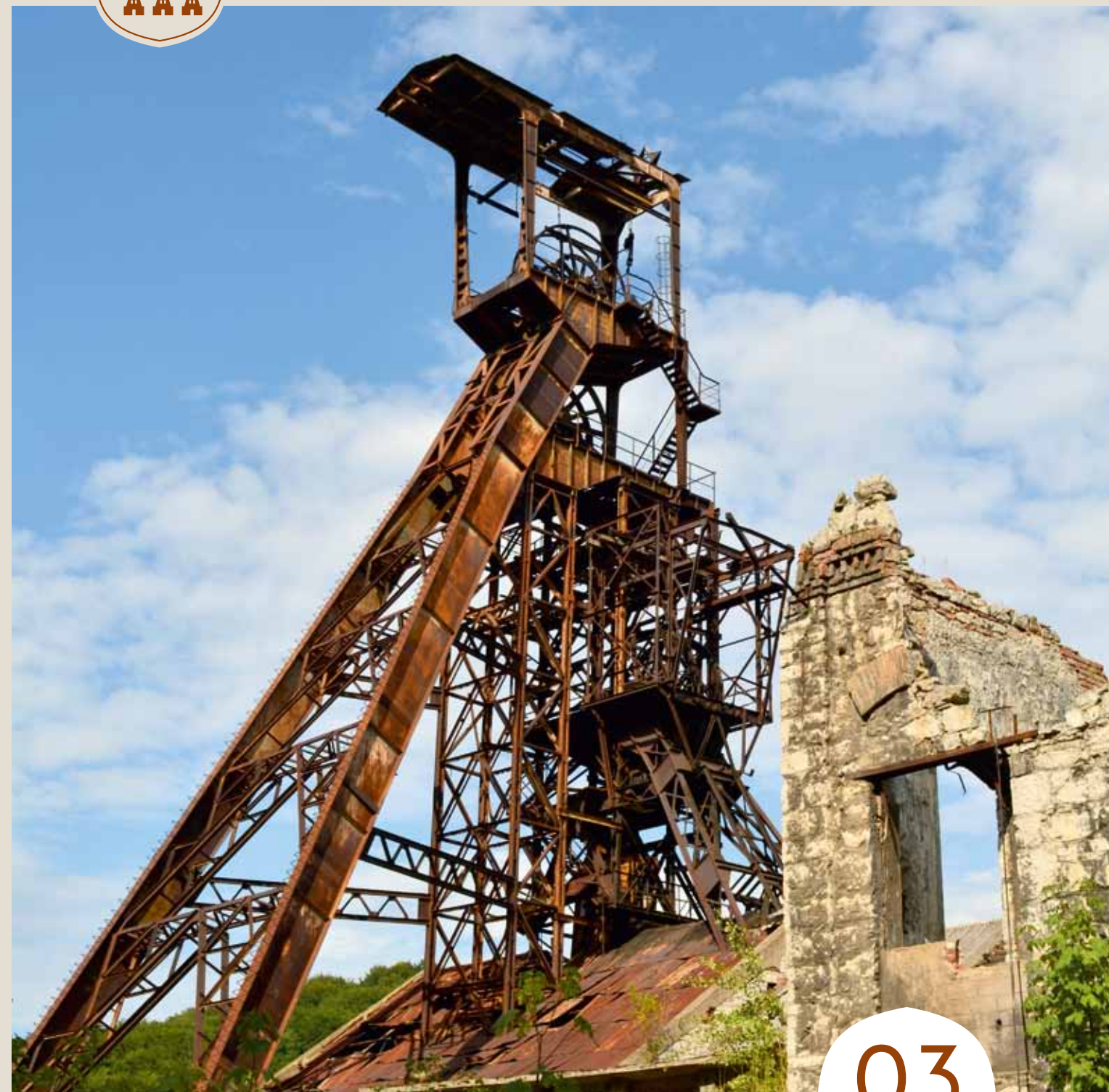


- The Monument: from Abandonment to Community
The article may be found on pages 13-21.
- Monumentul: de la abandon la comunitate
Articolul se poate citi în paginile 13-21.
- Műemlék: az elhagyástól a közösségig
A cikk a 13–21. oldalakon olvasható.

Transsylvania nostra

YEAR XIV. · 55TH ISSUE
ANUL XIV. · NUMĂRUL 55
XIV. ÉVFOLYAM · 55. SZÁM

BUILT HERITAGE
PATRIMONIU CONSTRUIT
ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG



03
2020



6 423493 000656 8,24 lei



“When looking at examples from the Western world, one can observe industrial heritage recognition is still a difficult process. What seemed to help in other cases was adopting a strategy on industrial heritage at national level as early as possible. While we can observe the multiplication of initiatives in industrial heritage in Romania in the past decades, it seems the national level has not followed this pace. The question remaining in need of an answer is if this kind of national strategy is attainable, or it is conditioned by the existence of a strong state.” (Cristina SUCALĂ)

„Privind exemple din lumea occidentală, se poate observa că recunoașterea patrimoniului industrial este încă un proces dificil. Ceea ce părea să ajute în alte cazuri a fost adoptarea cât mai devreme posibil a unei strategii privind patrimoniul industrial la nivel național. Deși putem observa înmulțirea inițiativelor legate de patrimoniul industrial în ultimele decenii, se pare că nivelul național nu a adoptat acest ritm. Întrebarea care încă își așteaptă răspunsul este dacă acest tip de strategie națională este realizabil, sau este condiționată de existența unui stat puternic.” (Cristina SUCALĂ)

„A nyugati világban fellelhető példákat vizsgálva megfigyelhető, hogy továbbra is nehezen valósul meg az ipari örökség kellő elismerése. Egyéb esetekben az segítette elő ezt a folyamatot, ha a lehető leghamarabb fogadtak el országos szinten egy ipari örökségre vonatkozó stratégiát. Noha Romániában az elmúlt évtizedek során az ipari örökséget érintő kezdeményezések elszaporodását figyelhettük meg, úgy tűnik, hogy az országos szint nem követte ezt az ütemet. A továbbra is válaszra váró kérdés az, hogy megvalósítható-e ez a fajta nemzeti stratégia, vagy egy erős állam megléte határozza meg ennek létét.” (SUCALĂ Cristina)

■ **Front cover photo:** Pit I from Anina © Cristina COSTEA, „Anina Mine of Ideas”, 2015

■ **Back cover photo:** A copy of the Californian stamp mill for crushing gold ore, kept at the Mining Museum in Roșia Montană © Volker WOLLMANN, 1986

■ **Fotografie copertă I:** Puțul I de la Anina © Cristina COSTEA, „Mina de idei Anina”, 2015

■ **Fotografie copertă IV:** Exemplar de șteamp de tip californian pentru zdrobit minereu aurifer, păstrat la Muzeul Mineritului din Roșia Montană © Volker WOLLMANN, 1986

■ **Első fedél képe:** Az aninai I-es vízakna © COSTEA Cristina, „Mina de idei Anina”, 2015

■ **Hátsó fedél képe:** Egy kaliforniai típusú zúzóporóly az aranyérc zúzására, a verespataki Bányászati Múzeumban őrzött másolat © WOLLMANN Volker, 1986

Content | Cuprins | Tartalom



- 1 | KIRIZSÁN Imola
Greetings *** Preambul *** Köszöntő
- 2 | Oana Sorina PAVĂL
Evaluarea capacității de reutilizare a patrimoniului industrial
Un studiu de caz
Assessing the Reusability Potential of Industrial Heritage
A Case Study
- 13 | Dana JULEAN – Dan-Ionuț JULEAN
Monumentul: de la abandon la comunitate
Un studiu de caz despre valorificarea patrimoniului industrial
The Monument: from Abandonment to Community
A Case Study on the Enhancement of Industrial Heritage
- 22 | Cristina PURCAR – Virgil POP
Baia Mare Railway Station
A Study for the (Re)Cognition of Post-War Architectural Heritage
Gara Baia Mare
Un studiu pentru (re)cunoașterea patrimoniului arhitectural postbelic
- 36 | Gabriela PAȘCU – Oana ȚIGANEA
Scoate Anina la suprafață
Aspectul intangibil al patrimoniului industrial din Anina între experiment și realitate
Bring Anina to the Surface
The Intangible Aspects of Industrial Heritage in Anina between Experiment and Reality
- 48 | Raluca-Maria TRIFA
Patrimoniul industrial la răscruce
Despre o (re)considerare a arhitecturii industriale istorice din Timișoara, viitoare Capitală Europeană a Culturii
Industrial Heritage at a Crossroads
About a (Re)Consideration of Historic Industrial Architecture in Timișoara, Future European Capital of Culture

Financed by / Finanțat de / Támogató:



Transsylvania
nostra

BUILT HERITAGE | PATRIMONIUL CONSTRUIT | ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG



ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN ROMÂNIA



nka
Nemzeti Kulturális Alap

This project is supported by the
Romanian Order of Architects, from the Architectural Stamp Duty
and the National Cultural Fund of Hungary.

A kiadvány támogatója a Romániai Építész Kamara és a Nemzeti Kulturális Alap, Magyarország.

■ Editor in chief / Redactor șef / Főszerkesztő: **SZABÓ Bálint** ■ Subeditor in chief / Redactor șef adjunct / Főszerkesztő-helyettes: **Vasile MITREA** ■ Editorial Committee / Colegiul de redacție / Szerkesztőbizottság: **BENCZÉDI Sándor** (RO), **Rodica CRIȘAN** (RO), **Hanna DERER** (RO), **Miloš DRDÁČKÝ** (CZ), **Octavian GHEORGHIU** (RO), **FEJÉRDY Tamás** (HU), **KIRIZSÁN Imola** (RO), **KOVÁCS András** (RO), **Christoph MACHAT** (DE), **Daniela MARCU ISTRATE** (RO), **MIHÁLY Ferenc** (RO), **Paul NIEDERMAIER** (RO), **Virgil POP** (RO), **Liliana ROȘIU** (RO), **Andrew SHEPHERD** (UK) ■ Collaborators / Colaboratori / Közreműködők: **Ana COȘOVEANU**, **EKE Zsuzsanna**, **MAGÓ Beatrix**, **Flaviu ORĂȘTEAN**, **Ioana RUS**, **SZÁSZ Augustza** ■ Layout Design / Concepția grafică / Grafikai szerkesztés: **IDEA PLUS** ■ Layout editor / Tehnoredactare / Tördelés: **TIPOTÉKA** ■ Editorial general secretary: **VÁKÁR Enikő** ■ Contact: editorial@transylvanianostra.eu ■ Publisher / Editura / Kiadó: **SC. Utilitas SRL**. Str. Breaza nr. 14, Cluj-Napoca, 400253 RO, Tel: 40-264-435489, e-mail: office@utilitas.ro ■ Publishing-house / Tipografia / Nyomda: **Colorprint**, Zalău ■ The articles do not reflect in all cases the standpoint of the Transsylvania Nostra Journal. The articles' content and the quality of the images fall under the authors' responsibility. ■ Articolele autorilor nu reflectă în fiecare caz punctul de vedere al revistei Transsylvania Nostra. Responsabilitatea pentru conținutul articolelor și calitatea imaginilor revine autorilor. ■ A szerzők cikkei nem minden esetben tükrözik a Transsylvania Nostra folyóirat álláspontját. A cikkek tartalmáért és az illusztrációk minőségéért a szerző felel. ■ All rights reserved. The Journal may not be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the publishers. 2020 © Fundația Transsylvania Nostra ■ CNCS B granted journal / Revistă cotate în categoria CNCS B / CNCS B minősítéssel ellátott folyóirat ■ ISSN-L 1842-5631, ISSN 1842-5631 (print), ISSN 2344-5084 (on-line) ■

■ At the end of each year, the Editorial Board draw up the editorial plan for the following year. The members of the Board have considered the condition of the Romanian industrial heritage as very topical. This issue is thus dedicated to this part of heritage, detested by some and considered a challenge by others. We would like to mention that, two articles only have approached this topic since the foundation of the journal in 2007. The industrial heritage is defined by Law No 6/2008¹ at national level, as well as by international charters^{2,3} as follows:

“The industrial heritage consists of sites, structures, complexes, areas and landscapes as well as the related machinery, objects or documents that provide evidence of past or ongoing industrial processes of production, the extraction of raw materials, their transformation into goods, and the related energy and transport infrastructures. Industrial heritage reflects the profound connection between the cultural and natural environment, as industrial processes – whether ancient or modern – depend on natural sources of raw materials, energy and transportation networks to produce and distribute products to broader markets. It includes both material assets – immovable and movable –, and intangible dimensions such as technical know-how, the organisation of work and workers, and the complex social and cultural legacy that shaped the life of communities and brought major organizational changes to entire societies and the world in general.” Architecture students have recently been choosing such sites as topics of their diplomas every year. Young architects consider this heritage segment to be a real source of creativity and “recycling” of the existent built stock, or furthermore these shy trials are developed into PhD thesis afterwards.

We were thus glad to receive a big number of articles upon the editorship's call. We have selected and reviewed through ten papers, which resulted in the publication of two issues dedicated to the industrial heritage, i.e. issue no 3/2020 (fully dedicated) and issue no 4/2020 (largely dedicated).

The importance of this heritage is also proved by the existence of several scientific international organizations, i.e. TICCIH – a global organisation dealing with the industrial heritage and serving as special adviser for ICOMOS –, and ISCIH – International Scientific Committee on Industrial Heritage within ICOMOS, established in 2018⁴ further to a survey conducted in this respect in 2017.

May you all have a pleasant reading!

Imola KIRIZSÁN
Member of the Editorial Board

- 1 Law No 6/2008 is the legal basis for the technical and industrial heritage in Romania.
- 2 Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes, “The Dublin Principles”, adopted by the 17th General Assembly in 2011.
- 3 A similar definition was also established in 2003 at the TICCIH Congress in Russia, within the Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage.
- 4 https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/ISCs/ISC_IndustrialHeritage_By-Laws_EN.pdf

■ La fiecare sfârșit de an, Comitetul de redacție stabilește planul editorial al anului următor. Membrii comitetului au considerat ca tematică de actualitate soarta patrimoniului industrial românesc. Astfel, numărul actual este dedicat acestui patrimoniu, disprețuit de unii, considerat o provocare de alții. Menționez că, de la existența revistei (2007), doar două articole au abordat patrimoniul industrial.

Patrimoniul industrial este definit de Legea nr. 6/2008¹ la nivel național, respectiv de cartele internaționale^{2,3} astfel:

„Patrimoniul industrial este reprezentat de situri, structuri, complexe, arii și peisaje, împreună cu mașinile, obiectele sau documentele aferente, care sunt mărturie ale unor procese industriale trecute sau prezente din domeniul producției, extracției de materii prime, prelucrării acestora, precum și infrastructurile energetice și de transport aferente. Patrimoniul industrial reflectă legătura profundă dintre mediul cultural și cel natural, având în vedere că procesele industriale – atât vechi, cât și moderne – depind de sursele naturale de materii prime și de rețelele energetice și de transport în vederea producerii bunurilor și distribuirii acestora pe piețele mai mari. Acesta cuprinde atât bunuri materiale – imobile și mobile –, cât și aspecte imateriale, precum cunoștințe tehnice, organizarea muncii și a muncitorilor, și moștenirea complexă socioculturală care a modelat viața comunităților și a generat schimbări organizatorice majore ale unor comunități întregi și ale lumii în general.” Mai nou, aproape anual, sunt alese astfel de situri ca posibile scene ale lucrărilor de diplomă ale studenților arhitecți. Tinerii arhitecți consideră acest segment de patrimoniu o reală sursă de creativitate și de „reciclare” a fondului construit existent, sau mai mult, aceste încercări timide sunt mai târziu dezvoltate în teze de doctorat.

Ne bucurăm așadar de numărul mare de articole trimise la solicitarea redacției. Au fost selectate și revizuite zece articole, iar rezultatul este apariția a două numere alocate patrimoniului industrial, respectiv ediția 3/2020 (integral) și ediția 4/2020 (în mare parte).

Importanța acestui patrimoniu este dovedită și de faptul că la nivel internațional există mai multe organizații științifice: TICCIH – o organizație mondială care reprezintă patrimoniul industrial și care este consilier special pentru ICOMOS – și ISCIH – Comitetul științific internațional pentru patrimoniul industrial din cadrul ICOMOS, înființat în 2018⁴ în urma sondajului efectuat în acest sens în 2017.

Vă dorim în continuare lectură plăcută tuturor!

Imola KIRIZSÁN
Membră a Comitetului de redacție

- 1 Legea nr. 6/2008 constituie regulul juridic al patrimoniului tehnic și industrial
- 2 Principiile comune ale ICOMOS și TICCIH privind conservarea patrimoniului industrial constând din situri, structuri, arii și peisaje, denumite Principiile de la Dublin, adoptate de a 17-a Adunare Generală din 2011.
- 3 O definiție similară a fost formulată și în 2003 la congresul TICCIH din Rusia, în cadrul Cartei de la Nizhny Tagil pentru patrimoniul industrial
- 4 https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/ISCs/ISC_IndustrialHeritage_By-Laws_EN.pdf

■ A szerkesztőbizottság minden év végén határozza meg a következő év laptervét. A bizottság tagjai aktuális kérdésnek tekintették a román ipari örökség sorsát. Ez az örökség olykor teher, máskor igazi kihívás a szakma számára is. A folyóirat fennállása óta (2007) csupán két cikk tárgyalta az ipari örökséget.

Az ipari örökség, országos szinten a 6/2008-os törvényben¹, valamint a nemzetközi kartákbán^{2,3}, a következő képpen van meghatározva: „Az ipari örökség olyan helyszínek, szerkezetek, együttesek, területek és tájak, valamint az ezekhez tartozó gépezetek, tárgyak vagy dokumentumok alkotják, amelyek a múltbeli vagy jelenlegi ipari folyamatokról tanúskodnak a termelés, nyersanyag-kitermelés és -feldolgozás, valamint az ezekhez kapcsolódó energetikai és közlekedési infrastruktúrák területén. Az ipari örökség rávilágít a kulturális környezet és a természet közötti szoros kapcsolatra, mivel az ipari folyamatok – mind a régiek, mind a modernek – a természetes nyersanyagforrások, az energetikai és közlekedési hálózatok függvényében működnek a céllal, hogy termékeket állítsanak elő és forgalmazzanak a piacon. Ez magában foglalja mind a tárgyi – ingó és ingatlan – javakat, mind az olyan immateriális szempontokat, mint a műszaki ismeretek, a munka és a munkások megszervezése, valamint azt a komplex társadalmi-kulturális örökséget, amely szerepet játszott a közösségek életének formálásában és jelentős szervezeti változásokat idézett elő teljes közösségekben, valamint az egész világban.” (2)

Építészhallgatók szinte évente választanak ipari örökség színtereket diplomamunkáik lehetséges helyszíneként. Számukra ezt az örökségi szegmens a kreativitás és a meglévő épületállomány „újrahasznosításának” valós forrása, sőt, ezek a szerényebb kezdeményezések a későbbiekben doktori disszertációkban teljességgel ki.

Örvendek tehát a szerkesztők kérésére elküldött cikkek nagy száma. Tíz cikk került kiválasztásra és lektorálásra, ennek eredményeként pedig két ipari örökséggel foglalkozó lapszám jelenik meg: a 3/2020 (teljes egészében) és 4/2020 (nagyreszt).

Az ipari örökségnek a fontosságát bizonyítja az a tény is, hogy nemzetközi szinten több tudományos szervezet is létezik: a TICCIH – egy, az ipari örökséget képviselő globális szervezet, amely az ICOMOS szakszerű tanácsadója – és az ISCIH – az ipari örökség nemzetközi szakbizottsága az ICOMOS keretén belül, amelyet 2018-ban⁴ hoztak létre az erre vonatkozóan 2017-ben elvégzett felmérés alapján.

Kellemes olvasást kívánunk mindenkinek!

KIRIZSÁN Imola
Szerkesztőbizottsági tag

- 1 A 6/2008-os törvény rendelkezik a műszaki és ipari örökség jogi rendszeréről.
- 2 Az ICOMOS és a TICCIH közös elvei a helyszínek, szerkezetek, területek és tájak együtteséből álló ipari örökség védelméről, az úgynevezett Dublini elvek, amelyeket a 17. közgyűlés fogadott el 2011-ben.
- 3 Hasonló meghatározás született 2003-ban is az oroszországi TICCIH kongresszuson a Nyizsnyij Tagil Karta az ipari örökség védelméről keretében.
- 4 https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/ISCs/ISC_IndustrialHeritage_By-Laws_EN.pdf

■ Oana Sorina PAVĂL¹

Evaluarea capacității de reutilizare a patrimoniului industrial

UN STUDIU DE CAZ

■ **Rezumat:** Lucrarea de față are la bază cercetarea doctorală a autorului și are în vedere ansamblurile industriale abandonate, aflate în context urban, ca o categorie aparte a patrimoniului industrial. Când în statele occidentale începea deja fenomenul de dezindustrializare, România era în plin proces de industrializare și implicit de urbanizare. Dezindustrializarea a început după 1990 și a lăsat în urma sa ansambluri industriale abandonate în majoritatea orașelor. Azi avem de-a face cu foste zone industriale destructurate în țesutul urban, consecință a abandonului. Ansamblurile industriale abandonate sunt însă o resursă de necontestat pentru orașele în care au fost iertate de specula imobiliară și de demolările care au lăsat în urmă terenuri abandonate de tip brownfields. Traversăm o nouă criză a fondului construit iar acestea, datorită fondului construit existent, a infrastructurii, a poziției în oraș, etc., ar putea contribui la rezolvarea unor probleme ale orașului, dacă ar fi reutilizate și reintegrate în circuitul urban. Practica nu este una nouă dar este una neuzuală pentru România, de aceea un prim pas ar fi evaluarea capacității de reutilizare a unui ansamblu industrial abandonat, în context urban, urmărind a investiga posibilitățile de a răspunde unor probleme și nevoi ale zonei în care acesta se află sau chiar ale orașului.

■ **Cuvinte cheie:** ansamblu industrial, abandon, context urban, reutilizare, recuperare, evaluare, potențial, patrimoniu industrial

Ansamblul industrial în context urban – o categorie aparte a patrimoniului industrial

■ Lucrarea de față are la bază cercetarea doctorală a autorului, finalizată în 2019 cu teza de doctorat „Ansamblul industrial abandonat, în context urban. Capacitatea de reutilizare a patrimoniului industrial” (PAVĂL 2019)². Pornim de la a defini limitele acestui articol, făcând referire la ansamblurile industriale aflate în context urban ca tip aparte de patrimoniu industrial. Ansamblul industrial a fost gândit să funcționeze ca un întreg, în directă legătură cu procesele de producție din interior și cu fluxurile tehnologice. Nu avem de-a face cu obiecte singulare dezafectate, ci cu întregi zone care reflectă declinul și pierderea identității. Demersul de recuperare nu se poate rezuma doar la adaptarea corectă a clădirilor din cadrul unui ansamblu la noi funcțiuni, ci trebuie să urmărească redarea unei

Assessing the Reusability Potential of Industrial Heritage

A CASE STUDY

■ **Abstract:** The article is based on the author's doctoral research and focuses on abandoned industrial complexes in an urban context, as a separate category of industrial heritage. When the phenomenon of deindustrialisation was already beginning in the Western states, Romania was in the process of industrialisation and implicitly of urbanisation. Deindustrialisation began only after 1990 and left behind abandoned industrial complexes in most cities and towns. Today, we are dealing with de-structured former industrial areas in the urban fabric, a consequence of abandonment. However, the abandoned industrial complexes are an undeniable resource for the cities and towns where they have been spared by real estate speculation and by the demolitions that left behind brownfields. We are going through a new crisis of the built stock and these, due to the existing built stock, the infrastructure, their position in the city, etc., if they were reused and reintegrated in the urban circuit, might contribute to solving some of the city's problems. This practice is not a new one, but it is an unusual one for Romania, therefore a first step would be to assess the reusability potential of an abandoned industrial complex in an urban context, seeking to investigate the possibilities of responding to certain problems and needs of the area they are located in, or even of the city.

■ **Keywords:** industrial complex, abandonment, urban context, reusability, recovery, assessment, potential, industrial heritage

The industrial complex in an urban context – a separate category of industrial heritage

■ The article is based on the author's doctoral research, finalised in 2019 with the doctoral thesis “The Abandoned Industrial Complex, in an Urban Context. The Reusability of Industrial Heritage” (PAVĂL 2019)². We start by defining the limits of

¹ Arhitect, dr., Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București, România.
² Îndrumător științific: prof. dr. arh. Ana Maria DABIJA.

¹ Architect, PhD, Ion Mincu University of Architecture and Urbanism in Bucharest, Romania.
² Scientific advisor: Professor Ana Maria DABIJA, PhD, architect.

this article, referring to the industrial complexes found in urban contexts as a separate type of industrial heritage. The industrial complex was designed to function as a whole, in direct connection with the internal production processes and technological flows. We are not dealing with singular disused objects, but with whole areas that reflect decline and the loss of identity. The recovery process cannot be limited to the correct adaptation of the buildings within a complex to new functions, but must seek to restore an identity to the de-structured urban area, by reusing the built framework and exploiting the potential of the unbuilt space within it.

An actual reutilisation would presume the investigation of the possibilities to assess the abandoned industrial complex in order to determine both its potential *as a whole*, as well as the potential to *reuse the buildings* inside it. The doctoral research attempted to establish possible criteria for the assessment of the reusability potential of the abandoned industrial complex and of its buildings, because in order to determine *how* this resource of the city or town can be exploited, we must first determine *whether* an abandoned industrial complex in an urban context can be recovered.

The relevance of recovering abandoned industrial complexes in Romanian cities and towns. The orientation towards industrial heritage

■ Romania's industrial development is associated with the industrialisation period. The industrialisation process in Romania took place simultaneously with the urbanisation one, which involved changing the structure of the old cities and the appearance of new ones. Deindustrialisation left behind both declining mono-industrial towns and abandoned urban areas made up of former industrial complexes set in an urban context. Between 1950 and 1966, the emphasis was on the development of large cities, the development of the industry taking place in regional centres and in new industrial towns. The population working in industry increased, from 12% of the total working population in 1950 to over 20% in 1960 (PĂUN CONSTANTINESCU 2013, 112-115). Between 1948 and 1974, 96 new towns appeared (some of them newly built, mono-industrial towns, others rural localities that acquired the status of town and developed according to the industrialisation of their area). Thus, in 1956 Romania had 171 towns and cities, in 1966, 183 (TUFESCU 1974), and in 1989 it had 268 towns and cities (PĂUN CONSTANTINESCU 2013, 120-123).

The late industrial development has left us as a testimony of the industrial past a built heritage related to a recent past of industrialisation and implicitly of the communist period, thus a certain stigma is associated with it. Deindustrialisation led either to interventions on the former industrial areas within

identităţi, zonei urbane destructurate, prin reutilizarea cadrului construit şi exploatarea potenţialului spaţiului neconstruit existent în cadrul său.

În vederea reutilizării propriu-zise, este necesară investigarea posibilităţilor de evaluare a ansamblului industrial abandonat, pentru a determina atât potenţialul său *ca întreg*, cât şi potenţialul de *reutilizare a clădirilor* din cadrul său. Cercetarea doctorală a încercat să stabilească posibile criterii de evaluare a capacităţii de reutilizare a ansamblului industrial abandonat şi a clădirilor existente în cadrul său, deoarece pentru a determina *cum* se poate beneficia de această resursă a oraşului, trebuie mai întâi să putem determina *dacă* un ansamblu industrial abandonat, aflat în context urban, poate fi recuperat.

Relevanţa recuperării ansamblurilor industriale abandonate din oraşele româneşti. Orientarea faţă de patrimoniul industrial

■ Dezvoltarea industrială a României este asociată cu perioada industrializării, iar procesul de industrializare s-a desfășurat concomitent cu cel de urbanizare, care a presupus modificarea structurii vechilor oraşe şi apariţia unor oraşe noi. Dezindustrializarea a lăsat în urmă atât oraşe monoindustriale în declin, precum şi zone urbane abandonate, constituite din foste ansambluri industriale în context urban. În intervalul 1950-1966 s-a pus accentul pe dezvoltarea oraşelor mari, iar dezvoltarea industriei s-a făcut în centrele regionale şi în noile oraşe industriale. Populaţia care lucra în industrie a crescut, de la 12% din totalul populaţiei muncitoare în 1950, la peste 20% în anul 1960 (PĂUN CONSTANTINESCU 2013, 112-115). În intervalul 1948-1974 au apărut 96 de oraşe noi (unele oraşe monoindustriale, nou construite, altele localităţi rurale care au căpătat statutul de oraş şi s-au dezvoltat prin prisma industrializării zonei în care se aflau). Astfel, în 1956 România avea 171 de oraşe, în 1966, 183 (TUFESCU 1974), iar în 1989 avea 268 de oraşe (PĂUN CONSTANTINESCU 2013, 120-123).

Dezvoltarea industrială târzie ne lasă ca mărturie a trecutului industrial un patrimoniu construit asociat cu un trecut recent al industrializării şi implicit al perioadei comuniste, ca atare există o oarecare stigmă asupra sa. Dezindustrializarea a dus fie la intervenţii asupra fostelor zone industriale din cadrul oraşelor, care au „anulat”³ trecutul, fie la zone destructurate, care şi-au pierdut identitatea din cauza abandonului. Însă, a lăsat în urmă o resursă valoroasă care poate fi „exploatăată” în acord cu politicile şi principiile actuale de dezvoltare sustenabilă, de regenerare urbană, de reciclare a fondului construit, iar recuperarea fostelor ansambluri industriale devine cu atât mai fezabilă cu cât în prezent oraşele trec printr-o criză a fondului construit şi a posibilităţilor de dezvoltare (necesară dar îngreunată de urbanizarea haotică din ultimul deceniu).

Lipsa unui cadru normativ specific, dar şi incapacitatea administraţiei centrale şi locale de a acoperi cerinţele şi nevoile complexe în ceea ce priveşte patrimoniul construit abandonat şi zonele urbane destructurate ca urmare a fenomenului de dezindustrializare duc la necesitatea investigării capacităţii de reutilizare a ansamblurilor industriale aflate în context urban. Poziţia faţă de patrimoniul industrial în România este scindată între cei care se preocupă de cercetarea şi/sau de recuperarea sa şi decidenţi. Însăşi transpunerea trunchiată a proiectului de lege pentru protejarea pa-

3 Cele mai întâlnite situaţii fiind acelea de demolare urmată de construirea de noi centre comerciale sau ansambluri rezidenţiale, deoarece terenurile fostelor zone industriale, aflate cândva la periferie, au fost înglobate în ţesutul urban sau chiar au ajuns să se afle în vecinătatea zonelor centrale ale oraşelor, ceea ce le-a făcut a fi foarte ofertante pentru investitori şi dezvoltatori imobiliari.

trimoniului industrial, ale cărui prevederi le completează pe cele ale Legii 422/2001 și cele ale Legii 182/2000 în *Legea 6/2008 privind regimul juridic al patrimoniului tehnic și industrial*, care nu cuprinde și măsurile speciale de protecție a patrimoniului industrial propuse prin respectivul proiect, reflectă orientarea generală față de patrimoniul industrial în România.

Criterii de evaluare propuse

■ Demersul de evaluare propus nu se dorește a sta la baza unor decizii de a reutiliza, demola sau lăsa în stare de abandon un ansamblu industrial abandonat, în context urban, ci a sublinia complexitatea problematicii și a ajuta la conturarea potențialului. Evaluarea se va face urmărind a defini acele intervenții posibile care ating obiectivele dezvoltării sustenabile, rezolvă probleme urbane, sociale și de mediu, dar aduc și beneficii economice atât investitorilor, cât și bugetului local. Criteriile de evaluare a capacității de reutilizare a ansamblurilor industriale se împart în două categorii cadru, și anume *capacitatea de reutilizare a ansamblului ca întreg* și *capacitatea de reutilizare a părților sale componente*. Subliniem că demersul de evaluare propus are în vedere posibilitățile de recuperare și reutilizare a ansamblurilor industriale abandonate aflate în context urban, în orașe dezvoltate de-a lungul mai multor perioade. Nu au făcut obiectul studiului ansamblurile aflate în afara orașelor sau în orașe monoindustriale în declin,⁴ a căror problematică este una mult mai complexă (PĂUN CONSTANTINESCU 2013) și este insuficientă perspectiva recuperării unui ansamblu industrial abandonat.

Pornind de la cele trei întrebări premergătoare unei evaluări propriu-zise, propuse de HARDY (2005), privind *natura reutilizării*⁵, *natura fondurilor* și *natura estetică*⁶, se definesc patru paliere generale de evaluare a capacității de reutilizare a unui ansamblu industrial abandonat, în context urban.⁷ Mai întâi este necesară *evaluarea contextului în care se află ansamblul*, având în vedere considerentele cadrului fizic, cele sociale și culturale. La fel de necesară este și *evaluarea cadrului fizic al ansamblului*, compus din clădirile care fac parte din ansamblu, spațiile neconstruite dintre acestea și limita sa fizică. Aceasta se va face atât din perspectiva ansamblului ca întreg, cât și din cea a elementelor sale componente. Și *evaluarea cultural-istorică* se va face atât la scara ansamblului ca întreg, cât și la nivelul clădirilor din cadrul său.

Ultimul aspect este cel al *fezabilității economice*, care depășește sfera de cunoaștere a autorului și poate constitui un subiect vast de cercetare în sine. Componenta economică este în general decisivă pentru o evaluare favorabilă a posibilităților de recuperare a patrimoniului industrial, însă prin activarea și reintegrarea în circuitul urban a acestor zone abandonate care reflectă consecințele dezindustrializării s-ar rezolva problemele de natură socială, culturală, de infrastructură sau de mediu generate de țesutul urban destructurat (FEIN 2010).

Grilele de evaluare propuse în cadrul tezei de doctorat creează un cadru bazat pe o serie de criterii predefinite, dar având o componentă flexibilă care să confere un grad de adaptabilitate la particularitățile con-

cities that “have annulled”³ the past, or to de-structured areas, which have lost their identity as a result of abandonment. However, it left behind a valuable resource that can be “exploited” in accordance with current policies and principles of sustainable development, urban regeneration, and recycling of the built stock, while the recovery of the former industrial complexes becomes all the more feasible now that cities are going through a crisis regarding built stock and development opportunities (necessary, but hindered by the chaotic urbanisation of the last decade).

The lack of a specific regulatory framework, but also the inability of central and local administrations to cover the complex requirements and needs regarding the abandoned built heritage and the urban areas that were de-structured as a result of deindustrialisation have led to a need to investigate the reusability potential of industrial complexes in an urban context. The attitude towards industrial heritage in Romania is divided between those who are concerned with its research and/or recovery and the decision makers. The very truncated transposition of the draft law for the protection of industrial heritage, whose provisions complete those of Law 422/2001 and of Law 182/2000 in *Law 6/2008 regarding the legal status of technical and industrial heritage*, which does not include the special measures for the protection of industrial heritage proposed by the respective project, reflects the general attitude towards industrial heritage in Romania.

Proposed assessment criteria

■ The proposed assessment approach is not intended to be the basis of decisions to reuse, demolish, or continue the abandonment state of an abandoned industrial complex in an urban context, but to emphasise the complexity of the issue and to help outline its potential. The assessment is made in order to define those possible interventions that would achieve the objectives of sustainable development, solve urban, social, and environmental issues, but also bring economic benefits both to investors and to the local budget. The assessment criteria for the reusability potential of industrial complexes fall into two wider categories, namely the *reusability potential of the complex as a whole* and the *reusability potential of its components*. We emphasise that the proposed assessment approach takes into consideration the possibilities of recovery and reuse of abandoned industrial complexes in an urban context, in cities and towns developed over several periods. Complexes outside cities or in mono-industrial, declining towns,⁴ which have much more complex is-

4 Fenomenul de *shrinking cities* este tratat pe larg în volumul colectiv *Shrinking Cities in Romania. Orașe românești în declin* (PĂUN CONSTANTINESCU 2019).

5 La ce funcțiuni se pretează ansamblul ca întreg, ce activități, de ce natură, se pot desfășura prin refuncționalizare?

6 A metodelor propuse pentru recuperarea clădirilor industriale.

7 Seturile de criterii minimale au fost prezentate sintetic, raportat doar la capacitatea de reutilizare a clădirilor industriale, în cadrul celei de-a XXI-a Conferință națională cu participare internațională Comportarea „in situ” a construcțiilor, desfășurată în perioada 20-22 octombrie 2016 la Ploiești, articol publicat în volumul de referate al conferinței (ARDELEANU & PAVĂL 2016), și au fost definite ulterior adaptat la scara unui ansamblu, nu doar a unei clădiri.

3 The most common situations are those of demolition followed by the construction of new shopping centres or residential complexes, because the lands of the former industrial areas, once on the outskirts, were incorporated into the urban fabric or even came to be in the vicinity of central areas, which made them very attractive to investors and real estate developers.

4 The phenomenon of *shrinking cities* was treated extensively in the collective volume *Shrinking Cities in Romania. Orașe românești în declin* (PĂUN CONSTANTINESCU 2019).

sues (PĂUN CONSTANTINESCU 2013) and for which the perspective of recovering an abandoned industrial complex is not enough, were not the study's object.

Starting from the three questions preceding a proper evaluation, as proposed by HARDY (2005) regarding the *nature of reuse*⁵, the *nature of funding*, and the *aesthetic nature*⁶, four general levels are defined for assessing the reusability potential of an abandoned industrial complex in an urban context.⁷ It is first necessary to *assess the context in which the complex is found*, taking into account the physical, social, and cultural environment. It is equally necessary to *evaluate the physical framework of the complex*, composed of the buildings that are part of it, the unbuilt spaces between them, and its physical limits. This is to be carried out both from the perspective of the complex as a whole and from that of its composing elements. The *cultural-historical evaluation* will also be done both at the scale of the complex as a whole and at the level of the buildings within it.

The last aspect is that of *economic feasibility*, which goes beyond the scope of the author's knowledge and can be a vast research topic in itself. The economic component is generally decisive for a favorable assessment of the possibilities of recovering the industrial heritage, but the activation and reintegration into the urban circuit of these abandoned areas that reflect the consequences of deindustrialisation would solve the social, cultural, infrastructural, and environmental problems generated by the de-structured urban fabric (FEIN 2010).

The assessment grids proposed in the doctoral thesis create a framework based on a series of predefined criteria, but with a flexible component that gives a degree of adaptability to the particularities of the contexts in which the abandoned industrial complexes are located. The scores proposed for each of the criteria in the analyses take into account the most unfavourable and the most favourable of the hypostases, but also the middle nuances. It is proposed to award points in order to be able to transpose objectively, numerically the results of the assessment and analysis, as a support for defining possible strategies, proposals, and projects for the recovery and reuse of abandoned industrial sites, without claiming that these results define, by themselves, a course of action. We emphasise that the inclusion in the lower tier of an evaluation grid does not necessarily lead to the conclusion of the demolition opportunity, just as the inclusion in the upper tier does not necessarily lead to

textelor în care se află ansamblurile industriale abandonate. Punctajele propuse pentru fiecare dintre criteriile din cadrul analizelor au în vedere cea mai defavorabilă și cea mai favorabilă dintre ipostaze, dar și nuanțele de mijloc. Se propune acordarea de puncte pentru a putea transpune obiectiv, numeric, rezultatele evaluării și analizelor, ca suport pentru definirea unor posibile strategii, propuneri, proiecte de recuperare și reutilizare a ansamblurilor industriale abandonate, fără a avea pretenția ca aceste rezultate să definească, în sine, o cale de acțiune. Subliniem faptul că încadrarea în palierul de jos al unei grile de evaluare nu duce neapărat la concluzia oportunității demolării, așa cum încadrarea în palierul superior nu duce neapărat la recuperarea și/sau reutilizarea unui ansamblu industrial abandonat al cărui potențial s-a evaluat conform criteriilor propuse de autor. Se exemplifică în format tabelar criteriile generale, specifice și de punctaj propuse în vederea evaluării cultural-istorice (tabel 1). Structura cadru a grilelor este similară și pentru evaluarea contextului și a cadrului fizic, însă pentru economia de spațiu s-a ales exemplificarea de față.

Un studiu de caz – Ansamblul Industrial „Independența” din Sibiu

■ S-a ales acest studiu de caz datorită complexității sale, iar evaluarea capacității de reutilizare a Ansamblului Industrial „Independența” din Sibiu s-a făcut folosind seturile de criterii prezentate mai sus, adaptate la acest context particular. Ansamblul Industrial „Independența” se află în Sibiu, în imediata vecinătate a zonei *intra muros*, pe limita ultimului inel de fortificații al orașului istoric. Acesta face parte din prima platformă industrială a Sibiului, aflată în zona nordică a orașului istoric. În prezent, zona industrială este preponderent abandonată, parte dintr-un țesut destructurat care funcționează ca o barieră între zona centrală și cartierele aflate la nord de râul Cibin. Integritatea ansamblului, însă, s-a păstrat până în prezent, fiind singurul dintre ansamblurile industriale din zonă care își păstrează toate clădirile, limitele și ultima sa formă de funcționare (foto 1), definită pe parcursul unui secol de dezvoltare și de extinderi succesive.



■ Foto 1. Perspectivă aeriană cu ilustrarea vecinătății centrului istoric al orașului Sibiu, forma ansamblului în noiembrie 2018 © Sergiu Nicolae BREGA

■ Photo 1. Aerial perspective with the presentation of the nearby historical centre of Sibiu, the complex in 2018 © Sergiu Nicolae BREGA

5 To what functions is the complex suitable as a whole, what activities and of what nature can be carried out through functional conversion?

6 Of the methods proposed for the recovery of industrial buildings.

7 The sets of minimum criteria were presented briefly, in relation only to the reuse capacity of industrial buildings, during the 21st National Conference with international participation on the "In situ" Behaviour of Buildings, held between October 20-22, 2016 in Ploiești, article published in the conference volume (ARDELEANU & PAVĂL 2016), and were subsequently defined by adapting to the scale of a complex, not just a building.

■ **Tabel 1.** Grilă cadru – criterii generale, particulare și de punctaj – evaluare cultural-istorică. Palierele propuse reflectă doar rezultatele demersului de evaluare și nu condiționează acțiunile ulterioare. Dacă punctajul obținut este nefavorabil, nu presupune că nu există capacitate de reutilizare, ci că efortul este mai mare decât atunci când rezultatul evaluării este unul favorabil © Oana Sorina PAVĂL

CRITERII GENERALE		CRITERII SPECIFICE	CRITERII PUNCTAJ	PUNCTAJ
ANSAMBLU	GRAD DE PROTECȚIE	Se au în vedere: - prevederile documentațiilor de urbanism - incidența unei zone de protecție - parte dintr-o zonă construită protejată - clădiri ale ansamblului sunt monumente istorice - ansamblul este clasat	- fără protecție - tangențial - parțial - ridicat - total	 1 2 3 4 5
	VALOARE CULTURAL-ISTORICĂ	Se au în vedere: - perioada/perioadele de dezvoltare - etapa/etapele istorice în care a funcționat fabrica - reprezentativitatea la nivelul orașului în perioada de producție - impact evenimente istorice importante - personalități marcante	- valoare foarte scăzută - valoare scăzută - valoare medie - valoare mare - valoare excepțională	 1 2 3 4 5
CLĂDIRI	GRAD DE PROTECȚIE	Se au în vedere: - prevederile documentațiilor de urbanism - incidența unei zone de protecție - parte dintr-o zonă construită protejată - monument istoric de importanță locală - monument istoric de importanță națională	- fără protecție - tangențial - parțial - ridicat - total	 1 2 3 4 5
	VALOARE CULTURAL-ISTORICĂ	Se au în vedere: - caracteristicile arhitecturale, tehnice, constructive - valențele estetice, compoziționale, spațiale - reprezentativitatea - vechimea - valoarea tehnică	- valoare foarte scăzută - valoare scăzută - valoare medie - valoare mare - valoare excepțională	 1 2 3 4 5
NOTE:	CRITERII GENERALE - sunt acele criterii cadru ce se regăsesc în grila de evaluare a capacității de reutilizare a unui ansamblu industrial, indiferent de particularitățile date de orașul în care se află CRITERII PUNCTAJ - sunt aprecieri directe efectuate în cadrul studiului, ce asigură referințe pentru acordarea punctajului PUNCTAJ - se acordă puncte de la 1 la 5, 1 – pentru cazul cel mai defavorabil, 5 – pentru cazul cel mai favorabil			
PALIERE DE EVALUARE	CONCLUZIE		PUNCTAJ OBȚINUT	
			MINIM	MAXIM
	NU SUNT ÎNDEPLINITE CERINȚE MINIME		0	8
	ÎNDEPLINITE CONDIȚIONAT		9	15
	ÎNDEPLINITE INTEGRAL		16	20

■ **Table 1.** Framework grid – general, specific, and scoring criteria – cultural-historical assessment. The proposed levels only reflect the results of the evaluation process and do not condition subsequent actions. If the score obtained is unfavorable, it does not imply that there is no capacity for reuse, but that the effort is greater than when the evaluation result is favorable © Oana Sorina PAVĂL

GENERAL CRITERIA		SPECIFIC CRITERIA	SCORING CRITERIA	SCORE
COMPLEX	DEGREE OF PROTECTION	The following are considered: - the provisions of the urban planning documents - the incidence of a protection zone - part of a protected built area - buildings of the complex are listed historic buildings - the complex is listed	- without protection - tangential - partial - high - total	1 2 3 4 5
	CULTURAL-HISTORICAL VALUE	The following are considered: - development period(s) - the historical stage(s) in which the factory operated - representativeness at city level during the production period - impact of important historical events - outstanding personalities	- very low value - low value - medium value - great value - exceptional value	1 2 3 4 5
BUILDINGS	DEGREE OF PROTECTION	The following are considered: - the provisions of urban planning documents - the incidence of a protection zone - part of a protected built area - historic building of local importance - historic building of national importance	- without protection - tangential - partial - high - total	1 2 3 4 5
	CULTURAL-HISTORICAL VALUE	The following are considered: - architectural, technical, constructive characteristics - aesthetic, compositional, spatial characteristics - representativeness - age - technical value	- very low value - low value - medium value - great value - exceptional value	1 2 3 4 5
NOTES:	GENERAL CRITERIA - are those framework criteria that are found in the evaluation grid of the reusability of an industrial complex, regardless of the particularities given by the city in which it is located SCORING CRITERIA - are direct assessments made within the study, which provide references for awarding the score SCORE - points are awarded from 1 to 5, 1 – for the most unfavorable case, 5 – for the most favorable case			
ASSESSMENT LEVELS	CONCLUSION		SCORE	
			MINIMUM	MAXIMUM
	MINIMUM REQUIREMENTS ARE NOT MET		0	8
	CONDITIONALLY MET		9	15
	COMPLETELY MET		16	20

■ **Tabel 2.** Sinteză evaluare a contextului Ansamblului Industrial „Independența” din Sibiu – criteriile specifice sunt stabilite având în vedere contextul specific al Sibiului, iar punctajul s-a acordat de la 1 la 5, 1 pentru situația cea mai defavorabilă, 5 pentru situația cea mai favorabilă. S-au extras din anexa tezei de doctorat doar acele criterii care se aplică evaluării contextului pentru atribuirea punctajului, dintre cele 5 subcriterii propuse pentru fiecare criteriu general
© Oana Sorina PAVĂL

CONTEXT		CRITERII GENERALE	CRITERIU PUNCTAJ	PUNCTAJ ACORDAT
FIZIC	URBAN	Poziția în oraș, raportat la centrul orașului	În imediata vecinătate a centrului istoric	5
		Legătura cu căile majore de comunicații	Bună	4
		Accesibilitate	Nici accesibilă nici greu accesibilă	3
		Elemente ale cadrului natural/spații verzi amenajate	Prezență medie	3
		Spații publice amenajate	Insuficiente	2
		Funcțiuni publice existente	Puține	3
		Grad de poluare	Mediu	3
	URBANISTIC	Plan Urbanistic General	Impunere realizare PUZ	3
		Planuri Urbanistice Zonale în vigoare în zona studiată	Nu există Planuri Urbanistice Zonale în vigoare în zona studiată	1
		Strategii de dezvoltare a orașului	Prevederi benefice pentru zona studiată	5
SOCIAL	ACTORI URBANI	Grad de relevanță pentru zona studiată	Relevanță ridicată	4
		Sector privat	Interes scăzut	2
		Sector public	Interes ridicat	4
		ONG-uri	Capacitate ridicată de implicare	4
	COMUNITATE LOCALĂ	Grad de cunoaștere a zonei studiate	Mare	4
		Grad de interes față de zona studiată	Mare	4
		Gradul în care zona studiată satisface nevoi ale locuitorilor	Foarte redus	2
		Nivelul de deschidere față de reutilizarea ansamblului industrial abandonat	Foarte ridicat	5
CULTURAL	COMPONENTA ISTORICĂ	Vechime	Are nucleu medieval	4
		Centrul istoric	Emblematic, deosebit	5
	COMPONENTA CULTURALĂ	Oferta culturală	Foarte diversă, bogată	5
		Spații culturale	Suficiente, răspund cererii	4
		Destinație turistică	Permanent	5
	IDENTITATE LOCALĂ	Tradiții, obiceiuri, multiculturalitate	Componente excepționale	5
		Țesut urban, fond construit	Clădiri reprezentative – reper pentru oraș	5
TOTAL PUNCTAJ				95
PALIERE DE EVALUARE	CONCLUZIE		PUNCTAJ OBȚINUT	
			MINIM	MAXIM
	FĂRĂ CAPACITATE DE REUTILIZARE		25	50
	POTENȚIAL DE REUTILIZARE CU EFORTURI/COSTURI IMPORTANTE		51	90
	CAPACITATE MARE DE REUTILIZARE		91	125

■ **Table 2.** Assessment summary for the context of the Independența Industrial Complex in Sibiu – specific criteria are established taking into account the specific context of Sibiu; the score was given from 1 to 5, 1 for the most unfavorable situation, 5 for the most favorable situation. Only those criteria that apply to the evaluation of the context for awarding the score were extracted from the annex of the doctoral thesis, out of the 5 sub-criteria proposed for each general criterion
© Oana Sorina PAVĂL

CONTEXT		GENERAL CRITERIA	SCORING CRITERIA	SCORE
PHYSICAL	URBAN	Position in the city, relative to the centre	In the immediate vicinity of the historical centre	5
		Connection with major communication routes	Good	4
		Accessibility	Neither accessible nor hard to reach	3
		Elements of the natural environment/ landscaped green spaces	Medium	3
		Arranged public spaces	Insufficient	2
		Existing public functions	Few	3
		Degree of pollution	Medium	3
	URBAN PLANNING	General Urban Plan	Zonal Urban Plan required	3
		Zonal Urban Plans in force in the studied area	There are no Zonal Urban Plans in force in the studied area	1
		City development strategies	Beneficial provisions for the studied area	5
SOCIAL	URBAN ACTORS	Degree of relevance for the studied area	Highly relevant	4
		Private sector	Low interest	2
		Public sector	High interest	4
		NGOs	High capacity for involvement	4
	LOCAL COMMUNITY	Degree of knowledge of the studied area	High	4
		Degree of interest in the studied area	High	4
		The degree to which the studied area meets the needs of the inhabitants	Very low	2
		The level of openness to the reuse of the abandoned industrial complex	Very high	5
CULTURAL	HISTORICAL COMPONENT	Age	Has a medieval core	4
		Historical centre	Emblematic, special	5
	CULTURAL COMPONENT	Cultural offer	Very diverse, rich	5
		Cultural spaces	Sufficient for the demand	4
		Touristic destination	Permanent	5
	LOCAL IDENTITATY	Traditions, customs, multiculturalism	Exceptional components	5
		Urban fabric, built inventory	Representative buildings - landmark for the city	5
TOTAL SCORE				95
ASSESSMENT LEVELS		CONCLUZIE	OBTAINED SCORE	
			MINIMUM	MAXIMUM
		WITHOUT REUSABILITY POTENTIAL	25	50
		POTENTIAL FOR REUSE WITH SIGNIFICANT EFFORTS/ COSTS	51	90
		HIGH REUSABILITY POTENTIAL	91	125

■ **Tabel 3.** Sinteză evaluare a cadrului fizic al Ansamblului Industrial „Independența” din Sibiu – criteriile specifice sunt stabilite având în vedere cadrul fizic al ansamblului, iar punctajul s-a acordat de la 1 la 3, 1 pentru neîndeplinirea cerințelor minime, 3 pentru îndeplinirea cerințelor fără condiționări. S-au extras din anexa tezei de doctorat doar acele criterii care se aplică contextului dintre cele stabilite pentru atribuirea punctajului, 3 subcriterii propuse pentru fiecare criteriu general © Oana Sorina PAVĂL

■ **Table 3.** Assessment summary for the physical environment of the Independența Industrial Complex in Sibiu – specific criteria are established taking into account the physical environment of the complex; the score was given from 1 to 3, 1 for failure to meet the minimum requirements, 3 for meeting the requirements without conditions. Only those criteria were extracted from the annex of the doctoral thesis that apply to the context among those established for assigning the score, 3 sub-criteria proposed for each general criterion. © Oana Sorina PAVĂL

CADRU FIZIC	CRITERII GENERALE	CRITERIU PUNCTAJ	PUNCTAJ ACORDAT
PHYSICAL ENVIRONMENT	GENERAL CRITERIA	SCORING CRITERIA	SCORE
LIMITE	Fizice ale ansamblului	Bine definite	3
	Physical limits of the complex	Well-defined	3
	Legătura cu căile majore de comunicații	Mare/foarte mare	3
LIMITS	Connection with major communication routes	High / Very high	3
	Accesibilitate	2 căi de acces	2
	Accessibility	2 access routes	2
FOND CONSTRUIT	Perioadă edificare construcții	> 3 perioade diferite	3
	Construction period	> 3 different periods	3
	Stare de conservare	Medie	2
	State of preservation	Medium	2
	Caracteristici constructive	Costisitor adaptabile	2
	Constructive characteristics	Costly adaptable	2
	Conformare și degradare structurală	Puțin avariat	2
BUILT STOCK	Structural conformation and degradation	Slightly damaged	2
	Caracteristici spațial volumetrică	Generale	3
	Spatial volume characteristics	General	3
	Eficiență energetică	Redusă	1
	Energetic efficiency	Low	1
	Valențe estetice	Ridicate	3
	Aesthetic characteristics	High	3
SPAȚII LIBERE DE CLĂDIRI	Circulații și platforme carosabile	Suficiente dar degradate	2
	Traffic routes and platforms	Sufficient but degraded	2
	Circulații pietonale	Suficiente dar degradate	2
	Pedestrian routes	Sufficient but degraded	2
SPACES FREE OF BUILDINGS	Spații verzi	Foarte reduse ca pondere	1
	Green spaces	Very low percentage	1
	Spații cu mobilier urban	Inexistente	1
	Urban furniture areas	Inexistent	1
TOTAL PUNCTAJ			30
TOTAL SCORE			30
PALIERE DE EVALUARE	CONCLUZIE	PUNCTAJ OBTINUT	
		MINIM	MAXIM
	CONCLUSION	SCORE	
		MINIMUM	MAXIMUM
ASSESSMENT LEVELS	NU SUNT ÎNDEPLINITE CERINȚE MINIME	14	22
	MINIMUM REQUIREMENTS ARE NOT FULFILLED	14	22
	ÎNDEPLINIRE CONDIȚIONATĂ CERINȚE	23	32
	REQUIREMENTS ARE CONDITIONALLY FULFILLED	23	32
	CERINȚE ÎNDEPLINITE FĂRĂ CONDIȚIONĂRI	33	42
	REQUIREMENTS FULFILLED WITHOUT CONDITIONS	33	42

Ansamblul s-a analizat din cinci perspective diferite, și anume: *perspectiva istorică, perspectiva urbană, perspectiva arhitecturală, analiza de percepție și analiza actorilor urbani*. Din *perspectivă istorică*, s-au analizat evoluția ansamblului de la primele hale ale fabricii Rieger și până la finalul anilor 1980, contextul în care a evoluat ansamblul și situația actuală, având în vedere regimul juridic și regimul de protecție. *Perspectiva urbană* s-a aplecat atât asupra cadrului fizic al orașului, cât și asupra prevederilor documentațiilor de urbanism și ale strategiilor urbane referitoare la Ansamblul Industrial „Independența” și/sau la vecinătățile

the recovery and/or reuse of an abandoned industrial complex, whose potential was assessed according to the author. The general, specific, and scoring criteria proposed for the cultural-historical evaluation are exemplified in a table format (Table 1). The framework structure of the grids is similar for the evaluation of the context and of the physical framework, however, this example was chosen for the economy of space.

Case study – the Independența Industrial Complex in Sibiu

■ This case study was chosen due to its complexity. The evaluation of the reusability potential of the Independența Industrial Complex in Sibiu was made using the sets of criteria presented above, adapted to this particular context. The Independența Industrial Complex is located in Sibiu, in the immediate vicinity of the *intra muros* area, on the edge of the last fortification ring of the historical town. It is part of the first industrial platform of Sibiu, located in the northern part of the historical town. Currently, the industrial area is mostly abandoned, part of a de-structured fabric that functions as a barrier between the central area and the quarters north of the Cibin River. The integrity of the ensemble, however, has been preserved until now, being the only one of the industrial complexes in the area that preserves all of its buildings, limits, and its last form of operation (Photo 1), defined during a century of development and successive expansions.

The ensemble was analysed from five different perspectives, namely: the *historical perspective*, the *urban perspective*, the *architectural perspective*, the *perception analysis*,

sale, cu efecte asupra sa. *Perspectiva arhitecturală* privește cele 18 corpuri de clădire construite pe terenul de aproximativ 10 hectare, de-a lungul unui secol, prin observație directă, studierea documentelor de arhivă și a documentațiilor de clasare, fișe analitice (CRIȘAN 2007a; 2007b), studiu istoric (BUCUR 2008), etc. *Analiza de percepție* a avut două componente – a percepției extrinseci și a percepției intrinseci – prin intervievarea unor reprezentanți ai comunității și prin realizarea unui chestionar denumit generic „Reutilizarea spațiilor industriale”, adresat locuitorilor orașului Sibiu și împrejurimilor, la care s-au adunat 832 de răspunsuri valide. *Analiza actorilor urbani* s-a făcut având în vedere „orice structură, organizație, instituție, grup constituit de indivizi care are un rol activ sau pasiv” (MARIN 2009, 59) legat de Ansamblul Industrial „Independența”.

Concluziile studiului de caz, care au contribuit la realizarea grilelor de evaluare a capacității de reutilizare a Ansamblului Industrial „Independența” din Sibiu, sunt prezentate în teza de doctorat a autorului (PAVĂL 2019, 142-143). Ansamblul Industrial „Independența” este unul particular și de o mare complexitate, cu regim privat de proprietate, dar și statut de monument istoric, poziționat strategic în raport cu centrul istoric al orașului și punctele centrale de interes, reglementat prin documentații de urbanism și strategii, și este blocat în stare de abandon de aproape 20 de ani. Strategiile și ghidurile elaborate privind dezvoltarea Municipiului Sibiu, fără a cuprinde metode și proceduri (IANĂȘI 2014) specifice pentru zona studiată, sunt asumări ale necesității de a interveni asupra ansamblului, fără propuneri și măsuri concrete în direcția prevăzută de acestea, arătând poziția administrației locale.

■ **Table 4.** Sinteză evaluare a cadrului cultural-istoric al Ansamblului Industrial „Independența” din Sibiu – criteriile specifice sunt stabilite având în vedere cadrul cultural-istoric al ansamblului, iar punctajul s-a acordat de la 1 la 5, 1 pentru lipsa valorii, 5 pentru valoare foarte ridicată/grad de protecție total. S-au extras din anexa tezei de doctorat doar acele criterii care se aplică contextului dintre cele stabilite pentru atribuirea punctajului, 5 subcriterii propuse pentru fiecare criteriu general © Oana Sorina PAVĂL

■ **Table 4.** Assessment summary for the cultural-historical environment of the Independența Industrial Complex from Sibiu – specific criteria are established taking into account the cultural-historical environment of the complex; the score was given from 1 to 5, 1 for lack of value, 5 for very high value/total protection level. Only those criteria were extracted from the annex of the doctoral thesis that apply to the context of those established for assigning the score, 5 sub-criteria proposed for each general criterion © Oana Sorina PAVĂL

CADRU CULTURAL-ISTORIC	CRITERII GENERALE	CRITERIU PUNCTAJ	PUNCTAJ ACORDAT
CULTURAL-HISTORIC ENVIRONMENT	GENERAL CRITERIA	SCORING CRITERIA	SCORE
ANSAMBLU	Grad de protecție	Total	5
	Protection level	Total	5
COMPLEX	Valoare cultural-istorică	Valoare mare	4
	Cultural-historical value	High value	4
CLĂDIRI	Grad de protecție	Ridicat	4
	Protection level	High	4
BUILDINGS	Valoare cultural-istorică	Valoare mare	4
	Cultural-historical value	High value	4
TOTAL PUNCTAJ			17
TOTAL SCORE			17
PALIERE DE EVALUARE	CONCLUZIE	PUNCTAJ OBȚINUT	
		MINIM	MAXIM
	CONCLUSION	SCORE	
		MINIMUM	MAXIMUM
ASSESSMENT LEVELS	NU SUNT ÎNDEPLINITE CERINȚE MINIME	14	22
	MINIMUM REQUIREMENTS ARE NOT FULFILLED	14	22
	ÎNDEPLINITE CONDIȚIONAT	23	32
	REQUIREMENTS ARE CONDITIONALLY FULFILLED	23	32
	ÎNDEPLINITE INTEGRAL	33	42
	REQUIREMENTS FULFILLED WITHOUT CONDITIONS	33	42

Evaluarea Ansamblului Industrial „Independența” din Sibiu s-a făcut asupra contextului, asupra cadrului fizic și din punct de vedere cultural-istoric și este prezentată sintetic în tabelele 2-4. Cercetarea doctorală și-a propus să ofere un instrument de evaluare care poate să ducă la valorificarea unei proprietăți private (*interesul proprietarului*) concomitent cu valorificarea resursei dată de fondul construit existent în context urban (*interesul orașului*) din care face parte și un punct de pornire în redactarea unei teme de proiectare (*interesul arhitectului*), iar demersul propus, de a evalua capacitatea de reutilizare a unui ansamblu industrial abandonat aflat în context urban, este prezentat în lucrarea de față, ca rezultat al cercetării.

Bibliografie/Bibliography

- ARDELEANU, Alexandra & Oana PAVĂL. 2016. Capacitatea de reutilizare a fondului construit industrial abandonat. Studii de caz: construcții ale industriei energiei electrice ante 1945 și construcții ale industriei constructoare de mașini din perioada comunistă. In A XXI-a Conferință Națională cu Participare Internațională Comportarea „in situ” a construcțiilor, 20-22 octombrie 2016, Ploiești, România, *Rezumate și referate lucrări*, 12-20. București: Editura SEMNE, 2016.
- BUCUR, Ioan. 2008. Studiu istoric-arhitectural. Argumente privind valențele de monumente istorice ale halelor propuse pentru clasare, documentație elaborată în vederea clasării, DJCCPCN Sibiu.
- CRIȘAN, Vasile. 2007a. Fișa analitică de evidență a monumentelor istorice, Descriere obiectiv individual, Hala A. DJCCPCN Sibiu, Muzeul Național Brukenthal, Sibiu, 15 aprilie.
- CRIȘAN, Vasile. 2007b. Fișa analitică de evidență a monumentelor istorice, Descriere obiectiv individual, Hala B. DJCCPCN Sibiu, Muzeul Național Brukenthal, Sibiu, 15 aprilie.
- CRIȘAN, Vasile, Ioan BUCUR & Mircea Dan LAZĂR. Documentație pentru clasare parțială a ansamblului S.C. Independența S.A., 2007. Manuscris
- FEIN, Zach. 2010. Industrial Urban Decay and Adaptive Reuse Potential. https://www.uc.edu/cdc/niehoff_studio/programs/great_streets/w10/reports/industrial_urban_decay.pdf (accesat iunie 2020).
- HARDY, Hugh. 2005. The Romance of Abandonment: Industrial Parks. *Places* 3: 32-37.
- IANĂȘI, Liviu. 2014. *Planificarea strategică urbană – un model*. București: Editura Universitară “Ion Mincu”.
- MARIN, Veronica Ileana. 2009. Politicile de locuire și planificare urbană – Ameliorarea locuirii colective la București. Teză de doctorat, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București.
- PAVĂL, Oana Sorina. 2019. Ansamblul industrial abandonat, în context urban. Capacitatea de reutilizare a patrimoniului industrial. Teză de doctorat, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București.
- PĂUN CONSTANTINESCU, Ilinca. 2013. Shrinking Cities în România. O abordare contemporană a contracției și declinului urban. Teză de doctorat, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București.
- PĂUN CONSTANTINESCU, Ilinca, ed. 2019. *Shrinking Cities in Romania. Orașe românești în declin*. Berlin – București: Dom Publishers – Editura MNAC.
- TUFESCU, Victor. 1974. *România. Patrea a treia, Geografia producției*. București: Editura științifică.

and the *analysis of urban actors*. The evolution of the complex from the first halls of the Rieger Factory to the end of the 1980s, the context in which the complex evolved, and the current situation were analysed from a *historical perspective*, taking into account the legal and protection statuses. The *urban perspective* focused both on the physical framework of the city and on the provisions of urban planning documents and urban strategies regarding and affecting the Independența Industrial Complex and/or its surroundings. The *architectural perspective* concerns the 18 buildings on the land of approximately 10 hectares, built over the course of a century, through direct observation, the study of archival and listing documents, analytical files (CRIȘAN 2007a; 2007b), the historical study (BUCUR 2008), etc. The *perception analysis* had two components, i.e. extrinsic perception and intrinsic perception, by interviewing representatives of the community and by developing a questionnaire generically called “Reuse of industrial spaces”, addressed to the inhabitants of Sibiu and its surroundings, which gathered 832 valid answers. The *analysis of urban actors* was made by taking into account “any structure, organisation, institution, group of individuals that has an active or passive role” (MARIN 2009, 59) related to the Independența Industrial Complex.

The conclusions of the case study, which contributed to the creation of the evaluation grids regarding the reusability potential of the Independența Industrial Complex in Sibiu, are presented in the author's doctoral thesis (PAVĂL 2019, 142-143). This complex is particular and of great complexity, with private ownership, but which also has the status of listed historic building, strategically positioned in relation to the historical centre of the city and the central points of interest, regulated by urban planning documents and strategies, and has been abandoned for almost 20 years. The developed strategies and guides regarding the development of Sibiu Municipality, without including methods and procedures (IANĂȘI 2014) specific for the studied area, are recognitions of the need to intervene on the complex, but without concrete proposals and measures in the direction provided by them, showing the position of the local administration.

The assessment of the Independența Industrial Complex in Sibiu was made on the context, on the physical framework, and from a cultural-historical point of view, and it is summarised in the tables 2-4.

The doctoral research aimed to provide an assessment tool that can lead to the enhancement of a private property (*the owner's interest*) while capitalising on the resource given by the existing built stock in an urban context (*the town's interest*), which includes a starting point in drafting a design brief (*the architect's interest*), and the proposed approach, i.e. to assess the reusability potential of an abandoned industrial complex in an urban context, is presented in this paper as a research result.

■ Dana JULEAN ■ DAN-IONUȚ JULEAN¹

The Monument: from Abandonment to Community

A CASE STUDY ON THE ENHANCEMENT
OF INDUSTRIAL HERITAGE

■ **Abstract:** In the 21st century industrial heritage – and in particular the historic building that belongs to industrial heritage – is a current research topic, but also a means for architectural experimentation on space and its limits as an intermediary between the individual and society. Many theories place the industrial heritage building, as a listed historic building, on an ever-changing position. The proposed case study comes as a direct exemplification of this theoretical journey.

The former Brewery in Turda is, through its historical evolution, a silent witness of the economic and social transformations of the town over the course of a century and a half. Although physically decrepit, via the many contemporary interventions, today it represents a real social condenser – a free time factory, where there is room for both the local community, as well as for artistic experiments or socio-cultural events.

■ **Keywords:** historic building theory, interventions, memory, functional conversion, Turda Brewery, “Free Time Factory”

The theoretical context. Commonplace versus monument²

■ The connection of the *quality of monument* or, respectively, of *historic monument* with the more complex issue of *industrial heritage* poses interesting questions and

Monumentul: de la abandon la comunitate

UN STUDIU DE CAZ DESPRE VALORIFICAREA
PATRIMONIULUI INDUSTRIAL

■ **Rezumat:** În secolul al XXI-lea, patrimoniul industrial – în special monumentul de patrimoniu industrial – este o temă actuală de cercetare dar și un mijloc de experimentare arhitecturală a spațiului și a limitelor acestuia ca intermediar între individ și societate. Numeroasele teorii situează clădirea de patrimoniu industrial, ca monument, pe o poziție în continuă schimbare. Studiul de caz propus vine ca o exemplificare directă a acestui parcurs teoretic.

Fosta Fabrică de Bere din Turda se situează, prin evoluția sa istorică, ca un martor tăcut al transformărilor economice și sociale ale orașului pe parcursul unui secol și jumătate. Deși decrepită din punct de vedere fizic, reprezintă astăzi, prin numeroasele intervenții contemporane, un adevărat condensator social – o fabrică de timp liber, în care este loc atât pentru comunitatea locală, cât și pentru experimente artistice sau evenimente socio-culturale.

■ **Cuvinte cheie:** teoria monumentului, intervenții, memorie, conversie funcțională, Fabrica de Bere din Turda, „Fabrica de Timp Liber”

Contextul teoretic. Un loc comun versus monument

■ Conexiunea *calității de monument* sau, respectiv, de *monument istoric* cu problematica mai complexă a *patrimoniului industrial*, ridică întrebări interesante și deschide oportunități care acum 30-50 de ani, dintr-o perspectivă politico-economică total diferită, păreau de neimaginat, mai ales în spațiul central-estic european. În profunzime, CHOAY consemnează detaliat diferențele între „monument” și „monument istoric” (1998, 6-16). Clasarea monumentelor istorice în contextul actual al unei „inflații patrimoniale” (CHOAY 1998, 4) ridică problema atitudinii față de ceea ce numim *monument* și ceea ce numim *monument istoric* (CHOAY 1998, 12). Așadar, spre deosebire de *monumentul istoric*, care, prin caracterul său consacrat la un moment dat, de etalon, simbol sau capodoperă, își păstrează calitățile indiferent de context, *monumentul* poate să devină subiect al schimbării, interpretărilor, astfel încât, „semnificația originară a monumentului nu supraviețuiește generației care l-a construit, următoarele resemnificându-l conform propriilor exigențe și interese politice” (MIHALI 2001, 161). În același timp, societatea contemporană, sub impulsul indus de globalizare,

¹ Dana JULEAN, architect, PhD, lecturer at the Faculty of Architecture and Urban Planning, Technical University of Cluj-Napoca, Romania; Dan-Ionuț JULEAN, architect, PhD, associate professor habil. at the Faculty of Architecture and Urban Planning, Technical University of Cluj-Napoca, Romania.

² Editorial note: Unlike in the journal's other articles, where, in accordance with the journals' policy on terminology uniformity, historic buildings/listed historic buildings are commonly used for what are also known as historic or historical monuments, in this section, which discusses certain terminological issues by renowned specialists, the decision was taken not to conform to the uniformity policy of the terminology, so as to convey, as unaltered as possible, the nuanced discussion of these terms.

¹ Dana JULEAN, arhitect, dr., șef lucrări la Facultatea de Arhitectură și Urbanism, Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, România; Dan-Ionuț JULEAN, arhitect, dr., conferențiar habil. la Facultatea de Arhitectură și Urbanism, Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, România.



■ Foto 1. Fosta Fabrică de Bere, Turda – situația actuală © arhiva autorilor
■ Photo 1. The former Brewery, Turda – current state © the authors' archive

dublat de o criză tot mai acută de identitate (KOVÁCS 2003, 116), trăiește cu tentația „monumentificării”, a muzeificării și „a înglobării în domeniul patrimonial” a oricărui „artefact, care nu se mai fabrică”, ceea ce conduce inevitabil, cum atenționează KOVÁCS, la „sfârșitul previzibil al monumentului istoric”, prin banalizarea sensului său consacrat (2003, 35-37, 115-117). Însă, după HARVEY, victoria finală a modernității constă nu în faptul că a suprimat sau că a încercat să suprimă culturile premoderne, ci tocmai în faptul că a ajuns să le pună sub un clopot de sticlă, conservându-le și (mai ales!) *reconstruindu-le* (HARVEY 1993). Diferența între diversele interpretări – *monumentul ca spațiu monumentificat*, *monumentul ca spațiu consumat* sau *monumentul ca dispozitiv mnemonic* – constă, în final, în politica argumentului.

Specificitatea locului nu ține de o istorie *internă*, ci de relațiile sociale de tip global sau local asociate cu unicitatea geografică a spațiului și de legătura lor cu o *stratificare* a istoriei care se relaționează, la rândul ei, atât la scară locală cât și la una globală (MASSEY 1994, 155-156). De fapt, monumentul, în viziune postmodernistă, are o paletă de înțelesuri, dar și de manifestări, oscilând între o noțiune idealizată și fragmentarea cotidiană. În ipoteza că oamenii pot avea mai multe identități, putem extrapola acest concept și asupra spațiului, afirmând că poate avea mai multe identități

presents opportunities that 30 or 50 years ago, from a completely different political and economic perspective, seemed unimaginable, especially in the central-eastern European space. In depth, CHOAY records in detail the differences between “monument” and “historic monument” (1998, 6-16). The listing of historic monuments in the current context of “heritage inflation” (CHOAY 1998, 4) poses the question of the attitude towards what we call *monument* and what we call *historic monument* (CHOAY 1998, 12). Therefore, unlike the *historic monument*, which, by its character consecrated at one time as a standard, symbol, or masterpiece, retains its qualities regardless of context, the *monument* can become the subject of change, interpretations, so that, “the original meaning of the monument does not survive the generation that built it, the latter re-signifying it according to their own political demands and interests” (MIHALI 2001, 161). At the same time, contemporary society, under the impetus induced by globalisation, doubled by an increasingly acute identity crisis (KOVÁCS 2003, 116), lives with the temptation to “monumentify”, “museify” and to “include in the heritage field” any “artefact that is no longer manufactured”, which inevitably leads, as KOVÁCS warns, to “the predictable end of the historical monument”, by trivialising its consecrated meaning (2003, 35-37, 115-117). However, according to HARVEY, the final victory of modernity lies not in the fact that it suppressed or tried to suppress pre-modern cultures, but in the fact that it came to place them under a glass bell, preserving them and (especially!) *rebuilding them* (HARVEY 1993). The difference between the various interpretations – *the monument as a monumentified space*, *the monument as a consumed space* or *the monument as a mnemonic device* – consists, in the end, in the politics of the argument.

The specificity of the place does not consist of an *internal* history, but of the global or local social relations associated with the geographical uniqueness of the space and their connection with a *stratification* of history that relates, in turn, both locally and globally (MASSEY 1994, 155-156). In fact, the monument, in a postmodernist vision, has a range of meanings, but also of manifestations, oscillating between an idealised notion and everyday fragmentation. Assuming that people can have more identities, we can extrapolate this concept to the space, stating that it can have more identities (MASSEY 1994) – perfectly confirmed by the *quality of heterotopic space of the monument*. Is this a source of conflict or a resource, or even both?

Thinking of the *particular case of the abandoned industrial heritage*: what is there left behind walls or, by case, ruins? Stripped of its initial attributes, in a productive sense, the industrial building is an *empty carcass*, exposed to looting and physical destruction, but also *a sign of the past*. In this key, the industrial heritage building is a fragmented, introverted space, torn from the context,

often refusing relationships with its vicinity: a cavity waiting for ideas for (re) use, functional conversion actions, and creative gestures. It is a *heterotopia of the contemporary world*, in which new users can develop their own space (their own narrative), superimposing it on the other (FOUCAULT 1998). Therefore, the industrial heritage building is a *different kind of space*, “utterly different” (FOUCAULT 1998, 178). The more (re)uses or “personalisation” narratives, the more new places appear and, paradoxically, the abandoned building becomes an *inexhaustible spatial resource*. Spatial fluidity and functional ambiguity make this confusing space an ideal one for architectural and artistic experiments (installations, performances, happenings, etc.), for social events or other temporary functions (exhibitions, cultural events, etc.).

Abandoned or ruined, the (re)integration of industrial heritage buildings in a circuit of values, through proper enhancement, often involves the implementation of new urban policies, the use of tools specific to weak urban planning or small or large architectural approaches. Therefore, there is also the possibility of small, *bottom-up* approaches (OSWALT 2006), as we will see below, which often manage to respond better, more pertinently, more focused, both to the conversion requirements of the building, as well as those of the local community, compared to *top-down* decisions (OSWALT 2006). Therefore, a valuable relationship is generated, which *restores such a fragile balance*.

Thus, the monument helps us to build or (re)discover our identity (as a group), gives us credibility and authenticity, and the case of industrial heritage is a very special one. From the point of view of the physical substance, the remaining traces are relatively few, fragmentary; hence the more valuable are the exceptions. However, the feeling of belonging of such a monument (*as a mark of the group's past*) to a community, with a very specific character, is particularly strong. The need to connect with the past, with others, with collective social behaviours, habits, customs, or traditions, is so great that it tends to give birth from a vacuum, from an acute lack of physical testimonies, spaces, spatialities, memorials, places of commemoration, community centres, to support and meet this demand. Ultimately, it is an *essential need* of a culture, of a (local) community, which seeks to survive by capitalising on heritage, which it “consumes” as an architectural (re) source (as a frame, space, or object invested with meaning and with mnemonic value) – a social-cultural condenser.

The architectural framework.
Lost and found: the former Beer
Factory in Turda (Cluj County),
Romania

■ Through the proposed case study, the article will focus on a historic building belonging to industrial heritage, which,

(MASSEY 1994) – lucru perfect confirmat prin *calitatea de spațiu heterotopic a monumentului*. Este aceasta o sursă de conflict sau o resursă, sau chiar ambele?

Gândindu-ne la *cazul particular al patrimoniului industrial părăsit*: ce rămâne dincolo de pereți sau, după caz, de ruine? Golită de atributele sale inițiale, în sens productiv, clădirea industrială este o *carcasă goală*, expusă spoliei și distrugerii fizice, dar și *un semn al trecutului*. În această cheie, clădirea de patrimoniu industrial este un spațiu fragmentat, introvertit, rupt de context, refuzând adesea relații cu vecinătățile: o cavitate care așteaptă idei de (re)utilizare, acțiuni de conversie funcțională, gesturi creatoare. Este o *heterotopie a lumii contemporane*, în care noii utilizatori își pot dezvolta propriul spațiu (propria narațiune), suprapunându-l peste celălalt (FOUCAULT 1998). Prin urmare, clădirea de patrimoniu industrial este *un altfel de spațiu*, „absolut altfel” (FOUCAULT 1998, 178). Cu cât sunt mai multe (re)utilizări sau narațiuni de „personalizare”, cu atât apar mai multe locuri noi și, paradoxal, clădirea părăsită devine o *resursă spațială ineputabilă*. Fluiditatea spațială și neclaritatea funcțională fac din acest spațiu confuz unul ideal pentru experimente arhitecturale și artistice (instalații, performance, happening etc.), pentru evenimente sociale sau alte funcțiuni temporare (expoziții, manifestări culturale etc.).

Părăsite sau ruinate, (re)integrarea clădirilor de patrimoniu industrial într-un circuit de valori, printr-o valorificare corespunzătoare, presupune adesea implementarea de noi politici urbane, utilizarea unor instrumente specifice urbanismului slab sau a unor demersuri arhitecturale de mică sau mare anvergură. Prin urmare, există și posibilitatea unor abordări mărunte, de tip *bottom-up* (OSWALT 2006), așa cum vom vedea în continuare, care, adesea, reușesc să răspundă mai bine, mai pertinent, mai focalizat, atât cerințelor de conversie ale clădirii, cât și celor ale comunității locale, față de deciziile de tip *top-down* (OSWALT 2006). Așadar, se generează o relație valoroasă, care *restabilește un echilibru atât de fragil*.

Deci, monumentul ne ajută să ne construim sau să ne (re)descoperim identitatea (ca grup), ne conferă credibilitate și autenticitate, iar cazul patrimoniului industrial este unul cu totul deosebit. Din punct de vedere al substanței fizice, urmele rămase sunt relativ puține, fragmentare; cu atât mai valoroase sunt excepțiile. Cu toate acestea, sentimentul de apartenență a unui astfel de monument (*ca urmă a trecutului de grup*) la o comunitate, cu un caracter foarte specific, este deosebit de puternic. Necesitatea conexiunii cu trecutul, cu ceilalți, cu comportamente, habititudini, obiceiuri sau tradiții sociale colective, este atât de mare încât tinde să nască din vid, dintr-o lipsă acută de mărturii fizice, spații, spațialități, memoriale, locuri ale comemorării, centre comunitare, care să susțină și să satisfacă această cerere. În definitiv, este vorba despre o *necesitate esențială* a unei culturi, a unei comunități (locale), care caută să supraviețuiască prin valorificarea patrimoniului, pe care îl „consumă” ca (re)sursă arhitecturală (drept cadru, spațiu sau obiect investit cu semnificație și cu valoare mnemonică) – condensator social-cultural.

Cadrul arhitectural.

Ce am pierdut și ce am găsit: fosta Fabrică de Bere din Turda (județul Cluj), România

■ Prin studiul de caz propus, articolul se va focaliza pe un monument de patrimoniu industrial, care, recent, prin eforturile proprietarilor, cumulate cu cele ale unor membri ai comunității locale, este livrat ca *loc al comunității*. Astfel, fosta Fabrică de Bere din Turda, ca spațiu de producție dezafectat, aflat într-o stare avansată de ruină, a fost transformată prin intermediul



■ **Foto 2.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – sala Ion Rațiu, dineu de gală
© Mircea ROȘCA
■ **Photo 2.** The former Brewery, Turda – Ion Rațiu Hall, gala dinner
© Mircea ROȘCA



■ **Foto 3.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – sala Ion Rațiu, dineu de gală, detaliu © Mircea ROȘCA
■ **Photo 3.** The former Brewery, Turda – Ion Rațiu Hall, gala dinner, detail © Mircea ROȘCA

Fundației Rațiu pentru Democrație în „Fabrica de Timp Liber” – un nucleu al activităților destinate comunității locale, dar și cadru pentru desfășurarea unor evenimente culturale și sociale. Ruptă din timpul său istoric, fabrica a fost integrată cotidianului – ieri ruină, astăzi plină de tineri care îi dau viață și o nouă semnificație. În contextul actual, fosta Fabrică de Bere din Turda reprezintă una dintre puținele clădiri industriale care s-a conservat într-o formă „ideală” din punctul de vedere al potențialului de restaurare. Activitatea industrială a fost dezafectată, utilajele și dotările au dispărut, rămânând acel vid imens, aparent o simplă anvelopantă istorică sub care se ascunde, în schimb, o structură autentică de beton armat spectaculoasă.

Scenariul este unul comun pentru majoritatea clădirilor de patrimoniu industrial asociate cu orașe în declin, cum este și cazul Municipiului Turda (județul Cluj) – fost centru industrial cu arie extinsă de producție, dezvoltată în principal în secolul al XX-lea. Activitatea sa a fost mult restrânsă, lăsând urme sociale adânci și un inventar de clădiri variate ca formă, destinație sau stare de conservare, marcând viața și identitatea orașului, în continuare.

De fapt, marginalizarea, atât a patrimoniului construit cât și a comunităților, prin exod, generează aceleași probleme în această parte a Europei. Printre soluțiile adoptate în aceste condiții, din spectrul urbanismului slab, vor fi parte întotdeauna proiectele propuse de activiștii sociali, de diverse asociații sau fundații, dar și de administrația locală.

Fosta Fabrică de Bere are o istorie de producție (relativ neîntreruptă, schimbând mai mulți proprietari) de circa 100 de ani, continuând o tradiție locală, care ar data încă de la sfârșitul secolului al XVIII-lea. Berăria, în sine, are o istorie de aproximativ 140 de ani, timp în care s-a încheat un ansamblu arhitectural care a devenit repede un reper pentru Turda. Acest fapt este dovedit de prezența ei pe numeroase variante de cărți poștale ilustrate, încă de la cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea. Și în prezent, după ce a stat părăsită zeci de ani, construcția cu imagine de „castel”, încorporând un coș de fum uriaș, își impune silueta într-un amplasament cheie, situată în vecinătatea centrului istoric, la intersecția principalelor rute care străbat orașul, conectând orașele Alba-Iulia și Târgu-Mureș de Cluj-Napoca. Amplasamentul este cu atât mai valoros cu cât ar încorpora și un sit arheologic, datând din epoca romană. Din puținele date cunoscute, se pare că primele construcții industriale pentru producția de bere au fost realizate aici încă de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, respectiv începutul secolului al XIX-lea. Din păcate, ultimele corpuri de clădire păstrate din această perioadă au fost demolate, în contextul social-economic nou-creat de Revoluția anticomunistă din decembrie 1989. În aceste condiții, unicul edificiu conservat pe sit are un nucleu ce datează de la sfârșitul secolului al XIX-lea, cu intervenții de la începutul secolului al XX-lea, atât de dinainte de Primul Război Mon-

recently, through the efforts of the owners, combined with those of some members of the local community, is delivered as a *place of the community*. Thus, the former Turda Beer Factory, as a disused production space, in an advanced state of ruin, was transformed, through the Rațiu Democracy Centre, into the “Free Time Factory” – a hub of activities for the local community, but also a setting for cultural and social events. Torn from its historical time, the factory was integrated into daily life – yesterday a ruin, today full of young people who give it life and a new meaning. In the current context, the former Beer Factory in Turda is one of the few industrial buildings that has been preserved in an “ideal” form in terms of its restoration potential. The industrial activity was interrupted, the equipment disappeared, leaving behind that huge vacuum, apparently a simple historical envelope under which hides, instead, a spectacular, authentic reinforced concrete structure.

The scenario is a common one for most of the industrial heritage buildings associated with declining towns, as is the case of Turda Municipality (Cluj County) – a former industrial centre with an extensive production area, developed mainly in the 20th century. Its activity was restricted to a high degree, leaving deep social traces and an inventory of buildings varied in shape, function, or state of preservation, which continue to mark the life and identity of the town.

In fact, the marginalisation of both the built heritage and of the communities, through exodus, generates the same problems in this part of Europe. Among the solutions adopted in these conditions, from the spectrum of weak urban planning, will always be the projects proposed by social activists, various associations or foundations, but also by the local administration. The former Beer Factory has a production history (relatively uninterrupted, changing several owners) of about 100 years, continuing a local tradition, which is thought to date back to the

late 18th century. The brewery itself has a history of about 140 years, during which an architectural ensemble came together, quickly becoming a landmark for Turda. This is proven by its presence on many variants of illustrated postcards, ever since the turn of 20th century. After being abandoned for decades, the construction with the image of a “castle”, incorporating a huge chimney, is still imposing with its silhouette rising in a key location, in the vicinity of the historical centre, at the intersection of the main routes that cross the town, connecting the cities of Alba-Iulia and Târgu-Mureş with Cluj-Napoca. The site is all the more valuable as it incorporates an archaeological site dating from the Roman era. From the few known data, it seems that the first industrial constructions for beer production were built here at the end of the 18th century, respectively the beginning of the 19th century. Unfortunately, the last buildings preserved from this period were demolished in the socio-economic context newly created by the anti-communist Revolution of December 1989. Under these conditions, the only building preserved on the site has a core dating from the late 19th century, with interventions from the early 20th century, both from before World War I and from the interwar period (consolidations, extensions/additions, and transformations of spaces). Here one can identify one of the first reinforced concrete structures made in Transylvania, seen as an engineering performance of the time, before the beginnings of the large-scale use of this material. The constructive solution uses reinforced concrete frames with large openings, made up of slender pillars and haunched main and secondary beams. Localised damage reveals experimentation during the early period of the use of reinforcement, both on pillars, but especially on beams and slabs. To this historical concrete structure are added interventions during communism. These are, in particular, interior modifications, but especially the alteration of the architectural image typical of the

dial, cât și din perioada interbelică (consolidări, extinderi/adăugiri și transformări de spații). Aici poate fi identificată una dintre primele structuri din beton armat realizate în Transilvania, privită ca o performanță inginerescă a timpului, înainte de începuturile utilizării acestui material pe scară largă. Soluția constructivă utilizează cadre din beton armat, de mari deschideri, alcătuite din stâlpi zvelți și grinzi principale și secundare cu vute. Deteriorările punctuale dezvăluie experimentări din perioada de început a utilizării armăturilor, atât la stâlpi, dar mai ales la grinzi și planșee. La această structură istorică din beton se adaugă intervențiile din timpul comunismului. Este vorba în special de modificări interioare, dar mai ales de alterarea imaginii arhitecturale tipice secesiunii, în urma unor lucrări de renovare și de „modernizare”, survenite, cel mai probabil, odată cu edificarea ansamblului de locuințe colective sub forma unui bulevard, în prezent strada Libertății. Acesta leagă centrul istoric de nodul rutier amintit anterior și de zona industrială. Astfel, s-a urmărit o „armonizare” stilistică prin marca identitară conferită de utilizarea cărămizii aparente, ca efect postmodernist de „integrare” în istoria și contextul arhitectural al locului. Aceste aspecte au fost constatate și verificate de autori prin numeroase investigații *in situ*. Calitatea intervențiilor de la renovările din timpul comunismului este îndoielnică. Din fericire pentru restauratorul contemporan, multe din finisajele originare s-au conservat foarte bine (tencuiele, pardoseli în mozaic turnat sau prefabricat, tâmplării, confecții metalice și elemente de feronerie). Spre exemplu, sub stratul gros de tencuială de ciment se pot identifica tencuiele anterioare, fiind posibilă chiar identificarea a 2-3 straturi cromatice. În plus, cărămida aparentă aplicată prin lipire, într-o masă mare de mortar, cade la propriu, fiind foarte ușor de scos la iveală forma arhitecturală originală, ale cărei amprente stilistice de tip secesiune se regăsesc pe numeroase cărți poștale ilustrate de epocă. Astfel, în clădirea actuală se pot identifica cu ușurință cele patru faze de construcție, respectiv adăugare și intervenție. Cu toate acestea, ansamblul are un aspect unitar, deși s-ar preta revenirea la situația din perioada interbelică, prin eliminarea (parțială) a intervențiilor moderne asupra corpului din spate, care prin șarpanta sa uriașă suprimă imaginea autentică a silozului integrat din original – cu o arhitectură tipică perioadei, dată de paramentul tratat, în spirit romantic, în „Fachwerk”. În interior se conservă săli cu gabarit spectaculos (atât ca suprafață cât și ca înălțime, adaptate depozitării și producției industriale de profil) și pot fi admirate șarpante istorice, în soluții ingenioase, bine conservate.

Astfel, se pare că Fabrica de Bere „Mendel” a fost înființată în jurul anului 1878 (nucleul central cu silozul integrat, având imaginea romantică de „castel” cu turn donjon), iar ulterior, către începutul secolului al XX-lea, a fost extinsă și redefinită arhitectural (noul ansamblu fiind modelat cu linii



■ **Foto 4.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – sala Ion Rațiu, în prim plan Nicolae RAȚIU © Mircea ROȘCA

■ **Photo 4.** The former Brewery, Turda – Ion Rațiu Hall, Nicolae RAȚIU in the foreground © Mircea ROȘCA



■ **Foto 5.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – sala Ion Rațiu, vizita ASR Prințul de Wales © Mircea ROȘCA

■ **Photo 5.** The former Brewery, Turda – Ion Rațiu Hall, visit of HRH, the Prince of Wales © Mircea ROȘCA



■ **Foto 6.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – workshop, 2016 © Mircea ROȘCA
■ **Photo 6.** The former Brewery, Turda – workshop, 2016 © Mircea ROȘCA



■ **Foto 7.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – workshop, 2016 © Mircea ROȘCA
■ **Photo 7.** The former Brewery, Turda – workshop, 2016 © Mircea ROȘCA

secession). În perioada interbelică berăria se numea „Fabrica de Bere Turdeana”. La începutul anilor 1940, fabrica a intrat în proprietatea lui Herman AUSLANDER. Sistată pe parcursul celui de Al II-lea Război Mondial, activitatea a fost reluată în perioada postbelică, însă apoi fabrica a fost naționalizată și a servit producției de bere „Ursus”. Berea de bună calitate fabricată la Turda era destul de renumită încă de la începutul secolului al XX-lea. După privatizarea din 1992, Fabrica de Bere „Ursus” a schimbat mai mulți proprietari, iar în anul 2000 ansamblul din Turda a fost dezafectat. În 2004, complexul fostei Fabrici de Bere a fost achiziționat de familia RAȚIU, prin Turda Development: Regent House Properties. Conștientizând potențialul și importanța acestui fost ansamblu industrial pentru orașul Turda, familia RAȚIU, prin intermediul Fundației Rațiu pentru Democrație, urmărește reabilitarea și conversia funcțională treptată a clădirii și a terenului aferent, încercând să redea acest spațiu identitar comunității locale, pe care o definește de fapt ca imagine arhitecturală (ca reper urban istoric), dar și ca unitate de producție, de peste un secol. În prezent, acest fost ansamblu industrial este clasat monument istoric, având codul CJ-II-m-B-07787 în Lista Monumentelor Istorice 2015, cu datarea 1756-1814, extinsă între 1880-1911 (BIDILICĂ 2016; Rațiu Democracy Centre).

Practic, proiectul de revitalizare inițiat de Fundația Rațiu a început încă din anul 2012 cu amenajarea în incinta Fabricii a unui Centru Comunitar. Apoi, din anul 2014, s-au încheiat o serie de parteneriate cu diverse fundații și instituții pentru realizarea unor instalații exterioare, pentru revitalizarea unor spații interioare ale fostei fabrici, dar și pentru amenajarea unui spațiu verde exterior, pentru a adăposti diverse evenimente social-culturale sau pentru a deservi direct comunitatea. În acest fel a rezultat „Fabrica de Timp Liber”, un proiect comunitar în continuă dezvoltare, cu activități pentru toate vârstele (BIDILICĂ 2016; Fabrica de Timp Liber).

Așadar, deloc întâmplător acest studiu de caz, pentru că artiștii sunt cei chemați de obicei să umple vidul urban al spațiului vag atunci când comunitatea nu are soluții (OSWALT 2006, 13) și se apelează adesea la tactici, la mecanisme alternative de abordare a acestor spații. Astfel, un demers aparte în viața „Fabricii de Timp Liber”, ca intervenție și mecanism de funcționare, îl constituie seria de workshopuri educaționale axate pe recuperare și valorificare de elemente ale patrimoniului industrial mobil, dar și instalațiile și scenografiile create prin Grupul de cercetare „Arhitectură. Timp. Habititudini” din cadrul Universității Tehnice din Cluj-Napoca, cu participarea unor studenți de la Facultatea de Arhitectură și Urbanism din Cluj-Napoca și implicarea câtorva elevi turdeni, pe bază de voluntariat,

Secession style, following renovation and “modernisation” works, most likely occurring with the construction of the collective housing ensemble in the form of a boulevard, currently Libertății Street. This street connects the historical centre with the aforementioned road junction and the industrial area. Thus, a stylistic “harmonisation” was pursued through the identity mark conferred by the use of apparent brick, as a postmodernist effect of “integration” in the history and architectural context of the place. These aspects have been found and verified by the authors through numerous *in situ* investigations. The quality of the renovation works during communism is questionable. Fortunately for the contemporary restoration specialist, many of the original finishes have been very well preserved (plasters, cast or precast terrazzo floors, joinery, metalwork, and hardware). For example, under the thick layer of cement plaster, the previous plasters can be identified, even up to 2-3 chromatic layers. In addition, the apparent brick applied by fixing in a large mass of mortar, is literally falling down, being very easy to reveal the original architectural form, whose stylistic Secession imprints can be found on many illustrated postcards of the period. Thus, in the current building, one can easily identify the four phases of construction, respectively of addition and intervention. However, the ensemble has a consistent aspect, although it would be appropriate to return it to the situation of the interwar period, by (partially) eliminating modern interventions on the rear building, which through its huge roof structure suppresses the authentic image of the originally integrated silo – with an architecture typical of the period, given by the facing treated, in a Romantic spirit, in “Fachwerk”. Inside, rooms of spectacular sizes are preserved (both in terms of surface and height, adapted to industrial storage and production) and historical roof structures can be admired, with well-preserved, ingenious solutions.

Thus, it seems that the “Mendel” Beer Factory was established around 1878 (the central core with the integrated silo, having the romantic image of a “castle” with a keep), and later, towards the beginning of the 20th century, it was extended and redefined architecturally (the new ensemble being modelled with Secession lines). In the interwar period, the brewery was called the “Turdeana Beer Factory”. In the early 1940s, the factory became the property of Herman AUSLANDER. Interrupted during World War II, the activity was resumed in the postwar period, but then the factory was nationalised and served the production of “Ursus” beer. Good quality beer made in Turda has been quite famous ever since the beginning of the 20th century. After the privatisation in 1992, the “Ursus” Beer Factory changed several owners, and in 2000, the ensemble in Turda was decommissioned. In 2004, the former Beer Factory complex was acquired by the RAȚIU family, through Turda Development: Regent House Properties. Aware of the potential and importance of this former industrial complex for the town of Turda, the RAȚIU family, through the Rațiu Democracy Centre, seeks the rehabilitation and gradual functional conversion of the building and land, trying to give back this identity-conferring space to the local community, which it has been defining, in fact, as an architectural image (as a historical urban landmark), but also as a unit of production, for over a century. At present, this former industrial complex is a listed historic building, with the code CJ-II-m-B-07787, in the 2015 List of Historic Buildings, dated 1756-1814, extended between 1880-1911 (BIDILICĂ 2016; Rațiu Democracy Centre).

Basically, the revitalisation project initiated by the Rațiu Democracy Centre has started in 2012 with the establishment of a Community Centre inside the Factory. Then, in 2014, a series of partnerships were concluded with various foundations and institutions for the construction of outdoor installations, for the revitalisation of certain indoor spaces of the former factory, but also for the creation of an outdoor green space to house various socio-cultural events or to directly serve the community. In this way, the “Free Time Factory” was created, a community project in continuous development, with activities for all ages (BIDILICĂ 2016; Fabrica de Timp Liber).

Therefore, this case study is not at all accidental, because artists are often the ones called to fill the urban void of vague spaces when the community has no solutions (OSWALT 2006, 13), often resorting to tactics and alternative mechanisms of approach to these spaces. Thus, a special initiative in the life of the “Free Time Factory”, as intervention and functioning mechanism, is the series of educational workshops focused on the recovery and enhancement of elements of the movable industrial heritage, but also the installations and scenographic scenarios

alături de alți membri ai comunității locale, colaboratori ai Fundației Rațiu pentru Democrație (BIDILICĂ 2016).

În acest sens, în perioada 6-21 iulie 2016 și, respectiv, 23-30 septembrie 2018, s-au desfășurat la Turda cele două ediții ale *Atelierului de lemn reciclat* – un workshop având ca temă realizarea unor piese de mobilier urban ori a unor instalații arhitecturale, la scara 1:1, utilizând elemente din lemn reciclat (doage de butoaie, păstrate de la fosta Fabrică de Bere). La prima ediție au participat 16 studenți arhitecți din anul III, de la Facultatea de Arhitectură și Urbanism din Cluj-Napoca și 4 elevi voluntari, de clasa a XI-a, de la Colegiul Național „Mihai Viteazul” din Turda, iar la cea de-a doua ediție au participat 10 studenți arhitecți din anul V, de la Facultatea de Arhitectură și Urbanism din Cluj-Napoca. Pe tot parcursul activităților, studenții au beneficiat de îndrumarea unor cadre didactice din cadrul Grupului de cercetare „Arhitectură. Timp. Habitadini”. Fundația Rațiu pentru Democrație a sprijinit, cu generozitate, financiar și material desfășurarea workshopurilor. Confruntarea, în special în plan tehnic, dintre proiectul desenat sau imaginat și realitate, a avut în cele mai multe din cazuri un efect imediat și vizibil: elaborarea unor concepte artistice, stabilirea unor direcții tehnice, simplificarea fazelor de realizare prin utilizarea unui minim de materiale „străine”. Prin urmare, s-a pus accentul pe ingeniozitate, îmbinări eficiente, solidarizări și stabilizări cu piese metalice (tije, șaibe, piulițe, șuruburi), în principal fără a altera forma și dimensiunile materiei prime. Cu toate acestea, diversitatea doagelor de stejar, recuperate de la mai multe butoaie cu gabarite diferite, a creat mari dificultăți la sortarea pieselor de lemn și potrivirea lor la proiectele de idei. Astfel, în cadrul celor două ediții, s-au conturat progresiv opt piese de mobilier urban de tip „bancă”, un hamac, o pergolă, un obiect semnal în formă de copac, o structură cu grinzi reciproce, trei obiecte de tip „scaun”, șapte obiecte de tip „masă”, două obiecte de tip „șevalet”, două piese tip „suport de lumânare”, o lampă cu picior și două piese de mobilier pentru copii de tip „căluț”. Piese au fost integrate în spațiul verde, aferent Fabricii, în grădina Casei Rațiu, dar și în ambianța unor amenajări interioare, fiind uzitate în mod curent.²

Poate cea mai spectaculoasă intervenție realizată de membri ai Grupului de cercetare „Arhitectură. Timp. Habitadini” s-a petrecut pentru a sprijini

2 Aceste workshopuri au fost prezentate în cadrul BATRA [Bienala de Arhitectură Transilvania], la ediția din 2017, secțiunea 8 Proiecte culturale/Inițiative/Experimente, respectiv, din 2019, secțiunea 10 Proiecte culturale/Inițiative/Experimente.



■ Foto 8. Fosta Fabrică de Bere, Turda – workshop, 2018 © Mircea ROȘCA

■ Photo 8. The former Brewery, Turda – workshop, 2018 © Mircea ROȘCA



■ Foto 9. Fosta Fabrică de Bere, Turda – workshop, 2018 © Mircea ROȘCA
■ Photo 9. The former Brewery, Turda – workshop, 2018 © Mircea ROȘCA

ediția 2017 a evenimentului anual „Rațiu Friends and Family Weekend”, prin care s-au celebrat 100 de ani de la nașterea lui Ion RAȚIU (Rațiu Family Charitable Foundation). Ca parte a acestui eveniment, Fundația Rațiu pentru Democrație oferă în fiecare an o cină de gală colaboratorilor, prietenilor și membrilor familiei RAȚIU. Pentru a puncta într-un mod cu totul special momentul cinei din 2017, s-a avut în vedere realizarea unei scenografii care urma să activeze un nou spațiu din interiorul Fabricii – o sală imensă prin gabarit (cu o suprafață de circa 150 m² și o înălțime de circa 9-11 m), ce avea să găzduiască evenimentul. Astfel, s-a mizat pe un concept pornind de la ceea ce a lăsat cel mai evident în urma sa Ion RAȚIU, și anume *texte și imagini*.

Astfel, încăperea aleasă pentru dineu, conexă spațiului în care activează Centrul Comunitar, a fost împachetată în ziare, peste această textură suprapunându-se imagini și fragmente memorabile din textele lui Ion RAȚIU. Pentru a facilita stabilirea unei legături între prezent și trecut, între memorie și concret, între imagine și text, s-a ales pentru întreaga amenajare perechea alb-negru – culorile folosite de înregistrările video vechi, ale fotografiilor vechi, ale paginilor de ziar, ale viselor și ale memoriilor. Utilizarea aceleiași texturi – de ziar – pentru tavanul fals introdus (la o înălțime de circa 5 m), pereți, pardoseală, lipsa oricărui alt obiect pe aceste suprafețe și iluminarea indirectă prin fantele care delimitau tavanul fals de pereți, au anulat „încăperea”, dând naștere astfel unei *cutii a memoriei lui Ion RAȚIU*. Nicolae RAȚIU, în discursul său inaugural, în timp ce citea pretutindeni vorbele lui Ion RAȚIU, a afirmat: „simt că m-aș afla în mintea tatălui meu”. Deși a fost gândită inițial ca o amenajare temporară, această *cutie a memoriei lui Ion RAȚIU* a găzduit de atunci numeroase alte evenimente social-culturale, dar și private (concerte, festivaluri de teatru, dineuri, activități ale ONG-urilor, întâlniri ale comunității).³

Dar acestea nu au fost acțiuni singulare, ci sunt parte integrantă dintr-o serie de intervenții menite să dea viață unui spațiu altfel steril, fapt ce dovedește nimic altceva decât că „Fabrica de Timp Liber” trăiește, adică berăria de altădată, în care astăzi foști angajați deapănă „povești din fabrică”, în cadrul unor evenimente comunitare, este activată și în progres.

created by the “Architecture. Time. Habitudes” Research Group of the Technical University of Cluj-Napoca, with the participation of some students from the Faculty of Architecture and Urban Planning in Cluj-Napoca and the involvement of several students from Turda, on a volunteer basis, together with other members of the local community, collaborators of the Rațiu Democracy Centre (BIDILICĂ 2016).

In this respect, during July 6-21, 2016 and September 23-30, 2018, respectively, the two editions of the *Recycled Wood Workshop* took place in Turda – a workshop with the theme of creating urban furniture pieces and architectural installations, at a 1:1 scale, using recycled wood elements (barrel staves, preserved from the former Beer Factory). The first edition was attended by 16 third-year architecture students from the Faculty of Architecture and Urban Planning in Cluj-Napoca and 4 11th-grade volunteer students from the “Mihai Viteazul” National College in Turda, and the second edition was attended by 10 fifth-year architecture students from the Faculty of Architecture and Urban Planning in Cluj-Napoca. Throughout the activities, the students benefited from the guidance of teachers from the “Architecture. Time. Habitudes” Research Group. The Rațiu Democracy Centre generously supported, financially and materially, the workshops. The confrontation, especially in technical terms, between the drawn or imagined design and reality had, in most cases, an immediate and visible effect: the developing of artistic concepts, the establishment of technical directions, and the simplification of the implementation phases by using a minimum of “foreign” materials. Therefore, the emphasis was on ingenuity, efficient joints, and stabilisations using metal pieces (rods, washers, nuts, screws), mainly without altering the shape and size of the raw material. However, the diversity of oak staves, recovered from several barrels of different sizes, created great difficulties in sorting the pieces of wood and matching them to the design ideas. Thus, during the two editions, eight pieces of “bench”-type urban furniture, a hammock, a pergola, a tree-shaped signal object, a structure with reciprocal beams, three “chair”-type objects, seven “table”-type objects, two “easel”-type objects, two “candle holder”-type pieces, a floor lamp, and two “horse”-type children’s furniture pieces were gradually outlined. The pieces were integrated in the green space belonging to the Factory, in the garden of the Rațiu House, but also in the ambiance of some interior designs, being commonly used.³

³ Această activitate a fost prezentată în cadrul BATRA [Bienala de Arhitectură Transilvania], la ediția din 2017, secțiunea 7 Microarhitectura/Arhitectura temporară/Design de obiect.

³ These workshops were presented at BATRA [Biennial of Transylvania Architecture], 2017 edition, section 8 Cultural projects/Initiatives/Experiments, respectively 2019 edition, section 10 Cultural projects/Initiatives/Experiments.

Perhaps the most spectacular intervention made by members of the “Architecture. Time. Habitudes” Research Group took place to support the 2017 edition of the “Rațiu Friends and Family Weekend” annual event, which celebrated 100 years since the birth of Ion RAȚIU (Rațiu Family Charitable Foundation). As part of this event, the Rațiu Democracy Centre offers, every year, a gala dinner to collaborators, friends, and members of the RAȚIU family. In order to mark in a very special way the moment of the 2017 dinner, it was decided to create a scenographic design that would activate a new space inside the Factory – a huge hall (with an area of about 150 m² and a height of about 9-11 m), which would host the event. Thus, the intervention relied on a concept starting from what Ion RAȚIU most obviously left behind, namely, *texts and images*.

The room chosen for the dinner, connected to the space in which the Community Centre operates, was wrapped in newspapers, with images and memorable fragments from the texts of Ion RAȚIU overlapping this texture. In order to facilitate the establishment of a connection between the present and the past, between memory and the concrete, between image and text, black and white were chosen for the whole arrangement – the colours used by old videos, old photos, newspaper pages, dreams, and memories. The use of the same texture – newspaper – for the inserted false ceiling (at a height of about 5 m), walls, floor, the absence of any other object on these surfaces and indirect lighting through the slits delimiting the false ceiling from the walls, cancelled the “room”, thus giving birth to a *box of Ion RAȚIU's memory*. Nicolae RAȚIU, in his inaugural speech, while reading Ion RAȚIU's words everywhere, stated: “I feel like I am in my father's mind”. Although originally intended as a temporary installation, this *box of Ion RAȚIU's memory* has since hosted numerous other socio-cultural and private events (concerts, theatre festivals, dinners, NGO activities, community meetings).⁴

These were not singular actions, but are an integral part of a series of interventions meant to give life to an otherwise sterile space, which proves nothing else than the fact that the “Free Time Factory” lives, that the brewery of yesteryear, where today former employees tell “factory stories” in some community events, is activated and in progress.



■ **Foto 10.** Fosta Fabrică de Bere, Turda – workshop, 2018, în prim plan Pamela ROUSSOS RAȚIU © Mircea ROȘCA

■ **Photo 10.** The former Brewery, Turda – workshop, 2018, Pamela ROUSSOS RAȚIU in the foreground © Mircea ROȘCA

Bibliografie/Bibliography

- BIDILICĂ, Mihaela. 2016. Fabrica de Timp Liber din Turda – proiect de reabilitare, revitalizare și recontextualizare pentru comunitate. *Zeppelin: Oraș. Societate. Tehnologie*, <https://e-zeppelin.ro/fabrica-de-timp-liber-din-turda-proiect-de-reabilitare-revitalizare-si-recontextualizare-pentru-comunitate/> (accesat iunie 2020).
- CHOAY, Françoise. 1998 [1992]. *Alegoria patrimoniului urmată de șapte propoziții despre conceptul de autenticitate și folosirea acestuia în practica patrimoniului istoric*. Trad. Kázmér KOVÁCS. Bucharest: Simetria.
- Fabrica de Timp Liber. About. <http://www.fabricadetimpliber.ro> (accesat 17 mai 2020).
- FOUCAULT, Michel. 1998. Different Spaces. In *Aesthetics, Method, and Epistemology*, ed. James D. FAUBION, transl. Robert HURLEY et al. Vol. 2 of Essential Works of Foucault, 1954-1984, ed. Paul RABINOW, 175-185. New York: The New Press.
- HARVEY, David. 1993. From space to place and back again: Reflections on the condition of postmodernity. In *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Changes*, eds. Jon BIRD, Barry CURTIS, Tim PUTNAM, George ROBERTSON & Lisa TICKNER, 2-29. London & New York NY: Routledge.
- KOVÁCS, Kázmér. 2003. *Timpul monumentului istoric*. București: Paideia.
- MASSEY, Doreen. 1994. A Global Sense of Place. In *Space, Place, and Gender*, by Doreen MASSEY, 146-156. Minneapolis MN: University of Minnesota Press.
- MIHALI, Ciprian. 2001. *Inventarea spațiului: Arhitecturi ale experienței cotidiene*. București: Paideia.
- OSWALT, Philipp. 2006. Introduction to *Shrinking Cities*, vol 2 – Interventions, ed. Philipp OSWALT. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag.
- Rațiu Democracy Centre. About us. <https://www.ratiudemocracycentre.org/about> (accesat 17 mai 2020).
- Rațiu Family Charitable Foundation. #rațiu100. <https://ratiu.org/ratiu100/> (accesat 17 mai 2020).

⁴ This activity was presented at BATRA [Biennial of Transylvania Architecture], 2017 edition, section 7 Microarchitecture/Temporary Architecture/Object Design.

■ Cristina PURCAR ■ Virgil POP¹

Baia Mare Railway Station

A STUDY FOR THE (RE)COGNITION OF POST-WAR ARCHITECTURAL HERITAGE

■ **Abstract:** *As Dacia 1100 – the first car produced in Romania – was released in 1968, a fine collection of new medium-to-large railway stations were just being inaugurated too, including the one in Baia Mare. The two historic events are tightly connected. While the car can be read as the epitome of a much larger phenomenon, i.e. Romania's intensive industrialisation under the communist regime, the new stations were both consequences thereof and means to support industrialisation, which in turn triggered the accelerated urbanisation of industrial centres and also stimulated commuting. The article studies the passenger building of Baia Mare Railway Station, a remarkable industrial artefact, now severely decaying. We first provide an overview of the railway network development around Baia Mare, followed by a brief review of the station's urban planning stakes. Through Bauforschung we survey the original architecture of the building, as well as its subsequent alterations; through virtual restoration we (re)present perspectives of an ideal state of the station, as awareness-raising and value (re)cognition gestures.*

■ **Keywords:** railway station, Baia Mare, 1960s, architectural and historic value, virtual restoration, heritage (re)cognition

■ As Dacia 1100 – the first car produced in Romania – was released in 1968, a fine collection of new medium-to-large railway stations had just been or were about to be inaugurated throughout the country: Constanța (1960), Brașov (1962), Orșova Nouă (1968), Onești (1968), Craiova (1968), Bârlad (1968), Predeal (1968), Tulcea (1971), Medias (1974), and Baia Mare (1968), to mention but a few. The two historic landmarks are tightly connected. While the car can be read as the epitome of a much larger phenomenon, i.e. Romania's intensive industrialisation under the communist regime, the new stations were both consequences thereof and means to support the industrialisation that in turn triggered the accelerated urbanisation of industrial centres, as well as stimulated commuting. This article studies the passenger building of Baia Mare Railway Station, a remarkable industrial artefact, now severely decaying. We present results of an enhancement study began in 2019 by our research group INVENTARIUM, in collaboration with the Cluj Branch of CFR (Romanian Railways). The major aim of the study is to document and (re)present the architectural values of the building, as awareness-raising and public (re)cognition gestures of this neglected heritage.

The research methods used are *Bauforschung* (building archaeology or building research) and virtual conservation. The former investigates the

Gara Baia Mare

UN STUDIU PENTRU (RE)CUNOAȘTEREA
PATRIMONIULUI ARHITECTURAL
POSTBELIC

■ **Rezumat:** *În timp ce Dacia 1100 – primul automobil produs în România – era lansată în 1968, erau, de asemenea, inaugurate o serie de gări remarcabile, de dimensiuni medii spre mari, inclusiv cea din Baia Mare. Cele două evenimente istorice sunt strâns legate unul de celălalt. În timp ce automobilul poate fi interpretat ca simbolul unui fenomen mult mai amplu (industrializarea intensivă a României din timpul regimului comunist), noile gări constituiau atât o consecință a acestui fenomen, cât și un sprijin al industrializării, care la rândul său a declanșat urbanizarea accelerată a centrelor industriale, stimulând în același timp navetismul. Articolul studiază clădirea de pasageri a gării din Baia Mare, un artefact industrial remarcabil, aflat acum în stare avansată de degradare. Prezentăm, mai întâi, o imagine de ansamblu a dezvoltării rețelei de cale ferată din jurul orașului Baia Mare, urmată de o scurtă trecere în revistă a mizelor urbanistice ale gării. Prin intermediul cercetării arhitecturale (Bauforschung) analizăm arhitectura originală a construcției și modificările sale ulterioare; prin intermediul restaurării virtuale, (re)prezentăm perspectivele unei stări ideale a gării, ca un gest de sensibilizare a publicului și de (re)cunoaștere a valorii acesteia.*

■ **Cuvinte cheie:** gară, Baia Mare, anii 1960, valoare istorică și arhitecturală, restaurare virtuală, (re)cunoașterea patrimoniului

■ În timp ce Dacia 1100 – primul automobil produs în România – era lansată în 1968, erau, de asemenea, inaugurate recent sau urmau a fi inaugurate în toată țara o serie de noi gări remarcabile, de dimensiuni medii spre mari: Constanța (1960), Brașov (1962), Orșova Nouă (1968), Onești (1968), Craiova (1968), Bârlad (1968), Predeal (1968), Tulcea (1971), Medias (1974) și Baia Mare (1968), pentru a numi doar câteva. Cele două repere istorice sunt strâns legate unul de celălalt. În timp ce automobilul poate fi

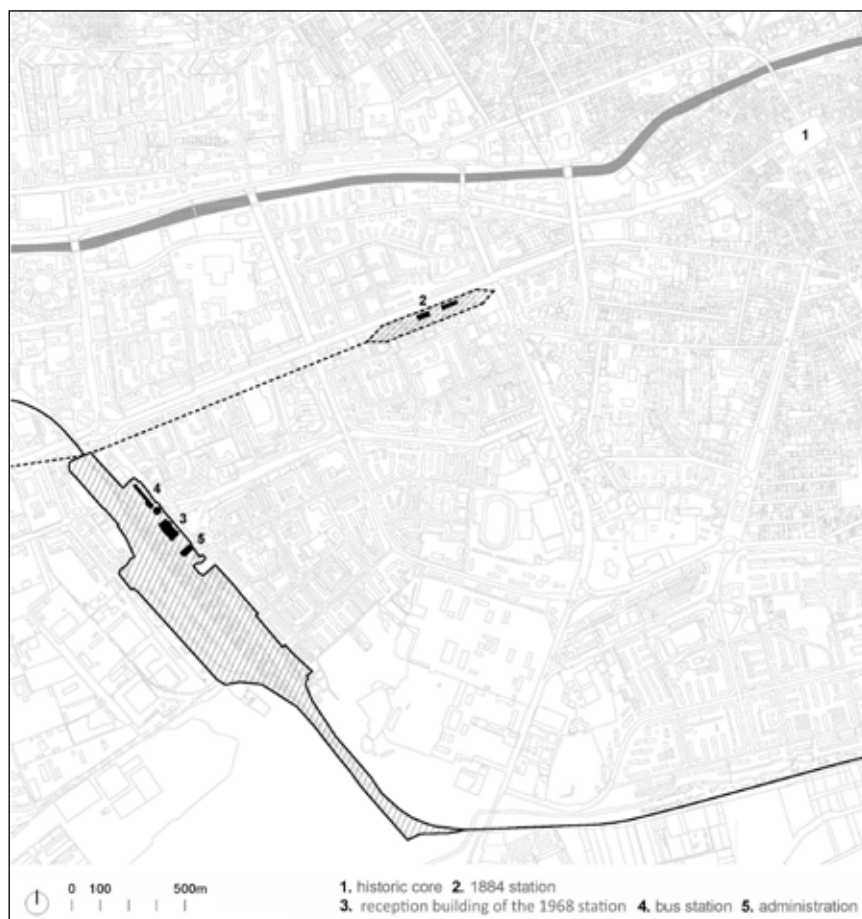
¹ Cristina PURCAR, architect, PhD, associate professor at the Faculty of Architecture and Urban Planning, Technical University of Cluj-Napoca, Romania; Virgil POP, architect, PhD, professor at the Faculty of Architecture and Urban Planning, Technical University of Cluj-Napoca, Romania.

¹ Cristina PURCAR, arhitect, dr., conferențiar la Facultatea de Arhitectură și Urbanism, Universitatea Tehnică Cluj-Napoca, România; Virgil POP, arhitect, dr., profesor la Facultatea de Arhitectură și Urbanism, Universitatea Tehnică Cluj-Napoca, România.

interpretat ca simbolul unui fenomen mult mai amplu (industrializarea intensivă a României din timpul regimului comunist), noile gări constituiau atât o consecință a acestui fenomen cât și un mijloc de sprijin al industrializării, care la rândul său a declanșat urbanizarea accelerată a centrelor industriale, stimulând în același timp naveta. Articolul studiază clădirea de pasageri a gării din Baia Mare, un artefact industrial remarcabil, aflat acum în stare avansată de degradare. Sunt prezentate rezultatele unui studiu de punere în valoare început în anul 2019 de către grupul nostru de cercetare INVENTARIUM în colaborare cu filiala din Cluj a CFR (Căile Ferate Române). Scopul principal al studiului este documentarea și (re)prezentarea valorilor arhitecturale ale clădirii, ca gesturi de sensibilizare a publicului și de (re)cunoaștere a acestui patrimoniu neglijat.

Metodele de cercetare sunt *Bauforschung* (cercetare de parament sau cercetarea arhitecturală) și restaurarea virtuală. Prima metodă cercetează clădirea însăși, ca sursă primară de informații arhitecturale și istorice,² ce dezvăluie arhitectura originală a clădirii împreună cu modificările sale ulterioare, chiar dacă lipsește accesul la proiectul original sau/și la cel conform cu execuția. Cu ajutorul celei de a doua metode se încearcă exprimarea valorilor arhitecturale ale clădirii prin reconstituirea calităților sale esențiale.³

În timp ce istoriografia arhitecturii postbelice din România apare ca un domeniu de cercetare tot mai vibrant,⁴ studiile detaliate ale clădirilor individuale și cu atât mai puțin ale gărilor, sunt rare (VASILE & TULBURE).⁵ Dacă istoriografia arhitecturală dinainte de 1990 enumeră deja gările din Constanța, Brașov și Predeal (CURINSCHI VORONA 1981, 322, 372) printre poveștile de succes ale acestei perioade, mai multe informații cu privire la producția arhitectonică postbelică pot fi întâlnite în publicațiile CFR (IORDĂNESCU & GEORGESCU, 1986). Prezentăm, mai întâi, o imagine de ansamblu a dezvoltării rețelei de cale ferată din jurul orașului Baia Mare, urmată de o scurtă trecere în revistă a mizelor urbanistice ale gării. Mai apoi, discutăm concepul arhitectural al noii clădiri de pasageri



■ Figure 1. Locations of the 1884 and 1968 railway stations © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ Fig. 1. Amplasamentele gărilor din 1884 și 1968. © Cristina PURCAR, Virgil POP

building itself as the main source of architectural-historical information,² revealing the original architecture of the building, as well as its subsequent alterations, despite not having access to the original and/or as-built designs. Through the latter, we attempt expressing the building's architectural values by virtually reconstructing its essential qualities.³

While the historiography of post-war Romanian architecture emerges as an increasingly vibrant research area,⁴ detailed studies of individual buildings, let alone stations, are scarce (VASILE & TULBURE).⁵ If pre-1990 architectural historiography highlights already the stations of Constanța, Brașov, and Predeal (CURINSCHI VORONA 1981, 322, 372) among the period's success stories, some more information on the post-war architectural production can be found in the CFR's publications (IORDĂNESCU & GEORGESCU, 1986). We first provide an overview of the railway network development around Baia Mare, followed by a brief review of the station's urban planning stakes. We then discuss the architectural concept of the new passenger

2 Conceptul de *Bauforschung* implică „cercetarea convergentă care, în baza constituirii unui dosar complet, grafic și fotografic (inclusiv fotogrametric), și bazat, de asemenea, pe colectarea unor surse textuale și iconografice și a unor analize comparative și tipologice, face posibilă înțelegerea globală a monumentului, precum și stabilirea și datarea fazelor sale succesive [...]” (DE JONGE & VAN BALEN 2002, 7). După traducerea autorului din limba franceză.

3 Măsurătorile la fața locului, fazele inițiale ale releveelor, modelelor și documentației referitoare la gările postbelice au fost efectuate în colaborare cu studenții de la Facultatea de Arhitectură și Urbanism a Universității Tehnice din Cluj-Napoca: Ema BENZAR, Delia BIZGAN, Vlad FILIP, Ciprian POP, Teodora RIPICEANU, Georgiana MUȘA, Sabina DAMIAN, Cătălin DUMA, Denisa CRISTEA, Cătălin LUCUȚ.

4 O relevare cuprinzătoare a situației este dată de Ana Maria ZAHARIADE (2011).

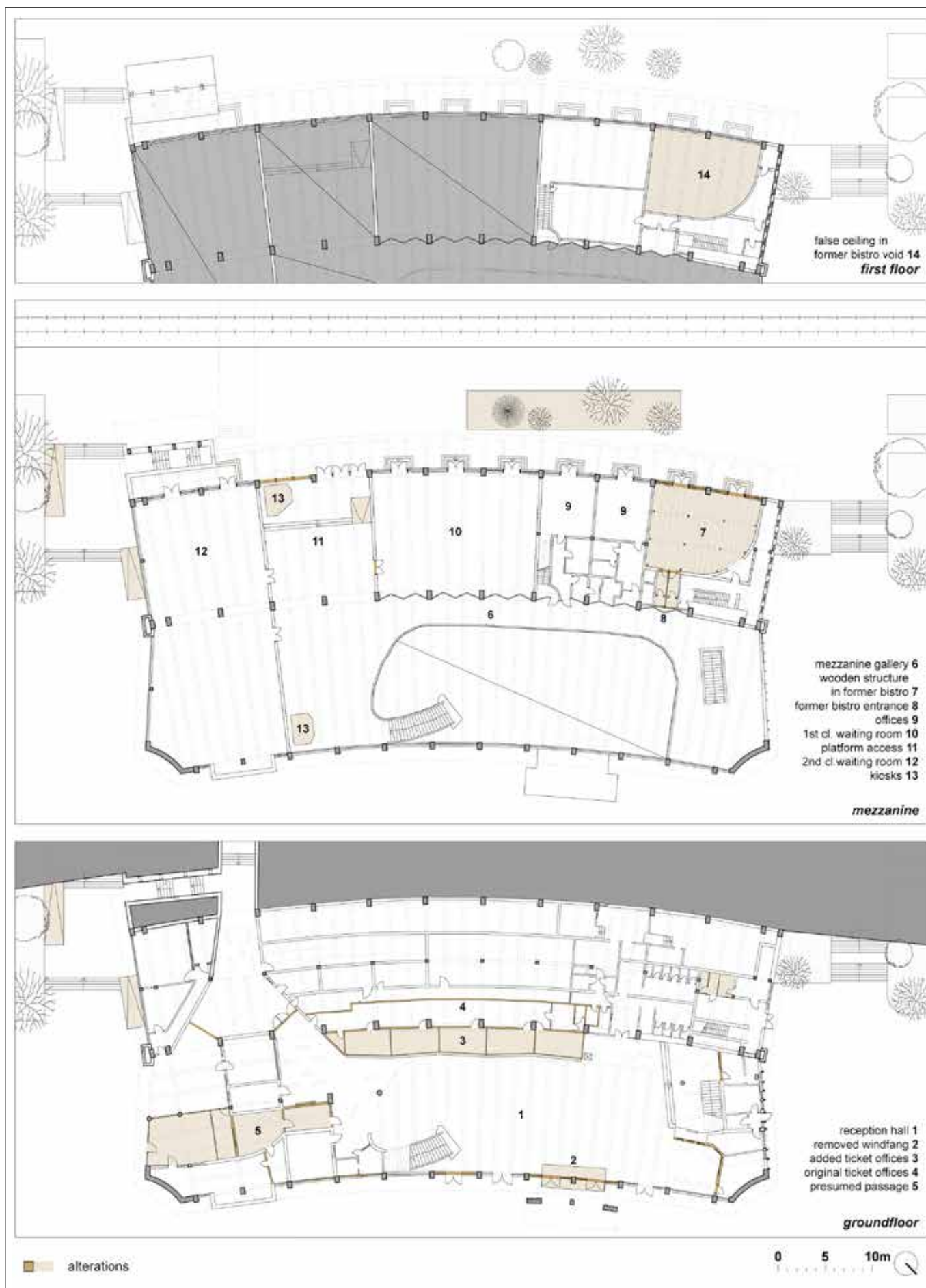
5 Pentru o trecere în revistă generală a istoriografiei feroviare transilvane a se vedea articolul Cristinei PURCAR (2012).

2 The concept of *Bauforschung* implies “the converging research which, based on the setting up of a complete, graphic and photographic (including photogrammetric) file, as well as based on the collection of textual and iconographic sources and of comparative and typological analyses, makes possible the global understanding of the historic building, the establishment and the dating of its successive phases [...]” (DE JONGE & VAN BALEN 2002, 7). Author's translation from French.

3 The on-site measurements, initial phases of the survey drawings, model, and documentation on post-war stations have been carried out in collaboration with students of the Faculty of Architecture and Urban Planning of the Technical University of Cluj-Napoca: Ema BENZAR, Delia BIZGAN, Vlad FILIP, Ciprian POP, Teodora RIPICEANU, Georgiana MUȘA, Sabina DAMIAN, Cătălin DUMA, Denisa CRISTEA, Cătălin LUCUȚ.

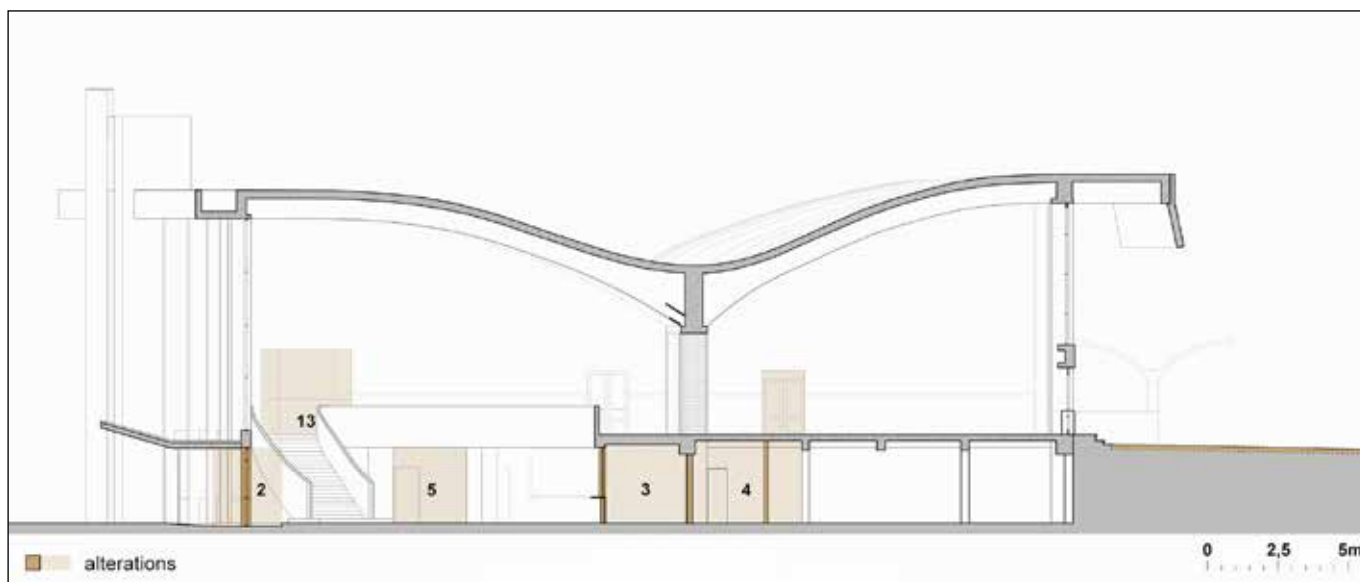
4 A broad-encompassing survey is given by Ana Maria ZAHARIADE (2011).

5 For a general review of Transylvanian railway historiography, see the article of Cristina PURCAR (2012).



■ **Figure 2.** Present-day ground plans indicating the main alterations © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 2.** Planurile situației prezente, indicând principalele modificări © Cristina PURCAR, Virgil POP



■ **Figure 3.** Cross-section indicating the main alterations © Cristina PURCAR, Virgil POP
■ **Fig. 3.** Secțiune transversală, indicând principalele modificări © Cristina PURCAR, Virgil POP

împreună cu modificările sale ulterioare. În baza studiului istoric, se conturează un plan principal de conservare, ce pune în scenă valorile arhitecturale principale ale clădirii din perspectiva unei stări ideale, de restaurare.

Contextele regionale și urbane

■ Orașul Baia Mare a fost conectat la calea ferată pentru prima dată în 1884, linia privată Satu Mare – Baia Mare continuând linia inaugurată în 1871 de către Căile Ferate Maghiare de Stat (*Magyar Államvasutak* – MÁV în limba maghiară) de la Debrecen prin Carei până la Satu Mare (NANU 1957). Deja din anul 1896, linia era, de asemenea, administrată de către MÁV (STRACH 1898-1899, vol. XII: 205). Legătura cu Transilvania interioară a fost stabilită doar în 1899, linia Baia Mare – Jibou continuând linia Dej – Zalău din 1890, și prin Dej spre Cluj și mai departe (NANU 1957). Hărțile anterioare Primului Război Mondial dezvăluie, de asemenea, două linii învecinate ce legau Baia Mare cu zonele sale industriale, Baia Sprie și Ferneziu (Map of Hungary...). Stația de întoarcere inițială se afla la vest de centrul medieval, la limita zonei urbanizate până la acel moment, într-un context vag construit (Synchronised views...). Până în anii 1960, odată cu intensificarea traficului de pasageri și de marfă, linia de cale ferată și gara deveniseră deja niște bariere ce împiedicau conectivitatea locală, iar Baia Mare un centru major de minerit și procesare a minereului. A fost decisă, prin urmare, ca și în cazul proiectelor anterioare din Constanța și Brașov, mutarea gării spre vest, în vederea eliberării unui spațiu extins pentru construirea unui nou cartier de locuințe colective (fig.1). Traseul fostei linii de cale ferată a devenit coloana vertebrală a noului cartier și a fost creată o linie de ocolire spre vest pentru trenurile de marfă. Astfel, noua

building, as well as its subsequent alterations. Based on the historic study, a master plan for preservation is outlined, staging the building's main architectural values through perspectives of an ideal, conserved state.

Regional and urban contexts

■ Baia Mare got its first railway connection in 1884, as the private Satu Mare – Baia Mare line continued the line opened in 1871 by the Hungarian State Railways (Hung. *Magyar Államvasutak* – MÁV) from Debrecen via Carei to Satu Mare (NANU 1957). By 1896, the line was under MÁV administration too (STRACH 1898-1899, vol. XII: 205). The connection to inner Transylvania was only established in 1899, as the Baia Mare – Jibou line continued the 1890 Dej – Zalău line, and via Dej, to Cluj and beyond (NANU 1957). Pre-World War I maps also reveal two vicinal lines linking Baia Mare to its industrial hinterlands, Baia Sprie and Ferneziu (Map of Hungary...). The initial turn-station was located westward from the mediaeval core, at the limit of the hitherto urbanised area, in a loosely built context (Synchronised views...). By the 1960s, the railway line and station had become barriers hindering local connectivity, as passenger and freight traffic had intensified, with Baia Mare being a major mining and ore processing centre. It was thus decided, as with the earlier projects in Constanța and Brașov, to move the station westwards in order to free up a large area for a new collective housing district (Figure 1). The former railway path became the spine of the new neighbourhood and a by-pass was created westward for freight trains. Thus, the new station marked out the limit of the new district, while the passenger building became one of its landmarks.

From south to north, the new station site aligned three buildings: the administrative and traffic control building, the passenger building, and the bus station. The design team was led by architect Valeriu CHIRICUȚĂ and engineer Virgil FIERBINȚEANU. The building site was supervised by engineer Ladislau LICKERASSISTED, by Mircea OLTEANU, with works finished on October 29, 1968.⁶

⁶ The bus station is also a fine circular structure of 26m diameter, covered by a conical concrete roof, supported by a single, ring-shaped, central pillar. IORDĂNESCU and GEORGESCU, *Construcții*, Vol. 2, 182; Vol. 1, 525.

Architectural reading

■ The station's two-level concept has been determined by the tracks being elevated on an embankment, c. 3 m above the street level. The reception floor is on the lower level, towards the city, while the platforms are on the higher level (Figures 2, 3). The plan outline is of a typical transit station, with a twist: elongated, with the longer side parallel to the tracks, yet slightly bent to form a concave city-side as well as a convex rail-side. The lower, half-underground, city-side floor mainly accommodated ticket offices, a journal shop, hand luggage, post office, (state) tourism agency, (state) bank, information desk, as well as the upper floor access. This level mainly accommodated a first- and a second-class waiting room, a bistro, and a mother-and-child facility. Unlike the former generations of "historic" stations, in the 1960s the prevailing organisation concept in railway architecture separated the traveller from the administrative and traffic control facilities (IORDĂNESCU & GEORGESCU 1986, vol. 1: 525, 513-14). The latter were grouped into a separate building, south of the passenger building, with a parking lot in-between.

The reception building has a concrete frame structure, organised along three longitudinal and concentric axes. Along the middle axis, 50x90 cm concrete pillars configure eleven spans of c. 5 m. The transversal axes are traced radially, thus triggering a trapezoidal shape for each bay, so that the city-side spans decrease to c. 4.50 m, while the track-side spans increase to c. 5.50 m. The pillars of the outer longitudinal axes are slightly slenderer (50x75 cm). There is a smaller, end-span at each extremity of the longitudinal axes. Transversally, the cross-section consists of two main spans, each subdivided into two secondary spans. The three I-shaped longitudinal beams support a curved concrete shell roof, by the aid of winged-shaped, transversal beams, subdividing each longitudinal span into three even sub-spans. The transversal beams feature rectangular cross-sections of variable height, decreasing unevenly from about 1.20 m on the central longitudinal axis, to about 65 cm as they cantilever above the main façades, c. 1.5 m towards the city and c. 3 m towards the tracks. The roof is composed of adjacent torus segments, configuring an open wing-shaped cross-section. The short elevations feature an inward-pointing obtuse angle, stemming from the slight rotation of the city-side end axes, to become perpendicular to the Gării Street on the trackside. The two street-facing corners of the building are chamfered by slightly curved concrete piles.

There is a fine proportioning between room areas and their heights. The spacious reception hall occupies most of the city-side elevation taking the entire 11m height to the roof, surrounded on the lower level by small-height rooms, accommodating the ticket offices and other traveller services. At the southern extremity, the hall leads towards the underground passage to the second platform and to the parking lot. Two open stairs go up to the trackside level, which opens onto the entrance level via a curved mezzanine, surrounding the entire reception hall. The mezzanine gallery provides access, from north to south, to the bistro, the railway police, the traffic office, the first-class waiting room, the platform exit hall, and the second-class waiting room, each of these opening directly on the first platform and taking up the entire height to the roof. Exceptions are the two offices and the storage rooms surrounding the bistro, the heights thereof being, proportionally to their surfaces, subdivided by another partial floor. An exterior stair, covered by another slender, winged-shaped, concrete canopy connects to the underground passage (Figure 6).

The interior spaces feature combinations of plastered surfaces and ceramic cladding of small dark green 2x2 cm tiles. The floors are in pre-fabricated, 30x30 cm polished mosaic tiles, with cement tinted ochre,



■ **Photo 1.a.** Photos of the main damages and alterations © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Foto 1.a.** Fotografii ale principalelor degradări și alterări © Cristina PURCAR, Virgil POP

gară marca limitele noului cartier, în timp ce clădirea de pasageri devenea unul dintre punctele sale de reper.

De la sud la nord, noua gară alinia trei clădiri: clădirea administrativă și de control al traficului, clădirea de pasageri și autogara. Echipa de proiectare era condusă de către arhitectul Valeriu CHIRICUȚĂ și inginerul Virgil FIERBINȚEANU. Șantierul era supravegheat de către inginerul Ladislau



■ **Photo 1.b.** Photos of the main damages and alterations © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Foto 1.b.** Fotografii ale principalelor degradări și alterări © Cristina PURCAR, Virgil POP

reddish-brown, grey, black, featuring different shape and colour patterns. The interface between the mezzanine gallery and the track-facing rooms is rendered translucent by zigzagging, green glass brick walls. Towards the reception hall and along the central longitudinal axis, double plywood soffits are placed on the beam's inferior flange, to accommodate hidden lighting fixtures. The lower floor false ceiling contains rectangular recesses for light tubes.

Travertine is used for the exterior finishing of the window parapets, platform exit steps, and for the city-facing tower; the latter is reminiscent of the "historic" station's clock towers, without, apparently, ever having had a clock (Figures 4 and 5). The tower presents a central strip clad in small red, white, and black ceramic tiles, stylising folkloric motives. The main entrance takes up two bays, counter-balancing the tower in the east elevation's composition, by its slightly more central position and horizontal emphasis. On the exterior, the pillars and beams, as well as the roof soffits were finished in terrastit. The stations' corners and parts of the track and side elevations are clad in c. 5x10 cm, flat-pyramid-shaped, dark green ceramic tiles. On the side elevations, the ceramic cladding is combined with prefabricated ventilation blocks, helping configure a largely transparent elevation to the south, and a rather opaque one to the north (Figures 6-8). The ventilation block pattern may be read in reference to the local industrial profile as a stylised interpretation of mountains and excavation.

Yet it is the glazing that makes up most of the station's envelope. The overall image is transparent. On the long elevations, each bay is structured horizontally into two uneven registers – declining a highly recurrent feature of the 1950s-to-1960s (Photo 1, Figure 6). A somewhat subdued horizontal delineates the socle-reminiscent, door-height register from the tall *piano nobile* reminiscent register above, subtly balancing the vertical dominant of the outwardly projecting pillars. This motif may be read as a post-war tribute to, and a perpetuation of late-interwar masterpieces such as the Royal Railway Station Băneasa (1938, architect Duiliu MARCU). The large glazing, with slender metallic frames, presents a 4x4 subdivision, with two narrower, central mullions and two wider-apart side ones. The vertical emphasis is also strengthened by the outward projection of the uninterrupted vertical mullions.

Alterations

■ The present-day condition of the station is deplorable. While it is not the purpose of this article to discuss the current dysfunctions of the Romanian railway system, it is enough to say that the Baia Mare Railway Station is just one case in point thereby. The following paragraphs describe the main alterations undergone by the building, which are threefold: material deteriorations, reversible layout transformations, and irreversible alterations (Photo 1). Rainwater infiltrations caused by poor roof drainage at the two building ends resulted in detachment of some of the exterior ceramic tiles and plaster on both short elevations. This is also visible inside, in the ceiling infiltrations of the second-class waiting room. While there are relatively small deteriorations and a certain patina caused overall by ageing, the floor mosaics, glass brick walls, and inner wall cladding are in quite good condition. Conversely, the exterior cladding has started to detach in many spots, while the metal window and door frames are attacked by rust. Besides, post-1990 renovation included painting over the original mass-coloured terrastit plaster. Not only is the deployed colour scheme ill-matching the original concept, it is also constructively illogical (surfaces of beams and pillars are painted in different, starkly contrasting colours: blue for the faces and white for the laterals). Most regretfully, this paint lay-

LICKER, asistat de către Mircea OLTEANU, iar lucrările au fost terminate pe 29 octombrie 1968.⁶

⁶ Stația de autobuz este, de asemenea, o structură deosebită, de formă circulară cu un diametru de 26 m, acoperită de un acoperiș conic de beton, susținut de un singur pilon central cu secțiune inelară (IORDĂNESCU & GEORGESCU vol. 2: 182; vol. 1: 525).



■ **Figure 4.** Restored north-east view © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 4.** Vedere nord-est restaurată © Cristina PURCAR, Virgil POP

er is very difficult to remove without affecting the integrity of the original terrast. The original furniture is massively missing, but a single retrieved historic photo of the interior gives an idea of the original first-class waiting room (Photo 2).

Ground water infiltrations at the lower level caused excessive humidity in the ticket offices, which resulted, most probably in the early 2000s, in the decision to build new offices in the space under the mezzanine cantilever (Figures 2 and 3). In order to create a separation from the humid spaces, the original wall, clad in the small green tiles, was filled up and a corridor was introduced behind the new offices. These are now separated by transversal partitions, whereas the original was a continuous space. The addition is ill-matching and of poor quality both spatially and detail-wise. The entrance wind fang, as well as other doors has been replaced by equally poor-matching white PVC doors, while towards the parking, PVC walls have been added to enclose extra room for a buffet.

Kiosks have been parasitically introduced on the mezzanine, increasing the pathetic image of the interior as well as blocking the doors of one of the two bays connecting the mezzanine hall to the platforms. Poorly blending in are also the ramps introduced to provide more inclusive access. Equally, the present city name sign and other recent signage objects weakly match the original architectural expression. The cantilevered platform clock is a lone reminder of the original signage. Destined to provide more comfortable train access, the heightening of the platform has annulled the first step at each entrance, awkwardly leaving only two or two and a half active steps.

In the south-eastern area of the reception hall, a curved wall, now “hidden” in between storage rooms, inaccessible to the public, together with stylistic differences in the ticket office frames, suggest the possibility of an original direct hall-to-parking passage (Figure 2). Through proportions and materiality, the added spaces detract from the building’s coherence, providing room for new, improvised functions, while so many original spaces are unused and decaying. Finally, the former mezzanine bistro has been parasitically colonised by a wooden structure supporting a false ceiling at door height, while the original metallic window frames have been replaced with course wooden ones. On the mezzanine gallery, the access doors to the bistro have been walled in, to accommodate... the toilet rooms for the “refurbished” café. Unsurprisingly, the venue is now vacant.

Citire arhitecturală

■ Conceptul pe două niveluri al gării a fost determinat de situarea șinelor pe un terasament la c. 3 m deasupra nivelului străzii. Spațiul de recepție se află pe nivelul inferior, în partea dinspre oraș, în timp ce platformele se află la nivelul superior (fig. 2-3). Planul este cel tipic unei stații de tranzit, având o particularitate: este alungit, cu latura mai lungă paralelă cu șinele, dar ușor curbată pentru a forma o parte concavă spre oraș și una convexă spre șine. Nivelul inferior demisol, situat pe partea dinspre oraș, găzduia în principal case de bilete, un magazin de ziare, biroul de bagaje de mână, oficiul poștal, agenția de turism (de stat), banca (de stat), biroul de informații și accesul spre nivelul superior. Acest nivel găzduia în principal sălile de așteptare pentru clasa I și clasa a II-a, un bistro, o zonă pentru mame și copii. Spre deosebire de generațiile anterioare de gări „istorice”, în anii 1960 conceptul de organizare prevalent în arhitectura căilor ferate separa spațiile destinate pasagerilor de spațiile administrative și de control al traficului (IORDĂNESCU & GEORGESCU 1986, vol. 1: 525, 513-14). Acestea din urmă au fost grupate într-o clădire separată la sud de clădirea pentru pasageri, iar între cele două clădiri s-a amplasat o parcare.

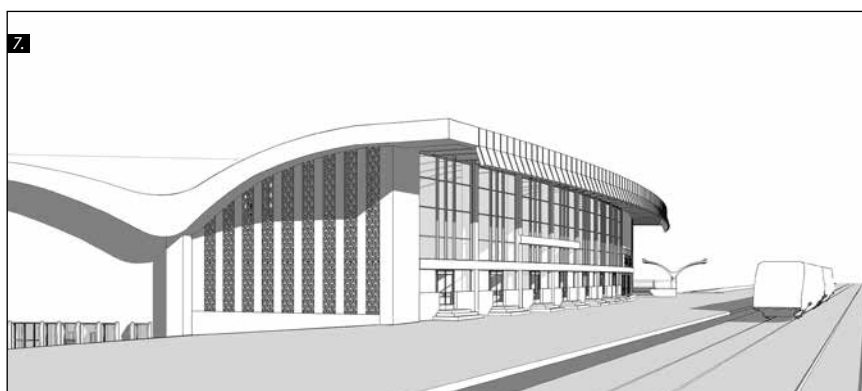
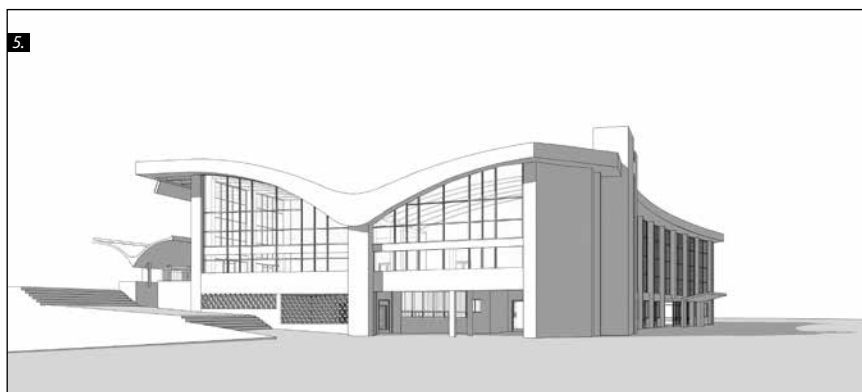
Clădirea de recepție are o structură din cadre de beton organizată de-a lungul a trei axe longitudinale și concentrice. De-a lungul axei mediane, stâlpi de beton de 50x90 cm configurează 11 travee de cca. 5 m. Axele transversale sunt trasate radial, generând o formă trapezoidală pentru fiecare travee, astfel încât traveele dinspre oraș descresc până la cca. 4,50 m, în timp ce cele dinspre linia ferată cresc până la cca. 5,50 m. Stâlpii axelor longitudinale exterioare sunt puțin mai supli (50x75 cm). La fiecare extremitate a axei longitudinale există câte o travee de capăt. Secțiunea transversală constă în

două travee principale, fiecare fiind subdivizată în două travee secundare. Cele trei grinzi longitudinale cu profil I susțin un acoperiș pânză subțire curbată din beton armat, cu ajutorul unor grinzi transversale în formă de aripă subdivizând fiecare travee longitudinală în trei deschideri egale. Grinzile transversale au secțiuni rectangulare de înălțime variabilă, ce descresc de la 1,20 m pe axa centrală longitudinală până la cca. 65 cm ieșind în consolă deasupra fațadelor longitudinale cu cca. 1,5 m înspre oraș și cca. 3 m înspre șine. Acoperișul este format din segmente adiacente de tor, configurând o secțiune transversală în formă de aripă deschisă. Fațadele scurte prezintă un unghi obtuz cu vârful înspre interior, rezultat din rotația ușoară a axelor dinspre oraș, în timp ce axele de capăt dinspre șine sunt perpendiculare pe strada Gării. Cele două colțuri dinspre stradă ale clădirii sunt teșite prin intermediul unor pile de beton ușor curbate.

Există o proporționare fină între suprafețele încăperilor și înălțimile lor. Holul de recepție spațios ocupă cea mai mare parte a fațadei dinspre stradă, pe întreaga înălțime de 11 m până la acoperiș și fiind înconjurată la nivelul inferior de încăperi scunde ce găzduiesc casele de bilete și alte servicii pentru călători. La extremitatea sudică, holul duce spre pasajul subteran de acces la a doua platformă și la parcare. Două scări deschise conduc la nivelul dinspre liniile ferate, ce se deschide înspre nivelul intrării printr-un mezanin curbat, înconjurând întreaga hol de recepție. Dinspre nord înspre sud, galeria mezaninului oferă accesul la bistro, poliția feroviară, biroul de trafic, sala de așteptare pentru clasa I, holul de ieșire spre peron și sala de așteptare pentru clasa a II-a, fiecare dintre acestea deschizându-se direct spre primul peron și ocupând întreaga înălțime până la acoperiș. Excepție fac două birouri și încăperile de depozitare din jurul bistro-ului, înălțimile fiind astfel proporționale cu suprafețele lor, subdivizate de către un alt etaj parțial. O scară exterioară acoperită cu o altă pânză subțire din beton, în formă de aripă face legătura cu pasajul subteran (fig. 6).

Spațiile interioare prezintă combinații de suprafețe tencuite și placate cu ceramică sub forma unor plăcuțe de 2x2 cm. Podelele sunt acoperite cu dale de mozaic lustruit de 30x30 cm prefabricate, cu ciment colorat cu ocru, roșu-brun, gri, negru, cu modele de diferite forme și culori. Interfața dintre galeria mezaninului și încăperile dinspre șine este tratată transparent cu ajutorul unor pereți din cărămidă de sticlă de culoare verde, în zigzag. Înspre holul de recepție și de-a lungul axei longitudinale centrale sunt plasate scafe duble din placaj pe flansa inferioară a grinzii, pentru a ascunde instalațiile de iluminat. Tavanul fals al etajului inferior conține nișe rectangulare pentru tuburi de iluminat.

Este folosit travertinul pentru finisarea exterioară a parapetelor ferestrelor, precum și pentru treptele de ieșire spre peron și turnul dinspre oraș; acesta din urmă evocă turnurile cu ceas ale garilor „istorice”, fără să



■ **Figure 5.** Restored south-east view © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 5.** Vedere sud-est restaurată © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Figure 6.** Restored south-west and south-east view © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 6.** Vedere sud-vest și sud-est © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Figure 7.** Restored south-west and north-west view © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 7.** Vedere sud-vest și nord-vest restaurată © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Figure 8.** Restored north-east and north-west view © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 8.** Vedere nord-est și nord-vest © Cristina PURCAR, Virgil POP



■ **Photo 2.** First-class waiting room. 1960s photo. © National History Museum of Romania (Comunismul în...)

■ **Foto 2.** Sala de așteptare de la clasa I. Fotografie din anii '60. © Muzeul de Istorie Națională a României (Comunismul în...)

An allegory of now

■ The current state of things is movingly captured in the work of painter Șerban SAVU. *The Allegory of Painting* (Photo 3) depicts the very mezzanine gallery of Baia Mare Railway Station. Through the title, the cerulean blue layer of painting, just added to the gallery wall in the picture, and the blue swimming suite of the poster girl, SAVU uncannily evokes and subverts VERMEER's homonymous pictorial-manifesto, addressing simultaneously both the urgency and the credibility of ideals. In another canvas inspired by the Baia Mare Railway Station, *The Waiting Room* (Photo 4), the artist re-imagines the first-class waiting room, fictively merging it with aspects of Hunedoara's 1954-station reception hall. The Baia Mare waiting room itself is easily recognisable due to its three-bay configuration, floor pattern and glazing frames. However, the Socialist Realist mural from Hunedoara dominates the image of people sleeping on the blue "CFR signature" plastic benches, while the dusky, smaller-height bay (again, from Hunedoara's sta-

fi avut, aparent, vreodată, un ceas (fig. 4-5). Turnul prezintă o bandă verticală îmbrăcată în mici plăci ceramice de culoare roșie, albă și neagră, stilizând motive folclorice. Intrarea principală ocupă două travee, contra-balansând turnul în compoziția fațadei de est prin poziția sa ușor descentrată și prin accentul orizontal. La exterior, pilonii și grinzile, împreună cu consolele acoperișului au fost finisate în terrasit. Colțurile gării împreună cu o parte a fațadelor dinspre liniile ferate și de pe lateral sunt îmbrăcate în plăci de ceramică de culoare verde închis în formă de piramidă plată de c. 5x10 cm. Pe fațadele laterale, placarea ceramică este combinată cu traforuri prefabricate ce ajută la configurarea unei fațade în mare parte transparente spre sud și a uneia mai degrabă opacă spre nord (fig. 6-8). Modelul traforurilor poate fi citit cu referire la profilul local industrial ca o interpretare stilizată a munților și excavărilor.

Totuși, vitrajele ocupă cea mai mare parte a anvelopantei gării. Imaginea generală este una transparentă. Pe fațadele lungi, fiecare încăpere este structurată orizontal pe două registre inegale – declinând o trăsătură foarte întâlnită în anii 1950-1960 (foto 1, fig. 6). O orizontală ușor retrasă delimitează registrul de bază al intrărilor, definind un soclu registrul superior ce aduce cu un *piano nobile*, echilibrând subtil dominantă verticală a stâlpilor proiectați înspre exterior. Acest motiv poate fi citit ca un tribut postbelic și ca o continuitate a capodoperele din perioada interbelică târzie cum sunt Gara Regală Băneasa (1938, arhitect Duiliu MARCU). Ferestrele mari cu rame suple de metal prezintă o subdiviziune de 4x4 cu două câmpuri centrale mai înguste și două câmpuri laterale mai late. Accentul vertical este accentuat și prin continuitatea elementelor verticale ale tâmplăriilor.

Transformări

■ Starea în care se află actualmente gara este deplorabilă. Deși scopul acestui articol nu este să discute disfuncționalitățile din cadrul sistemului de cale ferată din Româ-



■ **Photo 3.** Șerban SAVU, *The Allegory of Painting*, 2015. Oil on canvas, 155x220 cm. © Șerban SAVU

■ **Foto 3.** Șerban SAVU, *Alegoria picturii*, 2015. Ulei pe pânză, 155x220 cm. © Șerban SAVU



■ **Photo 4.** Șerban SAVU, *The Waiting Room*, 2016. Oil on canvas, 148x220 cm. © Șerban SAVU

■ **Foto 4.** Șerban SAVU, *Sala de șteptare*, 2016. Ulei pe pânză, 148x220 cm. © Șerban SAVU

nia, este suficient să spunem că gara din Baia Mare este doar unul dintre exemplele în acest sens. Paragrafele următoare descriu modificările principale aduse clădirii: deteriorări materiale, transformări compoziționale reversibile și modificări ireversibile (foto 1). Infiltrațiile de apă pluvială datorate scurgerii defectuoase de pe acoperiș, au dus la desprinderea unora dintre plăcile ceramice exterioare și a tencuiei de pe ambele fațade scurte, fiind vizibile și în interior infiltrațiile din tavanul sălii de așteptare de la clasa a II-a. Deși există niște deteriorări relativ reduse și o anumită patină cauzată de învechirea generală, mozaicurile podelei, pereții din cărămidă de sticlă și pereții interiori placați se află într-o stare destul de bună. În schimb, dalele care plachează pereții exteriori au început să se desprindă în mai multe locuri, în timp ce tâmplăriile metalice ale ferestrelor și ușilor sunt afectate de rugină. În plus, în timpul renovărilor de după 1990 s-a zugrăvit peste tencuiala de terrasit originală colorată în masă. Gama de culori utilizată nu doar că nu se potrivește cu conceptul original, dar este și illogică din punct de vedere constructiv (suprafețele grinzilor și stâlpilor sunt vopsite în culori diferite ce contrastează puternic: albastru pentru fețe și alb pentru laterale). Regretabil, acest strat de vopsea este foarte dificil de îndepărtat fără a afecta integritatea terrasitului original. Mobilierul original lipsește în mare parte, dar o unică fotografie istorică recuperată a interiorului oferă o idee despre cum arăta sala de așteptare originală de la clasa I (foto 2).

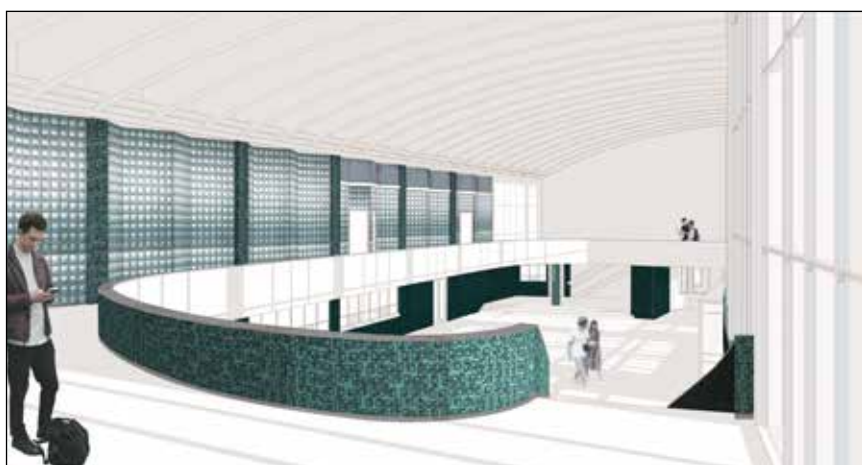
Infiltrațiile de apă din sol la nivelul inferior au provocat umiditatea excesivă în casele de bilete, fapt ce a condus, probabil la începutul anilor 2000 la luarea deciziei de a construi case de bilete noi în spațiul de sub grinzile în consolă ale mezaninului (fig. 2-3). Pentru a crea o separare față de spațiile umede, zidul original îmbrăcat în plăcuțe verzi a fost umplut și a fost introdus un coridor prin spatele noilor birouri. Acestea sunt acum separate de partiții transversale, în timp ce spațiul original era unul continuu. Aceste adăugiri nu se potrivesc și sunt de proastă calitate atât din perspectiva detaliilor cât și a spațiului. Windfangul intrării, precum și alte uși au fost înlocuite cu uși albe de PVC, la fel de nepotrivite, în timp ce înspre parcare, au fost adăugați pereți de PVC pentru a oferi spațiu în plus pentru un bufet.

Au fost introduse chioșcuri parazitare, la mezanin, amplificând imaginea degradată a interiorului și, de asemenea, blocând ușile uneia dintre cele două travee ce legau holul mezaninului de perone. La fel de prost se integrează în ansamblu și rampele instalate pentru asigurarea unui acces mai inclusiv. De asemenea, semnul actual cu denumirea orașului și alte obiecte de signalectică recente nu se potrivesc cu expresia arhitecturală originală. Ceasul în consolă dinspre peron este singurul care mai amintește de sistemul de semnalizare original. Înălțarea platformei, destinată asigurării unui acces mai comod la trenuri, a anulat prima treaptă de la fiecare intrare, lăsând în



■ **Figure 9.** Restored view of the reception hall © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 9.** Vedere restaurată a sălii de recepție © Cristina PURCAR, Virgil POP



■ **Figure 10.** Restored view of the mezzanine gallery © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 10.** Vedere restaurată a galeriei mezaninului © Cristina PURCAR, Virgil POP

tion hall) opens thereunder. The paintings are emblematic of the dramatic stasis in many of the (post-war) Romanian stations. They stage the contrast between the monumental elegance of the architectural environment and its precarious present use, revealing the gap between the modernist, emancipative promises of the communist project and its unescapable, enduring haunting of the present, despite and beyond its failure.

Virtual conservation

■ The ideal views of a virtually conserved station show neither a design, nor the precise original situation. Rather, they visually synthesise a preservation master plan, envisioned against the ideal backdrop of an efficient railway system, one that would regain its societal role as a more economical, ecological, and democratic transportation means. The aim is to demonstrate the architectural value of the building and identify the specific qualities that should be conserved by any on-going or future design scenario.

Among these qualities is the tight interlocking between structure and form. The bold structural interior and exterior display is an authentic modernist feature. Like the rest of CFR's architectural production in the late 1960s and early 1970s, the Baia Mare Station Ensemble features a quest for structural expressionism, typical for the periods' late Modernism. Among the above-mentioned contemporary railway stations, Predeal is perhaps the most spectacular. Yet, Baia Mare is arguably one of the most original. The



■ **Figure 11.** Restored view of the bistro from the mezzanine gallery © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 11.** Vedere restaurată a bistro-ului din galeria mezaninului © Cristina PURCAR, Virgil POP

overall transparency of the elevations, their conceptual unity, subtly differentiating north from south, city-side from track-side, should be preserved and/or retrieved. This should include conserving or replacing as mimetically as possible the slender metallic window and door frames (including the lost wind fang); conserving the roof water drainage to prevent further detachment of the cladding; retrieving the original unitary colour of the plastered surfaces.

The main spaces integrity – reception hall with mezzanine and two waiting rooms – should be preserved; any intervention should not subdivide these spaces horizontally or vertically (Figures 9-13).⁷ The parasitic bistro additions should be removed, regaining the original height, curved ceiling, and space transparency (Figure 11). The added ticket offices should be removed, while the original may be reopened, with frames based on the preserved “witness” office. Of course, this requires firstly solving the humidity problems in the underground areas. Further on-site research should clarify the original layout of the southern hall area, so that the direct connection from the parking to the hall may be reopened (Figure 9).

Open conclusions

■ Among its contemporaries evoked at the outset, but also beyond national borders, on both sides of the iron curtain, Baia Mare Railway Station is at the same time exceptional and typical. It is exceptional through the bold curved planimetry and roof configuration; yet typical through the declination of specific traits such as: the *palazzo*-evocative motif described above (Braşov, Constanţa, but also Debrecen – 1961); the wing-shaped roof (on rectangular plan, Köln, 1957); the mezzanine gallery over the dou-

mod ciudat doar două (sau două şi jumătate) trepte active.

În sud-estul holului de recepţie, un perete curbat, acum ascuns între spaţiile de depozitate, inaccesibil publicului, împreună cu diferenţele stilistice dintre tâmplăriile casele de bilete, sugerează posibilitatea unui culoar de acces original direct din hol în parcare (fig. 2). Prin proporţii şi materialitate, elementele adăugate scad din coerenţa clădirii, oferind spaţiu pentru noile funcţii improvizate în timp ce multe spaţii originale sunt nefolosite şi se deteriorează. În sfârşit, fostul bistro de la mezanin a fost parazit de către o structură de lemn ce susţine un tavan fals la înălţimea uşii, în timp ce tâmplăriile metalice originale ale ferestrelor au fost înlocuite cu unele din lemn. La nivelul galeriei mezaninului, uşile de acces la bistro au fost înzidite pentru a rezolva... toaletele cafenelei „renovate”. Nu trebuie să ne mire faptul că localul este acum gol.

O alegorie a prezentului

■ Starea actuală este emoţionant sesizată în opera pictorului Şerban SAVU. *Alegoria picturii* (foto 3) înfăţişează chiar galeria mezaninului gării din Baia Mare. Prin titlu, prin stratul de vopsea albastru ceruleum, tocmai aplicat pe pereţele galeriei din imagine, şi prin costumul de baie albastru al feţei din poster, SAVU evocă în mod tulburător, subminând totodată manifestul pictural omonim al lui VERMEER, invocând atât urgenţa cât şi credibilitatea idealurilor. În altă pânză inspirată de gara din Baia Mare, *The Waiting Room* (foto 4), artistul reimaginează sala de aşteptare de la clasa I, contopind-o fictiv cu aspecte ale holului de recepţie al gării din Hunedoara (1954). Sala de aşteptare din Baia Mare este uşor de recunoscut datorită configuraţiei sale cu trei travee, a modelului pardoselii şi a tâmplăriilor ferestrelor. Pictura murală socialist realistă din Hunedoara domină imaginea oamenilor ce dorm pe băncile de plastic albastre „marca CFR”, în timp ce traveea obscură mai mică (din nou din holul gării din Hunedoara) se deschide în fundal. Tablourile sunt emblematice pentru staza dramatică din multe dintre gările (postbelice) Româneşti. Acestea înfăţişează contrastul dintre eleganţa monumentală a mediului arhitectural şi modul precar în care sunt folosite în prezent, descoperind prăpastia dintre promisiunile moderniste de emancipare ale proiectului comunist şi persistenţa, inevitabilă să „bântuie” a prezentului.

Restaurare virtuală

■ Perspectivile ideale ale gării restaurate virtual nu constituie nici un proiect, nici situaţia originală exactă. Mai degrabă, acestea reprezintă sinteza unui plan director de conservare, imaginat în contextul ideal al unui sistem feroviar performant, unul care ar putea să-şi redobândească rolul social ca mijloc de transport mai economic, mai ecologic şi mai democratic. Scopul imaginilor este de a demonstra valoarea arhitecturală a

⁷ People images: <https://skalgunbar.se>, <http://www.clipped.io/>, <https://www.escalatina.com/> (accessed 30 June 2020).

clădirii și de a-i identifica valorile specifice care ar trebui să fie restaurate de către orice proiect aflat în desfășurare sau incluse în scenariul unui proiect viitor.

Printre aceste calități se numără și imbinarea strânsă dintre structură și formă. Expresia puternică a interiorului și exteriorului constituie o trăsătură modernistă autentică. La fel ca restul producției arhitecturale CFR de la sfârșitul anilor 1960 și începutul anilor 1970, ansamblul gării din Baia Mare prezintă o căutare a expresionismului structural tipic pentru modernismul târziu al acelei perioade. Printre gările contemporane menționate mai sus, cea din Predeal este probabil cea mai spectaculoasă, dar Baia Mare este probabil cea mai originală. Transparența generală a fațadelor, unitatea lor conceptuală, diferențiind subtil nordul și sudul, partea dinspre oraș și partea dinspre șine, ar trebui conservată și/sau redobândită. Acest lucru ar trebui să includă restaurarea sau înlocuirea cât mai fidel posibil a tâmplărilor metalice suple ale ferestrelor și ușilor (inclusiv windfangul pierdut); restaurarea sistemului de drenare al acoperișului pentru a preveni desprinderea continuă a placajelor; redarea culorii originale unitare a suprafețelor tencuite.

Integritatea principalelor spații – holul de recepție cu mezaninul și cele două săli de așteptare – ar trebui conservate. Orice intervenție ar trebui să nu divizeze aceste spații nici vertical și nici orizontal (fig. 9-13).⁷ Anexele parazitare ale bistro-ului ar trebui îndepărtate, ceea ce ar reda înălțimea inițială, tavanul curbat și transparența spațiului (fig. 11). Casele de bilete adăugate ar trebui îndepărtate iar cele originale ar trebui redeschise, cu tâmplării executate după modelul ghișeului „maritor” păstrat. Desigur, pentru a face acest lucru este nevoie mai întâi de rezolvarea problemei umidității din zona subterană. Un studiu suplimentar ar trebui să determine planul original al zonei din partea de sud a holului, pentru ca legătura directă dintre parcare și hol să poată fi reactivată (fig. 9).

Concluzii deschise

■ Printre contemporanele sale evocate la început, dar și printre cele situate de ambele părți ale cortinei de fier, gara din Baia Mare este în același timp excepțională și tipică. Este excepțională prin planimetria curajoasă curbată și configurația acoperișului; este tipică prin declinarea unor trăsături specifice cum sunt motivul descris mai sus amintind de un *palazzo* (Brașov, Constanța, dar și Debrecen – 1961); acoperișul în formă de aripă (în plan rectangular Köln, 1957); galeria mezaninului deasupra holului cu înălțime dublă cu scări curbate (Nové Zámky, Slovakia) la care mai pot fi adăugate și altele. Aparent, în pofida aurei contestabile a moștenirii construite în comunism, anii 1960 au creat unele dintre cele mai bune clădiri românești postbelice, în special în sectoarele industrial și al



■ **Figure 12.** Restored view of the first-class waiting room © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 12.** Vedere restaurată a sălii de așteptare de la clasa I © Cristina PURCAR, Virgil POP

ble-height hall with curved stair (Nové Zámky, Slovakia) and others could be added. Apparently, despite the contestable aura of the communist built inheritance, the 1960s have produced some of the best post-war Romanian buildings, especially in the industrial and public institution sectors, which enjoyed relatively more freedom of expression (SANDQVIST & ZAHARIADE 2003, 67, 81). Since railway stations are both industrial and public buildings, Baia Mare Railway Station appears all the more the authentic witness of a relatively better period of the communist regime. However, the assessment remains open. One should take a closer look at the Cold (including architectural) War and discuss models and filiations addressing issues like, for instance, the similarities (to say the least!) between the 1968 Craiova Station and Pier Luigi Nervi's 1950 Roma Termini... But this is quite another story.

There is a certain historical evolution about the perception of architecture created during communism. An initial, total rejection after the regime's collapse was smoothened by a relative diminishing of the resentment, to shift subtly into an appreciative stance (“not all was bad”). Moreover, since communism has not undergone a full societal repudiation (as fascism has), there is additional moral difficulty in objectively analysing its potentially “positive” products, including architecture. The authors acknowledge their biased position: fully distilling the historical value of the architectural heritage left by communism is perhaps an impossible task as yet. Appreciation (taste formation) has its phases: first disdained and marginalised during the 1980s and 1990s, the “heroic” modernist architecture of the 1960s is now at its highest as an aesthetic model – we like it because, despite its ideological charge, therein we find valid models for good-quality (public) architecture. We do recognise its aesthetic value, perhaps as never before. Yet, we cannot fully grasp its historical value since, biographically connected, we are caught into the hate-nostalgia-love trialectic (the three acting simultaneously, albeit with varying intensities). The risk for a fragile architectural heritage as post-war railway stations is thus evident. For heritage to be responsively assumed, society must fully recognise its historical value. Simultaneously, railway heritage, including the oldest, is also threatened by the decay of the national railway system in general, accelerated by privatisation and the collapse of authoritarian control, corruption, but also by modernisation, rendering many buildings and installations obsolete. The poor performance of the railway system places ever increased emphasis on road transportation which, in turn, renders the railway system ever less efficient, with railway heritage vulnerably circling this vicious loop.

⁷ Imagini cu oameni: <https://skalgubbar.se>, <http://www.clipped.io/>, <https://www.escalatina.com/> (accesat 30 iunie 2020).



■ **Figure 13.** Restored view of the second-class waiting room © Cristina PURCAR, Virgil POP

■ **Fig. 13.** Vedere restaurată a sălii de așteptare de la clasa a II-a © Cristina PURCAR, Virgil POP

Bibliography/Bibliografie

- *** 60 anni GRAF. Gruppo Romani Amici della Ferrovia. <http://www.graftreni.it/> (accessed July 20, 2020).
- *** Arhiva digitală a Uniunii Arhitecților din România [Digital Archive of the Union of Architects in Romania]. <https://arhiva.uniuneearhitectilor.ro/> (accessed July 20, 2020).
- *** Comunismul în România [Communism in Romania]. National History Museum of Romania [Muzeul Național de Istorie a României]. <http://www.comunismulinromania.ro/> (accessed July 20, 2020).
- *** Map of Hungary in 1910. Mapire: The Historical Map Portal. https://mapire.eu/en/map/magyarorszag_1910-fok/?bbox=2589636.029052924%2C6039974.821960172%2C2661830.8022682727%2C6062905.930445725&layers=124 (accessed May 23, 2020).
- *** Synchronised views of the 2nd and 3rd Military Surveys of the Austrian Empire, respectively Austria-Hungary. Mapire: The Historical Map Portal. <https://mapire.eu/en/synchron/secondsurvey-hungary/thirdsurvey25000/?bbox=2621253.0332217617%2C6048164.164242086%2C2625753.263262051%2C6051030.55280278&map-list=1&layers=5&right-layers=129> (accessed May 30, 2020).
- CURINSCHI VORONA, Gheorghe. 1981. *Istoria arhitecturii în România*. București: Editura Tehnică.
- DE JONGE, Krista & Koen VAN BALEN, ed. 2002. *Preparatory Architectural Investigation in the Restoration of Historical Buildings*. Leuven: University Press.
- IORDĂNESCU, Dumitru & Constantin GEORGESCU. 1986. *Construcții pentru transporturi în România. Monografie*. București: Centrala pentru Construcții Căi Ferate.
- NANU, Victor. 1957. Vechimea liniilor ferate din Ardeal și organizarea arhivei tehnice a CFR. *Revista Căilor Ferate* 10 (Oct.): 554.
- PURCAR, Cristina. 2012. Along the Tracks. Interdisciplinary Challenges in the Research of Historic Railways. *Acta Technica Napocensis: Civil Engineering & Architecture* 4: 384-404.
- SANDQVIST, Tom & ZAHARIADE Ana Maria. 2003. *Dacia 1300. My Generation*. București: Editura Simetria.
- STRACH, Herman, ed. 1898-1899. *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Vienna: Karl Prochaska.
- VASILE, Marius & Irina TULBURE. Gara de călători Predeal (1967-1968). *e-Zeppelin*, <https://e-zeppelin.ro/istoria-acum/gara-de-calatori-predeal-1967-1968/text-critic-irina-tulbure-marius-vasile-gara-din-predeal/> (accessed June 23, 2020).
- ZAHARIADE, Ana Maria. 2011. *Architecture in the Communist Project. Romania 1944-1989*. București: Editura Simetria.

instituțiilor publice, care s-au bucurat de o libertate de exprimare relativ mai mare (SANDQVIST & ZAHARIADE 2003, 67, 81). Având în vedere faptul că gările sunt atât clădiri industriale cât și publice, gara din Baia Mare este atât mai mult un martor autentic al unei perioade relativ mai bune a regimului comunism. Totuși, această evaluare rămâne deschisă. Ar trebui cercetat mai aprofundat la Războiul Rece (inclusiv arhitectural) și discutate modele și filiații cum ar fi, de exemplu, asemănările (cel puțin!) dintre gara din Craiova construită în 1968 și Roma Termini a lui Pier Luigi NERVI din 1950... Dar aceasta este o altă poveste.

Există o anumită evoluție istorică legată de percepția asupra arhitecturii create în timpul comunismului. O respingere inițială totală după căderea regimului a fost atenuată de către o diminuare a resentimentului, pentru a se transforma subtil într-o atitudine de apreciere („nu totul a fost rău”). Mai mult, deoarece comunismul nu a trecut printr-o repudiare societală totală (așa cum s-a întâmplat în cazul fascismului), există o dificultate morală în plus în analiza obiectivă a produselor sale potențial „pozitive”, inclusiv a arhitecturii. Autorii își asumă poziția subiectivă: evaluarea patrimoniului arhitectural lăsat de comunism este probabil o sarcină imposibil de realizat momentan. Aprecierea (formarea gustului) are etapele sale: întâi disprețuită și marginalizată în anii 1980 și 1990, arhitectura modernistă „eroică” a anilor 1960 este acum la loc de vârf ca model estetic – ne place, pentru că în ciuda încărcăturii sale ideologice, găsim în ea modele valide pentru o arhitectură publică de calitate. Îi recunoaștem valoarea estetică, poate mai mult decât oricând. Dar nu putem încă să-i înțelegem valoarea istorică, pentru că din punct de vedere biografic suntem prinși în trialectica ură-nostalgie-apreciere (cele trei acționând simultan, deși cu intensități variabile). Riscul unui patrimoniu arhitectural fragil cum sunt gările postbelice este astfel evident. Pentru ca patrimoniul să fie asumat în mod responsabil, societatea trebuie să-i recunoască în întregime valoarea istorică. În același timp, patrimoniul feroviar, inclusiv cel mai vechi, este de asemenea amenințat de către degradarea sistemului feroviar național în general, accelerată de către privatizare și de colapsul controlului autoritar, de corupție, dar și de modernizare, ceea ce face ca multe clădiri și instalații să nu mai fie actuale. Slaba performanță a sistemului feroviar pune și mai mult accentul pe transportul rutier, ceea ce face ca sistemul feroviar să devină și mai puțin performant, iar patrimoniul feroviar să se învârtă, deocamdată, vulnerabil în acest cerc vicios.



■ **Photo 5.** Romanian and international railway stations, contemporary to Baia Mare Railway Station. Left to right, up to down: Constanța (Comunismul în...); Predeal (Arhiva digitală...); Brașov (Cluj County Library); Craiova (IORDĂNESCU & GEORGESCU 1986, vol. 1: 526); Debreceen (Wikipedia Commons, accessed July 20, 2020); Roma Termini (60 anni...); Vienna West (Wikipedia Commons, accessed July 20, 2020); Köln (Wikipedia Commons, accessed July 20, 2020)

■ **Foto 5.** Gări românești și internaționale contemporane cu Baia Mare. De la stânga la dreapta, de sus în jos: Constanța (Comunismul în...); Predeal (Arhiva digitală...); Brașov (Librăria Județeană Cluj); Craiova (IORDĂNESCU & GEORGESCU 1986, vol. 1: 526); Debreceen (Wikipedia Commons, accesată 20.07.2020); Roma Termini (60 anni...); Vienna West (Wikipedia Commons, accesată 20.07.2020); Köln (Wikipedia Commons, accesată 20.07.2020)

■ Gabriela PAȘCU ■ Oana ȚIGANEA¹

Scoate Anina la suprafață

ASPECTUL INTANGIBIL AL PATRIMONIULUI INDUSTRIAL DIN ANINA ÎNTRE EXPERIMENT ȘI REALITATE

■ **Rezumat:** *Articolul de față abordează problema patrimoniului intangibil din cadrul unui teritoriu aflat în tranziție identitară, economică și socio-culturală, cum este cazul specific al Aninei. Recunoscută pentru valoarea sa patrimonială dinainte de închiderea minei în 2007, Anina prezintă o anumită inerție socială la schimbare, cu impact direct asupra abandonului, degradării și dispariției mediului construit. Prin aplicarea unei metodologii explorative multidisciplinare, echipa proiectului cultural „Mina de idei Anina” a încercat cartarea memoriei colective din perspectiva experiențelor cumulate în relație cu Anina industrială (a trecutului) și Anina post-industrială (a prezentului), cu scopul identificării unor instrumente de stimulare a comunității locale în procesul de recunoaștere a propriilor valori patrimoniale, dar și de redefinire a unei identități post-industriale.*

■ **Cuvinte cheie:** minerit, post-industrial, patrimoniu imaterial, portret de comunitate, Anina, România

Introducere

■ Industria a fost și încă este asociată cu conceptul de inovație atât privind aspectul tehnologic al producției în sine, cât și al impactului economic, urbanistic și arhitectural asupra teritoriilor în care s-a integrat și pe care le-a transformat în timp. Istoria industrializării în context european, și nu numai, demonstrează prezența inovației socio-culturale în modalitatea de structurare, consolidare și fidelizare a propriei comunități, iar în acest sens nu puține sunt cazurile de luat în considerare.² Impactul industrializării la nivel teritorial este relativ ușor de exemplificat prin intermediul mărturiilor materiale care vorbesc de la sine, precum este cazul infrastructurii feroviare, a spațiilor productive alături de întregul lor aparat tehnologic sau a cartierelor de locuit destinate muncitorilor cu totalitatea dotărilor socio-culturale. Însă, devine mult mai greu de perceput și ilustrat aspectul imaterial al moștenirii industriale, în special analizat în relație cu *timpul*, acel personaj nevăzut, dar cu efect aproape distructiv dacă nu este perceput și înțeles la momentul prezent.

Fostul oraș minier Anina, din zona Banatului Montan, se încadrează perfect acestui fenomen. Pe de-o parte, Anina prezintă un teritoriu bogat

Bring Anina to the Surface

THE INTANGIBLE ASPECTS OF INDUSTRIAL HERITAGE IN ANINA BETWEEN EXPERIMENT AND REALITY

■ **Abstract:** *The present article approaches the issue of intangible heritage within a territory found in an identity, economic, and sociocultural transition, as it is the specific case of Anina Town. Known for its heritage value before the closure of the mine in 2007, Anina shows a certain social inertia to change, with direct impact on built environment abandonment, deterioration, and disappearance. The team of the “Anina Mine of Ideas” cultural project implemented a multidisciplinary explorative methodology trying to map the collective memory from the perspective of experiences cumulated in relation with the industrial Anina (of the past) and the post-industrial Anina (of the present), with a view to finding instruments for stimulating the local community in the process of acknowledging its own heritage values and of redefining a post-industrial identity.*

■ **Keywords:** mining, post-industrial, intangible heritage, community portrait, Anina (Romania)

Introduction

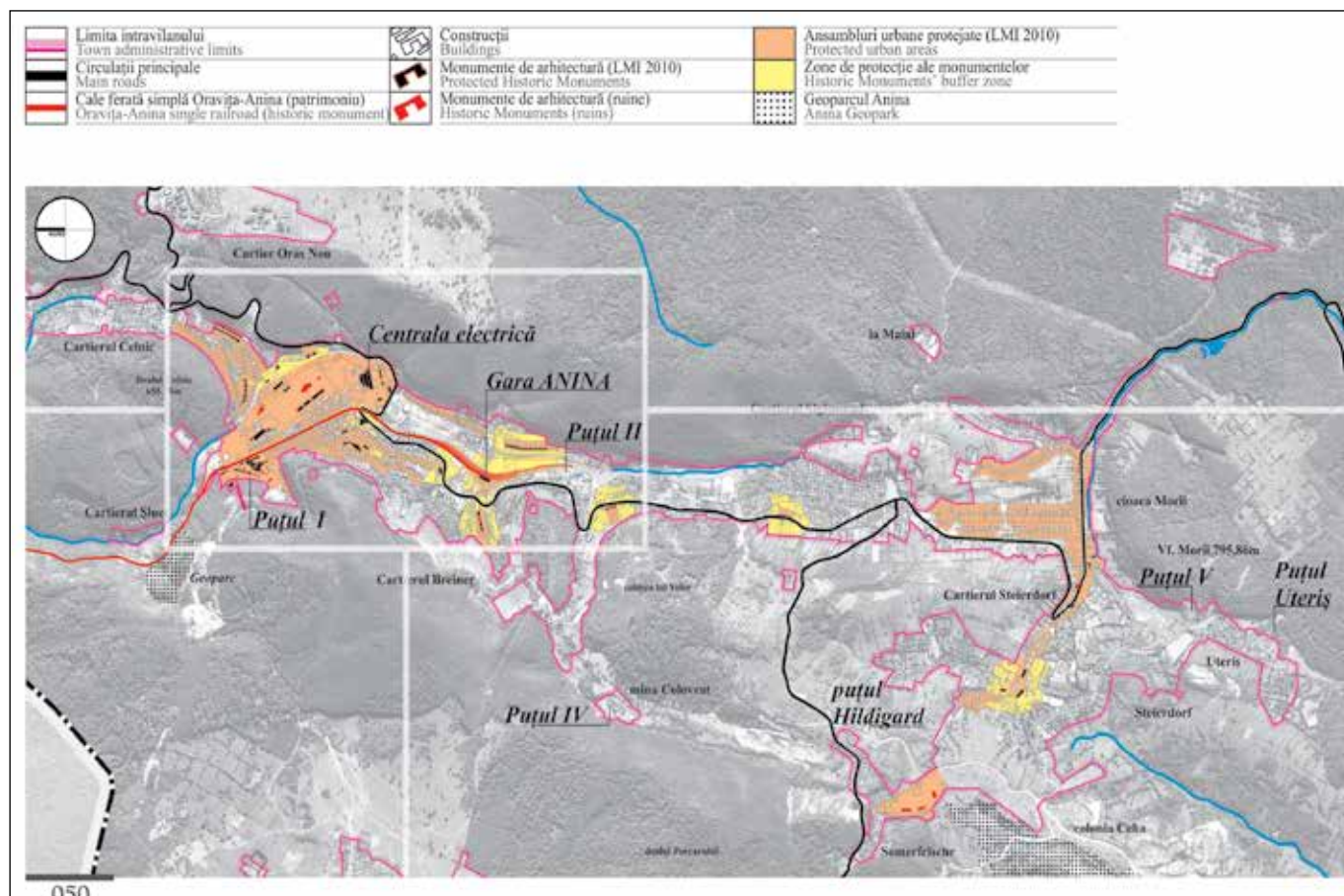
■ Industry has always been associated with the concept of innovation, both in technological terms as related to the production itself, as well as in terms of the economic, urban planning, and architectural impact on the territories where it was integrated, and which it changed over time. The history of industrialisation in Europe and beyond has proven the presence of sociocultural innovation in the way in which the community becomes structured, strengthened, and loyal, with many examples to be considered in this respect.² The impact of industrialisation on a territory is relatively easy to show

1 Gabriela PAȘCU, arhitect, dr., Universitatea Politehnică Timișoara, Facultatea de Arhitectură și Urbanism, Asociația pentru Patrimoniu Activ – PACT, Timișoara, România; Oana ȚIGANEA, arhitect, Politecnico di Milano – DASTU, Milano, Italia.

2 Vezi cazul comunității Crespi d'Adda sau Ivrea din Italia, multitudinea comunităților miniere din zona Nord-Pas de Calais din Franța sau fosta zonă industrială a Ruhr-ului din Germania.

1 Gabriela PAȘCU, architect, PhD, Politehnica University Timișoara, Faculty of Architecture and City Planning, Association for Active Heritage – PACT, Timișoara, Romania; Oana ȚIGANEA, architect, Politecnico di Milano, – DASTU, Milano, Italy.

2 See the case of the community in Crespi d'Adda or Ivrea in Italy, the large number of mining communities in the Nord-Pas de Calais area in France, or the former Ruhr industrial area in Germany.



■ Fig. 1. Teritoriul administrativ al Aninei (ȚIGANEA et al. 2014, 50)

■ Figure 1. The administrative area of Anina (ȚIGANEA et al. 2014, 50)

through self-explanatory tangible evidence, such as railway infrastructure, production areas and all their technological apparatus, or housing neighbourhoods for workers with all their social and cultural equipment. However, the intangible part of industrial heritage is much more difficult to perceive and to show, in particular when analysed in relation with *time*, that invisible character whose impact may be almost destructive unless seized and understood at the present time.

The former mining town of Anina, in the Romanian Banatul Montan Region, is a perfect example of this phenomenon. On the one hand, Anina is a rich territory in terms of industrial elements known for their heritage value already in the 1990s,³ and, on the other hand, it is a post-industrial community living from memories in a post-industrial reality dominated by contraction and decline (ȚIGANEA & ZĂRNESCU 2019). Moreover, in recent years Anina has benefited from the continuous attention of cultural heritage spe-

din perspectiva mărturiilor industriale recunoscute pentru valoarea lor patrimonială încă din anii 1990,³ iar pe de altă parte, prezintă o comunitate post-industrială care trăiește din amintiri într-o realitate post-industrială dominată de contracție și declin (ȚIGANEA & ZĂRNESCU 2019). Mai mult, Anina a beneficiat de atenția specialiștilor din domeniul patrimoniului cultural într-o manieră continuă în ultimii ani. Una dintre inițiativele dezvoltate este proiectul cultural „Mina de idei Anina” (2014-2018), implementat cu susținerea administrației locale, a unei serii de parteneri naționali (OAR), regionali (FAUT Timișoara, OAR Filiala Timiș) și cu implicarea societății civile reprezentată de asociații culturale din domeniul patrimoniului cultural, al industriilor creative și al antreprenoriatului cultural.⁴

Proiectul și-a îndreptat atenția asupra întregului teritoriu post-industrial al Aninei prin inițiative explorative și experimentale privind studiul interdisciplinar al moștenirii industriale materiale și imateriale, fie ea recunoscută pentru valoarea sa patrimonială sau nu. În plus, pentru

3 A number of 45 listed buildings included on the List of Historic Buildings, republished in 2015, of which around four have already disappeared, although they have not yet been de-listed (LMI 2015). Concerning the whole process of turning the industrial inheritance of Anina into heritage, which had already started in the 1970s, see the article of ȚIGANEA (2020).

3 Un număr de 45 de obiective înscrise în Lista Monumentelor și Siturilor Istorice republicată în 2015, dintre care un număr de aproximativ 4 sunt deja dispărute, deși încă nedeclase (LMI 2015). Privind întregul proces de patrimonializare a moștenirii industriale din Anina început încă din anii 1970, vezi articolul lui ȚIGANEA (2020).

4 Proiectul a fost susținut financiar în toate edițiile sale de către OAR național (taxa de timbru) și de către administrația locală. În primele sale trei ediții (2014-2017), proiectul a fost inițiativă Asociației „Alba Verde”, fiind coordonat de arh. Marius BARBIERI și arh. Oana ȚIGANEA, în timp ce ultima ediție din 2018 s-a aflat sub inițiativa Asociației pentru Patrimoniu Activ – PACT, fiind coordonat de către autorii acestui articol – arh. Oana ȚIGANEA și arh. Gabriela PAȘCU. La proiect au participat un număr mare de specialiști din domeniul patrimoniului cultural din România, Italia și Scoția, reprezentând o gamă largă de discipline, precum arhitectură, urbanism, design, istoria artei, arheologie, geografie, economie, fotografie, sociologie și antropologie.

prima oară în contextul românesc, *peisajul industrial* este abordat ca un organism de sine stătător dintr-o varietate de perspective interdisciplinare pornind din convingerea profesională, dar și personală a autorilor, că acesta poate deveni un motor al regenerării sustenabile.

Evoluția Aninei

■ În prezent, teritoriul administrativ al Aninei este rezultatul direct al activității industriale pe un interval de timp relativ scurt (1773-2007) în raport cu mărturiile existenței vieții umane în zonă, datate încă din paleolitic (Steierdorf...). Însă, tocmai această activitate industrială desfășurată într-un sistem de exploatare de maximă eficiență economică a resurselor materiale și naturale, indiferent de contextul politic, a avut și încă are cel mai mare impact asupra localității. Astfel, s-a influențat în mod direct afluxul și migrarea populației (ingineri, investitori, mâna de lucru specializată sau nespecializată) și, ca atare, s-a influențat în mod direct structura etnică, culturală și socială a comunității industriale. Industria a devenit scena dezvoltării sociale (BERGESON 2012). Însă, în momentul în care industria dispare datorită procesului amplu de dezindustrializare, rămâne comunitatea a cărei tranziție spre o realitate lipsită de *normalitatea* industriei este dominată de impasul identitar cu impact asupra mecanismelor decizionale de revitalizare economică, socială și culturală (BERGESON 2012).

Istoria industrializării Aninei a început în anul 1773 când coloniști austrieci au stabilit vatra primei colonii muncitorești la Steyrer-Dorf, ulterior transformat în Steierdorf (FENEȘAN 1991; MOSOROCEANU & MUNTEAN 2015, 5). Coloniștii erau muncitori specializați în producerea manganului necesar topitoriilor de la Oravița, Ciclova și Sasca. Huila – una dintre cele mai calorice din Europa – a fost descoperită întâmplător în jurul anului 1790. Ulterior, dezvoltarea teritorială a Aninei a depins în mod direct de dezvoltarea activității miniere, cu consecințe directe în apariția și evoluția industriei metalurgice, de prelucrare a lemnului, a materialelor de construcții, a infrastructurii feroviare, a comerțului și a turismului. Alte valuri de coloniști – germani, austrieci, maghiari, cehi, slovaci și italieni – au fost aduși odată cu începerea exploatării huilei în mod sistematic în perioada anilor 1855-1920,⁵ iar perioada colonizării cu muncitori români din Maramureș, Moldova și Transilvania devine specifică anilor socialiști, când se atinge și maximul dezvoltării teritoriale și industriale – 14.063 locuitori în 1966. Tot în perioada industrializării postbelice, Anina este ridicată la statutul de oraș, încadrându-se în standardele unui oraș mono-industrial de mici dimensiuni.⁶

„Anina a fost o Uniune Europeană în miniatură. Noi am fost aici austrieci, germani, elvețieni, belgieni, italieni, unguri, cehi, slovaci. Și din Luxemburg am avut familii, din Ucraina.” (C.M., etnic german, Anina, 2015)⁷

cialists. One of the initiatives developed is the “Anina Mine of Ideas” cultural project (2014-2018), implemented with the support of the local administration, a series of national (OAR⁴) and regional (FAUT Timișoara⁵, OAR Timiș Branch) partners, and with the involvement of civil society represented by cultural associations in the cultural heritage, creative industries, and cultural entrepreneurship fields.⁶

The project focused on the entire post-industrial territory of Anina through explorative and experimental initiatives concerning the interdisciplinary study of tangible and intangible industrial heritage, acknowledged or not for its heritage value. Moreover, for the first time in the Romanian context, *the industrial landscape* is approached as a free-standing entity from various interdisciplinary perspectives based on the authors’ professional, as well as personal conviction that it may become a driver of sustainable regeneration.

The evolution of Anina

■ The current administrative territory of Anina is a direct result of the industrial activity carried out for a relatively short period of time (1773-2007) as compared with the evidence of human life in the area that dates back to the Palaeolithic (Steierdorf...). However, it is precisely this industrial activity, conducted within a system of exploitation of natural and material resources with maximum economic efficiency, irrespective of the political context, that has had the heaviest impact on the town. The inflow and migration of the population (engineers, investors, qualified or unqualified workforce) was thus directly influenced, as well as, subsequently, the ethnical, cultural, and social structure of the industrial community. Industry had become the scene of social development (BERGESON 2012). But when industry disappears due to large-scale de-industrialisation, the community stays, whose transition towards a reality without the *normality* of industry is dominated by a standstill in its identity, with an impact on decision-making mechanisms for economic, social, and cultural revival (BERGESON 2012).

5 Anii 1855-1920 corespund perioadei de administrație StEG (Staats Eisenbahn Gesellschaft) – „Societatea Privilegiată Cezaro-crăiască Austriacă de Căi Ferate de Stat”. StEG a reprezentat o societate cu capital mixt austriaco-francez, fondată la Viena în 1834 și care, începând cu anul 1855, preia în administrație întregul teritoriu industrial al Banatului Montan, inclusiv Anina (GRĂF 1991).

6 În perioada anilor 1950, când s-a realizat o primă restructurare administrativă a României, în contextul consolidării regimului comunist și al industrializării centralizate, noțiunea de „oraș de mici dimensiuni” făcea referire la o așezare cu o populație care se încadra între 10.000 și 30.000 de locuitori, majoritatea fiind implicați în activitatea industrială. *Decretul nr. 331 din 27 septembrie 1952 privind reorganizarea administrativă a RPR*; (RONNAS 1984, 77).

7 Extras din seria interviurilor realizate la Anina în perioada iulie-august 2015, în cadrul proiectului cultural „Mina de idei Anina”, ediția a II-a, de către sociologul Simona ZĂRNESCU (BRANIȘTE).

4 Romanian Order of Architects. [ed. note]

5 Politehnica University Timișoara, Faculty of Architecture and City Planning. [ed. note]

6 The national branch of OAR (through the Architectural Stamp Duty) and the local administration supported financially all the editions of the project. For its first three editions (2014-2017) the project was the initiative of the “Alba Verde” Association, and it was coordinated by architects Marius BARBIERI and Oana ȚIGANEA, while the last, 2018 edition was the initiative of the Association for Active Heritage – PACT, when the project was coordinated by the authors of the present article, i.e. architects Oana ȚIGANEA and Gabriela PAȘCU. A large number of specialists in the field of cultural heritage have participated in the project from Romania, Italy, and Scotland, representing a wide range of disciplines, such as architecture, urban planning, design, art history, archaeology, geography, economics, photography, sociology, and anthropology.



■ Foto 1. Anina © Paolo MAZZO, „Mina de idei Anina”, 2018
■ Photo 1. Anina © Paolo MAZZO, “Anina Mine of Ideas”, 2018

Anina's history of industrialisation started in 1773, when Austrian colonists settled the hearth of the first worker settlement in Steyrer-Dorf, later transformed in Steierdorf (FENEȘAN 1991; MOSOR-OCEANU & MUNTEAN 2015, 5). The colonists were workers specialised in the production of charcoal needed by the foundries in Oravița, Ciclova, and Sasca. Bituminous coal – one of the types with the highest calorific values in Europe – was discovered by chance around 1790. Subsequently, the territorial development of Anina depended directly on the development of the mining activity, with direct consequences for the emergence and development of the metallurgical industry, wood and building materials processing, railway infrastructure, commerce, and tourism. Further waves of colonists – Germans, Austrians, Hungarians, Czechs, Slovaks, and Italians – were brought in as systematic bituminous coal exploitation started during the period of 1855-1920.⁷ The colonisation by Romanian workers

Pentru ca investiția industrială să fie eficientă, era nevoie de optimizarea la maxim a teritoriului sistematizat. Puțurile de extracție și galeriile erau în strânsă relație cu zonele rezidențiale (coloniile muncitorești), facilitând accesul rapid al minerilor la locul de muncă și stabilirea lor în zonă. Din analiza materialelor de arhivă și a bibliografiei existente, pe teritoriul Aninei au fost identificate 12 puțuri de extracție, construite în perioade istorice diferite, la care se alătură tot atâtea colonii muncitorești (ȚIGĂNEA & PAȘCU 2017, 55). De-a lungul istoriei mineritului din Anina, unele puțuri au funcționat periodic, altele au avut o activitate continuă până la momentul închiderii minei în 2007. Unele colonii au ajuns să definească noi nuclee administrative (Steierdorf, Anina) sau socio-culturale (Sigismund, Anina), în timp ce altele au rămas izolate la nivelul teritoriului administrativ actual (Brădet, Uteriș, Orașul Nou, Crivina). În momentul de față, când se face referire la orașul Anina, se înțelege un teritoriu amplu în care se regăsesc răsfirate, chiar izolate unele față de altele, o serie de colonii muncitorești unde ruralul și urbanul se întrepătrund: (de la nord la sud) Celnic, Orașul Nou, Anina, Brădet, Sigismund, Steierdorf, Uteriș și Crivina. Iar în ceea ce privesc puțurile, în prezent mai există trei – puțul I, puțul II și puțul IV, dintre care doar Ansamblul Puțului I este listat și clasat ca monument istoric.

Această asociere fizică *puț – colonie* a reprezentat pentru noi cheia lecturii și interpretării Aninei din perspectiva moștenirii sale industriale în procesul de inventariere fotografică a mărturiilor tangibile, a propunerilor de intervenție și, nu în ultimul rând, de analiză identitară a elementelor emblematice în relație cu memoria colectivă. Spre exemplu, colonia Anina, devenită în timp noul centru socio-administrativ al așezării, prezintă cea mai mare concentrare de obiective industriale de interes patrimonial: Ansamblul Puțului I, Centrala Termoelectrică, Gara și linia ferată Anina

⁷ The period 1855-1920 corresponds to the StEG (Staats Eisenbahn Gesellschaft) – “Imperial Royal Privileged Austrian State Railway Company” – administration. StEG was a mixt company with Austrian and French capital founded in Vienna in 1834, which in 1855 took over the administration of the whole industrial territory of Banatul Montan Region, including Anina (GRÄF 1991).



■ **Foto 2.** Ansamblul Puțului I © Oana ȚIGANEA, „Mina de idei Anina”, 2014
■ **Photo 2.** Pit I Ensemble © Oana ȚIGANEA, “Anina Mine of Ideas”, 2014

– Oravița, coloniile miniere, teatrul, spitalul, școlile, fostele edificii administrative ale minei, fostul cazino etc., dar reprezintă și imaginea identitară a așezării miniere în sine. La nivelul acestei identități spațiale s-au concentrat și majoritatea propunerilor de intervenție din cadrul proiectului, precum: analiza de reconversie a puțului I, traseele turistice și indicațiile de intervenție pentru întocmirea acestora, tururile ghidate de patrimoniu industrial, expozițiile de arhitectură și fotografie, întâlnirile cu comunitatea locală. Dacă intervențiile de la nivelul teritoriului, împreună cu lectura sa complexă din perspectiva patrimonială sunt prezentate în cele două publicații oficiale ale proiectului (ȚIGANEA et al. 2014; ȚIGANEA & PAȘCU 2017), în cele ce urmează, articolul va ilustra abordarea aspectului intangibil din perspectiva memoriei colective abordată în ultima ediție a proiectului.

„Mina de idei Anina”: inventarierea memoriei colective din Anina

■ Pornind de la valoarea socială a patrimoniului industrial (TICCIH 2003, art. 2) și de la necesitatea de a înțelege cum această valoare poate deveni o resursă activă în valorificarea patrimoniului industrial din Anina, proiectul „Mina de idei Anina” (ediția 2018) și-a îndreptat atenția înspre memoria locală. Proiectul a dorit să aducă în contact direct arhitectul (specialistul) și comunitatea locală, adevăratul beneficiar al patrimoniului cultural local. Astfel am ajuns să ne ridicăm o serie de întrebări ce treptat au devenit linii directoare în activitatea noastră de teren, fără pretenția de a găsi un răspuns clar pe moment, ci din dorința și necesitatea de a explora latura mai puțin văzută și cunoscută a moștenirii industriale din Anina: patrimoniul intangibil.

Cum se poate da voce unei comunități post-industriale? Cum se manifestă astăzi patrimoniul imaterial al Aninei? Cum poate deveni memoria locală un instrument de lucru la nivelul unor strategii de revitalizare economică, socială și culturală? (și, oare) Am putea găsi „soluția salvatoare” a Aninei post-industriale în înseși aspirațiile comunității, pornind de la percepția proprie a moștenirii materiale industriale?



■ **Foto 3.** Puțul I © Cristina COSTEA, „Mina de idei Anina”, 2015
■ **Photo 3.** Pit I © Cristina COSTEA, “Anina Mine of Ideas”, 2015

from the regions of Maramureș, Moldova, and Transylvania was specific to the socialist years, when the territorial and industrial development reached its peak with 14,063 inhabitants in 1966. The post-war industrialisation period was also the time when Anina was upgraded to the status of town and classified as a small-size mono-industrial town.⁸

“Anina used to be a miniature European Union. We were here Austrians, Germans, Swiss, Belgians, Italians, Hungarians, Czechs, Slovaks. We even had families from Luxembourg, from Ukraine.” (C.M., inhabitant of German origin, Anina, 2015)⁹

For the industrial investment to be efficient, the maximum optimisation of the systematised territory was needed. The extraction pits and the galleries were closely related to the residential areas (worker colonies), making access easy for miners to the workplace and facilitating their settlement in the area. The analysis of archival documents and of the existing scholarly literature has revealed the existence of 12 extraction pits on the territory of Anina, built in different historical periods, and as many worker colonies (ȚIGANEA & PAȘCU

⁸ In the 1950s, the time of the first administrative restructuring in Romania in the context of consolidating the communist regime and the centralised industrialisation, the concept of “small-size town” referred to a settlement with a population ranging between 10,000 and 30,000 inhabitants, most of which being involved in industrial activities. Decree No. 331 of 27 September 1952 on the administrative reorganisation of the Romanian People's Republic; (RONNAS 1984, 77).

⁹ Extract from the series of interviews conducted in Anina in July and August 2015, during the 2nd edition of the “Anina Mine of Ideas” cultural project, by sociologist Simona ZĂRNEȘCU (BRANIȘTE).

2017, 55). Throughout the mining history of Anina, some pits were operational occasionally, while others were permanently in operation until the mine closure in 2007. Some of the colonies have come to define new administrative (Steierdorf, Anina) or sociocultural (Sigismund, Anina) centres, while others remained isolated within the current administrative territory (Brădet, Uteriș, Orașul Nou, Crivina). At present, when talking about the town of Anina, one understands a large territory including a series of worker colonies located sparsely, even isolated from one another, where the rural and the urban intermingle, i.e. (from north to south) Celnic, Orașul Nou, Anina, Brădet, Sigismund, Steierdorf, Uteriș, and Crivina. Concerning the pits, three of them still exist, i.e. Pit I, Pit II, and Pit IV, of which the Pit I Ensemble alone is listed as historic building.

This *pit – colony* physical association was for us the key to reading and interpreting Anina from the perspective of its industrial inheritance in the process of the photographic recording of tangible evidence, of intervention proposals, and, last but not least, of the identity analysis of the emblematic elements in relation with collective memory. For example, the Anina Colony, which has become over time the new social and administrative centre of the settlement, includes the largest concentration of industrial elements of heritage interest, namely the Pit I Ensemble, the Thermal Power Plant, the Railway Station and Anina – Oravița railway connection, the mining colonies, the theatre, the hospital, the schools, the former administrative buildings of the mine, the former casino, etc., and it is also the identity image of the mining settlement itself. This spatial identity was the focus of most of our intervention proposals under the project, such as the Pit I reconversion analysis, the tourism itineraries and the intervention indications for their development, the industrial heritage guided tours, the architecture and photography exhibitions, the meetings with the local community. While the interventions on the territory and its complex reading from the heritage perspective are shown in the two official publications of the project (ȚIGANEA et al. 2014; ȚIGANEA & PAȘCU 2017), this article shall further show the approach of the intangible aspects from the perspective of the collective memory during the last edition of the project.

“Anina Mine of Ideas”: recording of the collective memory in Anina

■ Starting from the social value of industrial heritage (TICCIH 2003, art. 2) and from the need to understand how this value may become an active resource for enhancing the industrial heritage in Anina, the “Anina Mine of Ideas” project (2018 edition) focused on local memory. The intention of the project was to bring the architect (the specialist) in direct contact with the local community, the actual



■ Foto 4. Puțul II © Andreea IONESCU, „Mina de idei Anina”, 2016

■ Photo 4. Pit II © Andreea IONESCU, “Anina Mine of Ideas”, 2016



■ Foto 5. Gara din Anina © Andreea IONESCU, „Mina de idei Anina”, 2016

■ Photo 5. Anina Railway Station © Andreea IONESCU, “Anina Mine of Ideas”, 2016

După închiderea minei în 2007, Anina a trecut printr-un proces destul de rapid de decădere economică. Mulți muncitori au emigrat în străinătate încă de la începutul anilor 1990. Astăzi, orașul se menține din punct de vedere economic datorită unor activități comerciale de bază și a câtorva societăți private de prelucrare a lemnului. Percepția comună asupra realității locale contemporane, împărtășită de înșiși locuitorii Aninei, este aceea a unei realități „decăzute”, dominate de un puternic sens al înfrângerii și al stagnării economice. Anina începe să devină din ce în ce mai izolată, atât la nivel teritorial, cât și economic și socio-cultural.⁸ Astfel, într-un context în care patrimoniul industrial este reprezentat la nivel național,

8 În Anina, primul spital construit în zona Banatului Montan și datat la începutul secolului al XX-lea nu mai funcționează de la închiderea minei în 2007, fiind transformat în cămin de bătrâni, aflat astăzi în pragul falimentului. Casa de Cultură este închisă din 2015 pentru lucrări de modernizare. Cinematograful în aer liber „Minerul” a fost transformat în piață agro-alimentară care funcționează doar parțial. Ștrandul este o ruină, la fel și restul fostelor dotări socio-culturale aferente minei, precum Cazinoul Oficialilor sau Magazinul Universal. Nu există nicio librărie, iar singurul *supermarket* a fost deschis în vara anului 2016. Momentan, singura instituție culturală funcțională este Casa de Cultură din Steierdorf.



■ Foto 6. Centrala Termoelectrică © Paolo MAZZO, „Mina de idei Anina”, 2018
■ Photo 6. The Thermal Power Plant © Paolo MAZZO, “Anina Mine of Ideas”, 2018

și chiar internațional, prin elemente excepționale precum este Ansamblul Puțul I sau Centrala Termoelectrică, comunitatea locală se confruntă cu probleme grave.

Prin acțiunile desfășurate în cea de-a IV-a ediție a proiectului (2018), ne-am propus să experimentăm inventarierea memoriei locale post-industriale a Aninei, pentru a o fixa în *timpul* prezent. Acest proces a adus față în față arhitecți specializați în patrimoniul industrial, fotografi, designeri, studenți la arhitectură și un antropolog – activist social, deja implicat în comunitatea din Anina, experimentând simultan o abordare subiectivă și obiectivă a valorilor patrimoniale prin implementarea mai multor tehnici de fotografiere, interviuri și hărți mentale.⁹ Fotografia a fost utilizată pentru realizarea unei serii de portrete ale membrilor comunității locale în spațiile pe care le folosesc în rutina cotidiană sau care au un rol important în experiența industrială/post-industrială personală. Simultan, cei fotografiați au fost intervievați din perspectiva relației lor narrative cu cele două fețe ale Aninei: Anina industrială vs. Anina post-industrială (ȚIGANEA & PAȘCU 2019). Ca modalitate de fotografiere s-a aplicat fotografia argentică prin stenopă, care ne-a permis o mai mare apropiere față de subiect, însemnând mai mult *timp* petrecut alături de acesta, căci în realizarea fotografiei prin stenopă „timpul este obligatoriu lung”, oferind astfel circumstanțele unei atente observări a mediului înconjurător (PICCOLI 2017, 83).

Pe lângă portretele membrilor comunității miniere, s-a realizat și inventarierea propriilor amintiri, povestiri și percepții asupra Aninei, permițând analiza elementelor identitare care joacă un rol semnificativ la nivelul comunității și care ar putea deveni puncte nodale într-o strategie de redefinire identitară post-industrială.¹⁰ Această campanie de inventariere a memoriei locale este necesară, căci comunitatea dispare alături de mina însăși. Prin urmare, considerăm continuarea inițiativei ca fiind urgentă.

9 Membrii echipei de proiect implicați în această ediție a proiectului: arh. Oana ȚIGANEA, arh. Gabriela PAȘCU, arh. Ovidiu MICȘA, arh. Teodora UNGUREANU, designer Maria MANDEA, fotografii Paolo MAZZO și Samuele PICCOLI și antropologul Michele COLETTTO.

10 În această fază am încercat să povestim cu diferite grupuri sociale și etnice de la nivelul așezării care au jucat diferite roluri la nivelul minei. Detalii privind această analiză se poate regăsi în al treilea volum al proiectului (ȚIGANEA & PAȘCU 2019).

beneficiary of the local cultural heritage. We thus came to raise a series of questions that gradually became guidelines in our field activity, without any pretension to find a clear answer on the spot, but out of the wish and need to explore the less visible and less known side of the industrial inheritance in Anina, i.e. the intangible heritage.

How can a post-industrial community be given voice? How does Anina's intangible heritage manifest itself today? How can local memory become a working tool within economic, social, and cultural revival strategies? (and) Could we find the “panacea” for post-industrial Anina within the community's aspirations themselves starting from their own perception of the industrial tangible inheritance?

After the closure of the mine in 2007, Anina has experienced a rather quick economic decline. Many workers emigrated abroad already at the beginning of the 1990s. Today the town survives economically due to basic commercial activities and to several private wood processing companies. The common perception of contemporary local reality, shared by the Anina inhabitants themselves, is that of a “fallen” reality, dominated by a strong sense of defeat and economic stagnation. Anina starts to become more and more isolated as a region, as well as an economic and sociocultural area.¹⁰ Consequently, while owning exceptional elements of industrial heritage of national and even international value, such as the Pit I Ensemble or the Thermal Power Plant, the local community faces serious issues.

The actions conducted during the 4th edition of the project (2018) were intended to experiment the recording of Anina's post-industrial local memory in order to fix it in the present *time*. This process brought together architects specialised in industrial heritage, photographers, designers, students in architectural studies, and one anthropologist and social activist already involved in Anina's community, and made them experiment simultaneously with a subjective and objective approach to heritage values by implementing several photography, interview, and mind mapping techniques.¹¹ Photography was used

10 In Anina, the first hospital built in the Banatul Montan Region and dated back to the beginning of the 20th century has been out of service since the closure of the mine in 2007. It has been converted into a retirement home and today is on the verge of bankruptcy. The House of Culture has been closed since 2015 for retrofitting works. The “Minerul” Open-air Movie Theatre has been converted into a farmers' market that only operates partially. The lido is a ruin, similarly to the other former sociocultural facilities pertaining to the mine, such as the Officials' Casino or the General Store. There is no bookshop, and the only *supermarket* was opened in the summer of 2016. The only cultural institution currently in service is the House of Culture in Steierdorf.

11 The project team members involved in this edition: architects Oana ȚIGANEA, Gabriela PAȘCU, Ovidiu MICȘA, Teodora UNGUREANU, designer Maria MANDEA, photographers Paolo MAZZO and Samuele PICCOLI, and anthropologist Michele COLETTTO.

to perform a series of portraits of the local community members in the spaces they use in their daily routine or that have a significant role in the personal industrial/post-industrial experience. Simultaneously, the photographed people were interviewed from the perspective of their narrative relation with the two faces of Anina, i.e. industrial Anina vs. post-industrial Anina (ȚIGANEA & PAȘCU 2019). The photographic technique used was pinhole photography with an analogue camera, which allowed us to get closer to the subjects, namely to spend more *time* with them, as when taking pinhole photos “time is inevitably long”, thus providing the circumstances for a careful observation of the environment (PICCOLI 2017, 83).

Beside the portraits of the mining community members, we have also recorded personal memories, stories, and perceptions of Anina, enabling the analysis of identity elements that play a significant role in the community and that could become nodal points in a strategy for redefining a post-industrial identity.¹² This campaign of local memory recording is necessary as the community is about to vanish along with the mine itself. We thus consider the continuation of the initiative as urgent.

Collective imaginary:

Anina then vs. Anina now¹³

■ The interviewed persons describe the town from two points of view: one directly related to the operation of the mine, and the other related to the closure of the mine and the shutdown of the industrial production. The town before the closure of the mine is described by using movement verbs, dynamic epithets, and by listing actions that contribute to the description of the dynamics of the social context over time with direct impact on territory and urban development. The town after the closure of the mine is described by using attributes defining a grey, grievous atmosphere, dominated by empty spaces, absences, and numerous regrets.

“We used to have movie theatres, shows; Mărghițașul and Buhui¹⁴ were always full. We had access to the lakes, to other entertainments – I was a child and used to go often to both Buhui and Mărghițaș. [...] We were about 70 pupils per series at my grade level... all the schools were packed with children. So there were many children, lots of children. There was a dynamic life and we also had a lot of enter-

¹² In this stage we tried to talk to different local social and ethnic groups having played various roles at the mine. Further details on this analysis may be found in the third volume of the project (ȚIGANEA & PAȘCU 2019).

¹³ Extract from the conclusions of the anthropological study published in full in the third tome of the “Anina Mine of Ideas” project and conducted in collaboration with anthropologist Michele COLETTI (2019).

¹⁴ Recreation areas by the lakes bearing the same names in the vicinity of Anina Town. [reviewer’s note]



■ Foto 7. Mașina de extracție © Ovidiu MICȘA, „Mina de idei Anina”, 2015

■ Photo 7. The extraction machine © Ovidiu MICȘA, “Anina Mine of Ideas”, 2015



■ Foto 8. Orașul Nou © Paolo MAZZO, „Mina de idei Anina”, 2016

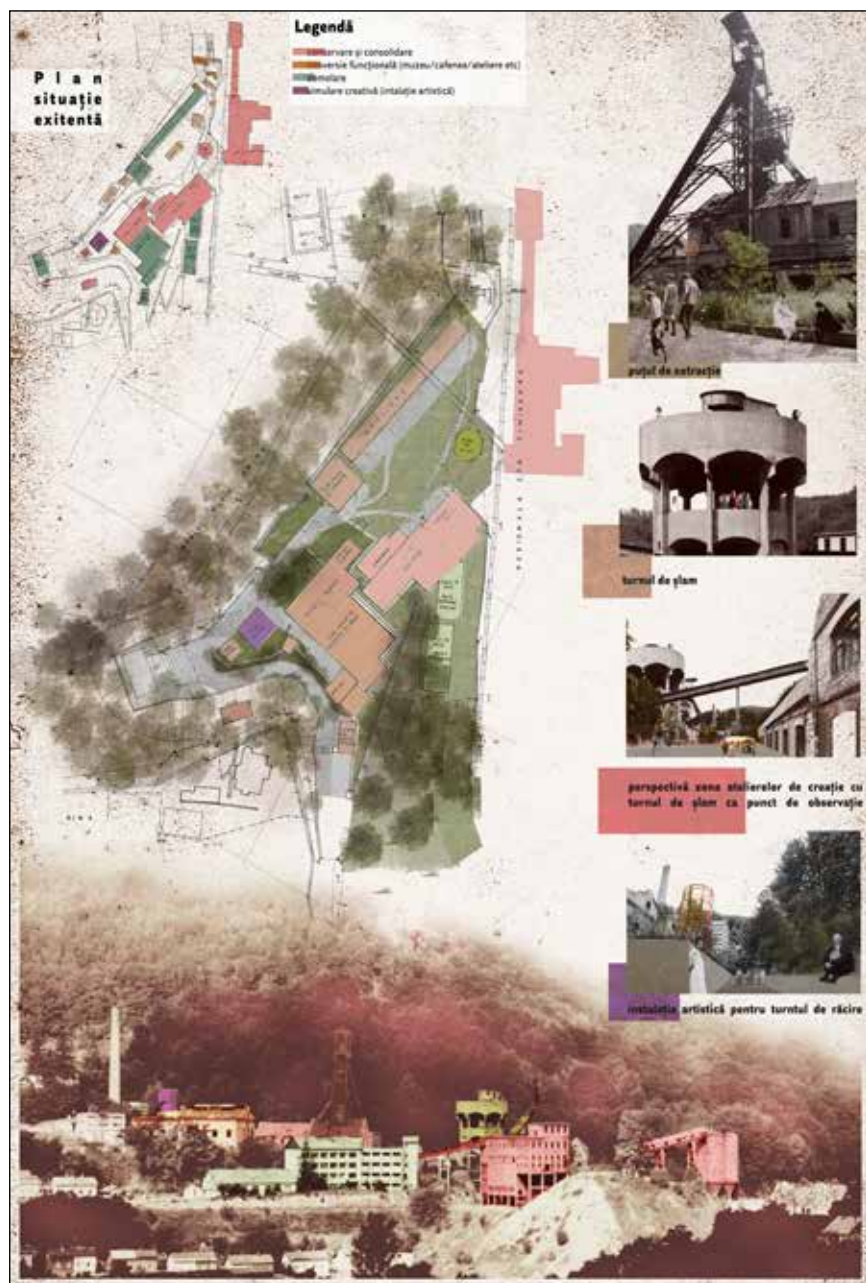
■ Photo 8. The New Town © Paolo MAZZO, “Anina Mine of Ideas”, 2016

Imaginarul colectiv:

Anina de atunci vs. Anina de acum¹¹

■ Persoanele intervievate descriu orașul din două puncte de vedere: unul legat în mod direct de funcționarea minei și, un al doilea, legat de închiderea minei și sistarea producției industriale. Orașul de dinaintea închiderii minei este descris prin folosirea unor verbe de mișcare, epitețe dinamice și prin enumerarea unor acțiuni care contribuie la descrierea dinamicii contextului social de-a lungul timpului, cu impact direct la nivelul dezvoltării teritorial-urbane. Orașul de după închiderea minei este descris prin atribute ce definesc o atmosferă gri, apăsătoare, dominată de spații vide, absențe și numeroase regrete.

¹¹ Extras din concluziile studiului antropologic publicat integral în al treilea volum al proiectului „Mina de idei Anina” și realizat în colaborare cu antropologul Michele COLETTI (2019).



■ Fig. 2. Propunere de reconversie a Puțului I în muzeu al mineritului © „Mina de idei Anina”, 2015
■ Figure 2. Proposal to convert Pit I into a mining museum © “Anina Mine of Ideas” 2015

„Aveam cinematografe, spectacole, Mărghițașul și Buhui¹² erau veșnic pline. Aveam acces la lacuri, la alte distracții – eram copil și mergeam des și la Buhui, mergeam și la Mărghițaș. [...] La mine în clasă eram cam 70 de copii pe serie... toate școlile duduiau de copii. Deci, era plin de copii, foarte mulți copii. Era o viață dinamică și aveam și mult divertisment pe vremea aia. Nu televizor, dar spectacole pentru copii, teatru, cinematografele mergeau în continuu. Era un oraș cosmopolit: aveam nemții, oameni din toată țara veneau... a fost atractivă Anina. Se consideră că este în continuare atractivă... (râzând ironic)...” (educatoare de grădiniță, Anina, 2018)

Descrierile narative ale orașului sunt marcate și de stări emotive oscilante din partea intervievaților: pozitivismul și bucuria trecutului, nu pentru că acesta nu ar fi fost lipsit de probleme, ci pentru că trecutul părea mult mai dinamic. Astfel, se desprinde un amplu sentiment de nostalgie care nu pare a fi asociată cu acea nostalgie romantică a timpului trecut, ci

¹² Zone de agrement pe malul lacurilor cu același nume din apropierea Aninei. [notă editorială]

tainment at that time. Not television, but shows for children, theatre, non-stop cinema. It was a cosmopolite town. We had the Germans, there were people coming from all over the country... Anina used to be kind of attractive. It is still considered to be attractive... (ironic laughter)...” (Kindergarten teacher, Anina, 2018)

The narrative descriptions of the town are also marked by the interviewees’ swinging emotional states, including the positivism and joy of the past, not because it would have been without difficulties, but because the past seemed much more dynamic. We could thus depict a deep feeling of nostalgia that does not seem to be associated with the romantic nostalgia of the past time, but rather with the nostalgia of a stolen future that is discredited by a dramatic present time. *Before* will always be better than *now*. Consequently, the dynamics of the future, although ironically, translate into an incapacity to move forward, into the impotence to go beyond the present time and to reinvent oneself, because the present has nothing good that could materialise the wishes and hopes of the local community.

The town identity image is grounded in its mono-industrial structure and existence. All around the town one can find buildings and tangible symbols facilitating immediate mind connections with the mining activity. The interviews taken with the members of the community in Anina show that their personal experience is influenced by the moment when the mine exploitation stopped. According to all the descriptions, this moment has become a fixed reference point. More than that, most of the interviewees still hope in a potential mine reopening scenario, seen as the only chance of town’s economic recovery. The interviews conducted clearly reveal that no other solutions are envisaged for the revival of the town than the long-awaited funds for industry coming from the *centre* to the *province*, thus describing the mechanism of a reality that no longer exists. Moreover, in rather many cases, the descriptions give the feeling that the mine would still be active, alive, while the tangible signs of mine exploitation present all around the town are in an extremely advanced state of deterioration.

The post-industrial transition in Anina has not ended yet. It is actually well underway. The community experiences common feelings of frustration and distrust towards the future in direct confrontation with the past. In this context, the intention to create a mining museum in Anina intended to fix the “glorious” past in time and space would give credibility to the identity of the mining town itself.¹⁵

¹⁵ Reference is made to the project “Conservation, preservation, and enhancement of Class A Historic Building – Pit I Ensemble, Anina” intended to create a museum of mining in Anina within the Pit I Ensemble, a historic building of national importance. The project received European funding under Regio-POR 2014-2020 Operational Programme, Priority Axis 5.1 – Conservation, protection, promotion and development of natural and cultural heritage.



■ **Foto 9-10.** Portret © Paolo MAZZO, „Mina de idei Anina”, 2018
■ **Photo 9-10.** Portrait © Paolo MAZZO, “Anina Mine of Ideas”, 2018

The post-industrial transition stage could thus end by preserving the mining identity of the town and by enhancing the past of the town through the physical space of the museum, which would no longer be a space for industrial production, but a space for cultural creation. The creation of this museum within the Pit I Ensemble in Anina would play the role of an identity transfer, where the *past* would always remain alive within a tangible area, important for the current local community. Moreover, guiding the town towards new economic challenges, such as a tourism or elderly facilities development scenario, could regenerate the town and make it provide its own inhabitants a much more trustful perspective over their own future. But such a long-term thinking accompanied by some local entrepreneurship towards economic, social, and cultural

mai degrabă cu nostalgia unui viitor furat și discreditat de prezentul dramatic. *Înainte* va fi întotdeauna mai bine decât *acum*. Dinamica viitorului, deși ironic, se traduce astfel în incapacitatea de a avansa, în impotența de a depăși momentul prezentului și de a se reinventa, deoarece astăzi nu mai există nimic bun care să materializeze dorințele și speranțele comunității locale.

Imaginea identitară a orașului este fundamentată în structura și existența sa mono-industrială: la nivelul întregului teritoriu se regăsesc monumente și simboluri tangibile ce permit realizarea unor legături mentale imediate cu activitatea minieră. Interviuurile luate membrilor comunității din Anina demonstrează că experiența personală este afectată de momentul închiderii activității de exploatare minieră, devenit în toate descrierile un punct fix de referință. Mai mult, majoritatea încă speră într-un posibil scenariu de redeschidere a minei, văzut și ca unic mod de revitalizare economică a orașului. Din interviurile realizate rezultă în mod clar că nu sunt percepute alte soluții de revigorare a orașului în afară de primirea mult așteptatelor fonduri pentru industrie provenite de la *centru* spre *periferie* și descriind astfel un mecanism al unei realități ce nu mai există. În plus, din descrieri, nu în puține cazuri, se creează senzația că mina ar fi încă activă, vie, or la nivelul întregului oraș semnele tangibile ale exploatării miniere se află într-un stadiu de degradare extrem de avansat.

Faza de tranziție post-industrială în Anina nu este încă încheiată, fiind în plină desfășurare. La nivelul comunității se regăsesc sentimente comune de frustrare și de neîncredere față de viitor în confruntare directă cu trecutul. În acest context, intenția de a realiza un muzeu al mineritului din Anina prin intermediul căruia să se fixeze în timp și spațiu trecutul „glorios” ar da credibilitate propriei identități de oraș minier.¹³ În acest fel, faza de tranziție post-industrială s-ar putea încheia prin conservarea identității miniere a orașului și prin valorizarea propriului trecut prin intermediul spațiului fizic al muzeului, care nu ar mai fi un spațiu al producției industriale, ci un spațiu al creației culturale. Nașterea acestui muzeu, la nivelul Ansamblului Puțului I din Anina, ar juca rolul unui transfer identitar, *trecutul* ar rămâne întotdeauna viu la nivelul unui spațiu tangibil, semnificativ pentru comunitatea locală actuală. În același timp, orientarea orașului spre noi provocări economice, precum ar fi un scenariu de dezvoltare turistică sau de dezvoltare a structurilor destinate persoanelor în vârstă, ar putea regenera orașul oferind propriilor locuitori o perspectivă mult mai de încredere asupra propriului viitor. Însă, o gândire pe termen lung însoțită de un oarecare antreprenoriat local în direcția revitalizării economice, sociale și culturale lipsește cu desăvârșire din comunitatea locală dominată de pesimism (ȚIGANEA & ZĂRNESCU 2019).

„Inima orașului a fost industria minieră; a căzut industria, au căzut și oamenii. După ce a murit omu’ nu mai poți să îl faci viu.” (agent economic, Anina, 2015)

Anina, în căutarea timpului pierdut

■ În a doua publicație realizată de-a lungul acestui proiect, specificăm situația în care se află astăzi Anina și în care „se dorește găsirea unei soluții de ieșire din această criză post-industrială cât mai repede și cât mai eficient” (BELCI 2017a, 2017b), necesitând un tip de acțiune continuă și consecventă, neutră din punct de vedere politic și cu impact asupra teri-

13 Se face referire la proiectul de „Restaurare, conservare, reabilitare și punere în valoare a Monumentului de clasă A – Ansamblul Puțului I, Anina” prin intermediul căruia se intenționează realizarea unui muzeu al mineritului din Anina în incinta Ansamblului Puțului I, monument istoric de importanță națională. Proiectul a primit finanțare europeană prin Regio-POR 2014-2020, Axa prioritară de investiții 5.1 – Conservarea, protejarea, promovarea și dezvoltarea patrimoniului natural și cultural.

toriului pe termen lung. În acest sens, au fost deja realizați pași destul de importanți, dintre care menționăm:

1. Planul Urbanistic al Orașului Anina, aflat în fază de avizare. Acesta ține cont de importanța și valoarea patrimoniului industrial și a mediului construit și natural ca sursă de revitalizare socio-economică.
2. Proiectul de transformare și restaurare a Ansamblului Puțului I, monument istoric, în muzeu al mineritului din Anina. La acest proiect, momentan blocat, am contribuit prin analizele realizate în cadrul primelor două ediții ale proiectului în 2014 și 2015, când studiile specifice unei intervenții de restaurare (relevée geometrice și ale degradării materiale, inventariere fotogrametrică și studiu al evoluției istorico-teritoriale în relație cu fluxul productiv) au fost asociate cu scenariile de reconversie funcțională.
3. Proiectul cultural „Mina de idei Anina”, prin intermediul căruia, în cei cinci ani de proiect (2014-2018), au fost întreprinse acțiuni de relevare, fotografiere și analiză a evoluției în timp a diverselor elemente de patrimoniu industrial, acțiuni de conștientizare a valorilor locale de către comunitatea locală, acțiuni de promovare și diseminare a valorilor locale și de formare a specialiștilor în domeniu.

Anina este totodată o așezare ce face parte dintr-un întreg, numit Banatul Montan. O regiune aparte la nivelul României, unde industria a avut un rol organizator din punct de vedere economic, social și cultural. Banatul Montan este o zonă în care patrimoniul industrial a fost bine inventariat și clasat încă de la începutul anilor 1990, spre deosebire de alte regiuni ale României (IAMANDESCU 2017). Prin urmare, în momentul în care se dorește implementarea unei scheme strategice și experimentale de îmbunătățire a condițiilor de viață a comunităților, de conștientizare a importanței patrimoniului industrial și a beneficiilor pe care acesta le poate aduce la nivel de imagine locală și internațională, la nivel economic și social, trebuie ținut cont de întregul sistem de interacțiune teritorială.

Proiectul a oferit administrației locale și comunității trei publicații destinate a deveni adevărate instrumente de lectură și interpretare a peisajului industrial cultural al Aninei, atât din perspectiva patrimoniului material, cât și imaterial. Aceste publicații pot deveni linii directoare în cadrul intervențiilor de regenerare teritorială locală și regională. Însă, suntem convinși că schimbarea poate veni doar de la nivelul societății civile într-un sistem de „jos în sus”, care are nevoie de susținere și suport politic, economic și cultural.

Bibliografie/Bibliography

- *** LMI – Lista Monumentelor Istorice 2015, Județul Caraș-Severin, Anina [List of Historic Buildings 2015, Caraș-Severin Co., Anina]. <http://patrimoniu.gov.ro/images/lmi-2015/LMI-CS.pdf> (accesat 1 mai 2020).
- *** Steierdorf | Comuna: or. Anina | Județ: Caraș-Severin | Punct: Peștera cu Oase | Anul: 2004. Cronică cercetărilor arheologice din România 1983-2012. Rapoarte preliminare de cercetare arheologică. <http://cronica.cimec.ro/detaliu.asp?k=3235&d=Steierdorf-or-Anina-Caras-Severin-Pestera-cu-Oase-2004> (accesat 1 mai 2020).
- BELCI, Diana. 2017a. Scurt survol asupra arhitecturii „minore” a Banatului. In *Peisajul industrial Anina: reprezentări și interpretări patrimoniale* (vol. 2 MdIA), ed. Oana ȚIGANEA & Gabriela PAȘCU, 91-94. Alba Iulia: Editura Altip.
- BELCI, Diana. 2017b. Anina: despre locuirea în colonie. In *Peisajul industrial Anina: reprezentări și interpretări patrimoniale* (vol. 2 MdIA), ed. Oana ȚIGANEA & Gabriela PAȘCU, 97-104. Alba Iulia: Editura Altip.



■ Foto 11-13. Portret © Paolo MAZZO, „Mina de idei Anina”, 2018

■ Photo 11-13. Portrait © Paolo MAZZO, „Anina Mine of Ideas”, 2018

revival is completely missing in the local community dominated by pessimism (ȚIGANEA & ZĂRNESCU 2019).

“The heart of the town was the mining industry. Industry has gone down, and people have gone down with it. If the man is dead, you can never bring him back to life.” (Retailer, Anina, 2015)

Anina, in search of lost time

■ In the second publication produced under this project, we pointed out Anina's current condition and “the wish to find solutions to come out of this post-industrial crisis as soon and as efficiently as possible” (BELCI 2017a, 2017b). In this respect, continuous and consistent, politically neutral action is needed with long-term impact on the area. Rather significant

steps have already been made to this purpose, such as:

1. The Urban Plan of Anina Town, under approval process. This Plan takes into account the importance and value of the industrial heritage and of the built and natural environment as a source of socio-economic revival.
2. The project on the conservation of the Pit I Ensemble historic building and its transformation into a museum of mining in Anina. We contributed to this project, which is halted for the time being, through analyses conducted under the two first editions of the project in 2014 and 2015, when the surveys specific to a conservation intervention (geometry and material deterioration surveys, inventory by photogrammetry and study on the historic and territorial evolution in relation with the production flow) were associated with the functional reconversion scenarios.
3. "Anina Mine of Ideas" cultural project, under which, during the five years of project implementation (2014-2018), various actions were conducted, such as surveying, photography, and analysis of the evolution in time of various industrial heritage elements, as well as local community awareness raising on local values, promotion and dissemination of local values, and training of specialists in the field.

Meanwhile, Anina is a settlement that is part of a whole, i.e. the Banatul Montan Region. This is a distinct area in Romania, where industry had an organisational role in economic, social, and cultural terms. Banatul Montan is an area where industrial heritage has been well recorded and listed already since the beginning of the 1990s, unlike other regions in Romania (IAMANDESCU 2017). Consequently, when wishing to implement a strategic and experimental scheme for improving life conditions for the communities, for raising awareness on the importance of industrial heritage and on the benefits it may bring in terms of local and international image, at economic and social levels, the whole regional interaction system must be taken into account.

The project provided the local administration and the community with three publications intended to become real instruments for reading and interpreting Anina's cultural industrial landscape, in terms of both tangible and intangible heritage. These publications may become guidelines under the local and regional territorial regeneration interventions. However, we are persuaded that change may only come from the civil society in a bottom-up system, which needs political, economic, and cultural support.

- BERGESON, Louis. 2012. The heritage of the industrial society. In *Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation*, ed. James DOUET, 31-37. Lancaster: Carnegie.
- COLETTI, Michele. 2019. Anina în oglinda timpului: confruntare între trecut și prezent. In *Vizită în comunitate: manifestări ale patrimoniului intangibil din Anina* (vol. 3 MdIA), ed. Oana ȚIGANEA & Gabriela PAȘCU, 12-21. Timișoara: s.n.
- FENEȘAN, Costin. 1991. Mineritul la Anina de la începuturi până în 1855. In *Din istoria cărbunelui Anina 200*, ed. FENEȘAN, Costin, Rudolf GRÄF, Vasile M. ZABERCA & Ion POPA, 5-50. Reșita: Muzeul de Istorie al Județului Caraș-Severin.
- GRÄF, Rudolf. 1991. Activitatea minieră și metalurgică între anii 1855-1918. In *Din istoria cărbunelui Anina 200*, ed. FENEȘAN, Costin, Rudolf GRÄF, Vasile M. ZABERCA & Ion POPA, 51-96. Reșita: Muzeul de Istorie al Județului Caraș-Severin.
- IAMANDESCU, Irina. 2017. Patrimoniul industrial în România: despre stadiul inventarierii specializate. *Arhitectura* 4-5: 68-69.
- MOSOROCEANU, Cristian-Liviu & Alin MUNTEAN. 2015. *Anina: geografie și istorie*. Timișoara: Editura Eubeea.
- PICCOLI, Samuele. 2017. De ce fotografia prin stenopă astăzi? In *Peisajul industrial Anina: reprezentări și interpretări patrimoniale* (vol. 2 MdIA), ed. Oana ȚIGANEA & Gabriela PAȘCU, 83-85. Alba Iulia: Editura Altip.
- RONNAS, Per. 1984. Urbanization in Romania: a Geography of Social and Economic Change Since Independence. PhD thesis, The Economic Research Institute at the Stockholm School of Economics, Stockholm.
- TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage). 2003. Carta Patrimoniului Industrial. <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilRomanian.pdf> (accesat 1 mai 2020).
- ȚIGANEA, Oana, Marius BARBIERI, Alexandru DAMIAN, Laura DAMIAN, Irina ROTARU, Francesco TOSO & Mark WATSON. 2014. *Scenarii de revitalizare post-industrială prin turism cultural: recomandări ilustrate de intervenție la nivelul mediului construit / Revitalization scenario through cultural tourism: illustrated intervention recommendations concerning the built environment* (vol. 1 MdIA). Alba Iulia: Editura Altip. https://issuu.com/asociatiaalbaverde/docs/anina_mine_of_ideas__2014_ (accesat 5 mai 2020).
- ȚIGANEA, Oana & Gabriela PAȘCU, ed. 2017. *Peisajul industrial Anina: reprezentări și interpretări patrimoniale* (vol. 2 MdIA). Alba Iulia: Editura Altip. https://issuu.com/asociatiaalbaverde/docs/00_mina_de_idei_anina__2017 (accesat 5 mai 2020).
- ȚIGANEA, Oana & Gabriela PAȘCU, ed. 2019. *Vizită în comunitate: manifestări ale patrimoniului intangibil din Anina* (vol. 3 MdIA). Timișoara: s.n. https://issuu.com/asociatiaalbaverde/docs/mina_de_idei_anina__vizita_in_comu (accesat 5 mai 2020).
- ȚIGANEA, Oana & Simona ZĂRNEȘCU. 2019. Anina, de la mina de cărbuni la Mina de idei. O posibilă renaștere. In *Shrinking Cities in Romania. Volume 2: Responses and Interventions*, ed. Ilina PĂUN CONSTANTINESCU, 260-271. Berlin – București: DOM Publishers – Editura MNAC.
- ȚIGANEA, Oana. 2020. The Conservation of the Industrial Heritage: Theoretical Approaches and Territorial Experimentations in the Case of Anina (Romania). *ArcHistoR* 13: 342-379

■ Raluca-Maria TRIFA¹

Patrimoniul industrial la răscruce

DESPRE O (RE)CONSIDERARE A ARHITECTURII
INDUSTRIALE ISTORICE DIN TIMIȘOARA,
VIITOARE CAPITALĂ EUROPEANĂ A CULTURII

■ **Rezumat:** În anul 2016, Timișoara a câștigat titlul de „Capitală Europeană a Culturii” pentru anul 2021, în urma unei decizii bazate în mare parte pe intenția organizatorilor de a conecta și implica activ membrii comunității timișorene în viața culturală a orașului. Mozaicul de etnii, culturi, confesiuni și profesii ce caracterizează populația Timișoarei este în strânsă legătură cu trecutul orașului de pe Bega, care a fost secole la rând cel mai important centru urban industrial din regiune. Cu toate acestea, ansamblurile industriale timișorene, odinioară expresie a evoluției și prosperității, au devenit victime sigure ale unui sistem în tranziție, fiind sortite dispariției și uitării. Din fericire, Timișoara mai poate încă specula oportunitatea oferită în urmă cu patru ani, prin dirijarea unor eforturi suplimentare pentru salvarea, cel puțin în parte, a patrimoniului său industrial. În acest context, se impune o discuție amplă referitoare la condiția actuală a moștenirii industriale din Timișoara.

■ **Cuvinte cheie:** patrimoniu industrial, Timișoara, Capitală europeană a culturii, regenerare urbană, reconversie, cultură, creativitate

Preambul

■ Aflată la intersecția a două civilizații divergente, Timișoara a reprezentat principalul pol urban din regiune, fiind vreme de trei secole centrul administrativ, economic și cultural al Banatului istoric. În prezent, orașul de pe Bega dorește să-și depășească acest statut, pregătindu-se să devină *capitală* a Europei. În acord cu cerințele diverselor epoci, peisajul urban timișorean a fost supus în permanență transformărilor, Timișoara fiind beneficiara unui fond construit istoric extrem de divers, marcat de prezența unor clădiri remarcabile de patrimoniu. Arhitectura industrială nu lipsește din acest repertoriu, rolul major avut de industrie în evoluția orașului fiind încă ușor de descifrat, în ciuda condiției sale precare.

În încercarea de a se reinventa, o serie de orașe europene cu un bogat trecut industrial au concurat pentru titlul de „Capitală europeană a culturii” (CEaC), folosind moștenirea industrială ca pe un atu în procesul de transformare a zonelor dezafectate. Orașe precum Glasgow în 1990,

Industrial Heritage at a Crossroads

ABOUT A (RE)CONSIDERATION OF
HISTORIC INDUSTRIAL ARCHITECTURE
IN TIMIȘOARA, FUTURE EUROPEAN
CAPITAL OF CULTURE

■ **Abstract:** In 2016, Timișoara won the title of European Capital of Culture for 2021, by a decision mainly based on the organisers' intention to connect and actively involve the members of the Timișoara community in the city's cultural life. The mosaic of ethnicities, cultures, denominations, and professions specific to the population of Timișoara is closely related to the past of the city on the Bega Canal, which has been the most important industrial urban centre in the region for centuries. However, the industrial ensembles in Timișoara, once an expression of progress and prosperity, have become certain victims of a transition system, now doomed to extinction and oblivion. Fortunately, Timișoara can still profit from the opportunity it was offered four years ago, by directing additional efforts towards safeguarding its industrial heritage at least partially. In this context, an ample discussion on the current condition of the industrial heritage in Timișoara is necessary.

■ **Keywords:** industrial heritage, Timișoara, European Capital of Culture, urban regeneration, reconversion, culture, creativity

Preamble

■ Found at the junction of two divergent civilisations, Timișoara has been the main urban centre in the region, as administrative, economic, and cultural centre of the historic region of Banat for three centuries. The city on the Bega Canal currently wishes to surpass this position and prepares to become the *capital* of Europe. The urban landscape of Timișoara had been subject to permanent changes in accordance with the demands of the various periods. Timișoara thus currently owns an extremely diverse historical built stock marked out by the presence of remarkable heritage buildings. Industrial architecture

¹ Architect, dr., asistent universitar la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București, România.

¹ Architect, PhD, assistant lecturer at the Ion Mincu University of Architecture and Urban Planning, Bucharest, Romania.

is also present in this repertory, as the major role played by industry in the development of the city is still easily discernable, in spite of its poor condition.

In an attempt to reinvent themselves, a series of European cities with a rich industrial past have applied for the title of European Capital of Culture (ECOC), using their industrial heritage as an advantage in the process of transformation of the decommissioned areas. Cities such as Glasgow in 1990, Lille in 2004, Liverpool in 2008, Essen and Pécs in 2010,² or the current Capital of Culture, Rijeka,³ have benefited from the advantages provided by this title and transformed on the occasion old industrial zones into living areas intended for culture and creativity. Following the example provided by these cities, Timișoara can fully bet on its rich industrial heritage in its attempt to strengthen its cultural identity.

Timișoara, brief history of an industrial town

■ Timișoara has benefited of a privileged position over time as capital of the Banat Region, which provided it the prerequisites necessary for significant development. This mainly occurred during the two centuries of Habsburg and Austro-Hungarian rule. The major investments and the strategic decisions made at regional and local level foreshadowed the future industrial nature of the town, with major effects on the economic, social, political, and cultural environment in the region.

The drainage of the marshy areas and the development of new suburbs, as well as the regularisation of the Bega, the expansion of the railway network and the building of the two railway stations, the demolition of the fortification walls and the systematisation of the old *non aedificandi* area have largely contributed to the progress of industry in Timișoara. Moreover, the development of this economic branch was boosted by the generous input of raw materials from the region, the large outlet market, as well as the facilities provided by the authorities (BOROVSKY 1911, 270). Large industrial ensembles were thus built between 1880 and 1918 (OPRIȘ 1987, 139), thus at the beginning of the past century Timișoara counted around 2,500 industrial units (CONCIATU 1919, 271). The Fabric and Iosefin quarters become the core of economic life. This is proven by the large number of ensem-

2 The enhancement of the Zeche Zollverein old mining site was the most important project within the cultural strategy of the Essen Region for the 2010 event. Pécs focused a large part of its events around the former Zsolnay Porcelain Factory, transformed into a large cultural centre (RAMPTON et al. 2011).

3 The Rijeka authorities have opted for the conservation of the former Rikard Benčić Sugar Refinery. The Museum of Modern and Contemporary Art, the Rijeka City Museum, the Rijeka City Library, and the Children's House have been set up inside the ensemble. Moreover, the Exportdrvo Hall has been adapted to host an array of artistic events (Rijeka 2020).



■ Foto 1. Fostul Combinat „Solventul”, în timpul operațiunilor de demolare a corpului principal
© B. HAJDOT, 2012

■ Photo 1. The former Solventul Steel Mill during the main building demolition operations
© B. HAJDOT, 2012



■ Foto 2. Fabrica de ciorapi în timpul operațiunilor de demolare (vedere din curte), pentru a face loc unui supermarket © Raluca-Maria TRIFA, 2014

■ Photo 1. The Stocking Factory during the demolition operations (view from the courtyard), to make room for a supermarket © Raluca-Maria TRIFA, 2014

Lille în 2004, Liverpool în 2008, Essen și Pécs în 2010² sau actuala Capitală a culturii, Rijeka,³ au speculat avantajele oferite de câștigarea titlului amintit anterior, fostele zone industriale fiind transformate cu această ocazie în spații vii, destinate culturii și creativității. Urmând exemplul oferit de aceste orașe, Timișoara poate miza din plin pe bogatul său patrimoniu industrial, în încercarea de a-și consolida identitatea culturală.

2 Revalorificarea fostului sit minier Zeche Zollverein a constituit proiectul cel mai important din cadrul strategiei culturale a regiunii Essen pentru evenimentul din anul 2010. Pécs și-a concentrat o mare parte din evenimente în jurul fostei Fabrici de Porțelanuri Zsolnay, transformată într-un amplu centru cultural (RAMPTON et al. 2011).

3 Autoritățile din Rijeka au optat pentru reabilitarea fostei rafinării de zahăr „Rikard Benčić”, în interiorul ansamblului fiind amenajate Muzeul de Artă Modernă, Muzeul Orașului Rijeka, Biblioteca Centrală și Palatul Copiilor. În plus, hala Exportdrvo a fost adaptată pentru a putea găzdui evenimente artistice de amploare (Rijeka 2020).

Timișoara, o scurtă istorie a unui oraș industrial

■ Timișoara a beneficiat de-a lungul timpului de o situație privilegiată, statutul de capitală a Banatului oferindu-i premisele necesare unei dezvoltări semnificative, realizate cu precădere de-a lungul celor două secole de dominație habsburgică și austro-ungară. Investițiile majore și deciziile strategice adoptate la nivel regional și local au prefigurat caracterul industrial ulterior al urbei, cu efecte majore asupra mediului economic, social, politic și cultural din teritoriu.

Asanarea zonelor mlăștinoase și proiectarea unor noi suburbii, regularizarea Begăi, extinderea rețelei de căi ferate și edificarea celor două gări, demolarea zidurilor cetății bastionare și sistematizarea fostei zone *non aedificandi* au contribuit masiv la evoluția industriei timișorene, dezvoltarea acestei ramuri economice fiind impulsionată și de aportul generos al materiilor prime din regiune, ampla piață de desfacere, dar și de facilitățile acordate de autorități (BOROVSKY 1911, 270). Astfel, în perioada cuprinsă între 1880 și 1918, au fost construite marile ansambluri industriale (OPRIȘ 1987, 139), Timișoara numărând la începutul secolului trecut aproximativ 2.500 de unități industriale (CONCIATU 1919, 271). Cartierele Fabric și Iosefin devin nucleele vieții economice, dovadă în acest sens fiind numărul însemnat de ansambluri destinate producției textile, pielăriei, morăritului, dar și industriei alimentare și chimice, electronice, mecanice, prelucrării metalelor și lemnului (BOROVSKY 1911, 272-277; MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 193-234, 277-289).

O serie de evenimente istorice majore au contribuit la frânarea bruscă a evoluției industriei timișorene, începând cu criza economică din anii '30, cel de-al Doilea Război Mondial și continuând cu Legea naționalizării, când peste 1.500 de unități industriale medii și mici au fost fie comasate, fie desființate (MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 291). Odată cu instaurarea regimului comunist, industria din Timișoara cunoaște o etapă de revigorare, cu toate că extinderea unităților industriale existente și construcția unor noi platforme industriale a fost făcută deseori fără un temei economic. Rezultatul acestor politici de dezvoltare forțată este vizibil și în prezent, orașul fiind marcat de existența unor coloși industriali, dificil de integrat în cadrul politicilor de amenajare a teritoriului.



■ **Foto 4.** Imagine din curtea fabricii de ciocolată „Kandia” către corpul administrativ, anul 2000 (ANR Tm, F. nr. 473, inv. 1440, d. 530/2000)

■ **Photo 4.** View from the courtyard of the “Kandia” Chocolate Factory towards the administrative building, year 2000 (ANR Tm, F. nr. 473, inv. 1440, d. 530/2000)



■ **Foto 3.** Fabrica de ciorapi în timpul operațiunilor de demolare – fațada principală
© Raluca-Maria TRIFA, 2014

■ **Photo 3.** The Stocking Factory during the demolition operations – main elevation
© Raluca-Maria TRIFA, 2014

bles intended for textile and leather goods production, for grain mills, as well as for food, chemical, and electronics industries, mechanical engineering, metal and wood processing industries (BOROVSKY 1911, 272-277; MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 193-234, 277-289).

A series of major historical events contributed to a sudden halt in the progress of industry in Timișoara, starting with the Great Depression in the 1930s, World War II, and pursuing with the Law on nationalisation, when more than 1,500 small and medium industrial units were either merged or closed down (MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 291). When the communist regime was established, the industry in Timișoara passed to a stage of revival, although the expansion of existing industrial units and the building of new industrial platforms were often performed without any economic grounds. The consequences of these forced development policies are still visible today, as the city is marked by the existence of industrial giants hard to integrate in the land planning policies.

Supersized, technologically outdated, and hard to upgrade, the large industrial units in Timișoara have often been prey to real estate speculation with a significant number of valuable buildings being recently partially or completely demolished. This is the case for the Hungarian Wool Fabric Mill – I.L.S.A. (1905), the “Solventul” Steel Mill (1869), the “Kandia” Chocolate Factory (1895), and the Stocking Factory (1908), or for the recently vanished “Turul-Banatim” Shoe Factory (1901) (Photos 1-6).



■ **Foto 5.** Pavilionul administrativ al fabricii maghiare de fibre de lână (I.L.S.A.), păstrat în urma demolării ansamblului industrial
© Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ **Photo 5.** The administrative building of the Hungarian Wool Fabric Mill (I.L.S.A.) preserved after the demolition of the industrial ensemble
© Raluca-Maria TRIFA, 2015



■ **Foto 6.** Fabrica de pantofi „Turul-Banatim” înainte de demolare
© Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ **Photo 6.** The „Turul-Banatim” Shoe Factory before demolition
© Raluca-Maria TRIFA, 2015

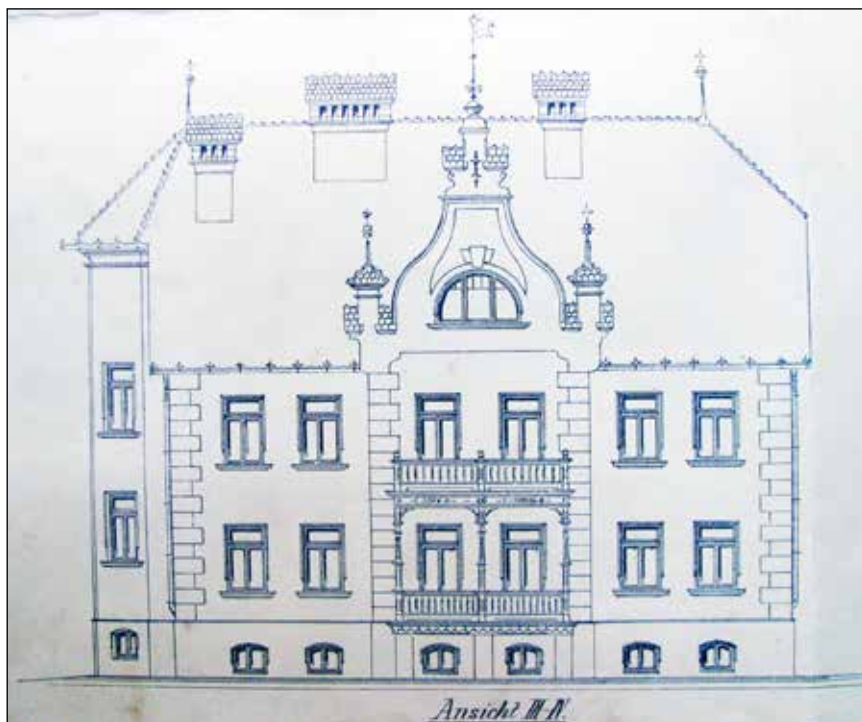
The decline of industry in Timișoara has also left a mark on historic buildings. A significant part of the listed industrial buildings are in an advanced state of decay, as is the case for the Tobacco Factory, the administrative building of the Hat Factory (Figure 1), the two water towers in the Iosefin and Fabric quarters, or the Town Slaughterhouse. The situation for the Beer Factory ensemble, with three buildings on the premises included in the 2015 List of Historic Buildings, and for the Hydropower Plant (Photo 7) is slightly different, as they have been turned into museums accessible to the public, but only occasionally.

Timișoara can take pride in few examples of functional reconversion of former industrial areas, such as the “Calina” Art Gallery sited in the former “Timco” Halls, the Ambasada Cultural Centre within the premises of the Hat Factory (currently under relocation), the “Corneliu Miklosi” Public Transport Museum occupying one of the buildings of the Tramway Depot (Photo 8), and the Faber Cultural Centre, part of the former “Azur” Factory (reconversion design under completion).

A significant part of the historical industrial buildings are abandoned or inappropriately used, as the decision makers involved ignore their chance to become subject of reconversion designs. However, the most valuable industrial buildings can be successfully returned to the community via the implementation of appropriate functions. Some of such buildings are the Wastewater Treatment Plant (1911), the Silos Ensemble (1901-1903) next to the former Solventul Steel Mill, the water towers in Fabric (1912) and Iosefin (1914), the Tobacco Factory (1846), the Locomotive Depot and the Workshops of the Romanian Railways Company (1857-1905), the “Prohaska” Grain Mill, the Hat Factory (1900) and the

Supradimensionate, depășite din punct de vedere tehnologic și greu de modernizat, marile unități industriale timișorene au căzut deseori pradă speculei imobiliare, un număr semnificativ de clădiri valoroase fiind recent demolate, parțial sau total. Este cazul Fabricii Maghiare de Fibre de Lână ILSA (1905), a Combinatului „Solventul” (1869), a Fabricii de Ciocolată „Kandia” (1895) și a celei Fabricii de Ciorapi (1908) sau a recent dispărutei Fabrici de Pantofi „Turul-Banatim” (1901) (foto 1-6).

Nici monumentele istorice nu au scăpat neatinse de declinul industriei timișorene, o parte însemnată a imobilelor industriale clasate fiind într-o stare avansată de degradare, așa cum este cazul Fabricii de Tutun, a corpului administrativ al Fabricii de Pălării (fig. 1), a celor două turnuri de apă din



■ **Fig. 1.** Fabrica de pălării „Paltim” din cartierul Iosefin, corp administrativ – fațadă principală, proiect original (ANR Tm, F. nr. 183, inv. 311, d. 23/1903 – Edificiul Direcțiunii)

■ **Figure 1.** The “Paltim” Hat Factory in the Iosefin Quarter, administrative building – main façade, original design (ANR Tm, F. nr. 183, inv. 311, d. 23/1903 – Edificiul Direcțiunii)

cartierele Iosefin și Fabric sau a Abatorului Orășenesc. Situația ansamblului Fabricii de Bere, cu trei clădiri din incintă incluse în Lista Monumentelor Istorice (LMI) din 2015, și a Uzinei Hidroelectrice (foto 7) este ușor diferită, acestea fiind transformate în muzee accesibile publicului doar ocazional.

În ceea ce privește refuncționalizarea fostelor spații industriale, Timișoara se poate lăuda cu puține exemple în acest sens, printre acestea numărându-se Galeria de Artă „Calina” cu sediul în fostele Hale „Timco”, Centrul Cultural „Ambasada” din incinta Fabricii de Pălării (în prezent în curs de relocare), Muzeul de Transport Public „Corneliu Miklosi” amenajat într-una dintre clădirile Depoului de Tramvaie (foto 8) și Centrul Cultural „Faber”, parte a fostei Fabrici „Azur” (proiect de reconversie în curs de finalizare).

Un contingent însemnat de clădiri industriale istorice sunt abandonate sau impropriu utilizate, factorii decizionali implicați ignorând șansa acestora de a deveni subiectul unor proiecte de reconversie. Cu toate acestea, edificiile industriale valoroase pot fi redată cu succes comunității, prin implementarea unor funcțiuni adecvate. Din această categorie fac parte Stația de Epurare (1911), Ansamblul Silozurilor (1901-1903) din vecinătatea fostului Combinat „Solventul”, turnurile de apă din Fabric (1912) și Iosefin (1914), Fabrica de Tutun (1846), Depoul de Locomotive și Atelierele CFR (1857-1905), Moara „Prohaska”, Fabrica de Pălării (1900) și Fabrica de Tricotaje „Pasmatex” (1919), Abatorul Orășenesc (1905), Fabrica de Baterii „Dura” (1921) sau Fabrica de Spirt „Schlichting I&F” (1869) (foto 9-10), Fabrica „Blau” de Spirtoase – azi „Azur” (1862), Industria Textilă Uniunea Româno-Italiană – azi U.T.T. (1928), Uzina Hidroelectrică (1910) sau Uzina de Apă Urseni (1914) (BOROVSKY 1911, 272-277; MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 193-234; OPRIS 1987, 101-114; ANR Tm, F. nr. 71, inv. 1657 & 1665).



■ **Foto 7.** Centrala hidroelectrică din cartierul Fabric, monument istoric © Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ **Photo 7.** The Hydropower Plant in the Fabric District, listed historic building © Raluca-Maria TRIFA, 2015



■ **Foto 8.** Depoul de tramvaie din cartierul Fabric, azi Muzeul de Transport Public „Corneliu Miklosi” © Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ **Photo 8.** The Tramway Depot in the Fabric District, today the “Corneliu Miklosi” Public Transport Museum © Raluca-Maria TRIFA, 2015



■ **Foto 9.** Fosta fabrică de baterii „Dura” din cartierul Fabric © Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ **Photo 9.** The former “Dura” Power Cell Factory in the Fabric District © Raluca-Maria TRIFA, 2015



■ **Foto 10.** Fabrica de spirt Schlichting I&F din apropierea pieței Badea Cârțan, cartierul Fabric © Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ **Photo 10.** The Schlichting I&F Alcohol Factory close to Badea Cârțan Square, Fabric District © Raluca-Maria TRIFA, 2015

“Pasmatex” Knitwear Factory (1919), the Town Slaughterhouse (1905), the “Dura” Power Cell Factory (1921) or the “Schlichting I&F” Alcohol Factory (1869) (Photos 9 and 10), the “Blau” Spirits Factory – today “Azur” (1862), the Romanian-Italian Union Textile Industry – today U.T.T. (1928), the Hydropower Plant (1910), or the Urseni Water Plant (1914) (BOROVSKY 1911, 272-277; MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 193-234; OPRIȘ 1987, 101-114; ANR Tm, F. nr. 71, inv. 1657 & 1665).

However, the former industrial premises in Timișoara go on deteriorating at a fast pace. Deprived of functions, abandoned or irremediably mutilated, the historical industrial buildings seem to have failed to stand the test of time. In spite of their concerning condition and of their facing a lack of appreciation, the industrial ensembles still maintain some cultural potential, as over time the former factories have become places of collective memory. Through minimal transformations of the interior layout, valuable buildings that are part of the industrial heritage can be brought back to the attention of the community by being given a new life and a new function. The functional conversion designs of former industrial areas can draw attention on areas fallen out of grace and may contribute to reinventing the urban landscape.

The reversion potential of industrial heritage in Timișoara

■ Regrettably, the decision makers in Timișoara do not seem to have seized the potential of industrial heritage. Overlooking the former production ensembles largely contributes to a loss in character and identity for the city. Nevertheless, a number

Fostele spații industriale timișorene continuă însă să se degradeze într-un ritm alert. Lipsite de funcțiuni, abandonate sau iremediabil mutilate, clădirile industriale istorice par să nu fi trecut testul timpului. În ciuda condiției îngrijorătoare și a lipsei de apreciere cu care se confruntă, ansamblurile industriale păstrează încă o serie de valențe culturale, fostele fabrici devenind de-a lungul istoriei locuri ale memoriei colective. Prin transformări minimale ale partiului interior, clădiri valoroase din domeniul patrimoniului industrial pot fi readuse în atenția comunității, primind o nouă viață și un nou mod de utilizare. Proiectele de refuncționalizare a fostelor spații industriale pot atrage atenția asupra zonelor căzute în dizgrație, contribuind la reinventarea peisajului urban.

Potențialul de reconversie al patrimoniului industrial timișorean

■ În mod regretabil, factorii decizionali din Timișoara nu par să fi sesizat potențialul patrimoniului industrial, ignorarea fostelor ansambluri de producție contribuind masiv la pierderea caracterului și identității orașului. Cu toate acestea, numeroase exemple internaționale de reconversie au demonstrat extraordinara capacitate a arhitecturii industriale de a se plia pe nevoile societății contemporane, prin adaptarea la noi moduri de utilizare. Reconsiderarea arhitecturii industriale și includerea sa în programul proiectelor și evenimentelor pregătite de Timișoara pentru anul 2021 poate reprezenta unica șansă de perpetuare a moștenirii industriale, oferind totodată un răspuns la lipsa de spații cu care se confruntă mediul cultural timișorean și contribuind la consolidarea sectorului creativ local.⁴

4 Autorii strategiei culturale au identificat nevoia acută de spații de depozitare și expunere a obiectelor din domeniul muzeal, mediul artistic timișorean acuzând deopotrivă o serie de curențe în ceea ce privește numărul spațiilor alternative destinate producției artistice și expunerii artei, necesare evenimentelor de anvergură specifice acestui program cultural. Ca răspuns, Asociația Tm2021 a propus o creștere cu 50% a reutilizării spațiilor industriale abandonate, în vederea consolidării sectorului cultural și artistic, dar și reconversia unui fost spațiu industrial într-un centru cultural, menit să adăpostească o nouă sală de spectacole a Teatrului Național German.

Paragrafele de mai jos propun o prezentare succintă a clădirilor și ansamblurilor industriale timișorene cu potențial ridicat de reconversie, selecția acestora fiind realizată în acord cu specificul și cerințele programului CEaC. Astfel, în urma analizei caracteristicilor patrimoniului industrial din Timișoara, au fost considerate exclusiv edificiile ce pot prelua noi funcțiuni, cu precădere culturale și creative (muzee, centre culturale, spații expoziționale, birouri și ateliere pentru sectorul creativ) fără dificultăți majore.

Un exemplu relevant în acest sens îl constituie *clădirea principală a Stației de Epurare* proiectată de inginerul Stan VIDRIGHIN și construită între 1909 și 1911 în stil Secession (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 79/1911). În ciuda valorii culturale, clădirea care găzduiește Sala Mașinilor și a Cazanelor poate fi vizitată doar ocazional (fig. 2-3). Diversitatea patrimoniului timișorean poate fi îmbogățită prin clasarea edificiului ca monument istoric și integrarea sa în circuitul muzeal. Același destin ar trebui să îl aibă *Uzina Hidroelectrică*, proiectată de arhitectul László SZÉKELY și pusă în funcțiune în anul 1910 (MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 194). Expresivitatea stilistică a imobilului, redată prin numeroasele elemente decorative abstractizate specifice stilului dominant al începutului de secol XX, a facilitat includerea sa în LMI. Cu toate acestea, clădirea, ce păstrează în interior o mare parte din echipamentele tehnice originare, nu este deschisă publicului timișorean decât în mod excepțional. Alături de *Uzina de Apă Urseni*, construită în 1914 de același arhitect (MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 121), cele două obiective amintite anterior pot fi integrate într-un circuit muzeal destinat celebrării importanței apei, factor decisiv în dezvoltarea industriei timișorene.

Ca o continuare logică a acestui demers, *Turnurile de Apă* din Fabric și Iosefin, în prezent neutilizate, pot fi incluse în circuitul cultural, prin adaptarea partiului în vederea acomodării unor funcțiuni muzeale sau expoziționale (foto 11-12). Importante repere vizuale la nivelul orașului, cele două monumente istorice proiectate de Stan VIDRIGHIN la începutul secolului trecut (VLAICU & HATEGAN 2012, 45-46) pot redeveni atractive pentru comunitate, prin deschiderea lor către public și amenajarea unor puncte de belvedere asupra orașului.

Fosta *Casa Muncitorilor*, clădire apartine din domeniul patrimoniului industrial timișorean, a fost construită în 1924 în zona centrală a orașului (fig. 4-5). Deși a trecut prin numeroase transformări, funcțiunea inițială a edificiului de factură neoclasică este sugerată de grupul statuar păstrat pe frontonul clădirii. Gândită ca un loc de întâlnire, Casa Muncitorilor cuprindea o serie de funcțiuni conexe (spații comerciale, o sală de joc, o librărie și o bibliotecă, o sală de ședințe și spații administrative), interiorul clădirii fiind modificat ulterior pentru a adăposti Institutul Antirabic (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 249, d. 39/1934). În prezent, imobilul este sediul unor federații sindicale și a unor fundații. Dată fiind importanța acestei construcții în istoria clasei muncitoare timișorene, clădirea merită a fi valorificată în această direcție, prin crearea unui muzeu destinat memoriei muncitorilor din Timișoara.

O mare parte a clădirilor din incinta *Atelierelor Principale CFR* și a *Depoului de Locomotive* din Timișoara, neutilizate în prezent, permit implementarea unor noi funcțiuni din domeniul cultural și creativ. Ansamblul Atelierelor Principale a luat naștere în 1875, odată cu construcția halei destinate reparațiilor locomotivelor, fiind ulterior extins și modernizat. Astfel, o parte din clădirile din incintă au fost adaptate în a doua jumătate a secolului trecut pentru a prelua funcțiunile necesare Școlii Profesionale de Căi Ferate din Timișoara (IVĂNESCU 2012, 49, 95). Extrem de diverse din punct de vedere formal, construcțiile amintite dispun în general de un partiu flexibil și deschideri considerabile,

of international examples of reconversion have proven the extraordinary capacity of industrial architecture to meet the needs of contemporary society through adaptation to new functions. Reconsidering industrial architecture and including it in the programme of projects and events prepared by Timișoara for 2021 may be the only chance to perpetuate industrial heritage, while providing a solution for the lack of space affecting the cultural environ-



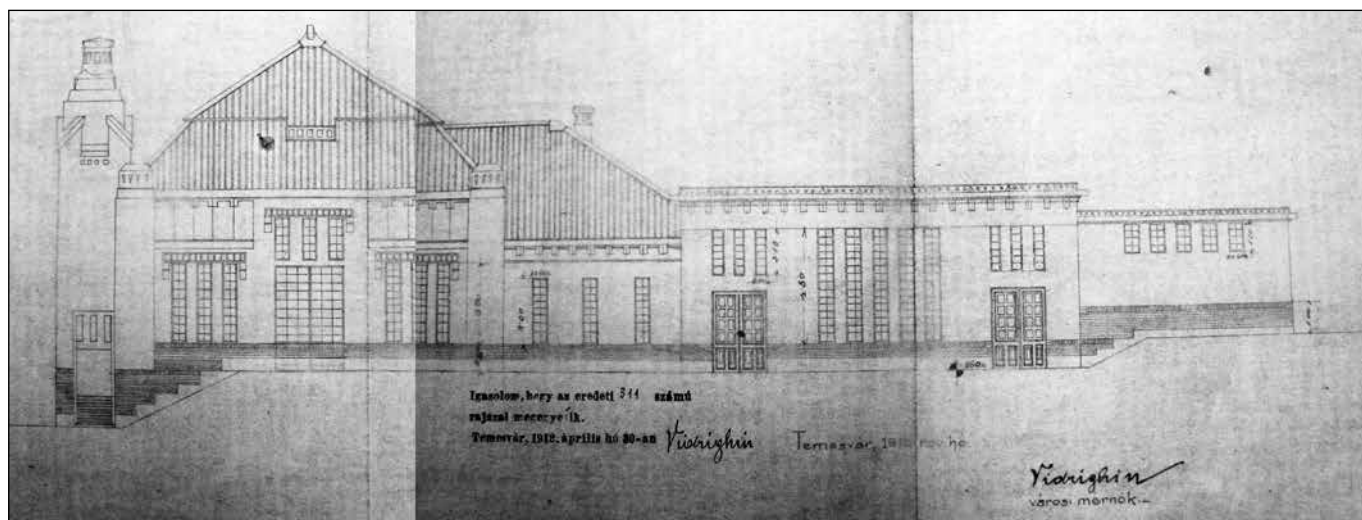
■ Foto 11. Turnul de apă din cartierul Iosefin, monument istoric © Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ Photo 11. The Water Tower in the Iosefin Quarter, listed historic building © Raluca-Maria TRIFA, 2015



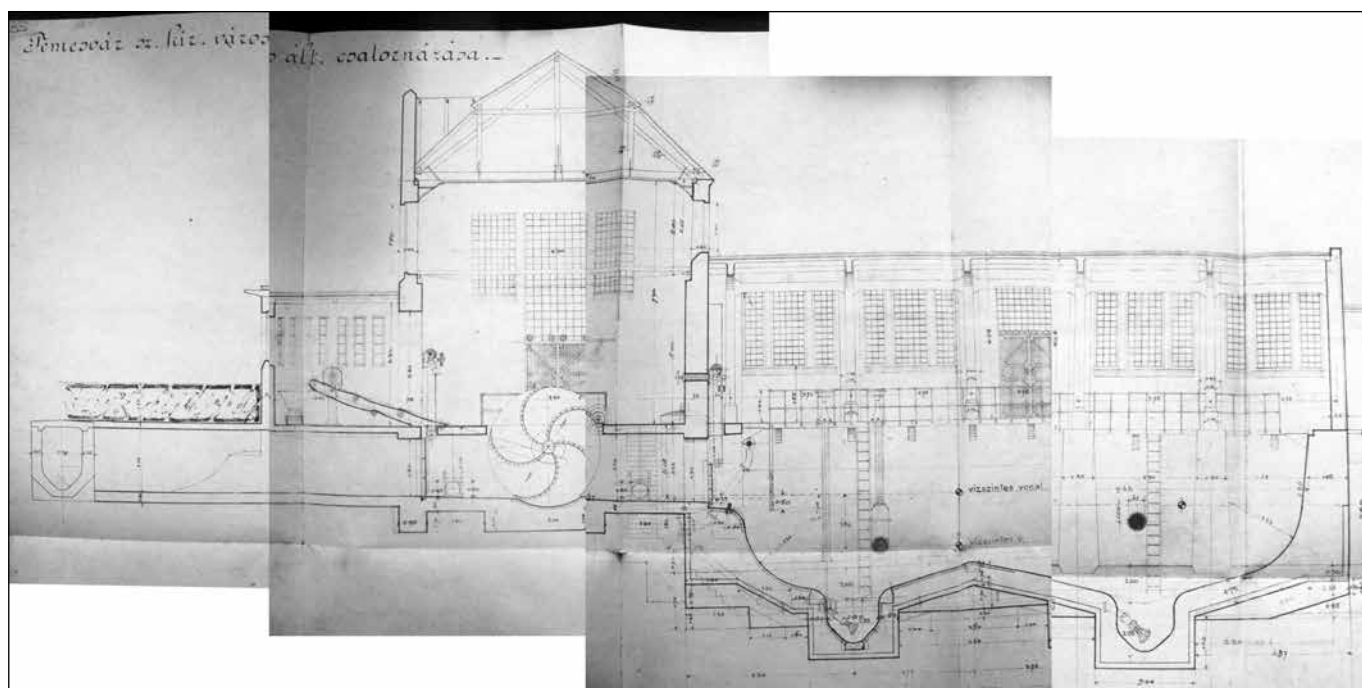
■ Foto 12. Turnul de apă din cartierul Fabric, monument istoric © Raluca-Maria TRIFA, 2015

■ Photo 12. The Water Tower in the Fabric District, listed historic building © Raluca-Maria TRIFA, 2015



■ **Fig. 2.** Stația de epurare din cartierul Iosefin – fațadă principală, proiect original (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 79/1911)

■ **Figure 2.** The Wastewater Treatment Plant in the Iosefin Quarter – main elevation, original design (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 79/1911)



■ **Fig. 3.** Stația de epurare din cartierul Iosefin – secțiune longitudinală, proiect original (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 79/1911)

■ **Figure 3.** The Wastewater Treatment Plant in the Iosefin Quarter – longitudinal section, original design (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 79/1911)

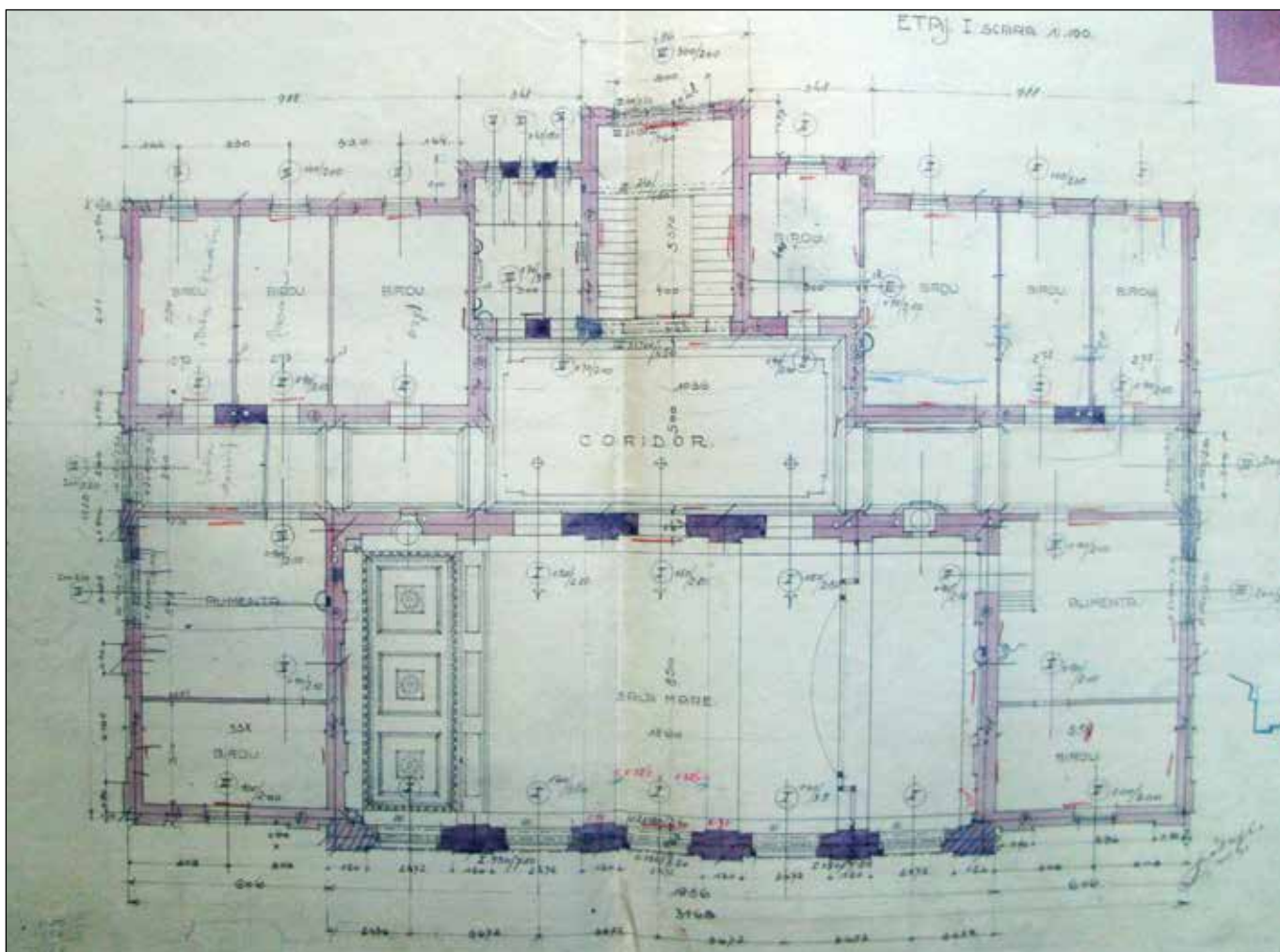
ment in Timișoara and contributing to the consolidation of the local creative sector.⁴

The paragraphs below propose a short presentation of industrial buildings and

⁴ The authors of the Cultural Strategy have found an acute need for storage and exhibition areas for museum-related objects. Moreover, the artistic environment in Timișoara complains about a series of deficiencies related to the number of alternative spaces intended for artistic production and arts exhibition, which are necessary for the large events specific to this cultural programme. In response to this, the Tm2021 Association has proposed an increase by 50% in the reuse of abandoned industrial areas, with a view to strengthen the cultural and artistic sector, as well as the re-conversion of a former industrial area into a cultural centre intended to host a new auditorium for the National German Theatre.

pretându-se pentru funcțiuni muzeale, educaționale, ateliere pentru artiști, săli pentru spectacole sau studiouri cinematografice.

Un exemplu excepțional de arhitectură industrială, *Ansamblul Abatorului Orășenesc* beneficiază de o poziție privilegiată în cadrul organismului urban (foto 13). Operă a arhitectului László SZÉKELY, construcția amplasată la limita dintre cartierele Fabric și Elisabetin a fost demarată în 1904 (ANR Tm, F. nr. 69, inv. 165, d. 9/1904). Folosind ca sursă de inspirație abatorul din Budapesta, László SZÉKELY a proiectat ansamblul format din 11 corpuri distincte de clădire, utilizând un limbaj arhitectural cu influențe specifice stilurilor Neogotic și Secession, în care intrarea monumentală, încadrată de două grupuri statuare ce fac trimitere directă la funcțiunea edificiului, accentuează silueta verticală a turnului de apă (SZEKERNYÉS 2002, 40-44). Parțial demolat la începutul anilor 2000, ansamblul inclus în LMI necesită lucrări urgente de reabilitare. Alături de valorile culturale evidente, Abatorul Orășenesc posedă o serie de valori socio-economice, ce rezultă cu precădere din



■ Fig. 4. Casa Muncitorilor, planul etajului, proiect original (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 249, d. 39/1939)

■ Figure 4. The House of Workers, upper floor plan, original design (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 249, d. 39/1939)

amplasamentul și accesibilitatea ansamblului, dimensiunea considerabilă a sitului, varietatea clădirilor și funcția de reper major pentru comunitate. Considerarea funcțiunilor culturale, creative și educaționale în cadrul proiectelor de refuncționalizare a Abatorului Orășenesc reprezintă o opțiune adecvată, nevoia unui spațiu cultural în vecinătatea Complexului Studentesc fiind crescută.

O categorie importantă de clădiri industriale timișorene beneficiază de un amplasament favorabil, varietate formală, suprafață construită considerabilă, structură solidă și un partiu flexibil, ușor de compartimentat, goluri ritmate ale fațadelor, putând deveni subiectul unor proiecte reușite de transformare în spații pentru birouri, ateliere sau studouri de producție. Ansamblul Silozurilor situate în vecinătatea fostului Combinat „Solventul”, Fabrica de Tutun, Moara „Prohaska” (foto 14-16), corpul principal al Fabricii de Pălării, Fabrica de Tricotaje „Pasmatex”, clădirile din incinta actuală U.T.T. sau a fostei Fabrici „Blau” de Spirtoase, Fabrica de Spirt „Schlichting I&F”, Fabrica de Baterii „Dura” sau Fabrica de Pantofi „Guban” – toate acestea reprezintă exemple de spații industriale cu valoare culturală ridicată, ce pot beneficia de proiecte de refuncționalizare, răspunzând astfel nevoii de spații cerute de clasa creativă.

Din această enumerare nu trebuie omise o serie de clădiri de dată mai recentă, a căror valoare culturală este limitată. Cu toate acestea, unități industriale precum Halele „Fructus”, Fabrica de Țesături „Garofița”, fosta Fabrică de Ciorapi și Tricotaje „Florida” – azi „1 Iunie” sau Fabrica de

ensembles in Timișoara with high reconversion potential, based on a selection made in line with the specificity and requirements of the ECOC Programme. Further to the analysis of the characteristics of industrial heritage in Timișoara, we have thus considered only buildings that can take over new functions, mainly cultural and creative ones (museums, cultural centres, exhibition areas, offices and workshops for the creative sector), without major difficulties.

One relevant example in this respect is the *main building of the Wastewater Treatment Plant* designed by engineer Stan VIDRIGHIN and built between 1909 and 1911 in Secession style (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 79/1911). In spite of its cultural value, the building hosting the Engine and Boiler Room can be visited only occasionally (Figures 2 and 3). The diversity of the Timișoara heritage could be enriched by listing the building as historic and integrating it in the museum circuit. The same destiny should be reserved for the *Hydropower Plant*, designed by architect László SZÉKELY and commissioned in 1910 (MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 194). The stylistic expressiveness of the building rendered by a number of abstract decora-

tive elements specific to the dominant style at the beginning of the 20th century has facilitated its listing as a historic building. However, the building, maintaining inside a large part of the original technical equipment, is open to the Timișoara public only exceptionally. Besides the *Urseni Water Plant*, built in 1914 by the same architect (MUNTEANU & MUNTEANU 2002, 121), the two buildings mentioned above could be integrated in a museum circuit intended to celebrate the importance of water as a crucial factor in the industrial development of Timișoara.

As logical continuation of this approach, the *Water Towers* in Fabric and Iosefin, currently out of use, could be included in the cultural circuit, by adapting the layout with a view to accommodate museum or exhibition functions (Photos 11 and 12). As important visual references in the city, the two historic buildings designed by Stan VIDRIGHIN at the beginning of the last century (VLAICU & HAȚEGAN 2012, 45-46) could yet again become attractive for the community, by opening them to the public and by establishing panoramic points over the city.

The former *House of Workers*, a special building within the industrial heritage of Timișoara, was built in 1924 in the central area of the town (Figures 4 and 5). Although it undergone numerous transformations, the initial function of the Neoclassical building is suggested by the statuary maintained on the building's gable. Designed as a meeting point, the House of Workers included a series of additional functions (commercial premises, a gambling room, a bookshop and a library, a meeting room, and administrative premises), but the interior of the building was later modified in order to host the Anti-Rabies Institute (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 249, d. 39/1934). At present, the building is headquarters to some union federations and foundations. Considering the importance of this building in the history of the working class in Timișoara, it deserves being enhanced in this spirit by establishing a museum to the memory of Timișoara workers.

A large part of the buildings within the premises of the *Main Workshops* and of the *Locomotive Depot* in Timișoara of the Romanian Railways Company, currently out of work, allow the implementation of new cultural and creative functions. The Main Workshops ensemble was set up in 1875, at the same time as the construction of the warehouse for engine repairs, and was later expanded and upgraded. Part of the buildings within the premises were thus adapted in the second half of the past century to take over the functions necessary for the Railways Vocational School in Timișoara (IVĂNESCU 2012, 49, 95). With extremely diverse shapes, the buildings mentioned above generally have flexible layouts and considerable openings. They are thus appropriate for museum or education-related functions, for artists' workshops, auditoriums, or cinema studios.

Piele și Blănuri din vecinătate, în prezent abandonate, pot fi supuse unor proiecte de refuncționalizare, interiorul amplu și partiul liber al acestor construcții fiind ideal pentru a acomoda spectacole de anvergură sau pentru a fi adaptat activităților creative.

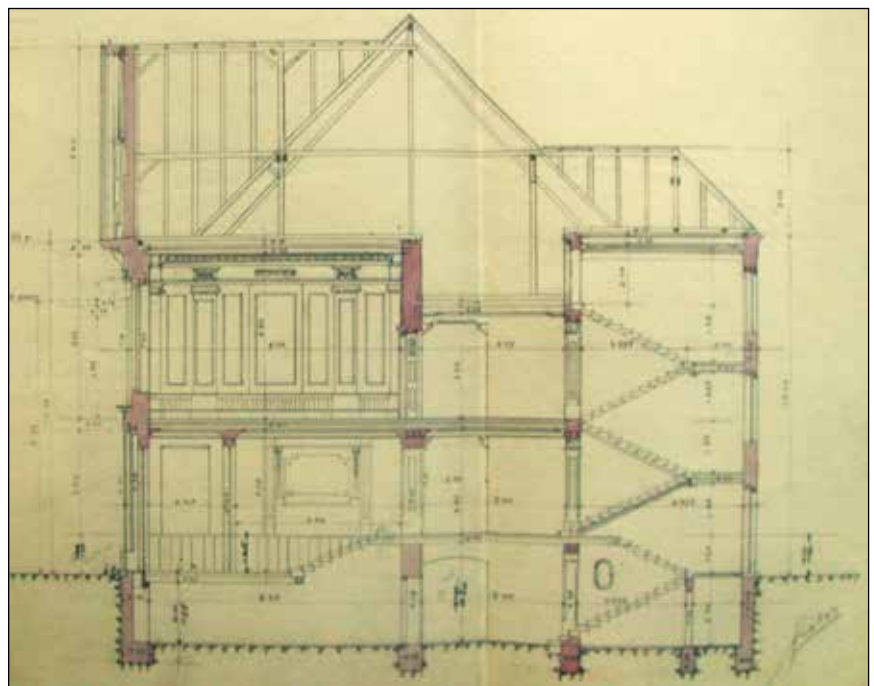
Concluzii

■ În ciuda programului ambițios asumat de Asociația Tm2021, pentru moment s-au făcut pași mărunți în privința valorificării moștenirii industriale. Astfel, cu excepția platformei „Spotlight Heritage”, prin care o serie de clădiri industriale din cartierul Iosefin au fost prezentate publicului larg prin intermediul tehnologiilor digitale, restul propunerilor nu au fost materializate. Reconversia unei foste clădiri industriale pentru amenajarea noii săli de spectacole promise Teatrului Național German, transformarea Turnului de Apă din Iosefin în centru cultural sau realizarea „MultipleXity”⁵, unul din proiectele de anvergură ale strategiei culturale, rămân pentru moment la stadiul de proiect.

În pregătirea acestui eveniment de anvergură, Timișoara pare să fi pierdut startul, iar implementarea punctuală a unor lucrări din cadrul programului asumat prin dosarul de candidatură nu este suficientă. Cu toate acestea, patrimoniul industrial timișorean merită să fie pus în prim plan, organizatorii evenimentului putând specula timpul câștigat în urma amânării exercitării titlului de Capitală culturală europeană pentru anii următori.⁶ Prin elaborarea unor proiecte adiționale, menite să completeze deficiențele rezultate în calendarul de implementare al programului Asociației Tm2021, arhitectura industrială istorică poate fi pusă în valoare, chiar și în lipsa unor investiții semnificative. Astfel de proiecte pot include dezvoltarea unor platforme digitale realizate în baza inventarierii ansamblurilor industriale timișorene, realizarea unor tururi ghidate prin fostele cartiere industriale ale Timișoarei, organiza-

5 În anul 2019, municipalitatea a inițiat două concursuri de arhitectură în vederea refuncționalizării Turnului de Apă și a amenajării „MultipleXity”, noul Centru pentru Artă, Tehnologie și Experiment, din incinta Depoului de Tramvaie din str. Take Ionescu.

6 În contextul pandemiei de COVID 19 și a retragerii Marii Britanii din UE, Comisia Europeană a propus recent amânarea evenimentului pentru anul 2022 sau chiar 2023.



■ Fig. 5. Casa Muncitorilor, secțiune transversală, proiect original (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 249, d. 39/1939)
■ Figure 5. The House of Workers, cross section, original design (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 249, d. 39/1939)



■ **Foto 13.** Abatorul Orășenesc – imagine de ansamblu din anul 1930 (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 8/1930)

■ **Photo 13.** The Town Slaughterhouse – overview from 1930 (ANR Tm, F. nr. 2, inv. 184, d. 8/1930)

rea unor concursuri de fotografie având ca principal subiect patrimoniul industrial, facilitarea permanentă a accesului publicului în interiorul ansamblurilor istorice (cel puțin a celor clasate ca monumente istorice), dar și implementarea unor ateliere creative, expoziții sau instalații de artă urbană pe amplasamentul fostelor unități industriale.

În ciuda lipsei de viziune a autorităților și investitorilor, Timișoara poate încă recupera moștenirea culturală a epocii industriale. Chiar dacă acțiunile amintite anterior sunt reduse ca amploare, acestea pot avea un impact major asupra publicului local. În acest context, reactivarea temporară a fostelor spații industriale poate reprezenta unica modalitate de punere în valoare a arhitecturii industriale timișorene. Prin acțiunile concertate ale organizatorilor evenimentului din anul 2021, fostele clădiri și ansambluri industriale pot să redevină repere pentru comunitatea locală, cel puțin pentru moment. Prin urmare, reconversia acestor clădiri de patrimoniu trebuie integrată într-o strategie viitoare de dezvoltare a orașului, reprezentând moștenirea pe care evenimentul „Capitală europeană a culturii pentru anul 2021” o lasă locuitorilor Timișoarei.

Bibliografie/Bibliography

- *** ANR Tm – Arhivele Naționale Române, Serviciul Județean Timiș [Timiș County Directorate of the National Archives of Romania], Fond nr. 2 Primăria Municipiului Timișoara [Fonds no. 2 Timișoara City Hall], Inventar 184, dosarele 79/1911, 8/1930 & Inventar 249, dosarele 39/1934, 39/1939; Fond nr. 69 Prefectura Județului Timiș-Torontal [Fonds no. 69 Timiș-Torontal County Hall], Inventar 165, dosar 9/1904; Fond nr. 71 Inspectoratul industrial al regiunii VIII Timișoara [Fonds no. 71 Industrial Inspectorate of Region VIII Timișoara], Inventar 1657, dosarele 168/1940, 257/1955 & Inventar 1665; Fond nr. 183 Întreprinderea de Pălării Paltim Timișoara [Fonds no. 183 Paltim Hat Company Timișoara], Inventar 311, dosar 23/1903; Fond nr. 473 SC Kandia SA Timișoara [Fonds no. 473 Kandia Company], Inventar 1440, dosar 530/2000.

As an exceptional example of industrial architecture, the *Town Slaughterhouse Ensemble* has a privileged position in the urban body (Photo 13). Being the work of architect László SZÉKELY, the building sited at the boundary between the Fabric and Elisabetin quarters started to be built in 1904 (ANR Tm, F. nr. 69, inv.165, d. 9/1904). László SZÉKELY used the Slaughterhouse in Budapest as source of inspiration and designed the ensemble made up of 11 different buildings using an architectural language with influences specific to the Neo-Gothic and Secession styles, where the monumental entrance, framed by two statuarys with direct reference to the function of the building, emphasise the vertical silhouette of the water tower (SZEKERNYÉS 2002, 40-44). Partially demolished in the early 2000s, the listed ensemble needs urgent conservation works. Besides the obvious cultural values, the Town Slaughterhouse owns a series of socio-economic values mainly due to the position and accessibility of the ensemble, to the significant size of the site, to the diversity of the buildings, and to a function of major reference for the community. Considering the cultural, creative, and educational functions under the Town Slaughterhouse functional conversion designs is a good option, as there is a high need for a cultural space in the vicinity of the University Campus.

A large group of industrial buildings in Timișoara take advantage in a favourable siting, in the variety of shapes, the considerable built surface, the solid structure, and the flexible, easy to partition layout, in rhythmic openings on the elevations, which make them appropriate for successful designs for transformation into office, workshop, or production studio areas. The Silos Ensemble next to the former “Solventul” Refinery and Alcohol Factory, the Tobacco Factory, the “Prohaska” Grain Mill (Photos 14-16), the main building of the Hat Factory, the “Pasmatex” Knitwear Factory, the buildings within the premises of the current U.T.T. or of the former “Blau” Spirits Factory, the “Schlichting I&F” Alcohol Factory, the “Dura” Power Cell Factory, or the “Guban” Shoe Factory– they are all examples of industrial premises with high cultural value that may benefit from functional reconversion designs, and thus meet the need for spaces demanded by the creative sector.

This listing should not overlook a series of more recent buildings with limited cultural value. In spite of this limitation, industrial units such as the “Fructus” Halls, the “Garofița” Fabric Factory, the former “Florida” Hosiery and Knitwear Factory – today called “1 Iunie” –, or the Leather and Furs Factory nearby, currently abandoned, may be subject to functional reconversion designs, as the wide interior and free layout of these buildings is ideal for accommodating large-scale shows or for adaptation to creative activities.

Conclusions

- In spite of the ambitious programme undertaken by the Tm2021 Association, only small steps have been made so far with re-



■ **Foto 14.** Ansamblul Silozurilor din vecinătatea fostului Combinat „Solventul”, cartierul Iosefin © Raluca-Maria TRIFA, 2015
 ■ **Photo 14.** The Silos Ensemble next to the former Solventul Steel Mill, Iosefin Quarter © Raluca-Maria TRIFA, 2015

gard to the enhancement of the industrial heritage. In particular, except for the “Spotlight Heritage” platform, which consisted in a presentation of a series of industrial buildings from the Iosefin Quarter to the general public through digital technologies, none of the other proposals have materialised. The reconversion of an old industrial building into a new auditorium promised to the German National Theatre, the transformation of the Iosefin Water Tower into a cultural centre or the development of the “MultipleXity”⁵, one of the large projects of the Cultural Strategy, are still at the draft stage.

While preparing for this large-scale event, Timișoara seems to have missed the starting gun, as the separate implementation of certain works under the programme undertaken through the application dossier is not sufficient. However, the industrial heritage in Timișoara deserves to be put in the foreground. The event organisers can take advantage of the time gained further to

⁵ In 2019, the city authorities launched two architecture contests for the refurbishment of the Water Tower and for the development of the “MultipleXity”, the new Centre for Arts, Technology, and Experiment, within the premises of the Tramway Depot on Take Ionescu Street.

- Asociația Timișoara 2021. 2015. Dosar de Candidatură – Timișoara 2021. https://www.capitalaculturala2021.ro/Files/dosare/timisoara/TM2021%20Bidbook_RO_0610-digital.pdf (accesat martie 2020).
- Asociația Timișoara 2021. 2015. Program cultural – Timișoara 2021. <https://timisoara2021.ro/document/view/4/ProgramCultural2019-RO-Web.pdf> (accesat martie 2020).
- BOROVSZKY Samu, ed. 1911. *Magyarország vármegyéi és városai. Magyarország monografiája – A magyar korona országai történetének, földrajzi, képzőművészeti, néprajzi, hadügyi és természeti viszonyainak, közművelődési és közgazdasági állapotának enciklopédiája*. Temes Vármegye és Temesvár. Budapest: Országos Monografia Társaság.
- Comisia Europeană. 2019. Raport monitorizare Timișoara 2021. https://www.capitalaculturala2021.ro/Files/uploads/55-Raport-sesiune-de-monitorizare-CEaC_6-iunie-2019.pdf (accesat martie 2020).
- CONCIATU, Iancu. 1919. *Timișoara, o scurtă monografie cu deosebită considerație asupra comerțului și industriei*. Timișoara: Tipografia Huniadi.
- DIMA, Oana. 2020. Timișoara va fi capitală europeană a culturii în 2022 sau 2023. *Timpolis*, 12 iunie, <https://timpolis.ro/timisoara-va-fi-capitala-europeana-a-culturii-in-2022-sau-2023/> (accesat iunie 2020).



■ **Foto 15.** . Fabrica de tutun din cartierul Iosefin, monument istoric
© Raluca-Maria TRIFA, 2015
■ **Photo 15.** The Tobacco Factory in the Iosefin Quarter, listed historic building
© Raluca-Maria TRIFA, 2015



■ **Foto 16.** Moara „Prohaska” din cartierul Iosefin © Raluca-Maria TRIFA, 2015
■ **Photo 16.** The “Prohaska” Grain Mill in the Iosefin Quarter © Raluca-Maria TRIFA, 2015

- ILIEȘIU, Nicolae. 2006. *Timișoara. Monografie istorică*. Timișoara: Editura Planetarium.
- IVĂNESCU, Valentin. 2012. *Căile ferate din Banat – Un simbol în pericol*. Arad: Editura Tiparnița.
- MetruCub & ATU. 2014. *Strategia Culturală a Municipiului Timișoara 2014-2024*. Primăria Municipiului Timișoara. https://www.primariatm.ro/uploads/files/agenda_culturala_2014/strategia_culturala_2014_2024.pdf (accesat martie 2020).
- MUNTEANU, Ioan & Rodica MUNTEANU. 2002. *Timișoara. Monografie*. Timișoara: Editura Mirton.
- OPRIȘ, Mihai. 1987. *Timișoara. Mică monografie urbanistică*. București: Editura Tehnică.
- RAMPTON, James, Nick MCATEER, Neringa MOZURAITYTE, Márta LEVAI & Selen AKÇALI. 2011. *Ex-post Evaluation of 2010 European Capitals of Culture. Final Report for the European Commission Directorate General for Education and Culture*. S.l.: Ecorys.
- Rijeka 2020. About the project – Buildings renovation. <https://rijeka2020.eu/en/about-the-project/buildings-renovation/> (accesat martie 2020).
- RUS, Raul Ionuț, Teodora Ligia DRĂGHICI & Dan Silviu PURA. 2011. *Camera de Comerț și Industrie Timișoara în documente 1919-1925*, vol. I. Timișoara: s.n.
- SZEKERNYÉS János. 2002. *Székely László*. Kolozsvár: Erdélyi Híradó.
- TRIFA Raluca-Maria. 2015. *Posibilități de recuperare sustenabilă a arhitecturii industriale istorice. Cazul Timișoara*. Teză de doctorat, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București.
- TUPA, Răzvan. 2019. *Cris Torch, fost responsabil Timișoara 2021: Politizarea Capitalei Europene a Culturii a continuat*, interviu. *Agenția Mediafax*, 18 iulie, <https://www.mediafax.ro/cultura-media/chris-torch-fost-responsabil-timisoara-2021-politizarea-capitalei-europene-a-culturii-a-continuat-18240842> (accesat martie 2020).
- VLAICU, Ilie & Ioan HAȚEGAN. 2012. *Alimentarea cu apă a Timișoarei. Istorie, prezent și perspective*. Timișoara: Editura Brumar.

postponing the European Capital of Culture programme to the next years.⁶ The development of additional projects intended to fill in the gaps in the implementation schedule for the programme of the Tm2021 Association may enhance the historical industrial architecture, even without significant investments. Such projects may include the development of digital platforms based on an inventory of the industrial ensembles in Timișoara, the performance of guided tours in the old industrial districts and quarters of Timișoara, the organisation of photography contests having the industrial heritage as main topic, the provision of permanent access to the public inside the historical ensembles (at least the listed ones), as well as the implementation of creative workshops, exhibitions, or urban art installations on the site of the former industrial units.

In spite of the lack of vision of authorities and investors, Timișoara can still retrieve the cultural heritage of the industrial age. Even if the actions mentioned above are not very significant, they can have a major impact on the local public. In this context, the temporary reactivation of the former industrial spaces may be the only means for the enhancement of Timișoara's industrial architecture. Due to the concerted actions of the organisers of the 2021 event, the former industrial buildings and ensembles could become once again references for the local community, at least for the time being. Consequently, the reconversion of these heritage buildings should be integrated in a future strategy for city development, as legacy of the “European Capital of Culture 2021” event left to the inhabitants of Timișoara.

⁶ In the context of the COVID 19 pandemic and of the withdrawal of Great Britain from the EU, the European Commission has recently proposed that the event be postponed to 2022 or even 2023.