

2018 - DOSARELE PATRIMONIULUI (VIII):

Răul se face fără efort ... – Dezvoltarea durabilă prin cultură a întârziat, cu peste un deceniu, pe Valea Hârtibaciului! – Festina lente ...

Dosarele patrimoniului (VIII) UNESCO

Anul european al patrimoniului
2018

Romanian Villages
Explore a village and discover centuries old architecture and traditional ways of life

Tot ce este frumos și nobil rezultă din rațiune și calcul

Sibiu Agnita Sighișoara

MOCĂNIȚA HÂRTIBACIULUI

monumentul care unește?

Răul se face fără efort, binele e totdeauna produsul unei arte!

Clasarea liniei ferate înguste la finele lui 2007, anul în care Sibiu și-a atașat străvechiului blazon medieval și titlul de capitală culturală europeană, a adus multă bucurie și speranță în rândul locuitorilor podișului Hârtibaciului. Salvarea – pe hârtie – a liniei ferate înguste Sibiu – Agnita – Sighișoara (inclusiv linia vânătorilor), în beneficiul a două județe (Sibiu și Mureș) este una din marile realizări a Direcției Județene de Cultură Sibiu, și în primul rând a echipei conduse de istoricul dr. Vasile Crișan și consilier dr. Ovidiu Calborean. Pe teritoriul județului Sibiu s-a reușit să nu fie dezafectate următoarele active: 20 de tronsoane de linii ferate, o remiză depou în Sibiu, 3 poduri metalice (Alțina, Mohu), 30 de podețe, 8 halte (la Alțina, Hendorf, Bolovani, Coveș, Țichindeal, Netuș, Roșia, Ruja), 6 stații (la Benești, Cașolț, Cornățel, Agnita, Mohu, Nocrich), 4 cantoane (din care 2 la Brădeni și câte una la Cașolț și Hosman), gara Vurpăr și o pasarelă pietonală la Mohu (poate ultima pasarelă pietonală peste un râu din județul Sibiu, singura posibilitate de traversare a Hârtibaciului, pe cursul inferior). Peste 15 ani a durat construcția acestor lucrări de artă, într-o epocă în care căile ferate erau considerate salvarea economiei dintre Olt și Târnave. Mulți hârtibăceni au mai prins vechile locomotive cu abur care au circulat, până în 1965, pe tronsonul Sighișoara – Agnita, remorcând 60 de tone cu trenul de călători (cu max. 130 de călători/tren) și 180 de tone cu trenul de marfă, cu o viteză medie de 10 km/oră. În campania „Salvați Mocănița Hârtibaciului” susținută de Asociația Valea Hârtibaciului și Ecomuzeul Regional Sibiu, mulți semnatori lăcrimau, rememorând călătoriile cu trenulețul pe frumoasa vale. Mulți suspinau întrebând curioși: „Da maică, oare mai prind să merg și eu cu trenul acasă?”, eu asigurându-i – cu o strângere de inimă – că, cu puțin noroc și implicare, „om vedea mocănița plecând din gara Sibiu”.

A trecut peste un deceniu, „**Gazeta Hârtibaciului**” fiind singura publicație din România, care lunar consemnează „cei mai în vârstă locuitori ai satelor din ținut”, vârsta de 90 de ani reprezentând o regulă nu o excepție în ținutul pe care păsările și l-au ales ca adăpost. Nu întâmplător, ecologiștii au protejat întregul podiș ca sit Natura 2000, al doilea ca întindere după Delta Dunării. Istoria Mocăniței Hârtibaciului, ar putea să fie o lecție pentru salvarea și conservarea patrimoniului, capitolul „**AȘA NU SE FACE**” putând fi predat prin exemplele concrete de aici. Astăzi afirmația „**STATUL este PROST ADMINISTRATOR**” este unanim acceptată, CFR-ul fiind cunoscut prin „eficiența” activității de după 1990. În contextul luptei pentru salvarea liniei ferate, Regionala de Căi Ferate Brașov ne comunica faptul că toate construcțiile aferente liniei ferate înguste Sibiu – Agnita – Sighișoara (clădiri de călători și anexe gospodărești) au fost predate de Regionala CF Brașov și transformate în Oficii Poștale, Dispensare medicale și sedii de instituții de interes local, iar tronsonul de linie ferată Agnita – Sibiu, a fost predat în 1998 (prin dispoziție a președintelui SNCFR) Societății de Administrare Active Feroviare (S.A.A.F.) Filiala Brașov, terenurile aferente nefiind predate, ele rămânând în evidența sucursalei Regionale C.F. Brașov. În 2006, Consiliul Județean Sibiu era înștiințat că s-a emis avizul de închidere pentru structura feroviară neinteroperabilă Sibiu – Agnita, linia fiind propusă pentru dezafectare, operațiunea de lichidare și dezmembrarea întregii linii putând reprezenta o etapă scurtă din viața acestei investiții de suflet a județului Sibiu. Numai mobilizarea exemplară a opiniei publice sibiene și deschiderea pe care președintele CJ Sibiu - Martin Bottesch, primarul Sibiului - Klaus Johannis și primarul Agnitei - Radu Curcean au avut-o față de protejarea acestei investiții istorice, mai face astăzi posibilă rediscutarea celui mai important dosar al patrimoniului sibian: **MOCĂNIȚA HÂRTIBACIULUI**. Lecția ce ar trebui predată tuturor specialiștilor în patrimoniu ar trebui să înceapă cu întrebări simple: - **avem un monument, ce facem cu el? Al cui este și care sunt intențiile proprietarului?** **De fapt, cine este proprietarul monumentului istoric?**

În lipsa unei adunări publice, în care toți cei interesați în dezvoltarea turismului sibian să-și declare interesele și viziunea față de „coloana vertebrală a podișului, cu mare potențial de dezvoltare pentru întreaga vale, o parte din primăriile - pe teritoriul cărora trece linia ferată - au fondat Consorțiul pentru dezvoltare interregională Sibiu – Agnita, Agnita prezervându-și inițiativa și militând pentru o abordare restrânsă a proiectului. Tot un agnițean a fondat asociația „Prietenii Mocăniței”, aceasta bucurându-se de susținerea și donațiile englezilor, prin Fundația „Mihai Eminescu Trust” (M.E.T.), toți fiind animați de intenții bune, însă fără o analiză clară și aprofundată a unui proiect de dezvoltare unitar, coerent pentru întreaga vale a Hârtibaciului. Anual asistăm la demonstrațiile unor inimoși și entuziaști tineri în a curăța linia (pe porțiuni mai scurte sau mai lungi), de excursii demonstrative pe mici tronsoane - ce se bucură de mare promovare - omițându-se să se comunice faptul că nu există nici un proiect public de reabilitare a liniei ferate înguste și că toate aceste demersuri nu sunt decât exerciții de imagine. A trecut un deceniu, perioadă în care președintele asociației care a concesionat linia ferată de la SAAF – CFR, încă nu a lămurit cui aparține juridic linia ferată, terenurile și clădirile concesionate neregăsindu-se în arhiva OCPI Agnita. În toată această perioadă, nu s-a elaborat și depus spre finanțare nici un proiect de reabilitare a liniei. Deși Consiliul Județean și Primăria Municipiului Sibiu au solicitat să fie membre

ale acestui consorțiu (în 2008), solicitarea a fost neglijată, implicarea oficială a acestora putând să soluționeze multe din problemele cu care se confruntă cei care și-au asumat rolul de administratori. S-au făcut solicitări să se predea linia județului Sibiu, Ministerul Transporturilor fiind - evident - depășit de situație, și lipsit de orice interes să dezvolte turistic sudul Transilvaniei. Toți oficialii sibieni afirmă public că luptă pentru dezvoltarea turistică a zonei, implicarea efectivă fiind ușor vizibilă, prin rezultate.

În contextul anului 2006, regretatul Octavian Rusu (vrednicul de amintire redactor șef al Tribunei) și istoricul dr. Vasile Crișan, enunțau proiectul „**Dezvoltare durabilă prin cultură**”, proiect prin care cu 360.000 euro se relansa traficul turistic pe valea Hârtibaciului cu trenuri de epocă, chiar de către “proprietar”, prin Societatea Feroviară de Turism-CFR S.A. În viziunea acestora, două situri UNESCO Sighișoara și Sibiu (care-și depunea candidatura) urmau să fie unite prin cel mai lung monument istoric din țară. În 2008, CFR-ul înțelegând că trebuie să fie un bun gospodar și să investească pentru reabilitarea infrastructurii feroviare, a făcut un pas în spate și degrevându-se de obligațiile legale a predat în concesiune monumentul istoric, scăpând astfel de orice răspundere (juridică, organizatorică, etc); astăzi, răspunderea cade pe asociații sibiene constituite în pripă, acestea neconștientizând responsabilitățile și implicațiile concesiunii, lipsa proprietății și condițiile contractului de concesiune dovedindu-se păguboase pentru toți, exceptând “proprietarul” – C.F.R. S.A! Astfel un monument istoric edificat cu multă trudă, a reușit - după numai un secol - să dezbine politic și financiar factorii responsabili, în loc să-i unească. Oare, nu trebuia să învățăm din vorbele populare „**Festina lente**” – „**Grăbește-te încet**” - și să cugetăm la vorbele lui Charles Baudelaire: „**Tot ce e frumos și nobil rezultă din rațiune și calcul ... Răul se face fără efort; binele e totdeauna produsul unei arte**”?

(va urma)

Marius HALMAGHI

Sursa online:

<http://www.tribuna.ro/stiri/cultura/dosarele-patrimoniului-viii-raul-se-face-fara-efort--dezvoltarea-durabila-prin-cultura-a-intarziat-cu-pest-un-deceniu-pe-valea-hartibaciului-festina-lente-137610.html>



În: Tribuna, 23 august 2018