



Zilele trecute, când documentam acest articol consacrat gărilor de poveste, o știre de presă ne-a atras atenția: pe 1 iunie 2024, s-a redeschis după aproape două decenii linia ferată București-Giurgiu, prima din România, inaugurată la 19/31 octombrie 1869. Pornind pe urmele istoriei, am încercat să descifrăm legendele unor gări de pe acest traseu feroviar.

Începem cu gara **București Obor** numită și **Gara de Est**, monument istoric și de arhitectură, inaugurată la 1 februarie 1903.

Situată pe actualul amplasament (la periferia de atunci a Capitalei), **Gara Obor** a fost menită să servească unor activități comerciale, făcând legătura prin linii adiacente cu alte gări bucureștene (Titan, Băneasa, Herăstrău ș.a.).

Imobilul, compus din parter și două etaje, a fost clădit în stil neoromânesc cu elemente specifice sfârșitului de secol XIX, peronul făcut din dale de marmură, mobilier de epocă și anexe (turnul de apă, pasarela metalică din proximitate etc.) de mare valoare istorică și utilitate la acea vreme. În mare parte, acestea s-au degradat în timp, structura metalică vopsită, tâmplăria înlocuită cu termopan, dar per-ansamblu Gara Obor și-a păstrat forma inițială și farmecul de odinioară, motiv pentru care în prezent, nefiind foarte circulată de călători, este folosită adesea ca platou de filmare pentru pelicule cinematografice.

Și un amănunt de istorie: la 16 iunie 1935 în Gara Obor a sosit o garnitură de tren alcătuită din 17 vagoane de marfă cu 1.443 de lăzi conținând acte, documente și bunuri din tezaurul României, restituite de guvernul URSS: acțiuni, obligațiuni și titluri bancare, acte de proprietate, cărți, hărți, manuscrise, arhive, colecții de artă, tablouri, covoare, obiecte bisericesti și alte bunuri de stat sau private.

Gara București Filaret

A fost întâia gară din București și din Principatele Unite ale Moldovei și Țării Românești, deschisă oficial la 19/31 octombrie 1869 în prezența principelui Carol I (viitorul rege), odată cu inaugurarea primei linii de cale ferată București-Giurgiu (în Transilvania exista deja din 1854, linia Oravița-Buziaș). Gara Filaret a fost proiectată de renumitul arhitect francez Paul Gottreau, același care proiectase și Palatul Cotroceni, Palatul CEC sau Biblioteca Centrală Universitară.

În ziua de 26 august/7 septembrie 1869 (cu o lună și jumătate înainte de inaugurarea oficială), din Gara Filaret a plecat către Giurgiu un prim tren avându-l ca pasager pe principele suveran Carol pentru a se îmbarca pe vaporul ce urma să-l ducă spre ținuturile natale. Odată cu ceremonia oficială a deschiderii gării, a fost inaugurată oficial și linia de cale ferată București-Giurgiu, precum și gara din orașul dunărean, la fel în cadrul unor festivități la care, pe lângă principele Carol au participat și numeroase notabilități ale vremii. **Gara Filaret** și-a mai pierdut din strălucire după 1872 când a fost înființată Gara de Nord, dar a continuat să funcționeze cu destinația inițială.

În perioada interbelică, pe timpul verii, din Gara Filaret plecau trenuri de plăcere către zona de

agrement Comana, aflată la circa 50 de km. La 19 noiembrie 1960, **Gara CFR Filaret** a fost desființată și înlocuită pentru ruta București-Giurgiu cu Gara Progresul (care din 1953 era o haltă), autoritățile comuniste transformând-o în autogară, destinată plecării și sosirii autobuzelor IRTA. Somptuosul imobil de patrimoniu, bijuterie a arhitecturii feroviare, a rămas în picioare și în zilele noastre, păstrând, în pofida intervențiilor ulterioare, parte din parfumul de odinioară. În prezent, având o situație juridică controversată, funcționează ca societate comercială de transporturi.

Birourile și încăperile originale au fost transformate în buticuri și dughene de un kitsch supărător iar ornamentele și decorațiunile s-au degradat în timp, înlocuite fiind cu afișe și reclame de prost gust, eclipsând chiar și placa comemorativă și efigia CFR, mărturii ale existenței primei gări românești din istorie.

Gara Giurgiu

Numită și **Gara Giurgiu-oraș**, stația CFR de la Dunăre a fost deschisă oficial în ziua de 19/31 octombrie 1869 odată cu Gara Filaret și inaugurarea liniei de cale ferată București-Giurgiu, în lungime de 67 de km. **Gara Centrală din Giurgiu**, reabilitată între 2011- 2015, mai păstrează mărturiile vremii, peronul pavat cu dale din granit și bazalt și instalația tehnică de schimbare manuală a macazului de către impiegatul de mișcare, unică în România.



Bătrâna gară giurgiuveană nu trebuie confundată cu Gara Giurgiu Nord (construită în 1955), situată la câțiva kilometri (la intrarea în oraș dinspre București), nod de cale ferată care deservește trenurile internaționale de călători care merg și sosesc din Bulgaria. În anul 1986, în cadrul vizitei oficiale în România a președintelui Bulgariei, Todor Jivkov, acesta s-a urcat în vechea gară din Giurgiu în trenul prezidențial tractat de o locomotivă Electroputere, călătorind împreună cu Nicolae Ceaușescu la București. În 1969 și 1994 Gara din Giurgiu a fost din nou îmbrăcată în haine de sărbătoare, cu ocazia celebrării a 100 și respectiv 125 de ani de la inaugurarea ei și a primei căi ferate din România * Ziua de 19/31 octombrie 1869 rămâne scrisă cu litere de aur în istoria României, în care a fost inaugurată prima linie de cale ferată din Principate, București-Giurgiu.

După festivitățile oficiale din Gara Filaret și slujba religioasă oficiată de Mitropolitul Nifon, fix la ora 10:45 a pornit în prima călătorie oficială pe acest drum de fier trenul regal compus din trei vagoane elegante (construite la fabrica Ashbury din Manchester), tras de locomotiva Michaiu Bravu, condusă de însuși constructorul căii ferate, inginerul englez Sir John Trevor Barklay. În vederea realizării acestui deziderat, autoritățile române au achiziționat în prealabil, de la Uzinele Canada Works Birkenhead, nouă locomotive cu abur, botezate: Sabaru, Giurgiu, Bucuresci, Argeșiu, Progresu,

Dunărea, Dâmbovița, Călugăreni și Michaiu Bravu. Trenul de onoare în care s-au îmbarcat principele Carol, miniștri, membri ai Corpului Diplomatic și alți pasageri aleși pe sprânceană, a parcurs distanța de 67 de km în 90 de minute, deci cu o viteză de 45 de km/h.

La scurt timp după plecarea trenului regal din Gara Filaret, a mai pornit în aceeași direcție încă un tren asemănător, tras de locomotiva Călugăreni, condusă de tânărul mecanic român Tănase Niculae. În anul 1939, începând cu 10 iunie, CFR a organizat la București un mare eveniment pentru a marca 70 de ani de la deschiderea primei căi ferate românești București-Giurgiu, prilej cu care, pe stadionul Giulești (refăcut special pentru această ocazie), în prezența regelui Carol al II-lea și a numeroase personalități publice, a avut loc o paradă a vehiculelor feroviare (locomotive, vagoane, automotoare) din diverse epoci și o expoziție (în zona podului Grant), nucleul Muzeului CFR, înființat totodată. Printre exponate, la loc de cinste s-a aflat locomotiva Călugăreni (care după un serviciu de 31 de ani, în 1900, a fost retrasă în depou), încă în stare de funcționare, care, în aplauzele publicului (peste 30.000 de spectatori) a făcut o demonstrație de longevitate și măiestrie, făcând un tur, condusă fiind de același brav mecanic român Tănase Niculae, ajuns acum la vârsta de 95 de ani.

Și în prezent, aceeași locomotivă Călugăreni, recondiționată și restaurată, poate fi admirată în curtea actualului Muzeu CFR (din Calea Griviței). Atunci, în 1939 locomotiva cu aburi a fost prezentată în paralel (și comparativ) cu modernele automotoare Malaxa, construite între 1934-1938, altă mândrie a CFR, care mai circulă și azi pe șinele românești. În 1969 și 1994, autoritățile feroviare române au organizat manifestări aniversare, incluzând reconstituirea traseului București-Giurgiu, cu un tren de epocă tras de aceeași locomotivă Călugăreni. Calea ferată București-Giurgiu a funcționat neîntrerupt până la 13 august 2005, când, din cauza inundațiilor devastatoare, podul de la Grădiștea s-a prăbușit și, abia pe 1 iunie 2024 s-a reluat circulația trenurilor pe această linie istorică. Încheiem aici mini-serialul nostru consacrat obiectivelor turistice și istorice din gările României, adresând încă o dată, un apel către autorități și cetățeni, de a prețui, păstra și avea grijă de aceste comori inestimabile, care atestă tradiția, inteligența și spiritualitatea românilor de pe aceste meleaguri.

Claudiu Sfetcu și Horațiu Mândășescu