

GARA, PATRIMONIU CONSTRUIT ȘI SEMNIFICAȚIE CULTURALĂ

Drd. arh. Liviu Gabriel GHIȚULEASA, UAUIM

Îndrumător științific: prof. dr. arh. Ioan LUCĂCEL

*Motto: „Devenim înțelepți nu din cauza amintirii trecutului, ci datorită responsabilității pe care o presupune viitorul”
(George Bernard Shaw)*

Argument

Fiecare acțiune a noastră în domeniul arhitecturii nu trebuie să fie întâmplătoare¹, ci mai degrabă e dezirabil să pornească de la un *eidōs* bine fondat și coerent argumentat.

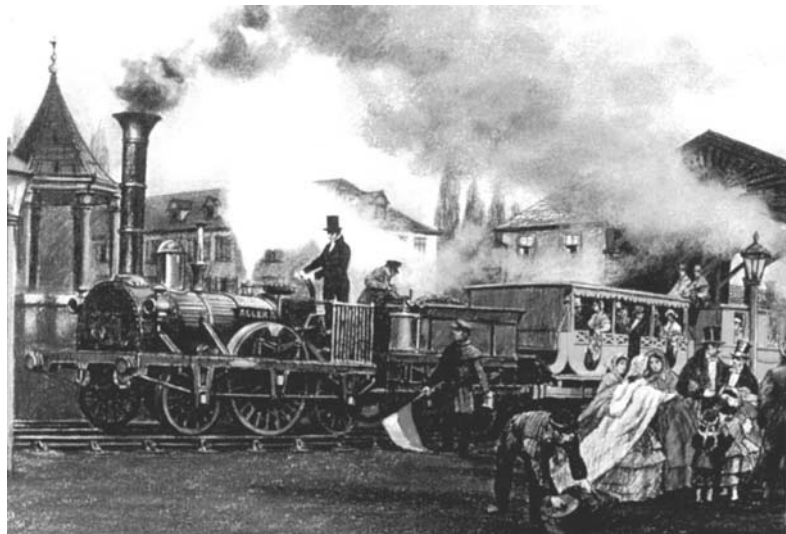
Abia atunci când acest lucru se întâmplă, rezultatul are potențialul de a fi perceput nu doar ca o operațiune de construire, ci ca *opus*.

O operă de arhitectură care trebuie să reveleze pentru alții o semnificație generală, nu este înfăptuită cu alt scop decât acela de a exprima această înaltă semnificație în sine, de unde rezultă și forma de simbol independent al unei *idei* absolut esențiale.

Atât punctul central al lucrării noastre cât și concluziile către care tindem nu pot fi gândite în absența unui traseu parcurs în prealabil, generat de către o *întrebare* înțeleasă în sensul său hermeneutic. Pentru că întrebarea, prin felul său propriu de a fi, reprezintă, în viziunea noastră, vârful de lance al cunoașterii.

Astfel, studiul de față are drept țintă dorința de a răspunde la întrebarea privind modul în care putem și, mai ales, suntem îndreptățiți să considerăm și să percepem *ideea* de semnificație culturală în contemporaneitate. Pentru că ne dorim ca textul să aibă caracterul unei cercetări autentice, intenționăm să artikulăm din acest punct înainte o serie de elemente specifice teoriei conservării și restaurării edificiilor înzestrate cu calități și valori patrimoniale, cu un set de noțiuni extrase din domenii conexe artei arhitecturii, cum ar fi cel al filosofiei și al sociologiei.

Nu în ultimul rând, lucrarea își propune să *re-prezinte* și să se constituie sub forma unei priviri sinoptice și, în același timp, critice. Ea va fi fundamentată pe o serie de factori evolutivi înspre același țel comun al *conservării*



și *reabilitării* fondului feroviar construit.

Din acest motiv, un aspect fundamental este acela că orice edificiu care accede la statutul de creație arhitecturală — în felul în care percepem noi acest termen — reprezintă un *simbol*, construirea primordială având loc chiar în absența cuvântului, fapt pentru care accentuam ideea că noțiunea de *simbol* — înțeles în sensul său hermeneutic — este, de fapt, echivalentul exclusiv al unei expresii a exteriorității.

Acest punct al expunerii noastre permite apariția a două ipoteze fundamental diferite sub care putem percepe ulterior fenomenul demolării gărilor înzestrate cu calități patrimoniale: prima, de natură cosmogonică, a doua constituindu-se în jurul ideii de *eroare*.

Discursul despre *eroare* nu poate fi independent față de cel referitor la conceptul *cunoașterii*, pentru că eroarea înțeleasă în modul său fundamental nu reprezintă altceva decât o cunoaștere parțială sau, altfel spus, o lipsă de cunoaștere a problemei sub toate aspectele sale.²

Pentru ca acest argument să fie valid ar însemna că el este generat de faptul că linia gândirii raportată la un anumit aspect nu a reușit să fie destul de pătrunzătoare, ea rămânând sub auspiciile unor prejudecăți finaliste.³

Introducere în temă, noțiunea de feroviaritate

Obiectul activității de transport presupune deplasarea în spațiu a mărfurilor și a persoanelor de către un transportator, activitate care este o modalitate de înlăptuire a intereselor de natură socio-economică, reglementate juridic.

Etimologic vorbind, acceptăm termenul de *transport* ca fiind derivat din cuvintele limbii latine: *trans*, care înseamnă *de la, până la, peste*, și termenul *portare*, care se traduce prin *a duce, a deplasa*.⁴

Transportul feroviar reprezintă una dintre cele mai utilizate modalități de transport, ocupând în traficul mondial locul al doilea din punctul de vedere al volumului de mărfuri transportate, după transportul rutier. Specific transportului feroviar este consacrată noțiunea de gară, termen ce a fost preluat apoi și modificat în domeniul transportului rutier, adăugându-i-se prefixul *auto*.

Într-un plan teoretic, pe care îl vom aborda mai târziu în lucrarea noastră, conceptul de *Feroviaritate* nu poate fi gândit în afara ideilor de *parcurs* și de *timp*, el găsindu-și esența tocmai în continuitatea dinamicii transformării lucrurilor și, totodată, în schimbarea căreia acestea îi sunt supuse.

Feroviaritatea delimitează în acest mod strict sensul mișcării în raportul său cu felul particular în care își lasă amprenta asupra obiectului, perceptută ca marcă a timpurilor în care aceasta are loc.

Se poate afirma că esența schimbării constă tocmai în parcursul totalității transformărilor, motiv pentru care am găsit corectă împrumutarea și modificarea termenului de *feroviar* folosit de regulă în domeniul transporturilor, tocmai pe fondul acestei dinamici a trecerii despre care am menționat în paragraful anterior.

Un al doilea motiv pentru care am ales să folosim acest termen derivă din primul: anumite aspecte esențiale ale lucrării de față vor trata în mod direct problematica transformărilor la care este supusă la nivelul intramundan calea ferată, fapt pentru care ne vom folosi și de noțiunea de *re-contextualizare*, aceasta permițând, așa cum urmează să arătăm, transcendentalitatea obiectului peste temporalitate.

Deși în esența sa se dorește a fi un text ciclic, care să poată permite apariția multiplelor ramificații ale întrebărilor ce ar putea decurge din parcurgerea lui, lucrarea caută, în același timp, să faciliteze găsirea răspunsurilor la aceste întrebări prin *re-întoarcerea* asupra lor însele.

Semnificația patrimoniului, în general, și cea a patrimoniului construit perceput într-un mod particular, se regăsește pe sine datorită naturii transcendentalității ideii de monument înțeleasă în felul său fundamental, ca edificiul înzestrat cu calități patrimoniale, putând astfel atât să reflecte și să tranziteze noțiunea de *timp*, el aparținând în același mod unui *atunci* izolat de un *acum* cât și unui *acum* îndreptat către *viitor*.

Putem asimila pe acest fond noțiunea de *timp* în interiorul raționamentului nostru pentru ca ulterior să arătăm prin ce mijloace este posibilă ideea transcendentalității monumentului.

Apariția primelor căi ferate în lume și în România

Procesul apariției transporturilor ca ramură distinctă a economiei a început la sfârșitul secolului al XV-lea și s-a desfășurat odată cu revoluția industrială. Până la începutul secolului al XIX-lea transportul se făcea numai pe căi de comunicații terestre și pe căi navigabile.

Primele datări ale unor căi de rulare pot fi considerate cele din Diolkos, prin care se transportau bărci de-a lungul istmului Corint, în Grecia, datate 600 î. Hr.⁵ Vehicule cu roți, trase de oameni sau de cai, se deplasau pe niște fâgașe (denumite rigole) din calcar. Acest mod de transport rămâne în uz până peste 650 de ani, adică cel puțin până la sfârșitul secolului I d.Hr., fiind copiat și în alte zone cum ar fi în insula Malta și în anumite regiuni ale Imperiului Roman.

Un strămoș mai sigur al căii ferate este calea cu fâgașe de lemn, a cărei apariție datează din secolul al XVI-lea. Astfel, în minele din Leberthal, Alsacia, se utilizau acest tip de șine în anul 1525.

Acest sistem de transport pe șine din lemn se dovedește eficient. Astfel, el este perfecționat prin diverse inovații, se introduc roțile metalice, chiar prevăzute cu un bandaj proeminent, pentru ca vagonetii să nu deraieze, ca apoi, prin 1760, șinele să fie acoperite cu benzi metalice. În acest fel, prin reducerea frecării, crește volumul de marfă transportat, de la minereu și materie primă pentru industria, aflate pe atunci în plină expansiune, până la mărfuri alimentare.

Având în vedere vastitatea problematicii deschise de apariția căilor ferate în lume, studiul nostru se va limita doar la anumite aspecte ale clădirilor și anume la segmentul specific căii ferate și clădirilor sale de călători, o cercetare absolut exhaustivă nefăcând subiectul lucrării de față.

Din aceste motive, textul se va limita la studierea căilor ferate și clădirilor de călători prin accepțiunea modernă a termenului, așa cum ne sunt cunoscute nouă în ultimele două secole, fără a acorda o atenție specială elementelor auxiliare căii ferate.

Așadar, căile ferate își au originea în liniile de tramvai folosite începând cu jumătatea secolului al XVI-lea, în regiunile miniere din Anglia, lângă Newcastle, pentru a facilita transportul cărbunilor sau a rocilor către râul Tyne.⁶

Prima cale ferată din lume a fost cea construită în Anglia în anul 1795, între *Cardiff și Merthyr-Tydfil*, vagoanele fiind trase de cai, pentru mărfuri și pentru persoane.

Căile ferate moderne au evoluat de la cele din lemn și fontă până la cele din oțel, utilizate începând cu anul 1820, acestea rezolvând problema distrugerii rapide a căilor de rulare.

Prima cale ferată pentru transportul de persoane a fost inaugurată la 27 septembrie 1825 între orașele *Stockton* și *Darlington*.

Această cale ferată a fost utilizată doar doi ani, motiv pentru care liniei ferate date în exploatare în 1830, între *Liverpool* și *Manchester*, îi aparține întâietatea.⁷

Evoluția transporturilor feroviare ulterioară este extrem de rapidă, iar în anii imediat următori apar căi ferate și în alte țări ale Europei: Franța (1833), Belgia, Germania și Olanda (1835), Austria (1838), Elveția și Danemarca (1844), Spania (1848), Suedia (1851), Norvegia (1853), România și Portugalia (1854) și Grecia (1860).

În Europa, rând pe rând, între anii 1860 și 1900, statele au naționalizat companiile private de cale ferată.

Apariția și evoluția transporturilor feroviare în România⁸ este strâns legată de cea a celorlalte structuri de dezvoltare din țara noastră, care au luat avânt în partea a doua a secolului al XIX-lea, ca de altfel în cea mai mare parte a Europei, simțindu-se nevoia unor legături comerciale sigure și rapide între vestul continentului și partea răsăriteană a acestuia și mai departe spre Orient.

Căile Ferate Române au în spate o istorie lungă de mai bine de 125 ani. De-a lungul acestor ani, calea ferată a fost un motor al progresului tehnic al erei industriale.

Astfel, între anii 1845 și 1846, statul austriac pune stăpânire pe toate minele particulare de cărbune din Munții Aninei.

La 31 octombrie 1846, Cancelaria de la Viena aproba planul de construire a unei căi ferate cu tracțiune cabalină, care să transporte cărbunele de la Anina la Oravița, precum și construcția fără întârziere a unei căi ferate normale de la Oravița până în portul Baziaș de la Dunăre.

La 20 august 1854 s-a inaugurat linia Oravița-Baziaș, în lungime de 62,5 km, numai pentru transportul cărbunelui, aceasta fiind prima cale ferată construită pe teritoriul de astăzi al României.

La 1 septembrie 1865, sub Domnitorul Alexandru Ioan Cuza, Guvernul Român dă în construcție companiei engleze John Trevor-Barkley, linia *București-Giurgiu*, finalizată la 26 august 1869. Atunci regele Carol I a putut pleca cu primul tren românesc de la București la Giurgiu și de acolo, cu vaporul, mai departe la Viena. După inaugurarea oficială, linia a fost dată în exploatare pentru transportul de călători la 19 octombrie 1869, sub direcția francezului Dubois.

La 10 septembrie 1868 se pune piatra fundamentală a Gării de Nord din București, iar la 27 decembrie 1870 se deschide provizoriu linia *București-Buzău-Brăila-Galați-Tecuci-Roman*.

Ideea de patrimoniu construit. Gara privită prin prisma esențialității sale

Căile ferate ni se *re-prezintă* ca o serie completă de documente istoriografice ce fac trimitere la un context mai amplu și la o scară mai largă a unui set de criterii socio-tehnice.

Legislația actuală menționează că „aceste mărturii pot supraviețui numai dacă necesitatea protejării lor este înțeleasă de majoritatea populației și, în mod special, de tinerele generații cărora le va reveni responsabilitatea

acestei probleme în viitor”.⁹

Din aceste motive, gara și calea ferată trebuie văzute nu doar prin prisma valorilor ce țin de istoria sa și care conduc către „monumentificarea” relicvelor tehnologice a locomotivelor cu abur, ci trebuie înțelese mai degrabă prin prisma unui tot unitar, generat de un sistem al infrastructurii, al organizării sociale și al unui amplu context istoric.

Esența acestui capitol constă în încercarea de a pune accentul pe importanța acțiunii de conservare, în ideea de a exprima un anumit fel de viață și nu neapărat un anumit aspect tehnic decontextualizat.

Criteriile dezvoltate astfel trebuie să îndeplinească conceptul lococentrismului, scopul lor fiind acela de a facilita întreprinderea ulterioară a unor studii mai aprofundate, care să permită individualizarea căilor ferate într-un raport complet contextualizat de elemente și de situri.

Această ipoteză vrea să accentueze afirmația conform căreia clădirile de călători ale căii ferate trebuie înțelese ca părți componente ale mecanismului definit de către sistemul feroviar și cea conform căreia existența lor particulară nu ar putea fi posibilă în lipsa acestuia.

Gara, așa cum o cunoaștem noi astăzi, este ceea ce este tocmai datorită faptului că este amplasată în lungul căii ferate. Astfel, în analiza noastră, nu vom putea niciodată percepe coerent o gară fără să ne raportăm și la liniile de tren care o tranzitează.

Din acest punct de vedere, dacă suntem predispuși unei analize axiologice, va trebui să delimităm și să utilizăm un set de reguli acceptate ca având un potențial de statut, ce își vor avea menirea de a încadra într-o anumită categorie patrimonială nu doar clădirea de călători a gării ci și un anumit traseu al căii ferate.

În aceste condiții, nu vom identifica doar *elementele singulare*, raportate la scara lor de *obiect*, ci mai ales le vom integra într-un context specific unei anumite *teritorialități* specifice programului feroviar.

Având ca reper intermediar *idea*, așa cum era ea percepută în filosofia Antică, putem să concepem *misiunea* relaționată *scopului*, ca pe o sarcină acordată cuiva în vederea realizării unei acțiuni, astfel permițându-ne să o extrapolăm până la nivelul de *responsabilitate* de a întreprinde o anumită acțiune.

Păstrând discuția pentru moment între aceste limite, dar având intenția de a o deplasa către domeniul nostru de interes, cel al semnificației culturale a patrimoniului feroviar construit, dar acordând în același timp o atenție deosebită problematicii generate de ideea de *monument*, ne vom reaminti cuvintele filosofului Edmund Husserl care afirma că „o lărgire a conceptului de experiență care să includă și experiența categorială duce în același timp la o lărgire a conceptului de obiect.”¹⁰

În contextul actual, putem spune că are sens să vorbim despre un *obiect*, în sensul patrimonial desigur, doar dacă înțelegem, pe de o parte, ce înseamnă să îl aducem la o *prezență intuitivă* și, pe de altă parte, dacă acceptăm să asimilăm conceptul lărgit de *experiență*, pentru ca ulterior, prin conceptul lărgit de *obiect*, care ar include și *esența*, să ne revină sarcina de a cerceta și de a clasifica fiecare domeniu de obiecte percepute din perspectiva esențialității lor.

Deoarece programul fenomenologic cuprinde viziunea unei clasificări ontologice a tuturor domeniilor obiectuale¹¹, nu trebuie să scăpăm din vedere faptul că „legile esențiale indică ce proprietăți îi revin în mod necesar unui obiect, în cazul în care acesta trebuie să aparțină respectivului domeniu, aceste *legi* putând fi de aceea denumite și *legi ontologice* potrivit sensului pe care îl are ontologia ca teorie, ca logos, despre ființă.”¹²

Pentru a nu devia însă discuția, amintind spusele lui Riegl referitor la cultul monumentelor, dar urmărind totuși afirmațiile de mai sus, suntem de acord cu faptul că ontologia materială susține *deosebirile esențiale* care există între diferitele *tipuri de obiecte*, fiecare tip de obiect având astfel propria sa ontologie materială care îi definește *legitățile esențiale* valabile, precum și *categoriile* sale.

Gările existente percepute ca articulație între valorile și semnificațiile culturale

În această parte se vor identifica elementele constitutive și factorii care fundamentează *ideea* de semnificație în contemporaneitate și, implicit, vor fi delimitate atributele fundamentale ale acesteia, ceea ce ne va permite și facilita transformarea sa ulterioară în *semnificație culturală*. Mai important, vom încerca să răspundem la întrebări ce vizează motivul pentru care este necesară protejarea clădirilor existente — în cazul nostru a celor feroviare — care, deși nu sunt monumente istorice, reprezintă o mare importanță pentru *caracterul locului* în care se află.

Având ca puncte de pornire cele afirmate mai sus, trebuie să ne stabilim aici o serie de ustensile semantice, pe care le vom utiliza în identificarea unui set de *valori* care definește noțiunea de *monument*.

Aceste valori ne vor ajuta pe parcursul întregului text, în felul în care ne sunt ele cunoscute astăzi și în modul în care se află în spatele fiecărei paradigme, ce afectează felul în care arhitectura este *concepută, înțeleasă și proiectată*.

Ca forme instrumentale, paradigmele arhitecturale reprezintă construcții teoretice și din acest motiv nu pot exista în formă pură. Ele apar întotdeauna în practică în forme *neclare* ca un fel de *co-existență* care provoacă o mixtură de *valori și principii*.

Astfel, paradigmele reies fără a fi *denumite*, ele planând și însoțind conceptul general pentru a-l susține și a-l argumenta pe tot parcursul său.

Valorile care ne vor ghida reprezintă o anumită viziune asupra lumii și un punct de vedere special asupra edificiului încărcat cu potențialul de a fi „monumentificat” și pe cale de consecință, asupra edificiilor feroviare, ceea ce va genera implicit și o nouă viziune asupra sa.

Pentru ca acest lucru să fie posibil, trebuie să semnalăm două aspecte relevante pentru continuitatea studiului nostru.

Primul vizează concepte deja foarte bine cunoscute, cum ar fi cel de *patrimoniu arhitectural* sau cel de *semnificație culturală*, explicând pe acest fond o serie de motive pentru care acestea trebuie protejate, dar fără să insistăm foarte mult pe acest teren, având în vedere existența unei literaturi de specialitate foarte vaste, la care ne vom mulțumi doar să facem trimiteri punctuale, cu scopul de a identifica aspectele generale care au ghidat pe parcursul timpului conceptele de *monument* și de *monumentalitate*.

Încă de la Riegl, așa cum observa Kazmer Kovacs, „importanța patrimoniului istoric a avut parte de o recunoaștere treptată, marcată de rupturi de ritm și modificări de accent.”¹³

Pe de altă parte, elaborarea oricăror criterii și categorii de analiză necesită o cunoaștere impetuoasă a obiectului și a contextului ce urmează a fi studiat.

Într-un sens contemporan, când trebuie să vorbim despre *patrimoniul istoric*, ne referim la acesta ca la expres-

sia care desemnează un fond având rolul „de a delecta prin existența sa comunitatea lărgită la dimensiuni plan- etare, fond constituit prin acumularea continuă a unei diversități de obiecte, care împărtășesc apartenența lor comună la trecut: opere și capodopere ale artelor frumoase și aplicate, lucrări și produse aparținând tuturor științelor și măiestriilor omenesti.”¹⁴

Vom inițializa acest demers ghidându-ne la început după textul lui Riegl, pentru ca apoi să vedem *semnificația contemporană a patrimoniului construit*, dată de Françoise Choay.

Este deja acceptată ideea conform căreia „clădirile monumentale își oglindesc poziția socio-culturală prin mai mult decât dimensiuni, poziție, grad de înfrumusețare formală sau ornamentală. Se mai poate vorbi despre rela- tiva influență a tradițiilor proiectării locale față în față cu forțele stilistice exterioare, ceea ce am putea numi *localism*.”¹⁵

Acest lucru apare întotdeauna ca un moment intermediar între un *post-factum* și un potențial scenariu *ce urmează să se întâmple*, o intervenție a prezentului asupra trecutului, cu efecte în viitor. Astfel, se identifică probleme ca idealurile dintr-un domeniu, impactul schimbării unui domeniu asupra altuia sau asupra societății, asupra valorilor profesionale și etice, posibilitatea unor interogații fundamentale asupra valorilor durabile în lumina condițiilor prezente sau invers, sau critica unor condiții în lumina acestor valori.¹⁶

În centrul atenției noastre se poziționează conceptul de monument feroviar ca *sistem*, ca ansamblu de prin- cipii și reguli dependente între ele, care formează un tot organizat care ordonează un domeniu de gândire teoretică.

Deoarece fiecare bun patrimonial este definit de o serie de caracteristici proprii, nu putem să emitem în acest punct o ipoteză general-valabilă care să se poată aplica tuturor clădirilor de călători în așa fel încât în urma acestei acțiuni să rezulte într-un mod cuantificabil nivelul valorii fiecărui edificiu.

Cu toate acestea, dacă am fi nevoiți să întocmim totuși o ierarhie și un complex de elemente demn de a fi luat în considerare în momentul realizării unei analize asupra sistemelor de valori, am prelua cele două categorii inițializate de către Riegl și am distanța *valorile pentru memorie* de cele pentru *contemporaneitate*.

În prima categorie am include *valoarea de vechime*, *valoarea istorică* și *valoarea memorial-intențională*, iar în a doua am plasa *valoarea de folosință* și *valoarea de artă*, aceasta din urmă ramificându-se în alte două cate- gorii, una a *valorii relative* percepută în funcție de sensibilitatea artistică a unei epoci și cea de-a doua, am gândi-o prin prisma *elementelor specifice ideii de noutate*.

A treia valoare identificată ar fi cea a *rememorării intenționale*.

Așa cum remarca și Riegl, *funcția valorii de rememorare intențională* ține de edificarea însăși a monumentu- lui, ea împiedicând cvasi-definitiv ca acel moment să se scufunde în *trecut*, păstrându-l pentru totdeauna viu în conștiința generațiilor viitoare, această clasă a *valorii de rememorare* constituind, de altfel, tranziția spre *val- orile contemporaneității*.

Un alt factor determinant sub imperiul căruia care poate fi gândită problema patrimonială este acela al *prob- lemei tehnologice* care, așa cum vom vedea și mai departe, poate fi identificată prin termenul *techne* preluat din limba greacă și care reprezintă o dispoziție orientată spre *producere* și nu spre *acțiune* înțeleasă ca *praxis*, ea născându-se din experiențe ale cazurilor individuale ce se transformă în generalizare.¹⁷

Atât clădirile gărilor percepute ca singularități, cât și așezările în ansamblul lor, capătă acum o altă scară

datorită noilor posibilități tehnologice și dominației rețelelor de comunicare, estompând în acest mod ierarhia clasică a spațiilor și a programelor arhitecturale tradiționale.

Monumentele de arhitectură și simplele edificii potențiale bunuri culturale apar ca supraviețuitori ai unor epoci apuse, ele fiind percepute și tratate ca relicve ale acestora.

În contemporaneitate, aspect asupra căruia vom reveni, datorită multiplicității formatoare a masei produselor de consum, monumentul se constituie ca referință a unui trecut schematizat și fundamentat pe aceasta.

Concluzii

În cartea sa intitulată *Les cinq paradoxes de la modernité*, Antoine Compagnon susținea la un moment dat că *modernitatea* a devenit *tradiție* și că *tradiția* se vrea astăzi o culme a *modernității*.

În fața acestei afirmații ne putem întreba care sunt argumentele ce se găsesc la baza ei și putem încerca să identificăm cauza sinonimiei induse odată cu echivalarea conceptului de *tradiție* cu cel de *modern*.

Pentru mult timp, tot ceea ce ținea de tradițional a fost opus modernului și, cu atât mai mult, modernității ori modernismului.

Am putea gândi astfel termenii, în sensul în care *modern* este tocmai ceea ce dezbină ecuația, iar *tradițional* ceea ce rezistă modernizării.

Așa cum am arătat și în introducerea acestui studiu, căile ferate reprezintă o influență majoră asupra vieții sociale și economice pretutindeni în întreaga lume, provocând astfel o reprezentare a unei experiențe universale.

Niciunul dintre criteriile de studiere a valorilor care stau la baza delimitării siturilor și elementelor care conferă specificitate arhitecturii patrimoniului feroviar nu trebuie gândit independent. Pentru ca orice analiză arhitecturală ulterioară să conducă spre rezultate pozitive, aceste criterii trebuie să interacționeze între ele în așa fel încât concluziile rezultate să aibă efecte sinergice.

Deoarece admitem că sistemul căilor ferate este unul de natură socio-tehnică, trebuie să înțelegem că toate criteriile se vor aplica fiecărui sit în parte, care este nominalizat către ti-tulatură de artefact construit al Patrimoniului Mondial.

Aproape invariabil, vor fi identificate anumite cazuri în care căile ferate vor putea fi considerate mai importante din anumite motive, mai degrabă decât altele.

Căile ferate sunt printre cele mai importante echipamente industriale demne de a fi desemnate ca elemente ale *Patrimoniului Mondial*.

Astfel, o clădire de călători sau o altă clădire făcând parte din patrimoniul feroviar ar putea fi considerată mai importantă din punct de vedere tehnic, social sau economic decât alta, caz în care se vor aplica criteriile cunoscute de departajare deja folosite în cadrul altor tipuri de clădiri ce aspiră la postura de *monument istoric de patrimoniu mondial, național sau local*.¹⁸

În aceste condiții este necesară desemnarea unui număr atent selectat de astfel de situri pentru a evidenția toate modurile în care căile ferate au contribuit și, în multe cazuri, continuă să contribuie la evenimentele și factorii sociali, economici, politici, culturali, tehnici și la aspectele specifice evoluției în aproape fiecare țară de

pe mapamond.

De asemenea, este foarte importantă delimitare și identificarea acelor locații și tipologii ale clădirilor de călători și ale căilor ferate demne de luat în considerare.

Se vor urmări astfel criteriile fundamentale ontologice necesare conturării unei imagini sinoptice privind specificitatea elementelor căilor ferate, precum și demonstrării aplicabilității obișnuite a acestor criterii specifice Patrimoniului Mondial la cazul particular tratat de textul de față.

Pentru a demonstra interacțiunea cu industria și cu alte moduri de transport, de multe ori traseul căii ferate interferează și este asimilat de elemente deja cuprinse pe lista patrimoniului Mondial, cum este cazul ansamblului definit de *Ironbridge Gorge World Heritage Site*.

Cu toate acestea, căile ferate se bucură de o identitate suficient de distinctivă din punctul de vedere al importanței socio-tehnice a sistemului pentru că acesta să fie demn de o recunoaștere de sine stătătoare.

Lunga istorie a căilor ferate a produs un bogat patrimoniu care poate egala pe deplin orice alt aspect al societății moderne.¹⁹

Re-continuarea și utilizarea contemporană reprezintă cu siguranță cel mai important mijloc de *recunoaștere* de către actuala generație și se constituie ca fiind punctul de inflexiune dintre *trecut* și *prezent*.

Prin urmare, înzestrarea unei părți constituente a moștenirii feroviare și a locațiilor sale cu calitatea de elemente de patrimoniu va contribui la asigurarea unui viitor în care realizările din trecut să fie recunoscute și apreciate ca parte integrantă și continuatoare a evoluției căilor ferate în următorul secol.²⁰

Note

1 Întâmplătorul nu trebuie înțeles aici ca substitut al spontaneității.

2 Atunci când vorbim despre eroare și despre cauzele erorii nu ar fi exagerat dacă am menționa că în doctrina lui Aristotel se regăsește taxonomia celor patru grupări distincte după care se pot împărți cauzele: cea formală a eidos-ului, cea materială a hypokeimenon-ului, cea eficientă a kinoun-ului și cea finală a telos-ului. [Hersch J., (2006). *Mirarea filosofică*. Editura Humanitas. București, p.41].

3 Hersch J., (2006). *Mirarea filosofică*. Editura Humanitas. București, p.132.

4 Hrin Gabriela, (2005). *Evoluția Sistemelor Inteligente de Transport*, Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare în Informatică I.C.I., Biblioteca IT. București. Informație disponibilă la adresa de internet: .

5 Lewis M.J.T., (2001). *Railways in the Greek and Roman world. Early Railways*. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference, p.8-19(11).

6 Evans O., (1800). *Important milestones in English and American railway development, Railroad History*. Informație disponibilă la adresa de internet: <http://www.sdrm.org/history/timeline>.

7 ****History of rail transport*.

Informație disponibilă la adresa de internet: <http://knowledgerush.com/kr/encyclopedia>

8 ****Istoria Căilor Ferate din România*.

Informație disponibilă la adresa de internet: http://www.cfr.ro/CFR_new/Rom/istoria.htm

9 A se consulta și *Carta Europeană a Patrimoniului Arhitectural*.

10 Hugli A., Lubcke P., (2008). *Filozofia în secolul XX*, Editura All Educational, București, p.114.

11 Idem, p.150.

- 12 Trebuie înțeles aici ca pe ceva conceptual, mai potrivit prin prisma poziției de lucru ce ființează.
- 13 Kovacs K., (2003). *Timpul monumentului istoric*. Editura Paideia. București, p.43.
- 14 Choay Françoise, (1998). *Alegoria Patrimoniului*. Editura Simetria. București, p.175.
- 15 Hancock J.E., (2001). *Hermeneutica radicală și opera de artă*. Colecția Spații Imaginate. Editura Paideia. București, p.79.
- 16 Idem, p.110.
- 17 Hersch J., (2006). *Mirarea filosofică*. Editura Humanitas. București, p.274.
- 18 Ideea necesității și urgenței adoptării unei noi politici de protecție și conservare integrată a valorilor istorice, a vechilor cartiere urbane ne conduce către teza conform căreia protecția acestora poate fi definită doar dintr-o perspectivă globală, ținând cont de „toate clădirile ce au o valoare culturală, de la cele mai prestigioase la cele mai modeste, fără a le uita pe cele de epocă modernă, ca și mediul în care ele se integrează” – Declarația Finală a Congresului de la Amsterdam – 1975.
- 19 Utilizarea contemporană a patrimoniului cultural considerat ca „resursă”, trebuie să fie integrată procesului de planificare a unei dezvoltări durabile, determinând constrângerile ce se aplică de regulă utilizării bunurilor epuizabile. În vederea garantării transmiterii acestei resurse către generațiile viitoare, respectând autenticitatea patrimoniului fără a-i împiedica evoluția, tuturor operatorilor publici și privați le revine responsabilitatea de a adopta practici compatibile cu mediul. Conservarea patrimoniului cultural contribuie la mai buna definire a unor moduri de producție și consum durabile, bazate pe o gestionare judicioasă a spațiului și a resurselor, economie de energie, reciclarea materialelor și a deșeurilor – Declarația de la Helsinki privind dimensiunea politică a conservării patrimoniului cultural în Europa.
- 20 „Colaborarea tuturor este indispensabilă (...) Patrimoniul arhitectural este proprietatea tuturor, fiecare parte a sa este la îndemâna fiecăruia dintre noi.” Declarația de la Helsinki privind dimensiunea politică a conservării patrimoniului cultural în Europa. Pe de altă parte, fiecare generație dispune de patrimoniul arhitectural doar temporar și este responsabilă de transmiterea lui către generațiile viitoare.

Bibliografie

- CHOAY, Françoise, *Alegoria Patrimoniului*, Editura Simetria, București, 1998
- EVANS, O., *Important milestones in English and American railway development, Railroad History, 1800*
Informație disponibilă la adresa de internet: <http://www.sdrm.org/history/timeline>.
- HANCOCK, J.E., *Hermeneutica radicală și opera de artă*, Colecția Spații Imaginate, Editura Paideia, București, 2001
- HERSCH J., (2006). *Mirarea filosofică*, Editura Humanitas, București
- HRIN, Gabriela, *Evoluția Sistemelor Inteligente de Transport*, Institutul Național de Cercetare Dezvoltare în Informatică I.C.I., Biblioteca IT, București, 2005. Informație disponibilă la adresa de internet: www.ici.ro.
- HUGLI A., LUBCKE P., *Filozofia în secolul XX*, Editura All Educationall, București, 2008
- KOVACS, K., *Timpul monumentului istoric*, Editura Paideia, București, 2003
- LEWIS, M.J.T., *Railways in the Greek and Roman World. Early Railways*, A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference, 2001
- *** *Carta Europeană a Patrimoniului Arhitectural*
- *** *Istoria Căilor Ferate din România*. I
Informație disponibilă la adresa de internet: http://www.cfr.ro/CFR_new/Rom/istoria.htm
- *** *History of rail transport*.
Informație disponibilă la adresa de internet: <http://knowledgerush.com/kr/encyclopedia>