

# REINVENTAREA GĂRILOR — Abordare și strategii pentru viitor în programul arhitectural al clădirii de călători

Dr. arh. George Miron STĂNCIOIU

*„Proiectarea gărilor este una dintre cele mai complexe provocări pe scară largă a arhitecților de azi. Câteva tipuri de construcții trebuie să susțină caracterul fizic al infrastructurii pretinse pentru astfel de activități dinamice cum sunt căile ferate. Gările trebuie să servească unui important număr de utilizatori temporari — nevoile acestora hotărând între a călători efectiv și a petrece un timp în gară — profilurile lor demografice variind enorm”, spunea John Ruskin.*

Arhitectura gărilor s-a dezvoltat rapid, ca răspuns la creșterea traficului pe calea ferată, care avea să devină suportul universal al transportului de mărfuri și produse, de la un loc la altul. Gara a fost convertită într-un „templu al tehnologiei”, unde pasagerii așteptau cu nerăbdare una dintre cele mai importante invenții ale revoluției industriale: trenul.

Clădirea pentru călători putea fi localizată pe una dintre laturile adăpostului pentru trenuri, pe ambele părți sau la capătul clădirii. Pentru susținerea structurii acoperișului hangarului s-a utilizat inițial lemnul, apoi oțelul și sticla, urmând dezvoltarea tehnologiilor timpului. Impactul utilizării acestor materiale a avut un deosebit impact asupra aplicării tehnologiei în construcții și arhitectură, pentru numeroase alte tipuri de clădiri.

Pe măsură ce secolul al XIX-lea progresa, același lucru se întâmpla și cu transportul pe calea ferată. A doua jumătate a secolului a fost o perioadă de progres și îmbunătățiri în materie de siguranță, viteză și confort. Birouri, săli de așteptare, case de bilete sau alte servicii pentru călători au fost grupate unitar în spații din ce în ce mai impresionante.

Triumful ingineresc al structurilor marilor acoperiri, filigranate și transparente, a fost splendid exprimat prin cele mai pragmatice tipuri de structuri: poduri, tunele, sere și bineînțeles gări.

Funcțiunile gărilor pot fi susținute și dezvoltate similar în mai multe locuri și în același timp, deși stilurile alese pentru clădirile gărilor sunt diferite. Alegerea nu a fost singura măsură aptă pentru stilul predominant al zilelor noastre, dar în unele cazuri reprezintă expresia

mândriei și demnității corporațiilor oglindite în clădirile lor.

Un număr semnificativ de gări mari s-au construit după sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, cu toate că perioadele târzii încă mai produceau obiecte arhitecturale importante, în ideea că numărul acestora nu este suficient de mare comparativ cu decadele precedente. Între timp, elementele tradiționale ale programului de gară continuă să se dezvolte, ieșind în evidență un nou tip de vocabular [3].

Sarcina de a recupera gloria de odinioară a călătoriei cu trenul a devenit o provocare și o competiție fantastică. Industria „a înțeles” că viteza reprezintă un factor critic în îmbunătățirea poziției traficului feroviar și aceasta a fost direct asociată cu tehnologia [3].

Pe la mijlocul anilor '80 a avut loc, fără doar și poate, o reinventare semnificativă a căilor ferate: principalului terminal de cale ferată i se atribuie un tip de clădire reprezentativă și discretă în același timp, unii autori de gări exploatând calitățile dramatice și spațiale ale unor elemente „aproape uitate” – bolțile arcuite – pentru acoperirea halelor garilor.

Astfel, pentru prima dată după mulți ani, gara avea să fie proiectată ținând seama deopotrivă de caracterul său specific și emoțional.

## Realizări recente

Scara și viziunea acestor proiecte subliniază nu numai o renaștere a caracterului spectaculos, a grandorii clădirilor garilor, acum în vogă, ci și faptul că marile clădiri de călători pe calea ferată și-au recăpătat statutul simbolic.

Eliberată de sub „lanțurile dogmatice” încă de la începutul secolului al XX-lea, gara are acum posibilitatea deplină de a se exprima într-un limbaj care combină analogiile unei arhitecturi imagistice a figurilor de stil, cu elemente derivate direct din cerințele cotidiene și din designul contemporan.

Gărilor au devenit unele dintre cele mai impresionante și mai îndrăznețe clădiri publice ale ultimelor decenii, construcții care, pe de o parte, sunt simbolul încrederii publicului în arhitectura modernă și, pe de altă parte, confirmă rolul pe care reinventarea sistemului de transport pe calea ferată îl poate juca în cadrul procesului de regenerare urbană.

Calea ferată de mare viteză este formula de transport preferată pe rutele principale. Ușurința călătoriei de la un centru de oraș la altul, evitând interminabilele perioade de așteptare în aeroport, poate contribui la sporirea cererii de servicii pentru transportul pe

calea ferată.

Proiectanții clădirilor de călători încearcă să vadă trenurile ca parte a unei rețele complete a unui mod de transport. Căile ferate pot fi acum mult mai raționale, fiind la fel de justificate ca aeroporturile, stațiile de autobuz sau chiar parcajele auto. Migrarea spre suburbii contribuie la sporirea cererii de trenuri, care devin astfel o legătură viabilă cu centrul orașelor. În unele comunități suburbane, gara, pe alt palier decât primăria sau biserica, devine noul punct focal de interes al comunității [3].

Clădirile de călători trebuie, deci, să răspundă diferitelor obiective și nevoi, altele decât cele din trecut. În trecut a fost clădirea de capăt și hala acoperită. Gara a fost construită pentru tren, nu pentru pasageri. Înainte era considerată o construcție pur funcțională, iar în câteva situații era evaluată drept clădire temporară (în unele orașe din SUA) sau o replică a experienței clădirilor aeroportuare.

Azi, arhitecții proiectează mai mult clădiri semnificative și abordează în diferite moduri rezolvarea spațiilor de vânzare a biletelor, așteptare, comerț, spații de transfer între diferite modalități de transport și așa mai departe. Conceptul de proiectare de arhitectură și design poate contribui la transformarea călătoriei într-o experiență mult mai plăcută și mai eficientă.

Deși unii arhitecți sunt încă reticenți în a incorpora și utiliza componente tradiționale, cum ar fi hala boltită sau turnul cu ceas, mulți dintre ei folosind clădirile de călători ca pretext pentru explorarea problemelor comune multor tipuri de construcții, investigarea și cercetarea căilor de reflexie ce depășesc problemele tipologice ale structurii urbane, dar și a contribuției gărilor la calitatea mediului metropolitan.

O altă tendință prezentă la unele din gări este aceea de recuperare a expresiei structurale ce pune în evidență rolul ingineriei în arta clădirii. O renaștere a arhitecturii gărilor este cu siguranță în derulare cu succes în Europa.

**Calitatea arhitecturii** ce acompaniază călătoria pe calea ferată poate, cu siguranță, să contribuie la umplerea unor goluri. Gara este expresia importanței călătoriei cu trenul, exprimată printr-un design de înaltă calitate, materiale excelente și rezistente, care valorizează această modalitate de călătorie.

Prin introducerea unei diviziuni infrastructurale în interiorul orașului, gările creează un centru focal și un loc de întâlnire, contribuind astfel la calitatea vieții unei zone.

Fără îndoială, problemele influențează arhitecții contemporani în orice tip de construcție, mai cu seamă pe cei interesați în proiectarea gărilor. În plus, mai mult decât provocările induse de arhitectura gărilor, cererea crescândă de transport feroviar, necesitatea de acomodare a trenurilor și pasagerilor la acest tip de transport, toate fac ca această formă de arhitectură să fie mai cerută și utilizată decât altele [3].

Constituindu-se în noduri de tranzit, prin restructurarea clădirilor existente, gara echivalează azi cu un centru comercial în devenire.

Astfel, gara devine stradă, centru comercial și nod de trafic intermodal, complexitate funcțională mascată de un acoperiș din metal și sticlă, în care arhitectura devine o expresie structurală.

Arhitecții încearcă să găsească cea mai bună soluție care explorează caracterul locului și să elimine — cât mai mult posibil — echipamentul mecanic și instalațiile. Astfel, gările devin importante oportunități pentru implementarea tehnologiilor noi și a sistemelor cu „energie zero”.

Din punct de vedere formal, cele mai recente construcții constituie expresii semnificative ale unor schimbări clare sau, în unele cazuri, o ruptură totală față de conceptele tradiționale ale arhitecturii feroviare.

Rezultatul este o organizare hibridă a spațiului: cu **funcțiuni ale clădirii de călători comparabile traficului intermodal, o structură multifuncțională ce comprimă diferite niveluri și în sfârșit ca un spațiu public deschis.**

Abilitatea proiectării feroviare generează noul limbaj de arhitectură și propune soluții inovatoare pentru problemele existente, prin descoperirea unor spații ce dezvoltă capacitatea de adaptare la modificările circumstanțiale ale lumii contemporane [1].

Reușita țărilor occidentale în domeniul arhitecturii clădirilor de călători pe calea ferată se datorează în primul rând puternicei tradiții și, în al doilea rând, integrării judicioase a acestora în planul realității economice, politice și administrative și în specificul național. Noile abordări au în vedere atât organizarea de congrese și întruniri, demararea de programe conforme cu problemele și prioritățile existente, precum și lansări de proiecte specifice de arhitectură.

Ca o concluzie, se poate afirma că răspunsurile transmise de arhitecți în decursul ultimilor 20 de ani cu privire la tematica programului clădirii de călători pe calea ferată, nu relevă o tendință unică ori imediată de tip istoric, tehnic sau artistic, ci dimpotrivă, nuanțează mult

mai multe abordări izolate, al căror element comun este preocuparea pentru planificare urbană.

Dacă pe de-o parte, deslușirea tentativei de a restaura o unitate formală ce însoțește imaginea gării dă calitate țesutului urban în care se înscrie, pe de altă parte, voința de a concepe o astfel de construcție reprezintă acumularea mai multor elemente și situații, fiecare având un raport privilegiat, atât cu spațiul proxemic, cât și cu cel urban. În fine, prin metodologia caracteristică de cercetare avansată din zilele noastre, se detașează un tip nou de edificiu cu formă compactă, care exprimă un raport între edificiul specific, confirmat de istorie și un altul nou, conectat morfologiei urbane [2].

### **Marketingul căilor ferate**

Elveția. Mic studiu de caz. Calitățile transportului public sunt măsurate în general de propria siguranță, confort și punctualitate.

### **Care este destinația călătoriei ? Cele 6 tendințe ale căilor ferate federale [4]:**

*Căile ferate vor accepta noutatea și inovația materialului rulant.*

În termeni feroviari, tipicul abordat astăzi urmează să fie întrerupt. Alte soluții sunt așteptate, oferind noi experiențe de călătorie. Înnoirea parcului materialului rulant, nu va fi singurul dorit de client, însă reprezintă o condiție necesară pentru un sistem competitiv de căi ferate;

*Gările, statutul călătoriei, serviciile precum și centrele de consum ale timpului liber.*

Gările (noastre) și echipamentele (lor) vor fi de departe mult mai concentrate pe călător, în viitor, răspunzând unor varietăți de cerințe crescânde; astfel accesibilitatea în gări și în tren va fi ameliorată substanțial.

Gările centrale vor deveni tot mai cuprinzătoare, impunându-se ca importante centre destinate serviciilor cu conținut comercial, activități culturale, distractive, diverse modalități de petrecere a timpului liber, pregătirea călătoriei și organizare.

Aceste tipuri de clădiri vor rămâne întotdeauna locuri unde călătorii se întâlnesc, își iau rămas-bun sau se reunesc. Un mesaj publicitar al Căilor Ferate Federale Elvețiene, subliniază un fapt probat sub acoperișul edificiului: „nicăieri în lume, oamenii nu se sărută atât de mult ca într-o gară!”

*Revoluția vânzărilor;*

*Comunicarea dintre calea ferată și călători va deveni mai directă și personală;*

*Introducerea în sistem a cipurilor electronice ce vor înlocui biletele de călătorie.*

Sub deviza „Haideți să scăpăm de sistemul complicat al biletelor!”, fiecare client în parte acceptă propriul preț al sistemului personal, grație unei diversități de carduri. Soluția își va croi un drum spre nevoile personale, de fiecare dată furnizând călătorului cea mai ieftină și eficientă alternativă, impunându-se deopotrivă prin simplitate și transparență;

*Dezvoltarea rețelei feroviare interne, va capacita conectarea cu celelalte noduri de tranzit europene, prin racordare și compatibilizare.*

Pregătirea infrastructurii de transport, a corelării relațiilor de accesibilitate și mobilitate, atât în gările intermediare, cât mai ales în marile terminale intermodale aflate pe traiectoria coridoarelor pan-europene, vor rămâne ținte ale *management*-ului feroviar.

## **IMAGINEA NOILOR GENERAȚII DE GĂRI**

### **De la utopie la realitatea virtuală**

Proiectele reflectă o atitudine tranșantă, sub deviza de „*Evitare a Reciclării!*”, constituind în același timp un punct de vedere radical. Conceptul „forme supuse distracției”, reprezintă o abordare pozitivă ce experimentează genul, cu totul nemaîntâlnit, al „mașinării de arhitectură” proiectată în viitorul imediat, dominat de ideea obsesivă a mobilității prin preluarea și integrarea trenurilor de mare viteză.

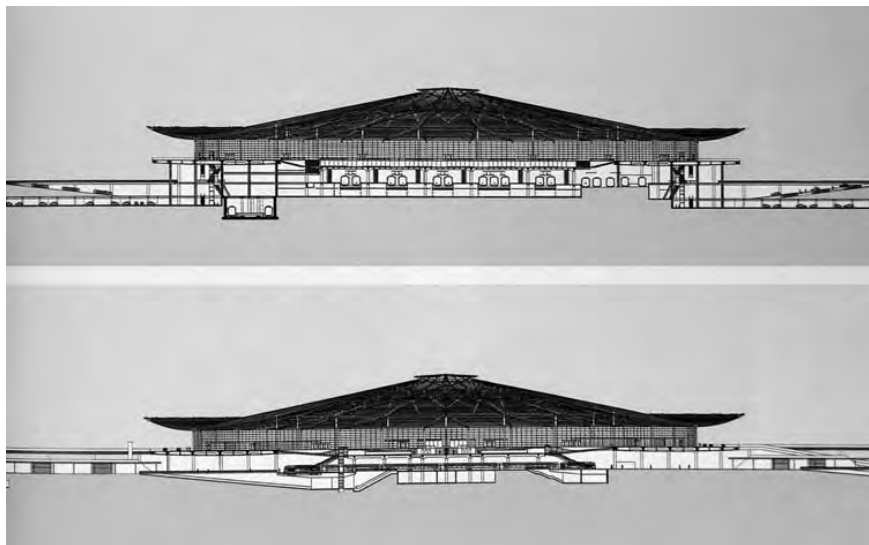
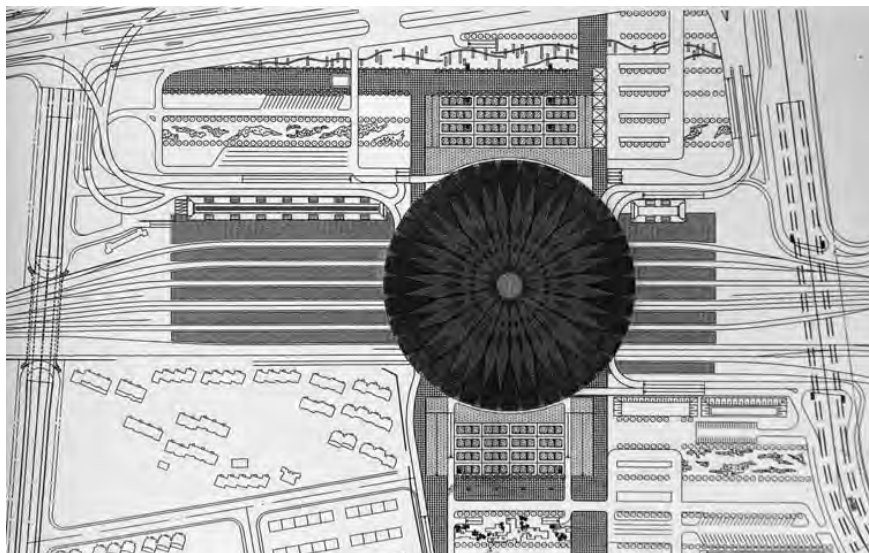
# CHINA



**Shanghai South Station** [7] — finalizare estimată 2005 — Biroul AREP & ECADI, Arhitect: Jean-Michel Wilmotte.

Forma circulară a fost aleasă să devină noul simbol al marelui oraș dinamic, ce garantează prin acuratețe o fluiditate funcțională notabilă, asigurând vehiculelor acces facile, iar călătorilor cele mai scurte trasee pietonale.



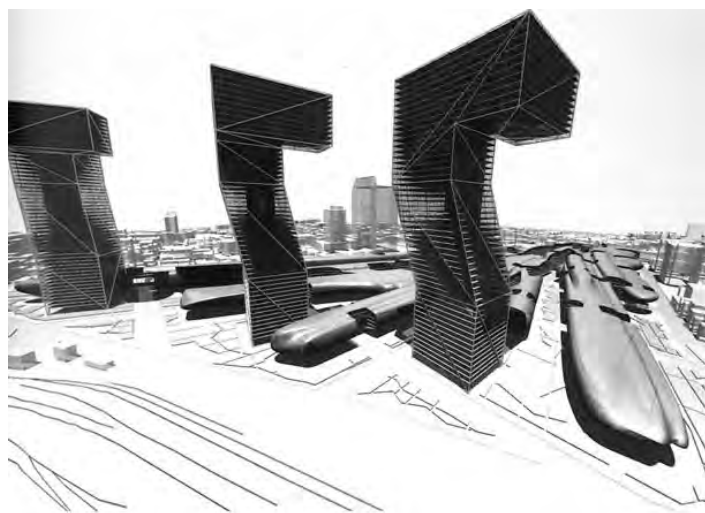
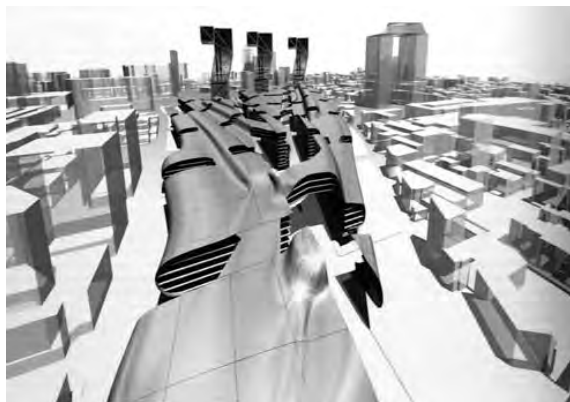


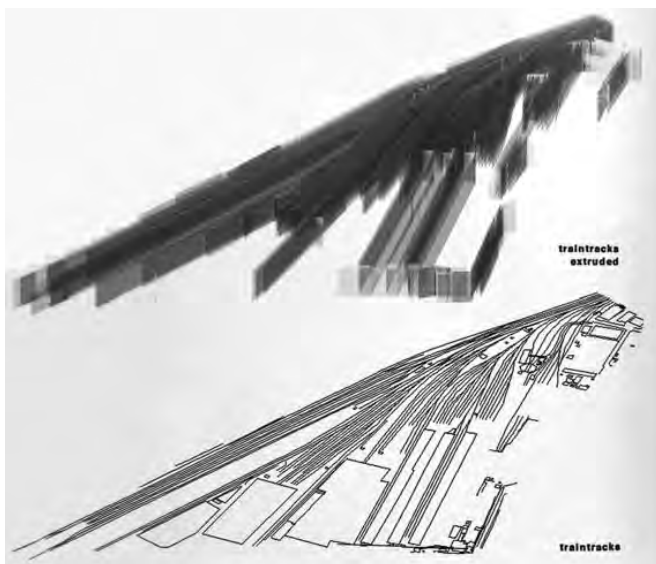




### Osaka Station [8]

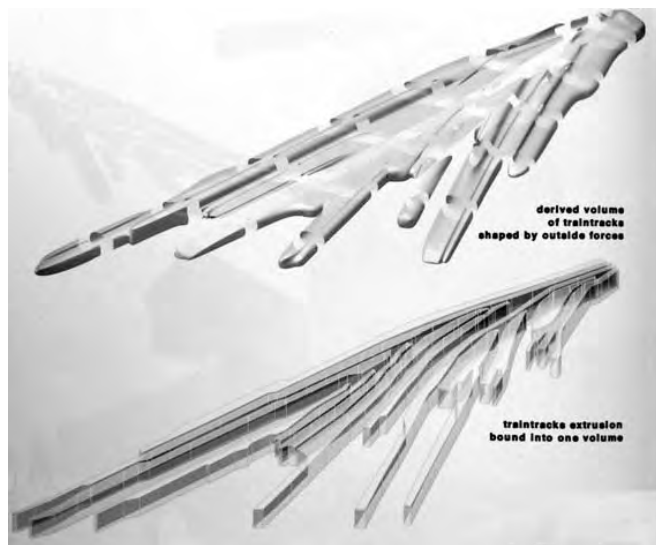
Proiectul nerealizat al arhitectului german Mark Mueckenheim vizează convertirea Gării de marfă Cargo prin redarea acesteia publicului călător și orașului. Noua structură etalată în teritoriu sub forma unor degete formează „insule urbane” în care sunt remarcabile grădinile publice și turnurile multifuncționale la limita sudică a zonei.





Linii de cale ferată extrudate sub forma unor benzi verticale

Configurarea în plan a liniilor de cale ferată



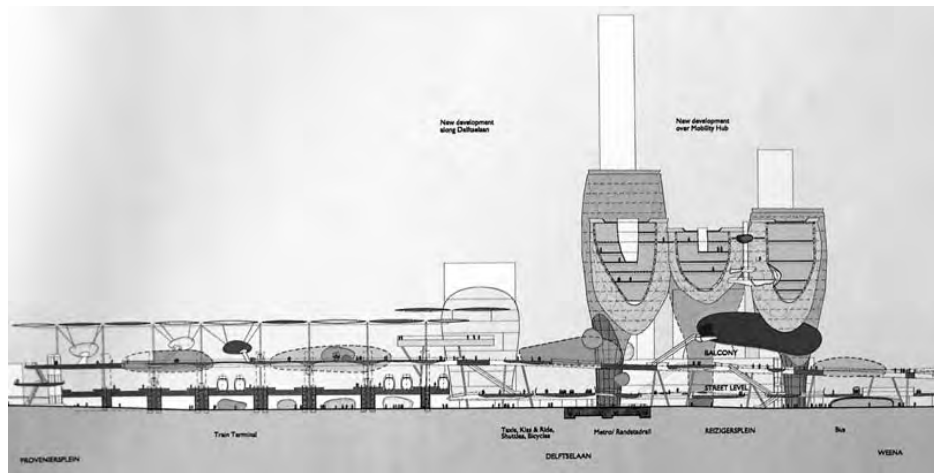
Volume derivate prin modelarea liniilor cu ajutorul forțelor exterioare

Extrudarea liniilor reunite într-un volum unic

# OLANDA

## Rotterdam Central Station [5]

Viziunea artistică a arhitectului William Alsop pornește de la o facilitate arhitecturală specifică spre un nou sistem hibrid. Noul peisaj urban intenționează să devină „o metaforă” pentru un viitor în care orașul reprezintă locul viselor și al viziunilor. Complexul este planificat lângă Gara Centrală, implicând o arie de aproximativ 20 hectare din această proximitate, ce va include variate clădiri concepute pentru diverse servicii, divertisment și activități comerciale. Proiect nerealizat



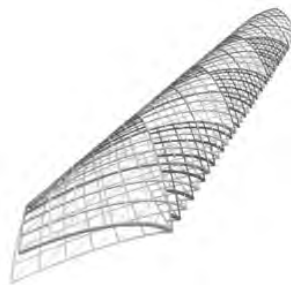


# ITALIA

## Firenze Belfiore [9]

Concurs Internațional 2002, finalizare estimată 2005

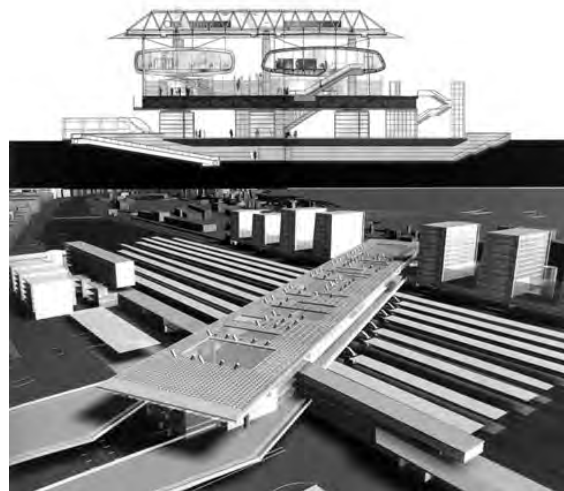
Arhitecți: Ove Arup & Partners + Foster & Partners

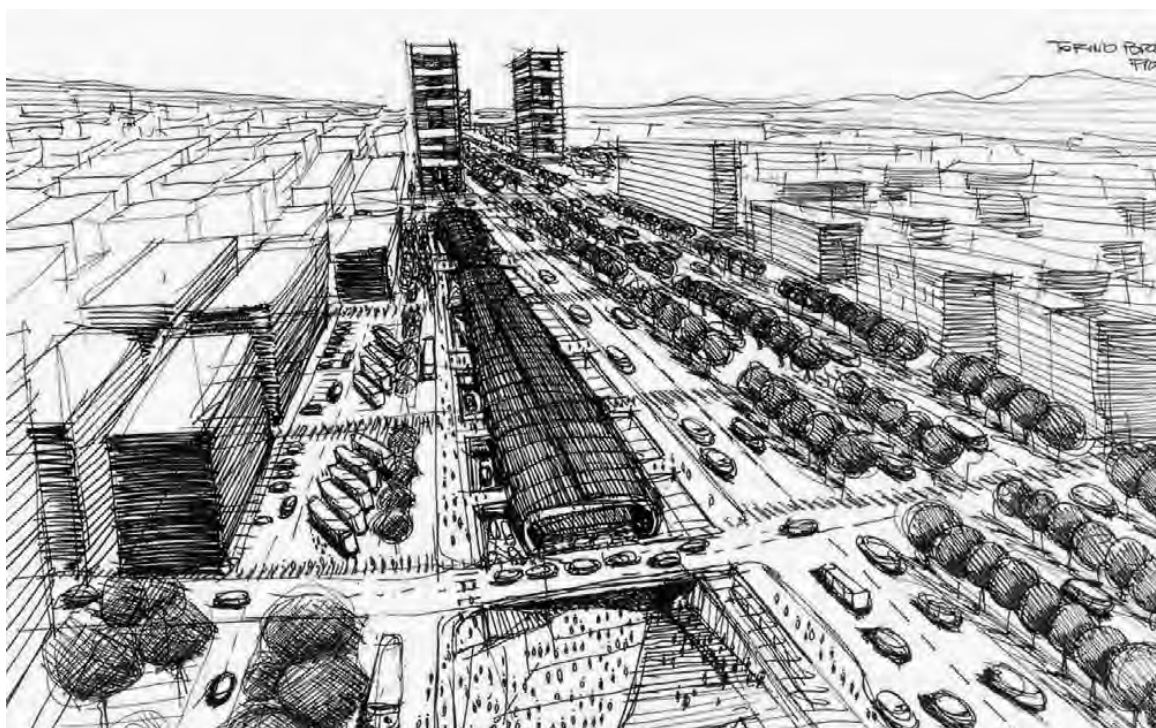


## Roma Triburtina [9]

Concurs Internațional 2001, finalizare estimată 2004

Biroul ABDR, Arhitecți asociați: Paolo Desideri, Maria Laura Arlotti, Michele Beccu

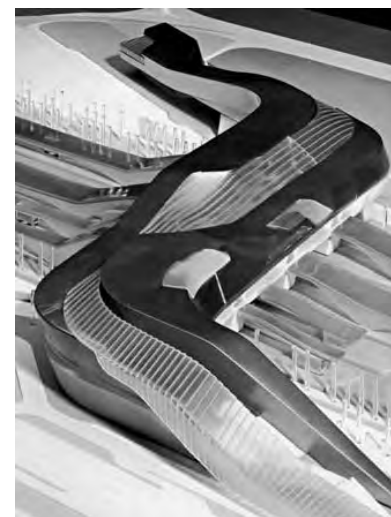




**Torino Porta Susa [9]**

Concurs Internațional 2001, finalizare estimată 2004

Biroul AREP, Arhitecți: Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud



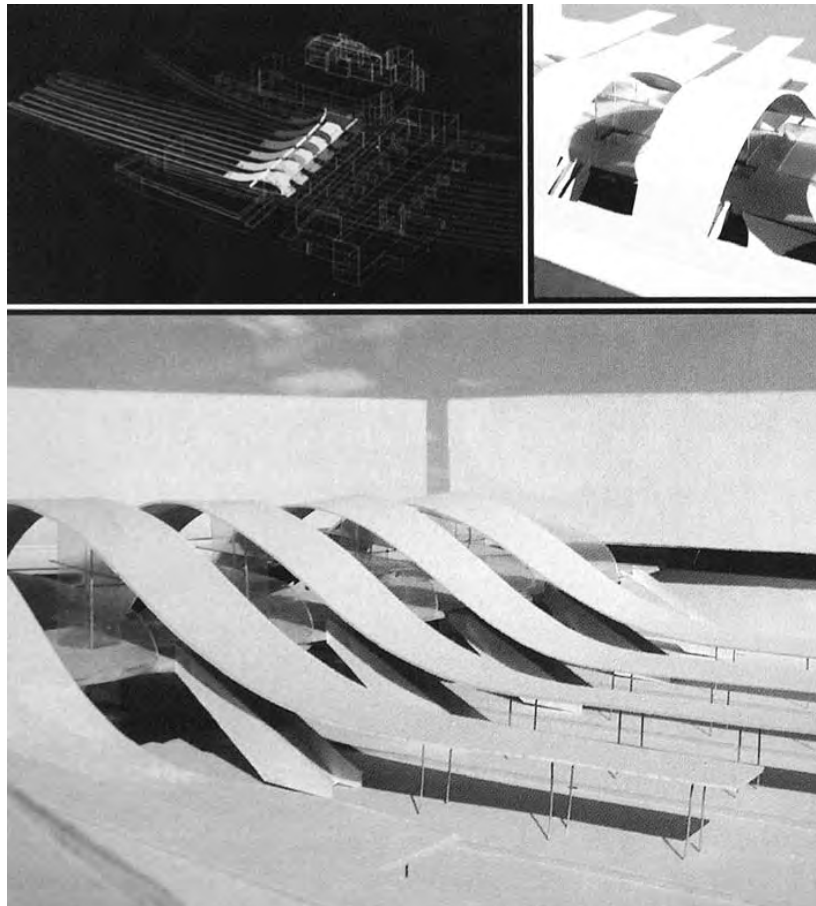
**Napoli Afragola [9]**

Concurs Internațional 2003, fără finalitate

Arhitecți: Zaha Hadid & Patrik Schumacher



# ELVEȚIA



## **Bern West Station [6]**

Biroul SMARCH, Arhitecți asociați: Beat Mathys & Ursula Stücheli. Proiectul propune soluții practice și estetice pentru noua imagine a gării secolului XXI, ce susține și interpretează mișcarea: crearea unui sistem inovativ de circulație pietonală pentru călători; construirea unei „punți” de legătură peste peroanele semideschise; exploatarea abilităților tectonice ale betonului armat și plasticitatea plăcii cu titan pentru expresivitatea acoperirilor.

## Bibliografie

- 1 FERRARINI, Alessia, *Railway Stations – from the Gare de l'est to Penn Station\**, Elemond Editori Associati, Electa, Milano, 2004, Ediția I în limba engleză, Mondatori Electa S.p.A, Milano, Electa Architecture, 2005
- 2 MAZZONI, Cristiana, *Gares, architectures 1990-2010\**, Milano, F. Motta, 2000
- 3 THORNE, Martha, *Modern Trains and Splendid Stations. Architecture, Design and Rail Travel for the Twenty-First Century\**, Merrell Publisher Limited, The Art Institute of Chicago, 2001
- 4 TREICHLER, Hans Peter, *The Swiss Railway SAGA – 150 Years of Swiss Trains\**, AS Verlag & Buchkonzept AG, Zürich, 1996

## Surse foto

- 5 L'arca plus nr. 38 (iul.)/2003, pag. 62 (Olanda)
- 6 Architecture nr. 7/2003, pag. 38, 56 (Elveția)
- 7 L'arca nr. 190 (mart.)/2004, pag. 56 (China)
- 8 L'arca nr. 194 (iul. – aug.)/2004, pag. 30 (Japonia)
- 9 Abitare nr. 453 (iul.)/2005, pag. 176, 182, 186 (Italia)