

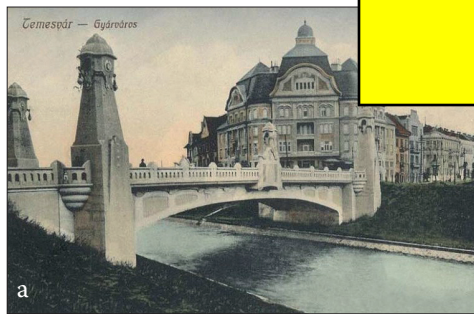
construite peste canalul Suboleasa în Fabric, în întregul oraș, opt poduri peste canalul navigabil, între care primele trei se construiesc în Fabric între anii 1908-1911.

Podurile acestei perioade au culee și tabliere în arc, cu grinzi longitudinale și transversale aparente sau nu, cu portaluri sau stâlpi marcați și trădează vădite preocupări pentru ornament.

Podul „Decebal” o premieră în construcțiile din beton armat

Unul dintre primele poduri din beton armat construite la Timișoara este **Podul Decebal** (Liget-úti híd, Parkenstraßenbrücke, Podul de peste alea Parcului), cunoscut și sub numele Podul Neptun, care leagă Cetatea de Fabric. A fost realizat în 1909, după planurile inginerului Odön (Göső?) Michailievich, originar din Recaș. Pe parapetul ornamental al podului apare menționat anul 1908. Construcția a fost asigurată de firma „Melocco Péter Cementárugár és Építési Vállalat Részvénytársaság”.

Podul de pe Alea Parcului, cu deschiderea de 11 + 38,42 + 11 m, **a fost, la vremea respectivă, cel mai lung pod cu grinzi cu console și articulații din beton armat**, bucurându-se de ecoul cuvenit în multe publicații străine. Acest sistem de grinzi este cunoscut în literatura tehnică de specialitate ca **grinzi Gerber**. Lungimea totală a podului este de 60,40 m, lățimea sa este de 10 m, lățimea trotuarelor este de 2 x 2,50 m. Sistemul static este de grinzi Gerber cu articulații, având cele trei deschideri menționate mai sus.



Podul este caracterizat de un accentuat prin stâlpi de zi-ză și de o străadă subliniată în zona mediană cu o linie ondulată a stilului secesion, podul prezintă cea mai unitară formă de tratare dintre cele ridicate în această perioadă și intră în dialog stilistic cu portalul de acces, unul dintre cele mai valoroase ansambluri de arhitectură „1900” ale orașului (Fig. 302 a – c).



Fig. 302 a - c. Timișoara (jud. Timiș). *Podul Decebal* denumit și „*Neptun*” construit din beton armat în anul 1909, a) Carte poștală ilustrată din jurul anului 1912; b – c) (Foto: Árpád Jancsó, 2010)

Podul Dacilor

Spre deosebire de podul „Decebal”, la care s-a optat pentru structura ascunsă, **Podul Dacilor** (Széna-téri híd, Heuplatz-Brücke, Podul din Piața de Fân, cunoscut și sub numele Podul Badea Cârțan), din aceeași epocă, amplasat cu 778 m mai în amonte, prezintă structura aparentă, cu grinzi longitudinale și transversale, acestea din urmă având capetele marcate printr-o decorație ce redă stilizat o figură umană. Și aici capetele podului sunt realizate prin portaluri cu rol decorativ, la care se remarcă rezolvări reușite pentru corpurile de iluminat și o balustradă din beton armat cu panouri de feronerie. Aceste pretenții stilistice oscilează între eclecticism și influențe ale arhitecturii „1900” (Fig. 303 a – b). Podul a fost proiectat la Budapesta și executat, ca și podul „Decebal”, tot de o firmă din capitala Ungariei specializată pentru construcții din beton și beton armat. A fost terminat în anul 1908, având o deschidere de 8,26 m + 31,36 m + 8,26, lungimea totală de 47,78 m, lățimea părții carosabile de 7,80 m și trotuare cu lățimea de 2 x 3 m. Sistemul static constă din grindă continuă cu trei deschideri.



Fig. 303 a – b. Timișoara (jud. Timiș). *Podul Dacilor denumit și „Podul din Piața de Fân” construit din beton armat în anul 1908* (Foto: Constantin Liciu, 2014)

Podul Mitropolit Andrei Șaguna

De numele Karl Lad, pe care l-am amintit cu referire la podul „Traian”, se leagă și proiectul de rezistență al **Podului Mitropolit A. Șaguna** (Püspök-híd, Bischofsbrücke, Podul Episcopal, Podul Tinereții), pentru care partea de arhitectură este semnată de arhitectul Kolomann Gerster.

În cazul acestui pod, terminat în 1914, se înregistrează o preocupare sporită pentru aspectele funcționale, prevăzându-se la unul din capete spații de utilitate publică pentru grupuri sanitare. Podul din beton armat, cu structură în arc și grinzi aparente, prezintă o tratare unitară, la care contribuie în mare măsură balustrada din beton, ritmată de goluri egale, și scările ce duc spre infrastructură. În acord cu preocupările estetice ale perioadei, podul a fost dotat cu patru postamente masive de secțiune pătrată, ce urmau să susțină câte o statuie de marmură. Aceste sculpturi, care urmau să reprezinte patru episcopi (ai Episcopatului catolic Cenad-Timișoara), nu s-au mai realizat, din cauza izbucnirii Primului Război Mondial, însă preocuparea pentru ornament și decorarea podurilor ră-



Fig. 304 a – c. Timișoara (jud. Timiș). Podul Mitropolit Andrei Șaguna denumit și „Podul Episcopal” construit din beton armat cu structură în arc în anul 1914, a) Carte poștă ilustrată din jurul anului 1916, b) (Foto: Árpád Jancsó, 2010)



mâne o caracteristică a perioadei (Fig. 304 a – c). Deschiderea podului măsoară: 9,90 m + 32,80 m + 9,90 m; lungimea totală: 53,20 m; lățimea părții carosabile: 10 m; lățimea trotuarelor: 2 x 2,50 m. Sistemul static a fost conceput cu grinzii de beton armat.

Podul Mihai Viteazul

Preocuparea pentru ornament și decorarea podurilor din Timișoara s-a putut remarca în special la **Podul Mihai Viteazul** din Fabric (Málóm-téri híd; Brücke am Mühlplatz, Podul din Piața Morii, cunoscut și sub denumirile Podul de la turbine și Podul de pe Dorobanților). La baza stâlpilor de portal au fost amplasate, cu vizibilitate de pe canal, patru reliefuri din piatră artificială reprezentând teme legate de importanța cursului Bega în viața orașului. Sunt figurați *morarul* și moara acționată cu apă, motiv care apare deja în primele reprezentări grafice ale orașului, *tăbăcarul*, pentru al cărui meșteșug Timișoara era renumită deja în secolul al XVIII-lea, *lucrătorul (zidarul)* care extrage nisip, îndeletnicire practică intens pe Bega în amonte, și o figură alegorică feminină asociată cu stema orașului (Fig. 305 a – f). După demolarea podului, în anul 1980 (1983), cele patru basoreliefuli au fost salvate și amplasate la capetele podului nou. Podul vechi a fost proiectat de același birou de arhitectură din Budapesta ca și Podul „Dacilor” și execuția s-a efectuat de aceeași firmă specializată în construcții de beton și beton armat. El a avut o deschidere de 30 m, o lungime de 48 m, carosabilul era de 10 m și cele două trotuare măsurau 2,50 m, lungimea totală era de 49,60 m, lățimea părții carosabile de 7 m și lățimea trotuarelor de 2 x 3 m. Sistemul static a fost conceput în grindă continuă cu trei deschideri. A fost unul dintre primele trei poduri construite conform programului

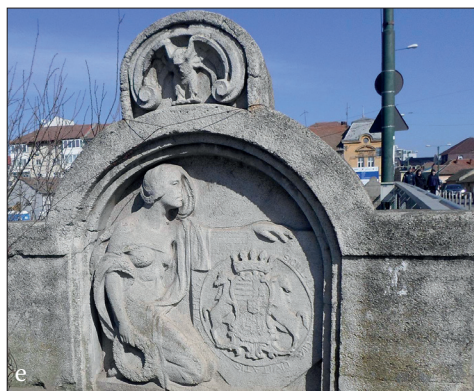


Fig. 305 a – f. Timișoara (jud. Timiș). Podul Mihai Viteazul denumit și „Podul din Piața Morii” construit din beton armat și metal, în anul 1909 și demolat în anul 1980, a - b) Vedere generală a noul pod executat în anul 1981; c – f) Basoreliefurile salvate de la vechiul pod unde sunt reprezentați c: morarul; d: tăbăcarul; e: o figură alegorică cu stema orașului; f: nisiparul (Foto: Constantin Liciu; Walther Kanschitzky, 2014)

celor șase poduri pentru Timișoara, în anul 1909. Noul pod s-a construit în anul 1981 pe vechea infrastructură de beton.

Încheiem acest subcapitol dedicat podurilor istorice din Timișoara cu remarcă arhitectei Liliana Roșiu din lucrarea citată mai sus (p. 89, vezi bibliografia): „Dacă perioada podului din materiale tradiționale ia sfârșit în Timișoara la mijlocul secolului al XIX-lea, iar cea a construcțiilor metalice la începutul secolului al XX-lea, etapa structurii din beton armat cu individualizarea puternică prin linie arhitecturală accentuată și ornament se încheie în 1956, prin înlocuirea structurii metalice a podului <Ștefan cel Mare> în beton armat”.

În ce privește podurile contemporane ale Timișoarei, realizate după 1970 (pasarela „Michelangelo”), sau cele trei înlocuiri de după 1980 (Podul „Muncii”, „Mihai Viteazul” și „Dacilor”), autoarea citatului de mai sus constată că aceste construcții marchează o etapă distinctă, cea a structurilor moderne, care se caracterizează prin eliminarea contribuției arhitecturale, pierderea individualității pentru noile construcții de poduri și o scădere sensibilă a valențelor estetice. Dar pentru faptul că noile poduri construite la Timișoara în acești ani nu se ridică din punct de vedere estetic la nivelul celor de la începutul secolului al XX-lea n-au fost răspunzători numai proiectanții și constructorii lor.

În ciuda tributului pe care arhitectura podurilor din Timișoara trebuia să îl aducă noilor materiale și tehnici de construcție, astăzi mai există totuși câteva poduri monumentale care îndreptățesc acest oraș să poarte și mai departe apelativul „Veneția de pe Bega”.

3.8.2.3. Arad. Podul Traian. La începutul secolului al XX-lea conducerea orașului a propus construirea actualului **Pod Traian** peste Mureș (denumirea veche: „Gróf Károly”), care făcea legătura între Arad și Aradu Nou. Podul a fost construit în perioada 1910-1913, acceptându-se proiectul inginerului Robert Totth de la Societatea Privilegiată Cezaro-Crăiască Austriacă de Căi Ferate ale Statului (STEG) din Reșița. La această uzină s-au produs între anii 1910-1912 componentele metalice ale podului, cu ornamente în stil secesion (Fig. 306 a – b).

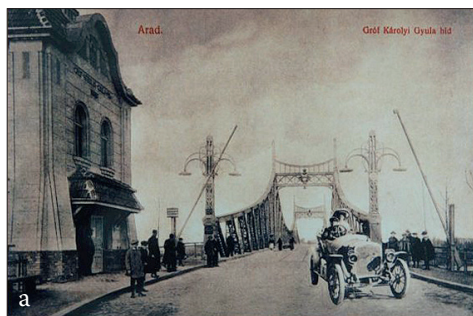


Fig. 306 a - b. Arad (jud. Arad). Podul „Traian” (cu denumirea veche „Gróf Károly”) peste râul Mureș care face legătura cu cartierul Aradul Nou a) Podul și „Vama Veche” (Carte poștală ilustrată din anul 1907); b) Podul reconstruit în anul 1910 (Carte poștală ilustrată din anul 1910)