar îi înjugă la greu; și atunci, ca să nu-i spetească, nu-i pune niciodată să tragă la deal. În „*Căratul lemnelor*”, în „*Căraușii cu sare*” boii se proptesc în jug oprind în coarne, strânsi de la solduri ca de-o greutate ce dă peste ei. Numai în „*Arătura de primăvară*” îi ingenuche, pe brazdă; acolo și în acel strașnic „*Drum din greu*” ce amintește, în opintirea boilor și în strigătul căraușului, „*Carele cu provizii*” din războiul de la 1877...”⁹ Reflexiile lui Virgil Cioflec vin să le completeze pe cele anterioare: „... Carerele cu boi ale lui Grigorescu umblă pe toate drumurile. Boii cu spetele de o măsură, care se opintesc cât pot să scoată din fâgaș căruța încărcată de povară, sau merg agale cu carul plin de fân, calcă pașnici sub cerul care amenință a ploaie, coboară pe lângă pădure, trec gârle ca să ajungă la hanurile unde poposesc... Fără monotonic, mereu altele, carele cu boi ale lui Grigorescu se duc și vin ca dintr-un fund de poveste...”¹⁰ Aceste cuvinte adânc simțite despre opera și atmosfera atât de particulară a universului pe care-l populează, ne scutesc — în mare parte — de prea multe intervenții suplimentare. De obicei, GRIGORESCU își plasează compozițiile în spații mari deschise și pe durata transportului. Mișcarea este lentă, fiind determinată atât de conformația structurală a animalelor, cât și de natura efortului distribuit pentru efectuarea cursei cu povară. În majoritatea cazurilor doar căruța încărcată, animalele și omul formează distribuția scenei. Prin contrast, excepțiile sunt mult mai interesante, iar Nicolae Petrașcu — autorul unei monografii asupra creației grigoresciene — ne atrage atenția asupra uneia dintre ele: „... o lucrare dându-ți impresia profund melancolică a umilinței carelor noastre de țară — „*Întoarcerea de la Bâlcu*”: care încărcate cu țărani și țărance, scuturați la hopuri, venind veseli de la bâlcu. În urma lor și până în fund, o luncă limpede și întinsă; pe planul întâiu, un flăcăiandru călare se întoarce spre cei din car și le vorbește, le spune o glumă...”¹¹ Pre-caritatea existențelor rurale și duritatea efortului pe care-l presupune

utilizarea căruței trase de boi se conjugă într-o veritabilă frescă a lumii românești pe durata celei de-a doua jumătăți a secolului XIX.

Arthur VERONA face parte dintr-un grup mai mare de artiști ce se erijează, la începutul secolului XX, în continuatori ai maestrului de la Câmpina. În ciuda unei bune dotații native, VERONA se dovedește mult prea sensibil la anecdotic și la o „îndulcire“ evident accentuată a compozițiilor. Succesul garantat al manierei din ultima fază de creație grigoresciană se conjugă cu menținerea în „grățiile“ unei clase burgheze mijlocii aflată în plin proces ascensional și al cărei „gust“ era de-o mediocritate crasă. Anecdoticul domină în construcțiile sale cu tematică rurală, așa cum este cazul lucrării „De vorbă“¹² — în care este surprinsă imaginea unei trăsuri oprite într-un luminiș invadat de lumină. Atenția spectatorului este condusă pe o diagonală acuzată spre coridorul turbionar de lumină ce „sparge“ zidul frunzișului compact. Două personaje feminine — unul așezat, iar celălalt în picioare lângă scara trăsuri — formează centrul de interes uman al compoziției. Caii și vizitiul lipsesc din cadru — de unde presupunem că au fost deshumați și duși la păscut de către acesta. Judecând după costumație, personajul din trăsura este o tânără țărăncă, iar cea care s-a apropiat pare a fi o țigancă. Atenția pictorului este însă concentrată asupra configurării naturii, dorința lui este aceea de a convinge privitorul că știe să reprezinte natura invadată de lumină și vibrația frunzișului săgetat de razele solare. O altă propunere este conținută în lucrarea „Nuntă în Moldova“.¹³ Un vast peisaj hibernal este tulburat de trecerea a două sâni cu nuntași. Interesul marcat pentru amănunte ne permite să observăm o anumită influență rusească în costumația feminină. Sufletul se simte descătușat sub cerul înalt și în spațiul troienit. Mijlocul de transport devine în atari condiții o formulă spectaculoasă de agrement.

Un alt urmaș al lui GRIGORESCU, este vorba de Octav BÂNCILĂ, încearcă să se mențină pe linia de evoluție a tematicii acestuia. Spre deosebire de ceilalți „postgrigorescieni“, BÂNCILĂ acordă un spațiu infinit superior cadrului social. Evoluând pe coordonatele unui realism de factură contestatară, pictorul își încarcă compozițiile cu datele unui umanism de extract socialist. Nu este interesat de contrafacere, de plăcut, ci de redarea cât mai veridică a durității vieții țărănului. Pasta sa suculentă, atmosfera apăsătoare ce se degajă din majoritatea compozițiilor, „dialogul“ plin de duritate dintre om și animal ce luptă pentru supraviețuire, sunt tot atâtea argumente în favoarea sporului de expresivitate pe care-l dobândește mesajul artei sale. Câtă deosebire între carele sale cu boi și cele ale lui GRIGORESCU! Departe de a tinde spre perfecțiunea formală pe care și-o dorea parcă maestrul de la Câmpina, BÂNCILĂ tratează cu stângăcii vizibile mijlocul de transport — parcă pentru a sublinia efectele deformante ale timpului. Boii și-au pierdut acel aer maiestuos, oamenii sunt mai închiși în sinea lor, natura este cu mult mai dramatică. Din pacea idilică a finalului secolului XIX n-a mai rămas aproape nimic. Compozițiile sale cu care de boi¹⁴ sunt imagini ale unei omeniri suferinde...

Stoica DUMITRESCU — sau STOICA D., cum a rămas în conștiința amatorilor și a criticii de specialitate — a fost unul dintre artiștii virtuozii care a aliat tematica rurală cu o cunoaștere și redare deosebită a

animalului. Era firesc, de-a lungul unei opere extrem de ambițioase și întinse, să atingă și problematica mijlocului de transport aflat în directă legătură cu specializarea sa cabalină. Un loc deosebit de important în creația pictorului STOICA D. l-au ocupat așa-zisele scene rustice de gen.¹⁵ Aici el are ocazia să figureze târguri — „*Aspect de iarmaroc*“¹⁶ —, hanuri sau cârciumi de țară, unde poposesc căruțe sau sănii trase de cai.¹⁷ Deși obișnuiește să construiască și lucrări cu o statică accentuată¹⁸, marea lui pasiune este distribuită în aranjamente de un dinamism patetic. Unele dintre cele mai impresionante lucrări de gen din pictura românească sunt scenele refugului populației civile din iarna anului 1916—1917, pe care i le datorăm lui STOICA D. Mijlocul de transport s-a transformat într-un memento tragic al supraviețuirii. Oameni, cai și căruțe se învâlmășesc într-o groază de nedescris. Bărbații se înhamă alături de patrupede pentru a-și scoate căruțele din drumurile desfundate. O atmosferă de isterie colectivă, de demență existențială, ce reamintește perpetuu perisabilitatea existenței umane ca într-un viguros „memento mori“ modern, se degajă din aceste compoziții impresionante.¹⁹

Un adevărat poet al căruței ca mijloc de transport, de data aceasta transferat în mediul citadin, este Jean Al. STERIADI. Cei mai mulți vor părea surprinși de franchetea afirmației, dar rândurile ce urmează sperăm să convingă despre veridicitatea ei. La debutul carierei, care a coincis cu cel al secolului XX, artistul se arată interesat să sondeze mediul periferic urban, lumea aceea stranie ce face tranziția între rural și citadin. Din aceste cercetări personale se nasc, alături de celebrele compoziții cu hamali — asupra cărora vom avea ocazia să revenim — și de „*Chivuțul e în Piața Mare*“, și o serie de imagini insolite ce îi au ca protagoniști pe căruțașii acelor timpuri. Compoziții precum: „*Brișcari în Piața Mare*“²⁰, „*Căruțașul*“²¹, iar ceva mai târziu „*Peisaj cu case*“²² și „*Târg*“²³, sunt relevante pentru constanța revenirii la subiect. Fie că le prezintă sub forma unor veritabile portrete individuale, fie că le amestecă, într-o adunare compactă de personaje, cuplul cal-căruță constituie o unitate demnă de admirat. Veridicitatea imaginii pendulează la granița memorabilului cu iz sentimental.

Trecerea în revistă a lucrărilor expuse la Salonul Oficial de pictură și sculptură, din perioada 1924—1947, ne oferă ocazia să ne completăm imaginea asupra evoluției acestui motiv pictural. Procedând strict cronologic, vom începe cu maestrul Dimitrie GHIȚĂ. În lucrarea „*Iarna*“²⁴ avem de-a face cu prezența decupat frontală a unui grup de clădiri plase, după toate probabilitățile, la periferie. Construcția accentuat verticală este contrabalansată de orizontala căruței din registrul inferior. Calul, emblemă a răbdării ce domnește în lumea animalelor, își așteaptă stăpânul intrat, probabil, să se încălzească la adăpost. Într-o prezență evasivă este construit un alt peisaj periferic bucureștean din 1930.²⁵ Ceea ce este interesant și anecdotic, simultan, este „dialogul“ dintre nou și vechi — dialog întruchipat de vechea trăsură și autocamionul din prim-plan. Perfecta încadrare în spațiul existent între cei trei copaci din peisajul sărăcăcios are darul să sublinieze, în plus, glisarea lumilor.

Indrăgostit iremediabil de lumea tătarilor dobrogeni, Ștefan DIMITRESCU îi immortalizează și în ipostaza de căruțaș. „*La căruță*“²⁶ este un excelent pretext pentru desfășurarea darurilor sale înnăscute de dese-

nator și orchestrator al partiturii plastice în dominante stinse, calcinate sub văpaia soarelui nemilos. Trecând la cealaltă extremă, hibernală, Adam BALȚATU și Geta HOLBAN-PETERS realizează o concludentă radiografie a periferiei. În lucrarea primului²⁷, culoarul de fugă al străduței tinde să absoarbă sania ce avansează dintr-o direcție de intersecție. Precaritatea mediului și a anotimpului este supralicitată de coroanele golașe și chircite ale copacilor ce gardează bordurile străduței. La marginea Capitalei, pe o străduță șerpuită se strecoară o căruță pe care abia o pot trage doi căluți osteniți. Atât de mare este contrastul între zidurile compacte ale clădirilor de fundal și mijlocul de transport din prim-plan, încât senzația de frig ce domină compoziția pare să se intensifice. În ciuda stângăciilor de desen, compoziția realizată de Geta HOLBAN-PETER²⁸ are o veridicitate neîndoielnică, degajă o forță probatorie categorică.

Un nou dialog între vechi și nou, ne propune Vladimir FRIMU în lucrarea „*Spre Biserica Sf. Gheorghe*”²⁹. Imaginea „relatează”, de la înălțimea ferestrei de la parterul unei clădiri, momentul de apatie al după-amiezii într-o mică piațetă bucureșteană. Lângă trotuar, în prim-plan, este parcată o limuzină. La celălalt capăt al scuarului, în fața unei mici prăvălii, se află trasă o birjă al cărei vizitiu moțăie pe capră. Progresul mijloacelor motorizate pare să condamne o lume ce-și primește cu resemnare sentința. Deși birja se încadrează de minune în ansamblul urbanistic al piațetei, suntem absolut convinși de nevoia de modernizare a societății, chiar dacă am fi tentați să împărtășim sentimentalismul discret al pictorului. Iosif KEBER ne transplantează din nou în mediul rural, pentru a ne invita la o plimbare de agrement cu trăsura.³⁰ Vederea ușor plonjantă insistă asupra simetriei ordonatoare a peisajului prelucrat de mână și mintea omului, pentru a fixa — în colțul din stânga jos, — calvalcada de plăcere a echipajului amintitei trăsuri. Tot la o plimbare cu trăsura ne invită și Lucia DEMETRIADE-BALĂCESCU, însă de această dată pe un bulevard din București.³¹ Linia de fugă a orizontului împarte compoziția în două segmente distincte, inegale ca încărcătură sentimentală și pondere a maselor structurale. În registrul din dreapta se profilează o intersecție și o clădire înaltă cu ceas. În extremitatea stângă se desfășoară corpul masiv al construcțiilor continue și aliniate perfect, dublat de mișcarea liberă a pietonilor sau a mijloacelor de transport. Dinspre fundal avansează, în contra-curent, un tramvai cu remorcă și o altă trăsură. Primul-plan este tăiat de trăsura care traversează bulevardul. Imaginea protipendadei bucureștene este completată cu grupul celor doi pietoni ce avansează cu destulă reținere.

Însoțind armata română pe frontul de răsărit, Miron CONSTANTINESCU ne oferă — ca de altfel și ceilalți artiști concentrați — o imagine veridică a universului supus legilor războiului. Dacă prin forța împrejurărilor prevalează construcția dinamică, în lucrarea pe care o supunem atenției domină un calm nefiresc. Artistul ne propune o vedută a unei piețe din Tiraspol³², centrul de interes fiind concentrat asupra celor două căruțe ce sunt parcate în fața unor clădiri cu etaj. Caii au fost deshămați iar oamenii stau de vorbă plini de îngrijorare. Este cert faptul că în condițiile conflictului armat acest mijloc de transport atât de popular devine esențial pentru asigurarea bunei desfășurări a vieții într-un mediu marginal, ca cel transnistrian.

Expozanții anului 1943 ne poartă, fără excepție, înapoi la mediul rural. Rudolf SCHWEITZER-CUMPĂNA ne acomodează cu un teritoriu inundat de căldura sufocantă a amiezii, pe care-l prelucrează în binecunoscuta sa manieră păstoasă, care amintește atât de mult de voluptatea cromatică a lui BANCILĂ. „Boi în soare”³³ se subordonează unei concepții total opuse curentului post-grigorescian, oferindu-ne un veritabil dublu-portret al acestor truditori anonimi ai pământului. Un peisaj cu drum de țară, pe care avansează o căruță trasă de bivoli, ne oferă spre contemplare compoziția „După ploaie”³⁴ — semnată de Despina MOSCU-GHINO-KASTRA. O imersiune în universul satului românesc aflat în plină sărbătorire a primăverii, ne prilejuiește Traian BILTIU-DÂNCUȘ³⁵. Tradiția folclorică a primei brazde se sărbătorește în Maramureșul cnezial cu în vremuri imemorabile. Ca un adevărat poet al acestui mediu excepțional, artistul ne face părtași la hucuria sătenilor ce se scurg pe ulițe spre piața centrală. În acest caz, căruța trasă de cameni — pentru a respecta datele ritualului — ocupă un loc de prim-plan în derularea întregului spectacol. O altă fațetă a utilizării căruței — nu numai ca mijloc de transport, ci și ca adăpost vremelnic — ne este sugerată de Eugen PROFETA în compoziția sa intitulată „Târg la Baia-de-Criș”³⁶. Avem de-a face cu un spațiu de interferențe culturale și umane — fapt subliniat de prezența orașanului ce se plimbă printre sătenii din târg — într-o localitate aflată în etapa semiurbanității.

În același mediu tranzitoriu se desfășoară acțiunea compozițiilor expuse de două plasticiene la ediția din 1944. În peisajul semnat de Nina BATALLI-COSMOVICI,³⁷ căruța este oprită într-un loc larg din fața unei grădinițe cu gard metalic scund. Calul este lăsat liber, în timp ce stăpânul se îndreaptă spre o casă din imediata vecinătate. Tot pentru transport este destinată și căruța din compoziția Michaeliei ELEUTHE-RIADE ce se numește „Sfârșit de iarnă”³⁸. Perspectiva plonjantă se concentrează asupra unei case cu etaj, aflată la „sosea”, lângă gardul la marginea căruia este oprită o căruță încărcată cu vârf: Anecdoticul scenei este accentuat de prezența unui călăreț ce-și conduce bidiviul în buiestru prin fața casei.

Puternica ofensivă a mijloacelor moderne rutiere pare să-și fi pus amprenta benefică asupra participărilor la ediția din 1938 a Salonului Oficial. Într-o amplă panoramare, orădeanul Ernest TIBOR reține imaginea podului metalic peste Criș din localitatea sa de baștină³⁹. Pe lângă forfota inerentă unei astfel de propuneri secvențiale, diagonală ce conduce privirea în prelungirea podului în unghiul de fugă cuprinde și două elemente ce ne interesează pe noi — din perspectiva subiectului — în cel mai înalt grad. Este vorba despre evoluția unui tramvai, urmat la mică distanță de un automobil de oraș. Vladimir FRIMU are nostalgia unui colț inedit al Bucureștiului: Calea Moșilor. Vederea sa⁴⁰ surprinde, alături de masivitatea clădirilor cu mai multe etaje concepute într-un dialog arhitectonic incitant, și evoluția unui tramvai — mijloc de transport deja banalizat la acea dată în Capitală. Vasile POPESCU ambicionează la și mai mult. El ne prezintă o vedere de ansamblu a Marelui Bulevard⁴¹ bucureștean, surprinsă de la nivelul mansardei unei clădiri cu mai multe etaje. Dincolo de performanța artistică în sine, ne reține

atenția și evoluția celor două tramvaie ce străbat bulevardul, respectiv imaginea mașinii parcate undeva în planul median al compoziției.

Un alt mijloc de transport terestru care-și face intrarea în pictura românească din perioada interbelică este trenul. Lucrarea de diplomă a pictorului Alexandru CIUCURENCU, expusă la Salonul Oficial din anul 1930, se intitula „*Lângă gară*”⁴². Chiar dacă era concentrată asupra altor probleme plastice, cu trimitere directă la influența din etapa debutului pe care a marcat-o Ressu care i-a fost profesor, compoziția cuprinde în fundal și o referire evidentă la mijlocul de transport menționat. Așteptarea țăranilor din prim-plan devine inteligibilă prin prezența vagonului staționat. Ioan CHELLER revine, consecvent, asupra acestui motiv pe durata a doi ani consecutivi. O primă lucrare, datată 1943, este concentrată asupra imaginii unei gări surprinse într-un peisaj hibernal⁴³. Diagonala de fugă a construcției este focalizată pe conturul locomotivei ce se apropie de primul-plan. Verticalitatea clădirilor aflate de o parte și de alta a căii ferate, coșurile fabricii din fundal, stâlpii de înaltă tensiune, totul se supune forței absorbante a liniilor orizontale de fugă. Omul trece singur și stingher în acest peisaj misterios... O formulă plonjantă este utilizată pentru compoziția din anul imediat următor. Reprezentînd un cartier industrial⁴⁴, cu clădiri masive și coșuri ce demonstrează o activitate febrilă, imaginea este din nou dominată de diagonalele șinelor. Chiar dacă vagoanele sunt acum garate, importanța vitală a mijlocului de transport reiese nu numai din construcția plastică propriu-zisă, cât mai ales din energia psihologică potențială cu care sunt dotate liniile de comunicație.

Pentru a concluziona, într-un fel, dialogul dintre tradiție și modernitate ce funcționează și în situația mijloacelor de transport ne vom referi, în finalul sectorului terestru al demonstrației noastre, la două exemple antinomice. În primul dintre ele, semnat de Marius BUNESCU, este surprinsă o excelentă secvență de iarnă bucureșteană⁴⁵. Ceea ce frappează la o primă vedere, sunt personajele ce populează scena: angajații Salubrității ce asigură curățenia orașului. Dincolo de perfecțiunea execuției, atât de caracteristică peisajelor hibernale imaginate de autor, descoperim curiozitatea adevăratului creator care nu-și alege subiectele numai pe considerente estetice sau dictate de cererea „pieții”, ci scormonește efectiv toate ungherele realității în căutarea unui pretext pentru a-și pune la încercare puterea de concentrare a mijloacelor plastice.

Oarecum la extrema opusă se situează Elena VAVILINA. Ea creează o imagine detașată, tributară întrucâtva mondenului, a lumii tinere dintr-un oraș. Peisajul ei surprinde, dintr-o prezentare plonjantă, alea marginală a unui parc pe care evoluează o lume dinamică⁴⁶. Reflex al mediului dezinvolt postbelic — suntem în anul 1947 — scena creionează nevoia de optimism a unui nou început. În acest context, tânăra care-și plimbă câinele și biciclistul se fac ecoul unei mentalități eliberate de presiunea obturatorie a conflictului armat mondial. Mersul pe bicicletă poate fi interpretat, în atari condiții, ca un simbol al inocenței regăsite...

Punctul de plecare pentru analiza celei de a doua părți a studiului nostru îl reprezintă fresca monumentală realizată în anul 1934 de Cecilia CUȚESCU-STORCK pentru fosta Academie Comercială — lucrare intitulată „*Istoria negotului românesc*”⁴⁷. Pe lângă calitățile plastice și componistice indiscutabile, fresca d-nei CUȚESCU-STORCK ne oferă și anecdotică absolut necesară în vederea translației de la mediul terestru la cel acvatic al domeniului pe care-l supunem investigației. Coborârea sinusoidală dintr-un trecut imemorial către cea mai detectabilă apropiere temporală înscrisă, în economia spațiului grafiat, certe referințe la combinarea celor două faze succesive ale evoluției comerciale: respectiv cea terestră, reprezentată de căraușie, și cea navală, concretizată în vasele pântecoase ce așteaptă să fie încărcate cu rodul pământurilor românești.

Vom zăbovi puțin, în cele ce urmează, asupra a ceea ce considerăm noi elementul de legătură între cele două medii. Mărfurile sunt încărcate și descărcate de oameni ce se apleacă sub povară, strecurându-se pe pasarelele înguste ce leagă vasele de cheiuri. De mii de ani forța fizică a omului a semnalizat forma cea mai simplă de transport, mijlocul cel mai eficient de a deplasa greutatea. În cazul nostru avem de-a face cu hamalii din porturi, prezențe insolite într-un teritoriu tranzitoriu, ființe puternice ce-și agonisesc cu sudoarea frunții pâinea cea de toate zilele. Artistul cel mai atașat acestui motiv este, categoric, Jean Al. STERIADI. Atras de tematica acvatică, pictorul a frecventat în dese rânduri portul Brăilei unde a reținut o serie de imagini ce-i are ca protagoniști pe hamali. Fie că-i portretizează, așa cum face spre exemplu în lucrările „*Hamalul Osman*”⁴⁸ sau „*Cap de hamal turc*”⁴⁹, fie că-i surprinde în grupuri: „*Hamali în port*”⁵⁰ și desenul în conté „*Hamali în portul Brăila*”⁵¹, ori în desfășurarea activității lor — ca în lucrarea „*În port*”⁵², STERIADI lasă să se întrevadă simpatia lui pentru acești năpăstuiți ai sortii. E drept că artistul nu face acest lucru dintr-o angajare socială declarată, ci pur și simplu din perspectiva unui spirit ce nu este indiferent la „oferta” de zi cu zi a existenței umane.

Același STERIADI este un veritabil ghid în domeniul mijloacelor de navigație. Interesat prin excelență de mediul acvatic, artistul se simte la fel de bine indiferent pe ce meridian ar evolua — la Dunăre, pe canalele Olandei sau în porturile franceze. Din prima categorie ne rețin atenția lucrările „*Corăbii în portul Brăila*”⁵³, „*Bărți pe Dunăre*”⁵⁴ și deja amintita „*În port*” — căroră le-am putea anexa secvențe cu bărci parcate pe uscat: „*Mahoane la Balcic*”⁵⁵ și „*Peisaj cu bărci*”⁵⁶. Așa cum precizăm, STERIADI se lasă „furat” de frumusețea canalelor olandeze cu ocazia călătoriilor de documentare întreprinse aici. Compozițiile realizate în aceste îndepărtate ținuturi europene⁵⁷ se completează de minune cu numeroasele imagini surprinse în porturile Franței.⁵⁸ Călător neobosit, pictorul vizualizează cu egală plăcere și vaste spații marine străbătute de ambarcațiuni de agrement.⁵⁹

Exemplul oferit de STERIADI nu-și poate avea un mai bun continuator decât pe Nicolae DĂRASCU. Coleg de generație, de aspirații și de subiecte predilecte, pictor al mediului acvatic prin excelență, DĂRASCU abordează cu același succes motivul ancorat în mediul românesc

ca și în cel venețian, spre exemplu. Lumea pescarilor în totalitatea ei⁶⁰ îi este foarte la îndemână, ca urmare a numeroaselor sale expediții în Delta Dunării și pe malul Mării Negre. Creația sa este un adevărat imn de slavă adus vieții între cer și mare, fără a ocoli dificultățile inerente meseriei, dar și evidențiindu-i frumusețile nebănuite. În egală măsură, pictorul este un excepțional interpret al peisajului acvatic venețian,⁶¹ de o forță sugestivă atinsă doar de PETRAȘCU și, uneori, de Corneliu BABA. Câștigarea existenței, duritatea acestui efort de concentrare, se poate socoti ca element principal al interpretării chiar și atunci când este vorba despre defilarea numeroaselor gondole ce fac faima orașului lagunar. Poezia pură a navigației își găsește cea mai emblematică situație imagistică în portretizarea propriei sale ambarcațiuni de navigator solitar⁶².

Tradiția unui veritabil deschizător de drumuri, cum a fost AMAN și în acest domeniu de interpretare⁶³, este preluată de Lucian GRIGORESCU și Henri CATARGI. Primul este marcat de experiența anilor petrecuți la Cassis, lucrările cu tematică acvatică ce ating și motivul mijlocului de transport fiind identificabile, ca majoritate, în etapa enunțată.⁶⁴ Cel de-al doilea evoluează, fără a fi un practicant asiduu al subiectului, între amintirile unor călătorii interbelice⁶⁵ și concretețea porturilor românești figurate la finele vieții⁶⁶.

Așa cum am asertat deja, PETRAȘCU este un împătimit al Veneției⁶⁷. Fără a fi autentic partizan al acvaticului, maestrul introduce în compozițiile sale somptuoase, grele de culoare, gondola ca un accesoriu inevitabil. Nu este un halucinat al tranzitoriului, al flotării libere, ca și DARASCU. Din contră. Cu bunul simț al micului burghez provincial el privește totul și reproduce totul. Egoist cu sine însuși, maestrul este deosebit de darnic cu pictura sa. Pasta este risipită din abundență, culorile se coagulează în învelișuri minerale, calmul tihnit îi caracterizează universul interior al compozițiilor. Gondolele ce-i străbat leneșe canalele par a fi replici ale luntrei lui Charon și nicidecum mijloace de deplasare ale localnicilor și de agrement pentru turiștii nesățioși să soarbă ultimele clipe ale unei puteri demult apuse. Pictura maestrului devine metafizică aproape fără voie.

Theodor PALLADY se plasează pe o poziție total aparte în ceea ce privește tratarea acestui motiv. În primul rând, el este un poet al peisajului acvatic parizian, în cel de-al doilea mijloacele lui de expresie sunt cu totul diferite de ale celorlalți practicanți ai domeniului. Armoniile de griuri conturează o atmosferă plină de visare a marelui oraș occidental. Fie că surprinde șleपुरi în mișcare sau este interesat să descifreze doar puterea de seducție și de relevare a durabilității pe care o reprezintă celebrele poduri pariziene, PALLADY demonstrează o excepțională capacitate de control a mijloacelor plastice, dublat de un instinct infailibil al opțiunii interpretative. Imaginile sale surprinse pe Sena⁶⁸ vor face carieră, iar exemplul său va fi urmat de mai tinerii săi confrăți de breaslă.

În strânsă legătură cu participarea artiștilor români la Salonul Oficial între anii 1924—1947 vom putea face, și de data aceasta, interesante referiri la abordarea motivului mijlocului de transport în mediul acvatic. Numai că în cazul de față, spre deosebire de situația planului terestru,

vom încerca să grupăm evoluția motivului după modalitățile specifice de transpunere ale acestuia.

Într-o primă categorie ar intra imaginea porturilor. Un prim exemplu, de o calitate memorabilă, este acela al compoziției semnate de Marius BUNESCU și intitulată „Corăbiile la Sulina”⁶⁹. Construcția compactă, cu verticalele accentuate, coloritul cald ce degajă forță și calm, vigurozitatea ce se degajă din întregul spațiu al imaginii — și aceasta în condițiile absenței totale a elementului uman edificator — ne îndreptățește să o socotim ca pe una dintre piesele de rezistență ale carierei amintitului artist. În contrast, compoziția lui Tibor ERNŐ⁷⁰ ne relevă forfota unui sector portuar unde se transbordează mărfuri și lucrători. De această dată imaginea este decupată și concentrată pe direcția orizontalelor formate de corăbiile și de barca cu marinari. Diagonala ce pornește din colțul din stânga sus și unește prezența pe aliniament a prorelor corăbiilor ancorate se încheie transfocând grupul de lucrători în plină acțiune. Un alt peisaj populat de vase și marinari este acela prezentat la ediția din 1945 de către M. W. ARNOLD.⁷¹ Forța pe care o degajă multiplicarea construcțiilor metalice specifică unui port modern pune, oarecum, în inferioritate pânza acvatică redusă aproape la esențial. În această lume mecanică, prezența omului — în speță a marinarilor — capătă valențe epoeice. O excelentă construcție vibrată ne oferă Ioan ISAC într-o compoziție din 1939.⁷² Adept fervent al formulelor impresioniste, interpretate într-o manieră proprie de către artiștii români, autorul „Înneacă” spațiul construit într-o lumină crudă, de o violență caniculară. Mișcarea oamenilor de pe chei își pierde din importanță înaintea supremației unei naturi ardente.

Anatol VULPE pare să fi făcut o adevărată pasiune pentru „descripția” spațiului portuar. Interesul lui evasianecdotoc pentru tehnică respiră, cu putere, din compozițiile cu șlepuri aflate în dificultate.⁷³ Navigația liberă a șlepurilor în zona de amarare a cheurilor⁷⁴ sau pe canal,⁷⁵ pentru a deservi un obiectiv industrial de pe mal, îl interesează în egală măsură, într-o încercare personală — încheiată din păcate înainte de vreme — de a surprinde secretele fluidității materiei. Descrieri portuare, sub forma amplexelor panorame ori a prezențelor frontale, populează creația unui grup relativ mare de artiști interbelici. În zodia vedutelor își consumă energia o veritabilă pleiadă de tineri realizatori, precum: George NICHITA⁷⁶, George NAUM⁷⁷, Traian CORNESCU⁷⁸, Elena VAVILINA⁷⁹, Constantin PANTELIMON⁸⁰ și Georgeta VINTILESCU⁸¹. Secvențele imortalizate provin, cu mici excepții, din spațiul francez și reprezintă urmarea călătoriilor de documentare ori a vacanțelor din anii de studiu petrecuți la Paris. Ele conțin referiri exprese la viața comercială dinamică a porturilor, dar și trimiteri discrete la o visată existență de relaxare prin utilizarea mijloacelor de agrement marin. O piesă de mare valoare, ce se situează pe linia interpretărilor sale atât de particulare, a fost expusă de Marius BUNESCU în anul 1940. Compoziția se intitulează „Peisagiul nordic, Hammerfest”⁸² și provine din timpul sejurului norvegian al pictorului. Atunci când a conceput-o, autorul nu se gândea precis ca să epateze. Conștient, și acest lucru este demonstrat de ansamblul creației sale, de valabilitatea lucrurilor simple, BUNESCU a fost

realmente cucerit de limpezimea subiectului pe care ni-l propune: o mică radă dominată de masivitatea unui deal ce se profilează în fundal, case cu un singur cat aliniate, bărci pe apă sau trase pe uscat, cheiuri înguste sprijinite de piloni adânciți în apă. Dialogul acesta pașnic și unic dintre apă și lemn — care este materialul de bază al tuturor construcțiilor de acolo — este menit să seducă imaginația europeanului poposit pe aceste meleaguri.

O a doua categorie ar fi alcătuită din imaginile acvatice citadine. Aici se conciliază spațiul venețian — prezent spre exemplu într-o compoziție din 1939 a lui Eugen ISPIR⁸³ — cu cel parizian al Senei. Cele două interpretări ale celebrului Pont Neuf din 1940, semnate de Elena VAVILINA⁸⁴ și Gheorghe TEODORESCU-ROMANAȚI⁸⁵, ne pun în directă legătură cu intensă activitate cerebrală concentrată în lucrările amintite deja, ale maestrului PALLADY. Chiar dacă, prin forța împrejurărilor, datele participative ale problemei plastice sunt cu totul altele, trebuie să apreciem efortul de sinteză imagistică pe care și-l propun ambii creatori.

În fine, o lume aparte este aceea a Deltei Dunării și a locuitorilor ce o populează — respectiv pescarii ce folosesc mijlocul de transport pentru a-și agonisi existența zilnică. Parcurgând cu atenție materialul iconografic al amintitei expoziții anuale, am reținut numele a doi plasticieni direct și constant interesați de figurarea subiectului: Gheorghe SÂRBU și Șerban ZAINEA. Primul este mai bine cunoscut în lumea amatorilor de artă și ca locuitor, vreme de mai mulți ani, în Tulcea — poarta de intrare pe calea apei în mirificul paradis al acestui spațiu românesc. Posibilitățile lui interpretative sunt multiple, unghiul de abordare mereu înnoit, așa cum vor dovedi și lucrările pe care ne propunem să le analizăm. Imaginea unor imense mahoane, dintre care unele cu catarg, se detașează dintr-o construcție prezentată la ediția din anul 1933.⁸⁶ Dialogul dintre orizontalitatea bărcilor și linia peisajului jos din fundal este contrapus, cu vigoare, de elansarea catargelor cu pânzele strânse. Perfectul echilibru dintre cer și apă dă și mai multă putere de sugestie imaginii. Într-o situație problematică ulterioară, Gheorghe SÂRBU ne invită în casa peștelui — adică la cherhana.⁸⁷ Casa joasă, pescarii așezați turcește, lotciile trase la mal ca niște monștrii ai apelor ce și-au pierdut puterile printr-o vrajă, întreaga atmosferă de înserare creează o puternică aparență magică. Dimensiunile umane sunt reduse la perisabilitatea lor inerentă, natura domină atotstăpânitoare. O puternică diagonală pare a segmenta cadrul, punând o linie fermă de demarcație între vegetal și uman. Vegetația stăpânește în totalitate „câmpul de luptă” într-o compoziție din 1940, ce se intitulează „*Gărlă de chefal, Sion*”.⁸⁸ Linia joasă a orizontului comunică intim cu brațul de apă pe care omul a încercat să-l zăgăzuiască cu un gard de pari și stuf. Două lotci trase la mal amintesc existența omului. Verdele crud al ierburilor mărturisește, în concluzie, încrederea și puterea de adaptare și rezistență a ființei umane la presiunea Naturii.

Șerban ZAINEA pare să fie fascinat de pescuitul în sine, toate lucrările lui fiind concentrate asupra acestui moment al existenței localnicilor. Într-o serie de trei piese prezentate la ediții succesive ale Salo-

nului Oficial,⁸⁹ el insistă pe latura existențială a pescuitului, evitând cu grijă și cea mai mică aluzie la componenta sportivă gratuită a acestui proces. Gruparea personajelor este aproximativ aceeași de vreme ce destinația efortului depus este unică. În ciuda stângăciilor de desen, sau poate tocmai din această cauză, ZAINEA izbutește să ne transmită ceva din fiorul acestei competiții dintre om și natură pentru supraviețuire.

O veritabilă poezie a canalelor răzbate din compozițiile altor împătimiti de frumusețile Deltei. Unul dintre aceștia este Marius BUNESCU, a cărui interpretare a satului Vâlcov⁹⁰ ne transportă în chiar miezul evenimentelor. Casele albe, mărginite de garduri din stuf, drumul de uscat paralel cu cel de apă — ulița satului cu alte cuvinte — lotcile ancorate sau cea care avansează spre fundal, totul este construit cu înfinită răbdare și cu ideală pasiune pentru meserie. Pictorul înfrumusețează peisajul pentru că-și iubește personajele ce-l populează construcția și se identifică cu modul lor de a simți și venera natura. Marele grafician care a fost Hrandt AVACHIAN, pare mulțumit cu mult mai puțin.⁹¹ Amator de colțuri retrase, statornic interesat de încadrarea copacului în mijlocul naturii — putând fi comparat, din acest punct de vedere, doar cu Ștefan POPESCU — el ne oferă posibilitatea unui popas: la colțul gardului unei gospodării sunt ancorate două lotci, alături de o salcie pletoasă care pare să le păzească. Vegetalul și acvaticul se îmbină într-o mixtură unică, dominată de triangulația salciei și a celor două lotci. O altă punere în pagină, cu un spațiu amplu ce este centrat de cotitura canalului, detectăm în peisajul semnat de Mihail GAVRILOV.⁹² După toate aparențele, acesta pare a fi destul de bine familiarizat cu zona descrisă — bănuim chiar că este vorba de un localnic — și asta-l determină să fie ușor detașat de „povestea” pe care ne-o compune. Spațiul este eficient distribuit între cer, sol și apă, plopilor și gardul (cu alte cuvinte *Natura și omul*) flanchează canalul pe care se află ancorată o lotcă. Linia verticală și rotundul incipient se contrapun într-un spațiu ce nu anunță nimic dramatic. Filtrul creator a funcționat cu maximă eficiență...

*

În locul clasicului fragment concluziv, am socotit mult mai relevantă o analiză a două dintre lucrările esențiale ale unui realizator plastic român de excepție. Mediul terestru și cel acvatic își află un răspuns cognitiv pe măsură în opera lui Nicolae DĂRĂSCU. Prima dintre piesele asupra cărora ne-am oprit opțiunea noastră este compoziția „*Calea Victoriei pe ploaie*”⁹³. Semnificantul cadraj al vedutei ne permite contactul cu celebra stradă a Bucureștiului. Artistul simte extrem de veridic pulsațiile centrului urban exacerbate sub potopul lichid al descărcării naturii autumnale, pe care ni le transmite cu o forță de convingere absolută. În egală măsură document de epocă (începutul secolului XX — probabil pe durata primului război mondial)⁹⁴, exercițiu componistic de virtuozitate și delicată „declarație de dragoste” față de marele oraș al României, lucrarea lui DĂRĂSCU prezintă toate datele necesare unei capodopere⁹⁵. Deși se „diluează” în concretețea ansamblului, componenta tranzitorie a mijlocului de transport și a personajelor ce-l utilizează își probează

puterea de seducție și de perenitate. Starea de agregare naturală sub imperiul căreia se desfășoară întreaga scenă ne permite să transmutăm atenția lectorului spre cel de-al doilea cadru de referință, al cărui mediu de manifestare este cel venețian. Creația din piesa „*Bărți pe lagună*”⁹⁰ se situează, și ea, la cel mai înalt nivel al domeniului plastic. Imaginea prezintă o structură ce designează un romb imperfect⁹⁷, cele două registre compoziționale: acvatic și solid, reprezentat prin corpurile celor două bărci alăturate și cu pânzele deschise, conlucrând la realizarea unui demers concentrat și cuprinzător. Verticalitatea elementului material este „potolită” de orizontala suprafeței lagunare. Echilibrul cvasiperfect dintre cele două zone de relaționare transpare și în flotarea norilor ce pigmentează registrul aerian al cerului venețian. Relativitatea pozițională a mijlocului de transport amintit ne facilitează o debordare în sfera de comunicare intelectuală a visului.

Terestru și acvaticul dialoghează și își relevă simultan tezaurul de frumuseți eterne. Mijlocul de transport devine în atari condiții reactivul absolut necesar pentru recuperarea eternelor răspunsuri pozitive ale Universului. Noi rămânem cu bucuria unui excurs benefic într-o lume minunată. Cine știe penetra aparențele, devine cu adevărat fericit!

NOTE

1. Adrian-Silvan Ionescu, *Artă și document*, Editura Meridiane, București, 1990.
2. *Ibidem*, subcapitolul „Artiști străini din prima jumătate a secolului al XIX-lea”, p. 24—160.
3. *Ibidem*, p. 31—34. Vezi și reproducerile nr. 3 — „*Poșta moldovenească* (1817—1818) și nr. 4 — „*Promenada lașului văzută din curtea viceconsulului britanic* (1817—1818), ambele gravate în atelierul lui John Clark.
4. *Ibidem*, p. 37—41. Vezi și reproducerea nr. 6 — „*Poșta în Valahia*” (1827?).
5. *Ibidem*, p. 140—149. Vezi și reproducerile nr. 60 — „*Boieri la plimbare*” (1825) și nr. 62 — „*Poșta valahă*” (1825), ambele acuarele.
6. Cf. George Oprescu, *Pictura românească în secolul al XIX-lea*, Editura Meridiane, București, 1984, p. 79.
7. Adrian-Silvan Ionescu, *op. cit.*, ilustrația nr. 103.
8. Vasile Florea, *Th. Aman*, Editura Meridiane, București, 1972, ilustrațiile nr. 60 și 61.
9. Al. Vlahuță, *Pictorul N. I. Grigorescu. Viața și opera lui*, ediția II, Editura „Scrisul Românesc”, Craiova, 1939, p. 121.
10. Virgil Cioflec, *Grigorescu*, Editura „Cultura Națională”, București, 1925.
11. N. Petrașcu, *N. Grigorescu*, Editura Bucovina „I. E. Torouțiu”, București, 1930, p. 9.
12. *Catalogul Salonului Oficial*, București, 1947, Expoziție retrospectivă, Arthur Verona, ilustrație în afara celor 16 piese catalogate.
13. *Ibidem*.
14. Vezi în Ruxandra Dreptu, *Băncilă*, Editura Meridiane, București, 1987., ilustrațiile nr. 34 și 35.
15. Cf. Paul Rezeanu, *Stoica D.*, Editura Meridiane, București, 1990, p. 24.
16. *Ibidem*, ilustrația nr. 47.
17. *Ibidem*, p. 24. Vezi ilustrația nr. 30 intitulată „*Iarna la han*”.

18. *Ibidem*, ilustrația nr. 41 „La ogradă” și nr. 42 „Căruță cu cai”.
19. *Ibidem*, ilustrațiile nr. 35 la 37.
20. Cf. Călin Dan, *Jean Al. Steriadi*, Editura Meridiane, București, 1988, ilustrația nr. 3 — lucrarea datează din anul 1905.
21. *Ibidem*, ilustrația nr. 7 — din același an.
22. *Ibidem*, ilustrația nr. 78 — datată 1929.
23. *Ibidem*, ilustrația nr. 99 — datată 1927.
24. *Catalogul Salonului Oficial*, București, 1926, poziția nr. 96, p. 9.
25. *Ibidem*, 1930, „Peisaj din București”, poziția nr. 81, p. 12.
26. *Ibidem*, 1934, poziția nr. 82, p. 16.
27. *Ibidem*, „Iarnă”, poziția nr. 20, p. 12.
28. *Ibidem*, „Un colț din București” poziția nr. 113, p. 18.
29. *Ibidem*, 1937, poziția nr. 64, p. 15.
30. *Ibidem*, 1939, „Peisagiu”, poziția nr. 126, p. 19.
31. *Ibidem*, 1942, „București”, poziția nr. 67, p. 15.
32. *Ibidem*, „Case la Tiraspol”, poziția nr. 53, p. 14.
33. *Ibidem*, 1943, poziția nr. 224, p. 26.
34. *Ibidem*, poziția nr. 162, p. 21.
35. *Ibidem*, „Sărbătorirea primei brezde”, poziția nr. 25, p. 12.
36. *Ibidem*, poziția nr. 207, p. 24.
37. *Ibidem*, 1944, „Peisagiu”, poziția nr. 33, p. 13.
38. *Ibidem*, poziția nr. 100, p. 17.
39. *Ibidem*, 1938, „Vedere cu Podul de la Oradea”, poziția nr. 171, p. 21. Atragem atenția și asupra celeilalte compoziții prezentate cu această ocazie — „Vedere din gara Oradea”, poziția nr. 172, p. 21 — care nu este reproducă și nu a putut intra în calculele interpretării noastre.
40. *Ibidem*, „Prin Calea Moșilor, București”, poziția nr. 54, p. 14.
41. *Ibidem*, poziția nr. 137, p. 19.
42. *Ibidem*, 1930, poziția nr. 37, p. 9. O analiză a lucrării în monografia lui Radu Ionescu, *Ciucurencu*, Editura Meridiane, București, 1987, p. 12.
43. *Catalogul Salonului Oficial*, București, 1943, „Gară în atmosferă de iarnă”, poziția nr. 35, p. 13.
44. *Ibidem*, 1944, „Prima zăpadă într-un cartier industrial”, poziția nr. 49, p. 14.
45. *Ibidem*, 1928, „București iarna”, poziția nr. 28, p. 9.
46. *Ibidem*, 1947, „Peisagiu”, poziția nr. 202, p. 30.
47. Vezi analiza lucrării în Marin Mihalache, *Cecilia Cuțescu-Storck*, Editura Meridiane, București, 1969, p. 19—20; Boris Buzilă, *Mărturie în amurg*, Editura „Dacia”, Cluj, 1974, p. 69 și în lucrarea autobiografică „Fresca unei vieți”, Editura Bucovina „I. E. Torouțiu”, București, 1943, p. 471—480.
48. Cf. Călin Dan, *op. cit.*, ilustrația nr. 8 — datată 1931.
49. *Ibidem*, ilustrația nr. 11 — datată 1909.
50. *Ibidem*, ilustrația nr. 2 — datată 1908.
51. *Ibidem*, ilustrația nr. 17 — datată 1909.
52. *Ibidem*, ilustrația nr. 50 — nedată.
53. *Ibidem*, ilustrația nr. 6 — datată 1909.
54. *Ibidem*, ilustrația nr. 9 — nedată.
55. *Ibidem*, ilustrația nr. 21.
56. *Ibidem*, ilustrația nr. 9 — datată 1933, creion, guașe și accente de ulei pe hârtie.
57. *Ibidem*, ilustrația nr. 10 — „Canal la Amsterdam” (tuș, sepie, peniță); nr. 19 — „Peisaj din Olanda” și nr. 61 — „Peisaj din Olanda”.
58. *Ibidem*, ilustrația nr. 28 — „Port în Franța”; nr. 43 — „Port în Franța”; nr. 44 — „Port în Franța”; nr. 65 — „Peisaj la Cassis”; nr. 104 — „Peisaj din Cassis”.
59. *Ibidem*, ilustrația nr. 15 — „Balcic”; nr. 18 — „Marină”; nr. 51 — „Port”; nr. 89 — „Marină”.
60. Cf. Radu Ionescu, *Nicolae Dărăscu*, Editura Meridiane, București, 1987, ilustrația nr. 24 — „Cherhană”; nr. 25 — „Pescari în barcă”; nr. 37 — „Bărți pe mare”; nr. 43 — „Vara în Delta”; nr. 51 — „Veneția”; nr. 60 — „Cherhană”; nr. 78 — „Bărți cu pânze”.

61. *Ibidem*, dintre numeroasele exemple ne limităm doar la ilustrațiile nr. 10 — „Veneția”; nr. 45 — „Peisaj venețian (Bârci)”; nr. 46 — „Bârci la Chioggia” și nr. 59 — „Chioggia”.

62. *Ibidem*, ilustrația nr. 32 — „Barca mea”.

63. Cf. Vasile Florea, op. cit., ilustrația nr. 16 — „Peisaj cu barca pe lac”; nr. 32 — „Portul Constanța”; nr. 45 — „Canoniera Grivița în portul Constanța” și nr. 51 — „Corăbiile în portul Constanța”.

64. Cf. Magda Cârneli, Lucian Grigorescu, Editura Meridiane, București, 1989, ilustrația nr. 10 — „Vedere din port”; nr. 11 — „Cargou la chei”; nr. 37 — „Bârci la mal” și nr. 75 — „Dubrovnik”.

65. Cr. Alexandru Cebuc, H. H. Catargi, Editura Meridiane, București, 1987, ilustrația nr. 7 — „Bârci”; nr. 13 — „Pescari din Nazare”; nr. 108 — „Golf la Ciclade”.

66. *Ibidem*, ilustrația nr. 30 — „Peisaj în portul Constanța”; nr. 57 — „Peisaj cu bărci la Brăila”; nr. 75 — „Vedere din Tulcea”; nr. 89 — „Port la Dunăre — Tulcea”.

67. Cf. Vasile Florea, Gheorghe Petrașcu, Editura Meridiane, București, 1989, ilustrația nr. 18 — „Chioggia: Rufe la uscat”; nr. 26 — „Chioggia. Clar de lună”; nr. 55 — „Veneția noaptea”; nr. 79 — „Ponte Rialto”; nr. 109 — „Peisaj venețian”; nr. 110 — „Veneția. Ca d'Oro”; nr. 115 — „Peisaj la Chioggia”.

68. Cf. Mihai ISPIR, Theodor Pallady, Editura Meridiane, București, 1987, ilustrația nr. 39 — „Pe Sena”; nr. 41 — „Pod peste Sena”; nr. 44 — „Vaporaș pe Sena”.

69. *Catalogul Salonului Oficial*, București, 1926, poziția nr. 29, p. 6.

70. *Ibidem*, compoziția „În port”, poziția nr. 87, p. 9.

71. *Ibidem*, 1945, compoziția „Marinari bretoni”, poziția nr. 42, p. 18.

72. *Ibidem*, 1939, compoziția „Mișcare în port”, poziția nr. 121, p. 19.

73. *Ibidem*, 1940, compoziția „Șlep răsturnat”, poziția nr. 312, p. 33 și 1942, compoziția „Șlep scufundat, Odessa”, poziția nr. 271, p. 29.

74. *Ibidem*, 1947, secțiunea Expoziții retrospective, compoziția „Peisagiu marin”, vezi ilustrația din catalog.

75. *Ibidem*, compoziția „Canal”, vezi ilustrația din catalog.

76. *Ibidem*, 1934, compoziția „Peisagiu, Franța”, poziția nr. 178, p. 22.

77. *Ibidem*, 1937, compoziția „Vedere în portul Brăila”, poziția nr. 129, p. 19.

78. *Ibidem*, compoziția „Genova, port”, poziția nr. 45, p. 13.

79. *Ibidem*, 1939, compoziția „Panorama, Nisa”, poziția nr. 245, p. 28.

80. *Ibidem*, 1940, compoziția „Ajaccio, Corsica”, poziția nr. 210, p. 26.

81. *Ibidem*, compoziția „Peisagiu”, poziția nr. 310, p. 33.

82. *Ibidem*, poziția nr. 44, p. 15.

83. *Ibidem*, 1939, compoziția „Veneția”, poziția nr. 123, p. 19.

84. *Ibidem*, 1940, compoziția „Pont Neuf”, poziția nr. 302, p. 32.

85. *Ibidem*, compoziția „Le Pont Neuf”, poziția nr. 282, p. 31.

86. *Ibidem*, 1933, compoziția „Mașoane”, poziția nr. 189, p. 17.

87. *Ibidem*, 1935, compoziția „La cherhana”, poziția nr. 349, p. 30.

88. *Ibidem*, 1940, poziția nr. 248, p. 29.

89. *Ibidem*, 1941, compoziția „În balta Brăilei”, poziția nr. 267, p. 29; anul 1942, compoziția „Pescarul”, poziția nr. 273, p. 29; anul 1943, compoziția „La pescuit”, poziția nr. 278, p. 29.

90. *Ibidem*, 1925, compoziția „Canal la Vâlcov”, poziția nr. 7, p. 5.

91. *Ibidem*, 1939, compoziția „Peisagiu Vâlcov”, poziția nr. 12, p. 11.

92. *Ibidem*, 1937, compoziția „Peisagiu”, poziția nr. 94, p. 16.

93. Cf. Vasile Drăguț, Nicolae Dărăscu, Editura Meridiane, București, 1966, lucrarea apare cu titlul: „Piața Teatrului Național pe ploaie”, vezi reproducerea la p. 20—31 și analiza ei la p. 45—46.

94. *Ibidem*, p. 80. Lucrarea a fost expusă în primăvara anului 1919 la cea de a doua manifestare plastică a Societății „Arta Română” de la București.

95. *Ibidem*, p. 45—46: „În Piața Teatrului Național pe ploaie — o adevărată capodoperă — formele și perspectiva transpar printr-o subtilă ceață poetică, lumina difuză, argintie, este încorporată masei cromatice, sugerând perfect mediul fluid al ploii, umiditatea și răcoarea atmosferei. Artistul a știut să redea în mod sugestiv forța de oameni și de trăsuri, jocul petelor negre ale umbrelor ude, strecurând printre firele de ploaie scăpările de lumină ale înseninării. Recunoaș-

tem în această lucrare una dintre marile reușite ale picturii lui N. Dărăscu, comparabilă ca valoare cu multe dintre tablourile care fac azi faima picturii impresioniste și neoimpresioniste".

96. *Ibidem*, p. 52 — vezi analiza lucrării date 1926.

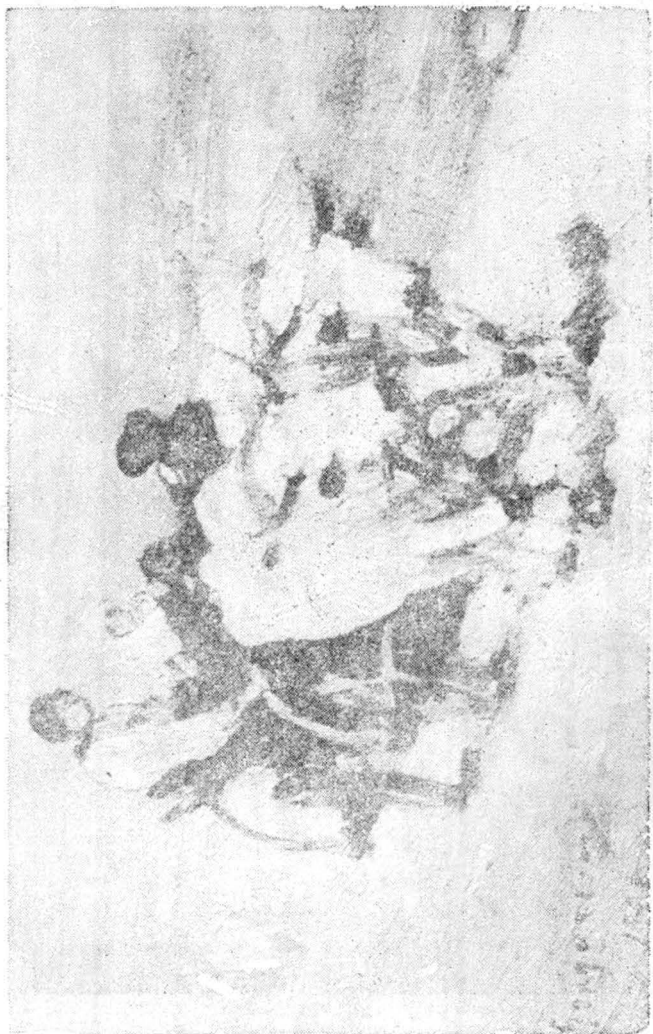
97. Prezentarea piramidală a bărcilor cu pânzele întinse este redată aproape în totalitate, în timp ce fragmentul inferior — rezultat din jocul luministic oglindit pe suprafața undelor de apă — este întrerupt de cezura cadrului tabloului. Imaginându-ne prelungirea spațiului astfel conturat, vom obține structura de ansamblu a figurii geometrice preconizate în intervenția noastră.

LE MOYEN DE TRANSPORT COMME MOTIF DANS LA PEINTURE ROUMANIE

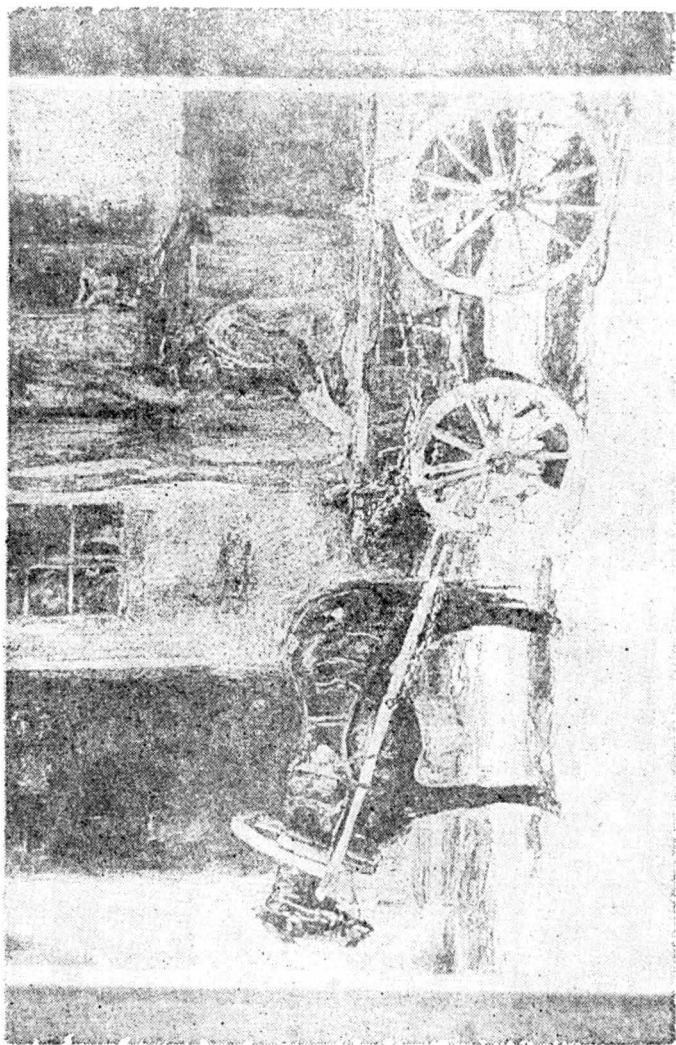
(Résumé)

L'ouvrage essaie de traiter le sujet dans l'acception d'un „dialogue” parmi les moyens de transport utilisés dans le milieu rural et cels spécifiques au milieu urbain. De cette mixture résultera — nous espérons avec une nécessaire relevance — une possible schème d'évolution des moyens de transport autochtone ou bien universels pendant les XIX-e et XX-e siècles.

L'intérêt constant des artistes plastiques roumains pour le motif énoncé a parcouru la voie de l'histoire drôle imaginée comme présentation documentaire, jusqu'à la modernité évidente de l'automobile. Le point de départ dans notre analyse a été représenté par la fresque monumentale réalisée en 1934 par Cecilia Cuțescu-Storck pour l'ancien Académie de Commerce de Bucharest — travail intitulé „Istoria negoțului românesc” (L'histoire du commerce roumain). En réussissant une compartimentation des moyens de transport — en fonction de leur destination précis — nous sommes arrêté au sujet des les plus significatives plasticiens, tellement de la perspective qualitative de leur démarche, aussi bien que la constante de l'investigation déroulé à la longue. De cette manière, nous pouvons évalués que l'exemple de Nicolae Grigorescu représente un moment de référence pour le secteur routier — ainsi que cels des Jean Al. Steriadi et Nicolae Dărăscu sont mises en évidence pour le secteur naval.



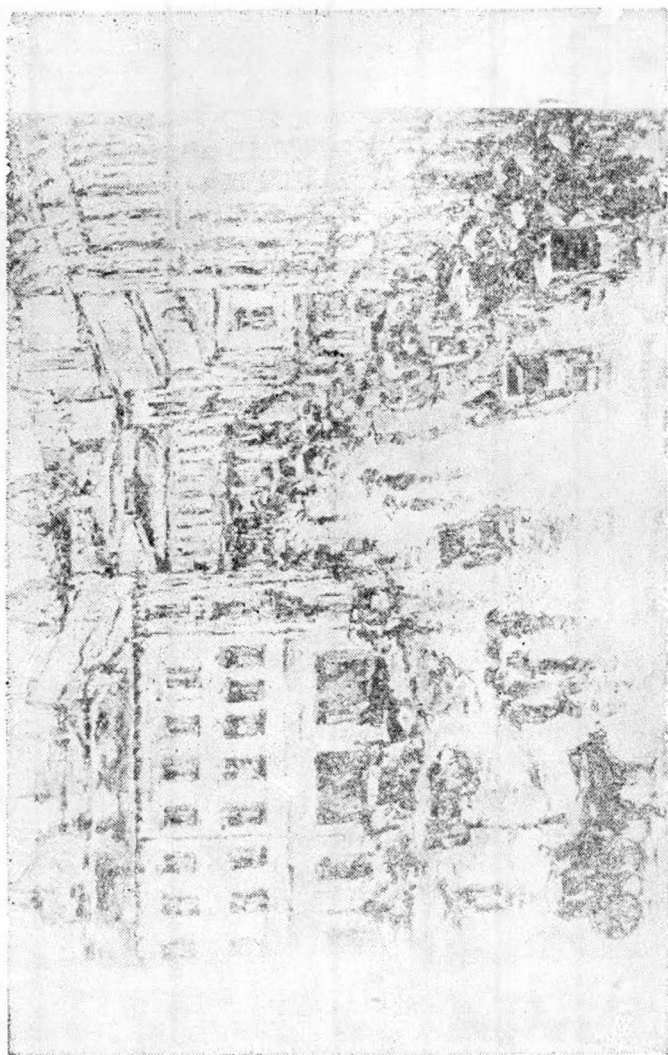
Nicolae Grigorescu — „Car cu boi“.



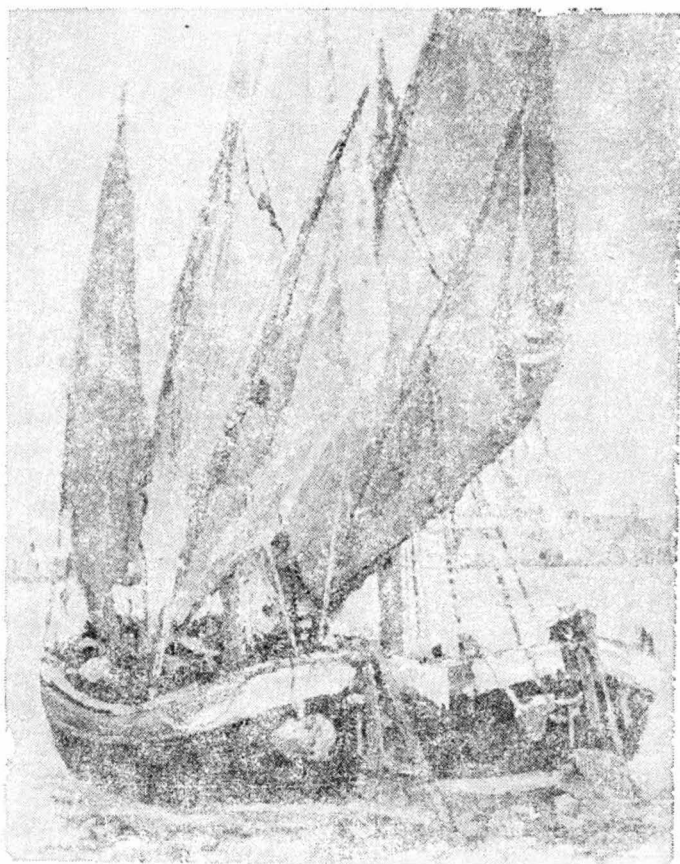
Jean Al, Steriadi — „Căruțașul”.



Theodor Pallady — „Pe Sena“.



Nicolae Dărmăștii — „Calea Victoriei pe ploaie”.



Nicolae Dărăscu — „Bărci la Chioggia“.