

## INFLUENȚA CĂILOR FERATE ASUPRA DEZVOLTĂRII URBANISTICE A ORAȘULUI ARAD

*arh. Emil Anghel*

Este binecunoscută importanța comunicațiilor de pe apă și de pe uscat pentru dezvoltarea orașelor. Fără îndoială că dezvoltarea Aradului, situat la confluența unor căi majore de comunicație, a fost influențată în mod hotărător de acești factori.

Prima gară de la Arad a fost inaugurată la 25 octombrie 1858, odată cu deschiderea tronsonului de cale ferată Arad-Curtici frontieră. Locomotivele aveau cabina mecanicului descoperită, iar trenurile remorcate erau mixte (călători și marfă). La 24 aprilie 1867 a început construcția "primei căi ferate ardelen", a liniei principale Arad Alba Iulia și a ramificației ei: Simeria- Petroșani. Tronsonul Arad-Deva a fost inaugurat la 21 august 1868. Primul tren personal spre Deva a plecat de la Arad la orele 9 și a ajuns la Deva la orele 13 unde a fost primit sărbătorește. Traseul Arad-Alba Iulia a fost inaugurat la 22 decembrie 1868, iar tronsonul Simeria-Petroșani a fost inaugurat la 28 august 1870. A urmat construirea tronsoanelor Alba Iulia-Teiuș, Teiuș-Războieni, Războieni-Tg.Mureș (20.11.1871), Teiuș-Medias (6.05.1872), Medias-Sighișoara (18.07.1872), Copșa Mică-Sibiu (11.10.1872), Sighișoara-Brașov (1.06.1873). În 3 decembrie 1868 a început construirea liniei Arad-Timișoara, dată în folosință la 6 aprilie 1871. Ulterior sunt inaugurate tronsoanele Timișoara-Caransebeș (23.10.1876) și Caransebeș-Orșova(20. 05. 1878).<sup>1</sup>

De la început Aradul a fost un important nod de cale ferată, situat la intersecția unor direcții importante est vest și nord sud. Suprafața gării în 1858 era de 120.510 mp, iar în 1882, a fost extinsă, totalizând 228.380 mp. Gara avea 5 linii pentru pornirea și sosirea celor 36 de trenuri care treceau zilnic prin ea. În afara liniilor

principale, mai existau și liniile pentru triajul vagoanelor de marfă pentru care erau folosite 3 locomotive care manevrau zilnic între 500-600 de vagoane. Pentru depozitarea mărfurilor au fost construite două depozite mari, în suprafață de 4643 mp, care, datorită traficului major de marfă, au fost umplute din prima zi de la data dării lor în folosință. Gara era dotată cu un sistem de siguranță pentru circulația trenurilor, considerat modern pentru acele timpuri.<sup>2</sup> Arădenii priveau cu mândrie gara orașului, iar imaginea ei era considerată emblematică pentru Aradul de atunci (vezi pl. nr 1).

Un plan al orașului din 1858 prezintă Aradul și împrejurimile lui în momentul apariției căilor ferate(vezi pl. nr 2). Orașul de atunci avea 5 cartiere: "Innen Stadt" (centrul orașului); "Rácz Város"; "Perniáva"; "Sarcad" și "Magyar Város". O gravură din 1857 redă imaginea centrului (am publicat-o în "Historia Urbană", 1993, nr.1, p.63), actuala Piață A. Iancu împreună cu imaginea primăriei vechi, numită "primăria germană". Intravilanul orașului avea ca limită nordică porțiunea din canalul Mureșel, în prezent întubat, cuprinsă între Piața Podgoria și Piața Spitalului. Mai existau construcții rare și în extravilan, dispuse în lungul actualei Căi A. Vlaicu și în Șega, care la acea dată era suburbie a orașului.

După cum se poate vedea pe planul din 1858, prima gară din Arad a fost amplasată în afara orașului, la nord de actuala Cale A. Vlaicu, poziția ei fiind marcată: "Bahn ". Cu siguranță că amplasarea ei în afara orașului s-a făcut tocmai pentru a nu stânjeni Aradul și dezvoltarea lui. Importanța noului mijloc de transport, căile ferate, a transformat gara într-un nou nucleu urban, care a polarizat extinderea orașului spre nord, în direcția gării. Astfel că, în perioada de timp imediat următoare, până în 1881, orașul s-a alungit spre gară cu o nouă așezare, un nou cartier, "Új Telep", adăugat celor existente anterior. "Új Telep" este marcat pe planul orașului din 1881(vezi pl. nr 3), când intravilanul Aradului apare extins spre nord.

Orașul în 1881 avea 7 cartiere. Cartierul nou, "Új Telep", este fără îndoială rezultatul influențelor noului mijloc de transport asupra orașului. Acest lucru apare și mai evident în planul Aradului din 1892, unde se poate vedea că cele mai multe construcții sunt amplasate în apropierea gării, între gară și actuala Piață Podgoria (vezi pl. nr 4 și 5).

Transporturile pe calea ferată au favorizat, ca peste tot,

dezvoltarea industriei, determinând dezvoltarea economică și implicit dezvoltarea urbanistică a orașului. Terenurile învecinate gării au devenit amplasamente ideale pentru industriile noi care nu au întârziat să apară. Ceea ce numim astăzi, “Platforma industrială nord”, este rezultatul influenței căilor ferate. Dezvoltarea căilor ferate și importanța Aradului ca nod feroviar de primă mărime a determinat înființarea în 1891 la Arad, și nu în altă parte, a fabricii de vagoane cunoscută la început sub numele de “Johann Weitzer’sche Maschinen-,Waggon-fabrik und Eisengiesserei Actien-Gesellschaft in Arad” (Fabrica de mașini, vagoane și turnătorie de fier a societății pe acțiuni Johann Weitzer din Arad). Suprafața destinată fabricii a fost la început de 7 hectare, iar primele construcții s-au ridicat în intervalul iulie-octombrie 1891, astfel că lucrările executate rapid s-au încheiat la începutul anului 1892. Producția de material rulant a demarat imediat, la începutul anului 1892. Fabrica arădeană a fost prima fabrică de material rulant, îndeosebi de locomotive de pe teritoriul de azi al României. Începând din 1895, s-au pus bazele producției de locomotive, iar prima locomotivă produsă la Arad a ieșit pe porțile fabricii în 1896. După 1902 fabricația s-a profilat în special pe vagoane. Pe terenurile învecinate fabricii de vagoane este înființată în 1909 fabrica de automobile “Marta “, care în 1920 a fuzionat cu fabrica de vagoane. Evoluția ascendentă a fabricii de vagoane a continuat și după 1918. În 1921 este înființată Societatea “Astra” vagoane care s-a dezvoltat înfloritor în perioada interbelică.<sup>3</sup> Dezvoltarea industrială însemna: locuri noi de muncă, nevoia unor locuințe noi, terenuri pentru ele, deci creșterea orașului. Cartierul “Új Telep” apare având la bază toate aceste nevoi organic legate de transporturile feroviare, fiind prima creștere urbană a Aradului influențată de căile ferate

Configurația rețelei stradale și forma loturilor cartierului “Új Telep” sunt rezultate din raportarea la 3 elemente: calea ferată, drumurile principale și canalul Mureșel. Calea ferată a generat spațiul urban al pieței gării (vezi pl. nr. 4), iar intersecția drumurilor principale și canalul Mureșel a generat spațiul actualei Piețe Podgoria. Între cele două piețe, a gării și Podgoria, s-au format axele devenirii noului cartier. În prima etapă, spațiul Pieței Podgoria s-a alungit mult către gară(vezi pl. nr. 5), fără ca legătura cu piața gării să fie directă. Trebuie să mai avem în vedere pentru Piața Podgoria că intersecția drumurilor, Mureșelul, Lacul, Păduricea, legătura cu centrul orașului,

toate acestea au făcut extrem de dificilă găsirea unor soluții urbanistice optime pentru această piață, de realizare a unui cadru amvelopant adecvat care să asigure legături favorabile spre gară evitând în același timp risipa terenului. Spre deosebire de Podgoria, Piața Gării, prezenta o structură urbană ordonată având ca centru gara. Deficiențele acestui nucleu dezvoltat independent de oraș, în jurul gării au constat, la sfârșitul secolului al XIX lea, în insuficienta relaționare cu Piața Podgoria, și prin ea cu restul orașului. Apăreau necesare studiile de sistematizare care să rezolve aceste inconveniențe. Rezumând, trebuiau rezolvate 3 aspecte esențiale: 1) realizarea unor legături directe ale orașului spre gară; 2) sistematizarea actualului spațiu al Pieței Podgoria care la acea dată era un spațiu necontrolat; 3) folosirea eficientă a terenului devenit extrem de prețios pentru oraș tocmai datorită apropierii de gară.

Un plan de sistematizare realizat la începutul acestui secol și intitulat “Béla tér és környékének rendezési terve” (Planul Pieței Béla și planul urbanistic al împrejurimilor), redactat la scara 1:1440, prezintă influențele căilor ferate din acea perioadă asupra evoluției urbanistice. Sistematizarea propunea următoarele soluții:

1) Importanța gării a făcut necesară refacerea legăturilor cu orașul. Față de legătura existentă, se mai propuneau două legături noi, prin realizarea a 2 străpungeri, având ambele lățimea de 20 m. Prima străpungere, cea mai importantă, pornea din Piața Gării, direct spre actuala Piața Podgoria și centrul orașului. A doua, pornea din strada de azi I. Antonescu spre gară, traversa oblic Păduricea, și, prin strada de azi Miron Costin, făcea legătura cu Piața Gării. Mai era propusă încă o străpungere secundară, în lungul acualei străzii T. Vladimirescu, traversa Păduricea și se unea cu cealaltă străpungere a Păduricea într-o piață, iar prin M. Costin se ajungea la gară.

2) Sistematizarea spațiului actualei Piețe Podgoria s-a făcut prin:

a) Împărțirea spațiului alungit al pieței așa cum arăta la 1892, în două piețe, prin amplasarea în centru a unei clădiri reprezentative de birouri ale căilor ferate, propunere realizată prin construirea actualului Palat CFR, dat în folosință în 1916. Cele două piețe rezultate sunt astăzi Piața Podgoria și actuala Piața acad. Caius Iacob.

b) Planul propunea realizarea pe latura vestică a două ansambluri școlare, unul amplasat chiar peste lac, deci lipsind orașul

de un element al cadrului său natural, opturând deschiderea către spațiul verde al Păduricii.

3) Propunerile de secare a Lacului, de întubarea parțială a Mureșelului și de reducere substanțială a Păduricii cred că își au izvorul tocmai în creșterea importanței terenului în raport cu avantajele oferite de apropierea gării. Propunerile vizau numeroase insule cu lotizări, care ar fi dus la o ocupare extrem de intensă a terenului, în detrimentul cadrului natural din zonă. Din fericire aceste propuneri nu au fost realizate. Legenda planului face referire la terenuri prin următoarele precizări: “A, B, C” teren care se poate valorifica; “F, D, K, H,” teren ce se poate expropria; “E” teren ce parțial se poate valorifica într-un timp nedefinit; “G, I” teren care este în proces. Chiar și numai precizările demonstrează importanța pe care o avea terenul învecinat gării.

Un alt element interesant al planului F1 constituie reprezentarea gării, care apare mărită pornind de la o structură mai mărunță. Planul prezintă gara în forma actuală. Cred că actuala gară a fost realizată prin extinderea și înglobarea gării inițiale.

Influențele căilor ferate asupra evoluției urbanistice a orașului s-au manifestat în continuare după 1918. În perioada dintre cele două războaie mondiale au fost introduse în urbanismul arădean o seamă de principii științifice ale urbanismului modern. Din păcate, în perioada postbelică, în prezent chiar, au fost uitate multe dintre aceste principii, care ar asigura dezvoltarea durabilă a orașului Arad.

“Planul parțial de sistematizare... crângul și împrejurimile” (vezi pl. nr 6), care aparține perioadei interbelice, având semnătura arhitectului Rafiroiu S. este purtătorul principiilor specifice dezvoltării urbanistice durabile. Planul vizează sistematizarea Pieței Podgoria și a Păduricii. Denumită de arhitect “crângul”, Păduricea a însemnat pentru Rafiroiu o relicvă a naturii care trebuia păstrată cu grijă. Mai mult chiar, el propunea înglobarea ei într-un parc uriaș, dezvoltat din zona Lacului către vest, în lungul Mureșelului până la Piața Spitalului. Planul lui Rafiroiu vine cu o mare inovație, el deschide laturile vestice ale celor două piețe separate de Palatul CFR, către Pădurice și către Lac. Propunerea lui Rafiroiu urmărea și mărirea Lacului, prin cel puțin dublarea suprafeței lui actuale. Această sistematizare însemna realizarea unei bariere verzi între zona foarte industrializată dezvoltată în vecinătatea gării și restul orașului. Cu

siguranță că ceea ce propunea Rafiroiu în deceniul trei al acestui secol este valabil astăzi și sperăm că va fi valabil și mâine.

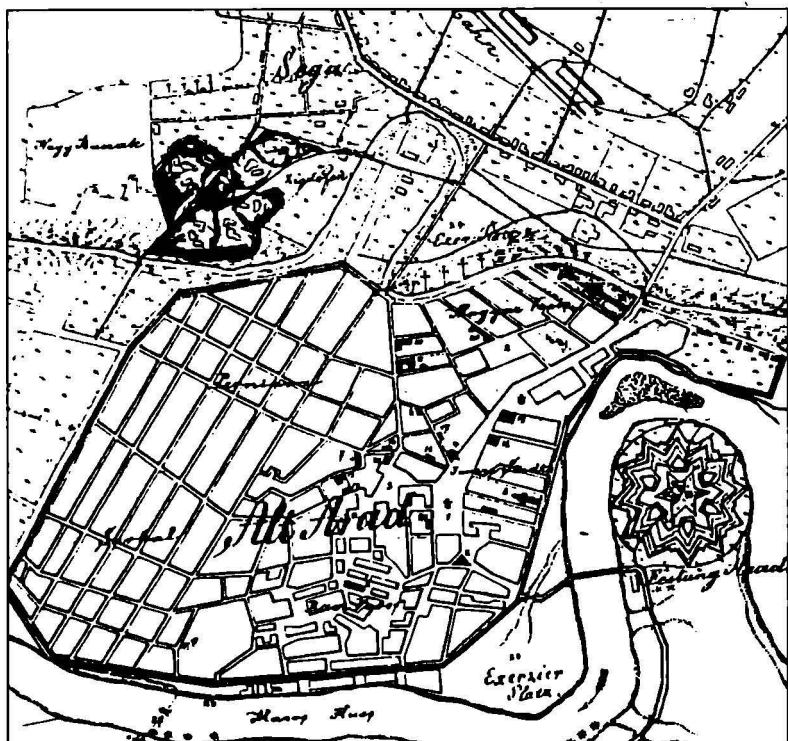
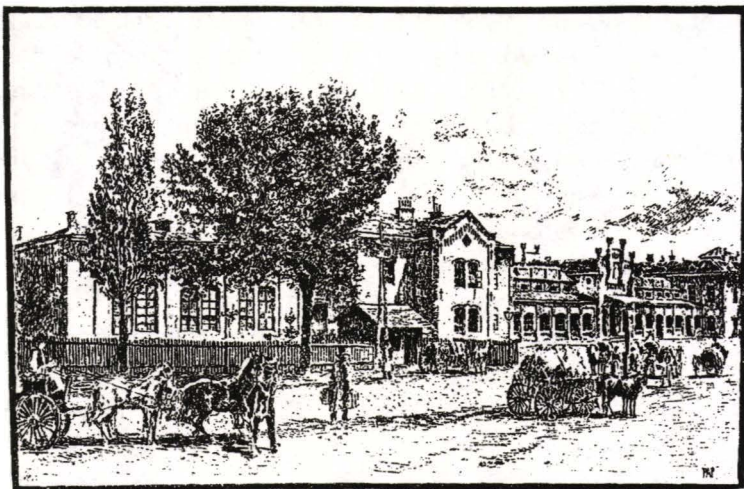
Un element interesant al planului Rafiroiu este legat de propunerile făcute în legătură cu tramvaiul electric. Linia electrică îngustă Arad-Podgoria, dată în folosință în 1913,<sup>4</sup> avea gara terminus în Piața Podgoria, care devenise, prin aceasta, un centru urban cu o mare afluență de oameni și mărfuri. Erau necesare soluții urbanistice pe măsura necesităților. Arhitectul Rafiroiu, în planul de sistematizare analizat, propunea extinderea gării electrice în prelungirea Căii Radnei, avansând mult în spațiul pieței, iar linia trenului electric să fie prelungită pe actualele străzi Lacului și Banu Mărăcine, către Obor. Efectele legăturii permanente cu Podgoria Aradului prin tramvaiul electric au fost: abundența produselor pe piețele arădene și înflorirea comerțului; iar acestea au influențat urbanistica piețelor orașului și a centrului. Față de perioada anterioară, apare ca extrem de importantă reconsiderarea spațiului public pentru a face față afluxului foarte mare de oameni și de mărfuri, favorizat îndeosebi de căile ferate. Nu întâmplător indicațiile de pe planul de sistematizare interbelic date de Rafiroiu sună astfel: 1) “Nici o împrumietărire aici nu se va face” (deci este spațiu public); 2) “Parcul se va întinde” (extinderea spațiului public și amenajare lui corespunzătoare); 3) “Balta se va întinde și va deveni lac”; 4) “Canalul va fi subteran” (astfel se câștigă un spațiu suplimentar, care devine public); 5) “B-dul Reg. Maria si Reg. Ferdinand vor fi parcuri. Proiectul este o pledoarie pentru spațiul public dimensionat judicios, raportând natura orașului la afluxul mare de oameni datorat transporturilor feroviare în special. Prin afluxul mare de oameni, spațiul public corespunzător dimensionat devine o necesitate esențială a orașului fără de care el riscă să fie neîncăpător, iar aerul lui de nerespirat.

Cu toate că problematica spațiului public apare prioritară la Rafiroiu, el nu face abstracție de ocuparea judicioasă a terenului și de nevoia urgentă de locuințe, specifică perioadei interbelice. În planul parțial de sistematizare, sunt propuse și două zone noi de locuințe. Una este situată pe latura de est a Pieței Podgoria, având ca limită vestică prelungirea aliniamentului străzii Bihorului. Rețeaua stradală propusă pentru ea avea străzile perpendiculare sau paralele la Calea Radnei. Pentru cealaltă zonă de locuințe, amplasamentul propus era situat la est de actuala Cale a Victoriei. Gruparea conținea

8 insule, dispuse într-o tramă stradală raportată la Calea Victoriei, parcul propus și Mureșel. De altfel, tocmai această zonă de locuințe, propusă de Rafiroiu, a fost realizată în anii imediat următori elaborării proiectului. În "Harta Municipiului Arad la 25 martie 1931 " acest nucleu figurează ca fiind gata constituit (vezi pl. nr 7). Apare, astfel, o noua zonă de locuințe, cunoscută sub numele de "Cartierul funcționarilor". Parcul propus de Rafiroiu paralel cu Mureșelul, peste cimitirul vechi dezafectat la acea vreme, a fost parțial ocupat după 1931 de extinderile "Cartierului funcționarilor", care va ajunge învecinat Mureșelului până în 1938. "Harta Municipiului Arad la 20 iunie 1938" prezintă "Cartierul funcționarilor" complet constituit, până la Mureșel (vezi pl. nr. 8). Iată deci cum datorită influenței căilor ferate, nevoia urgentă de locuințe a fost imperativul care a determinat ocuparea terenului cu locuințe și abandonarea parțială a parcului propus de Rafiroiu.

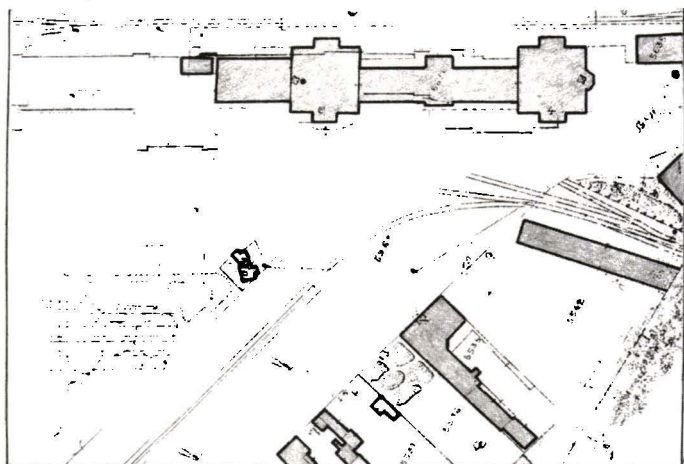
Ce s-a întâmplat cu parcul propus? Nu s-a realizat, iar acum... sub ochii nostri, Păduricea denumită de Rafiroiu "crângul", este pe cale de dispariție. În folosul cui? În nici un caz al orașului.

Creșterile industriale deosebite din perioada interbelică au fost influențate în mod favorabil de transporturile feroviare, iar acest lucru a determinat creșterea foarte mare a locurilor de muncă oferite de oraș. Aradul interbelic prin oferta locurilor de muncă a atras populația zonelor învecinate. Rezultatul a fost creșterea numărului de locuitori și implicit a cererii mari de locuințe, urmată de extinderea vertiginoasă a intravilanului (vezi pl.nr 9). În perioada interbelică intravilanul orașului s-a mărit la suprafața intravilanului actual. Orașul s-a extins rapid înglobând în trupul lui comunele învecinate. Influența căilor ferate prin depoul de locomotive, atelierele CFR și linia tramvaiului electric, au favorizat extinderea orașului spre est, în lungul Căii Radnei, către Micalaca. Zona de locuințe nou apărută a unit Micalaca de oraș, astfel, că ea apare în planul din 1938, cartier al orașului. În perioada interbelică, tot influența căilor ferate a făcut să se nască într-un interval foarte scurt un nou cartier "Bujacul", să se mărească rapid spre nord Grădiștea pentru locuințele ceferiștilor, să se extindă Gaiul. S-au construit multe locuințe, au apărut noi cartiere, a crescut și s-a dezvoltat orașul. Este deci evidentă influența benefică a căilor ferate asupra Aradului, iar această influență se va manifesta cu siguranță și în viitor.



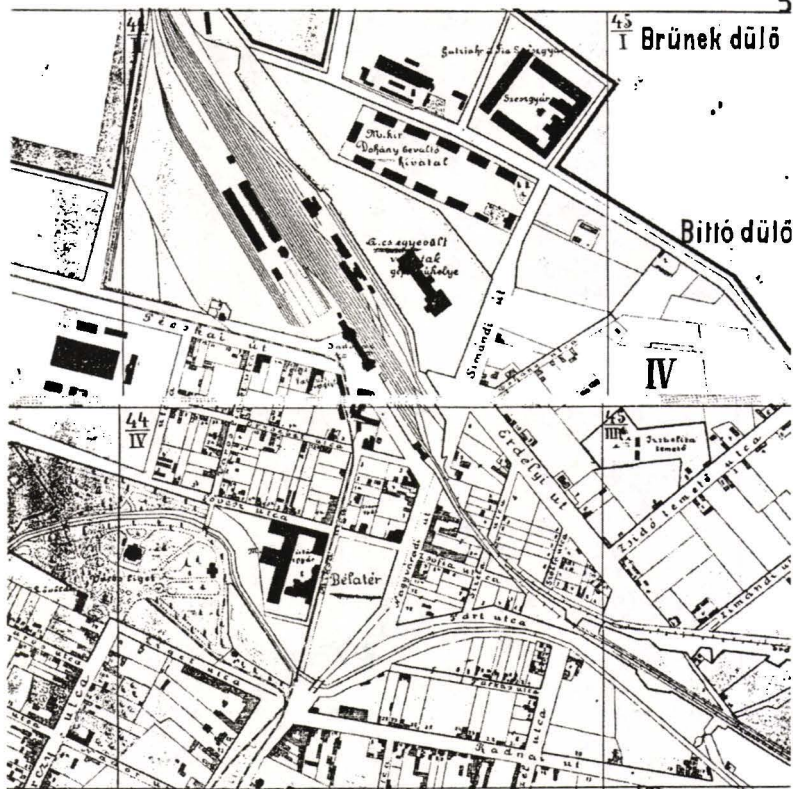






4

5



Brünek dülö

Bittó dülö

IV

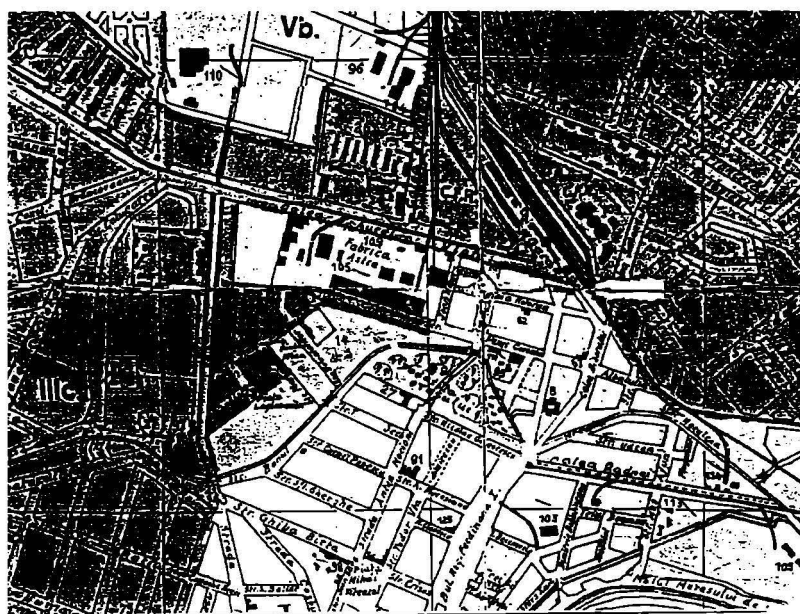
# PLANUL TERITRIULUI SIHRALENT ... - CEMETARUL - CEMETARUL -

1. Locul de inhumatiune al celor care au murit in urma  
2. Locul de inhumatiune al celor care au murit in urma  
3. Locul de inhumatiune al celor care au murit in urma  
4. Locul de inhumatiune al celor care au murit in urma  
5. Locul de inhumatiune al celor care au murit in urma

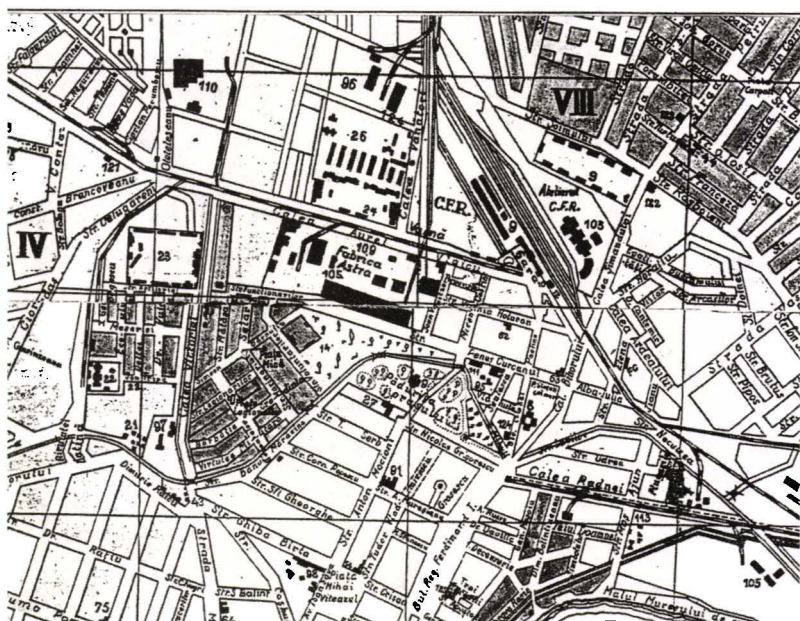
*Alteplains*







7





## NOTE

- 1) L Popescu, *Căi ferate transporturi clasice și moderne*. Ed.Științifică și Enciclopedică, București, 1987,p. 87-92,p.83.
- 2) O. Varga, *Aradi vértanuk albuma*, Ed. Budapesta,1890, p.202.
- 3) V. Cațavei și colectiv, *Uzina de vagoane Arad - Monografie*, Arad,1972,p.11-50.
- 4) I. Popescu, op. cit, p.218-219.

## PLANȘE

- 1) Planșa nr. 1 Gravură reprezentând prima gară a orașului Arad
- 2) Planșa nr. 2 Planul orașului Arad la 1858
- 3) Planșa nr 3 Planul orașului Arad la 1881
- 4) Planșa nr. 4 Detaliu urbanistic - Piața Gării la 1887
- 5) Planșa nr. 5 Detaliu din planul orașului Arad la 1892 - zona actualei Piațe Podgoria.
- 6) Planșa nr.6 Planul parțial de sistematizare a Zonei Podgoria din perioada interbelică al arhitectului Rafiroiu S.
- 7) Planșa nr.7 Detaliu prezentând Zona Podgoria-Cartierul funcționarilor din "Harta Municipiului Arad la 25 martie 1931 ".
- 8) Planșa nr.8 Detaliu prezentând Cartierul funcționarilor din "Harta Municipiului Arad la 20 iunie 1938".
- 9) Planșa nr.9 "Harta Municipiului Arad la 20 iunie 1938".

## DER EINFLUSS DER EISENBAHN AUF DIE URBANISTISCHE ENTWICKLUNG DER STADT ARAD

Zur Zeit der Freiebung des Eisenbahnverkehrs (1858) hatte Arad einen Bahnhof der nördlich der heutigen Calea Aurel Vlaicu, ausserhalb der damaligen Stadt angelegt wurde. Die Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels hat die Bahnhofszone in einen neuen urbanen Kern verwandelt welcher die Ausdehnung der Stadt in Richtung Norden bewirkte. Dementsprechend dehnte sich die Stadt durch ein neues Viertel, "Új Telep", bis hin zum Bahnhof aus. Von aller Anfang war Arad ein wichtiger Eisenbahnnotenpunkt welcher sich ander Kreuzung zweier Magistralen befand: Nord-Süd und Ost-West. So lässt es sich erklären weshalb Ende des XIX. Jh. und Anfang

des XX. in Arad und nicht sonstwo eine dem Eisenbahnverkehr Komplementäre Industrie entstand.

In der Zwischenkriegszeit bewirkte der Bahnverkehr eine besondere industrielle Entwicklung und somit ein Anwachsen des Angebotes von neuen Arbeitsplätzen. Das Anwachsen der Einwohnerzahl und die Nachfrage nach neuen Wohnmöglichkeiten waren die Folge. Es wurde viel gebaut, es entstanden neue Wohnviertel, 1938 waren es insgesamt 10. Dem Urbanismus der Zwischenkriegszeit lagen moderne Prinzipien zu Grunde Das Projekt des Architekten S. Rafiroiu ist ein Beispiel in dieser Hinsicht: Heuwertung der Grünanlagen, rationelle Dimensionierung des öffentlichen Raumes und harmonische Einflechtung der Wohnanlagen.

Der positive Einfluss des Eisenbahnverkehrs auf die urbanistische Entwicklung der Stadt Arad ist augenscheinlich und wird sich sicherlich auch in Zukunft bemerkbar machen.