



Către: SC CONSYS PROIECT SRL
În atenția: Domnului Adrian Riga
e-mail: adrian.riga@consis.ro

Spre știință: DIRECȚIA JUDEȚANĂ PENTRU CULTURĂ ALBA
Str. Regina Maria, nr. 20, Alba Iulia, jud. Alba
Fax: 0258/813.119
Email: djcpncovasna@gmail.com

În atenția: Drâmbărean Matei, Director

Spre știință: PRIMĂRIA ORAȘULUI TEIUȘ
Str. Clujului, nr. 80, Teiuș, jud. Alba
Fax: 0258/851.075
Email: office@primariateius.ro

În atenția: Hălălai Mirel Vasile, Primar

Referitor la: Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații din România – faza Studii de Fezabilitate, 8 stații pe raza SNCF
Brașov: Miercurea Ciuc, Făgăraș, Sebeș-Alba, Gheorgheni, Reghin, Aiud, Teiuș, Războieni – Stația Teiuș



Stimate domnule Riga,

Ca urmare a adresei dumneavoastră nr. 5174/25.05 2021, înregistrată la Institutul Național al Patrimoniului cu nr. 2756/26.05.2021, prin care ne înaintați documentația „Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații din România –faza Studiu de fezabilitate – 8 stații pe raza SNCF Brașov: Miercurea Ciuc, Făgăraș, Sebeș-Alba, Gheorghieni, Reghin, Aiud, Teiuș, Războieni” – Stația Teiuș, cu scopul obținerii unui punct de vedere din partea institutului, conform solicitării din Certificatul de urbanism nr. 114/27.11.2019 emis de către primăria orașului Teiuș și având în vedere documentele de completare transmise la solicitarea INP în 28.06.2021, vă comunicăm următoarele:

1. Gara Teiuș este un **imobil reprezentativ susceptibil de a dobândi calitatea de monument istoric și pentru care solicităm Direcției Județene de Cultură demararea procedurii de clasare**, conform Legii 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice cu modificările și completările ulterioare. Din bibliografia disponibilă se cunoaște că Gara din Teiuș a fost ridicată de *Societatea căilor ferate ungare de est* în contextul construcției mai multor trasee feroviare din Transilvania. În urma acestui demers, desfășurat spre sfârșitul secolului al XIX-lea, au fost realizate căile ferate Oradea-Cluj-Teiuș-Sighișoara-Brașov și Arad-Teiuș-Coșlariu, mica localitate Teiuș devenind unul dintre cele mai importante centre feroviare din Transilvania. Lucrările au fost concesionate unei companii englezești private, traseele feroviare Alba Iulia-Târgu Mureș și Teiuș-Brașov fiind finalizate în 1871, respectiv 1873. Datorită statutului de nod feroviar, în localitatea Teiuș fost ridicată o gară de calibrul Clujului, Oradei sau Aradului, inaugurată în 1871 și finalizată prin extinderi în 1908 (după analiza imaginilor de epocă considerăm că este necesar un studiu aprofundat al fazelor de edificare a gării pentru a se stabili dacă este vorba de o extindere a clădirii inițiale sau dacă este vorba de ridicarea unei noi construcții).



Arhiducele Carol al Austriei, viitorul împărat Carol I al Austriei, a inspectat gara Teiuș în data de 20 octombrie 1916, la scurt timp după izbucnirea primului război mondial. O descriere a clădirii de călători găsim în lucrarea lui Cristian Florin Bota, „Teiuș, gara amintirilor”: „Formula monumentală maximă, cu trei corpuri principale legate între ele prin două corpuri mai scunde, e încă amplificată prin adăugarea, dincolo de corpurile de capăt, a încă două aripi parter (formulă care se regăsește și la Arad). Fațada are un tratament plastic care o individualizează: muchiile, ancadramentele și linia parapetelor sunt evidențiate cu cărămidă aparentă, desenând astfel un delicat “arabesc” pe fondul de tencuială albă.” Azi, gara din Teiuș păstrează aspectul imortalizat în cărțile poștale de la începutul secolului XX.



Carte poștală 1901



Carte poștală 1913



Carte poștală 1927

2. Având în vedere etapele de edificare (1871-1908) / vechimea construcției actuale (1908) și calitățile arhitecturale și urbanistice ale acesteia ce fac imobilul susceptibil de a dobândi calitatea de monument istoric, **este necesar ca intervenția de reabilitare să aibă la bază un studiu istorico-arhitectural de fundamentare** prin intermediul căruia să fie identificate toate elementele în care rezidă valoarea culturală și să fie trasate permisivități și restricții. Ca urmare a analizei documentației depuse și având în vedere informația istorico-arhitecturală de care dispunem în acest moment considerăm că propunerea necesită unele revizuri pentru a permite conservarea specificului unui clădirii de călători de sfârșit de secol XIX, început de secol XX.
- **Lucrări de reabilitare termică** - apreciem propunerea de izolare a pereților exteriori spre interior pentru a nu altera imaginea fațadei, prezența cărămizii aparente decorative pe fondul de tencuială albă fiind un element caracteristic. Izolarea termică a plăcii peste subsol la partea inferioară este de asemenea potrivită în vederea conservării finisajelor (în fotografiile puse la dispoziție remarcăm mozaicul turnat) dar dorim să atragem atenția asupra faptului că intervenția trebuie să fie sensibilă la conservarea bolților de cărămidă ce închid subsolul la partea superioară. Considerăm însă agresivă înlocuirea tâmplăriei exterioare și interioare, în documentarul fotografic pus la dispoziție fiind identificate o serie de tâmplării istorice. În acest sens propunem restaurarea tâmplărilor existente și identificarea unor măsuri alternative de izolare termică, iar punctual, acolo unde acest lucru nu este posibil realizarea unor tâmplării similare din lemn. De asemenea, dorim să atragem atenția asupra prezenței punctuale a tâmplărilor de PVC pentru care propunem revenirea la tâmplării din lemn, realizate după modelul celor istorice.
 - **Lucrări exterioare** - în vederea conservării aspectului exterior considerăm inadecvată desființarea coșurilor de fum acestea fiind elemente caracteristice ale



siluetei acoperișului. În ceea ce privește refacerea accesului în clădire dinspre oraș considerăm necesară revenirea la tâmplării din lemn, cu o remodelare a aparatului de intrare. Accesul în clădire dinspre platformele de tren se remarcă prin structura de lemn în care este rezolvat apartul de intrare, structură ce considerăm că trebuie conservată și restaurată. Copertina, element original, caracteristic va fi conservată fiind acceptate doar lucrări de restaurare/reparații, acolo unde este necesar.

- **Lucrări interioare** - desfacerea pereților existenți și lucrările de recompartimentare vor fi proiectate după stabilirea planimetriei originale, fiind permise doar acele intervenții care nu afectează spațialitatea inițială a interiorului, mai ales în zonele de reprezentare (ex: holul caselor de bilete, sălile așteptare, restaurant). În acest sens, considerăm necesară o analiză a etapelor de edificare prin care să fie identificat pe cât posibil fluxul interior așa cum a fost el gândit pentru nevoile începutului de secol XX, precum și modificările aduse în timp pentru a răspunde schimbărilor determinate de evoluția tehnologiei/schimbarea statutului gării/nevoile utilizatorilor. Introducerea plafoanelor de gips carton se va face doar acolo unde nu este afectat caracterul spațiilor, în documentarul fotografic transmis fiind identificate plafoane cu profile trase și tratamente cromatice pentru care este însă necesară datarea (ex: holul caselor de bilete, săli așteptare, școala personalului). Deși acestea nu se constituie drept componente artistice, conservarea lor contribuie la păstrarea specificului unui spațiu de început de secol XX. Refacerea pardoselilor se va face cu păstrarea și completarea finisajelor originare istorice, iar dacă în urma desfacerilor efectuate se vor identifica finisaje originare istorice se va asigura conservarea acestora (ex: la desfacerea gresiei din holul caselor de bilete).
- **Peroane** - realizarea pasarelei, a adăposturilor închise precum și alegerea mobilierului pentru exterior se vor face avându-se în vedere caracterul clădirii istorice, astfel încât prezența acestora să nu agreseze imaginea gării.

În final, dorim să reiterăm necesitatea realizării unui studiu de fundamentare a intervențiilor, propunerile din prezentul document fiind realizate exclusiv pe baza documentației transmise. Institutul Național al Patrimoniului, prin specialiștii săi, vă stă la dispoziție pentru susținere și consultanță de specialitate în realizarea studiilor necesare și identificarea unor soluții concrete adecvate.

Cu deosebită considerație,

Director general,
arh. Ștefan Bâlici

