

GARA FERROVIARĂ EXPRESIE A COLIZIUNII CULTURALE DINTRE ORAȘ ȘI TERITORIU

Studiu de caz: Gara de Nord, București

Arh. Alexandra Buleu

Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”

Facultatea de Urbanism

Specializarea Master Management pentru Orașe Competitive

I. Introducere

I.1. Perspectiva antropologică asupra orașului

O direcție a cercetării antropologice este constituită de cercetarea celui mai rafinat și performant produs pe care umanitatea l-a produs: orașul. Diversele componente ale acestuia trebuie analizate nu doar în raport cu funcțiunea precisă pentru care sunt menite, dar în primul rând trebuie studiate în raport cu oamenii cărora li se adresează. Astfel de studii au mai fost realizate: ce reprezintă bulevardul în viața orașului, ce implicații au dotările culturale de anvergură precum teatrele, ce anume simbolizează mașina în contextul urban, tipologiile de locuire în oraș s.a.

I.2. Problema studiată: relația gară, oraș, teritoriu

Prezentul articol își propune să cerceteze succint rolul pe care îl are în viața orașului și a utilizatorilor săi unul dintre cele mai notorii echipamente de transport: gara (împreună cu binomul tren-gară).

Gara, din punct de vedere antropologic, implică o cercetare complexă care își propune să descifreze **rolul pe care acest echipament urban îl are în viața oamenilor care se deservesc de el**, schimbările pe care le atrage în funcție de principalele momente istorice, de epoci. Studiul este dedicat cercetării modificării comportamentului uman simultan cu evoluția gării la nivel urban.

Lucrarea analizează „viața” uneia dintre cele dintre cele mai notorii gări din România împreună cu tipologiile utilizatorilor săi pe parcursul istoriei și până în prezent: Gara de Nord din București.

II. Gara în context cultural și spațial

II.1. Contextul cultural: semnificația trenului și a gării

Marea invenție a secolului XIX, **trenul**, realizează o schimbare incredibilă cu implicații majore nu doar din punct de vedere geopolitic, economic, dar și cultural, artistic, sociologic etc. Trenul capătă treptat un loc privilegiat în simbolistica legată de călătorie, de evadare, de îndreptare spre noi tărâmuri, către o altă viață însoțită de

noi speranțe: „Prin geamurile unui vagon, toate iluziile sunt îngăduite. Prin cristalul trenurilor de lux, orice țară pare plăcută, și peisajele trec grăbite și ireale ca născocirile pe ecranul visului” (CANTACUZINO, 1977). Dar, de cele mai multe ori, simbolului mișcării, care este reprezentat de tren, trebuie însoțit de o contrapondere, un simbol al punctului fix, **gara**. Acest echipament de anvergură la nivel urban și teritorial simbolizează locul începerii călătoriei, locul investit cu mari speranțe, plecarea spre un nou orizont.

În scurt timp de la apariția „drumurilor de fier”, trenul și gara își afirmă puternica încărcătură simbolică prin diferite forme artistice: literatură, pictură, cinematografie. Gara devine teritoriul unor decizii importante: de începere, continuare sau de finalizare a unei aventuri, a unei misiuni sau călătorii. Ea este însoțită de sentimente și trăiri puternice (BRĂTAN, 2004):

- **entuziasm** – gara reprezintă punctul de plecare, debutul călătoriei, al aventurii;
- **forța** – gara și trenul întruchipează atașamentul umanității față de tehnologie;
- **romantism** – gara este locul întâmplărilor neașteptate declanșate de oprirea trenului într-o stație oarecare;
- **dezamăgire** – în care gara apare ca loc al despărțirii definitive sau temporare;
- **tragedie** – gara reprezintă pierderea oricărei speranțe, devine simbol al atrocității și inumanității, al nebuliei omenești și al infernului care se instaurează pe Pământ;
- **alienare** – gara prezintă prin absența sa atunci când trenul pare să meargă la infinit fără să mai întâlnească nici o gară;
- **bucurie** – gara reprezintă locul revederilor, al regăsirii și al speranței.

II.2. Contextul spațial: rolul gării la nivelul orașului și al teritoriului

În ceea ce privește gara pe plan fizic, ea reprezintă un echipament major de transport care realizează deplasarea, atât a călătorilor, cât și al mărfurilor, la nivelul diverselor paliere teritoriale: supranaționale și naționale, regionale sau chiar locale. Astăzi, mai mult ca oricând probabil, se discută cu privire la consolidarea rețelelor de transport și comunicații, la specializarea și ierarhizarea acestora în funcție de interese (turistice, comerciale, strategice etc.).

În tot acest avânt, ceea ce părea aparent depășit, abandonat, recâștiga apreciere și interes: **trenul** devine alternativă de transport caracterizată de eficiență și siguranță sporită, rentabilitate economică și temporală, performanța ecologică. În consecință, și **gara** redevine punct de interes la nivelul orașului și al teritoriului, ea polarizează, atrage oameni și activități.

III. Studiu de caz: Gara de Nord din București

Gara de Nord, situată în piața cu același nume, este, în prezent, cel mai mare punct feroviar din România și reprezintă legătura către toate regiunile țării, dar și cea mai mare poartă de intrare în București. Dincolo de funcțiunea sa propriu-zisă,

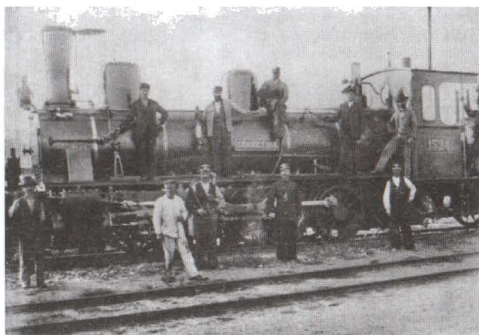
această clădire reprezintă un martor al evoluției istorice, al cadrului urban.

III.1.1. Perioada antebelică

Istoria acestui obiectiv debutează în secolul XIX, într-o perioadă când societatea românească era puternic influențată de cultură franceză. Debutul construcției gării a fost realizat în prezența domnitorului Carol I la data de 10 septembrie 1868, prezența conducătorului statului la acest eveniment marcând importanța deosebită a noului echipament urban.

Proiectul gării cuprindea o clădire în formă de U, cu două corpuri paralele legate de un al treilea corp dispus perpendicular, cu arhitectură inspirată de cea a Gării de Nord din Paris. Gara destinată de la bun început pentru tranzitul de călători și mărfuri cuprindea șapte linii de cale ferată, mai multe ateliere și birouri. De-a lungul timpului i s-au adăugat corpuri noi, au fost realizate schimbări ale fațadelor, devenind din gara de tranzit, o gară terminus.

La data de 25 septembrie 1872, gara este inaugurată în cadru festiv. Astfel, stația care primește numele de Gara Târgoviște se deschide circulației feroviare pe linia Roman – Galați – București – Pitești.



Fotografii din arhiva Muzeului CFR de la festivitatea de inaugurare a gării la data de 25 septembrie 1872

Sursa: http://adevarul.ro/cultura/istorie/gara-nord-cladirea-n-ar-trebuie-existe-implineste-141-ani-1_5242a974c7b855ff56c2b255/index.html#gallery_currentImage

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 16:38

Începând cu această dată, gara se afirmă ca **loc public, martor la numeroase evenimente istorice însemnate**, primul dintre acestea fiind vizita Țarului Alexandru al II-lea al Rusiei în anul 1877.

În ianuarie 1880 Parlamentul României a votat pentru transferul liniei Vârciorova-Roman din administrarea privată a consorțiului Strousberg în administrare națională, iar guvernul a înființat instituția Căilor Ferate Române, care continuă să existe și astăzi. Astfel, prin schimbarea statului juridic, gara avea să

devină în scurt timp **simbol al avântului tehnologic, al modernității**. În anul 1883 trenul internațional Orient Express zăbovește pentru prima dată în Gara Târgoviște. Notorietatea gării și afirmarea noului mijloc de transport sporește progresiv numărul de călători, adresabilitatea publicului larg, indiferent de clasa socială. În consecință, gara devine în scurt timp *neîncăpătoare*.

În anul 1888 a avut loc prima extindere și schimbare a denumirii stației în actuala denumire: Gara de Nord. A fost realizată o clădire cu parter și etaj, formată dintr-un pavilion central cu două turnuri care există și astăzi. Fațada principală era orientată către oraș, de-a lungul Căii Târgoviște, actuala Calea Griviței. Intrarea se făcea prin intermediul unui spațiu de legătură între stradă și gară, o grădină cu o alee centrală numită „curtea călătorilor”. Astfel, se observă că noua funcțiune urbană se adaptează la cerințele și modul de viață specific al epocii, împrumutând din tradiția reședințelor de lux, acel spațiu reprezentativ: „curtea de onoare”. Deși acest spațiu destinat accesului spre gara s-a dorit reprezentativ și elegant, el a fost mereu un spațiu eminamente public, un spațiu deschis oricărei clase sociale, un loc de contact al cadrului urban cu restul teritoriului, un fel de spațiu „interfață”.



Fotografii din arhiva Muzeului CFR, „Curtea călătorilor”

Sursa: http://adevarul.ro/cultura/istorie/gara-nord-cladirea-n-ar-trebuie-existe-implineste-141-ani-1_5242a974c7b855ff56c2b255/index.html#gallery_currentImage

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 17:10

Gara a constituit mereu un echipament deosebit de important în viața publică a orașului, dar și a teritoriului. Astfel, dotarea acesteia a fost mereu prioritară dorindu-se asigurarea unei tehnologii performante, specifice epocii. Astfel, în aprilie 1890 s-a dat în funcțiune centrala telefonică a Gării de Nord, având inițial 25 de linii telefonice, numai în București. Modernizarea din punct de vedere tehnologic a gării a mers simultan cu sporirea eleganței și prestigiului. În consecință, în perioada 1895 – 1896 a fost construită o nouă aripă a gării, prevăzută cu un „salon regal”. Extinderea gării a continuat în 1907 când au fost deschise încă două linii de cale ferată.

În aceeași perioadă au fost elaborate mai multe planuri pentru construirea unei gări noi în zona în care acum se află Opera Română, gara ce urma să fie denumită „Gara Centrală”. Însă declanșarea Primului Război Mondial a împiedicat realizarea acestui proiect, Gara de Nord rămânând cea mai importantă gară a orașului.



Cărți poștale cu Gara de Nord în jurul anului 1900

Surse: <http://andreidoicescu.blogspot.ro/2010/10/bucarest-gare-du-nord-1900.html>

<http://www.bucurestiivechisinoi.ro/2011/02/bucurestii-%E2%80%93-de-la-orasul-lui-bucur-la-micul-paris/>

<http://bucuresti.infarom.ro/foto2.html>

<https://beatricemitulcei.wordpress.com/>

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 17:47

Concluzie – Gara ca spațiu în continuă afirmare în viața societății bucureștene

În perioada antebelică, gara reprezintă o apariție urbană care trezește curiozitatea societății și beneficiază de atenția celor mai înalți demnitari ai statului. Dezvoltate după modelul gărilor pariziene, gările orașului București se bucură în scurt timp de notorietate. Gara de Nord devine, fără a fi proiectată în acest sens, cea mai importantă gara a orașului, cu adresabilitate sporită din partea tuturor claselor sociale, de la simplii burghezi la cei mai importanți oameni ai statului. Cu rafinament și simplitate, atât gara ca obiect arhitectural, cât și spațiul public aferent acesteia, constituie o extensie firească a străzilor bucureștene cu automobile, tramvaie, charete și pietoni.

III.1.2. Perioada interbelică

În urma Primului Război Mondial, Gara de Nord devine un spațiu al evenimentelor importante, un punct de conexiune al societății bucureștene cu alte spații europene îndepărtate din punct de vedere geografic. Pe lângă dimensiunea de noutate pe care o capătă gara la nivelul mentalului colectiv al locuitorilor, aceasta devine și un loc al memoriei: în Piața Gării de Nord a fost amplasat un monument dedicat eroilor ceferiști din timpul Primului Război Mondial, operă a sculptorilor Corneliu Medrea și Ion Jalea, iar pe peroanele gării au avut loc numeroase procesiuni funerare impresionante, atunci când trenuri mortuare aduceau în Capitală diferite personalități ale vremii. Astfel, în 1922, Take Ionescu este adus din Italia.

Gara este extinsă, urmând ca în 1928 să dețină nu mai puțin de șase linii pentru plecări și patru linii pentru sosiri. Următorii ani, 1930 – 1932, aduc schimbări majore gara devenind o componentă urbană animată, extinzându-se de la simpla funcțiune de transport către cea comercială. Stația este modernizată și mărită, fiind efectuate mai multe lucrări: cele nouă peroane au fost legate, la capăt, printr-un peron transversal amplu, lung de 200 m și lat de 23 m, adaptat la traficul de călători aflat în continuă creștere, s-a edificat frontonul dinspre sud, și s-a realizat sistematizarea liniilor de sosire / plecare a trenurilor, mărindu-se numărul lor, de la 10 linii la 16 linii.



Fotografii din arhiva Muzeului CFR

Sursă: http://adevarul.ro/cultura/istorie/gara-nord-cladirea-n-ar-trebuie-existe-implineste-141-ani-1_5242a974c7b855ff56c2b255/index.html#gallery_currentImage

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 18:53

În 1932 este finalizat noul corp al gării care dispune de o fațadă monumentală, concepută într-o manieră neoclasică modernă, dominată de porticul format din șase coloane de mari dimensiuni. Au fost modernizate și sistemele de sonorizare din stații. Construcția nouă a Gării a dus, totodată, și la dezvoltarea urbanistică a zonei din jurul său, care a început să fie populată rapid, terenurile fiind ocupate în principal de locuințele lucrătorilor de la căile ferate.



Fotografii din arhiva Muzeului CFR

Sursa: http://adevarul.ro/cultura/istorie/gara-nord-cladirea-n-ar-trebuie-existe-implineste-141-ani-1_5242a974c7b855ff56c2b255/index.html#gallery_currentImage

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 16:38



Procesiunile funerare cu punct de plecare de la Gara de Nord

Sursa: http://www.miscarea-legionara.net/cd_garda_de_fier/02%20Legiunea%20in%20imagini/03%20Guvernarea%20nationala%20legionara/Guv_Leg.html

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 19:22

Anul 1937 marchează un alt eveniment memorabil, acela în care gara se umple de cămăși verzi venite să-i primească pe legionarii Ionel Moța și Vasile Marin, morți pe frontul din Spania.

Concluzie – Gara ca spațiu sensibil la schimbările societății bucureștene

Perioada interbelică constituie momentul de notorietate maximă a Gării de Nord. Această construcție este încărcată de semnificație și își depășește condiția de simplu echipament urban. Gara devine un loc al interacțiunii dintre oraș și restul teritoriul extins: gara este percepută ca loc al noutății, nu doar tehnologice, cât și informaționale. În gară oamenii încep și finalizează călătoriile îndelungate, aduc vești din cele mai îndepărtate locuri. Mai mult decât atât, gara devine și loc al memoriei Primului Război Mondial.

Caracterizată de agitație și dezordine aparentă, atmosfera gării este sensibilă la pulsul societății din care provine, la mediul politic, la schimbările produse în societatea bucureșteană interbelică. Și astfel, gara devine loc al manifestărilor publice, al festivităților sau chiar al procesiunilor funerare.

III.1.3. Al Doilea Război Mondial

Intrarea în război în 1941 pare să nu afecteze în primă etapă dezvoltarea Bucureștiului. Astfel, în acest an sunt realizate numeroase documentații urbanistice care au ca scop sistematizarea întregii zone a Gării de Nord. Tot în acest an este începută construcția Palatului CFR pe locul vechilor ateliere de reparații.

La doar trei ani mai târziu, în 1944, Gara de Nord este bombardată și suferă distrugerii semnificative: aripa de sud a gării este puternic afectată, liniile de cale ferată și macazurile sunt distruse.



Fotografii din Arhivele Naționale Istorice Centrale și Arhivele Militare Române de la bombardamentele din 1944 asupra Gării de Nord

Sursa: http://adevarul.ro/news/bucuresti/mari-dezastre-bombardarea-bucurestilor-44-mii-morti-sute-cladiri-facute-praf-fotografii-socante-1_50bde9247c42d5a663cfca00/index.html

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 20:02

În ciuda avariilor grave, Gara de Nord a rămas în picioare. Reconstrucția este realizată rapid începând cu august 1944: s-au refăcut instalațiile de centralizare electrodinamică din gară, iar liniile și peroanele au fost prelungite pentru a se obține lungimi utile de 350 de metri.

Următorul moment semnificativ în istoria gării îl constituie decembrie 1947: plecarea din țară a Majestății Sale Regele Mihai I.

Cel de al Doilea Război Mondial marchează importanța gării nu doar ca punct strategic militar, cât și ca loc reprezentativ al orașului, al vieții urbane. Indiferent de natura sentimentelor pe care le trezește (deznădejde, speranță, amărăciune sau bucurie), gara se afirmă ca loc valoros în spațiul public, loc marcant în care se scriu file de istorie.

III.1.4. Perioada 1950 - 1989

Finalizarea războiului și instaurarea unei alte forme de conducere a statului atrage noi proiecte urbane. Astfel, începând cu anii 1950 se începe reconstrucția și modernizarea Capitalei. În acest deceniu, în proximitatea Gării de Nord este finalizat Palatul CFR, construcție începută înainte de intrarea României în război.

Anii 1960 aduc mari schimbări în conformarea urbană a spațiului din jurul gării, dar și în rolul acesteia în viața publică. În acest deceniu, zona devine mai greu accesibilă, Piața Gării de Nord este închisă temporar din cauza numeroaselor șantiere: în această perioadă sunt construite blocurile de o parte și de alta a palatului C.F.R. și a gării. În ciuda inconvenienței generate de prezența șantierelor, traficul feroviar cunoaște o creștere continuă, dar gara în sine începe să își diminueze importanța la nivelul vieții urbane.



Sistematizarea zonei din proximitatea Gării de Nord în anii 1960

Sursa: <http://armyuser.blogspot.ro/2010/07/o-gara-o-alta-piata.html>

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 21:14

Treptat, ceea ce devenise un loc al noutății, al manifestării publice, al conexiunii cu occidentul, al memoriei, este redus la un simplu loc de tranzit. Splendoarea și farmecul gării din perioadele anterioare sunt șterse treptat: hotelurile din jurul gării sunt transformate în locuințe de nefamiliști, iar ulterior sunt abandonate.

În ciuda diminuării importanței și decăderii din viața publică, perioada 1950 – 1989 aduce numeroase modernizări, printre care: electrificarea liniilor, lungirea peroanelor, reamenajarea sălilor de așteptare, racordarea la rețeaua de termoficare, caloriferele începând să înlocuiască sobele cu lemne, construirea de pasaje pietonale, subterane și supraterane pentru traversarea liniilor ferate, dar și legarea gării la rețeaua de metrou, prin realizarea în 1988, a stației de metrou Gara de Nord.



Imagini din Gara de Nord din perioada 1960 - 1980

Sursa: <http://www.agerpres.ro/flux-documentare/2014/06/21/la-pas-prin-bucuresti-gara-de-nord-11-08-39>

<http://autosworld.eu/forum/index.php?topic=3807.10>

<http://funnyblog.ro/bucurestiul-in-anii-1960-1980/>

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 21:30

În aceeași perioadă, traficul feroviar a cunoscut o creștere enormă, fiind bine relaționat la noua infrastructură de transport public subteran, metroul, dar și supratran, autobuze și tramvaie.



Cărți poștale cu Gara de Nord 1960 - 1980

Sursa: http://vederiro.blogspot.ro/2012/04/bucuresti_28.html

<http://www.forumtrenuri.com/t470p30-ilustratevederi>

<http://forum.romanian-portal.com/threads/16502-Trecutul-in-fotografii/page7>

<http://calatorii.myfreeforum.ro/t839-vederi-postale-romanesti-vechi-din-perioada-comunismului>

<http://calatorii.myfreeforum.ro/t275-mijloace-vechi-de-transport-in-comun>

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 21:14

Anul 1989 marchează momentul în care Gara de Nord scapă de pericolul demolării programate pentru anul 1992: Ceaușescu intenționa să demoleze vechea Gară de Nord și să o mute la marginea Capitalei.

Concluzie – gara devine doar un echipament urban

Această perioadă vine să diminueze importanța gării, spectacolul acesteia, rolul de scenă a vieții urbane. Deși totul pare că merge spre progres (fluxurile feroviare sunt din ce în ce mai numeroase, numărul de călători este în continuă creștere, sistemele gării sunt modernizate), gara își diminuează importanța, devine un mecanism rigid, o interfață seacă între mijlocul de transport de viteză, trenul, și mulțimea care se deservește de acesta. Gara rămâne un simplu loc de tranzit și nu un loc al evenimentului.

III.1.5. Perioada 1990–prezent

Anii 1990 nu aduc decât diminuarea progresivă a traficului feroviar și decăderea zonei aflate în proximitatea gării. Impresionanta clădire a gării este inclusă în Lista Monumentelor Istorice din România. Ultimele lucrări de reabilitare a clădirii Gării de Nord au avut loc între anii 1997 și 1999, și au constat în modernizarea sălilor de așteptare, a sistemelor de afișaj video, montarea de tâmplărie termopan, înălțarea peroanelor la nivelul podelei vagoanelor, introducerea biletelor de peron etc.

Cu toate că, după 1990 numărul călătorilor a scăzut treptat, Gara de Nord din București rămâne un punct important pe harta feroviară a României, dar și a Europei. În prezent, peste 200 de trenuri sosesc și pleacă din gară, având legături către toate marile orașe ale țării, dar și către importante orașe europene precum München, Viena, Budapesta, Frankfurt, Veneția, Berlin sau Istanbul. Amintind de notorietatea de altă dată, Gara de Nord, alături de Gara Sinaia, reprezintă încă puncte de tranzit ale celebrului tren de lux Orient Express, care parcurge o dată pe an ruta Paris — Istanbul, readucând în memorie traseul celui mai cunoscut tren european care pornea cu mai bine de 125 de ani în urmă, de pe peronul Gării de Est din Paris, spre Istanbul.



Trenul Orient Express în Gara de Nord 03.09.2012

Sursa: <http://www.hotnews.ro/hotreporter-2012-09-13151391-orient-express-emblema.htm>

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 21:52

Concluzie – gara joacă un rol din ce în ce mai nesemnificativ în viața publică

Atmosfera pe care o prezintă în prezent gara este una de agitație, nesiguranță și sărăcie. O dată cu deprecierea gării ca scenă urbană și diminuarea importanței acesteia în cadrul orașului, s-au depreciat și cartierele din jur.



Gara de Nord 2010 - 2014

Sursa: <http://www.hotnews.ro/hotreporter-2012-10-13455193-paznicul-garii-nord.htm>

http://www.haios.ro/listeaza_poza.php?s=poze&id_joke=620

<http://www.antena3.ro/romania/un-om-al-strazii-si-a-dat-foc-in-gara-de-nord-din-capitala-253539.html>

Data accesării: 29.12.2014 /// Ora accesării: 22:54

Astăzi zona Gării de Nord este considerată un loc caracterizat ca fiind insalubru, cu un grad mare de insecuritate în spațiul public, cu o criminalitate în creștere și cu o accentuare a discrepanțelor sociale.

IV. Gara, mai mult decât echipament urban

Urmărind evoluția Gării de Nord se pot desprinde câteva idei generale cu privire la importanța rolului oricărei gări în spațiul urban.

IV.1. Gara de mâine

Astăzi, problematica gărilor la nivel urban și teritorial naște discuții în spațiul academic și crează controverse. Principala idee care se desprinde este aceea de reconectare a gării la spațiul public al orașului, de reafirmarea acesteia ca loc cu personalitate deosebită, unică.

Astfel, gara ar trebui să fie un spațiu al experimentului, să aibă capabilitatea de creștere și dezvoltare, să se extindă în spațiul public, să sufere transformări și mutații astfel încât să se adapteze la schimbările contextului social contemporan, concomitent cu implementarea celor mai înalte standarde tehnologice. Toate aceste schimbări de natură funcțională și fizică trebuie realizate astfel încât „gara de mâine” să înglobeze în mod armonios mărturia trecutului, valoarea de patrimoniu, realitatea existentului și potențialul viitorului (ȚIGĂNAȘ, 2004).

Mai curând, gara ar trebui să nu fie locul evitat din cauza densităților de riscuri, de pericole, ar trebui să nu fie un loc claustrofobizant din cauza densității de trafic, dar nici un loc agorafobizant datorită deșertăciunii. Gara nu trebuie să fie locul comerțului jalnic. Chiar și în imensa aglomerație, gara ar trebui să fie un spațiu care să îți poată oferi intimitate pe parcursul staționării și alternative multiple de deplasare: „Gara este astăzi nu doar acel spațiu de tranzit, teritoriu intermediar, prin care trecem atunci când plecăm sau sosim, ci constituie unul din acele ecrane ale orașului care nu încetează să înregistreze transformările perceptibile sau imperceptibile ale acestuia” (ȘERBAN, Gara, ecran al orașului, 2004).

IV.2. Alte gări europene

Astăzi, gările sunt „reabilitate moral” în toate marile orașe europene. Nu este întâmplătoare și unica experiență suferită de numeroase gări românești, printre care se numără și Gara de Nord. Pe tot continentul european, gările și-au pierdut treptat importanța după anii 1950, trenul a devenit incomod și „ieftin”, pierzând teren în fața automobilului mereu mai rapid, mai comod, mai epatant.

Totuși, în contextul aglomerării urbane din ce în ce mai accentuate, orașul a regăsit gara ca pe o resursă uitată, abandonată, insuficient exploatată, o alternativă și o potențială soluție la desconggestionarea centrelor urbane.

Situate în secolul al XIX-lea la periferia orașelor, gările istorice au ajuns să fie în prezent fragmente în inima orașelor. Astfel, aceste ample echipamente urbane au fost adaptate în moduri cât mai inedite să corespundă atât cerințelor de deplasare,

cât și cerințelor de spațiu public sensibil la schimbare, în strânsă conexiune cu societatea contemporană. Răspunsurile au fost extrem de diverse, mergând de la reconversia integrală a gării istorice și realizarea unei noi gări în proximitate, până la adaptarea construcției pentru a împlini funcțiuni, fluxuri de oameni și tehnologii într-un amplu spațiu al orașului, un nod inter modal: „Loc al reglajului, al schimbului, al comunicațiilor, al experimentării primului contact, ea (gară) își depășește atribuțiile” (ȘERBAN, Gara, ecran al orașului, 2004).



Gările Atocha (Madrid, Spania), Orsay (Paris, Franța), Gara Centrală (Strasbourg, Franța), Gara Kings Cross (Londra, Marea Britanie)

Sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/Madrid_Atocha_railway_station

http://en.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_d%27Orsay

http://en.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Strasbourg

http://en.wikipedia.org/wiki/London_King%27s_Cross_railway_station

Data accesării: 30.12.2014 /// Ora accesării: 00:23

V. Concluzii

Din punct de vedere antropologic și urbanistic, gara reprezintă o componentă urbană relativ nouă, dar care în mod definitoriu a avut implicații majore în spațiul public începând cu secolul al XIX-lea. În scurta sa existență, gara urbană a trezit atenția, dar a și pierdut-o, a născut sentimente și trăiri extrem de diverse oscilând de la tragedie la fericire, a găzduit evenimente ce au marcat cursul istoriei. Treptat dezapreciată și pseudo-abandonată, gara trebuie regăsită, reabilitată și revalorificată fără a șterge memoria pe care aceasta o înglobează, fără a inoportuna funcția de bază.

Consider că în contextul societății contemporane, indiferent de locul în care se află, la București sau în oricare alt oraș european, gara reprezintă resursa experimentului urban, al spațiului public de înaltă calitate.

SUMMARY

From an anthropological and urbanistical point of view, the railway station has represented a relatively new urban component, with major implications within the public space, since the 19th century. During its brief existence, it has gained

and already lost attention, it has generated extremely various feelings going from tragedy to happiness, it has housed events marking the sense of history. Gradually dis-appreciated and pseudo-abandoned, the railway station is to be re-discovered, rehabilitated and re-valued, having in mind, at the same time, the meanings it englobes, together with its basic function, as, wherever it may be located, it represents the primary source for urban public experiments.

Surse documentare

BIBLIOGRAFIE

- CANTACUZINO, G. M.** (1977) - *Izvoare și popasuri*, Editura Eminescu, București
- GIURESCU, Constantin C.** (1966) - *Istoria Bucureștilor din cele mai vechi timpuri până în zilele noastre*, Editura Pentru Literatură, București
- POPESCU, Toader** (2011) - *Calea ferată, motor al dezvoltării moderne a „României Mici” - Studiu de caz în context european*, Urbanismul - Serie Nouă, pag. 102 – 104, Editura Registrului Urbanistilor din România, București
- ȘERBAN, Alina** (2004, August) - *Gara, ecran al orașului*, Arhitect - Arhitectură Design Arte, pag. 35, Editura Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București
- ȘERBAN, Alina** (2004, August) - *Orașul supraexpus și noile limite ale spațiului public*, Arhitect - Arhitectura Design Arte, pag. 43, Editura Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București
- ȚIGANĂȘ, Șerban** (2004, August) - *Gară pentru mâine*, Arhitect - Arhitectura Design Arte, pag. 36, Editura Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București
- TUREANU, Ileana, ADRIAN, Dan** (2004, August) - *Gări românești pe trasee europene - scurtă istorie urbană*, Arhitect - Arhitectura Design Arte, pag. 37, Editura Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București

Webografie

- BRĂTAN, Laurențiu** (2004, August) - *Gara - locul întâlnirii, locul despărțirii, locul regăsirii*, pagina LiterNet.ro, data accesării: 12.29.2014
<http://agenda.liternet.ro/articol/1109/Laurentiu-Bratan/Gara-locul-intalnirii-locul-despartirii-locul-regasirii.html>
- PLUGARU, Horia, CRISTEA, Irina Andreea** (2014, Iunie) - *La pas prin Bucuresti: Gara de Nord*, pagina Agerpres.ro, data accesării: 12.29.2014
<http://www.agerpres.ro/flux-documentare/2014/06/21/la-pas-prin-bucuresti-gara-de-nord-11-08-39>
- TOEA, Diana** - *Gara de Nord, clădirea care n-ar fi trebuit să existe: a supraviețuit bombardamentelor din '44 și a scăpat de buldozerele lui Ceaușescu*, pagina Historia.ro, data accesării: 12.29.2014
http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/gara-nord-cladirea-care-n-ar-fi-trebuit-sa-existe-supravie-uit-bombarda