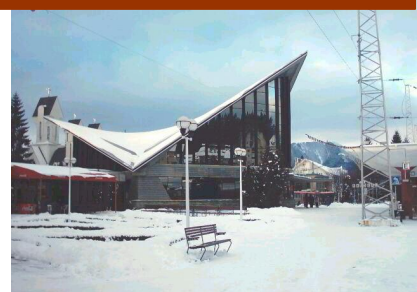


DOCUMENTARE
privind
ENCICLOPEDIA
GĂRILOR
din
ROMÂNIA



CDCAS 2003



Documentare privind
ENCICLOPEDIA GĂRILOR
din
ROMÂNIA



-CDCAS 2003-

COLECTIV DE ELABORARE:

C.D.C.A.S.:

Arhitect Maria Mănescu (*responsabil temă*)

Elena Brișan (inginer)

Cristian Bărbulescu (tehnoredactor)

Responsabil temă M.T.C.L.T.:

Arhitect Dan Adrian

Colaborator extern:

Radu Bellu (Inginer) -

Compania de căi ferate C.F.R. S.A.

CUPRINS

■	INTRODUCERE	2
1.	APARIȚIA CĂILOR FERATE în ROMÂNIA	5
1.1.	Principalele momente ale apariției căilor ferate pe teritoriul României	7
1.2.	Primele gări din România	14
2.	ARHITECTURA și FUNCȚIONALITATEA GĂRILOR	14
2.1.	Definirea programului și noțiuni de vocabular	14
2.2.	Contextul european al apariției primelor gări	15
3.	CURENTE și STILURI în ARHITECTURA GĂRILOR din ROMÂNIA - Privire istorică	30
3.1.	Repere istorice în concepția gărilor din România	30
3.2.	Gărilor Concesiunii OFFENHEIM -Lemberg-Cernăuți-Iași- (L.C.I.)	33
3.3.	Gărilor Concesiunii STROUSSBERG - Influențe prusace în arhitectura gărilor românești -	43
3.4.	Gărilor din DOBROGEA	57
3.5.	Gări monumentale din TRANSILVANIA	63
3.6.	Primele gări construite de Armata Română - Calea ferată Titu - Târgoviște -	71
3.7.	BUZĂU - MĂRĂȘEȘTI - prima linie construită de ingineri români- și gările aferente	74
3.8.	Gări construite în vreme de război (1877 – 1945)	81
3.8.1.	Războiul de independență (1877-1878)	81
3.8.2.	Primul război mondial (1914-1918)	81
3.8.3.	Al doilea război mondial (1941-1945)	84
3.8.4.	Perioada interbelică	87
3.9.	Stilul național de arhitectură feroviară - Gărilor lui Elie Radu -	89
3.10.	Gări pe linii de munte, în trecătorile carpatine	104
3.11.	Gărilor “Regale” - Gări de protocol -	112
3.12.	Gărilor din BUCUREȘTI	118
3.13.	Influențe sovietice în construcția unor gări românești	131
3.14.	Gări moderne (1960-2003)	134
3.15.	Clădiri de serviciu în incinta gărilor	152
3.16.	Cărămida de Ciurea - element de referință în construcția gărilor din România	158
■	CONCLUZII	163
■	Bibliografie	173
	Anexa 1 - Harta căilor ferate din România	175
	Anexa 2 - Familii de gări din tipologia “Elie Radu”	176

Anexa 3 -	Propunerea Companiei Naționale a Căilor Ferate C.F.R. S.A. privind includerea pe Lista Monumentelor Istorice a unor gări	179
Anexa 4 -	Indexul gărilor la care se face referire în text	182
Anexa 5 -	Prescurtări utilizate în text	183

■ INTRODUCERE

Importanța căii ferate în revoluția industrială a acordat gărilor un statut arhitectural particular, calificându-le ca imaginea cea mai vizibilă și mai specta-



culoasă a noilor programe și a noilor tehnici: locomotiva cu aburi devenea simbolul călătoriilor, iar gara își găsea treptat vocația de poartă a orașului.

Dacă începutul secolului XIX a fost marcat de apariția căilor ferate, începutul secolului XXI este dominat de automobil. Detronat de automobil, trenul a intrat într-un con de umbră timp de un secol.

În perioada actuală, însă, în contextul promovării unei dezvoltări teritoriale tutelate de principiile dezvoltării durabile, revirimentul la nivel european al transportului feroviar este una din axele importante de remodelare a mobilității urbane și interurbane, în sensul limitării utilizării automobilului, principal factor poluant al mediului urban.

În septembrie 2001, sub egida Comunității Europene, a fost publicată *“Cartea Albă - Politica europeană a transporturilor la orizontul anului 2010: momentul opțiunilor”*, lucrare ce reprezintă în prezent pentru țările membre UE documentul de bază în procesul dezvoltării propriilor sisteme de transport.

În cadrul programului de acțiune preconizat de *Carta Albă pentru transporturi*, se pune un accent deosebit pe dezvoltarea rețelelor transeuropene de transport, principala prioritate constând în dezvoltarea căilor ferate și a marilor proiecte feroviare, în final, în crearea unui spațiu feroviar european integrat.

În prima parte a anului 2002, Comunitatea Europeană a emis un nou pachet de recomandări, intitulat "*Spre un spațiu feroviar european integrat*", care completează, explică și suplimentează recomandările inițiale ale *Cartei Albe a transporturilor*.

Această orientare canalizată către favorizarea dezvoltării căilor ferate are la bază constatările privind degradarea sistemului feroviar înregistrată în ultimii ani pe plan european, mai ales în sectorul transporturilor de marfă (din 1970 până în 1998 traficul de marfă a scăzut de la 20 % la 8 %).

În prezent, se consideră că **asocierea demersurilor impuse de această orientare susținută de documente oficiale europene cu preocupările privind dezvoltarea urbană durabilă este mai mult decât necesară, este o urgență. De aceea, *Cartea Albă a transporturilor* vizează cu prioritate reechilibrarea modală și, mai ales, revitalizarea căii ferate.**

Prin punerea în funcțiune a tuturor capacităților feroviare neutilizate și puțin poluante, calea ferată va intra în concurență cu automobilul, care aglomerează și asfixiază sectorul rutier de transporturi și centrele urbane.

Hegemonia căii ferate poate deveni un mijloc eficient de protecție a mediului ambiant.

*

Gările, clădiri publice cu un statut urban aparte și valoare simbolică, câștigate de-a lungul unei evoluții istorice marcate, pe de o parte, de dezvoltarea materialului rulant și, pe de altă parte, de dezvoltarea

mobilității și creșterea traficului feroviar, se constituie în acest nou context ca puncte de reper lizibile în mediul urban sau în peisaj.

În demersul care urmărește un reviriment al transportului feroviar, un material documentar privind evoluția clădirilor feroviare și inventarierea celor mai importante din punct de vedere istoric, estetic sau funcțional, este deosebit de util.

Prin cunoașterea și înțelegerea acelor principii care au pus bazele unui program de arhitectură coerent și adaptat unor necesități ale momentului, se creează premisele abordării într-o perspectivă istorică a evoluției viitoare a acestui tip de clădiri publice.



Totodată, performanțele unor constructori și arhitecți români într-o perioadă a tatonărilor și incertitudinilor, acumularea în scurt timp a unei experiențe și sintetizarea acesteia prin crearea unei școli de constructori de căi ferate și clădiri feroviare, a unei arhitecturi feroviare specific românești, trebuie cunoscute de generațiile actuale.

1. APARIȚIA CĂILOR FERATE ÎN ROMÂNIA



Inaugurarea liniei Stockton-Darlington: trenul festiv condus de George Stephenson

La începutul secolului al XIX-lea, în 1825, George Stephenson realiza prima locomotivă cu aburi din lume. În același an, la 27 septembrie 1825, tot în Anglia, se inaugura linia Stockton-Darlington, prima cale ferată care utiliza tracțiunea cu aburi, destinată în principal exploatarea zăcămintelor de cărbune din ținutul Darlington. Trenul festiv remorcat de locomotiva nr.1, condusă chiar de Stephenson, a circulat cu *„amețitoarea viteză de 19 km/oră”*, fiind compus din 34 de vagoane care transportau 450 de călători și 90 tone mărfuri.

5 ani mai târziu, la 15 septembrie 1830, tot în Anglia, era inaugurată prima linie ferată destinată transportului de călători, Liverpool-Manchester. La 27 octombrie 1831, linia a fost vizitată de tânărul bursier român Petrache Poenaru, care, în raportul său oficial, spunea, printre altele.

“Am făcut această călătorie cu un nou mijloc de transport, care este una din minunile industriei secolului... douăzeci de trăsurile legate unele cu altele, încărcate cu 240 de persoane, sunt trase deodată de o singură mașină cu aburi...”

Petrache Poenaru a fost primul român care a călătorit cu trenul.

Realizarea lui Stephenson a generat o evoluție rapidă a fenomenului la scară mondială, *“drumul de fier”* pătrunzând rapid în Irlanda (1834), Belgia și Germania (1835), Franța și Austria (1837), Rusia (1838), Cehoslovacia, Italia și Olanda (1839), Polonia (1842), Danemarca (1844), Iugoslavia și Ungaria (1846), Elveția (1847) și Spania (1848). Astfel, în doar câțiva ani (1830-1848), principalele țări europene dedicau investiții importante construcției de căi ferate.

Acest context internațional a declanșat și în Principatele române o susținută campanie de presă care pleda pentru noul mijloc de transport, în virtutea avantajelor multiple ale *“trăsurilor care acum umblă cu aburi pe multe drumuri în Anglittera, în Franța și în Germania și transportă oameni și mărfuri cu o iuțime care întunecă mintea”*...

Ecourile acestei campanii nu se lasă așteptate și, în 1846, începe construcția liniei Oravița-Baziaș (prima linie care a funcționat pe teritoriul de azi al României). În același timp, rețeaua feroviară a imperiului austro-ungar se apropia de granițele țării noastre.

Inaugurată la 20 august 1854, linia Oravița-Baziaș situa România pe locul 17 în Europa în clasamentul țărilor cu căi ferate.

Atât în Moldova cât și în Țara Românească, starea jalnică a rețelei rutiere ar fi îndreptățit urgentarea construcției de căi ferate care să înlocuiască *“drumurile de pământ”*. Lipsa mijloacelor financiare și a cunoștințelor tehnice blocau inițiativele, impunând importul de capital și de cunoștințe tehnice.

Confruntat cu această situație, domnitorul Al . I. Cuza recurge la soluția concesiunilor, angajând prin contracte de concesiune a căilor ferate firme străine specializate. Sistemul concesiunilor nu a durat decât 10 ani, perioadă suficientă pentru formarea personalului tehnic autohton. În această perioadă, concesiunile de căi ferate au fost eliminate.

Căile ferate au pătruns în vechile provincii istorice ale României de astăzi pentru prima dată în Banat (1854), apoi în Dobrogea (1860), Transilvania (1868), Muntenia (1869), Moldova și Bucovina (1869) și Oltenia (1875). Astfel, între anii 1854-1875, au fost aduse în țară locomotive construite în Anglia, Franța și Austria.

1.1. Principalele momente ale apariției căilor ferate pe teritoriul României

- **Prima cale ferată construită pe teritoriul României: Oravița - Baziaș - “Linia cărbunilor”**

În 1845, directorul districtului minier din munții Banatului, Gustav Granzsteim, prin memoriul său adresat Baronului Kubek (șeful Administrației Averilor Imperiale de la Viena) atrăgea atenția asupra importanței economice a extragerii cărbunelui din zona Aninei, Baziaș constituind una din sursele majore de alimentare cu cărbune a liniilor de navigație pe Dunăre.

Ca urmare a acestui memoriu, între anii 1845-1846, statul austriac punea stăpânire pe toate minele particulare de cărbune din Munții Aninei.

La 31 octombrie 1846, Cancelaria de la Viena aproba construirea unei căi ferate cu tracțiune cabalină care să transporte cărbunele de la Anina la Oravița, precum și a unei căi ferate normale între Oravița și portul Baziaș de la Dunăre.

Construită între anii 1847 - 1854 de către statul austriac, **linia Oravița - Baziaș**, în lungime de 62,5 km, **prima cale ferată construită pe teritoriul de astăzi al României, a fost inaugurată la 20 august 1854**, fiind inițial destinată transportului cărbunelui. Pentru această linie au fost aduse 13 locomotive sistem Engerth fabricate la Viena.

Preluată la 12 ianuarie 1855 de către “*Societatea Cezaro-Crăiască Privilegiată a Căilor Ferate Austriece*” (St.E.G.), după lucrări importante de consolidare, linia a fost deschisă la 1 noiembrie 1856 și transportului de călători.

După primul război mondial (1919) și retrasarea frontierei de stat, 35 de km din linie (Oravița - Iam) au rămas pe teritoriul României de astăzi, restul de 28 de km rămânând pe teritoriul Iugoslaviei.

Astfel, așa cum prima linie de cale ferată din lume construită în Anglia (1825) pentru transportul mărfurilor a fost “linia cărbunelui” Stockton-Darlington, în România, prima cale ferată pentru transportul mărfurilor a fost tot o “linie a cărbunelui”: Oravița - Baziaș.

- **Perioada concesiunilor străine (1864-1880)**

În Principatele române, construcția de căi ferate a început prin câteva linii construite de concesiuni străine: Barkley, Stroussberg și Offenheim.

Concesiunea Barkley. La 1 septembrie 1865, sub Domnitorul Alexandru Ioan Cuza, guvernul român concesionează companiei engleze John Trevor-Barkley construcția liniei București-Giurgiu, finalizată la 26 august 1869 și inaugurată oficial de regele Carol I, care a călătorit cu primul tren românesc de la București la Giurgiu și de acolo, cu vaporul, spre Viena. Linia a fost dată în exploatare pentru transportul de călători la 19 octombrie 1869, sub direcția francezului Dubois.

Concesiunea Offenheim (capitolul 3.2). La 24 mai 1868, Statul român încheie cu consorțiul Offenheim o convenție privind construcția liniilor Roman-Ițcani, Pașcani-Iași și Verești-Botoșani, în lungime totală de 224 km. Astfel, linia Roman-Ițcani se deschidea în decembrie 1869, linia Pașcani-Iași în iunie 1870 și linia Verești-Botoșani în noiembrie 1871.

Exploatarea liniilor se făcea însă în condiții precare, statul fiind obligat să plătească în mod continuu anuitatea (amortismentul și dobânda cumulate în baza unui credit, plătite anual), până când, la 18 decembrie 1888, este nevoit să sechestreze liniile, iar în ianuarie 1889 să le răscumpere, obligându-se la plata unei anuități de 3 865 173 lei aur.

Între timp, în urma războiului de independență din 1877, Dobrogea redevenind teritoriu românesc, Statul român răscumpără în 1882 și linia Cernavodă- Constanța, construită sub Imperiul Otoman în 1860 de către compania Barkley, care construisese și linia Giurgiu-București și care o exploata.

Concesiunea Stroussberg (capitolul 3.3). În septembrie 1866, Parlamentul României vota legea pentru concesionarea construcției liniei Vârciorova - București - Buzău - Brăila - Galați - Tecuci - Roman și Tecuci - Bârlad, în lungime totală de 915 km, unui consorțiu german în frunte cu doctorul Stroussberg.

La 10 septembrie 1868 se punea piatra de temelie a Gării de Nord din București, iar la 27 decembrie 1870 se deschidea provizoriu linia București - Buzău - Brăila - Galați - Tecuci - Roman. În primăvara anului 1871, ploile distrug o parte a liniei, întrerupând circulația. Guvernul român refuză, în consecință, plata cuponului pe ianuarie 1871. Astfel, Compania Stroussberg neîndeplinindu-și obligațiunile, era înlocuită prin "*Societatea Acționarilor CFR*". La 13 septembrie 1872 se deschidea oficial linia Pitești - București - Buzău - Galați - Tecuci - Roman, iar la 9 mai 1878, linia Pitești - Vârciorova.

În decembrie 1879 și ianuarie 1880, Parlamentul României, sub presiunea Germaniei, care condiționa de aceasta recunoașterea independenței noastre, vota răscumpărarea liniilor construite și administrate de consorțiul Stroussberg și apoi de "*Societatea Acționarilor CFR*", fiind înființată astfel la 1 aprilie 1880 prima direcție a CFR, constituită din domnii Kalinderu, Stătescu și Fălcoianu.

CELE 8 CONCESIUNI ÎNTRE ANII 1860-1880

Linia	Km	Concesiunea	Data inaugurării	Data trecerii la CFR
Constanța-Cernavodă	63,6	J.T.Barkley	4 octombrie 1860	10 dec. 1882
București Filaret - Giurgiu	69,8	J.T.Barkley/ J.Stainforth	1 noiembrie 1869	1 iulie 1882
Roman-Burdujeni · Pașcani-Iași · Verești-Botoșani	102,5 75,7 44,2	Offenheim L.C.I.	15 dec. 1869 1 iunie 1870 1 noiembrie 1871	22 ianuarie 1889
Roman-Galați	536,4	A.B.Stroussberg și apoi Soc. Acționarilor CFR	13 sept. 1872	1 ianuarie 1880
Ploiești-București				
Barboși-Bârlad				
Chitila-Pitești			98,7	
București Nord-Filaret	6,9		13 dec. 1872	
Iași-Ungheni	21,4	G.R.Heliade	1 august 1874	1 iulie 1882
Pitești-Vârciorova	274	Soc. Acționarilor CFR	5 ianuarie 1875	1 ianuarie 1880
Ploiești-Predeal	84,6	G.B.Crawley (1875-1879) L.Guilloux	10 iunie 1879	1 iunie 1882
TOTAL:	1377,5	8 concesiuni		

Astfel, Statul român devenea proprietarul tuturor liniilor de cale ferată de pe teritoriul său -în lungime totală de 1377,5 km- pe care le exploatează și le controlează de acum înainte în regie, cu personalul său propriu.

- **Prima cale ferată construită de ingineri români - Buzău - Mărășești**

La 13 septembrie 1872 se deschidea linia București - Ploiești - Buzău - Galați - Bărboși - Tecuci - Mărășești - Roman - Suceava. Astfel, un călător care mergea de la București la Suceava trebuia să treacă prin Buzău - Galați - Tecuci - Mărășești spre Suceava, drum lung și costisitor. Lipsa unei legături directe între Buzău și Mărășești s-a resimțit pentru prima dată în timpul transporturilor militare din timpul Războiului de Independență (1877 - 1878), având în vedere și că porțiunea de linie din zona Barboși - Brăila putea fi blo-

cată în orice moment de artileria turcă aflată pe Dunăre.

În acest context, imediat după război, la inițiativa curajoasă a primului-ministru Ion Brătianu, s-a hotărât încredințarea construcției căii ferate Buzău - Mărășești inginerilor români. Construcția acestei linii reprezenta o prioritate politică, strategică și economică, prin faptul că lega pe drumul cel mai scurt căile ferate din Moldova cu cele din Muntenia.

Astfel, **la 30 martie 1879** era publicată în Monitorul Oficial **legea nr. 591, promulgată de Regele Carol I, prin care linia Buzău- Mărășești era declarată de “utilitate publică”,** proiectele urmând să fie întocmite de Ministerul Lucrărilor Publice. În lungime de 90 km, linia a fost studiată, proiectată și executată în perioada mai 1879 - 1 iunie 1881 de către Inspectorul General, respectiv inginerul Dimitrie Frunză, împreună cu un grup de 22 de tineri ingineri români. Construcția liniei a costat 8 548 675,4 lei aur, realizându-se importante economii față de liniile executate de concesionarii străini (93 214 lei aur/km față de 306 000 lei aur/km).

Inaugurarea oficială a liniei Buzău- Mărășești a avut loc la 18 octombrie 1881 în prezența Regelui Carol I și a Reginei Elisabeta, a primului-ministru Ion Brătianu, a unor membri ai Guvernului, conducători ai Direcției Generale CFR și a unui numeros public.

Calea ferată Buzău- Mărășești a fost prima linie din România, proiectată și construită de ingineri români (capitolul 3.7).

- **Căile ferate din Banat și Transilvania**

Între anii 1854 - 1915, 62 de societăți au construit în Banat și Transilvania 5 396 km de cale ferată normală și îngustă, din care:

- 4 957 km cale ferată, reprezentând 92 %, au fost construiți de către 60 de societăți de cale ferată cu capital privat multinațional,
- 439 km cale ferată, reprezentând 8 %, au fost construiți de MAV și St.E.G., societăți de cale ferată din Ungaria și Austria.

După 1 decembrie 1918, când Banatul și Transilvania s-au unit cu țara, cei 5 396 km au intrat în proprietatea Statului român, prin:

-răscumpărarea de către stat a 3 164 km de cale ferată, reprezentând 59 % din totalul de la societățile particulare,


-efectul Tratatului de la Trianon, când Statul Român a preluat drept despăgubiri de la MAV, 1 760 km de cale ferată, reprezentând 32 % din totalul rețelei,


-actul de naționalizare de la 11 iunie 1948, prin Decretul 252/1948, cu care au fost naționalizate 11 societăți de cale ferată particulare, însumând 468 km de linii ferate.

1.2. Primele gări din România

Dezvoltarea dinamică a liniilor de cale ferată nu se putea lipsi de clădirile aferente bunei funcționări a transportului pe calea ferată, în special în cazul transportului de călători.

Astfel, **cele mai vechi gări românești sunt cele din Banat: Oravița, Baziaș, Jimbolia.**

 **Gările ORAVIȚA și BAZIAȘ**, primele gări construite pe teritoriul românesc, au fost construite în perioada 1848-1854 de către *Societatea căilor ferate austriece*, după planurile și studiile elaborate sub conducerea inginerului Karl Bach, care a mai realizat și gările Răcăsdia, Vrămiuț, Bărlişte. Gara Baziaș a fost desființată la 15 ianuarie 1950. Gările Iassehovo, Vracov Gay și Biserica Albă se află pe teritoriul fostei Iugoslavii.

 **Gara JIMBOLIA.** Construită de *St.E.G.*, calea ferată Szeged (Ungaria) - Jimbolia - Timișoara, prima cale ferată care lega capitalele Europei Centrale cu Timișoara traversând Banatul de la vest la est, a fost inaugurată la 15 noiembrie 1857. La 15 aprilie 1924, gara Jimbolia devine gară de frontieră româno-iugoslavă.



Gara BAZIAȘ

Desființată la 15 ianuarie 1950-

Gara ORAVIȚA



Gara BAZIAȘ, la începutul secolului XX



2. ARHITECTURA ȘI FUNȚIONALITATEA GĂRILOR

2.1. Definirea programului și noțiuni de vocabular

În limbajul uzual, conceptul de “Gară” desemnează fie strict clădirea pentru călători, fie ansamblul compus din mai multe construcții, cu caracter strict funcțional -gară de călători, gară de mărfuri, post de macaze, castel de apă, peroane descoperite și peroane acoperite, toalete- **sau comercial** -hotelul gării, cafeneaua gării, diverse magazine, alte dotări.

În unele cazuri, **conceptul se extinde în sfera urbanismului -strada, piața sau cartierul gării.** Această “elasticitate” a ariei de referință a conceptului se datorează în mare parte faptului că **gara este**, în cele mai multe cazuri, **un pol urban de atracție, generând în jurul său o activitate economică și comercială** care răspunde unor necesități dezvoltate de transportul feroviar, **ceea ce la scară urbană se traduce prin “stimularea urbanității”.**

În general, numele utilizate pentru activitatea feroviară au fost preluate în mod natural din domeniul transportului naval, evoluând de la “*port uscat*”, “*debarcader*” sau “*ambarcader*”, “*peron*”, la termenul de “*gară*”, care inițial se referea la posibilitatea de garare a vapoarelor.

Definiția gării așa cum este furnizată de dicționarul Larousse -“o clădire sau un ansamblu de clădiri și de linii de cale ferată, care asigură descărcarea, încărcarea și depozitarea de mărfuri și îmbarcarea și debarcarea călătorilor pe calea ferată”- subînțelege dualitatea fluxurilor care a modelat de-a lungul timpului

programul de gară: gară (transport) de mărfuri - gară (transport) de călători.

Optimizarea fluxurilor și spațiilor, găsirea unui nume adecvat pentru acest loc de tranziție care asigură transportul pe calea ferată al mărfurilor și călătorilor, preocuparea pentru clădiri estetice și funcționale au fost obiectivele principale care au conturat contextul apariției primelor gări.

În cele ce urmează, termenul generic de “gară” se va referi la garile (stațiile) de călători, care reprezintă obiectul acestei lucrări.

2.2. Contextul european al apariției primelor gări

Pentru a înțelege modul în care a evoluat construcția de gări în România după desprinderea de concesiunile străine, este importantă fixarea unor repere care definesc contextul european în care avea loc cristalizarea arhitecturii feroviare românești.

Schițarea acestui context, puternic marcat de revoluția industrială și de progresele tehnice rapide, pune în evidență actualitatea și modernitatea realizărilor arhitecturii feroviare românești, un limbaj comun spațial și programatic, de fapt mult disputata “apartenență” a României la Europa.

La nivel european, primele gări au fost copii ale celor engleze. Treptat, însă, influențele locale au introdus primele elemente specifice, chiar dacă, în linii mari, se păstra tipologia generală.

Importanța căii ferate în revoluția industrială a conferit gărilor un statut arhitectural particular, calificându-le ca imaginea cea mai vizibilă și mai spectaculoasă a noilor programe și a noilor tehnici: locomotiva cu aburi devenea simbolul călătoriilor.

- **DEFINIREA FUNCȚIONALITĂȚII GĂRILOR.
GARĂ DE MĂRFURI - GARĂ DE CĂLĂTORI**

Pornind de la ponderea celor două componente funcționale principale ale gărilor -transport de mărfuri, transport de călători- arhitecții au elaborat planuri corespunzătoare funcționalității acestora: **gară de mărfuri, gară de călători, gară de de tranzit, gară de capăt**. Dacă gara de mărfuri are peroane mai înalte și necesită spații de manevră mai importante, gara de călători trebuie să ofere facilități care să permită călătorilor să-și pregătească călătoriile în condiții optime de confort și siguranță, fiind totodată “vitrina” orașului pe care îl reprezintă. Rapid, companiile fuzionează, liniile se grupează. Treptat, clădirile gărilor de călători sunt studiate în funcție de numărul de călători prevăzut.

- **TIPOLOGIA ARHITECTURALĂ EUROPEANĂ A
GĂRILOR**

Transportul pe calea ferată generează o tipologie arhitecturală specifică, al cărei program trebuie să răspundă simultan exigențelor tehnologice proprii exploatarei căii ferate, gestionării fluxurilor de călători și imperativelor comerciale.

Gărilor constituie interfața între logica tehnicistă a căii ferate (conform căreia trenurile circulă în situl propriu juxtapus teritoriului) și societatea civilă, între rețeaua de transport privat și cea de transport public.

Totodată, **gărilor sunt**, în același timp, **locuri de tranzit și locuri de primire**, porți ale unei călătorii uneori lungi prin care călătorul trebuie să treacă mai mult sau mai puțin grăbit, un loc care nu-și poate permite să fie anonim, care trebuie să exprime specificitatea fiecărei localități în parte.

Reprezentativitatea gărilor a constituit o problemă majoră la nivel european.

Tipologiile de implantare a clădirilor în cadrul ansamblului gării încearcă să concilieze două imperative: facilitarea mișcărilor materialului rulant pe criteriul fluidității circulației și gestionarea maselor de călători (la plecare și sosire) și a bagajelor în condiții de deplină securitate, fără a neglija constrângerile impuse de comportamentele diferite ale călătorilor.

În orașele mici și mijlocii, dispunerea este tradițională: gara este construită de-alungul liniilor, în general de o singură parte, iar zona liniilor este acoperită de o hală deschisă la ambele extremități. Gara se pretează la diferite efecte arhitecturale, dar pe un registru limitat, organizat în jurul unui corp central cu ceas, flancat de două aripi simetrice, în care deseori nu se face separare între plecare și sosire.

În marile orașe, este frecventă tipologia gării de capăt: o clădire principală flancată simetric de alte două corpuri, care separă din punct de vedere fizic și funcțional plecările și sosirile.

Preocuparea pentru expresia stilistică a gării asociază raționalizării și amenajării spațiilor sale funcționale și “rafinamentele” tehnologice ale acoperirii unor spații de mare anvergură.

Rolul important jucat de arhitectură în secolul al XIX-lea ca factor de comunicare și deci ca liant social se consolidează și mai mult în cazul gării, datorită funcției sale de nod de comunicare fizică.

Programul funcțional al gării -fixat încă de la construcția gării Crown Street la Liverpool în 1829-1830, după planurile lui George Stephenson, pionierul căilor ferate din Anglia și din Europa- **se articulează în jurul a două entități distincte: o clădire care adăpostește casele de bilete și sala de așteptare și o hală cât mai vastă care să faciliteze dispersia fumului degajat de locomotivele cu aburi.** Pe baza acestui dublu deziderat,

arhitectural și tehnic, vor acționa arhitecții și inginerii care își vor împărți adeseori rolurile.



Gara Crown Street (Liverpool) în 1831

Această tipologie elementară a devenit din ce în ce mai complexă din două puncte de vedere: spațial și programatic. Creșterea rapidă și continuă a numărului de călători a antrenat o reconstrucție frecventă a gărilor. De exemplu, primele “ambarcadere” europene au fost în majoritate reconstruite după 20 de ani și au fost frecvente cazurile în care gările au fost reconstruite sau modernizate de 2-3 ori într-un secol.

Totodată, densificarea rețelelor a antrenat multiplicarea liniilor și lărgirea ramificațiilor de acces. În consecință, halele s-au mărit, deci deschiderile șarpantelor lor, uneori de proporții impresionante, nu mai puteau fi construite din lemn.

La nivel european, se disting în general 3 clase de gări (I, II, III), în funcție de trafic și de numărul de călători prevăzut. Gările de clasa I sunt rezervate marilor orașe și fac obiectul unor proiecte specifice. Elementele de program sunt aceleași și la celelalte clase, rezervate orașelor mici și mijlocii, dar ponderarea spațiilor este diferită: holuri de intrare

(vestibule), ghișee de bilete, biroul șefului de gară, săli de așteptare pentru toate clasele, serviciu de bagaje, mesagerie și, sistematic, locuința șefului de gară la etaj.

Principiul unei clădiri centrale cu aripi simetrice de importanță variabilă (în funcție de clasa gării) **este cel mai frecvent întâlnit la scară europeană**, acest partiu arhitectural permițând, pe de o parte, utilizarea unui standard de construcție, și pe de altă parte, realizarea cu costuri minime a unor extinderi viitoare care să răspundă evoluției traficului. **În gările mai modeste, aripile dispar complet, toate serviciile fiind concentrate într-un spațiu unic**, chiar dacă partiul păstrează aceeași schemă de dispunere a sălii (săliilor) de așteptare, ghișeele de bilete și sălii de bagaje.



Gara Gueret
Linia Montluçon-Limoges (Franța, 1865)



Gara Saint Aignan
(Franța, 1873)



Gara Sainte Anne d'Auray - Nantes,
Chateaulin (Franța 1862)

În general, nu au existat proiecte-tip, dar, la nivel european, fiecare companie feroviară, chiar fiecare linie (în Franța, Anglia) dispunea de o gamă proprie de tipuri de gări adaptate necesităților locale, unificate prin elemente de limbaj arhitectural comun.

Multiplicarea serviciilor oferite călătorilor a impus treptat apariția de noi clădiri, integrate corpului principal al gării: holuri de intrare (vestibule), săli de așteptare, magazine, restaurante, hoteluri, etc.

Holul de intrare sau “sala pașilor pierduți” constituie pivotul programului, având în vedere rolul său important în segregarea fluxurilor. Tot aici se află casele de bilete. Punct de trecere obligatoriu pentru călători, holul de intrare este în general un spațiu generos din punct de vedere volumetric și decorativ.

Sala pentru bagaje. În secolul al XIX-lea, călătoria cu trenul era o adevărată expediție, care nu se repeta cu ușurință. De aceea, sejururile erau lungi, bagajele voluminoase (amplerea vestimentației impunea valize mari) și, în consecință, serviciile trebuiau adaptate cerințelor: înregistrarea bagajelor la plecare, depozitarea și manevrarea lor în săli speciale, precum și transportul lor într-un vagon de bagaje. Fluxul bagajelor era deci mai important decât în gările actuale. Inițial, în unele țări europene (Franța, de exemplu), fluxul bagajelor era complet separat de cel al călătorilor, în mod similar aeroporturilor de astăzi: călătorul trebuia să ajungă mai devreme, să-și cumpere bilet, să-și înregistreze bagajele și să aștepte plecarea trenului în sala de așteptare; călătorii nu erau autorizați să urce în tren decât cu câteva minute înainte de plecarea trenului; la sosire, își recuperau bagajele dintr-o sală specială. Gara trebuia deci să gestioneze fluxul călătorilor, al bagajelor și al trăsurilor-taxi.

Sala de așteptare ocupă în gările europene un volum important în partiul gării. Chiar de la origine, trenurile erau împărțite în 3 clase care corespundeau unor norme de confort diferite, ierarhie preluată și de concepția sălilor de așteptare. Astfel, sălile de așteptare de clasa I sunt ample, luxos amenajate și confortabile (spațiu individual, mobilier, dotări) pe când cele de clasa a III-a sunt aglomerate și amenajate cu economie de mijloace. După 1880, sălile de așteptare sunt extinse către peroane cu marchize generoase, dar numai în zona centrală, în dreptul vagoanelor de clasa I.

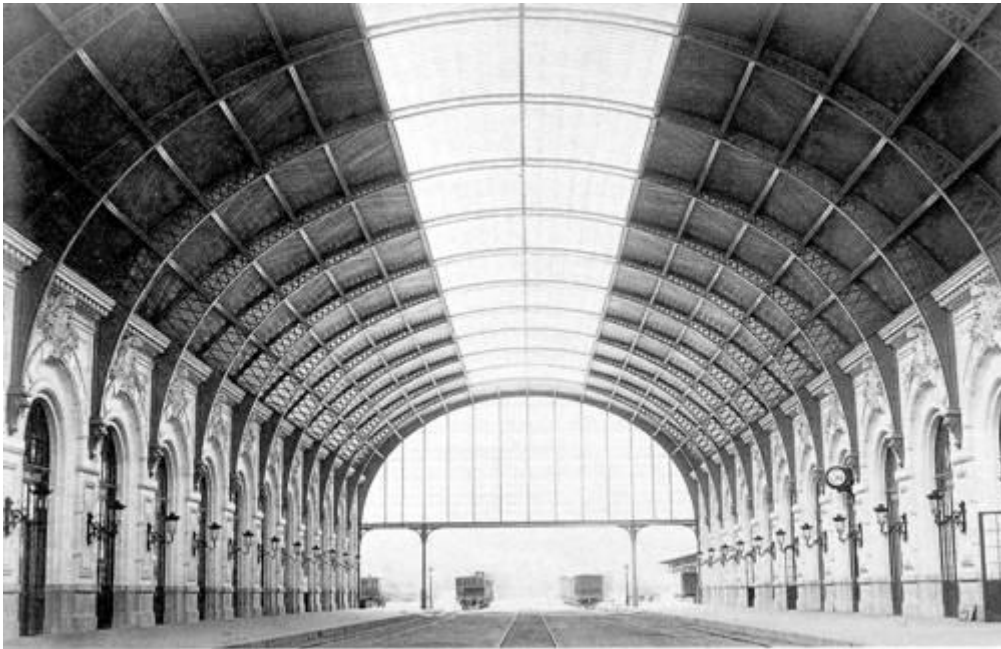
Servicii generale. Pe lângă aceste spații care ocupau un loc preponderent în suprafața primelor gări europene, nu trebuie neglijate spațiile necesare desfășurării serviciilor generale care variau în funcție de importanța gării: serviciul de buiote pentru încălzirea călătorilor, WC, dușuri, bufet-restaurant, bibliotecă, mesagerie și mărfuri, birouri și locuințe pentru șeful de gară și adjuncții săi.

Hala vitrată care acoperă peroanele este un element major și un reper identitar al marilor gări. Dincolo de funcția sa de a proteja călătoria de intemperii sau de soare, hala vitrată unifică spațiul gării într-un singur spațiu acoperit, suficient de înalt pentru dispersia fumului. Calitatea particulară a luminii mediate de aceste vitraje de mari dimensiuni este unul din atuurile limbajului arhitectural utilizat în construcția garilor acestei perioade de început.

Definirea unui sistem de șarpantă economic care să acopere aceste hale de mare deschidere a constituit una din acele constrângeri tehnice care stimulează spiritul tehnic și creativitatea. Dacă la origine șarpantele erau din lemn, către 1837 își fac apariția șarpante mixte care asociază lemnul și fierul. În Franța, inginerul Antoine-Remy Polonceau pune la punct în 1837 un sistem de șarpantă foarte economic, care asociază biele din fontă și tiranți metalici cu arbaletieri din lemn sau din fier. Sistemul a fost experimentat la realizarea unui hangar pentru linia Paris-Versailles Rive Gauche și avea să fie utilizat pe scară largă la gări. Până în anii 1880, firmele Polonceau au furnizat un mijloc economic de acoperire a spațiilor de mare deschidere. La sfârșitul secolului, șarpantele Polonceau erau înlocuite cu ferme triangulate din oțel, mai ușor de fabricat.

Marile hale vitrate acoperite cu șarpante metalice au constituit elementul principal al identității arhitecturale a garilor europene. Statutul urban al gării impunea, totodată, pe lângă tratarea cu grijă a șarpantelor metalice, și rezolvarea “elegantă” a trecerii de la aceste spații ample la clădirile periferice, mai modeste ca dimensiuni.

Problema lizibilității pi-nionului sălii vitrate pe fațada către oraș a gării s-a aflat de-alungul tim-pului printre problemele principale ale arhitecturii feroviare europene, provocând și exploatând abilitățile inginerilor și arhitecților secolului al XIX-lea de a folosi cu știință și artă elementele decorative și constructive.

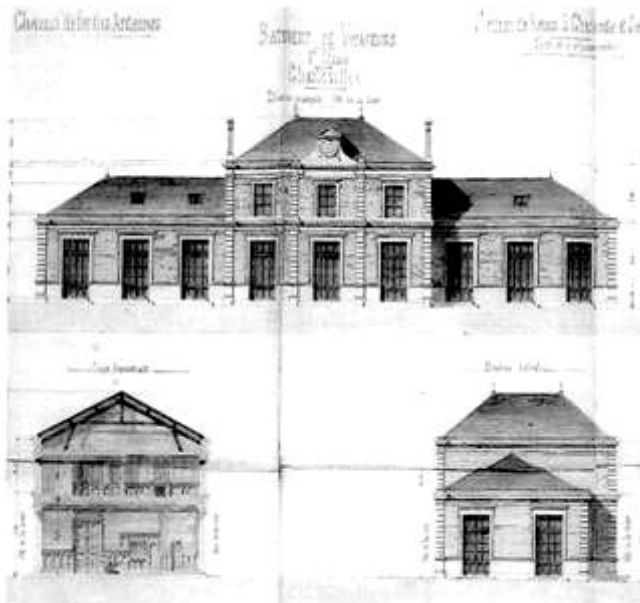


Hala vitrată a gării din Nisa la sfârșitul secolului XIX



Hala vitrată a gării din Lyon (1948)

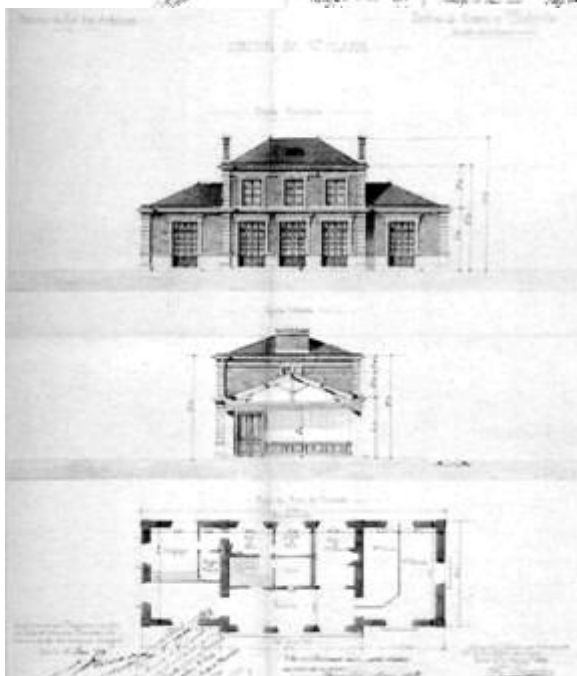
Gara se transforma treptat într-un spațiu public complex, traversat de mase mari de oameni. Problema controlului acestor fluxuri la punctele de trecere obligate a suscitât de la origini o organizare fondată pe modelul militar, cu roluri distribuite, ierarhizare a personalului, uniforme.



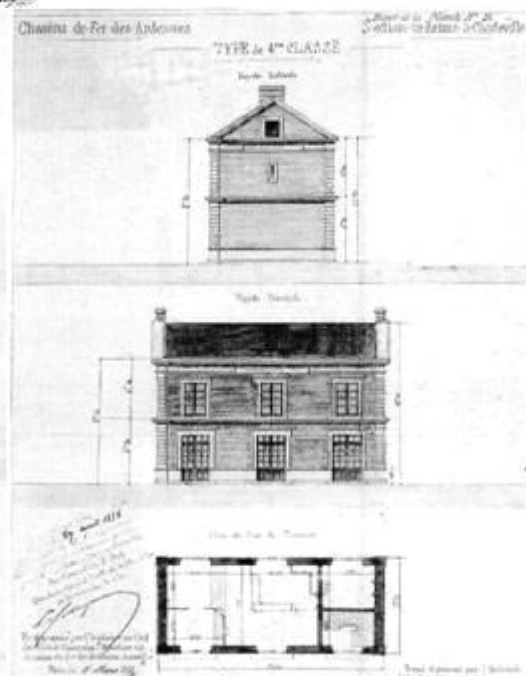
Gara din **Charleville**
Gara de clasa I



Trei tipuri de gări
ale Companiei de căi ferate
din regiunea Ardennes (Franța)
secțiunea Reims-Charleville
proiectate de arhitectul Companiei
Felix Langlais
1858



Gara de clasa a II-a



Gară de clasa a III-a

- **Evoluția concepției gărilor după 1890**

După 1890, concepția gărilor se îndepărtează de logica monofuncțională de “ambarcader” pentru a deveni un loc în sine, care grupează numeroase servicii, în contact direct cu orașul.

Gărilor marilor orașe sunt regândite în perspective net mai monumentale.



Gara din Tours (Franța)
portalul monumental și Piața “Gării”



Pentru orașele mici și mijlocii, pentru sate, gara este un edificiu public important, care reprezintă legătura cu

lumea. Gara constituie primul contact al călătorului cu orașul, deci arhitectura gării trebuie să pună în evidență și să exprime clar prosperitatea, chiar specificitatea localității.

Calitatea arhitecturală a gării este un factor important de atracție comercială pentru călător și contribuie la recunoașterea publică a statutului gării.

Principiul gării de tranzit compuse în jurul unei halei vitrate deschise la ambele extremități (Gara de Nord din Paris, de exemplu) se pretează bine la un compromis între gară monumentală și citatul raționalist pe care îl constituie marile vitraje. Acest tip de gară permite

punerea în valoare a unor șarpante de valoare arhitecturală incontestabilă, chiar dacă acestea nu mai sunt vizibile dinspre stradă.

Către sfârșitul secolului, această tendință de “monumentalizare” a gărilor se desfășoară, însă, în detrimentul originalității. Dispariția progresivă a halei vitrate exprimate în fațadă lasă loc unei arhitecturi eclecticice bogate în decoruri emblematice, care confirmă statutul urban al gării, care se erijează acum ca monument major al orașului, desprins de originea sa tehnică. Apar elemente de vocabular noi, menite să susțină monumentalitatea și urbanitatea gărilor.

Astfel, “turnul cu ceas” introdus în limbajul arhitectural al gărilor la Gara Lyon din Paris va rezista o jumătate de secol, consacrand rolul gării ca reper urban.

- **Primele modele arhitecturale europene - Gările pariziene**

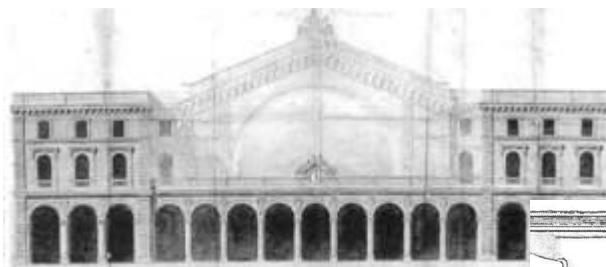
Gările pariziene (sau gările londoneze) construite în aceeași perioadă au furnizat primele modele arhitecturale.

Prima generație de gări construite în perioada 1837-1848 rămâne cantonată în scheme arhitecturale neoclasice și în dispoziții tehnice tradiționale.

O a doua generație de gări, care fixează trăsăturile caracteristice gării moderne, apare la începutul anului 1850.

Gara de Est (arhitect François-Alexandre Duquesnay, 1847) este din acest punct de vedere remarcabilă: o clădire în care articularea halei vitrate și a serviciilor este clar exprimată în fațadă prin intermediul unei mari ferestre în semilună centrată surmontând un portic de inspirație florentină. La interior, cele 8 linii sunt acoperite de ferme Polonceau cintrate, cu o deschidere de

peste 30 m. Această hală a fost extinsă în 1900 și apoi în 1924-1933. După modelul Gării de Est la scară redusă avea să se construiască în anii 1866-1869 prima gară a capitalei României, Gara Filaret.



Gara de Est din Paris, 1847



Gara Filaret din București, 1866-1869

Posibilitățile oferite de generalizarea construcției în fier laminat din 1860 și performanțele crescute ale sistemelor de șarpantă au permis creșterea notabilă a deschiderilor fermelor de șarpantă și a proporțiilor monumentale ale halelor vitrate, în raport cu importanța căii ferate în epocă.

Gara Saint-Lazare (reconstruită în 1852-1854 de arhitectul Alfred Armand și inginerul Auguste Flachet) utiliza, ca de altfel, majoritatea gărilor franceze din acea vreme, ferme Polonceau de 40 m deschidere, în timp ce în Anglia structura marilor hale vitrate era susținută de ferme cintrate cu tiranți suspendați. Longevitatea sistemului Polonceau a fost remarcabilă, acesta fiind prezent și la extinderea gării în 1887. A doua reconstrucție a gării Saint-Lazare în 1885-1889 (de către arhitectul Juste Lisch) a adus cu sine mascarea integrală a halelor vitrate cu o fațadă tipic urbană și juxtapunerea unui hotel, legat de corpul principal prin intermediul unei pasarele metalice. **Asocierea gării cu un hotel (“hotelul Gării”) devine, de altfel frecventă la sfârșitul secolului,** pusă în evidență către exterior printr-o detașare clară a celor două

funcțiuni: o fațadă care utilizează formele de expresie ale unui mare imobil și hală vitrată, gara propriu-zisă, care concentrează în general expresia tehnicității gării.

Pe măsură ce progresele tehnicii permit creșterea dimensiunilor halelor vitrate, clădirile devin și ele mai monumentale.

Gara de Nord a Parisului (și în mai mică măsură gara Montparnasse) constituie din acest punct de vedere una din tentativele cele mai reușite de integrare într-o fațadă urbană a expresiei spațiului halei principale a gării. În locul gării vechi de stil neoclasic (1842-1846, inginerul Leonce Reynaud), o hală cu travee dublă acoperită de o șarpantă din lemn sprijinită pe o anfiladă centrală de coloane din fontă (a cărei fațadă a fost demontată și remontată la Lille), arhitectul Jacob-Ignaz Hittorf a realizat în 1861-1865 o fațadă de mare anvergură (70 m deschidere) cu o ordonanță de pilaștri ionici în jurul unui arc central flancat de două aripi punctate de arcade mai mici. Grija cu care sunt tratate proporțiile și detaliile, statuile care jalonează acrotera dau acestei gări un farmec deosebit, un neoclasicism arheologizant de calitate.



Gara de Nord, Paris, 1842-1846

Gara Montparnasse, Paris, 1840 - demolată în anii '60



Gara Austerlitz (reconstruită în 1865-1869 de arhitectul Louis Renaud și de inginerul Sevene) prezintă un partiu clar, cu două spații distincte pentru plecare și sosire, separate de o clădire administrativă. Interiorul rezervă surpriza unei hale generoase de 52 m deschidere. Fermele de tip Polonceau se sprijină pe console delicat lucrate. Timpanul vitrat care închide extremitatea peronului este remarcabil prin proporții și echilibrul formelor.



Marea hală a gării Austerlitz, Paris, 1870

Chiar dacă nu este atât de evidentă ca la Gara Filaret din București (prin preluarea la scară redusă a Gării de Est din Paris), **filiația tipologiei gărilor românești cu cea franceză se face simțită și în alte cazuri.**

Gările Monparnasse din Paris (1840), Saint-Aignan (linia Centrală, 1873), Guéret (linia Montluçon-Limoges, 1865) sau proiectele Companiei de Căi Ferate din Ardennes pentru gări de clasele I - III (1858) prezintă o tipologie care, asimilată de constructorii feroviari și “prelucrată în spirit românesc”, avea să se răspândească pe căile ferate române și să genereze o tipologie specific românească.

Definirea funcționalității gărilor, așa cum s-a structurat de la începuturile dezvoltării căilor ferate, a tipologiei gărilor europene, evoluția concepției gărilor în strânsă legătură cu progresele tehnice remarcabile ale perioadei la care ne referim, precum și prezentarea succintă a celor câteva gări pariziene ale vremii, toate aduc în discuție suficiente argumente care susțin sincronizarea preocupărilor arhitecților și inginerilor români cu contextul european, creând premisele demersurilor care au condus la conturarea unui stil de arhitectură feroviară specific românesc.

3. CURENTE și STILURI în ARHITECTURA GARILOR din ROMÂNIA - Privire istorica

3.1. Repere istorice în conceptia garilor din România



În perioada incipientă a dezvoltării liniilor feroviare în România (1854-1860), arhitectura garilor de călători nu era considerată o prioritate. Erau stabilite câteva modele de gări, în funcție de importanța stațiilor, și nu exista încă un stil arhitectural specific definit al construcțiilor feroviare.

În perioada concesiunilor străine (1860-1880) (capitolele 3.2, 3.3), în Muntenia și Moldova au fost aplicate proiecte austriece, iar în Dobrogea și pe linia București-Giurgiu cele engleze (Gara Filaret reproducea la scară redusă Gara de Est din Paris, la rândul său edificată după modele engleze). Gara de Nord (gara Târgoviștei, cum se numea când a fost construită), era de tip german, gară tip clasa I construită și la Berlin. Prima linie de cale ferată din Principatele Unite a fost cea care făcea legătura între București și Giurgiu, iar prima gară din București, gara Filaret, a fost inaugurată în octombrie 1869.

În perioada 1879-1911 (capitolul 3.9), în timpul construcției liniilor Târgu-Ocna-Palanca, Pitești-Curtea de Argeș și Craiova-Calafat, **inginerul Elie Radu** (funcționar în cadrul Serviciului de căi ferate din Ministerul Lucrărilor Publice) și **arhitectul Petre Antonescu** au fost primii preocupați de definirea unui stil de arhitectură feroviară. Licențiat al Politehnicii din Bruxelles, **Elie Radu este considerat “artizan al căilor ferate române”**. În această perioadă, el a proiectat 650 km de cale ferată, inclusiv poduri, viaducte, gări, alte construcții feroviare. Gările Curtea de

Argeș, Odobești, Băiculești, Calafat sunt **construcții de o calitate deosebită, care pot concura cu construcțiile de acest gen edificate oriunde în Europa în acea perioadă.**

În anii 1911-1950, abandonând stilul arhitecturii feroviare definit de Elie Radu și Petre Antonescu, considerat prea somptuos și prea scump pentru o clădire publică de acest gen, Direcția generală CFR optează pentru construcții mai ieftine, dar care păstrează câteva din elementele de stil puse în operă de cuplul Elie Radu-Petre Antonescu și îi adaugă altele noi, definind ceea ce astăzi denumim “construcții CFR”. Deși în mare parte construcții mai modeste decât cele precedente, **construcțiile feroviare edificate în această perioadă sunt valoroase prin grija cu care sunt tratate detaliile, prin seriozitatea cu care pun în operă principii de proiectare coerente și adecvate funcțiunilor.** Gări, cantoane, halte, clădiri de serviciu, castele de apă, anexe, fântâni, toate sunt tratate cu aceeași atenție. **Apartenența acestor clădiri la patrimoniul CFR este ușor de detectat prin limbajul arhitectural propriu ce declină sub toate formele cărămida aparentă** (cărămida de Ciurea, capitolul 3.16): specularea contrastului roșu-alb dintre cărămidă și piatră văruiată (ancadramentele ferestrelor, marcarea muchiilor prin intercalarea de asize, jocuri de șiruri alternative din cele două materiale) sau pur și simplu a efectelor obținute din modul de pozare a cărămizilor de fațadă, inspirate din arhitectura veche românească (denticuli, ancadramente, očnițe, marcarea cornișelor ș.a).

În 1941, prin noua lege de organizare a Regiei Generale CFR se înființează “Serviciul Arhitecturii” (6 ingineri, 16 arhitecți) cu misiunea de a întocmi planuri generale de construcții și proiectele de ansamblu și sistematizare a centrelor feroviare. Deși considerate în perioada respectivă prea monotone și prea austere, **clădirile feroviare tip concepute atunci au rezistat perfect probei timpului, impresionând și astăzi prin calitatea lor arhitecturală.**

Spre sfârșitul anilor '40, forța coercitivă a proiectelor tip începe să se estompeze. **Se încearcă o separare a funcțiilor** -până atunci funcțiunea publică, cea tehnico-administrativă și cea rezidențială (locuințele șefilor de gară) fiind integrate sub același acoperiș-, **creându-se clădiri separate pentru locuințele șefilor de gară din stațiile mai importante** (linia Făurei-Urziceni-București-Roșiori-Craiova), iar pe unele linii montane se urmărește o individualizare a clădirilor în ideea unei mai bune integrări a construcțiilor în sit (Bicaz, Tarcău, Hunedoara).

În anii 1937-1938, Direcția Generală a CFR decide construirea a două gări rezervate exclusiv familiei regale, localizate la București (actuala gară Băneasa) și Sinaia. Concepute în stil modern de către arhitectul Duiliu Marcu, aceste două gări introduc în arhitectura feroviară românească un nou program de gară, cu funcțiuni diferite decât cele publice -sală de așteptare, salon de recepție, corp de gardă, peron pentru garda de onoare (capitolul 3.11).

După 1950, sub presiunea creșterii traficului, unele din vechile gări devin neîncăpătoare, fiind necesară extinderea lor sau construirea altora noi. Stilul clădirilor feroviare se diversifică, funcțiunile fiind total descentralizate prin separarea totală a spațiilor destinate publicului călător de funcțiunile tehnico-administrative. **Gările Tulcea, Constanța, București Basarab, Brașov, Predeal, Craiova, Baia Mare (1950-1970), sunt tributare unui stil hibrid** -pendulând între raționalism și modernism- **care utilizează beton armat, pânze subțiri, cupole** (capitolul 3.14). Chiar dacă aceste construcții sunt sincrone cu cele edificate în aceeași perioadă în țările occidentale sau reiau concepte introduse în arhitectura europeană de mari arhitecți ca P. L. Nervi sau Le Corbusier, reformulând în manieră modernă principii vehiculate în perioadele anterioare în arhitectura feroviară -centralitate, monumentalitate (gările Constanța, Brașov și Predeal, considerate cele mai reușite din această serie)- **nu se poate spune că noile gări creează un stil modern specific construcțiilor feroviare.**

După 1970, prin promovarea pe scară largă a industrializării execuției, sunt utilizate din nou proiecte tip, **gărilor devenind**, ca și locuințele colective din această perioadă, **construcții anonime, fără stil și lipsite de personalitate arhitecturală.**

3.2. Garile CONCESIUNII OFFENHEIM - Lemberg - Cernauti - Iași (L.C.I.)



- **Linia Suceava - Roman (1868-1869)**

În lungime de 103 km, calea ferată Suceava-Roman a fost construită între anii 1868-1869 de către Concesiunea Offenheim și inaugurată la 15 decembrie 1869. În perioada 1868-1888 a fost administrată și exploatată de Compania L.C.I. – Offenheim, iar la 22 ianuarie 1889 a trecut în proprietatea Statului Român și în administrarea Direcției Generale CFR. În continuare, sunt prezentate cele mai importante etape ale acestui demers:

- **Decretul-Lege nr. 941 din 7 iunie 1868** publicat în Monitorul Oficial nr. 134 din 12/24 iunie 1868, semnat de Domnitorul Carol I în baza raportului prezentat de Petre Donici, ministru-secretar de stat la Departamentul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, sub nr. 4759 și a Jurnalului Consiliului de Miniștri din 6 iunie, **pune bazele construcției de către Cavalerul de Offenheim a liniei de cale ferată de la Suceava la Iași, cu ramificații la Roman și Botoșani.**

- **Prin Decretul nr. 1145 din 5 iulie 1868** publicat în Monitorul Oficial nr. 158 din 12/24 iulie 1868, **Domnitorul Carol pune la dispoziție creditul necesar începerii acestei lucrări.**

- La 21 septembrie 1868, prin **Legea nr. 1516**, lucrările de execuție ale acestei linii sunt declarate de utilitate publică și se stabilește că **Victor von Offenheim**, reprezentantul unui consorțiu de bancheri austrieci și englezi, **este autorizat să le construiască și să le exploateze** în condițiile stabilite prin actele de concesiune ce au fost încheiate de ambele părți.


Potrivit acestor documente, având în vedere că în aceeași perioadă se construia și linia de la Cernăuți la Ițcani, s-a considerat multă vreme că liniile de pe teritoriul Principatelor Române sunt o prelungire a liniilor ferate construite pe teritoriul Bucovinei, aflată sub stăpânirea Imperiului Habsburgic. Această situație a condus la **impunerea statutului de stație de frontieră gării Ițcani** (în prezent Suceava Nord). Clădirea acestei gări a fost construită și cu fonduri românești la care, pe lângă autoritățile austriece de vamă și grăniceri, participau și autoritățile omologe românești. În consecință, **în Ițcani au fost efectuate pentru o lungă perioadă toate operațiunile de graniță între cele două state învecinate, stabilite în baza unor convenții vamale** care, după mai multe prelungiri, au avut valabilitate până în anul 1891.

Pentru că **aceste convenții de frontieră constituie motivul înființării stației Burdujeni** (în prezent Suceava Burdujeni), considerăm că este binevenită prezentarea acestora în cele ce urmează.

Prima convenție relativă la granița dintre Ițcani și Burdujeni a fost semnată la 10/22 februarie 1873 și legiferată de guvernul român de-abia la 25 ianuarie 1881 prin Legea nr. 191 publicată în Monitorul Oficial nr. 21/1881, deși fusese acceptată de către Cameră și Senat în luna martie 1873, ocazie cu care fuseseră făcute și unele observații referitoare la gara construită la Ițcani:

- să i se recunoască părții române aceleași drepturi pe care le are și partea austriacă, respectiv dreptul la jumătatea valorii acestui edificiu.
- să se recunoască statului român dreptul de a construi, dacă va crede de cuviință, o altă gară pe teritoriul său și de a-și strămuta acolo vama și celelalte servicii de frontieră.

Printr-un nou protocol de frontieră încheiat la 14/26 februarie 1881 și publicat în Monitorul Oficial nr. 36 din 15/27 februarie 1881 valabilitatea acestei convenții este stabilită pe 10 ani, deci convenția expira în luna februarie 1891.

 **Gara IȚCANI** a fost considerată drept capăt de linie pe teritoriul administrat de austrieci până la 1 iulie 1898, când a fost dat în exploatare porțiunea de linie Ițcani - Suceava oraș, care servea și traficului feroviar al orașului Suceava.

La această graniță a Principatelor Române nu exista o localitate mai mare decât târgul Burdujeni, situat la o oarecare distanță de linia ferată, dar accesibil pe drumul ce lega orașul Botoșani de orașul Suceava, prin Ițcani, unde exista pod peste râul Suceava.

La 9 martie 1889 se încheie o nouă convenție de exploatare feroviară între guvernul României și reprezentanții Companiei Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft (L.C.J.E), **moment în care liniile companiei intră în administrația căilor ferate române.**

În conformitate cu prevederile legii din anul 1881 prin care a fost aprobată noua convenție vamală cu Austro-Ungaria, devine imperativ *“să se facă altă gară pe teritoriul său pentru a-și strămuta acolo vama și celelalte servicii de frontieră”*.

Pentru început s-a construit o clădire provizorie în care se desfășurau serviciul de exploatare și serviciul telegrafo-poștal, care au funcționat până la

jumătătea lunii martie a anului 1892 când, probabil din cauza unui sabotaj, clădirea a ars.


Demersurile pentru aprobarea fondurilor necesare construirii gării de frontieră Burdujeni au intrat în discuția corpurilor legiuitoare ca urmare a acțiunii guvernamentale demarate prin prezentarea unui raport de către inginerul Gheorghe I. Duca, directorul general CFR (aprobat de Adunarea Deputaților la 1 iunie 1890 și de Senat la 7 iunie 1890).

În baza documentelor care au stat la baza aprobării lucrărilor (expirarea în 1891 a convenției comerciale cu Austro-Ungaria, pagubele și neajunsurile care rezultau din exploatarea unei gări comune în Ițcani, cheltuielile făcute cu funcționarii din gările Ițcani și Burdujeni în stadiul existent), **Regele Carol I promulgă Legea nr. 2094 prin care este deschis un credit** de 1 200 000 lei destinat Ministerului Lucrărilor Publice *“pentru construirea unei gări de frontieră pe teritoriul român la Burdujeni”*. În această lege era prevăzută terminarea gării până la 14/26 februarie 1891, când expira convenția de frontieră. Ministerul Lucrărilor Publice era autorizat să execute lucrările în regie, iar acoperirea sumelor respective să fie realizată *“prin orice mijloace va găsi de cuvîntă”*.

Deși supuse presiunilor impuse de relațiile internaționale și de termenul stabilit prin lege, lucrările de construcție a unei clădiri de călători nu au putut fi începute decât în primăvara anului 1892. Conducător al lucrărilor a fost numit inginerul inspector general Ernest Brăescu de la Secția de Lucrări Noi CFR Iași, cunoscut ca bun organizator în urma participării sale la construcția tronsonului de cale ferată Grajduri-Iași și la construcția și punerea în funcție a Fabricii de cărămizi de la Ciurea. În timpul lucrărilor s-a remarcat unul dintre tinerii săi ingineri - Alexandru Checais, care, deși avea numai doi ani de practică pe șantier, a fost numit șef de șantier pentru lucrările din Burdujeni în primăvara anului 1893, lucrări pe care le va conduce până la terminarea lor.



Gara Ițcani
fațade spre oraș și spre linii

 **Gara BURDUJENI** a fost construită după modelul gării din Fribourg, capitala cantonului cu același nume din Elveția. Remarcabil prin monumentalitate, ansamblul clădirii este compus din trei corpuri (parter și 2 etaje): unul central -în care au fost incluse sala de revizie vamală, sălile de așteptare și casele de bilete- și două corpuri laterale, separate de cel central prin clădiri intermediare cu două nivele.

Comparabilă ca amploare doar cu marile gări din Transilvania și Banat, gara Burdujeni este cea mai mare gară din fostele Principate și prezintă marele avantaj de a se fi putut păstra total nealterată până în zilele noastre.

Spațiile sale generoase și arhitectura de calitate, bine întreținută, nu pun probleme în fața imperativelor lucrări de modernizare după standardele europene.

Deși impresionantă prin proporții și tratare monumentală, construcția are o aparență lejeră ce se datorează, pe de o parte fragmentării echilibrate a volumelor și, pe de altă parte, calităților

plastice incontestabile ale zidăriei din cărămidă aparentă, renumita “cărămidă de Ciurea” care a devenit emblematică pentru gările românești din această perioadă. Fabrica Ciurea a expediat la acea vreme 1 593 398 de cărămizi pentru executarea acestei gări !

Probabil în strânsă legătură cu ambiții politice, **aspectul sobru al fațadelor contrastează surprinzător cu tratarea somptuoasă a interioarelor.** Remarcabil în acest sens este **holul central** (sala de revizie vamală), **un amestec de elemente neoclasice** -plafon casetat decorat cu motive florale, vii colorate, pilaștri adosați fațadelor cu marcarea soclurilor și capitulurilor, precum și suprapunerea a două nivele de arcade- **și neogotice** - bolți ogivale care fac trecerea de la plafonul casetat la amplele ferestre în plin cintru- **ponderat prin prezența cărămizii de Ciurea, care asigură continuitatea interior-exterior. Calitatea iluminării naturale** oferite de anfilada de ferestre **constituie unul din atuurile principale ale calității acestui spațiu public.**

Pe toată lungimea fațadei dinspre linii, clădirea a fost prevăzută cu **un peron acoperit** (cu pardoseală din plăci ceramice smălțuite) **care unifică formal cele trei corpuri.**

Gara Burdujeni este singura și marea excepție de pe liniile Concesiunii Offenheim. Pentru a măsura diferența față de gările seriei Offenheim, ne stă încă la dispoziție gara vecină de la Ițcani.



Gara Dolhasca - inaugurată la 15 decembrie 1869



Gara Roman - inaugurată la 15 decembrie 1869



Gara Suceava - Burdujeni la sfârșitul sec. XIX



Aspectul sobru al fațadelor contrastează surprinzător cu tratarea somptuoasă a interioarelor.

Remarcabil în acest sens este holul central (sala de revizie vamală), un amestec de elemente neoclasice - *plafon casetat decorat cu motive florale, viu colorate, pilaștri adosați fațadelor cu marcarea soclurilor și capitelurilor, precum și suprapunerea a două nivele de arcade- și neogotice - bolți ogivale care fac trecerea de la plafonul casetat la amplele ferestre în plin cintru-* ponderat prin prezența cărămizii de Ciurea, care asigură continuitatea interior-exterior.



Calitatea iluminării naturale oferite de anfilada de ferestre constituie unul din atuurile principale ale calității acestui spațiu public.

Linia Pașcani - Iași (1868-1870)

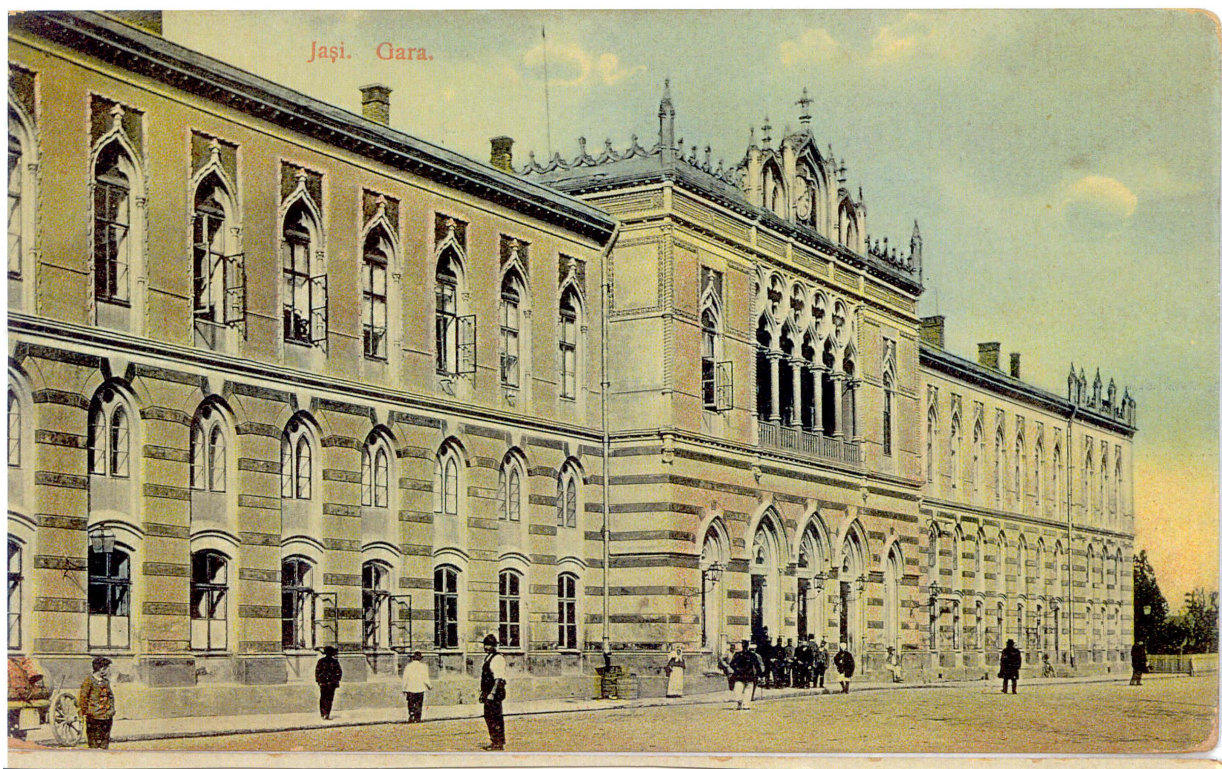
Calea ferată Pașcani- Iași (76 km) a fost construită între anii 1868-1870 și inaugurată la 1 iunie 1870.



Gara Pașcani

Gara Iași (inaugurată la 1 iunie 1870) în perioada interbelică

Corpul central a fost construit între 1868-1872, iar aripile de Nord și de Sud terminate în 1923. În anii 1951-1952 a suportat reparații capitale, iar în perioada 1988-2003 lucrări de restaurare și modernizare.



- **Linia Verești- Botoșani (1869 – 1871)**

Calea ferată Verești – Botoșani (44 km) a fost construită între anii 1869 - 1871 și inaugurată la data de 1 noiembrie 1871.



Gara Botoșani




Gara Verești
construită între anii 1869-1871,
inaugurată la 1 noiembrie 1871





Gara Leorda,
construită între anii 1869-1871,
inaugurată la 1 noiembrie 1871

CONCLUZII

 Gările IȚCANI, BOTOȘANI, PAȘCANI și ROMAN declină un **clasicism cu elemente neogotice**, care intervine doar la tratarea cornișei și a aticurilor (prin natura lui, neogoticul este mai mult o decorație aplicată fondului clasicist premergător, bazat pe simetrie și centralitate).

 La IAȘI, influențele neogotice sunt mai puternice, aluziile stilistice conducând spre **Palatul Dogilor de la Veneția**.

 La gările BOTOȘANI, VEREȘTI și PAȘCANI, centrul nu este **marcat**, cornișa desfășurându-se liniar, fără nici un obstacol de la un capăt la altul. **Prestanța se obține din masivitatea volumului**. De observat că această gândire se răsfrânge, câțiva ani mai târziu, și la realizarea liniei Iași – Dorohoi, de către echipa lui Elie Radu. Acolo, totuși, volumele masive ale unor gări sunt animate de rezalături în partea lor centrală (Vlădeni, Șoldana, REDIU, Trușești, Vorniceni), iar folosirea zidăriei aparente din cărămidă de Ciurea are un aport benefic, mineralitatea “domolită” a acestor construcții fiind deosebit de confortabilă pentru privitor.

 La gara LEORDA, proporțiile sunt mai echilibrate, masivitatea fiind evitată prin reducerea lungimii clădirii gării.

Gările Ițcani, Burdujeni, Roman, Iași (inclusiv Pavilioanele CFR-Iași), Botoșani, sunt propuse pentru înscrierea în lista monumentelor istorice CFR (anexa 3).

3.6. Garile CONCESIUNII STROUSSBERG - Influențe prusace în arhitectura garilor românești



Între anii 1868-1872 a fost construită o rețea ce însuma 641,7 km de cale ferată pe care se aflau 39 de stații, rețea pe care o găsim în istorie sub denumirea **Concesiunea Stroussberg**.

Pentru înțelegerea “cazului” Stroussberg și a implicațiilor sale asupra istorie feroviare românești, sunt necesare câteva clarificări legate de persoana lui Baruch Hirsch Stroussberg.

Născut la 20 octombrie 1823 în Prusia de Est, la Neidenburg, B. H. Stroussberg pleacă la vârsta de 12 ani (după moartea părinților săi) în Anglia, unde renunță la cultul mozaic și la numele său și se botează în religia creștină, devenind Henry Bethel Stroussberg.

Debutază în afaceri cu cărbuni, ajutat de unchiul său Gottheimer, scrie pentru diferite jurnale și devine proprietarul ziarului *London Magazine* din Sharp. Activează cu succes și în societățile de asigurări pe viață, după care își încearcă norocul, în 1848, și în America de Nord. Se reîntoarce la Londra, unde înființează o revistă ilustrată după modelul american, iar în 1855 se instalează la Berlin, ca agent general al unei societăți de asigurări. Aceasta îi va permite să intre în contact cu construcțiile de căi ferate. Cunoscând bine impactul presei asupra publicului și efectul publicității, fondează ziarul *Die Post*, unde își face reclamă ca “regele căilor ferate”. Pentru execuția unor lucrări feroviare de mare anvergură, Stroussberg, pe atunci antreprenor general, neavând la dispoziție nici capital și nici credite, a folosit sistemul de plată prin acțiuni față de furnizorii căii ferate. Apoi a cumpărat întinsul domeniu Zbirow din Boemia, firma *Mashinenfabrik und Eisengiesserei Georg Egestorff*,

Linden vor Hannover, uzina metalurgică de lângă Neustadt (pe Rin), precum și mai multe mine și uzine metalurgice în Boemia și Westfalia.

Spirit de aventurier, deprins încă de tânăr cu afacerile financiare riscante, el avea să devină *“cunoscut în toată Europa pentru fecunditatea sa genială în materie de combinație și grupări de cifre”*, după cum îl apreciază chiar Ion Ghica în recenziile sa dedicată Concesiunii Stroussberg.

În România, Stroussberg se infiltrează datorită relațiilor sale înalte din Prusia -principele Hugo de Hohenlohe, principele Victor Hugo de Ratibor, contele Karl Lehndorff și chiar Otto Bismarck, cancelarul Germaniei- **și prin intervenția principelui Anton de Hohenzollern, tatăl regelui Carol I**, care apelase la acesta în vederea construirii rețelei feroviare de bază în România. “Doctorul” Stroussberg fiind considerat la vremea aceea în țările germane ca cel mai important constructor de căi ferate, decizia principelui și a regelui nu poate fi condamnată.

În aceste condiții, **Stroussberg reușește să obțină în 1868 concesiunea liniei Roman - Vârciorova frontieră**, în lungime de 921 km, care avea să reprezinte începutul odiseii financiare, economice și tehnice, cunoscută sub numele de *“afacerea Stroussberg”*, prima afacere mare și scandaloasă, de proporții internaționale, din istoria țării noastre.

Consortiul din Berlin condus de Stroussberg este recomandat prințului și guvernului de cercuri competente ca vrednic de încredere, la această atitudine contribuind și faptul că nu cerea nici un avans din partea guvernului român, cum cerea Offenheim (el pretindea imediat prima rată a sumei de 12 milioane).

Construirea rețelei de căi ferate a României, care pleca din nord și străbătea în lung Moldova, Muntenia și Oltenia, și în care guvernul român vedea instrumentul principal de realizare a scopurilor economice, politice și

strategice, și mai mult, desăvârșirea unirii țărilor române, a provocat în Adunarea Deputaților din anul 1868 discuții vii și controversate.

Camera era împărțită în cinci tabere: grupurile Stroussberg, Offenheim și Warring (după numele celor trei care au prezentat proiecte de concesiune), grupul celor ce doreau ca lucrările să se execute în regie și grupul celor ce susțineau că nu este oportună executarea liniei, dată fiind situația economică a țării.

Printre cei ce au susținut acordarea concesiunilor Offenheim și Stroussberg a fost și M. Kogălniceanu care, în cuvântarea sa, a căutat să-și convingă colegii că “drumurile de fier aveau să schimbe fața României. În cele din urmă, la la 20 septembrie 1868, concesiunile Stroussberg și Offenheim au fost aprobate cu majoritate de voturi.

Concesiunea Stroussberg s-a încheiat la București, la 21 noiembrie/3 decembrie 1868 și a fost semnată de Dimitrie Ghica, ministru ad-interim la Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice și de către K. Busse, împuternicitul concesionarilor.

Conform actului de concesiune, consorțiul Stroussberg se obliga să construiască în trei ani linia Roman-Tecuci-Galați și ramificația ei, Tecuci- Bârlad, în doi ani și jumătate **linia Galați - Brăila - Buzău - Ploiești - București** și în trei ani **linia București - Pitești - Slatina - Turnu Severin - Vârciorova**. Capitalul pentru construirea acestor linii a fost fixat la suma de 270 000 franci/km (care includea taxele pentru exproprierea terenurilor, costul construcțiilor și al materialelor, toate cheltuielile generale, precum și plata dobânzilor pe tot timpul construcției).

Costul rețelei trebuia să fie de 270 000 lei aur/km, adică 247 000 000 lei pentru lungimea ei de 914,8 km, inclusiv întregul inventar fix și mobil. Pentru formarea capitalului necesar, asociația concesionarilor avea dreptul de a emite obligațiuni asigurate prin fondul căilor ferate, cu dobânzi garantate de stat. Obligațiunile aduceau dobânzi de 7,5 % pe an.

Încă din 1870 se constată că Ambronn, comisarul guvernului român la Berlin, făcea abuzuri și falsifica acte. Cu ocazia măsurării de către români a liniilor construite de concesionari s-a descoperit o diferență de cca 19 km, ceea ce reprezenta suma de 5 milioane de lei. În acest context, guvernul român a dat dispoziție lui Ambronn să nu achite concesionarilor cota-parte calculată la cei 19 km nerealizați. Sub pretextul că a primit dispoziția prea târziu, acesta a avut grijă să urgenteze plata. Pentru a lua măsurile de rigoare, guvernul român a trimis la Berlin pe D.A. Sturdza (devenit ministru de finanțe la 18 decembrie 1870), însă Ambronn a refuzat să demisioneze. Dându-și seama că va urma destituirea sa, el a emis un alt lot de obligațiuni, din care o parte avea să fie vândută la bursă, iar alta plasată la Banca Joseph Jacques din Berlin.

Era o nouă dovadă a escrocheriilor făcute în sil mare de compania Stroussberg. În final, Ambronn a fost înlocuit cu medicul și juristul Ludovic Steege, pe atunci agent diplomatic al României la Berlin.

În scopul cunoașterii detaliate a ilegalităților comise, la 22 iulie/3 august 1870, a fost trimis la Berlin Teodor Văcărescu, care, după o amplă și dificilă analiză, a constatat reaua credință a inginerilor companiei Stroussberg, descoperind erori grave în evaluări, precum și alte încălcări ale convenției de concesiune.

La 15/27 decembrie 1870, se dau în exploatare provizorie liniile București - Brăila (228 km) și Galați-Roman (235 km), însă, pe baza referatului prezentat de inginerul român Panait Donici, în care sunt semnalate lipsurile constatate, guvernul român refuză să recepționeze liniile și să plătească dobânzile obligațiunilor scadente la 1 ianuarie 1871.

La Berlin s-a răspândit repede zvonul despre insolabilitatea lui Stroussberg. Cursul la bancă al obligațiunilor a scăzut puternic, iar acționarii au intrat în panică. În urma ploilor din primăvara anului 1871, mai multe poduri au fost distruse și circulația feroviară întreruptă.

În aceste condiții, ca urmare a mării nemulțumiri din țară ce a dus la creșterea simțitoare a spiritului antidinastic (se cunoștea sprijinul acordat concesionarilor de Carol I) la 5/17 iulie 1871 s-a votat o lege ce stabilea anularea concesiunii.

După 3 luni, un tribunal de arbitri a confirmat hotărârea ca justificată, iar **la 18 octombrie 1871 guvernul român a pus sechestru pe căile ferate terminate și pe materialul existent.** Ministrul Lucrărilor Publice, Nicolae Kretzulescu însoțit de procuratorul de stat și de prefectul Poliției s-a prezentat în Gara Târgoviștei, fără avertisment prealabil, și i-a convocat pe cei 2 directori ai societății Stroussberg. Procuratorul general le-a comunicat sentința comisiei de arbitraj și a ordonat sigilarea tuturor birourilor și caselor de bilete și mărfuri, postând santinele în fața acestora. **S-a constituit un consiliu de administrație pentru conducerea exploatarei căilor ferate,** din care făceau parte senatorul Orescu, prințul Alexandru Știrbei și inginerul Yorceanu.

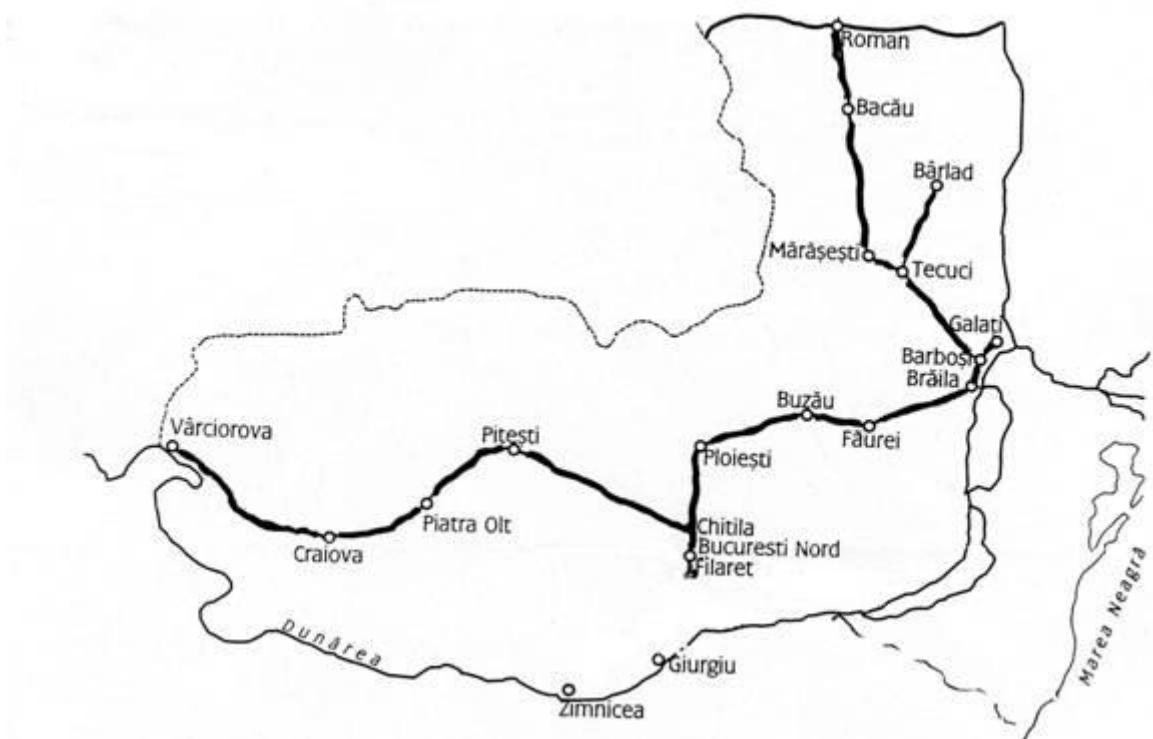
În același timp, deținătorii de acțiuni erau invitați să se constituie într-o societate pe acțiuni (Societatea Acționarilor CFR) care să ia asupra sa toate drepturile și îndatoririle concesionarilor.

Valoarea totală de 245 milioane de lei a obligațiunilor era recunoscută de guvernul român numai în măsura în care era acoperită de contravaloarea lucrărilor executate, deținătorii de obligațiuni urmând să se mulțumească cu dobânda de 4 % în loc de 7,5 %.

Legea produce însă o vie nemulțumire la Berlin, atât în cercurile financiare, în rândurile deținătorilor de obligațiuni, cât și în cercurile politice. Bismarck însuși începe o viguroasă campanie diplomatică împotriva României, făcând demersuri stăruitoare și la Constantinopol pentru anularea legii. De teamă să nu piardă profiturile, deținătorii de obligațiuni, sub paronajul bancherului Bleichroder, s-au constituit la Berlin în Societatea Acționarilor

Căilor Ferate Române, iar la 2/14 februarie 1872 se angajau să termine lucrările.

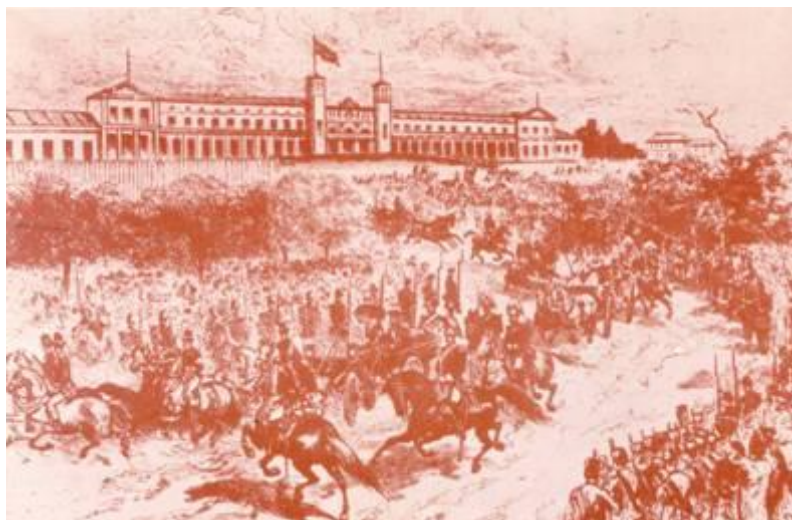
Afacerile lui Stroussberg au mers din ce în ce mai rău, tendință accentuată în urma războiului franco-prusac din 1871, pentru ca în 1875 să fie declarat falit în Prusia, Austria și Rusia. După 2 ani de detenție la Moscova (unde și-a scris memoriile), se întoarce la Berlin și încearcă o nouă lovitură în 1878, propunând un vast proiect de legare a Berlinului (de data aceasta prin canale) de Marea Baltică și de Marea Nordului. Moare în mizerie la 31 mai 1884 la Berlin.



**LINIILE CONSTRUITE DE
CONCESIUNEA STROUSSBERG
PE TERITORIUL ROMÂNIEI**



Gara TÂRGOVIȘTEI, Gara DE NORD - București



Istoria Gării de Nord (denumită inițial “Gara Târgoviștei”, de la vechiul nume al actualei Calea Griviței, pe atunci Calea Târgoviștei; Calea Târgoviștei a devenit Calea Griviței

după Războiul de Independență, în amintirea luptei pentru reduta Grivița) **a început în perioada de pionierat a căilor ferate pe teritoriul României.** Amplasamentul gării ocupa o parte din fosta proprietate a boierului Dinicu Golescu și a moștenitorilor săi, aflată pe atunci la marginea orașului.

În ziua de 10/22 septembrie 1868, Monitorul Oficial al României consemna astfel așezarea pietrei de temelie a Gării Târgoviștei, odată cu demararea lucrărilor liniei București - Galați: *“Astăzi, marți, la orele 5 după amiaza, a avut loc pe strada Târgoviștei, în apropiere cu bariera, o solemnitate de o mare însemnătate pentru viitorul României. Înălțimea Sa Domnitorul (Carol I - n.r.) a dat însuși cea dintâi lovitură de sapă pentru terasamentele liniei ferate București - Galați, în prezența domnilor miniștri și a antreprenorului rețelei române, domnul Dr. Stroussberg”* -

Construirea gării a durat aproximativ doi ani (1868-1870), planul de arhitectură original suferind diverse modificări -mai mult sau mai puțin justificate- încă de la începutul lucrărilor. Unul dintre ziarele timpului,

“*Trompeta Carpaților*” prezenta cu multa ironie modul în care a demarat construcția acestei gări:

“Concesionarul Stroussberg sau subantreprenorul său, a întreprins construirea gării centrale de pe strada Târgoviștei, în proporții foarte meschine. Beizadeaua Mitică (n.r., Dimitrie Ghica, ministrul Lucrărilor Publice în perioada 14 noiembrie 1868-2 februarie 1870), văzând că această lucrare se continua fără consimțământul ministerului, Beizadeaua Mitică, zicem, care nu prea știe să glumească, trimite poliția să dărâme lucrările începute, obligând pe concesionari să clădească gara după planul propus de Consiliul Tehnic al Lucrărilor Publice, adică mult mai mare și luxoasă, cerând și în loc de o magazie, două. Asupra acestui incident sosește în București bogatul Stroussberg, care, la rândul său se înfurie și ordonă ca gara să se facă și mai mare decât era propusă de minister și în loc de două magazine să se construiască cinci. Cam tot astfel a fost și cu celelalte gări, mai cu seamă cu aceea de la Brăila și de la Galați.”

Gara Târgoviștei a fost dată în exploatare la 15/27 noiembrie 1870, cu prilejul deschiderii provizorii a căii ferate București – Ploiești.

Inaugurarea oficială a avut loc la 1/13 septembrie 1872, odată cu deschiderea oficială și darea în exploatare a căii ferate Roman - Galați - București - Pitești.

În 1884, prin Circulara nr. 8448/5 iunie 1884 a Direcției generale a Poștelor și Telegrafelor, **Gara Târgoviștei devine Gara de Nord**.



1872



1910



1936



GARA DE NORD astăzi

Gara Târgoviștei a fost gândită ca stație de tranzit cu 6 linii, cu acces la cele 3 magazine de mărfuri, din care una pentru mărfurile “de mare iuțeală”, care plecau sau veneau cu trenurile de călători, și o remiză de locomotive cu 8 locuri de remizare. Ultima linie asigură accesul direct la Atelierele de Reparat Locomotive și Vagoane, înființate odată cu gara pe terenul unde se află astăzi parcul și Palatul CFR și care au fost desființate în anul 1931, când a început construcția Palatului.

Clădirea de călători (P+1) avea o lungime de 93,4 m și era compusă dintr-un corp central flancat de două turnuri, la rândul lor flancate de două aripi laterale.

Cele două turnuri punctau pe fațada paralelă cu Calea Târgoviștei accesul principal al călătorilor la trenurile garate la linia 1, intrare devenită, în 1896, acces la salonul oficial (regal), creat special pentru vizitele la București ale împăratului Austriei, Franz Joseph I și regelui Serbiei, Alexandru Obrenovici ce aveau să urmeze.

La o oarecare distanță în fața clădirii era amenajată o grădină cu o alee centrală de acces în Piața Gării, denumită pe atunci “curtea călătorilor”.

De-a lungul timpului, gara avea să cunoască importante transformări, impuse de contextul dezvoltării orașului. Principalele etape ale acestei transformări sunt trecute în revistă în capitolul 3.12.



Gara PLOIEȘTI (PLOIEȘTI Sud)



**Prima gară Ploiești
(1872-1908)**

Prima clădire a gării Ploiești a fost începută de Concesiunea Stroussberg (1870-1871) și terminată de Societatea Acționarilor CFR (1871-1872).

Inaugurată la 13 septembrie 1872, gara Ploiești a fost exploatată de S.t.E.G (1872-1878) și apoi de personalul S.A CFR. (1878-1880).

La 1 ianuarie 1880, secția de circulație și gara Ploiești au fost răscumpărate de statul român de la societatea particulară și au trecut în administrarea Direcției Princiare CFR înființată la 23 aprilie 1880.



**Gara Ploiești
1908-1944)**



Arhitectura monumentală a clădirii de călători este puternic marcată de influența barocului german: o clădire robustă formată dintr-un corp central (hol de trecere și săli de așteptare) și două corpuri laterale parter și etaj. Într-unul din aceste corpuri a funcționat restaurantul gării concesionat un timp de I.L. Caragiale și Dobrogeanu-Gherea.

Amenajarea urbană a Pieței Gării Ploiești și a bulevardului central care face legătura dintre gară și centrul orașului a fost realizată de inginerul Cristian Kertsch (1893-1908). În timpul bombardamentelor din anii 1943-1944, clădirea gării din Ploiești a fost distrusă aproape complet.

Începând cu 15 mai 1931, odată cu înființarea gării Ploiești vest, gara Ploiești a primit denumirea de Ploiești Sud.



Gara BACĂU



Gara Bacău la 1910

Construită între anii 1871-1872 de Concesiunea Stroussberg și terminată de Societatea Acționarilor CFR, gara Bacău a fost exploatată cu personal propriu de St.E.G. (1872-1878) și de Societatea Acționarilor CFR (1878-1880) până la 1 ianuarie 1880 când linia și stația au fost răscumpărate de statul român și trecute ulterior în administrarea Direcției Princiare a CFR.

Clădirea inițială a gării Bacău era o construcție simplă, modestă, construită cu economie de către concesiunea Stroussberg: parter cu copertină și un etaj pentru locuințele de serviciu ale personalului de stație.

Necesitatea demolării gării vechi și construirea pe același amplasament a unei noi gări a fost motivată, pe de o parte, de slăbirea structurii de rezistență (vechime, cutremurele din 1940 și 1977, două războaie mondiale) și, pe de altă parte, de dezvoltarea industrial-economică a zonei care suprasolicita capacitatea stației, în contextul în care Bacău devenise capitală a județului.

Noua clădire a gării Bacău a fost executată de ICCF Iași între anii 1981-1983 și inaugurată la 30 decembrie 1983.



Gara VÂRCIOROVA, gară de frontieră între Principatele Române și Imperiul Austro-Ungar până la Unirea din 1918, amplasată pe linia ce urmărește Defileul Dunării de la Porțile de Fier, **a fost singura gară construită de Concesiunea Stroussberg pe o formulă “insulară” unică în România** (respectiv clădirea gării era “prinsă” între două grupuri de linii, unul pentru Austria, celălalt pentru România).

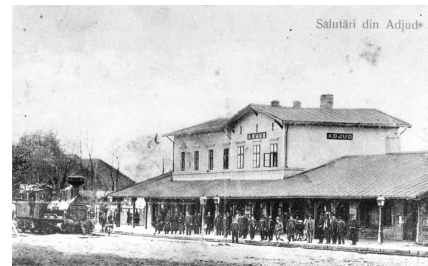
Cu ocazia construirii barajului de la Porțile de Fier, **în perioada 1960-1975, linia a fost reconstruită** -a fost ridicată cu ~ 30 m, au fost construite mai multe tunele și ziduri de consolidare, au fost luate măsuri de apărare a malului cu piloni de beton și anrocamente- **iar vechea gară inundată** (1968-1970). Noua gară nu a mai fost de frontieră, ci o stație cu 3 linii, clădire de călători sub o stâncă. Beton și sticlă.

Calea ferată București Nord - București Filaret (6,9 km), linie începută de Concesiunea Stroussberg și continuată de Societatea Acționarilor CFR, care făcea legătura directă a Gării București Nord cu Giurgiu, a fost inaugurată la 13 decembrie 1872. A fost exploatată de St.E.G. (1872-1878) și apoi de S.A. C.F.R. (1878-1880). La 1 ianuarie 1880 a fost răscumpărată de statul român.



Gara Vârciorova -

O "insulă" monumentală prinsă între linii (astăzi sub apele Dunării)



Gara Galați la 1914
și în perioada interbelică
- o monumentalitate controlată

CONCLUZII

Ca notă generală, **gărilor concesiunii Stroussberg** -inclusiv cele demolate între timp, Bârlad, Craiova etc. - **se caracterizează prin simplitate, austeritate, funcționalitate.**

Dacă la vechile gări Ploiești, Bacău sau la Adjud se făcea simțită lipsa unei simetrii ordonatoare, în general, **compoziția volumetrică a gărilor Stroussberg mai “târzii” respectă formula “corp central încadrat de două aripi laterale egale, totul în regim P+1”, corpul central avansând față de celelalte două cu un rezalit plat și fiind marcat în fațadă printr-un fronton.** Demolarea acestor gări modeste, asemănătoare între ele, ușor de confundat, dar funcționale, și înlocuirea lor cu altele “mai mari și mai frumoase” a preocupat autoritățile de-a lungul timpului.

Dintre gărilor Stroussberg mai sunt în picioare: Galați, Barboși, Brăila (cu completări), Făurei, Chitila (refăcută în 1944, aproximativ în forma originală), Gara de Nord din București (înglobată în extinderile ulterioare, practic de nerecunoscut), Pitești, Slatina, Piatra Olt, Filiași (aplatizată prin modificarea acoperișului și renunțarea la frontonul central) și alte gări mici, cum sunt Pielești, Cârcea, Brăneț etc.

Prin formula volumetrică adoptată, alta decât cea aplicată la celelalte gări ale Concesiunii, **monumentala gară VÂRCIOROVA a fost o excepție:** corpuri de clădire cvasi-identice, compacte (P+1) legate între ele prin corpuri parter și unificate către linii printr-un portic desfășurat pe toată lungimea clădirii - formulă ce mai fusese pusă în practică și la Burdujeni, Arad, Curtici sau Satu-Mare (cu un alt regim de înălțime: P+1-2).

Din păcate, numele arhitecților și inginerilor, germani sau români, care au proiectat și construit efectiv aceste gări nu ne sunt cunoscute. În mod nedrept, numele escrocului Stroussberg tronează peste timp deasupra eforturilor intelectuale și fizice ale unei armate de tehnicieni pricepuți cărora li se datorează în mod real începutul istoric al căilor ferate din România.

3.4. Garile din DOBROGEA



În Dobrogea, aflată până în 1878 sub dominația Imperiului Otoman, prima cale ferată Constanța Port - Cernavodă Port a fost concesionată la 1 septembrie 1857 “*Societății anonime a Căii ferate Dunărea – Marea Neagră și a Portului Constanța*”- grup financiar englez reprezentat de John Trevor Barkley, același care între anii 1867-1869 construise calea ferată București Filaret – Giurgiu, prima cale ferată din Principatele Unite.

• **Linia Constanța Port - Cernavodă Port** a fost inaugurată la 4 octombrie 1860, când au fost date în exploatare 4 gări: Constanța Port, Murfatlar, Medgidia și Cernavodă Port.

Vechea gară Constanța a fost construită în anul 1862 pe locul unde astăzi se află Prefectura județului Constanța și a funcționat până în anul 1960, când a fost demolată. Pe amplasament se mai păstrează clădirea dormitorului pentru personal, utilizată ca spațiu locativ - locuințe de închiriat.



rezalit, dar corpurile laterale sunt inegale: cel din stânga este cu etaj, iar cel din dreapta doar parter și redus în plan - pare doar o anexă. E evident că resursele constructorului s-au

O ilustrată din 1909 păstrează imaginea vie a gării privită dinspre oraș. Clădirea nu este monumentală, în schimb este marcată de o ciudată asimetrie. Corpul central, parter și etaj, e evidențiat printr-un ușor



Gara Constanța la 1909 și înainte de demolare

epuizat înainte de realizarea întregului plan. Ca aspect, copertina de tablă care protejează accesul publicului la parter aduce mai mult a șopron de cârciumă. Privită dinspre linii, gara oferă un șopron la fel de modest, dar mai lung, cum se practică la magaziile de materiale. Deși mutarea gării în afara zonei centrale rămâne un fapt regretabil, renunțarea la clădirea veche a gării și construirea uneia noi nu stârnește păreri de rău.

La 10 decembrie 1882 calea ferată Constanța - Cernavodă a fost cumpărată de Statul Român împreună cu clădirea de călători, instalațiile și materialul rulant aferent.

Cu această ocazie au trecut în patrimoniul Direcției Generale CFR 5 gări construite de concesionarii englezi: Constanța oraș, Constanța port, Murfatlar, Medgidia și Cernavodă Port. Dintre acestea, nici una nu a mai rămas în exploatare.



Gara Medgidia

Gara Cernavodă Pod



Gara Nicolae Bălcescu

În schimb, au fost construite de către Administrația CFR gările: **Cernavodă Pod și Saligny (1895), Mircea Vodă și Medeea (1896), Palas (1908), Valul lui Traian și Dorobanțu (1909). Gara Medgidia a fost reconstruită în perioada 1936-1937.**



Gara Saligny



Gara Basarabi

Cărămidă de Ciurea, ancadramente marcate ale ferestrelor, volumetrie compactă sunt doar câteva din elementele proprii stilului Elie Radu declinate la aceste două gări dobrogene

- **Linia Medgidia - Negru Vodă**

Pentru apărarea frontierei de Sud s-a hotărât construirea în regim de urgență a **liniilor Medgidia - Tulcea și Medgidia - Bazargic.**

Lucrările de construcție au fost începute în primăvara anului 1912 de către Batalionul de căi ferate, dar au fost oprite din cauza conflictului armat româno-bulgar.

Linia Medgidia - Bazargic a fost studiată și executată de Direcția de lucrări noi CFR și Divizia de lucrări Constanța, condusă de ing. Mihai N. Rădulescu, în perioada 1 martie 1914 - 1 ianuarie 1915. Inaugurarea liniei a avut loc la 2 ianuarie 1915.

În 1940, **gara Negru Vodă** a devenit stație de frontieră româno-bulgară. În 1972, pentru ridicarea prestaței acestui punct de frontieră, alături de vechea gară din 1915 a fost construită o nouă clădire de călători, modestă, dar cu aspect îngrijit.

- **Linia Medgidia - Tulcea**

Calea ferată Medgidia - Tulcea a fost construită între anii 1911-1940 de către Administrația CFR cu sprijinul Armatei Române și a unor antreprize particulare. Linia a fost construită în 5 etape, cu contribuția Serviciului Lucrări Noi - Divizia Constanța, condusă până în 1916 de inginerul M. Rădulescu, ajutat de George C. Mănescu și Cezar Orășanu.



Gara TULCEA

În perioada 1939 - 1972, gara Tulcea a avut 3 amplasamente diferite:

- la km 141 + 300, **la intrarea în Tulcea: inaugurată ca gară terminus la 25 martie 1939, a fost desființată la 15 august 1940 și mutată pe un alt amplasament;**

- în **zona Casei de Cultură a Sindicatelor** (km 144+350): inaugurată la 15 august 1940, cu ocazia deschiderii căii ferate Tulcea - Tulcea port, linie strategică construită de Direcția Generală CFR și Armata Română, care a făcut legătura între linia Medgidia - Tulcea, centrul orașului Tulcea și liniile industriale militare din portul Tulcea, **gara Tulcea port a funcționat 32 ani pe acest amplasament, până în 1972, când a fost demolată pentru sistematizarea centrului orașului Tulcea;**

- pe **istmul care desparte lacul Ciuperca de Dunăre** (amplasament aflat în prezent în exploatare): **construită între anii 1970-1972** după proiectul arhitectei Irina Rosetti (IPCF - București), **actuala clădire a gării Tulcea a fost inaugurată în 1972.**

- **Linia Constanța - Mangalia**

Linia turistică strategică Constanța - Mangalia, cu ramura sa Eforie Nord - Techirghiol, **a fost construită** de Administrația CFR **între anii 1916 – 1938** prin Direcția Lucrări noi - Divizia IV Constanța.

Linia a fost studiată și construită sub conducerea inginerului George C. Măinescu și ing. Th. Atanasiu, împreună cu antreprize particulare.

Au fost construite **6 clădiri de călători: Eforie Nord, Techirghiol, Eforie Sud (1927), Costinești (1938), Mangalia (1938).**



Gara Eforie Sud (1927) - vederi dinspre linii și dinspre oraș

Masivitatea volumetrică și constructivă

(piatra -calcar de Dobrogea- este prezentă sub forma zidăriei masive, a ancadramentelor sau arcadelor) este contracarată de acuratețea și delicatețea detaliilor: foișorul de vechi conac românesc sau arcada generoasă proprie arhitecturii populare românești nu numai că personalizează "locul", dar și ancorează simbolic această clădire în patrimoniul arhitecturii românești. Un ecou îndepărtat al momentului Elie Radu.




Gara Costinești (1938)



Gara Mangalia (1938)

CONCLUZII

 **Gărilor MEDGIDIA, CERNAVODĂ PORT, SALIGNY sau BASARABI sunt tributare elementelor de limbaj arhitectural declinate de cuplul **Elie Radu-Petre Antonescu**: volumetrie compactă (fie că este vorba despre un corp unic sau de un corp central flancat de două corpuri laterale simetrice, mai joase sau mai înalte), cărămidă de Ciurea,**

reliefarea raportului plin-gol prin ancadramente din piatră văruiată, arce în plin cintru sau bombate, diferențiate între parter și etaj ș.a. Chiar dacă arhitectura clădirilor este echilibrată și elaborată, nu se poate vorbi despre un stil regional personalizat.

🏠 **Intenția cristalizării unui stil regional propriu se face însă simțită**, din păcate într-un stadiu rămas suspendat într-o fază incipientă, la **gărilor NICOLAE BĂLCESCU (1915), BABADAG (1925) sau MIHAIL KOGĂLNICEANU (1939)**. Ridicate în întregime din piatră, aceste gări au o tristețe pe care parcă nu și-o merită. Cu deosebire gara Nicolae Bălcescu este remarcabilă ca proporții și armonie a elementelor de arhitectură, (din păcate “ciungă” și ea de un corp lateral, așa cum era fosta gară din Constanța). Arcadele în plin cintru care închid golurile sunt reliefate pe fațadă cu aceeași piatră de construcție ca a zidurilor - binecunoscutul calcar de Dobrogea, întâlnit și pe linia Constanța - Mangalia. Un acoperiș de țiglă, în locul celui de azbociment actual, ar îmbunătăți mult aspectul gării. De asemenea, la armonia ansamblului ar contribui completarea planului prin construirea corpului lipsă.

🏠 **Gărilor EFORIE Sud, MIHAIL KOGĂLNICEANU și COSTINEȘTI** duc ceva mai departe căutările stilistice adaptate aerului mării: materialul de construcție dominant al acestor gări este piatra de calcar, învelitorile sunt din țiglă sau olane, cu pantă medie sau ușoară. Piatra este prezentă sub forma zidăriei masive, a ancadramentelor sau arcadelor. Masivitatea volumetrică este contracarată de acuratețea și delicatețea detaliilor. Un caz exemplar în acest sens este foișorul gării de la Eforie Sud - aproape întru-totul un conac românesc ospitalier - care amintește de lecția vremurilor lui Elie Radu.



Gările din MANGALIA și EFORIE Nord experimentează, chiar dacă într-o manieră timidă, **elemente de stil mediteranean**: volume cubice, compacte și plate (pantă redusă a acoperișului), cornișe minimale, olane.

3.5. GARI MONUMENTALE DIN TRANSILVANIA



Între anii 1858-1872, un număr de **3 societăți particulare cu capital privat multinațional** au construit și inaugurat o serie de căi ferate importante din Transilvania: legătura Oradei cu capitalele din Vest, linia Oradea-Cluj, linia Alba Iulia-Teiuș-Războieni-Târgu Mureș și linia vestică Careii Mari-Satu Mare. Importanța și mărimea clădirilor au fost dictate de statutul orașului gazdă.

În centrele politico-administrative aflate pe aceste linii - Oradea, Cluj, Alba Iulia și Sibiu- precum și în nodurile feroviare importante -Teiuș și Războieni- aceste societăți au construit gări de dimensiuni mari cu clădiri de călători monumentale care, după mai mult de 120 ani de serviciu, și-au păstrat arhitectura în ciuda numeroaselor modificări, a multor cutremure și a două războaie mondiale.



Gara ORADEA



Gara Oradea - vedere dinspreoraș.

Demnă de remarcat este formula originală a “deschiderii” gării către oraș: corpurile de legătură susțin la etajul 1 balcoane ample, neacoperite, care, pe lângă rolul social pe care și-l asumă, pun în valoare dinamica fațadei.

Construită de “*Societatea căilor ferate din jurul Tisei*”, **gara Oradea a fost inaugurată la 24 aprilie 1858**. Edificiul a suferit modificări cu ocazia reconstrucțiilor din anii 1901 - 1903, fațada neoromantică fiind mult simplificată. La 7 septembrie 1870 se dă în exploatare linia ferată Oradea-Cluj, naționalizată apoi la 1 februarie 1876.

Eclectică, masiva clădire a gării adună elemente specifice atât barocului târziu cât și neogoticului la modă, pe un plan simetric clasicizant, dar și acesta mai “agitat” decât la restul gărilor. În acest amestec de sobrietate și frivolitate transpare intenția proiectanților de a afișa noutatea, “progresul” alert, pe fondul greoi, sedentar, al majestății imperiale. **Demnă de remarcat este formula originală a “deschiderii” gării către oraș:** corpurile de legătură susțin la etajul 1 balcoane ample, neacoperite, care, pe lângă rolul social pe care și-l asumă, pun în valoare dinamica fațadei (o rezolvare similară se observă și la gara Montparnasse, din păcate demolată -capitolul 2.2).



Gara Alba-Iulia a fost construită de “Societatea primei căi ferate din Transilvania”.

O variantă - rămasă unicat - a formulei monumentale ample, cu corp central și corpuri de capăt unite prin corpuri de legătură mai joase, și anume: corpurile de capăt, dezvoltate pe parter și etaj, dreptunghiulare în plan, dau impresia unor clădiri autonome, iar corpul central se exprimă numai către



Piața gării Alba-Iulia
la începutul secolului XXI (2003)



Gara Alba-Iulia
la începutul secolului XX

oraș printr-un fronton neogotic, altfel el confundându-se cu corpurile de legătură (parter). Neogoticul înveselește cu precădere segmentul central - unde găsim specificele arcade aplatizate la ferestre, (fără a exclude însă arcadele în plin centru și buiandrugii orizontali, cu care “conviețuiesc” - dar și segmentele de capăt ale clădirii, de o austeritate cazonă.



Gara CLUJ



Gara Cluj,

Inaugurată la 7 septembrie 1870

Gara Cluj,

Reconstruită după război cu păstrarea fațadelor inițiale.



Clădirea gării din Cluj, construită de firma engleză Warring (după proiectele lui Karl von Gega) și finanțată de Societatea Căilor Ferate Ungaria de Est, **a fost inaugurată la data de 7 septembrie 1870.**

Legea XIV din 6 decembrie 1868, prin care se acorda concesiunea, impunea:

- construcția din piatră a clădirii pentru călători și dotarea sa cu o sală de așteptare mare și un restaurant;
- construcția în apropierea gării a sediului Regionalei de căi ferate Cluj și construcția unui castel de apă și a unui depozit de cărbune lângă gară.

Clădirea a suportat modificări interioare în perioadele 1878-1918 și 1940-1944, când calea ferată Cluj-Oradea și stația Cluj au fost administrate de M.A.V. (Căile Ferate Ungare de Stat), iar în toamna 1944 a fost pe jumătate distrusă de bombardamentul britanic și reclădită în anii '50 cu structuri noi de beton armat, fațadele inițiale fiind însă păstrate.


Clădirea este constituită dintr-un corp central pe două nivele -cu un hol grandios de trecere și o sală mare de așteptare- flancat de două corpuri etajate laterale, legate între ele cu coridoare și săli la parter.

Arhitectura este monumentală, dar deloc greoaie. Tinzând spre un **clasicism de origine renescentistă, gara din Cluj reușește, în seria gărilor mari din Transilvania, cel mai bun echilibru între sobrietatea oficială și ospitalitatea unei clădiri cu destinație publică.** Plastica fațadelor, cu cărămidă aparentă și muchii marcate cu bosaje, se apropie de frumusețea neegalată a gării din Burdujeni (mai tânără cu 20 de ani). Acoperirea cu o șarpantă de mare tehnicitate învelită cu țiglă, cu turnuri, aticuri și streșini, a contribuit esențial la obținerea monumentalității.


Copertina din beton armat adăugată ulterior (înlocuind, probabil, o copertină mai veche din fier forjat) se interpune cu brutalitate între fațada clădirii și călători, estompând efectul impunător al arhitecturii originare, mai ales în zona holului central.

Gara Satu-Mare,
Inaugurată la 25 septembrie 1871



 **Gara SATU MARE**, construită de M.A.V. și **inaugurată la 25 septembrie 1871**, este mai austeră și mai “săracă”, prin comparație cu

Cluj-Napoca. Elementele de clasicitate îi asigură perenitatea. Plastica inițială, cu cărămidă aparentă, ar trebui regăsită și repusă în valoare.


 **Gara RĂZBOIENI** a fost construită de “*Societatea căilor ferate ungare de est*” și inaugurată la 20 noiembrie 1871.



Gara Războieni,
Inaugurată la 20 noiembrie 1871.



Din păcate incompletă, având în vedere că unul dintre cele două corpuri de capăt lipsește (locul său fiind ocupat de o clădire anexă a stației), clădirea se remarcă prin simplitatea și decența sa. Restaurarea recentă, cu respectarea atentă a arhitecturii originare, poate fi menționată ca o reușită.

 **Gara TEIUȘ** a fost construită de “*Societatea căilor ferate ungare de est*” și inaugurată la 20 noiembrie 1871.

Mica localitate din județul Alba (7000 locuitori) are, datorită statutului de nod feroviar, o gară de calibrul Clujului, Oradei sau Aradului.

Formula monumentală maximă, cu trei corpuri principale legate între ele prin două corpuri mai scunde, e încă amplificată prin adăugarea, dincolo

de corpurile de capăt, a încă două aripi parter (formulă care se regăsește și la Arad).

Fațada are un tratament plastic care o individualizează: muchiile, ancadramentele și linia parapetelor sunt evidențiate cu cărămidă **aparentă**, desenând astfel un delicat “arabesc” pe fondul de tencuială albă.



Gara Teiuș,

Inaugurată la 20 noiembrie 1871.
Datorită statutului de nod feroviar, această mică localitate are o gară de calibrul Clujului, Oradei sau Aradului.



Gara ARAD

La 25 octombrie 1858, “Societatea Căilor Ferate din jurul Tisei” inaugura calea ferată Szajol-Arad. După Unire, din această linie a rămas pe teritoriul național numai segmentul final Curtici-Arad (17 km).

În timp, Aradul devine un important nod feroviar cu 5 direcții de mers și principala legătură cu tranzitul spre Ungaria și Austria.

Gara Arad a avut 3 administratori: Societatea Căilor Ferate din jurul Tisei (1858-1880), M.A.V. prin naționalizare (1880-1919) și Direcția Generală C.F.R. după anul 1919, când linia Curtici-Arad și gara Arad au fost trecute în proprietatea statului român conform Tratatului de la Trianon ratificat prin Legea nr.310, publicată în Monitorul Oficial Nr.136 din 21 septembrie 1920.

De la inaugurare și până astăzi, în Arad au existat 3 clădiri de călători:

- o clădire cu caracter provizoriu (1858-1886) construită de societate pe un amplasament pe care astăzi se află clădirea Poștei din Arad;

- o clădire de călători construită de M.A.V. între anii 1884-1886 pe actualul amplasament al clădirii de Comandă a Personalului Arad, care a funcționat până în 1912;

- actuala clădire de călători construită de către M.A.V. între anii 1909-1912.

Distrusă de armata germano-ungară în retragere în toamna anului 1944, clădirea a fost restaurată abia în anii 1955-1958 în forma de astăzi, chiar dacă pe parcurs a mai suferit unele modificări la interior și exterior.



Gara Arad în 1920



Gara Curtici

Compoziția monumentală este extinsă cu încă două corpuri scunde (P+1), dincolo de cele două corpuri de capăt înalte (P+2). Deja lungimea devine excesivă, gara părând interminabilă de la nivelul pietonului.

Cărămida aparentă are o culoare cu totul specială, atipică, asemănătoare cu cea a cimentului, dând clădirii un aer mohorât și neprimitor.



GARA TIMIȘOARA

Construită de *Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece* în anul 1857, monumentală gară a orașului Timișoara a fost iluminată cu gaz aerian până în anul 1884 când sistemul a fost înlocuit cu iluminarea electrică, **gara Timișoara fiind prima gară din Europa iluminată electric**, înaintea Parisului și a Vienei.

În anul 1897, M.A.V. construiește noua gară Timișoara, cea veche fiind considerată depășită din punct de vedere tehnic. **Noua clădire a gării Timișoara depășea prin monumentalitate multe gări ale marilor orașe apusene.**

Această nouă gară a fost construită pe actuala fundație a stației Timișoara Nord; gara veche a mai funcționând în paralel până când a fost transformată în magazie de mărfuri.

Clădirea de călători a fost refăcută între anii 1947-1948, în special pe partea vestică ce fusese complet distrusă în urma bombardamentelor din vara anului 1944 și apoi, reconstruită în 1957-1958.

CONCLUZII

Volumetria frecvent întâlnită la aceste gări declină principiul corpului central flancat de două corpuri laterale, legate între ele prin clădiri intermediare de anvergură variabilă.

Arhitectura acestor gări este monumentală, elementele utilizate fiind cele neoromanice (predominante la Arad, Oradea, Teiuș, Războieni sau Cluj) și neogotice (mai marcate la corpul central al gării din Alba-Iulia), specifice marilor gări din Austro-Ungaria.

Acoperișurile înalte (cu șarpante elaborate), cu cornișă minimală, joacă un rol esențial în susținerea caracterului monumental al clădirilor.

3.6. Primele gari construite de ARMATA ROMÂNĂ - Calea ferată Titu - Târgoviște



La scurtă vreme după inaugurarea căii ferate Ploiești-Predeal, în vara anului 1882, ploi catastrofale au scos din matcă râul Prahova și, practic, tronsoanel de cale ferată Comarnic-Sinaia a devenit impracticabil.

Pentru prima dată, la restabilirea circulației au fost aduse și 2 companii din Regimentul 1 Geniu București.

La bilanțul desfășurat cu ocazia încheierii lucrărilor la Ministerul de Război s-a hotărât ca în fiecare an unitățile de căi ferate să lucreze efectiv timp de 6 luni (aprilie-septembrie) la construcția și întreținerea căilor ferate.

Prima lucrare -construcția căii ferate Titu-Târgoviște (32 km)- a fost repartizată Companiei VII din Regimentul 1 Geniu - condus de col. A. Berindei.

Construcția căii ferate Titu-Târgoviște urma să rezolve în termen scurt problema transporturilor de țigăi, piatră din carierele din munții Leaota și Bucegi și cărbune de la minele Aninoasa, Șotânga și Doicești. Totodată, Ministerul de Război era interesat în construcția acestei linii, având în vedere că în jurul orașului Târgoviște se aflau “Arsenalul armatei” și “Pulberăria armatei”.

Calea ferată Titu - Târgoviște a fost executată între 1 octombrie 1882 - 2 ianuarie 1884, fiind construite cu această ocazie și clădirile de

călători ale gărilor Bănești, Nucet, Cazaci, Văcărești și prima gară a orașului Târgoviște, care a funcționat până în anul 1907, când a fost inaugurată actuala clădire de călători.

Studiile și proiectele liniei și clădirilor, precum și conducerea tehnică a fost asigurată de *Serviciul lucrări noi* din Direcția generală CFR - condus de inginerul F. Cantacuzino. În toamna anului 1882 a fost înființată Fabrica de cărămizi de la Ghinești, care a livrat cărămizile necesare construcțiilor clădirilor de exploatare din stații și linia curentă.

Halta Podul Rizii
(Fostul canton nr.7)



Gara Nucet



Gara Văcărești





Vechea gară Târgoviște


Inaugurată la 2 ianuarie 1884




Actuala gară Târgoviște Sud

construită de Direcția Generală CFR în 1905-1906.

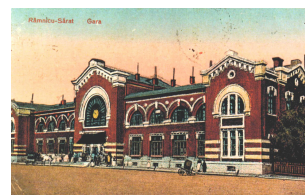
CONCLUZII

 **Gările NUCET, VĂCĂREȘTI** sunt construcții modeste, puțin evoluată față de stadiul de haltă (Podul Rizii, de exemplu): un singur corp P+1, element similar corpului central din tipologia creată de Elie Radu și Petre Antonescu. De aceeași sorginte este și arhitectura acestor gări mici, care, în ciuda dimensiunilor, tratează detaliile cu acuratețe și abilitate.

 În ceea ce privește **vechea gară TÂRGOVIȘTE**, opțiunea arhitecturală -din aceeași familie a garilor lui Elie Radu- este mai clară: corp central parter și etaj, aripi simetrice parter, cărămidă aparentă, ancadramente

de tencuială albă la goluri și marcarea muchiiilor. După o formulă utilizată pe Valea Prahovei, la Bușteni și Azuga, **gara actuală a municipiului Târgoviște** este compusă din două corpuri laterale P+1 și un corp central dezvoltat pe parter. Limbajul arhitectural aparține tot gărilor construite de Elie Radu, ceea ce face din gara Târgoviște o clădire “cochetă”, primitoare, la o scară adecvată. Către linii, copertina de fier forjat pe stâlpi din fontă, este flancată de doi pereți vitrați probabil dictați de interese strict funcționale -vânt, zăpadă- și a căror tratare total lipsită de interes contrastează cu eleganța “cuminte” a elementelor din fier forjat originare.

3.7. **BUZAU - MĂRĂȘEȘTI** **-prima linie** **construita de ingineri români-** **și garile aferente**



Linia Buzău - Mărășești a fost construită la 25 de ani după inaugurarea primei linii de cale ferată pe actualul teritoriu al României (Oravița - Baziaș) și la un an după înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române și apariția inițialelor CFR.

Decizia politică

La începutul anului 1879, primul ministru al României - Ion Brătianu - îl însărcinează pe inginer inspector general Dimitrie Frunză - absolvent al Școlii de Poduri și Șosele din Paris, promoția 1856 - cu studiul și construcția căii ferate Buzău-Mărășești. Acest moment are o semnificație deosebită pentru istoria căilor ferate române: **încheierea concesiunilor străine în construcția de căi ferate din România.**

Decizia juridică

La 28 martie 1879, regele Carol I promulgă **Legea nr. 591**, elaborată de Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice și publicată în

Monitorul Oficial nr. 63 din 30 martie 1879, **prin care Guvernul României este autorizat să construiască calea ferată Buzău-Mărășești declarată de “utilitate publică”.**

În programul concesiunii Stroussberg, construcția căii ferate Buzău-Mărășești figura ca obligatorie pentru concesionar și facultativă pentru Statul Român.

Guvernul României a preferat o cale ferată directă cu porturile dunărene Galați și Brăila în locul căii ferate Buzău-Mărășești, având în vedere că până în anul 1895 Dobrogea și Portul Constanța nu aveau legătură feroviară cu restul țării.

Decizia tehnică

Legea nr. 591/1879 prevedea ca proiectele liniei să fie elaborate de către Ministerul Lucrărilor Publice printr-un serviciu separat, ceea ce a condus la **3 septembrie 1879 la înființarea prin Decretul Regal nr. 1890 a “Direcțiunii căii ferate Buzău-Mărășești” -prima unitate de construcții feroviare a Statului Român-** sub conducerea inginerului inspector general Dimitrie Frunză, eminent absolvent al “Școlii de Poduri și Șosele” din Paris.

• Calea ferată Buzău-Mărășești

Linia Buzău-Mărășești -lungime de 90 km și specific de șes- **a fost construită între 1 mai 1879 - 1 iunie 1881**, cu fondurile Statului Român, de către nou înființata Direcție a Căii Ferate Buzău-Mărășești, cu sprijinul a 15 antreprize particulare, **fiind prima cale ferată studiată și realizată de ingineri români cu utilizarea fondurilor statului.** Prin forțe proprii s-a realizat un preț de cost de 119 000 lei aur/km cale ferată, incomparabil cu cei 310 000 lei aur/km plătiți de stat concesiunii Stroussberg.

Linia a fost inaugurată la 30 octombrie 1881 în prezența familiei regale și a membrilor Guvernului, **realizându-se astfel o legătură directă -**

prin evitarea ocolului prin Galați și Brăila- **între cele două provincii surori: Muntenia și Moldova.**



Gara BUZĂU

Construită între anii 1873-1874 de Societatea Acționarilor C.F.R. și inaugurată la data de **13 septembrie 1872**, clădirea gării Buzău a fost exploatată de St.E.G. (1872-1878), Societatea Acționarilor C.F.R. (1878-1880). De la 1 ianuarie 1880, liniile societății și gara Buzău au fost răscumpărate de statul român și trecute în administrația și exploatarea C.F.R.



Gara Buzău în 1900 (gara veche)

Gara Buzău în 1930



În anii 1889-1890, Direcția Generală C.F.R. a extins clădirea gării Buzău și a construit și magazia de mărfuri actuală.

Clădirea de călători a gării Buzău a fost renovată în două etape, 1951-1952 și 1979-1981, când a fost reconstruită, au fost amenajate peroane și accese și a fost refăcută fațada și copertina de la linia 1.

Prima gară a Buzăului -aparținând seriei de gări modeste ale Concesiunii Stroussberg- a fost înglobată în completările ulterioare.

Corpul central a fost supraînălțat, aripa laterală scundă a fost ridicată la nivelul celeilalte, realizându-se o simetrie clară, astfel încât gara actuală nu mai poate fi recunoscută ca aparținând seriei Stroussberg.

Gara RÂMNICU SĂRAT

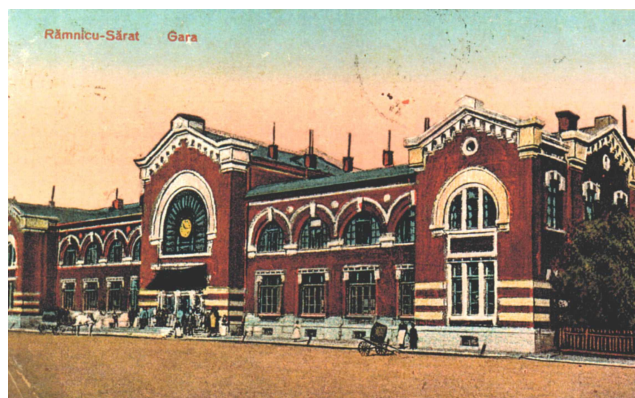


Vechea gară Râmnicu-Sărat

construită de Anghel Saligny
(în prezent, Școala de Agricultură).

Construcția gării actuale se datorează presiunilor exercitate asupra guvernului de către autoritățile locale, care cereau construirea unei noi gări în oraș și nu în afara lui (așa cum funcționase în perioada 1881-1897).

Vechea gară, inaugurată la 18 octombrie 1881, a fost construită de inginerul Anghel Saligny. Nu a funcționat decât în perioada 1881-1897. În prezent, această clădire amplasată în partea de nord - vest a orașului este sediul Școlii de Agricultură.



Gara Râmnicu-Sărat

Unul din puținele cazuri în care gara se păstrează și astăzi în forma sa inițială

Lucrarea a fost finanțată prin intervențiile Primarului Municipiului, Menelas Kircu la ruda sa, Ministrul de Finanțe, Cantacuzino Râfoveanu.

Inaugurată la 3 ianuarie 1898, actuala gară Râmnicu Sărat a fost realizată de arhitectul Nicolae Mihăescu (inginerii L. Pâslă și Constantin Răileanu) într-un stil monumental care asociază elemente neogotice (la frontoane, care marchează colțurile clădirii și ambele axe de dezvoltare ale acesteia) cu elemente de arhitectură românească (ferestre mari în plin cintru cu ancadrame marcate prin tencuială albă), dar și cu elemente aparținând stilului arhitecturii feroviare cristalizat prin contribuția lui Elie Radu (cărămidă aparentă, alternanță cărămidă-tencuială, ancadrame ferestre, etc).

Este unul din puținele cazuri în care gara se păstrează și astăzi în forma sa inițială (cu excepția copertinei, adăugată ulterior).



Gara MĂRĂȘEȘTI



Gara Mărășești

Distrusă pe timp de război,
a fost reconstruită în 1920.

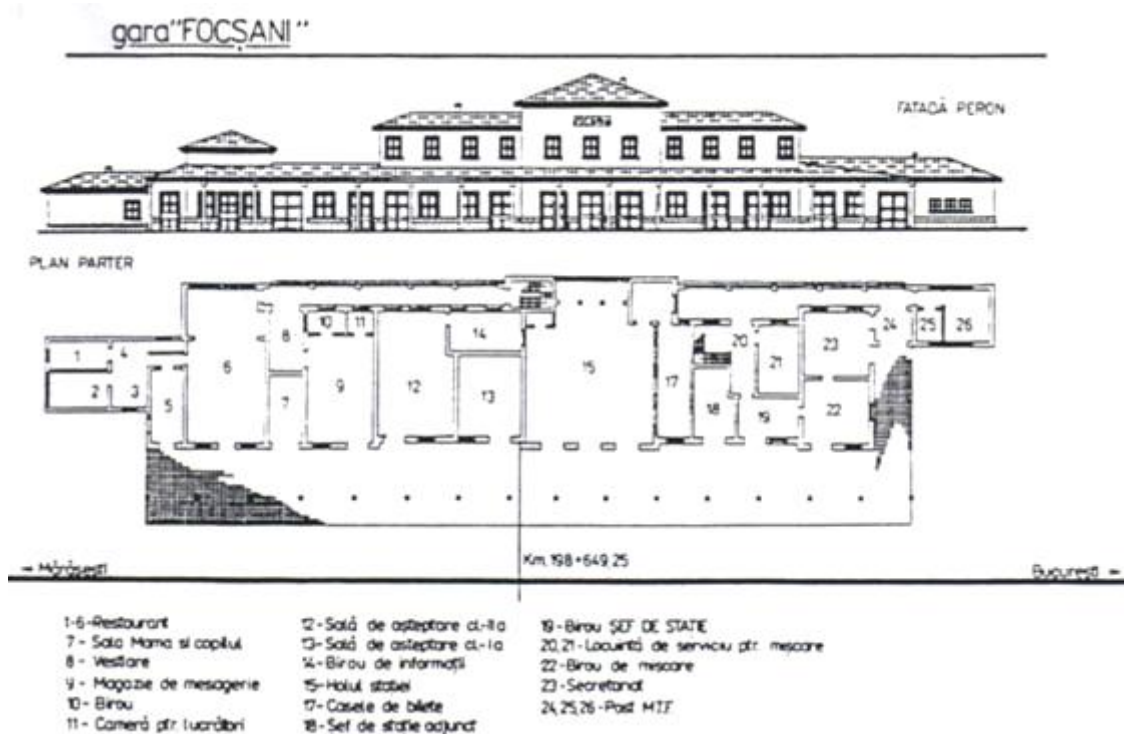
Gara Mărășești își datorează înfățișarea actuală re-construcției din 1920. Utilizând ca material de construcție expresiva cărămidă de Ciurea pe o formulă amplificată, monumentală, arhitectura acestei gări se pliază în mod inspirat pe austerul clasicism prusac specific gărilor concesiunii Stroussberg.



Gara FOCȘANI

Gara Focșani a fost construită conform studiilor și proiectelor elaborate de Direcțiunea căii ferate Buzău-Mărășești înființată prin Decretul Regal Nr.1890 din 3 septembrie 1879 - prima unitate de construcții de căi ferate din România, condusă de inginerul inspector general Dimitrie Frunză.

La banchetul de inaugurare a liniei Buzău-Mărășești prezidat de Regele Carol I în seara zilei de 30 octombrie 1881, care a avut loc în Magazia de Mărfuri a gării Focșani, s-a hotărât înființarea Societății Politehnice Române, ceea ce conferă gării Focșani o aură istorică.



Gara Focșani,
1881-2001
(anul demolării).
Plan parter
și fațadă spre linii.

Gara Focșani la 1891

Gara oraşului Focşani -capitală de judeţ cu adânci semnificaţii în istoria Unirii principatelor- **a fost o construcţie specială, cu o arhitectură elegantă, construită între anii 1880-1881** de Antrepriza particulară I. George Cantacuzino. Parterul era destinat uzului public şi serviciilor, iar la etaj erau amenajate locuinţele de serviciu ale şefului de staţie şi ale impiegaţilor de mişcare. O copertină pe toată lungimea clădirii proteja pe timp de ploaie călătorii de la ieşirea lor din holul central la linia 1 peron.

Afectată serios de cele 2 războaie mondiale (1916-1918 şi 1941-1945) precum şi **de cutremurele devastatoare din anii 1940, 1977 şi 1990, aflată în centrul zonei seismice Vrancea, clădirea de călători a staţiei Focşani nu a rezistat decât 120 de ani.**

În anul 2001, clădirea a fost demolată, urmând ca pe amplasamentul ei să fie construită o nouă clădire de călători (capitolul 3.14).

CONCLUZII

Dacă la gara Buzău, apartenenţa la seria Stroussberg nu mai este manifestă din cauza operaţiunilor de renovare sau reconstrucţie, la gările Râmnicu-Sărat, Focşani, Mărăşeşti filiaţia este evidentă prin masivitatea proporţiilor şi austeritate.

Cele mai frumoase gări de pe această linie sunt de departe Râmnicu - Sărat şi Mărăşeşti.

Rezultate dintr-o abilă îmbinare a cuplului centralitate - monumentalitate şi o asociere fericită a clasicismului prusac cu elemente de arhitectură românească puse în valoare prin utilizarea cărămizii de Ciurea, aceste gări readuc în discuţie teme legate de perenitatea valorilor, de competenţă şi de “decenţă” profesională.

3.8. **Gari construite în vreme de razboi (1877– 1945)**



3.8.1. **Războiul de independență (1877-1878)**

Calea ferată Frătești - Zimnicea a fost singura cale ferată **normală (în lungime de 64 km)** construită în timpul războiului de independență (1877-1878). O adevărată “linie a improvizățiilor” și provizoratului, această linie militară strategică **executată de Armata Rusă între 15 septembrie - 5 decembrie 1877** era destinată transporturilor militare de trupe și materiale în zona Dunării.

După război, linia a fost desființată și materialul rulant a fost redistribuit pe alte linii de cale ferată din România.

Stațiile de cale ferată înființate în toamna anului 1877 au fost marcate de provizorat: simple barăci de lemn, fără etaj, cu 2-3 spații destinate Serviciului militar de mișcare a trenurilor, fără utilități (apă, energie electrică). Unele din stații aveau copertine susținute pe stâlpi de lemn. Încălzirea lor se făcea cu sobe de tablă, iar iluminarea se făcea cu lămpi cu ulei de rapiță. Cantoanele pentru supravegherea circulației aflate în linie curentă, construite din lemn, aveau o încăpere cu o suprafață de 5-6 mp pentru exploatare.

3.8.2. **Primul război mondial (1914-1918)**

În timpul primului război mondial au fost construite 7 linii de cale ferată cu caracter strategic-militar și gările aferente.

- **Calea ferată Medgidia-Negru Vodă** (64 km) a fost construită în scopuri strategice, pentru apărarea Dobrogei, în perioada 1912-1915, de către Direcția Lucrări Noi CFR.



Gara și canton construite în anul 1877 în C.F. Frățești - Zimnicea

Divizia de Lucrări Constanța a fost inaugurată la 2 ianuarie 1915, când au fost construite 7 stații și halte: Valea Dacilor, Ciocârlia, Cobadin, Ciobănița, Casimcea, Chirhogeni, Negru Vodă. Linia pornește din Valea Căușu, traversează depresiunea Ciobănița și urcă pe platforma sudică dobrogeană până la stația de frontieră Negru Vodă.

Clădirile de călători au fost proiectate și executate cu materiale specifice zonei dobrogene -piatra și lemnul- de către Divizia de Lucrări Constanța condusă de inginerii Mihai N. Rădulescu și George C. Măinescu.

Clădirile erau foarte modeste, fiind executate în mare grabă: fără etaj, având în general 1-3 spații de serviciu și o mică locuință de serviciu cu o curte de menaj, magazie de lemne, fântână și cuptor de pâine.

- **Căile ferate înguste din Podișul Transilvaniei** (zona Tg. Mureș) (187 km) -Tg. Mureș - Praid, Tg. Mureș - Iuda (Lechința), Band - Miheșul de Câmpie- au fost construite între anii 1912-1915 de către “*Societatea Căilor Ferate de Interes Local Mureș-Turda*” pentru transporturile militare ale armatei austro-ungare.

Liniile au fost inaugurate la data de 31 ianuarie 1915, pe timp de război, pe traseul lor fiind construite 43 de clădiri de călători (din cărămidă tencuită și cu acoperiș din țigla).

Majoritatea acestor gări sunt clădiri mici care cuprind: biroul de mișcare, șef haltă (stație), sală de așteptare și o locuință de serviciu cu 1-3 camere și curte de menaj.

- **Calea ferată Vatra Dornei-Dornișoara** (35 km) a fost executată pr timp de război pentru prelungirea căii ferate Suceava-Vatra Dornei spre trecătorile Carpaților Orientali și realizarea legăturii strategice între Bucovina și Transilvania.

Linia a fost construită de Direcția Căilor Ferate Militare Austro-Ungare și **inaugurată la data de 1 august 1915**, când au fost deschise cele 9 stații halte de cale ferată: Roșu, Cândreni, Dorna, Floreni, Podul Coșnei, Turbărie, Poiana Stâniei, Dorna Burcuț și Dornișoara. O parte din aceste clădiri au fost distruse în timpul războiului și au fost reconstruite, ca de exemplu: stația și haltă Cândreni. Restul clădirilor erau fost construite din cărămidă tencuită și acoperișuri din tablă sau țiglă.

În general, **gările de pe această linie au fost clădiri de mici dimensiuni, cu o cameră de serviciu, o mică sală de așteptare și un birou al șefului de stație.** Toate gările și haltele aveau o curte de menaj cu anexe gospodărești -în general construite din lemnul de brad furnizat de pădurile care le înconjurau.

- **Calea ferată benzino-electrică Dornișoara - Tiha Bârgăului** (34 km) **a fost construită între anii 1914 - 1915** de *Direcția C.F. Militară Austro-Ungară* pentru o legătură strategică-militară de urgență între Bucovina și Transilvania. Toate cele 12 halte de pe această linie aveau un **caracter provizoriu, fiind construite din lemn pe tipicul cabanelor montane.** De regulă, planul includea un mic hol și două camere de serviciu și odihnă folosite de personalul militar care le-a utilizat până în anul 1918, când linia s-a închis și a fost preluată de Administrația CFR. În anul 1938 linia a fost desființată.

- **Calea ferată îngustă Iacobeni-Borșa** (77 km) a fost construită de armata austro-ungară cu prizonieri ruși în perioada 1 august - 15 octombrie 1917 numai pentru transportul de mangan de la minele din Vatra Dornei și Iacobeni spre Borșa și de acolo spre Austro-Ungaria.

Linia a fost desființată de Administrația CFR în perioada 1926-1930. Practic linia a funcționat numai un an și a avut caracter provizoriu.

Cele 10 halte înființate erau construite din lemn, tip cabană cu 2-3 camere pentru serviciul de circulație și pentru odihna personalului militar austro-ungar al liniei, curte de menaj cu anexe (grajduri pentru cai, cuptoare de pâine, fântâni și WC-uri).

3.8.3. AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL (1941-1945)

- **Calea ferată Deda-Sărățel** (47 km), linie strategică de război, a fost construită între anii 1941-1942 de către M.A.V. (proiectarea și construcția liniilor, clădirilor și instalațiilor realizate de o echipă de specialiști condusă de prof. dr. Pal Algayay din Budapesta) și Armata ungară pentru transporturile militare ale forțelor germano-ungare. Au fost construite 9 stații halte și 160 clădiri de exploatare așezate pe linia de traversare care a făcut legătura între Valea Mureșului și Valea Someșului.

Linia a fost inaugurată la 5 decembrie 1942, dar a fost practic distrusă în timpul retragerii din toamna anului 1944, chiar de către cei care au construit-o. Majoritatea clădirilor de călători au fost parțial distruse, singurele clădiri rămase în picioare fiind câteva cantoane și locuințe de serviciu.

- **Calea ferată Țândărei-Lunca Dunării** (16 km) a fost construită de Direcția Generală CFR pentru interesele strategice ale Armatei Române din zona Dunării. Linia a fost parțial distrusă în anul 1944 și a fost redeschisă numai la 24 mai 1948.

În anul 1966-1967 a fost prelungită cu 5,2 km până la Giurgeni și a servit pentru organizarea de șantier pentru construcția Podului de la Giurgeni peste Dunăre.



Gărilor CHIRANA (parter -birou de mișcare, casă bilete, hol și sală de așteptare- și etaj -locuință de serviciu) și **LUNCA DUNĂRII** (parter - biroul șefului de stație, biroul de mișcare, holul, casa de bilete și sala de așteptare) erau construcții din cărămidă tencuită.

- **Varianta Valea Homorod-Șercaia (16,4 km)** a fost realizată în regim de urgență de către Direcția Lucrări Noi (L.S.) București, din rațiuni de operabilitate a căii ferate Făgăraș-Brașov -segment important al magistralei Arad-Sibiu-București care asigura transporturile militare germane din vest spre frontul sovietic-, fiind astfel evitate Tunelul Diana și cele 2 viaducte (km 40 și km 41) care ridicau serioase probleme de securitate. **Linia a fost inaugurată la 3 noiembrie 1943.**

Pe această variantă au fost construite 3 gări: Șercaia, Perșani și Brădet.

- **Calea ferată București-Urziceni-Făurei** (129 km) a fost **construită** în scopuri strategico-militare de Direcția Generală CFR - Direcția Lucrări Noi (L.S.) **între anii 1941-1943, fiind inaugurată la 11 noiembrie 1943** pentru transporturile militare spre frontul sovietic.

Pe această linie au fost construite 15 stații - halte: Balotești, Căciulați, Moara Vlăsiei, Fierbinți, Drîdu, Moldoveni, Manasia, Gârbovi, Cotorca, Scutelnici, Pogoanele, Căldărăști, Sătucani, Rușetu și Surdila.

Toate clădirile de călători au fost construite din cărămidă, acoperite cu țiglă și organizate numai pe parter, unde erau amenajate spații pentru biroul de mișcare, biroul șefului stație, casă de bilete, hol și sală de așteptare.

CONCLUZII

În marea lor majoritate construite în regimul de urgență dictat de motivații strategice, **gărilor construite pe timp de război au fost construcții mai mult decât modeste, cu o existență marcată din start de efemeritate și provizorat.** Trebuie remarcat caracterul domestic, de gospodărie așezată, al acestor gări: deși modeste, aceste gări funcționau independent de context, fiind dotate cu facilități de strictă urgență (fântână, cuptor de pâine).

Deși în mare parte desființate, **liniile construite pe timp de război au marele merit de a fi “vascularizat” cu drumuri de fier zone în care, după război, unele linii și și gărilor lor aferente (Perșani, Deda) au fost refăcute și integrate în circuitul feroviar național.**


Deși o clădire (corp unic) de mici dimensiuni, **gara PERȘANI se remarcă prin proporțiile masive, dar echilibrate.** Acoperișul înalt, porticul amplu susținut de arce masive în plin cintru (și corespondența lor cu ferestrele sălii de așteptare), compun o **clădire primitoare, un loc agreabil care inspiră siguranță și echilibru.**



Gara Perșani




Gara Deda

 **Gara Deda** se remarcă prin echilibrul cu care este tratat volumul unic al clădirii: un portic susținut de arce plate, “încastat” pe ambele laturi. De fapt, prin integrarea porticului în compoziție, se realizează într-un mod abil și original “camuflarea” structurii “clasice” a gării -corp central flancat de două aripi simetrice- sub un acoperiș unic individualizat.

3.8.4. PERIOADA INTERBELICĂ (1919-1941)

În perioada interbelică (1919-1941), efervescenta fără precedent pe planul creației arhitecturale nu putea să lase deoparte programul gărilor.

Au existat în această perioadă câteva încercări de definire a unui stil modern de arhitectură feroviară (din păcate, punctuale și cu autori necunoscuți), prin utilizarea limbajului propriu arhitecturii interbelice românești (volume simple, degajate prin plastica fațadelor și echilibrate prin jocul dintre elementele orizontale și cele verticale, ferestre “împușcate” sau orizontale, etc).

 Dintre gările construite în această perioadă (Șimian, Sihlea, Halmeu, Bacău, Turnu Severin) cel mai clar își declară apartenența la arhitectura interbelică gările HALMEU și BÂLDANA.

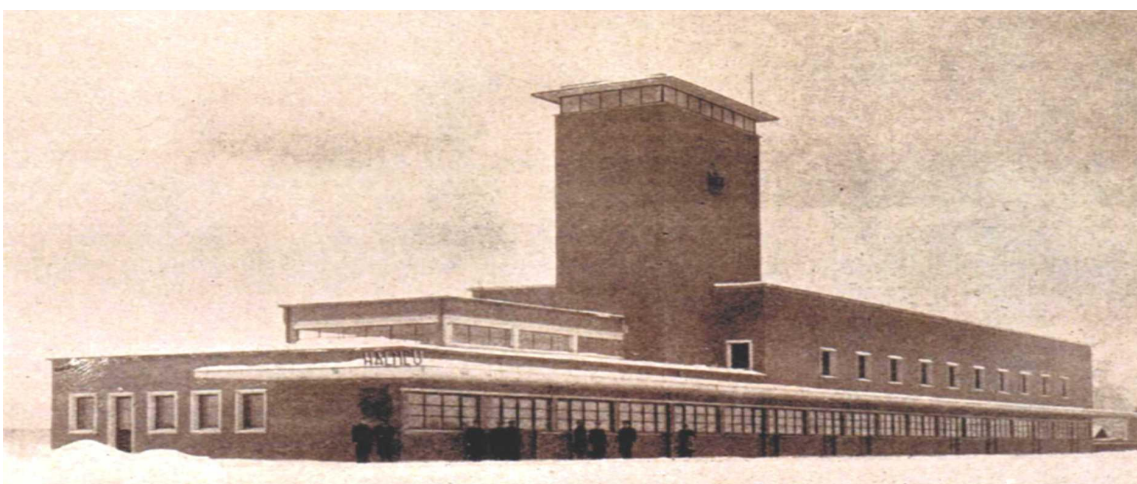
Deși autorii (sau poate autorul) **acestor gări nu ne sunt cunoscuți, nu se poate să nu remarcăm o mână de maestru:** filiația acestor gări cu Uzinele Malaxa, Halele Obor (proiectate de arhitectul Horia Creangă) sau Uzinele Ford (azi Automatica, proiectate de P.E. Miclescu) este evidentă. Problema “paternității” acestor gări rămâne deschisă.

În plus, este remarcabil faptul că, deși declină elementele unui limbaj modern, avangardist, **aceste clădiri asociază materialelor de construcție moderne** -beton, beton armat și sticlă- **pe cele clasice** -lemnul, cărămida aparentă și piatra. **Cărămida aparentă** (de Ciurea sau nu, dar la fel de frumoasă), utilizată frecvent în această perioadă la imobile rezidențiale sau clădiri industriale, **ne duce cu gândul la realizările lui Elie Radu, chiar dacă scara și elementele de limbaj sunt altele.**

Având în vedere specificitatea programului, **gările regale, edificate în aceeași perioadă (1937-1938), al căror autor este arhitectul Duiliu Marcu, fac obiectul unui capitol aparte (3.11).**



Gara Bâldana



Gara Halmeu

3.10.STILUL NATIONAL de ARHITECTURA FERROVIARA - Garile lui Elie Radu -

Diplomat al Politehnicii din Bruxelles în 1877, inginerul **Elie Radu** (1853-1931) a fost una din personalitățile remarcabile ale tehnicii românești.

Eminent profesor și organizator al Școlii Politehnice Naționale, membru al Academiei Române din 1926, **Elie Radu a realizat mare parte din infrastructura modernă a țării -căi ferate, drumuri, poduri și alimentări cu apă- contribuind la progresul economic și social al României moderne.**



**Elie Radu
(1853-1931)**

Pentru Elie Radu, căile ferate au reprezentat un capitol aparte, el fiind supranumit “arhitect și artizan al căilor ferate române”.

Astfel, din rețeaua națională de căi ferate de peste 11 000 km, **Elie Radu a studiat și proiectat 650 km de cale ferată** -din care 475 km au fost executați sub conducerea sa directă în perioada 1879-1911-, **a studiat și realizat 10 linii de cale ferată** (Câmpina-Doftana, Bacău-Piatra Neamț, Craiova-Calafat, Iași-Dorohoi, Focșani-Odobești, Târgoviște-Pucioasa-Pietroșița, Târgu Ocna-Ghimeș-Moinești, Galați-Bârlad, Pitești-Curtea de Argeș, Podul Iloaiei-Hârlău), **construind și gările aferente.**

Colaborarea sa cu arhitectul Petre Antonescu a fost benefică pentru căile ferate și pentru gările românești, căutările lor din perioada construcției liniilor Târgu-Ocna-Palanca, Pitești-Curtea de Argeș și Craiova-Calafat contribuind la definirea unui stil de arhitectură feroviară românesc.

Gările Curtea de Argeș, Odobești, Baiculești, Calafat sunt construcții de o calitate deosebită, care pot concura cu construcțiile de acest gen edificate oriunde în Europa în acea perioadă.

De o monumentalitate “domestică”, cu un rafinat simț al scării umane, gările cuplului Elie Radu - Petre Antonescu se remarcă prin echilibrul cu care îmbină elemente și proporții specifice arhitecturii românești (arcade, foișoare, alternanță cărămidă-tencuială, folosirea cărămizii ca element decorativ de fațadă ș.a) cu elemente aparținând arhitecturii contemporane lor (structuri din fontă pentru susținerea copertinelor care acoperă peroanele).

- **Linia Bacău - Piatra-Neamț**

Construită cu ecartament îngust pentru economia de teren și materiale de cale, în perioada 1 aprilie 1883 – 15 februarie 1885, după proiectul lui Elie Radu, în cadrul Direcției Generale CFR - Serviciul lucrări de linii noi, linia a suscitat numeroase nemulțumiri, în primul rând datorită așezării gării Piatra Neamț față de centrul istoric și comercial al orașului.



Gara PIATRA NEAMȚ

Construcția liniei și a gării Piatra Neamț au fost asigurate de antrepriza condusă de inginerul Nicolae Wasserman.

În 1883 au fost construite tot sub conducerea lui Elie Radu clădirile de călători ale stațiilor Gârleni, Buhuși, Roznov și Piatra Neamț (gara veche, care a primit altă destinație). Gara Piatra Neamț este propusă pentru includerea în lista monumentelor istorice CFR (anexa 3).



Vechea clădire a
gării Piatra Neamț
(1884-1885)

La 17 septembrie 1892 a fost inaugurată calea ferată Bacău-Piatra-Neamț cu ecartament normalizat (1435 mm) pe același amplasament, iar în primăvara anului 1908 încep lucrările de construcție la prelungirea căii ferate cu 2,65 km și la actuala clădire de călători, inaugurată la 14 octombrie 1913, la 1,5 km de vechea stație.



Gara Piatra Neamț
construită în 1913 - în funcțiune

- **Linia Craiova- Calafat**

Calea ferată Craiova-Calafat a fost construită de Ministerul Lucrărilor Publice - Direcția Studii și Construcții, sub conducerea inginerului Elie Radu.

Inaugurată la 1 decembrie 1895, **linia care face legătura între Craiova și așezările din Câmpia Băileștilor oferă călătorilor cele mai frumoase gări din Câmpia Română.**



Gara Moinești





Gara Segarcea



Gara Pucioasa

Gara Afumați



Gara Portărești




Gara Băilești, 1900, 2000



Gara Doicești, 1907, 2001



 Se remarcă “stilul Elie Radu” în construcția clădirilor de călători ale gărilor PODARI, SEGARCEA, PORTĂREȘTI, AFUMAȚI, BĂILEȘTI, MOTĂȚEI, GOLENȚI și CALAFAT, construite între 1890-1895 și păstrate și astăzi în exploatare.

Desenate după o formulă simplă a monumentalității, cu un corp central P+1 și două corpuri laterale parter, simetrice, acoperite cu șarpantă în două ape, aceste gări așezate în șirag pe câmpia olteană, majoritatea păstrate intacte până azi, **sunt un amestec de prestanță și intimitate de un farmec cu totul special.** (Acolo unde s-a adăugat ulterior o copertină din beton armat, spre exemplu la Băilești, în ideea de a mări confortul călătorilor, se pierd proporțiile armonioase ale clădirii, iar efectul, datorită stereotipiei porticului rezultat, este chiar o diminuare a ospitalității originare).



Gara Golenți, 1895, 2000



Gara Calafat, 1895, 2000



La **gara CALAFAT**, importanța orașului se reflectă în amploarea deosebită a clădirii de călători. Corpurile laterale sunt și ele înălțate la P+1, iar către oraș corpul central este flancat de două turnulețe.

De remarcat și relația, întotdeauna corect stabilită încă de la așezarea în plan, între clădirea gării de călători și celelalte clădiri ale stațiilor (Podari, Segarcea etc.)

- **Linia Iași-Dorohoi**

Inaugurată la 1 august 1896, linia a fost construită în anii 1891-1896, în trei etape, pentru a face legătura între Iași și partea de Nord a Moldovei.

Cele 13 clădiri de călători din gările Lețcani, **ODOBEȘTI**, Movileni, Larga, Jijia, **VLĂDENI**, **ȘOLDANA**, **REDIU**, Podireni, Zlătunoaia, **TRUȘEȘTI**, Dângeni, Ungureni, **VORNICENI** și Carasa au fost construite de Concesiunea inginerului Ioan G. Cantacuzino după studiile și proiectele elaborate sub conducerea inginerului Elie Radu.



Dacă **gara ODOBEȘTI** amintește direct de micile gări ale li-niei Craiova-Calafat, la celelalte s-a încercat o altă formulă, care mizează pe masivitatea volumului unic parter și etaj, cu partea centrala discret reliefata in rezalit.



Fără a forța nota, masivitatea controlată și reținută a **gărilor VLĂDENI, TODIRENI, TRUȘEȘTI** amintesc de proporțiile palatului Mogoșoaia.



La **gările ȘOLDANA, REDIU, VORNICENI** se remarcă un plus de zveltețe, evidentă la fațadele laterale devenite frontoane datorită acoperișului în două ape.



Gara Vlădeni



Gara Trușești



Gara Todireni

Cărămida de Ciurea își dovedește cu prisosință, după mai bine de 100 de ani, calitățile fizice și plastice de material de construcție ideal pentru scopul

în care a fost produs. Singurul pericol este ca aceste ireproșabile ziduri să fie vopsite, așa cum s-a întâmplat cu ocazia renovării unor stații după anul 2000.



Gara Rediu



Gara Șoldana



Gara Vorniceni

- **Linia Pitești-Curtea de Argeș**

La 27 noiembrie 1898 a fost inaugurată calea ferată care a legat capitala județului Argeș -Pitești- cu vechea capitală a Țării Românești, Curtea de Argeș.

Studiile, construcția liniei și a clădirii stației Curtea de Argeș au fost încredințate Serviciului Studii și Construcții din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, sub conducerea lui Elie Radu.

Construcția liniei și a clădirii stației Curtea de Argeș s-au desfășurat pe perioada 1896-1898.



Gara Bascov

✚ Prin gările proiectate și construite între anii 1896-1898 -BASCOV, MERIȘANI, BĂICULEȘTI, CURTEA DE ARGEȘ- Elie Radu și colaboratorii săi au lăsat posterității un important patrimoniu de arhitectură feroviară românească. Gările Bascov, Băiculești și Merișani sunt propuse pentru includerea în lista monumentelor istorice CFR (anexa3).

✚ BĂICULEȘTI și MERIȘANI sunt clădiri identice care se mai întâlnesc și la GOLENȚI, pe linia Craiova-Calafat sau la Doftana-Bacău, pe linia Bacău-Piatra-Neamț, ceea ce nu le știrbește în vreun fel valoarea. Clădirile acestor gări sunt compuse dintr-un corp central cu trei deschideri, parter și etaj, flancat către linii de două corpuri mici, parter, cu o singură deschidere. **Către oraș**, pe tipicul vechilor conace românești, **un foisor înălțat pe 3 niveluri, pătrat în plan** și plasat asimetric față de corpul central, ocupând jumătate din fațada laterală, **dă nota de originalitate specifică a “curentului” sau “stilului” Elie Radu.**



Gara Merișani

Gara Băiculești

• Linia Târgu Ocna -

Comănești - Moinești

Prin Decretul Regal nr. 3294 din 4 octombrie 1892, studiul și construcția căii ferate Târgu Ocna - Comănești - Moinești au fost încredințate Serviciului de studii și Construcții din Ministerul Lucrărilor Publice, reprezentat prin Elie Radu și echipa compusă din inginerii C. Nicolau, C. Luțu, P. Cantuniari, S. Lahovari și P. Budișteanu.

Calea ferată Târgu Ocna - Comănești a fost executată între anii 1895 - 1898, reprezentând un segment din calea ferată transcarpatică Adjud - Ghimeș - Ciceu, legătură între Transilvania și Moldova care a unit văile Oltului superior cu Valea Trotușului.

La 27 noiembrie 1898, în timp ce se inaugura calea ferată Pitești - Curtea de Argeș, pe Valea Trotușului avea loc și inaugurarea tronsonului de cale ferată Tg. Ocna - Comănești și a clădirii de călători a stației Comănești.



Gara Salina



Gările gemene CURTEA DE ARGEȘ ȘI COMĂNEȘTI



Gara Comănești

Gara Curtea de Argeș



Deși există pe teritoriul României multe gări cu tipologie asemănătoare, cazul gărilor Curtea de Argeș și Comănești este exemplar prin coincidența inaugurării, amplitudinea programului și prin consecvența tratării arhitecturale. “Născute” odată și cu trăsături aproape identice, ele pot fi considerate pe bună dreptate “gemene”. Asemănarea lor nu “banalizează” valoarea incontestabilă a stilului de arhitectură feroviară conturat de Elie Radu, inginerii și arhitecții -în mare parte anonimi- care i-au stat alături. Elementele decorative neogotice -reminiscențele unui stil proaspăt ieșit din istorie, romantismul- sunt concentrate la frontonul corpului central, marcând cornisa.



La Curtea de Argeș și Comănești se face clar simțit un limbaj arhitectural de factură neoromânească, chiar dacă nu în maniera “puristă” promovată de Ion Mincu.



Tot de factură neogotică sunt și ferestrele îngemănate ale nivelului 1 al frontonului și “barbacanele” -reduse la rolul de elemente decorative- ce marchează muchiile clădirii și ritmează fațada în dreptul travelor.

Dacă la construcțiile sale feroviare anterioare, elementele de arhitectură românească erau mai puțin manifeste, prefigurând punctual limbajul arhitectural pe care Ion Mincu avea să-l califice drept “neoromânesc”, la Curtea de Argeș și Comănești se face clar simțit un limbaj arhitectural de factură neoromânească, chiar dacă nu în maniera “puristă” promovată de Ion Mincu: ferestrele în plin cintru marcate de ancadramentele din ceramică smălțuită policromă ale nivelului 1 al

corpurilor laterale, streășina lată a acoperișului intermediar al turnurilor care flanchează intrarea, susținută de console din lemn aparente bogat decorate, brâiele în torsadă care “șerpuiesc” pe întreg conturul clădirii separând vizual cele două nivele, toate aceste elemente își declară apartenența la arhitectura neoromânească. Gările Curtea de Argeș și Comănești sunt propuse pentru includerea în lista monumentelor istorice CFR (anexa 3).

De mare efect pentru volumetria ansamblului sunt cele două turnuri care străjuiesc intrarea dinspre oraș a gării, pandant neoromânesc al frontonului neogotic de pe fațada opusă.

CONCLUZII

Elie Radu a creat o adevărată tipologie de gări (Anexa 2), declinată pe diverse amplasamente, uneori în regiuni diferite. Calitățile incontestabile ale acestei tipologii au favorizat integrarea lor în sit într-o manieră firească, naturală, iar flexibilitatea partiurilor a permis extinderea clădirilor fără ca aceasta să afecteze proporțiile tipologiei inițiale. Totodată, proiectele aparținând aceleiași tipologii nu pot fi considerate proiecte-tip, ci cel mult “gemene”, având în vedere conotația negativă a termenului (repetitivitate, monotonie, rigiditate), încă prezentă.

Căutarea stilului național a fost dominantă sfârșitului de secol românesc, în literatură și arte, mișcare sprijinită de regele Carol I.

Gările ieșite din “mâna” lui Elie Radu sunt contemporane, uneori premergătoare, binecunoscutelor clădiri bucureștene ale lui Ion Mincu: casa Lahovary, Bufetul de la Șosea și Școala Centrală de fete. Aceste trei clădiri sunt consemnate în istoriile de arhitectură publicate până acum ca fiind cele mai reprezentative pentru stilul “neoromânesc” - sau românesc din perioada modernă, în care autorii construcțiilor sunt cunoscuți.

După această incursiune pe linii secundare ale drumului de fier (dar iată că una dintre ele, Craiova-Calafat, are șansa de a deveni principală, adică europeană) **avem o altă imagine** - mai completă, mai viguroasă decât cea pe care ne-o pot lăsa exclusiv realizările lui Ion Mincu - **despre stilul național în arhitectură.**

Gărilor sfârșitului de secol XIX preiau din clasicismul european **elementele de prestanță** -simetria, centralitatea, marcarea viguroasă a muchiiilor și ancadramentelor- **pe care le transpun cu finețe la o scară potrivită locului și cărora le adaugă volume sau decorații de extracție autohtonă: foișorul asimetric specific conacelor de țară, traforaje din lemn la frontoane.** Din acest fericit “altoi” au rezultat clădiri rezistente atât fizic cât și moral, de care utilizatorii lor - stabili sau pasageri - se atașează cu naturalețe. Acesta nu este doar un moment fericit, dar pasager în istoria arhitecturii românești. **Stilul conturat de Elie Radu și de cei ce i-au fost alături a reverberat încă multe zeci de ani, dacă știm să-i recunoaștem ecourile în clădirile edificate în perioada interbelică** - vezi gările de pe linia Constanța - Mangalia - sau și mai târziu, la reconstrucția a zeci de gări, mai mari sau mai mici (în general a celor mici) de după al doilea război.

Din păcate, **identificarea autorilor acestor gări e dificilă.** Deși limbajul lor e personalizat, **construcțiile rămân anonime** -se pare că, în primul rând, datorită unei “gelozii paternale” a CFR-ului, care nu a admis plăci de identificare a arhitectului și constructorului pe clădirile proprii (o atitudine generală în Europa). **În acest fel, chiar și contribuția unor “condeie” de primă mână, cum a fost Petre Antonescu, rămâne să fie recunoscută doar prin analogie cu lucrările semnate.**

3.10. **Gari pe LINII DE MUNTE, în trecătorile carpatine**



Între anii 1879-1948, în România, 6 linii de cale ferată au traversat Munții Carpați și au făcut legătura între vechile provincii istorice: Transilvania, Banat, Muntenia, Oltenia și Moldova.

- Linia Orșova – Caransebeș

Prin convenția încheiată la 31 mai 1874 la București, România și Austro-Ungaria s-au obligat să construiască 2 linii de joncțiune feroviară, importante din punct de vedere economic, strategic și social, pentru ambele state. **Calea ferată Timișoara - Vârciorova Frontieră** a fost construită între anii 1874-1879 de "*Societatea Privilegiată a Căilor Ferate Austriece*" în 3 etape:

- **Timișoara - Caransebeș**, inaugurată la 23 octombrie 1876;
- **Caransebeș - Orșova**, care a traversat munții prin trecătoarea Poarta - Domașnea Cornea, inaugurată la 20 mai 1878;
- **Orșova - Vârciorova Frontieră** (4 Km), deschisă abia la 1 mai 1879, condiționată de deschiderea de către statul român a căii ferate Predeal - Câmpina.



Gara Poarta
(linia Caransebeș – Orșova)



Gara POARTA este o ga-ră modestă, dar pitorească. Deși cărămida nu este aparentă, clădirea gării împrumută într-o manieră mai stilizată elementele tipologiei Elie Radu (asemănătoare ca proporții cu gara Piatra), păstrând același echilibru și simț al scării.

- **Linia Brașov - Predeal - Câmpina**

Calea ferată Brașov - Predeal - Câmpina a fost construită de două societăți, în trei etape de lucru, după cum urmează:

- **Brașov - Predeal** (1876 - 1879, firma Gregersohn și Bandeson - Pesta (Ungaria), **inaugurată la 10 martie 1879**: prima legătură directă, prin Pasul Predeal, cu țările din apusul Europei.



Gara BRAȘOV, inaugurată la 1 iunie 1873, a funcționat până în 16 aprilie 1944, când a fost distrusă de bombardamente. A fost refăcută provizoriu pe același amplasament.

Vechea gară a Brașovului era o replică masivă, greoaie, a gărilor monumentale transilvane, cu volume nediferențiate.



Prima gară a Brașovului
Inaugurată la 1 iunie 1873



Gara Predeal,
funcțională 1879-1917

- **Predeal - Cămpina** (1876 – 1879, Societatea Crawley și Gouilloux): a făcut legătura Transilvaniei cu capitala României pe Valea Prahovei; la 10 iunie 1879 s-au deschis pentru circulație tronsoanele Ploiești - Cămpina și Sinaia - Cămpina.



Gara PREDEAL, construită între anii 1876 - 1879, a funcționat între anii 1879 - 1917, fiind distrusă în primul război mondial (octombrie 1917).

Respectând tipologia adoptată de M.A.V. la gările din Transilvania (Satu-Mare, Teiuș, Curtici), vechea gară din Predeal prelua formula monumentală maximă, cu trei corpuri principale legate între ele prin două corpuri mai scunde.




Gara AZUGA, inaugurată la 10 iunie 1879, a rămas neschimbată până astăzi. Tipologia în care se înscrie este cea a stilului Elie Radu, chiar dacă de data aceasta într-o formulă “inversată”: corpul central este cel scund, dezvoltat pe parter, iar cele două aripi simetrice pe parter și etaj. Acoperișul este susținut de console din lemn traforate, specifice arhitecturii populare prahovene.




Gara Azuga



Prima gară Sinaia,
inaugurată la 10 iunie 1879

 Prima **gară** a orașului **SINAIA** a fost inaugurată la 10 iunie 1879 și a funcționat între anii 1878 – 1913. În 1886 a fost construită prima gară regală, iar în 1937-1938 a doua gară regală Sinaia (capitolul 3.11.).

 **Gara CÂMPINA**, inaugurată la 10 iunie 1879, a fost distrusă la bombardamentele din anii 1940 – 1944. Din fotografiile vechi pare a relua tipologia garilor Offenheim, însă într-o manieră neoclasticizantă.



Gara Câmpina,
inaugurată la 10 iunie 1879
și distrusă de
bombardamentele din 1940-

- **Linia Tg. Ocna - Ghimeș - Ciceu**

Construită între anii 1881 – 1899 de “*Dirrecția Liniilor Adjud – Tg. Ocna și Bârlad - Vaslui*” și “*Serviciul Studii și Construcții*” din Ministerul Lucrărilor Publice, **calea ferată Adjud - Ghimeș a fost opera marilor ingineri Anghel Saligny și Elie Radu** (capitolul 3.9.).

Linia a realizat cea de-a treia traversare a Carpaților prin Pasul Ghimeș - Palanca și la 6 aprilie 1899 a legat Moldova de Transilvania.

Tronsonul Ciceu - Ghimeș a fost construit de M.A.V. și inaugurat la 18 octombrie 1897.

- **Linia Turnu Roșu - Călimănești**

Construită între anii 1896 - 1901 de către Direcția Generală CFR și **inaugurată la 1 august 1901**, calea ferată Turnu Roșu - Călimănești face


legătura pe Valea Oltului între Transilvania și Muntenia, operă a inginerului inspector general M. Râmniceanu (1852 - 1915), profesor la Școala Națională de Poduri și Șosele din București și a inginerului Gh. Panait. **Este cea mai bine studiată și executată cale ferată din istoria căilor ferate din România.**




Gara Turnu Roșu
- așa cum arată și astăzi -



Gara Călimănești

 **Gara CĂLIMĂNEȘTI** (fostă Jiblea), construită în 1901, este o replică fidelă a gărilor lui Elie Radu de pe linia Iași- Dorohoi, construite cu 5-6 ani înainte. Păstrată întocmai, fără nici o intervenție mutilantă, gara Călimănești beneficiază și de un cadru natural deosebit, cu care s-a “sudat” inseparabil.

 **Gara LOTRU**, construită în 1901, este o gară de un pitoresc aparte, integrată în peisaj cu naturalețe. De dimensiuni mai mult decât modeste, această gară dezvoltată pe parter interpretează într-o manieră proprie tipologia cea mai simplă a stilului Elie Radu.



Gara Lotru

Centralitatea este materializată prin juxtapunerea a trei corpuri de clădire cvasi-identice, cu acoperișuri independente în două ape, de fapt, trei cantoane unite între ele prin două corpuri de legătură; corpul central are o tratare deosebită față de celelalte două.

Chiar dacă proporțiile și dimensiunile nu-i permit să aspire la monumentalitate, efectul de masivitate creat de folosirea pietrei naturale aparente îi ține cu brio locul.

Cărămida aparentă este prezentă, dar nu acolo unde o folosea Elie Radu, ci **la ancadramentele ușilor și ferestrelor, la marcarea timpanelor și acoperișurilor**. Această declinare originală a unor elemente a căror expresie plastică părea epuizată a fost foarte bine pusă în valoare de renovarea recentă a gării.

- **Linia Ilva Mică - Vatra Dornei**

În anul 1898 a fost întocmit primul proiect pentru o cale ferată de munte care să lege Bucovina de Transilvania.


Primele lucrări la calea ferată Ilva Mică - Vatra Dornei au fost începute în 1915 de Armata Austro - Ungară, în scopuri strategice. Lucrările au fost abandonate după 1 decembrie 1918. După încercări nereușite de continuare a lucrărilor cu diferite antreprize particulare de construcții (1919 - 1924), lucrările au fost abandonate timp de 10 ani (1924 -1934), fiind reluate

între anii 1934 - 1938 (printr-un efort de voință al Direcției Generale CFR și al Armatei Române).

Astfel, calea ferată Ilva Mică - Vatra Dornei a fost inaugurată la 18 decembrie 1938, linia funcționând până în toamna anului 1944, când armatele germano - ungare în retragere au distrus-o.


A fost redeschisă circulației la 2 noiembrie 1947.



 **Gara ILVA MICĂ.** Clădirea veche a stației (în stânga imaginii) datează din 1938. **Noua clădire a gării** -un corp central pe două nivele și două aripi simetrice parter- **construită după anul 1978**, situat în



imediatea proximitate a celei vechi, **preia fără veleități stilistice proporțiile și volumetria clădirii existente** (inclusiv a acoperișurilor), **reușind să creeze un ansamblu unitar ca limbaj și expresie plastică.**

 **Gările MĂGURA ILVEI și POIANA ILVEI** se remarcă prin **elementele specifice arhitecturii montane** adaptate zonei (acoperișuri cu pantă mare, plinuri generoase, etc). **Din punct de vedere al finisajelor, aceste două gări duc mai departe calea deschisă de gara Lotru: asocierea pietrei aparente și a cărămizii aparente.** Utilizarea diferențiată a celor două materiale (piatră la parter și cărămidă la etaj) creează **impresia unei masivități echilibrate, controlate.** De remarcat este și **caracterul domestic al acestor clădiri** (ca și gările lui Elie Radu), ceea ce le face mai primitoare și mai agreabile pentru călători.




Gara Măgura-Ilvei



Gara Poiana-Ilvei




Gara Lunca-Ilvei


 **Gara LUNCA ILVEI** este foarte deosebită de “surorile” ei de pe această linie. Deși preia tipologia gărilor Vlădeni, Trușești (Elie Radu), se situează pe o treaptă mult inferioară din punct de vedere al tratării arhitecturale: pe de o parte, zidăria din piatră este plată, ternă, pe de altă parte, lipsesc ancadramentele golurilor atât de abil speculate în gările lui Elie Radu. În plus, renovarea a accentuat lipsa de relief a fațadelor prin utilizarea tâmplăriei termopan, total inadecvată și inexpresivă.

3.13. Garile “REGALE”




Pentru primirile sau plecările familiei regale, ale șefilor de stat sau de guverne, demnitarilor, **Direcția Generală CFR a construit între anii 1886-1940 patru gări regale.**

 **Gara regală COTROCENI** a fost prima gară regală, construită în anul 1876 în apropierea Palatului Cotroceni. A funcționat până în anul 1940, dar a fost desființată efectiv în anul 1960-1961, odată cu dezafectarea căii ferate București Nord-București Filaret.

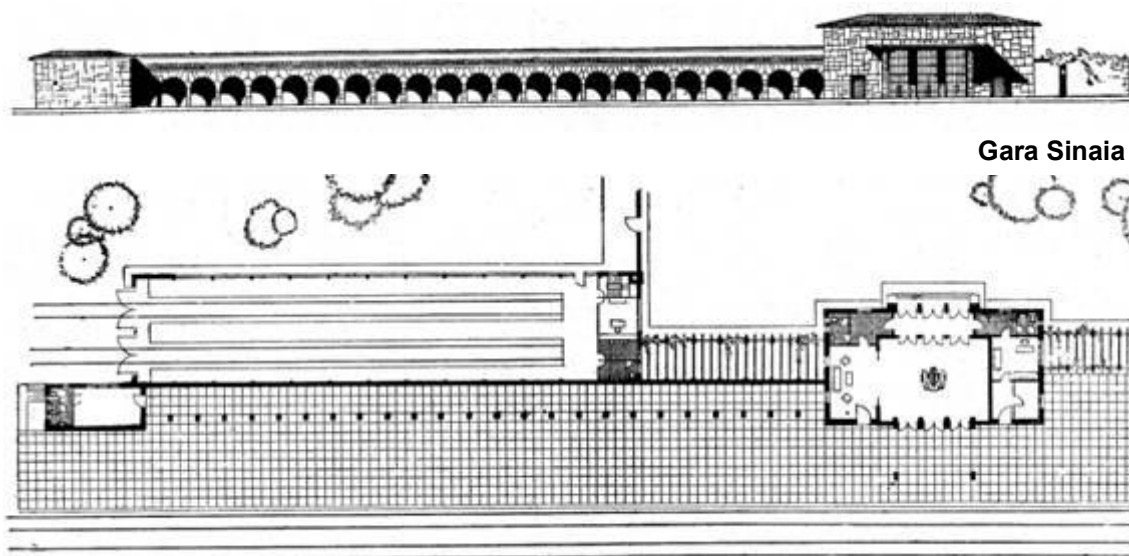
 **Prima gară regală SINAIA** a fost construită în anul 1886, din cărămidă tencuită pe parter, fiind constituită dintr-o sală mare cu acces dinspre oraș și spre peronul liniei I a stației (spre Brașov).



Gara a funcționat până în anul 1940, când clădirea a fost folosită ca sală de primire a răniților veniți de pe front (1941-1945). După 30 decembrie 1947, gara regală Sinaia a fost transformată în club sindical (1948-1965). În prezent, vechea gară regală Sinaia este folosită ca atelier și bar de zi.

 **A doua gară regală SINAIA** a fost construită între anii 1937-1938 de către Direcția Generală CFR, prin *Serviciul Arhitectură* condus de arhitectul D. Marcu pentru a înlocui vechea gară regală construită în anul 1886.

Amplasată în proximitatea imediată a gării existente, noua gară regală (inclusă în lista monumentelor istorice CFR, anexa 3) se compune din corpul



Gara Sinaia



principal al gării propriu-zise și un mic corp de gardă, legătura dintre acestea fiind realizată prin intermediul unui portic de 80 m lungime cu arcade în plin cintru.

Pavilionul regal ocupă o suprafață de 300 mp și cuprinde: un salon de recepții, salonul Regelui și cel al aghiotanților, toaletele aferente. Către peron a fost amenajată o copertină amplă.

Construcția este realizată din piatră de Sinaia la exterior, cărămidă la interior. Planșeele sunt din beton armat, acoperișul din țiglă, tâmplăria din lemn de stejar și porțile metalice.

Pardoselile sunt adecvate funcționalității sălilor: marmură (sala de recepție), este din mochetă (sala regelui) și dale de piatră la celelalte încăperi. La sala regelui, pereții sunt lambrisați cu lemn de stejar. Clădirea a fost prevăzută cu instalație de încălzire și iluminare electrică.

Lângă gară a fost construită remiza pentru automotoarele destinate trenurilor regale, construcție executată din cadre de beton armat și pereți din cărămidă, care ocupă 670 mp și cuprinde marea sală a automotoarelor, un atelier de reparații, un mic depou și centrala termică la subsol.

Ansamblul este completat prin ziduri de susținere, arcade, porticuri și pergole.



Gara regală BUCUREȘTI BĂNEASA (fostă Mogoșoaia)

Construită în aceeași perioadă cu gara regală Sinaia (1937-1938) și odată cu pasajul subteran de la Fântâna Miorița, Gara regală București Băneasa a fost destinată primirilor și plecărilor regelui Carol al II-lea, ale membrilor guvernului, ale familiei regale și înalților demnitari invitați în capitală. Esplanada care leagă gara Băneasa de șoseaua principală permitea alinierea trupelor și dezvoltarea cortegiilor. Astăzi gara este utilizată pentru plecările și primirile oficiale ale protocolului de stat.

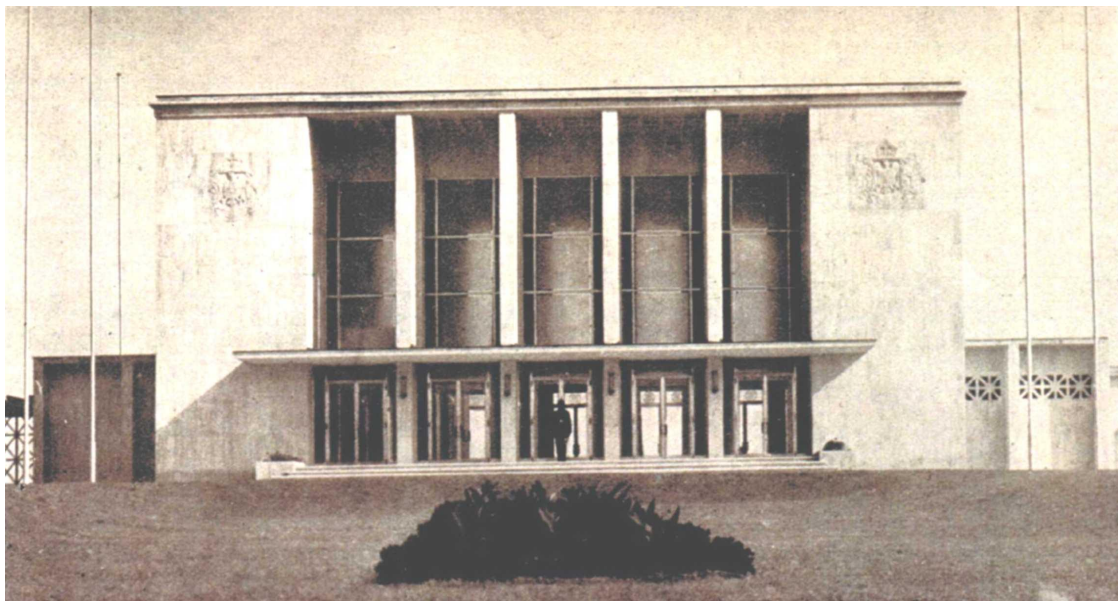
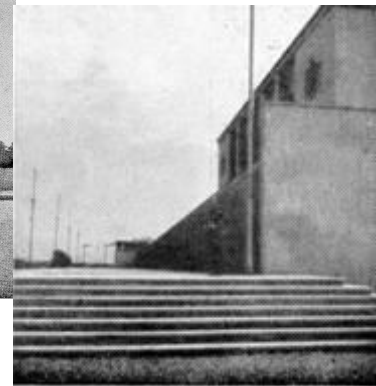
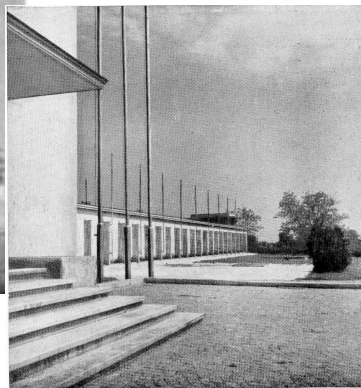
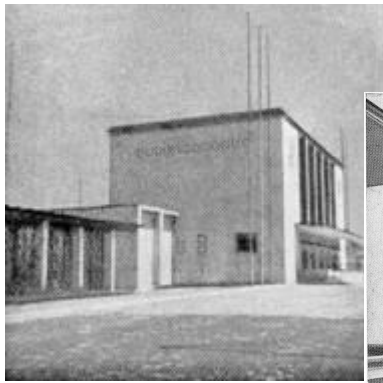
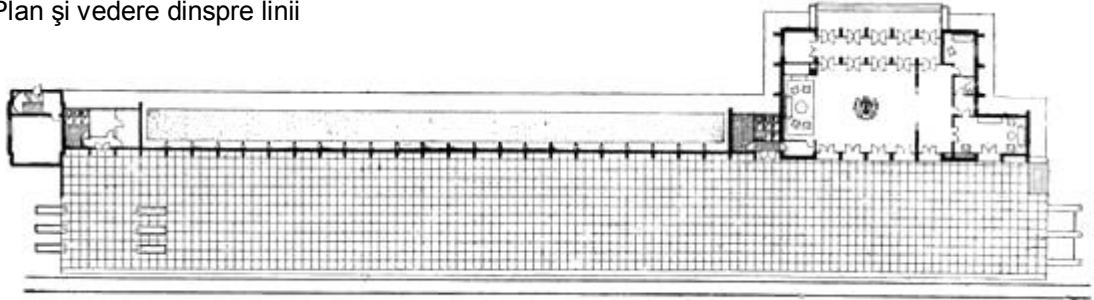
Gara regală din Băneasa se compune dintr-un corp principal care constituie gara propriu-zisă și un peron parțial acoperit pe o lungime de 70 m, rezervat gărzii de onoare.

Corpul principal al gării, în suprafață de 280 mp, cuprinde săli aflate exclusiv la dispoziția regelui și un mare salon de recepție pentru guvern și persoane oficiale.



Gara Băneasa - București

Plan și vedere dinspre linii



Gara Băneasa – București

Gara propriu-zisă se compune dintr-un hol de trecere, un salon particular cu toalete, un salon pentru aghiotanți și o garderobă. Construcția este executată din cadre de beton armat, iar acoperișul - terasă are scurgeri interioare pentru evacuarea apelor pluviale. Fațadele sunt placate cu travertin românesc, pardoseala este din dale mari de marmură roz de Rușchița și neagră (Belgia) în holuri, din mochetă în saloane.

Clădirea este prevăzută cu instalație de încălzire și aer condiționat, iluminare electrică (cablurile sunt disimulate de cornișe care servesc iluminării indirecte) și instalație de distribuție a apei calde. Centrala termică este situată la subsol.

Ușile și ferestrele sunt din metal placate cu oțel inoxidabil. Pereții salonului de recepție și holului regal sunt lambrisați cu lemn de trandafir, iar pereții din salonul regelui sunt lambrisați cu lemn de nuc.

CONCLUZII

Lansarea pe scară largă a arhitecturii moderne în România a avut loc în primii ani ai deceniului 4, când a început să fie privită ca simbol al progresului și deschiderii spre noua civilizație a secolului XX. Deși arhitecții români nu s-au reunit în grupări ca Bauhaus, De Stijl sau alte asemenea școli care au generat curente de avangardă diferențiate, lucrând independent, ei și-au conturat preferințe estetice și opțiuni legate de problemele formale și funcționale de o impresionantă unitate.

Alături de Horia Creangă, Duiliu Marcu a dominat arhitectura românească interbelică. Lui i se datorează mare parte din clădirile publice remarcabile ale Bucureștiului, ca de exemplu, fosta Casă a Monopolurilor de Stat, Biblioteca Academiei RSR, Palatul Ministerului Transportului, Academia Militară și, poate cea mai reprezentativă operă a sa, Palatul Victoria, construit între 1936-1945. Ceea ce îl diferențiază ca stil de Horia Creangă este influența

clasicizantă (filonul clasicist generator de valori comun arhitecturii europene a secolului XX, nu excesele determinate de politizarea excesivă a creației arhitecturale - stalinismul) de care Creangă este total eliberat.

Dacă în general, evoluția arhitecturii interbelice românești este orientată către specularea valențelor unghiului drept -și asocierea, după caz, cu formele curbe pentru gradarea percepției-, către marcarea orizontalității alternând cu elemente verticale, degajarea volumelor prin plastica fațadelor, și în general către o simplitate formală care nu e însă sinonimă cu “sărăcia” formală, **arhitectura lui Duiliu Marcu se remarcă prin aluziile clasicizante asociate în mod fericit principiilor modernismului.**

Deși cele două gări regale principale, Sinaia și Băneasa, sunt construite în aceeași perioadă, tratarea arhitecturală le diferențiază. Dacă la Sinaia modernismul este îmblânzit prin utilizarea materialelor locale (piatra de Sinaia) care induce o “notă” de provincialism (în sensul cel mai generos al termenului) sau de caracterul “estival” al utilizării sale, la Băneasa, caracterul de reprezentativitate este preponderent.

Gara BĂNEASA este o gară a capitalei, destinată primirilor oficiale, deci caracterul său monumental trebuia pus în valoare și speculat la maxim.

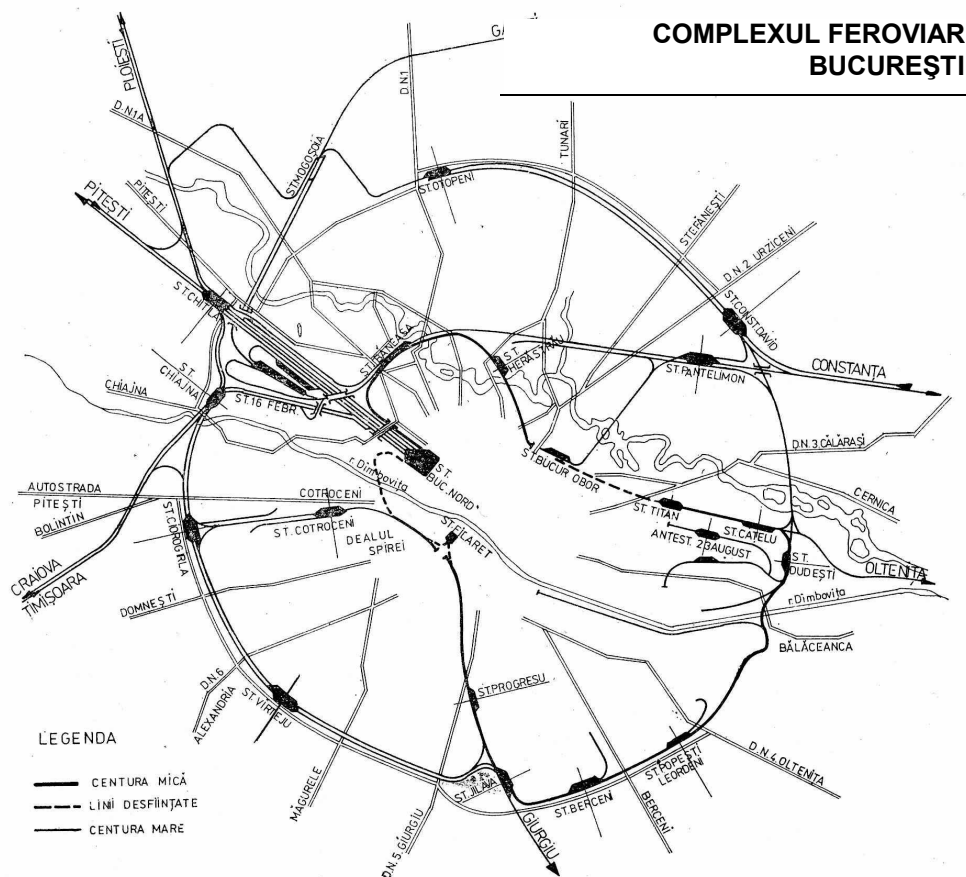
Monumentalitatea “cubului” modern al gării Băneasa este suma unor elemente de compoziție clasicizante - gradarea scenografică a percepției (prin spații ample, deschise, care trebuie parcurse până la clădire, trepte desfășurate pe aproape toată lungimea clădirii), marcarea accesului (prin orizontala netă a copertinei prelungită prin cea a porticului lung de 70 m), ritmarea fațadei (prin pile verticale înalte și adânci), marcarea simetriei (prin două plinuri cu însemnele regale care flanchează registrul vitrat al fațadei) - asociate elementelor de modernitate - volume nete, specularea

raportului plin-gol, crearea mai multor planuri de fațadă și a jocurilor lumină-umbră, utilizarea vitrajelor pe mari suprafețe (care contribuie la iluminarea generoasă a holului principal), **utilizarea metalului** (oțel inoxidabil la feronerie interioară). Această asociere abil ponderată conduce la **simplitate formală, eleganță, fără etalare excesivă a luxului**, chiar dacă specificul programului ar fi justificat o asemenea abordare.

3.12. **Garile din BUCUREȘTI**



Complexul feroviar București este cel mai mare complex din **România**: 25 de stații de cale ferată, din care 12 sunt amplasate pe linia de centură, iar restul de 13 sunt situate în interiorul complexului.



Prin cele 11 stații specializate pentru călători sau mărfuri, 12 stații mixte și 2 stații tehnice, circulau zilnic în anii 1980-1990 300 trenuri de călători și peste 500 trenuri de marfă care operau 230 000 călători pe zi și 4000 vagoane de marfă, o autentică placă turnantă pentru economia Capitalei și a zonei de Sud a țării.

Cele 25 de stații de cale ferată din complexul București au fost construite în perioada anilor 1869 – 1961 odată cu liniile de cale ferată ce s-au construit succesiv.



Gara FILARET' - prima gară a capitalei

Calea ferată Filaret - Giurgiu, construită de Compania engleză J.T. Barkley și J. Stanforth, a fost inaugurată la 31 octombrie 1869.

Cu această ocazie a fost deschisă prima gară a Capitalei României - stația de cale ferată terminus FILARET', construită între anii 1866 - 1869 după modelul la scară redusă al Gării de Est din Paris (capitolul 2.2) sau al gării Anhalt din Berlin.



Gara Filaret, construită între anii 1866 - 1869 și dezafectată la 19 noiembrie 1960, dată la care a fost deschisă gara Jilava (în prezent, dezafectată).



Gara FILARET' (inclusă pe lista monumentelor istorice CFR, anexa 3), este o bijuterie de arhitectură feroviară.

De o armonie a proporțiilor ireproșabilă, de o congruență exemplară a planului cu elevația, **este în prezent neglijată și ignorată.** A rămas totuși în picioare și, plecând de la acest câștig, în climatul unei Europe a conversiilor funcționale, a revirimentului interesului pentru căile ferate și pentru patrimoniul feroviar, această gară uitată merită să fie restaurată și reinvestită cu o funcție publică demnă de importanța sa în istoria căilor ferate românești, de potențialul său arhitectural și patrimonial de excepție, simbolic și chiar afectiv.



Gara BUCUREȘTI NORD (fostă Gara Târgoviștei)

Ceremonia punerii pietrei de temelie a Gării Târgoviștei -cum s-a numit până în 1884- și a deschiderii construcției căii ferate București - Galați, **a avut loc la 22 septembrie 1868.**

Construirea gării a durat aproximativ doi ani (1868-1870), planul de arhitectură original suferind diverse modificări -mai mult sau mai puțin justificate- încă de la începutul lucrărilor.

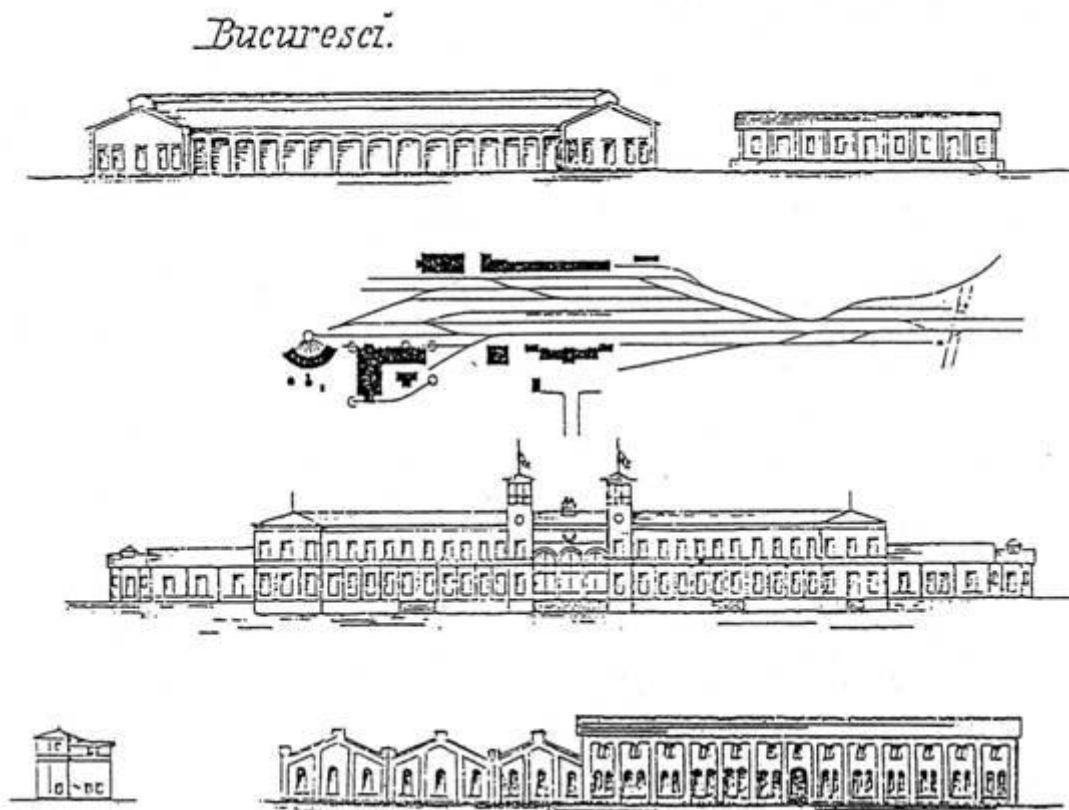
Gara Târgoviștei a fost dată în exploatare la 15/27 noiembrie 1870, cu prilejul deschiderii provizorii a căii ferate București – Ploiești.

Inaugurarea oficială a avut loc la 1/13 septembrie 1872, odată cu deschiderea oficială și darea în exploatare a căii ferate Roman – Galați – București – Pitești.

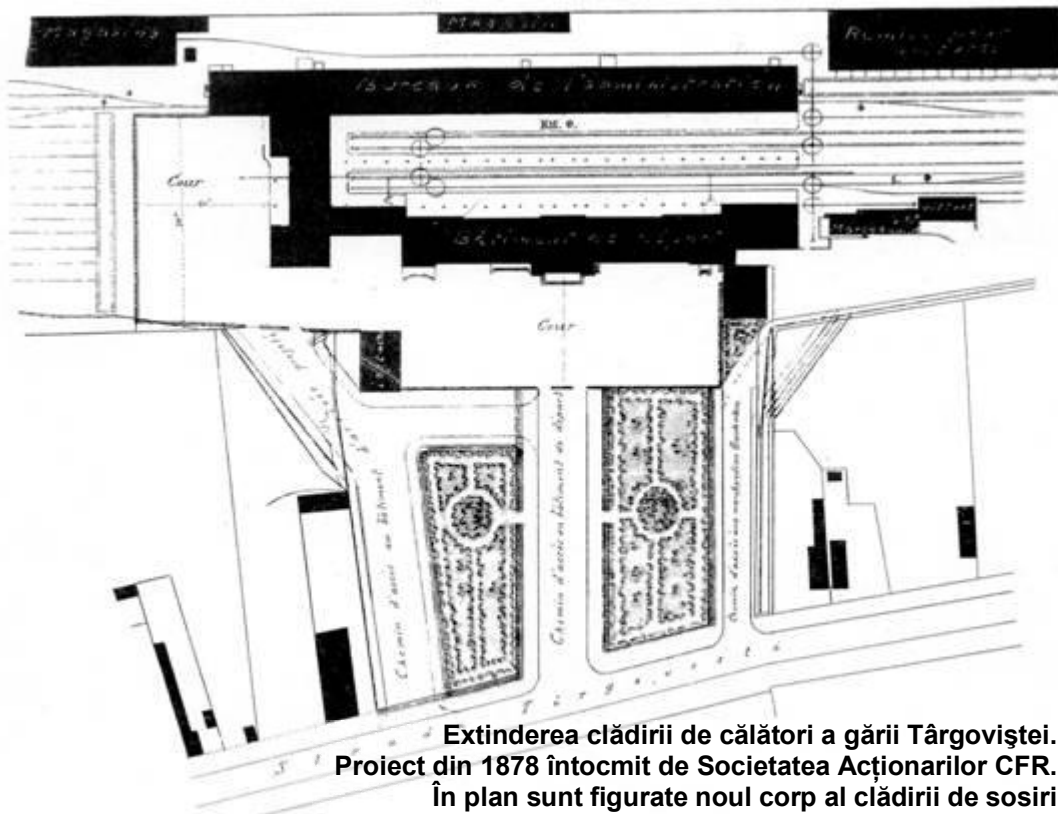
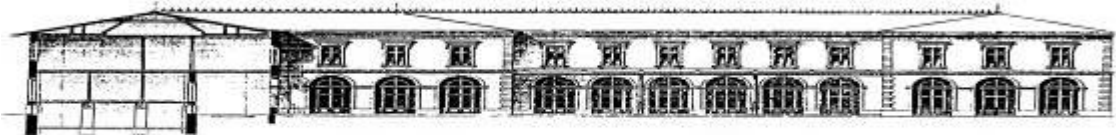
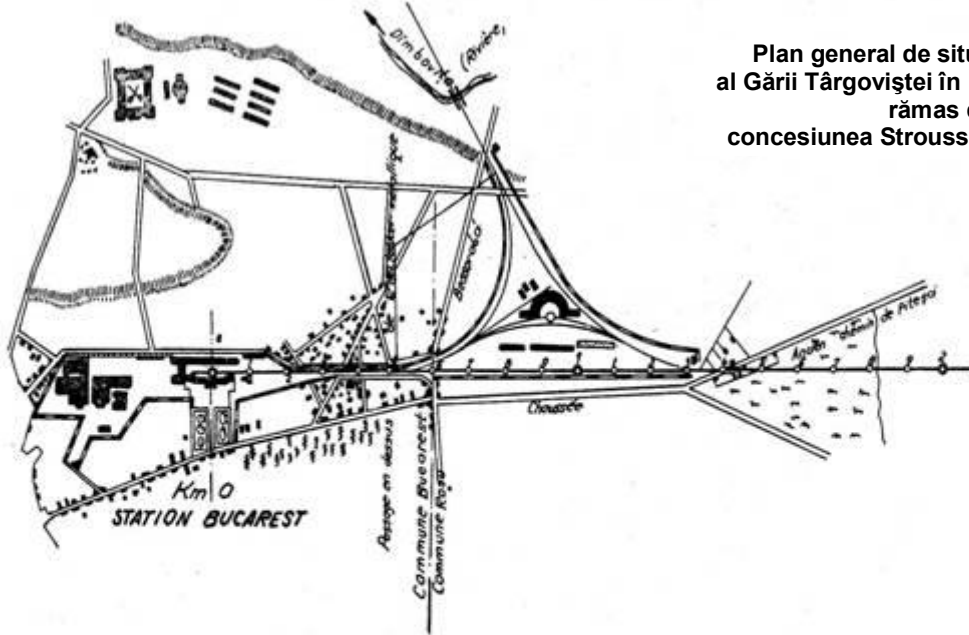
De-a lungul timpului, gara avea să cunoască și alte transformări, impuse de contextul dezvoltării orașului. Principalele etape ale acestei transformări sunt:



Schița Gării Târgoviștei și principalele sale construcții în 1870; clădirea de călători cu hala acoperită, atelierul central, depoul de locomotive cu 8 locuri, castelul de apă și magazia de mărfuri clasa I. Între clădirea de călători și magazia de mărfuri se aflau 6 linii, dintre care două amplasate sub hală, fiind utilizate la primirea-expedierea trenurilor de călători. (Arhivele Statului, MLP, dosar 40/1868, fila I)



Plan general de situație
al Gării Târgoviștei în 1872
rămas de la
concesiunea Stroussberg



Extinderea clădirii de călători a gării Târgoviștei.
Proiect din 1878 întocmit de Societatea Acționarilor CFR.
În plan sunt figurate noul corp al clădirii de sosiri
care a completat forma de U a aripilor gării și noul bufet.
(Arhivele Statului, MLP, dosar 3/1890, fila 3)

- **vara anului 1887** - în incinta Atelierului Central de Locomotive și Vagoane București se construiește o uzină de gaz pentru alimentarea instalațiilor din Gara Târgoviștei;

- **1884 - Gara Târgoviștei devine Gara de Nord**, prin Circulara nr. 8448/5 iunie 1884 a Direcției generale a Poștelor și Telegrafelor;

- **1889** - elaborarea planului general de realizare a stației București Nord, care a generat importante lucrări de demolare și amenajare de spații;

- **1897** - începe funcționarea uzinei electrice pentru alimentarea instalațiilor de iluminare a gării (trebuie menționat că, în acea perioadă, iluminatul era electric până la miezul nopții, după care se trecea pe iluminatul cu gaz);

- **1906-1907** - stația București Nord dispunea deja de 7 linii: 3 de expediere și 4 de sosire. În anul 1920 s-au mai adăugat 3 linii, ajungând la 10 linii de primire/expediere a trenurilor;

- **1913-1914** - după planurile inginerului Alexandru Periețeanu sunt construite *Stația tehnică de formare a trenurilor de călători București Grivița* și *Depoul de Locomotive București Călători*, *Triajul București - Chitila* (care a descongestionat masiv traficul din stația București Nord).

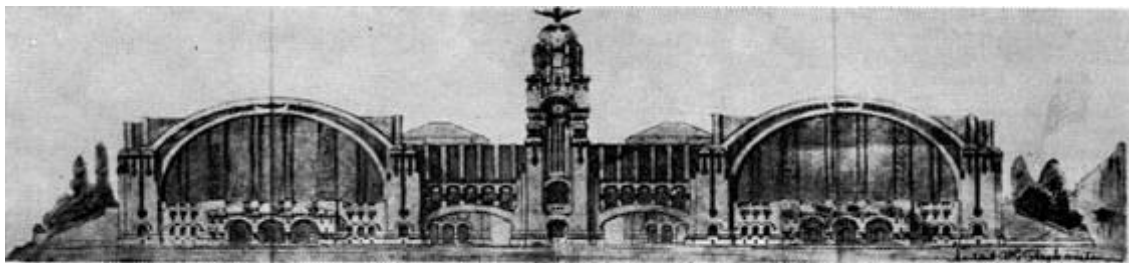
De la înființarea Gării de Nord, traficul de călători, mesagerie și mărfuri a crescut continuu, provocând o criză de capacitate a liniilor și a clădirilor de exploatare. În anul 1891, spațiile destinate publicului -un hol de intrare (153 m²) în care erau amenajate două case de bilete și o casă de bagaje, un hol de ieșire (47 m²), unde se eliberau bagajele, un restaurant și 3 săli de așteptare- erau total insuficiente.

- **1896** - inginerul Mihail M. Râmniceanu prezintă în cadrul Societății Politehnice București un studiu privind *“Necesitatea construirii unei gări de călători.*

Transformarea gării de mărfuri, sporirea atelierului central și construirea unei clădiri administrative în București”.

- **toamna anului 1892** - Direcția Generală CFR lansează un **concurs internațional pentru proiectul “Gării Centrale”** și al Palatului Administrativ CFR. Noua gară a orașului urma să fie amplasată lângă grădina Cișmigiu, între B-dul Regina Elisabeta, Splaiul Independenței și Calea Plevnei (prin exproprierea terenului văduvei Marghioala Procopie).

GARA CENTRALĂ - rămasă numai în faza de proiect din cauza începerii primului război mondial - urma să fie conformată în formă de U, cu un corp central, 12 linii de primire/expediere și două aripi pentru administrația CFR.



Fațada principală a Gării Centrale

(se remarcă asemănarea cu Gara din Tours (Franța) (capitolul 2.2))

- **1925** - Comisia Ministerului Comunicațiilor, condusă de inginerul Anghel Saligny, în urma unor ample analize, ajunge la concluzia că singurele soluții pentru redresarea situației erau transformarea și extinderea construcțiilor existente, în general, pe aceleași amplasamente, cu unele extinderi pe terenurile adiacente, obținute prin exproprieri;

- **1930** - pe baza studiilor arhitectului V.G. Ștefănescu, care a încercat să trateze întreg ansamblul gării într-o manieră modernă și cât mai unitară, se realizează și sistematizarea liniilor de primire/expediere, cu extindere de la 10 la 16 linii; cele 9 peroane au fost unificate la capete printr-un peron transversal de 200m lungime și 23m latime.



Piața Gării de Nord

1880, 1900

- **1932** - finalizarea porticului monumental dinspre sud. Din păcate, acest acces nu a fost susținut din punct de vedere urbanistic de nici un element pe măsura monumentalității sale;

- **1941** - inițierea sistematizării Pieței Gării de Nord, în special pentru rezolvarea circulației pietonale și a tramvaielor din zonă, Primăria Capitalei;

- **4 aprilie 1944** - bombardamentele americane distrug partea de sud a stației, refăcută în același an;

- **1966-1969** - cu ocazia executării lucrărilor de electrificare, se realizează și lucrări de modernizare a Gării de Nord: prelungirea peroanelor, reamenajarea sălilor de așteptare, reabilitarea fluxului de călători la casele de bilete etc;

- **24 decembrie 1987** - cu ocazia inaugurării Metroului București se realizează și unele modificări ale accesului dinspre Calea Griviței, modificări ale geometriei peroanelor, etc;

- **după 1990**, acțiunile de modernizare ale Gării de Nord au continuat: realizarea primului peron înalt (la linia 14), îmbunătățirea și sistematizarea fluxurilor de călători prin suplimentarea spațiilor pentru casele de bilete și pentru sălile de așteptare, generalizarea sistemului electronic de distribuție a legitimațiilor de călătorie, modernizarea spațiilor comerciale din incinta gării, asigurarea pazei și ordinii cu firme specializate, realizarea unui sistem de afișare electronic și de avizare în flux continuu a publicului călător, construirea de minisăli de așteptare, echipate cu televizoare și monitoare TV pentru afișarea programului trenurilor la capetele peroanelor longitudinale.

CONCLUZII

Planul inițial al Gării Târgoviștei semăna în linii mari cu cel al gării Filaret, fără simetria de cristal a acestuia din urmă. O singură latură a marelui U ce primește liniile de cale ferată este tratată ca fațadă principală, orientată N-E, către Piața Gării. Această fațadă fusese desenată într-o arhitectură clasicistă de cea mai bună calitate, simplă și sobră, animată de două turnulețe care străjuiesc corpul central (între timp desființate).

Aripa dinspre S-V, paralelă cu aceasta, a fost destinată birourilor administrației și remizei de vagoane. Această gândire “față- dos” reverberează

până azi, când contextul urbanistic al gării este cu totul altul.

Actuala Gară de Nord este un conglomerat de clădiri construite succesiv, în stiluri diferite. Domină porticul monumental ridicat în deceniul al patrulea al secolului XX (inclus în lista monumentelor istorice CFR, anexa 3), când se realizează construcțiile care formează partea de Sud și Vest a actualului complex. Aceste clădiri se realizează într-o arhitectură specifică clădirilor publice germane.



Denumit popular “la coloane”, **porticul**, orientat către Ministerul Transporturilor, **nu este susținut din punct de vedere urbanistic printr-o “Piață a Gării”** care să o surclaseze pe cea

existentă pe latura de N-E, ce datează de la construirea Gării Târgoviștei. La “coloane” s-a “constituit” numai o stație de autobuz, fără nici o amenajare specifică, iar sub monumentală copertină din beton armat staționează taxiuri.

Monumentalul trece deci neobservat sau, mai rău, **este negat și banalizat** de funcțiuni minore celor pe care le merită. **Monumentalitatea porticului care s-a constituit totuși ca un reper al orașului** nu poate fi percepută decât de vis-à-vis, dinspre parc, dacă circulația foarte intensă din zonă o permite, sau cel mai bine, de la ferestrele etajelor superioare ale Ministerului Transporturilor.

Aripa dinspre N-E, fosta fațadă principală a gării Târgoviștei, a fost și ea modificată cu ocazia acelor operațiuni de extindere, și, mai grav, obturată parțial încă dinainte de o altă aripă, care adăpostește Regionala CFR București, într-o arhitectură eclectică de sfârșit de secol XIX. Simetria inițială a acestei fațade nu mai există, iar piața situată în fața ei, păstrând un grup

statuar și o fântână arteziană din anii '60, e traversată de autovehicule în diagonală.

Ne aflăm astfel în fața unui caz unic de anulare a monumentalității inițiale a unei gări prin mutarea accentului pe o fațadă adiacentă, fără ca aceasta să dispună și de susținerea urbanistică necesară.

Gara de Nord, în ciuda dimensiunilor sale respectabile, nu este percepută de nicăieri ca un pol urban de atracție.



GARA CHITILA

La 13 septembrie 1872, odată cu inaugurarea Gării Târgoviștei și a căii ferate București-Ploiești-Galați-Roman, **a fost inaugurată gara Chitila**, punct important din care s-a ramificat calea ferată Chitila - Pitești. Clădirea de călători, **distrusă în anii 1943-1944, a fost reconstruită după 1950.**



Gărilor COTROCENI și DEALUL SPIRII

La 13 decembrie 1872 a fost dată în exploatare calea ferată de legătură între Gara Târgoviștei și Gara Filaret, linie construită de Societatea Acționarilor CFR, care a funcționat până la dezafectarea sa parțială la 19 noiembrie 1960. **Gărilor Cotroceni și Dealul Spirii**, situate pe această linie, **au fost desființate. Gara Cotroceni a fost mutată** pe un nou amplasament (paralel cu b-dul Armata Poporului) **și transformată în gară industrială**, iar în clădirea stației Dealul Spirii se află astăzi o **circumscripție financiară de sector.**



Gările BĂNEASA și PANTELIMON

Între anii 1886-1887, Direcția Generală CFR a construit calea ferată București - Fetești, drumul spre viitoarele poduri dunărene care urmau să lege Câmpia Română cu Dobrogea.

Gările Băneasa și Pantelimon, aflate pe tronsonul București - Ciulnița, au fost inaugurate la 17 noiembrie 1886.



Gara București Est (Obor)



Linia de cale ferată București - Băneasa - București Obor (Gara de Est) a fost construită pentru descongestionarea traficului feroviar din București - Nord, urmând să devină punctul principal al Capitalei în relația cu Constanța.

Gara de Est (Obor) (inclusă în lista monumentelor istorice CFR, anexa 3) **a fost inaugurată la 1 februarie 1903.**

Cu un partiu axat pe ideea asocierii centralității cu monumentalul, clădirea impresionează în primul rând prin amploarea corpului central: portalul monumental de factură neoromânească, exacerbat prin arcada masivă din piatră “cu ceas” și **flancat de două turnuri P+2 cu acoperișuri înalte în patru ape face parte**, fără îndoială, **din recuzita unui mare arhitect**. Autorul Gării de Est nu este menționat nicăieri, ceea ce ne dă libertatea să presupunem că este vorba despre Petre Antonescu sau despre unul din discipolii săi.

Spre deosebire de Gara de Nord, Gara de Est este amplasată mai fericit. Chiar dacă centralitatea sa nu este susținută prin amenajarea unei “Piațe a Gării”, **amplasarea vis-à-vis de Parcul Gării de Est și circulația mai ponderată de pe B-dul Gării conferă călătorului urban reculul și răgazul necesare privirii, contemplării. Dialogul Gării cu Parcul poate fi definit ca o “relație de interes reciproc”**: pe de o parte, gara se constituie ca un pol de atracție pentru simplul vizitator al parcului sau pentru călătorul care vine la gară prin parc și, pe de altă parte, pentru călătorul care vine cu trenul și iese din gară, parcul se constituie, la rândul său, ca punct de atracție.



Gările Titan și Cățelu

Calea ferată București Obor-Oltenița a fost începută de Administrația județului Ilfov și construită între anii 1908-1914 de Serviciul Lucrări Noi din Direcția Generală CFR. **La 6 decembrie 1909 a fost inaugurat segmentul de cale ferată București Obor - Budești, prilej cu care a avut loc deschiderea gărilor Titan și Cățelu.**



Gările Chiajna și 16 Februarie

În cadrul pregătirii țării pentru apărare, la 12 martie 1944 a fost dat în exploatare tronsonul feroviar București - Videle, construit de Direcția Lucrări

Speciale din D.G. CFR, prilej cu care s-au inaugurat și gările 16 Februarie și Chiajna.



Gara PROGRESU a fost construită între anii 1954-1958 pentru preluarea traficului de marfă și călători spre Giurgiu și Bulgaria.



Gara BUCUREȘTI BASARAB, a fost inaugurată la 31 mai 1959 pentru preluarea traficului de călători în direcțiile Pitești - Craiova și Centura Capitalei.

În cadrul programelor de dezvoltare și dublare a stațiilor din Complexul feroviar București, în anii 1960-1980 au apărut **stațiile intermediare Dudești, Popești-Leordeni, Berceni, Vârteju și Ciorogârla.**

3.17. INFLUENTE SOVIETICE în construcția unor gari românești



Luptele din cel de al doilea război mondial (1941-1945) desfășurate pe teritoriul României și bombardamentele aeriene devastatoare au adus căilor ferate pagube imense: au fost distruse 1091 de poduri și viaducte, din cele 34 tuneluri, 23 au fost scoase din funcție, 85 % din atelierele de reparații locomotive și vagoane au fost distruse; de asemenea, au fost distruși 1196 km de cale ferată, cu afectarea gravă a unor clădiri de călători ca Timișoara, Arad, Brașov, București Nord, Ploiești Sud și multe altele.

Cele mai importante distrugerii s-au produs în partea de Nord a Transilvaniei și Moldovei, acolo unde luptele purtate cu armatele ungaro-germane au paralizat în întregime traficul feroviar.

În perioada anilor 1944-1950 s-a desfășurat acțiunea de restabilire și normalizare a circulației trenurilor, în special pentru susținerea frontului (1944-1945) și apoi pentru redresarea economiei naționale și revenirea la normalitate (1946-1950).

După anul 1950 a început campania de dublare a unor linii de cale ferată de interes economic și strategic. În cadrul acestei campanii, s-au construit linii noi: căile ferate montane Salva - Vișeu și Piatra Neamț - Bicaș, unde arhitectura clădirilor de călători -în general, de dimensiuni reduse- este adaptată cadrului natural în care se înserează: Bicaș (1950); Dealul Ștefăniței (1950).

După 1946, consilierii sovietici infiltrați la toate nivelurile Căilor Ferate Române au monitorizat și arhitectura unor clădiri de călători. Dacă la stațiile Arad și Timișoara (1945 - 1958), dat fiind specificul lor inconfundabil, nu au putut interveni în restaurarea clădirilor de călători, în



schimb, au impus tipologia planurilor gărilor sovietice pentru gara PLOIEȘTI Sud, refăcută în anii 1955-1960 și gara pentru trafic internațional NICOLINA - Iași, construită în aceeași perioadă.

Gara Ploiești Sud,
după reconstrucția din anii 1957-1960



În încercarea de a se plia pe monumentalitatea inițială a clădirii, **gara reconstruită a rezultat masivă și greoaie**, senzație accentuată și de copertina din beton armat. Panta redusă a acoperișului, de factură dobrogeană și învelitoarea din olane, nu și-au găsit locul cel mai potrivit.

Pentru călătorul care se îndreaptă spre gară, însă, percepția asupra clădirii este cu totul alta. Piața amenajată în fața gării, chiar dacă este foarte circulată, oferă perspectivă asupra clădirii, estompându-i masivitatea și disipându-i greutatea.

Gara se deschide către oraș, axul clădirii -corpul central de factură clasicizantă, cu trei arcade înalte în plin centru- **fiind inspirat susținut printr-o oglindă de apă**, pandant exterior al transparenței holului central: fațadele dinspre oraș și dinspre linii ale corpului central fiind identice, lumina trece nestingherită dintr-o parte în alta, ceea ce contribuie la “ușurarea” clădirii și, totodată, la orientarea rapidă a călătorilor în gară.



Gara Nicolina - Iași
pentru trafic internațional

Dacă eludăm semnificația politică (pasageră), **gara Nicolina - Iași este o reușită arhitecturală.** După cum se știe foarte bine, “stalinismul” nu a fost decât o variantă împrăștiată de clasicism german.

Toate elementele de compoziție și limbaj, preluate din recuzita clasicismului - simetrie, centralitate, acuzarea pregnantă a muchiiilor - contribuie și în cazul Nicolinei la armonia și echilibrul întregului edificiu.

3.14. Gari MODERNE (1960-2003)



Evoluția patrimoniului feroviar românesc a fost marcată de câțiva factori majori:

- **Vechimea** - clădirile de călători din Banat și Transilvania au fost construite între anii 1854-1915, cele din Dobrogea între anii 1860-1938, iar cele din Moldova, Muntenia și Oltenia în perioada 1869-1943.

- **Cutremurele** devastatoare din 1940 și 1977 au distrus o serie de clădiri de călători (Odobești, Focșani, Câmpia Mărășești) și au afectat serios structurile de rezistență mai multor gări (Ploiești Sud, București Nord).

- **Primul război mondial (1916-1918)** a contribuit la distrugerea majorității garilor aflate în zonele de operații ale frontului. Au fost distruse parțial garile aflate pe secțiile de circulație Barboși-Tecuci și Adjud-Ghimeș. Cel mai mult au suferit clădirile de călători ale stațiilor Mărășești, Brăila,

Galați, Focșani, Adjud, Făurei și altele. Gara Predeal a fost distrusă în totalitate (1917).

- **Al doilea război mondial (1941-1945):** ca urmare a luptelor desfășurate pe teritoriul național (toamna anului 1944), bombardamentelor anglo-americane (1943-1944) și distrugerilor provocate în timpul retragerii armatei germano-ungare, căile ferate românești au fost puternic afectate: 1 200 km căi ferate, 1 257 poduri și podețe, 23 de tunele și 7,6 milioane mp clădiri (stații de cale ferată, depouri, ateliere de reparat locomotive și vagoane, castele de apă etc.).

După război, **reconstrucția s-a desfășurat în două perioade, axate pe de o parte, pe refacerea rețelei naționale de căi ferate și restabilirea circulației feroviare și, pe de altă parte, pe consolidarea rețelei de cale ferată și, implicit, construirea de gări și linii de cale ferată noi:**



Gara Tecuci 1917-1918



Gara Timișoara

- **1944 - 1947** - Perioada refacerii rețelei naționale de căi ferate și restabilirea circulației feroviare. În această perioadă a avut prioritate reconstrucția liniilor, podurilor, viaductelor și a tunelelor (deschiderea viaductului Caracău) și s-au construit numai gări provizorii, în general din lemn (barăci), pentru asigurarea unor condiții minime de executare a serviciului. **La 11 noiembrie 1947 a fost înființat Institutul de Proiectări Căi Ferate (I.P.C.F. București), primul institut de proiectări specializat**

din țara noastră. I.P.C.F. București a asigurat proiectele necesare înlăturării distrugerilor de război și apoi modernizării și dezvoltării transporturilor pe cale ferată. Această instituție feroviară a avut în timp o dezvoltare ascendentă, creșterea rapidă a volumului de proiectare datorându-se creșterii impetuoase a investițiilor.

- **1947 - 1960 - Perioada consolidării rețelei de cale ferată**, destinată construirii de gări și linii de cale ferată: I.L. Caragiale - Moreni (linie petroliferă), București - Roșiori - Craiova (linie nouă), Bumbesci - Livezeni (legătură V. Jiului), Făurei - Tecuci, Salva - Vișeu (legătură Maramureș), Piatra Neamț - Bicz (linia cimentului), inaugurarea gării internaționale Nicolina - Iași (1954), refacerea gării Pașcani (1955).



Gara PLOIEȘTI a fost reconstruită între anii 1957-1960 pe amplasamentul gării distruse, după proiectele executate de I.P.C.F. București, de data aceasta **după principiile arhitecturii staliniste cărora li se conformau în acea perioadă construcțiilor feroviare** (și nu numai) **din România. Stilul sobru al noii gări speculează cu succes dualitatea centralitate - monumentalitate.** Corpul central dominat de trei arcade monumentale în plin cintru vitrate este flancat de două aripi lungi, mai joase, și pus în valoare de oglinda de apă situată în axul său, către oraș (capitolul 3.13).



Gările ARAD și TIMIȘOARA au fost și ele reconstruite în perioada 1955-1958.

- **1960-1990**

În 1970, colectivul de proiectanți al IPCF București însuma 1 120 de ingineri, arhitecți, proiectanți, tehnicieni și alți specialiști, organizați pe 4 sectoare de specialitate, cu 17 ateliere de proiectare și studii de teren față de cei 325 de specialiști cu care și-a început activitatea.

Proiectele elaborate de IPCF București au stat la baza multor reconstrucții și refaceri de gări distruse de bombardamentele din anii 1943-1944.

Începând din 1960 a fost demarată acțiunea de modernizare a căilor ferate, determinată de o creștere substanțială a traficului de marfă și călători.


Modificările, transformările și reamenajările vechilor gări, precum și apariția garilor moderne, au fost determinate, în principal, de reevaluarea lor prin prisma noilor orientări ale dezvoltării urbane:

-descongestionarea stației București Nord prin mutarea traficului de scurt parcurs în stația București Basarab - inaugurată la 31 mai 1959. Gara Basarab (capitolul 3.12.), proiectată de I.P.C.F. București, a fost amplasată pe locul fostelor magazii de mărfuri - distruse la bombardamentele din 1944.


-armonizarea arhitecturii garilor cu noile principii urbanistice și arhitecturale aplicate Municipiilor Brașov și Constanța și mutarea garilor pe alte amplasamente pentru a permite dezvoltarea urbană în punctele aglomerate (gările Constanța, Brașov).

-construcții de gări moderne pentru înlocuirea clădirilor de călători învechite sau afectate de cutremure și războaie (gările Predeal, Bârlad, Orșova, Tulcea, Făgăraș).

Gările din această ultimă categorie sunt variate ca expresie arhitecturală:

 **Gara BÂRLAD** (1968) este o hală monovolum vitrată, putând fi ușor confundată cu o clădire industrială.



 **Gara ORȘOVA** (1968), asociază în cadrul aceluiași ansam-blu o hală monovolum



Gara Orșova,
construită după realizarea barajului Poștile de Fier

vitrată și ritmată de elemente verticale și un bloc-turn tratat în aceeași manieră, zvelt și bine proporționat, factor de echilibru compozițional și important reper urban.



Gările TULCEA (1971) și MEDIAȘ (1974) sunt influențate, prin acoperișurile și formele curbe pe care le vehiculează, de capela Notre-Dame-du-Haut din Ronchamp a lui Le Corbusier.



Gara Tulcea



Gara Mediaș

Gara Făgăraș





Gara FĂGĂRAȘ (1973) este o clădire cuminte, curată și îngrijită, dar lipsită de stil și personalitate. Nimic din arhitectura sa nu denotă funcțiunea de gară, putând fi la fel de bine Casă de cultură sau magazin.

În ceea ce privește gările Constanța, Brașov și Predeal, acestea merită o tratare mai amplă, prin momentul pe care îl marchează în arhitectura românească, în general, și în arhitectura feroviară, în particular.

■ Arhitectura feroviara a “pânzelor subtiri” - anii ‘60-’70: CONSTANTA, BRAȘOV, PREDEAL

Pe plan european, arhitectura postbelică este puternic marcată de utilizarea imaginativă a betonului armat, care a determinat apariția unor clădiri ce afișează un nou tip de monumentalitate, eminentamente sculpturală.

Prin inovațiile sale tehnice -o metodă de pretensionare hidraulică a betonului armat, un sistem economic de prefabricare pe șantier în cofraje mici din armo-ciment- și prin aplicarea principiului “*rezistenței obținute prin formă*”, Pier Luigi Nervi se înscrie pe calea “*formalismului rațional*” deschis de Freyssinnet sau Maillart. Nervi, pentru care “*concepția artistică și concepția tehnică a unei forme sunt identice*”, ajunge la frumusețea formelor prin calcule determinate de considerente practice, utilizând tehnica și betonul armat ca instrumente proprii unei noi viziuni arhitecturale (în acest sens, este deja celebră marea sa realizare Palazzetto dello Sport din Roma (1953-1957).

Acoperișuri autoportante din pânze subțiri, ondulate, curbe sau cupole, care acoperă mari spații libere, console mari, grinzi precomprimate pe mari deschideri sunt principalele elemente de

expresie plastică structurală utilizate de această “Mișcare a arhitecturii raționale” inițiată de Nervi încă în 1927.

Acest tip de arhitectură a găsit și în România un ecou important (deja în 1947 se finalizase Aeroportul Băneasa), principiile arhitecturii raționale fiind aplicate la clădiri industriale sau culturale (Cercul de Stat, 1960, Pavilionul Expoziției Naționale, 1962, ș.a).

Componentele funcționale ale programului de gară de călători - necesitatea acoperirii unor spații mari cât mai libere posibil, copertine exterioare- au determinat un adevărat “curent” de “arhitectură feroviară a pânzelor subțiri” (Constanța, Brașov, Predeal, Craiova, Baia Mare).



Gara CONSTANȚA



Gara Constanța

Creșterea importantă a traficului în timp a condus la situația în care vechea gară Constanța -clădirile, liniile și instalațiile ei, numeroasele pasaje de nivel, amplasate în centrul orașului- să fie considerată o frână în calea dezvoltării orașului. Traficul în perioada de sezon devenise sufocant și periculos.

Cu ocazia sistematizării și modernizării litoralului Mării Negre, s-a pus problema mutării amplasamentului gării Constanța.

Actuala gară Constanța, cu o suprafață de 6 000 mp, a fost inaugurată la 15 mai 1960, când se împlineau 100 de ani de la construirea primei gări a orașului (deschisă la 4 octombrie 1860, odată cu

finalizarea construcției căii ferate Constanța Port-Cernavodă Port în epoca Imperiului Otoman, de către compania engleză J.T. Barkley).

Concepută de arhitectul Teonic Săvulescu în colaborare cu inginerul Dan Ghiocel (I.C.I.-C.F București) în stilul arhitecturii raționale practicat în anii '60, gara din Constanța oferă un nou tip de monumentalitate, exprimată prin limbajul tehnic al formelor dictate de structură.

Prin cupola sa rezultată din intersecția a doi hiperboloizi de rotație, clădirea nu numai că respectă ideea centralității în organizarea sa interioară, dar o și speculează din punct de vedere urbanistic, corpul central al gării susținând axul Bulevardului Ferdinand. Corpurile laterale, dezvoltate pe parter, închid piața gării într-o manieră clară și explicită, ceea ce facilitează orientarea pietonilor către gară.



Gara BRAȘOV



Gara Brașov

Vechea stație și clădirea de călători Brașov au fost construite în anul 1873, cu ocazia executării ultimei porțiuni de linie Sighișoara-Brașov, prin care se realiza legătura directă de la Cluj. Distrusă în bombardamentul de la 17 aprilie 1944, gara a fost refăcută provizoriu pe același amplasament.

Din considerente de dezvoltare urbană a orașului, gara a fost mutată în fața Uzinelor Tractorul, la cca 1.5 km de stația veche. **Noua gară a fost inaugurată în 1962, fiind considerată ca cea mai reușită gară nouă din categoria ei de mărime.**

Proiectată de arhitecții Teonic Săvulescu (care proiectase și gara Constanța) **și Florin Ionescu, clădirea se inserează armonios în peisajul montan și în ansamblul cartierului gării.**

Concepută să cuprindă toate instalațiile într-o clădire unică (2350 mp), **gara din Brașov se distinge**, pe de o parte, **prin soluțiile funcționale adoptate** -partiul este conceput în ideea separării fluxurilor plecări-sosiri, facilitând accesul și circulația călătorilor de la nivelul pieții orașului către nivelul peroanelor liniilor de cale ferată- **și**, pe de altă parte, **prin compunerea echilibrată a corpului central cu cele două corpuri laterale.**

Din punct de vedere al expresivității arhitecturale, **detașarea pe verticală prin vitraje orizontale a acoperișului** prin intermediul unei copertine ample **și modul în care curbele ușor elansate ale acesteia pun în valoare forma de hiperboloid aplatizat a acoperișului** contracarează masa volumetrică importantă a clădirii. Totodată, **calitatea betonului aparent** -folosit pentru prima oară la clădirile feroviare- **pune în valoare volumetria generală și raportul plin-gol echilibrat al fațadelor.**

Cu ocazia lucrărilor de modernizare propuse în 2003, într-un admirabil și surprinzător spirit al respectului față de înaintași, intervențiile arhitectului Nicolae Țaric au fost minime, limitându-se la valorizarea optimă a spațiilor existente și a fațadelor.



Gara Predeal

Actuala gară Predeal (inaugurată la sfârșitul anului 1968) este cea de-a treia clădire de călători a stației Predeal (prima a fost construită odată cu linia Predeal-Câmpina, fiind terminată în timpul războiului din 1877-1878 și dată în exploatare la 10 iunie 1879, când a circulat și primul “tren de plăcere” între Sinaia și Predeal).

Clădirea gării se remarcă prin dinamismul echilibrat al volumetriei dictate de acoperișul său în formă de paraboloid hiperbolic, printr-o exprimare clară a funcțiunilor și printr-o relație interior - exterior și, implicit, o integrare în sit, bine mediate de marile suprafețe vitrate ale volumului unic organizat pe 3 nivele. Gara Predeal este cea mai “înaltă” stație de cale ferată din România (1057 m altitudine).

Nimic din măreția sobră a fostei gări de frontieră nu a supraviețuit în cocheta gară de călători inaugurată în 1968, gândită pe formula volumului unic acoperit cu un paraboloid hiperbolic. Stațiunea se “expune” nestingherită “pe lângă” și chiar “peste” micuța gară modernă, poate cea mai reușită gară nouă la categoria sa de importanță.



Gara CRAIOVA - “degenerarea monumentalității”

Noua clădire de călători a Craiovei a fost **construită în anii 1966 - 1967, după proiectul arhitectului Igor Milobenschi.**

Motivația realizării unei gări noi a fost în primul rând legată de prestigiu: s-a considerat că vechea gară, pusă în funcțiune la 5 aprilie 1875, era prea modestă și de capacitate insuficientă pentru noul statut de oraș industrial important al Craiovei.



La vremea construcției sale, **noua clădire a gării din Craiova a fost considerată una dintre construcțiile feroviare cel mai bine realizate din țară, ansamblul arhitectural în care se înscrie fiind perceput ca o creație emblematică, unitară.**

Rumoarea admirativă creată în jurul acestei gări era, într-o oarecare măsură, justificată în ceea ce privește amploarea spațiului public interior - realizată prin utilizarea unui sistem de grinzi curbe de 27 m deschidere, fără tirant. În mod paradoxal, însă, **acest spațiu public generos este lipsit de monumentalitate.** Diferența de 5 ani care desparte momentul Constanța - Brașov (1960 - 1962) de momentul Craiova (1967) a fost suficientă pentru ca ideea de gară să “evolueze” de la centralitate și monumentalitate către monovolum (hală multifuncțională).

Totodată, inserția clădirii gării în sit lasă de dorit: percepția sa dinspre oraș este dificilă, gara fiind ascunsă de paralelipipedul banal al Regionalei CFR Craiova; dinspre linii, se percepe un volum greoi, obturat și acesta de copertina de beton de cca. 10 m lățime, care constituie, la rândul său, o performanță tehnică în sine.

- 2000-2003

În ultimele decenii, statutul gărilor a suferit importante modificări: din simple terminale pentru plecări și sosiri de trenuri, gările au devenit adevărate ”mașinării” urbane.

Motivațiile principale ale acestei evoluții a gărilor au fost puse în evidență de studii efectuate de Comunitatea Europeană:

- pe de o parte, **masele mari de călători care tranzitează gările au fost asimilați de către managerii infrastructurilor feroviare ca o clientelă potențială producătoare de venituri importante**, în special în condițiile în care spațiile stațiilor de cale ferată sunt exploatate și pentru alte activități decât cele de bază, feroviare. În condițiile liberalizării piețelor de transport și limitărilor financiare ale bugetului de stat, companiile de cale ferată au fost obligate să își reevalueze politica: s-au orientat spre profit și s-au focalizat pe clientelă;

- pe de altă parte, la nivel european, **necesitatea reevaluării modurilor de transport în perspectiva dezvoltării durabile este deja o orientare-cheie către care trebuie să se îndrepte toate țările membre ale UE** pentru reducerea problemelor de mediu și a problemelor de trafic cauzate de utilizarea excesivă a transportului rutier.

■ EUROSTATII - EUROGARI

Conceptul de eurostație a apărut o dată cu nașterea UE, iar aplicarea lui în țările Uniunii a condus la o creștere importantă a mobilității europenilor.



Noul concept a fost acceptat și aplicat în majoritatea societăților europene de cale ferată, prin implementarea unor proiecte de modernizare a gărilor, în special a celor din orașele mari, după diferite modele de administrare.

Urmărind definirea unui cadru unitar de criterii de proiectare a stațiilor europene și asigurarea armonizării măsurilor adoptate în vederea ameliorării accesului persoanelor cu mobilitate redusă, **Uniunea Internațională a Căilor Ferate a emis Fișa nr. 140, ale cărei prevederi fixează standardele de realizare a unor condiții optime de acces în gările de călători, care stă la baza definirii conceptului de eurostație.**

Conform Fișei nr. 140, **o eurostație** *“trebuie să întrunească criteriile de bază privind accesibilitatea definite în prezenta fișă pentru a asigura o autonomie deplină tuturor categoriilor de călători; trebuie să asigure servicii și instalații sigure, simple și ușor de accesat în orice împrejurare”*.

Amenajările care facilitează accesul la eurostații (parcări, pavaje, alei care conduc la intrarea în stație etc.) trebuie studiate în deplină concertare cu autoritățile locale; modificările -lucrările de renovare, reabilitare sau reconstrucție- trebuie justificate din punct de vedere tehnic și economic și să se conformeze standardelor de accesibilitate și cerințelor privind protecția

monumentelor istorice, ca și celor impuse de planificarea urbană și protecția mediului.

Conceptul de “eurogară”, asociat conceptului de “eurostație”, se referă strict la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească clădirile de călători modernizate:

- îndeplinirea tuturor cerințelor funcționale de accesibilitate, care să asigure o mare autonomie tuturor categoriilor de călători;

- furnizarea tuturor categoriilor de servicii pentru publicul călător, în condiții de lizibilitate și reperare facilă;

- amenajarea de spații atractive, simplu de reperat, accesibile, fără obstrucționări de circulație;

- accesul general la aceste stații trebuie studiat în cooperare și concertare cu autoritățile locale (parcaje, transport în comun, trotuare, drumuri de acces);

- în cazul unei clădiri cu statut de monument istoric sau de arhitectură, lucrările de renovare, reabilitare sau reconstrucție trebuie să se conformeze legislației în vigoare privind expertizarea, consolidarea și aprobarea de către Direcția Monumentelor Istorice.

În ceea ce privește rețeaua feroviară din țara noastră, adaptarea la statutul de eurostații a impus o ierarhizare a principalelor clădiri de călători pe baza următoarelor criterii:

- apartenența la unul dintre culoarele paneuropene,

- amplasarea într-un centru administrativ - teritorial, punct de frontieră sau nod feroviar de mare importanță (fiecare având caracteristici specifice).

Ca particularitate generală, toate gările românești studiate în vederea modernizării lor conform normelor europene sunt construcții cu o vechime de 40 - 100 de ani, multe dintre acestea fiind monumente istorice și de arhitectură.

În acest context, principalul obiectiv al lucrărilor de modernizare s-a referit la asigurarea în spații existente a serviciilor specifice căii ferate și a celor aferente unui spațiu public, cu accent pe spații comerciale și servicii, facilități pentru persoanele cu handicap și dotarea cu instalații de dirijare a fluxurilor de călători prin sisteme optice și electronice, o pondere mare având dotările tehnice (utilaje de ridicat, lifturi de marfă sau de persoane și cărucioare hidraulice pentru urcarea în tren).

Normele UIC 140-0 au o arie de referință largă. Ele nu se limitează la persoanele cu handicap (care reprezintă un procent relativ redus din totalul călătorilor luați în calcul), extinzându-se asupra mai multor categorii de călători: persoane în vârstă, bolnave sau în tratament, persoane cu multe bagaje sau cu copii mici, femei însărcinate, hipoacuzici, analfabeți, turiști ce nu cunosc limba și localitatea ș.a.

Pentru deservirea în condiții optime a tuturor acestor categorii de călători, este necesară pregătirea unui personal specializat în asistență socială, amenajarea de noi tipuri de spații adaptate specificului cerințelor fiecărei categorii și dotarea lor tehnică adecvată.

Având în vedere diversitatea modurilor de asigurare a serviciilor și a funcționalității gărilor, există situații în care schimbările pe care le impun normele UE în modul de concepție a funcțiunilor unei stații de călători nu pot fi aplicate la gările românești, acestea fiind străine de sistemul tradițional de funcționare (de exemplu, tendința de renunțare la spațiul pentru sala de

așteptare, la taxarea la capătul peronului -posibilă numai la stațiile de capăt-, precum și la accesul controlat în stații).

Obiectivul principal al reabilitării spațiilor publice ale gărilor existente și al alinierii la normele UIC pentru “eurostații” constă în atragerea publicului călător către transportul pe calea ferată (prin creșterea vitezei de circulație, a siguranței condițiilor de circulație, a confortului și prin îmbunătățirea serviciilor oferite), astfel încât să poată concura cu succes transportul auto și pe distanțe medii, chiar pe cel aerian.

Pentru susținerea cererii de proiecte pentru investiții din credite externe, la cererea și în cooperare cu Compania Națională de Căi Ferate, **Institutul de Studii și Proiectări Căi Ferate a întocmit studii de ridicare la nivel de eurostații a 13 clădiri de călători importante din țară**, studii însoțite și de o analiză economico-financiară privind posibilitatea valorificării de spații și exploatarea terenului proprietate a Căii Ferate în vederea amortizării investițiilor.

Ca urmare a acordului de împrumut din anul 1996, respectat în totalitate de partea română, reprezentanții SNCF CFR - SA au înaintat o nouă cerere de împrumut către BERD pentru demararea acestui important program, care implică următoarele proiecte:

- separarea fluxurilor de călători de cele de bagaje, poștă și mesagerie și eliminarea intersecțiilor de fluxuri;
- reamenajarea spațiilor publice (săli de așteptare, holuri, case de bilete, birouri de informații);
- suplimentarea spațiilor deficitare, scurtarea traseelor pietonale;
- asigurarea unor accese și ieșiri rapide (pentru navetiști);

- prevederea de amenajări specifice persoanelor cu nevoi speciale (mame cu copii, bătrâni sau persoane handicapate);
- reconsiderarea valorilor arhitecturale (acolo unde este cazul);- separarea fluxurilor de călători de cele de bagaje, poștă și mesagerie.

În plus, prin reformularea principiilor funcționale ale gării, sunt luate în calcul posibilități și variante de asigurare a unor venituri pentru Calea Ferată prin închirierea de spații pentru activități comerciale destinate deservirii călătorilor, asigurarea de parcaje cu plată și, dacă este posibil, închirieri de spații pentru firme de turism și minihoteluri cu prețuri convenabile.

Stațiile care fac parte din acest program de modernizări sunt: București, Constanța, Galați, Focșani, Iași, Suceava, Cluj, Arad, Curtici, Timișoara Nord, Sibiu, Brașov și Craiova.

■ **PROIECTE DE GARI ÎN CURS DE REALIZARE**



Gara FOCȘANI

Din imaginile publicate în *“Jurnalul feroviar”* din iunie 2003, reiese că Focșaniul se va îmbogăți cu încă o gară, după cea realizată în anii ‘80, gândită în trend-ul minimalist în care se înscrie și “modernizarea” noii gări din Timișoara.

În prezent, pe vechiul amplasament al gării demolate nu se văd decât niște fundații, dar **proiectul noii gări prevede construirea a două săli de așteptare, noi spații pentru personal, un hotel și o parcare.**

Fotografiile după machetele proiectului (publicate în aceeași revistă) ne dezvăluie un **ansamblu de clădiri “aseptice”, reci, o arhitectură banală**, fără vreo legătură cu programul de gară așa cum a fost el structurat

de-alungul istoriei arhitecturii feroviare: imobile “din oțel și sticlă” anonime, lipsite de monumentalitate și prestanță, fără acea centralitate atât de dragă înaintașilor feroviari. **Fațada pe care noua gară a Focșaniului o oferă orașului este anostă și nu poartă nici un indiciu privind programul de gară** - poate fi un bloc banal de birouri, o administrație financiară etc. În plus, este verificat în timp (ultimii 40 de ani) că sărăcia inițială a tratamentului fațadelor, oricât de mult ar luci profilele metalice la inaugurare, decade în mod accelerat, moral și fizic.



Vederi exterioare propuse în proiectul pentru noua gară Focșani

Din punct de vedere urbanistic, însă, o calitate importantă este așezarea noii gări în axul bulevardului de legătură cu centrul, pe amplasamentul fostei gări.

În prezent, această linie face parte din Coridorul IX paneuropean de transport feroviar, ceea ce justifică includerea sa în programul de modernizare la nivel european.

În cadrul *Strategiei de dezvoltare a sistemului feroviar din România* în perioada 2001-2010 au fost cuprinse și tronsoanele Ploiești - Focșani și Focșani - Pașcani - Iași - Ungheni, pentru importante lucrări de reabilitare a infrastructurii feroviare.



Gara DROBETA - TURNU SEVERIN

Pe locul actualei gări, care se demolează, este prevăzută o nouă clădire pentru călători, parter și 2 etaje, al cărei volum acoperă și peroanele de acces dinspre oraș și de la linia 1. Două pasarele pietonale facilitează accesul în holul gării, situat la etajul 2, direct de la nivelul bulevardului Carol.

Ca siluetă, gara este compusă armonios, cu marcarea adecvată a corpului central. Din limbajul modern este preluată ideea de transparență. De la reușita gară a Brașovului, în urmă cu 40 de ani, **este primul proiect care regăsește ceva din mărcile definitorii ale programului de gară.**

Cu un efort suplimentar, **turnul actualei gări putea fi păstrat ca un reper istoric** (anii '30 ai secolului XX).

3.15. CLADIRI DE SERVICIU în incinta garilor

Gărilor sunt definite ca “o clădire sau un ansamblu de clădiri și de linii de cale ferată, care asigură descărcarea, încărcarea și depozitarea de mărfuri și îmbarcarea și debarcarea călătorilor pe calea ferată” (dicționarul Larousse).



În gările românești, pe lângă clădirile de călători propriu-zise, din acest ansamblu mai fac parte:

- **Magaziile de mărfuri** - clădiri destinate predării, depozitării și primirii transporturilor de coletărie, amplasate de regulă pe partea opusă clădirii de călători și compuse dintr-un spațiu de depozitare a mărfii și 1-2 birouri. Dimensiunile sunt stabilite în funcție de traficul de mărfuri al stației.



Magazia de mărfuri din stația Bascov -
linia Pitești - Curtea de Argeș

- **Castelele de apă**

Instalațiile de alimentare cu apă a locomotivei cu abur, amplasate în diferite stații, au constituit un element esențial pentru exploatarea căilor ferate până în anii 1980, când tracțiunea cu abur a fost înlocuită cu tracțiunea diesel-electrică.

Un element principal al acestui tip de instalații era **castelul de apă** în interiorul căruia se aflau rezervorul de apă și pompele de presiune, dar și alte spații: birouri, ateliere și locuința de serviciu a personalului de la pompe.

În prezent, în rețeaua feroviară românească, majoritatea castelelor de apă sunt abandonate și se așteaptă ca acestea să fie demolate. Demolarea castelelor de apă ar trebuie atent cântărită, având în vedere că ele reprezintă o parte a patrimoniului feroviar, mărturii ale “tinereții industriale” a țării.

Unele din acestea sunt valoroase din punct de vedere arhitectural, ceea ce ar justifica revalorificarea lor prin conversie funcțională în spații administrative sau chiar locuințe. Pentru ansamblurile feroviare din care fac parte, în general dezvoltate pe orizontală, un accent vertical nu este de neglijat. Având în vedere dezvoltarea continuă a orașelor și dificultățile de orientare din ce în ce mai mari pe care această dezvoltare le induce, păstrarea acestor construcții ar furniza reperele urbane necesare asigurării “lizibilității” unui oraș. Pe lista monumentelor istorice CFR din anexa 3 figurează doar castelul de apă din gara Basarabi.



Castelul de apă din stația Portărești
- linia Craiova - Calafat



Castelul de apă din stația Buhuși

- **Sediul districtului de întreținere și locuința picherului**

O linie de cale ferată este întreținută și păstrată în condiții depline de siguranță a circulației de mai multe districte de întreținere conduse de picherul - șef de district. Sediul Districtului de întreținere și locuința de serviciu a picherului șef de district se află obligatoriu în incinta stației de cale ferată.

- **Cantoane, halte**

Chiar dacă nu fac parte din incintele gărilor, trebuie menționate aici și **cantoanele sau haltele**, în egală măsură **componente ale arhitecturii feroviare**.



Sediul districtului și locuința picherului, stația Băiculești - linia Pitești - Curtea de Argeș

Locuința picherului - Târgu Ocna



WC în stația Băiculești



Canton la Pucioasa



Canton la barieră - Merișani-Vâlcele

- **Amenajări peisagistice în incintele gărilor**



Gara Podari
- amenajarea "domestică" a incintei

Ceea ce dă un farmec deosebit gărilor mici și medii construite în România până la primul război mondial și chiar mai târziu, este caracterul rural al amenajărilor "peisagistice" ale incintei gărilor sau al curților cantoanelor. Spațiile verzi, straturile de flori, fântânile, pergolele, mobilierul de bună calitate, toate aceste elemente se conjugă în mod fericit, creând o atmosferă domestică, de liniște și tihnă, foarte diferită de cea din gările moderne ale marilor orașe, unde viteza și graba au alterat plăcerea călătoriei.

- **Detalii și elemente de arhitectură feroviară**

Nelipsitele ceasuri de perete din aceste gări (nu cele cu afișaj electronic, ci cele clasice) -unele dintre acestea de aceeași vechime cu gara- au, pe lângă rolul lor strict funcțional (punctualitatea este una din devizele CFR-ului!) un rol de a personaliza fiecare gară în parte, în egală măsură cu arhitectura sau amenajarea peisa-gistică a incintei.



Băilești

Târgu Ocna



Pucioasa

CONCLUZII

Stilul național de arhitectură feroviară definit de Elie Radu și Petre Antonescu nu a neglijat nici clădirile de serviciu aflate în incintele gărilor: magazii, castele de apă, locuința picherului, cantoane, halte, clădiri de serviciu, fântâni, toalete publice, toate sunt tratate cu aceeași consecvență și atenție a detaliului.

Apartenența acestor clădiri la patrimoniul CFR este ușor de detectat datorită unui limbaj arhitectural propriu având la bază declinarea sub toate formele a cărămizii aparente (cărămidă de Ciurea): specularea contrastului roșu-alb dintre cărămidă și piatră văruiță (ancadramentele ferestrelor, marcarea colțurilor prin intercalarea de asize, jocuri de șiruri alternative din cele două materiale) sau pur și simplu a efectelor obținute din modul de pozare a cărămizilor de fațadă,

inspirate din arhitectura veche românească (denticuli, ancadramente, ocnite, marcarea cornişelor ş.a).

Chiar dacă dimensiunile și funcțiunile acestor clădiri exclud monumentalul, ceea ce poate conduce la tratarea lor superficială și evaluarea lor ca obiecte de “arhitectură minoră”, **valoarea lor patrimonială nu trebuie neglijată**: “arhitectură minoră”, poate, dar nu “minimalistă”.

Decența și acuratețea detaliilor, căldura și caracterul lor domestic, chiar ludic uneori (dintre toate moștenirile revoluției industriale, poate numai trenul are o componentă ludică neștirbită de progresul tehnic. Miniaturizată până în cele mai mici detalii, această “jucărie pentru adulți” nu și-a pierdut nici astăzi farmecul) **răzbat până în zilele noastre nelaterate.**

Acest bogat patrimoniu feroviar nu trebuie minimalizat, alterat sau abandonat, într-o perioadă în care se practică în mod curent la scară europeană reabilitarea și/sau conversia patrimoniului industrial dezafectat.

O analiză atentă efectuată de specialiștii Direcției Monumentelor Istorice ar putea stabili valoarea lor istorică și arhitecturală, putând decide asupra oportunității păstrării lor.



Detaliu de copertină peron la Pucioasa

3.16. CARAMIDA “DE CIUREA”, element de referință în construcția garilor din România



La 13 iunie 1883 se înființează în cadrul Direcției Generale CFR, *Serviciul de Lucrări Noi*, condus de ing. M. Râmniceanu, cel care va începe “cu forțe proprii” marea operă de construcție a rețelei naționale de cale ferată.

Într-o perioadă scurtă, **între anii 1883 - 1890, s-au construit aproape 1 100 km de cale ferată**, și anume liniile: București - Fetești, Filiași - Tg. Jiu, Corabia - Piatra-Olt - Râmnicu Vâlcea, Adjud - Tg. Ocna și altele.

Construcția clădirilor, a stațiilor, depourilor, secțiilor și cantoanelor, sau chiar a lucrărilor de artă a solicitat într-un timp relativ scurt achiziționarea de pe piață a unei însemnate cantități de materiale de construcții, în special cărămidă, ceea ce a creat importante probleme financiare administrației CFR. În timp, cărămida fabricată artizanal s-a dovedit slabă calitativ, iar achiziționarea ei în cantitățile necesare devenise o problemă.

De aceea, cu ocazia construcției liniilor de cale ferată Vaslui - Iași și Iași - Dorohoi, **în 1891, la inițiativa directorului General inginer Gh. Duca, Direcția Generală CFR a hotărât înființarea “Fabricii de cărămizi și țigle CFR” de la Ciurea - Iași.**

Comuna Ciurea, așezată la numai 8 km de capitala Moldovei, pe linia de cale ferată Vaslui - Iași, avea în imediata apropiere importante rezerve de argilă neexploată, materie primă de cea mai bună calitate pentru înființarea uneia dintre primele fabrici de cărămidă din România.

Începând din anul 1891, fabrica de la Ciurea, coordonată de Serviciul Lucrări Noi și condusă de un inginer, avea să livreze pentru administrația CFR cărămizi simple, cărămizi de fațadă (aparente) și țigle pentru acoperișuri (care până la acea dată se importau).



În timp, cărămida de Ciurea și-a dovedit calitățile: constructive (rezistență, densitate mare), de întreținere (rezistentă la murdărire, înlocuia practic tencuielile și zugrăvelile exterioare, care în condițiile climaterice din România se degradau foarte rapid) și nu în ultimul rând, estetice (expresivitate prin culoare, textură, elemente decorative). Elementele decorative rezultate din modul de pozare a cărămizilor de fațadă,

inspirate din arhitectura veche românească (denticuli, ancadramente, ocnițe, marcarea cornișelor ș.a) sunt încă o dovadă că simplitatea vocabularului formal este o cale sigură către echilibru, armonie, frumusețe.



Detaliu de fațadă la gara Târgoviște, construită în 1904 cu cărămidă de Ciurea. Din păcate, după 100 de ani de comportament ireproșabil al cărămizii aparente, s-a găsit de cuviință ca aspectul ei să fie “îmbunătățit” prin vopsire.

Cele mai frumoase gări românești sunt, cu mici excepții, construite din cărămidă de Ciurea aparentă: clădiri monumentale ca Burdujeni - Suceava (pentru care fabrica de la Ciurea, între anii 1893-1896 a livrat aproape 1,6 milioane de cărămizi), Șoldana, Reditu, Vlădeni, Merișani, Bascov, Râmnicu Sărat sau clădiri mai modeste ale gărilor Portărești, Pucioasa, Afumați, vechea gară Târgoviște și multe altele de pe liniile București - Constanța, Buzău - Barboși, Făurei - Fetești, toate sunt puse în valoare de acest material ale cărui “noblețe” și vigoare își au sorginea în calitatea de excepție a argilei de Ciurea.

Folosirea pe scară largă a cărămizii de Ciurea la construcția clădirilor multor gări din România a condus la crearea unei conotații încă valabile: cărămida de Ciurea = clădire CFR. (Conotația este atât de puternică încât chiar atunci când acest material este folosit la alte tipuri de construcții decât cele CFR (locuințe amplasate în centrul Bucureștiului, de exemplu), limbajul uzual le califică drept “clădiri CFR”).

În limbajul actual, bombardat de noțiuni de ecologie și dezvoltare durabilă, **cărămida de Ciurea ar putea fi calificată ca un material “durabil”, natural și nepoluant, deci ar constitui și astăzi o opțiune perfect viabilă !**

Odată cu înființarea fabricii de la Ciurea, s-au introdus pentru prima oară în țară învelitorile de țiglă la clădirile de exploatare CFR. Se spune că în scurt timp de la începerea funcționării fabricii CFR de la Ciurea, cărămizile și țiglele produse aici concureau calitativ cu cele mai bune produse similare fabricate în străinătate (Austria sau Ungaria).

La aniversarea a 50 de ani de funcționare, în anul 1940-1941, fabrica a produs peste 1 milion de cărămizi și 134 000 de țigle la prețuri cu 20 % mai ieftine decât cele de pe piață.

În aceeași perioadă, s-a început aici și fabricarea elementelor pentru sobele de teracotă necesare Administrației de cale ferată pentru înlocuirea sobelor de tablă sau de tuci din birouri și încăperi de serviciu, atât de nocive pentru personalul CFR.

Dacă virtuțile estetice ale cărămizii de Ciurea au fost amintite în mai multe ocazii, nici calitățile țiglei de Ciurea nu trebuie neglijate: **cuplul cărămidă - țiglă de Ciurea a fost o reușită în planul expresivității și chiar al integrării în mediu, evidentă la puținele gări care mai păstrează învelitorile din țiglă inițiale (Vorniceni, Reditu).** Din păcate, cu ocazia lucrărilor de renovare a mai multor clădiri feroviare construite din cărămidă de Ciurea, cărămida a fost vopsită în diferite nuanțe de roșu, care de care mai îndepărtate de nuanța naturală, iar învelitorile au fost refăcute cu tablă. Aceste opțiuni sărăcesc expresivitatea clădirilor, le aplatizează și le banalizează.

Înființarea fabricii de produse ceramice de la Ciurea în urmă cu peste 100 ani a fost fără îndoială o realizare de succes pentru Administrația CFR, condusă în acea vreme de inginerul Gheorghe Duca, eminent gospodar și organizator al CFR.

Zeci de ani această fabrică a aprovizionat cu produse ieftine și de cea mai bună calitate construcțiile și lucrările de artă ale Administrației CFR, îmbogățind limbajul arhitectural definit ca “stil național de arhitectură feroviară” prin expresivitate și “mineralitate”: fără cărămizile de Ciurea, acest stil ar fi fost mai sărac.

Fabrica de la Ciurea este, de fapt, un exemplu dat de Administrația CFR pentru încurajarea industriei naționale, integrând sub acest aspect politica sa economică în politica generală a statului român.

Solid construită, după mai bine de 100 de ani de existență, astăzi fabrica produce cărămizi, cahle și plase de sârmă, dar sub altă firmă (“Societatea Comercială PHOENIX S.A. Holboca”, jud. Iași), total străină de Compania Națională a Căilor Ferate CFR S.A.



Gara Pucioasa, construită între anii 1893-1894 cu cărămidă de Ciurea

■ CONCLUZII

1. Revirimentul căilor ferate și spațiul feroviar european integrat

Importanța căii ferate în revoluția industrială a investit gările cu un statut **arhitectural particular**, calificându-le ca imaginea cea mai vizibilă și mai spectaculoasă a noilor programe și a noilor tehnici: **locomotiva cu aburi devenea** astfel -și avea să rămână pentru mult timp- **simbolul călătoriilor**, iar **gara își găsea treptat vocația de poartă a orașului**.

Dacă **începutul secolului XIX a fost marcat de apariția căilor ferate**, începutul secolului XXI este dominat de automobil. **Detronat de automobil, trenul a intrat într-un con de umbră timp de un secol**.

În contextul actual al promovării unei dezvoltări teritoriale tutelate de principiile dezvoltării durabile, **revirimentul la nivel european al transportului feroviar este una din axele importante de remodelare a mobilității urbane și interurbane**, în sensul limitării utilizării automobilului, principal factor poluant al mediului urban.

În septembrie 2001, sub egida Comunității Europene, a fost publicată **“Cartea Albă - Politica europeană a transporturilor la orizontul anului 2010: momentul opțiunilor”**, lucrare ce reprezintă în prezent pentru țările membre UE **documentul de bază în procesul dezvoltării propriilor sisteme de transport**.

În cadrul programului de acțiune preconizat de *Carta Albă pentru transporturi*, care se bazează pe constatările privind degradarea sistemului feroviar înregistrată în ultimii ani pe plan european, mai ales în sectorul transporturilor de marfă (din 1970 până în 1998 traficul de marfă a scăzut de la 20 % la 8 %), se pune un accent deosebit pe dezvoltarea rețelelor transeuropene de transport, **principala prioritate constând în dezvoltarea căilor ferate și a marilor proiecte feroviare**, în final, **în crearea unui spațiu feroviar european integrat**.

În prezent, se consideră că **asocierea demersurilor impuse de această orientare susținută de documente oficiale europene cu preocupările privind dezvoltarea urbană durabilă este mai mult decât necesară, este o urgență**. De aceea, **“Cartea Albă a transporturilor” vizează cu prioritate reechilibrarea modală și, mai ales, revitalizarea căii ferate**.

Gărilor, clădiri publice cu un statut urban aparte și valoare simbolică, câștigate de-alungul unei evoluții istorice marcate, pe de o parte, de dezvoltarea materialului rulant și, pe de altă parte, de dezvoltarea mobilității și creșterea traficului feroviar, se constituie în acest nou context ca puncte de reper lizibile în mediul urban sau în peisaj.

2. Rolul documentării. Perspectiva istorică și arhitectura feroviară.

În demersul care urmărește revirimentul transportului feroviar și, implicit, evoluția acestui tip de clădiri publice în contextul actual, **un material documentar privind contextul istoric al apariției clădirilor feroviare, evaluarea celor mai importante din punct de vedere istoric, estetic sau funcțional și inventarierea lor, este indispensabil.**

Perspectiva istorică este instrumentul-cheie care poate facilita cunoașterea și înțelegerea principiilor fundamentale ale unui program de arhitectură feroviară coerent și adaptat necesităților momentului. Nu trebuie neglijat nici rolul pedagogic al unui astfel de material documentar: performanțele constructorilor și arhitecților români -cunoscuți sau nu- într-o perioadă a tatonărilor și incertitudinilor, acumularea în scurt timp a unei experiențe și sintetizarea acesteia prin crearea unei școli de constructori de căi ferate și clădiri feroviare, a unei arhitecturi feroviare specific românești, trebuie cunoscute de generațiile actuale.

3. Tendențe majore în evoluția gărilor românești în principalele etape ale dezvoltării căilor ferate.

Parcursul materialului documentar structurat pe etapele cele mai importante ale dezvoltării căilor ferate din țara noastră pune în evidență câteva concluzii majore:

► **Nu se poate vorbi despre un curent sau un stil original românesc de arhitectură feroviară decât după 1880, după desființarea concesiunilor străine.** În perioada premergătoare acestui moment (1860-

1880), în Muntenia și Moldova au fost aplicate proiecte austriece, iar în Dobrogea și pe linia București-Giurgiu cele engleze (Gara Filaret reproducea la scară redusă Gara de Est din Paris, la rândul său edificată după modele engleze). Gara de Nord (gara Târgoviștei, cum se numea când a fost construită), era de tip german, gară tip clasa I construită și la Berlin.

► **Perioada de glorie a arhitecturii feroviare românești** -moment benefic pentru căile ferate române, dar și pentru arhitectura românească-este, fără îndoială, **perioada 1879-1911** (capitolul 3.9). **“Motorul” acestei evoluții spectaculoase și sincrone cu contextul european (capitolul 2.1) îl constituie cuplul format din inginerul “artizan al căilor ferate române” Elie Radu și arhitectul Petre Antonescu**, unul din cei mai valoroși discipoli ai arhitectului Ion Mincu, considerat fondatorul arhitecturii neoromânești. **Liniile de cale ferată Târgu-Ocna-Palanca, Pitești-Curtea de Argeș și Craiova-Calafat au constituit astfel terenul de experimentare și de definire a unui stil românesc de arhitectură feroviară.** Gările Curtea de Argeș, Odobești, Băiculești, Calafat sunt construcții de o calitate deosebită, care pot concura cu construcțiile de acest gen edificate oriunde în Europa în acea perioadă.

► **După 1911, stilul arhitecturii feroviare definit de Elie Radu și Petre Antonescu**, considerat prea somptuos și prea scump pentru o clădire publică de acest gen, **a fost treptat abandonat**, dar ecourile sale s-au făcut simțite în majoritatea regiunilor țării.

► **Cel mai important câștig al momentului Elie Radu este, pe lângă definirea unui stil de arhitectură propriu românesc, orientarea arhitecților către construcțiile feroviare, până atunci considerate domeniu preponderent ingineresc.**

Înființarea în 1941 -prin noua lege de organizare a Regiei Generale CFR- a **“Serviciului Arhitecturii”** (6 ingineri, 16 arhitecți), având misiunea

de a întocmi planuri generale de construcții și proiectele de ansamblu și sistematizare a centrelor feroviare **a fost un mare pas înainte în acest sens.**

► Deși în mare parte construcții mai modeste decât cele precedente, **construcțiile feroviare edificate în perioada 1911-1950 sunt valoroase prin grija cu care sunt tratate detaliile, prin seriozitatea cu care pun în operă principii de proiectare coerente și adecvate funcțiunilor.** Gări, cantoane, halte, clădiri de serviciu, castele de apă, anexe, fântâni, toate sunt tratate cu aceeași atenție. Apartenența acestor clădiri la patrimoniul CFR este ușor de detectat prin limbajul arhitectural propriu ce declină sub toate formele cărămida aparentă (cărămida de Ciurea, capitolele 3.9, 3.16).

► **Spre sfârșitul anilor '40,** forța coercitivă a proiectelor tip începe să se estompeze. **Se fac pași importanți în privința separării funcțiunilor** -până atunci funcțiunea publică, cea tehnico-administrativă și cea rezidențială (locuințele șefilor de gară) fiind integrate sub același acoperiș- **prin construcția unor clădiri separate pentru locuințele șefilor de gară din stațiile mai importante** (linia Făurei-Urziceni-București-Roșiori-Craiova), și în ceea ce privește **individualizarea clădirilor** (în ideea unei mai bune integrări a construcțiilor în sit) pe unele linii montane - gările Bicz, Tarcău, Hunedoara.

► **Anii 1937-1938 marchează o nouă etapă în arhitectura feroviară românească, prin introducerea unui nou program de gară, cu funcțiuni diferite decât cele publice: gările de protocol. Gările “regale”** (capitolul 3.11) localizate la București (actuala gară Băneasa) și Sinaia au fost concepute în stil modern de către arhitectul Duiliu Marcu, exponent de marcă al avangardei românești.

► **După 1950, stilul clădirilor feroviare se diversifică, funcțiunile fiind total descentralizate prin separarea totală a spațiilor destinate publicului călător de funcțiunile tehnico-administrative.** Gările Tulcea, Constanța, București Basarab, Brașov, Predeal, Craiova, Baia Mare, construite

între anii 1950-1970, sunt tributare unui **stil hibrid -pendulând între raționalism și modernism-** care utilizează beton armat, pânze subțiri, cupole (capitolul 3.14). Chiar dacă aceste construcții sunt sincrone cu cele edificate în aceeași perioadă în țările occidentale sau reiau concepte introduse în arhitectura europeană de mari arhitecți ca Pier Luigi Nervi sau Le Corbusier, reformulând în manieră modernă principii vehiculate în perioadele anterioare -centralitate, monumentalitate (gările Constanța, Brașov și Predeal, considerate cele mai reușite din această serie)- **nu se poate spune că gările construite în această perioadă conturează un stil modern de arhitectură feroviară.**

► După 1970, prin promovarea pe scară largă a industrializării execuției, sunt utilizate din nou proiecte tip, gările devenind, ca și locuințele colective din această perioadă, **construcții anonime, fără stil și lipsite de personalitate arhitecturală.**

Lecția celor trei reușite moderne -gările din Constanța, Brașov și Predeal- nu a fost însușită de profesioniștii care au urmat. **Anii '70 aduc o dereglare a înțelesului monumental al programului de gară** (vezi noua gară Craiova), iar gările construite în deceniul următor sunt clădiri lipsite de orice expresivitate și identitate arhitecturală, amplasate pe locul unor gări istorice demolate -Focșani, Bacău, Târgu-Jiu etc.

Revirimentul pe care-l reprezintă noile gări din Galați -clădire începută înainte de 1990 și terminată abia prin 2003-2004- și **Drobeta-Turnu Severin**, readuce în prim plan câteva elemente de simbol spațial care păreau pierdute definitiv: centralitate, ierarhie dominată de holul central, monumentalitate echilibrată.

► Într-un context european și chiar mondial de reviriment al căilor ferate (capitolul 3.14) din considerente legate în principal de protecția mediului și dezvoltarea durabilă, **domeniul feroviar și, implicit, arhitectura feroviară se află într-un moment important pentru evoluția sa viitoare.**

Studii efectuate de Uniunea Europeană au pus în evidență modificările statutului gărilor în ultimele decenii -din simple terminale pentru plecări și sosiri de trenuri, gările au devenit adevărate ”mașinării” urbane- și necesitatea unei abordări integrate a evoluției lor în anii imediat următori.

► Fișa nr. 140, emisă de Uniunea Internațională a Căilor Ferate cuprinde prevederi ce fixează standardele de realizare a unor condiții optime de acces în gările de călători, constituindu-se ca bază a definirii conceptului de eurostație în cadrul demersului mai larg de fixare a unui cadru unitar de criterii de proiectare a stațiilor europene și asigurarea armonizării măsurilor adoptate în vederea ameliorării accesului persoanelor cu mobilitate redusă.

► Obiectivul principal al reabilitării spațiilor publice ale gărilor existente și al alinierii la normele UIC pentru “eurostații” constă în atragerea publicului călător către transportul pe calea ferată (prin creșterea vitezei de circulație, a siguranței condițiilor de circulație, a confortului și prin îmbunătățirea serviciilor oferite), astfel încât să poată concura cu succes transportul auto și pe distanțe medii și chiar pe cel aerian.

► Adaptat la condițiile specifice contextului românesc, programul de modernizare a gărilor în vederea transformării lor în eurostații implică următoarele acțiuni și proiecte:

- separarea fluxurilor de călători de cele de bagaje, poștă și mesagerie și eliminarea intersecțiilor de fluxuri;

- reamenajarea spațiilor publice (săli de așteptare, holuri, case de bilete, birouri de informații);

- suplimentarea spațiilor deficitare, scurtarea traseelor pietonale;

- asigurarea unor accese și ieșiri rapide (pentru navetiști);

- prevederea de amenajări specifice persoanelor cu nevoi speciale (mame cu copii, bătrâni sau persoane handicapate);

- reconsiderarea valorilor arhitecturale (acolo unde este cazul).

În plus, prin reformularea principiilor funcționale ale gării, sunt luate în calcul posibilități și variante de asigurare a unor venituri pentru Calea Ferată prin: închirierea de spații pentru activități comerciale destinate deservirii călătorilor, asigurarea de parcaje cu plată și, dacă este posibil, închirieri de spații pentru firme de turism și minihoteluri cu prețuri convenabile.

► Pentru susținerea cererii de proiecte pentru investiții din credite externe, la cererea și în cooperare cu Compania Națională de Căi Ferate, Institutul de Studii și Proiectări Căi Ferate a inclus în acest program de modernizare 13 clădiri de călători importante din țară, viitoare eurostații: București, Constanța, Galați, Focșani, Iași, Suceava, Cluj, Arad, Curtici, Timișoara Nord, Sibiu, Brașov și Craiova.

4. ENCICLOPEDIA GĂRILOR DIN ROMÂNIA, demersuri documentare și obiective

În acest cadru general, lucrarea de documentare ce stă la baza realizării unei *“Enciclopedii a gărilor din România”* s-a axat pe prezentarea celor mai importante și valoroase gări -din punct de vedere arhitectural și funcțional- din țara noastră în contextul lor istoric și politic, urmărind, pe de o parte, un demers obiectiv, pur documentar-informativ și, pe de altă parte, un demers subiectiv ce vizează sensibilizarea factorilor de decizie în ceea ce privește importanța patrimoniului feroviar al țării, redus în general la materialul rulant de epocă.

Demersul subiectiv se bazează pe cel documentar-informativ - informații și documente scrise sau fotografice puse la dispoziție de inginerul Radu Bellu, cunoscut pentru lucrările în care pledează pentru salvarea patrimoniului feroviar.

Dacă pentru protejarea și valorizarea materialului rulant de epocă au fost deja demarate câteva acțiuni (din păcate, datorate tenacității și pasiunii domnului Radu Bellu pentru tot ce are legătură cu calea ferată), pentru construcțiile feroviare s-a făcut doar un mic (dar important) pas prin propunerea de includere în Lista Monumentelor Istorice a câtorva construcții feroviare considerate valoroase (anexa 3).

Patrimoniul feroviar construit românesc este însă mult mai vast, incluzând, pe lângă construcțiile (sau ansamblurile) edificate de mari arhitecți sau ingineri - ceea ce, în accepțiunea generală, le face în mod implicit valoroase- “micul patrimoniu feroviar”, constituit din clădiri de mică anvergură -castele de apă, remize, cantoane, locuințe de serviciu-dezafectate sau care urmează a fi demolate sau dezafectate ca urmare a aplicării noilor norme europene și care reprezintă un patrimoniu aparte, martor al trecutului industrial al țării și chiar al Europei. În prezent, mai multe țări își protejează prin lege patrimoniul feroviar (Canada, Franța), înțelegând valoarea inestimabilă a acestor construcții.

Dincolo de componenta ludică (trenul este o jucărie mereu la modă, pentru copii și adulți) sau de cea nostalgică proprie oricărei incursiuni în trecut, această lucrare poate constitui pretextul unei reevaluări a patrimoniului feroviar românesc, valoros și deosebit de variat, dar fragil, necunoscut și neapreciat la justa sa valoare.

În cadrul procesului de modernizare a gărilor inițiat de UE, la care participă deja și țara noastră, necunoașterea sau ignoranța poate pune în pericol patrimoniul feroviar: nu poate fi corect reabilitată, restaurată sau modernizată o gară dacă nu se cunoaște momentul istoric al

construcției, autorul sau autorii, principiile aplicate sau contextul în care a fost construită (cazul Gării Obor este edificator în acest sens: din documentele studiate nu rezultă clar nici anul construcției, nici arhitectul care a proiectat-o...).

Așa se explică, din păcate, de ce soluțiile de modernizare sau reabilitare a unor gări sunt discutabile: de exemplu, vopsirea sau tencuirea “Cărămizii de Ciurea”, înlocuirea învelitorilor din “țiglă de Ciurea” cu tablă, înlocuirea tâmplăriei originare cu tâmplărie Termopan din PVC (pe considerente care țin strict de protecția termică a clădirilor), înglobarea în structuri din beton a elementelor constructive din fontă originare sau blocarea unor fluxuri de circulație (din considerente administrative subiective) sunt “fenomene” foarte frecvente.

Totodată, o incursiune pe traseele feroviare ale țării pune în evidență ușurința și lipsa de responsabilitate cu care se demolează sau se abandonează castele de apă, cantoane sau chiar gări mici, altădată înconjurată de curți cu flori și pomi fructiferi, fântâni și cuptoare de pâine. Aceste unități gospodărești care au funcționat și pe timp de război, asigurând un grad minim de confort lucrătorilor feroviar sau soldaților, ar putea fi transformate (bineînțelese cu îmbunătățirile necesare) în mici unități rezidențiale.

Nu ar trebui neglijat aici **rolul important pe care îl joacă în cadrul unui demers de protecție a patrimoniului feroviar conversia funcțională**. Deși activ în mai multe domenii ale arhitecturii, **conceptul “conversiei funcționale” a fost readus în discuție în contextul reevaluării patrimoniului industrial și regenerării urbane a zonelor industriale dezafectate din ultimii ani, fiind considerată în prezent unul din procedeele cele mai inovative din punct de vedere al expresiei și diversității arhitecturale**.

Situat la limita dintre **patrimoniul construit și patrimoniul industrial, patrimoniul feroviar dezafectat** -cantoane, castele de apă,

remize, dormitoare, chiar întregul ansamblu al unei gări- **se pretează la conversia funcțională către sfera funcțiunilor rezidențiale** (hoteluri, locuințe, cămine pentru bătrâni etc).

Majoritatea coplesitoare a gărilor din România au fost construite în scurtul răstimp istoric dintre 1869 și începutul primului război mondial. Nici forța creatoare și nici interesul pentru cunoaștere ale înaintașilor căilor ferate române nu au fost egale de generațiile care au urmat. Nu trebuie subevaluată șansa de a avea încă în fața ochilor aceste construcții valoroase ale căror autori sunt uneori necunoscuți.

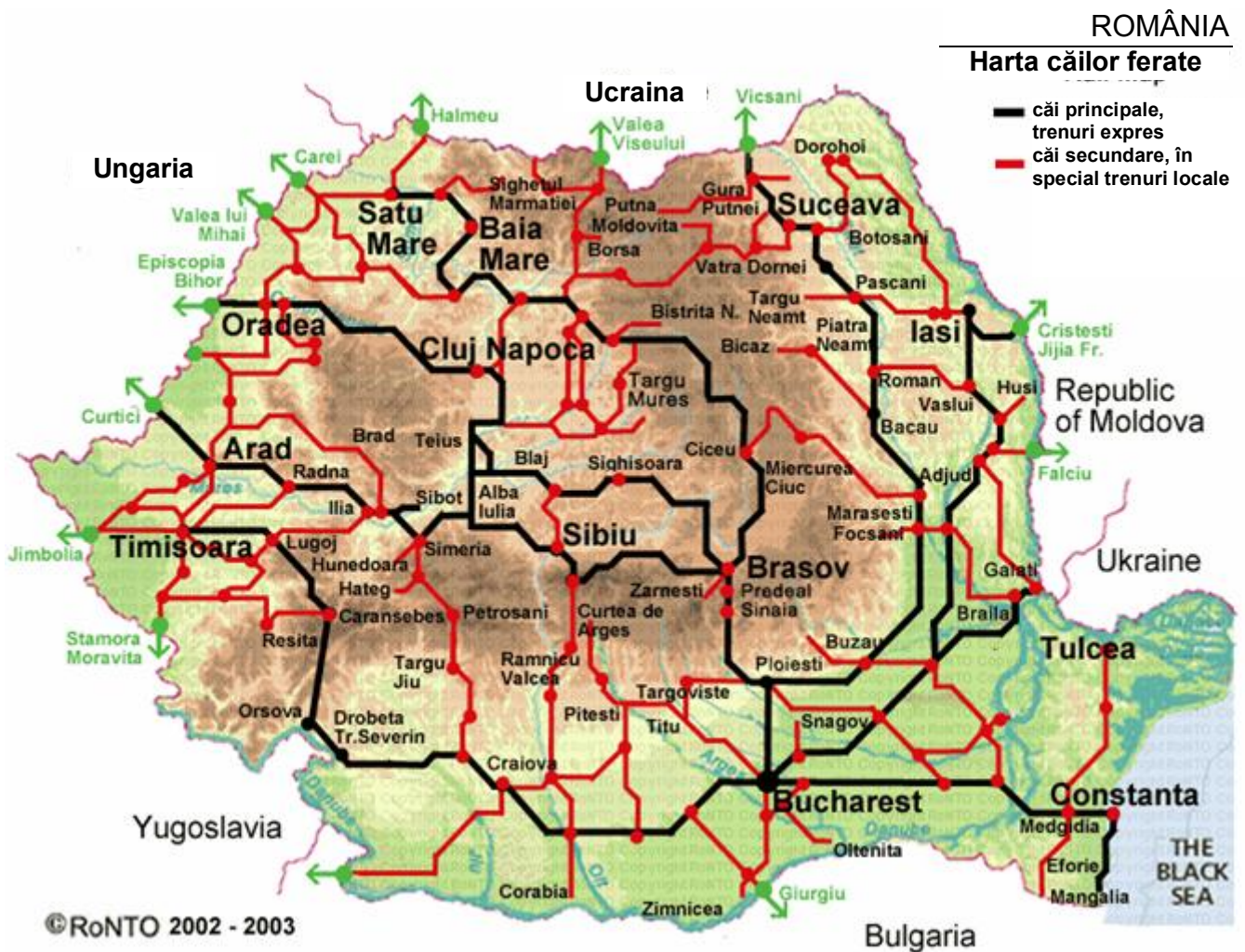


BIBLIOGRAFIE

- *Radu Bellu. Elie Radu (1853-1931), artizan și arhitect al Căilor Ferate Române. Colecția "Cartea de istorie a CFR, nr. 5/2001.*
- *D. Iordănescu, C. Georgescu. 1881-1981 Construcții pentru transporturi în România (vol. I), 1986. Lucrare editată de Centrala Construcții Căi Ferate, București.*
- *Architecture Interieure CREE (Franța), nr. 262/1994. Gares et quartiers de gares, Histoire et enjeux urbains.*
- *Botez C., Urmă Dem., Saizu I., Epopeea feroviară românească, Editura Sport-Turism, București 1977*
- *XXX Chemin de Fer Pitești-Craiova 1873-1875, execute de Societe de Construction de Batignolles - Paris (Album foto)*
- *Dragu Teodor: Emil Miclescu. Buletinul Societății Politehnice 1912*
- *Draniceanu D: Istoricul Căilor Ferate Române, București 1901*
- *XXX: Gări și poduri. Fotografii. Biblioteca Academiei Române.*
- *Hălăceanu I.: Gara de Nord și dezvoltarea ei. Revista Căilor Ferate nr. 2/1962.*
- *Mitran Gh.: Evoluția Gării de Nord din București. Revista Căilor Ferate nr. 7/1959.*
- *Ionescu, Florin: Noua gară de călători a orașului Brașov. Revista Arhitectura nr. 6/1962.*
- *Ionescu Grigore: Arhitectura în perioada 1944-1969. Editua Academiei RSR, 1969.*

- *Săvulescu Th., Mitran Gr.: O nouă gară de călători în orașul Constanța. Revista Arhitectura RPR nr. 5/1960.*
- *XXX: Istoricul Căilor Ferate Române, volumul III, Ministerul Transporturilor, Centrul de Documentare, 1970.*
- *Lăzărescu Cezar: Arhitectura românească contemporană. Editura Meridiane, 1972.*
- *Mănescu C.C: Istoricul Căilor Ferate Române, 2 volume. Editura Direcției Generale CFR, 1906.*
- *Miclescu Emil: Cum se călătorea odată la noi ? Revista Căilor Ferate nr. 4/1924.*
- *Sandu A.: Anuarul ilustrat al CFR. București 1915.*
- *Duiliu Marcu. Arhitectură 1930-1940 (20 de lucrări executate între 1930-1940), București 1946.*
- *Jurnalul feroviar 3/2001*
- *București anii 1920-1940: între avangardă și modernism, Editura Simetria 1994*

ANEXA 1 - Harta căilor ferate din România



ANEXA 2

FAMILII DE GĂRI din TIPOLOGIA “Elie Radu”



0-1

2

3



Partiul cel mai simplu, derivat probabil din transformarea unui canton (tipul 0) în corp central și încadrarea sa între două corpuri simetrice: centralitatea în formele sale incipiente (**Vulcana**).



Prin înălțarea cu un nivel a cor-pului central, monumentalitatea începe să-și facă simțită prezența.

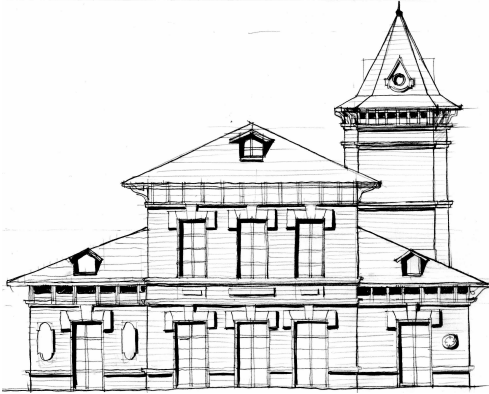
Formula primară (2-2-2) este întâlnită la gările: **Podari, Afumați și Doicești**.

Acolo unde a fost necesar, aripile au fost extinse simetric cu încă una sau două travei, astfel: (3-3-3) la **Segarcea, Moinești, Portărești**; (4-3-4) la **Pucioasa, Odobesti, Băilești**. (sus, formula 3-3-3)



Corpul central și cele laterale au fost înglobate într-un corp unic, sub un singur acoperiș, dar frontonul devine mai monumental, mai lucrat, marcând centralitatea.

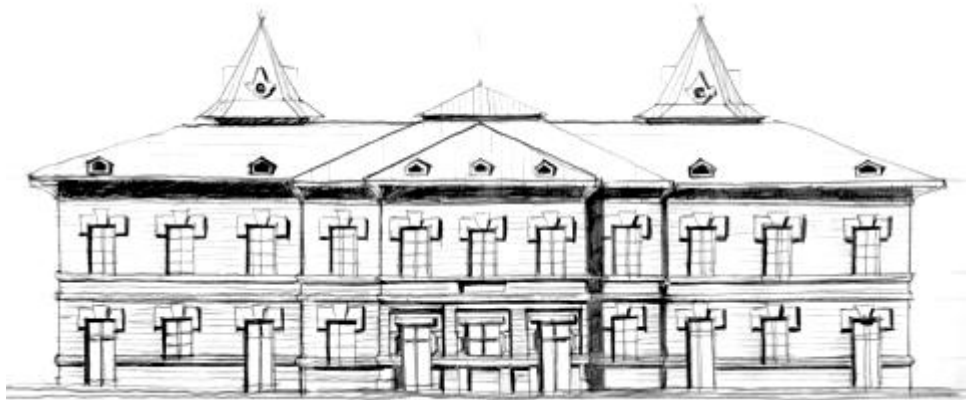
Această formulă a fost utilizată la gările **Bascov, Frumușita, Tulucești**.



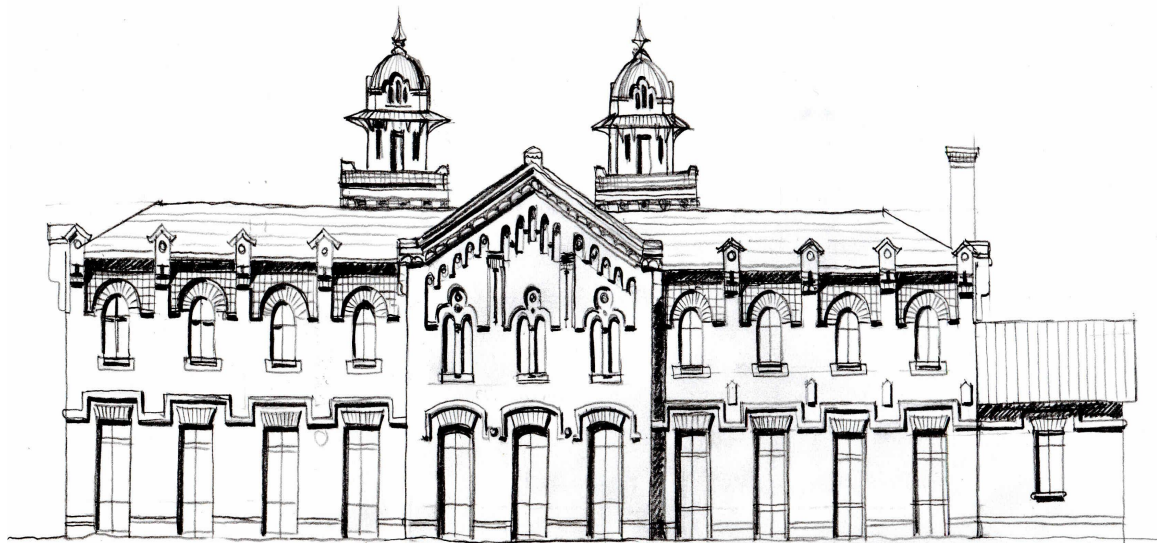
Formula primară este aici disimulată prin introducerea unui nou element de arhitectură: turnul-monument, turnul-semnal, turnul-reper identitar.

Deși prin plasarea turnului, simetria nu mai este evidentă, poziția corpului central este marcată prin masivitate. Această organizare a generat apariția unora din cele mai frumoase gări românești:

Merșani, Salina, Golentî, Doftcana-Bacău,



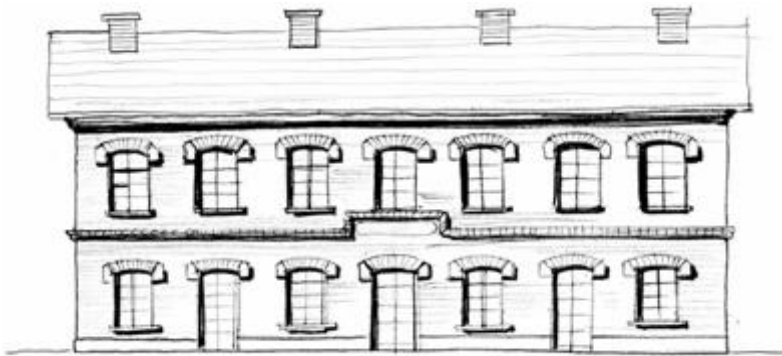
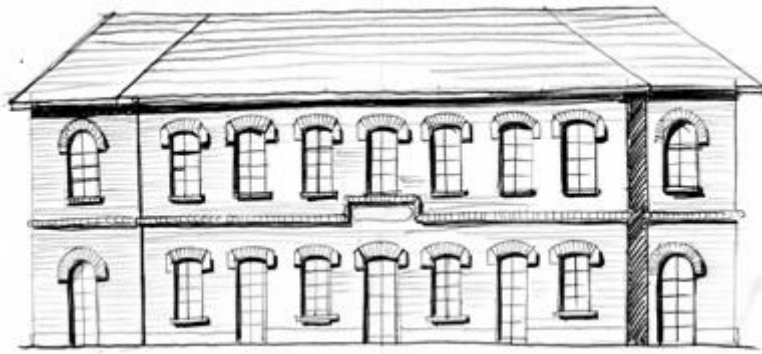
La **Calafat** (sus), formula este extinsă prin cuplarea a două partiuri tip 4 și revenirea la simetrie, generând formula cu două turnuri.



6



CURTEA DE ARGES și COMANESTI (dreapta) duc cel mai departe formula cu două turnuri, marcând centralitatea prin simetrie. Dintre gările construite de Elie Radu, Curtea de Argeș și Comănești -"gări gemene" sunt considerate cele mai evolute.



7

Deși aparența generală este aceea a unui volum unic (2 formule de acoperiș: 2-4-ape), centralitatea este marcată printr-un rezalit care pune în evidență un corp central flancat de două corpuri simetrice. Masivitatea proporțiilor acestor construcții este contracarată de delicatețea cu care sunt proporționate golurile ferestrelor (raportul plin-gol este în favoarea celui din urmă) și de prezența cărămizii aparente, în câmp sau sub forma unor elemente decorative: ancadramentele ferestrelor, brâul care "șerpuiește" în jurul întregii clădiri, marcând planșeul etajului 1 și fragmentând astfel înălțimea clădirii (**Vlădeni, Todireni, Trușești**). Acoperirea aceluiași tip de volum unic în 2 ape aduce zveltețe ansamblului, evidentă în special la frontoanele laterale (**Vorniceni, Rediu, Șoldana**).



ANEXA 4

INDEXUL GĂRILOR la care se face referire în text

Afumați	93	București	
Alba Iulia	64	<i>Pantelimon</i>	128
Arad	68,136	București	
Azuga	106	<i>Progresu</i>	130
Babadag	62	București	
Baziaș	12	<i>Titan</i>	130
Bacău	53	Botoșani	42
Băiculești	98	Burdujeni	37
Băilești	93	Buzău	75,76
Bâldana	87-88	Calafat	93-94
Bârlad	137-138	Călimănești	108
Basarabi	61	Câmpina	157
Bascov	97,98	Cernavodă	Port 58
Botoșani	42	Chirana	85
Brașov		Cluj	65
<i>(gara veche)</i>	105	Comănești	100-102
Brașov		Constanța	
<i>(gara nouă)</i>	141	<i>(gara veche)</i>	57
București		Constanța	
<i>Basarab</i>	130	<i>(gara nouă)</i>	140
București		Costinești	61,62
<i>Băneasa</i>	114-115	Craiova	143
București		Curtea de Argeș	98,
<i>Cățelu</i>	130	100-102	
București		Deda	87
<i>Chiajna</i>	130	Drobeta	
București		- Turnu Severin	150
<i>Chitila</i>	128	Eforie Nord	61,62
București		Eforie Sud	61,62
<i>Cotroceni</i>	128	Focșani	149
București		Făgăraș	137-138
<i>Dealul Spirii</i>	128	Golenți	93,98
București		Halmeu	87-88
<i>Filaret</i>	26, 119	Iași	42
București		Ilva Mică	110
<i>Gara Centrală</i>	124	Ițcani	
București		(Suceava Nord)	35
<i>Gara de Est</i>	129	Jimbolia	12
București		Leorda	42
<i>Gara de Nord</i>	48,51,120-127	Lotru	108

Lunca Ilvei	110-111	Războieni	67
Mangalia	61-62	Râmnicu Sărat	77
Măgura Ilvei	110-111	Rediu	94,95,96
Mărășești	78-79	Roman	42
Mediaș	137-138	Saligny	61
Medgidia	61	Salina	99
Merișani	98	Satu Mare	66
M. Kogălniceanu	62	Segarcea	92,93
Nicolae Bălcescu	62	Sinaia (<i>gara veche</i>)	107
Nicolina Iași	132-133	Sinaia (<i>gara regală</i>)	112-113
Nucet	72, 73	Șoldana	94,95,96
Odobești	94	Târgoviște	72,73
Oradea	63	Târgu Ocna	99
Oravița	12	Techirghiol	61,62
Orșova	137	Teiuș	67
Pașcani	42	Timișoara	70,136
Perșani	86	Todireni	94,95,96
Piatra Neamț	90	Trușești	94,95,96
Ploiești Sud	52, 132-133,136	Tulcea	60, 137-138
Poarta	104		
Podari	93	Văcărești	72,73
Podul Rızii	72-73	Vârciorova	54
Poiana Ilvei	110	Verești	42
Portărești	93	Vlădeni	94,95,96
Predeal	106,142	Vorniceni	94,95,96

ANEXA 5

PRESCURTĂRI UTILIZATE ÎN TEXT

- St.E.G** - Societatea Cezaro-Crăiască Privilegiată a
Căilor Ferate austriece
- S.A. - C.F.R.** - Societatea Acționarilor C.F.R.
- M.A.V.** - Căile ferate maghiare de stat