

facia Via locibus Novembris 1841” (Fig. 178 b).

„Podul Doamnei” a fost reparat în anul 1886, el având în acel moment cinci deschideri. Nu se știe dacă a fost executat de la început cu toate cele cinci deschideri sau dacă s-au construit inițial trei (după cum era specificat în deviz) și ulterior s-au mai executat două. La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, ca urmare a dării în funcțiune a căii ferate Crasna-Huși (1890), târgușorul Docolina și-a pierdut importanța și a dispărut, datorită dezvoltării localității Crasna, cu stație de cale ferată.

„Podul Doamnei” din Chițcani a fost scos din circulație în anul 1981 și a intrat în conservare ca monument de arhitectură medievală, o realizare marcantă a gândirii tehnice din prima jumătate a secolului al XIX-lea. El este construit din blocuri masive de piatră fățuită, legate cu mortar de var, și este prevăzut cu cinci deschideri în arc semicircular. Orientat în direcția E-V, podul are o lungime de 90,40 m și o lățime de 9 m. Deschiderea arcului la naștere este de 14 m, iar la mijloc are înălțimea de 7 m. Pilonii pe care se sprijină arcadele sunt consolidate la exterior cu contraforți puternici, și ei tot din piatră. Înălțimea timpanului de la arcul central este de 4 m, iar celelalte arcuri descresc ca dimensiuni spre taluz, bolțile arcurilor sunt realizate din piatră spartă. La întrebarea de ce podul are cinci deschideri și nu trei, cum s-a prevăzut inițial, există două explicații: 1. probabil a fost modificat în timpul execuției, între 1837-1841; 2. în anul 1886 se consimnează executarea unor reparații capitale. Se poate presupune că atunci s-au adăugat încă două deschideri.

„Podul Doamnei” de la Chițcani a fost inclus pe LMI din jud. Vaslui la nr. 248, având codul de clasificare **VS-II-m-A-06781**. El este situat pe DN 24, la km 97, la aprox. 72 m de șosea (pe drumul ce leagă localitatea Roșiești de șoseaua Vaslui - Bârlad).

3.2.2. Țara Românească

Legăturile dintre Transilvania și Țara Românească, adică cele mai vechi treceri peste Carpați, erau drumul Brașovului prin Oituz sau al Branului și Teleajenului, folosite inițial pentru treceri cu animale de povară, care ulterior s-au transformat în drumuri pentru căruțe. Drumul Branului, prin Câmpulung, era căutat și folosit de toți călătorii și negustorii levantini; în secolul al XV-lea se deschide și drumul prin Valea Oltului, spre Sibiu.

Până în secolul XVII, de la Comarnic în sus, pe Valea Prahovei, nu se putea trece decât călare: amenajarea drumului de la Câmpina la Predeal a început în anul 1847 și a fost terminată în 1864, prin hotărârea domnitorului Gheorghe Bibescu. Primele construcții de șosele și poduri încep abia din inițiativa domnitorului Grigore A. Ghica (1849-1856), în Moldova, și Barbu Știrbei (1849-1856), în Țara Românească. Până la punerea în aplicare a Regulamentului Organic, în anul 1831 în Țara Românească, respectiv în anul 1832 în Moldova, nu se poate vorbi despre o preocupare de întreținere sau de construire de drumuri în Principatele Române.

Unul dintre cele mai vechi poduri din Țara Românească este cel construit peste râul Dâmbovița, între Pitești și Brașov, în satul **Podu Dâmboviței**. El se află la intersecția DR 73 cu DJ 22. Datele privind anul sau perioada în care s-a construit sunt contradictorii. Unii autori susțin că a fost realizat în anul 1711, în timpul domniei lui Constantin Brâncoveanu (1688-1714), alții arată că, în acea perioadă, nu s-ar fi putut realiza astfel de capodopere pe acel amplasament particular. Aceștia consideră momentul dării în exploatare a Podului Dâmbovița ca fiind anii 1886 sau 1888, susținând că această lucrare a dat denumirea localității. După investigațiile făcute recent de autorii cărții *Podul ...* (p. 190), în anul 1711 s-a construit într-adevăr un pod, dar din lemn, lucru confirmat de o inscripție de pe o cruce din lemn aflată pe malul stâng al râului Dâmbovița, scrisă în limba slavonă și redată în cartea amintită după cum urmează: „*ACEASTĂ SFÂNTĂ CRUCE S-AU RIDICATU ÎN SLAVA DOMNULUI NOSTRU ISUS HRISTOS DE (BLAGO)CESTIVULU DOMN ION COSTANDINU BRÂNCOVEANU BASARAB VOEVODA, LA 23 DE ANI AI DOMNIEI LUI, CÂNDU AU FĂCUTU ȘI PODULU ACESTA PESTE DÂMBOVIȚA; FIIND ISPRAVNIC ALEXANDRU ȘUFARIULU VĂSLĂNESCU, ȘI S-AU SĂVÂRȘIT LA LUNA LUI OCTO(M)BRIE 1 ZI, LA LEATUL DE LA ZIDIREA LUMII 7220*”.

Podul de piatră, cu o boltă în plin cintru, cu un singur inel de grosime constantă de un metru, dublu încastrată în zidăria de piatră, a fost realizat de constructori italieni, care au folosit piatra locală din cariera Albeștii de Muscel. Podul are o deschidere de 21,80 m. Parapetul ornamental este modulat cu stâlpi masivi de piatră la 2,52 m distanță, fiind prevăzut în câmp cu un motiv în formă de cruce. Lățimea bolții este de 9 m, înălțimea de 1 m și înălțimea de construcție de 1,43 m, care asigură partea carosabilă de 7 m, cu două trotuare de 0,60 m și un parapet ornamental din piatră masivă (Fig. 179). Podul



Fig. 179. Podu Dâmboviței (jud. Argeș). Podul peste râul Dâmbovița terminat în anul 1711 (după *Podul*, p. 190)

a avut de suferit în cei peste 125 de ani de existență din cauza efectelor eroziunii, dar și în urma izbirii parapetului în anul 1990, când au fost rupte un număr de panouri.

Este inclus în LMI, jud. Argeș, la nr. 675 având numărul de clasificare **AG-II-m-B-13764**.

Podul peste râul Motru, la **Apa Neagră** (între Târgu Jiu – Băile Herculane). Pe DN 67 Târgu Jiu – Baia de Aramă, la km 38 + 796, râul Motru este traversat, în apropierea localității Apa Neagră, de o boltă din zidărie de piatră de talie ce asigură o deschidere de 30,00 m, cea mai mare deschidere din categoria podurilor boltite din zidărie de piatră din România. A funcționat până în luna martie 1990, când s-a dat în funcțiune un pod cu suprastructură de grinzi din beton precomprimat, amplasat în amonte. Cu această ocazie, podul vechi s-au realizat o serie de lucrări de conservare, el rămânând deschis numai pentru circulația sătească locală, luând în același timp caracterul de monument istoric, deși nu figurează pe Lista Monumentelor Istorice. Realizat în anul 1906 după proiectul inginerului Petre Ciocilteu, podul se distinge prin câteva caracteristici care conferă construcției un aspect deosebit de plăcut. Astfel, în secțiunea longitudinală se face transmiterea sarcinilor de la nivelul căii la boltă cu ajutorul unor bolțișoare de descărcare în plin cintru de 2 m lumină. De o parte și de alta a cheii există câte trei asemenea bolțișoare de descărcare (Fig. 180 a). În secțiunea transversală, boltă are o lățime de 6 m, cu o înălțime de 1,10 m la cheie,

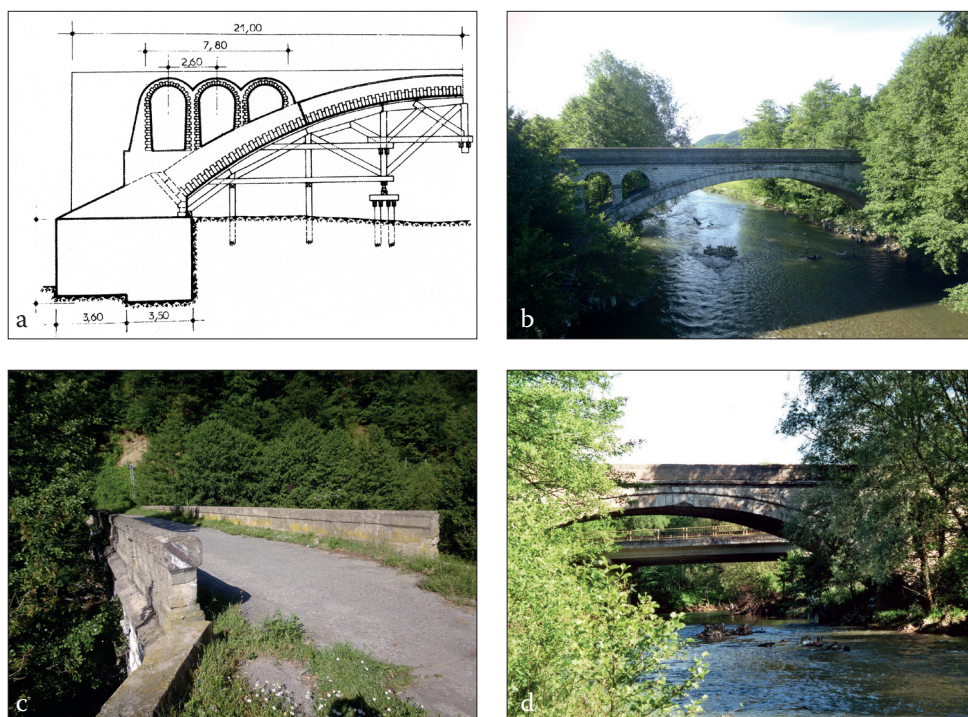


Fig. 180 a - d. Apa Neagră (jud. Gorj). *Podul de piatră peste râul Motru* a) Schița bolțișoarelor de descărcare (după *Podul*, p. 197); b) Vedere de ansamblu; c) Vedere plană a podului; d) Vedere generală (Foto: 2014)

ajungând la naștere la 1,85 m. Bolta s-a executat pe un eșafodaj de lemn susținut pe piloți de lemn. Așezarea pietrei de talie a fost începută dinspre nașteri spre cheie (Fig. 180 b – d).

În jurul anului 1846 se pune concret problema construirii unui **pod fix peste Olt**. Piatra de temelie a pus-o chiar domnitorul Țării Românești, Gheorghe Bibescu (1 ianuarie 1842 – 13/15 iunie 1848), la data de 24 iulie a aceluși an. Pentru această lucrare s-au adus meșteri și materiale din toate colțurile țării, precum și o echipă de specialiști italieni, condusă de inginerul Giovanni Balzano. Conducerea tehnică a șantierului a fost acordată inginerului Francesco Bonamelli. Imaginea podului de lemn inaugurat în anul 1847 – considerat pentru acea perioadă cea mai impresionantă lucrare din Țara Românească – a fost immortalizată de către pictorul Barbu Iscovescu, de asemenea o imagine a podului este prezentată pe o medalie din argint.

Cincisprezece ani mai târziu, în februarie 1862, podul a fost spulberat de presiunea puternică a ghețurilor și a valurilor. Oltul nu a mai putut fi traversat multă vreme decât cu luntrea.

În timpul administrației Cuza se construiesc, la Slatina, un pod peste Olt și altul peste afluentul său Beica. Mai exact: primul pod a fost amplasat lângă oraș, cu o lungime de 168 m, iar cel de al doilea, cu lungimea de 232 m, peste albia minoră a râului Beica, la cca 1 km. Lucrările de construcție au fost acordate unei antreprize belgiene. De această dată, pilonii construcției urmau să fie din piatră. În anul 1866 podurile nu erau încă terminate, căci viitorul rege Carol I, trecând pe aici, a fost nevoit să folosească un „pod umblător”, un fel de bac. Podul peste Beica n-a avut o viață prea lungă, fiind spulberat în 1872 și 1875 de furia apelor.

Cea de-a treia încercare de construire a unui pod fix peste Olt, la **Slatina**, va fi cea mai reușită. Lucrările pentru un pod de fier încep în 1888 și se termină în 1891, poziționarea construcției fiind chiar în zona de unire a vechilor poduri de pe Beica și Olt. Proiectul a fost supervizat de inginerul român Nicolae Davidescu. Podul a fost proiectat pe o lungime de 400 m, cu o suprastructură din fier, pe arcuri și bolți. Podul, care măsoară 405 m, are cinci deschideri simplu rezemate de 80 m, grinzi cu zăbrele semiparabolice, calea jos cu diagonale multiple, din oțel pudlat, susținute de infrastructuri cu elevații placate cu zidărie din blocuri de piatră cioplită, fondate la adâncimea de 12 m sub nivelul apelor Oltului. Portalul de intrare și ieșire de la podul peste râul Olt la Slatina a fost proiectat în 1888 de inginerul Elie Radu și constă din doi pilaștri de piatră de talie legați la partea superioară cu o grindă de fontă. Aceasta este ornamentată cu cercuri și motive florale care dau aspectul unui arc. Stâlpii portalelor de intrare și ieșire de pe pod au aplicate două medalioane în beton pe care sunt menționați anii începerii (1888: pe stâlpul stâng) și al punerii în funcțiune (1891: pe stâlpul drept) (Fig. 181 a – d). Grinzile de legătură de fontă turnată au fost demolate în perioada comunistă pe ambele maluri ale râului Olt, pe motiv că purtau simboluri ale casei regale. În timpul Primului Război Mondial, mai precis în anul 1916, podul a fost aruncat în aer de trupele românești care se



Fig. 181 a – d. Slatina (jud. Olt). *Podul metalic peste Olt*, a) *Înfățișarea inițială a podului* (Carte poștală ilustrată din jurul anului 1900); b) *Vedere generală* (Foto: 2014); c) *Vedere plană a podului* (Foto: 2014); d) *Portalul la intrarea cu cele două medialioane pe care scrie anul când s-a început (1888) și când s-a terminat (1891) construirea podului* (Foto: 2014)

retrăgeau din calea armatei germane. Au fost bombardate tablierile din deschiderile 2, 3 și 4. Podul a fost parțial reconstruit în anul 1932 de către Germania învinsă, păstrându-se forma inițială, construcția intrând în daunele conflagrației. Această lucrare, care a constat în construirea unor noi tabliere, a constituit pentru acel an o premieră tehnică pe plan național: începuturile înlocuirii fierului pudlat cu oțel moale.

În momentul în care au sporit capacitatea de trafic și capacitatea portantă, punându-se și problema asigurării gabaritului de navigație, podul peste Olt de la Slatina a devenit obiectul unui proiect de consolidare de mare complexitate, aplicându-se tehnologii avansate, în conformitate cu cerințele standardelor și normativelor de execuție în vigoare.

Actualul pod peste Olt arată aproape la fel ca cel care a fost inaugurat în 1891, păstrând-și în același timp funcționalitatea și stabilitatea. În mod firesc, el decorează stema orașului Slatina.

Acest monument tehnic de valoare excepțională nu este inclus în LMI, jud. Olt.

Printre podurile istorice ale Olteniei se numără și **podurile metalice rutiere** de la Breasta (Dolj), Târgu Jiu (Gorj) și Balș (Olt). Cel mai vechi dintre acestea se află la intrarea în localitatea **Breasta**, fiind construit peste Jiu, pe DJ 606. La unul din cele două ca-