

CONSTRUCȚIA PODURILOR PESTE CANALUL BEGA ÎN TIMIȘOARA

Liliana Roșiu

Modul în care omul a înțeles să-și structureze așezările a fost tributar din cele mai vechi timpuri unui complex de factori, între care condițiile mediului natural au jucat un rol de seamă, antichitatea transmitându-ne deja o serie de reguli și exemple ce dovedesc preocupările de corelare față de cadrul natural. Unul dintre factorii de mediu, de importanță vitală pentru evoluția unei așezări este apa, în raport cu care acesta ia un anume amplasament sau configurație și își structurează realții funcționale specifice.

Pentru Timișoara, al cărei nucleu s-a format pe terenul mai ridicat din zona mlăștinoasă dintre ramificațiile Timișului și Begăi, s-a conturat încă de la începuturile așezării, necesitate legăturii între diferitele insule populate.

Altfel, Timișoara medievală, compusă din cetate și oraș extins, prin Palanca Mare și Palanca Mică, sau orașul oriental care mai adaugă un nucleu locuit în sud-est, sunt reprezentate în gravurile din secolul al XVII-lea cu punți de legătură între cetate, oraș și terenul mlăștinos din jur, la care se poate distinge, într-o reprezentare schematică, structura de lemn pe mai multe rânduri de piloți. Hărțile de la începutul secolului al XVIII-lea, care consemnează configurația orașului, din perioada orientală, mai indică până spre 1734 existența "podului lung turcesc", structură de lemn, ce lega Palanca Mare de "Orașul rascienilor" trecând prin mlaștină în partea sud-estică a Timișoarei. ¹.

În secolul al XVIII-lea ia contur orașul epocii moderne și se sistematizează cetatea, realizându-i-se noul sistem de fortificații, la care se adaugă ample lucrări de asanare a suprafețelor mlăștinoase și de regularizare a cursurilor râurilor Timiș și Bega. Astfel, între 1759-1761 se execută marele sistem de regularizare Timiș-Bega, iar între 1764-1765 în oraș, cursul Begăi este mutat pe traseul perimetral cetății, în partea sudică a zidurilor de fortificații ².

materialele de construcții necesare lucrărilor la fortificații, joacă și un rol de seamă în dezvoltarea cartierelor "Fabric" din estul cetății și "Suburbiei Germane" din partea de vest, în a doua jumătate a secolului. Organismul urban cu structură polinucleară, cu 4 cartiere gravitând în jurul cetății, definitivat în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, își păstrează structura circulațiilor și caracteristicile fondului construit până la mijlocul secolului al XIX-lea.

În acest context un "Inventar al tuturor clădirilor, podurilor și fântânilor din orașul liber regesc Timișoara" indică în 1820 un număr de 42 de puncte de traversare a canalului sau ramificațiilor sale, prin poduri, podețe sau punți, majoritate în cele două cartiere, Fabric și Iosefin³.

Lista cuprinde amplasamentul exact al podurilor în raport cu clădiri sau puncte mai importante, cum ar fi: fabrica de bere, fabrica de mătase, mori de apă sau de dărăcit postav, hanuri, depozite, stăviare, canale de plutit lemne, străzi, porți ale cetății.

Jumătate din aceste poduri sunt consemnate ca "pod zidit", în 7 cazuri specificându-se: "pod zidit în boltă pe piloți", iar la câteva apar și trimiteri mai detaliate: "pod zidit din piatră de calcar pe reazeme și piloți, cu o boltă peste canalul morilor" Sf. Nicolae" și "Sf. Mihail", care curge spre moara de tutun", sau: "pod zidit în boltă pe piloți și reazeme între magazia militară și casa "Frunza de Trifoi", cu o punte cu balustradă vopsită". Aceeași listă indică 19 poduri de lemn, la care în 9 cazuri se specifică un element de structură: "pod de lemn cu juguri", sau apar detalii: "punte mare cu parapet peste stăvilarele și canalul de aducțiune al morii Sf. Iohann". Lista mai propune trei casări de punți și indică trei poduri noi dintre care două cu structură de lemn.

Până la mijlocul secolului al XIX-lea nu apar modificări spectaculoase în construcția de poduri, ca de altfel și în structura fondului construit.

A doua jumătate a secolului intervine însă cu schimbări reflectate și la nivelul rezolvării circulațiilor, în care se acordă o importanță sporită numărului și caracteristicilor noilor poduri.

Urmare a revoluției burgheze și asediului Timișoarei din 1849, soldat cu distrugeri în fondul construit, activitatea de construcții se intensifică în deceniile imediat următoare, în condițiile creșterii prețurilor de cost la materialele de construcții, aspect resimțit și de întreținerea numărului mare de poduri, ce reclamă un consum ridicat de lemn. Introducerea unor noi structuri pentru legarea malurilor canalului este influențată și de aplicarea foarte rapidă în viața orașului a descoperirilor tehnice, care impulsionează dezvoltarea economică din a doua jumătate

a secolului al XIX-lea. Astfel, introducerea foarte timpurie a tramvaiului în Timișoara, în 1869, ridică pentru realizarea legăturii cetate-cartiere, pe lângă problema traversării fortificațiilor și pe cea a trecerii canalului, pentru care vechile poduri nu mai prezintă rezistența necesară. Aceeași situație apare și cu linia ferată spre Buziaș, care intersectează canalul navigabil.

Dezvoltarea industriei metalurgice, cu diversificarea producției, a făcut posibilă introducerea structurii metalice la construcția podurilor, între 1876-1885 având loc înlocuirea principalelor poduri peste canalul navigabil ⁴.

Pentru realizarea lor, s-a folosit la construcția culeelor piatra, cărămida și lemnul, apoi betonul armat, în timp ce tablierul a căpătat o structură metalică.

În cazul podului "Huniade", ce lega cetatea de cartierul "Iosefin", apare o structură din grinzi cu zăbrele, cu talpa superioară în arc și distribuția zăbrelelor după sistem multiplu.

Podul pentru calea ferată spre Buziaș, păstrat până în deceniul trei al secolului al XX-lea, are o structură similară cu distribuția diagonală pe sistem dreptunghiular, regăsit și în cazul podului de cale ferată construit în extremitatea vestică a orașului la începutul secolului pentru linia ferată spre Madoș. Aici apar tot grinzi cu zăbrele însă cu tălpi paralele.

Podul metalic ce lega malurile canalului în dreptul gării, înlocuiește

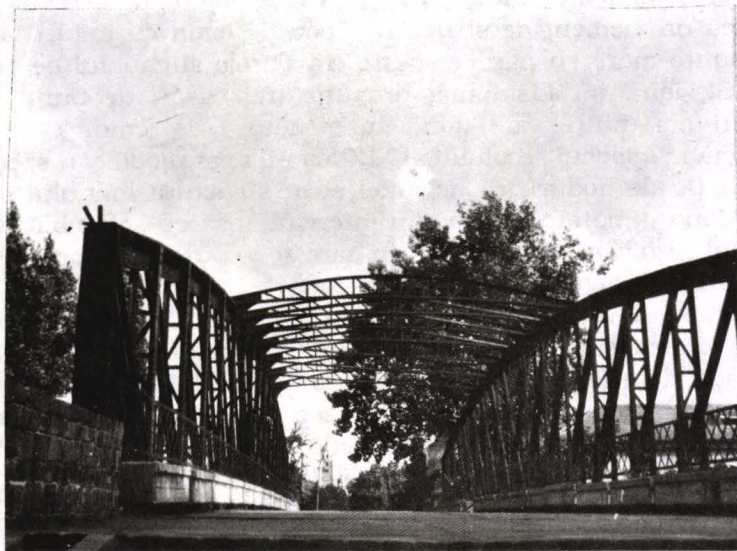


Fig. 1. Podul metalic (fost "Huniade") str. Mureșanu - A. Endre



Fig. 2. Fostul pod metalic proiectat de atelierele "Gustave Eiffel" - Str. I. Dragalina

în 1871 o construcție mai veche din lemn și este modificat la rândul său în 1891, printr-o altă structură metalică, după un proiect semnat de firma "Gustave Eiffel" ⁵.

Marea grindă cu zăbrele este aici înlocuită printr-un tablier în arc, având talpa inferioară a grinzii cu zăbrele curbă, astfel făcând posibilă păstrarea liberă a părților laterale ale căii de circulație, care primește parapete metalice cu un rol strict de balustradă de protecție. Podul, proiectat la 30 metri deschidere, cu lățime carosabilă de 5,6 m, lărgit după câțiva ani la 7,5 m, este executat de Uzinele din Reșița, unde își începe în 1887 activitatea, fabrica de poduri ⁶.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, numărul podurilor din Timișoara se ridică la 71, între care sunt consemnate: 5 poduri metalice cu paviment de lemn, 9 cu cărămidă, 28 poduri de lemn și 29 de pasarele ⁷.

Începutul secolului al XX-lea înregistrează ample lucrări de întreținere și modernizare a canalului, realizându-se ecluzele actuale și regularizarea cursului Begăi în Fabric. unde între 1907-1910 se înlocuiesc numeroase canale printr-unul singur. În cadrul acestor lucrări sunt cuprinse și modernizările principalelor poduri care trebuie să răspundă unui trafic mai intens și ținutei unui oraș în plină dezvoltare economică. Este perioada în care pe plan arhitectural, Timișoara este încă dominată

de eclecticism și apar primele manifestări ale arhitecturii "1900".

Aceste orientări stilistice se resimt și în construcția podurilor, care trece de la exprimarea directă a structurii metalice, la cea de beton armat, cu accentuarea contribuției arhitecturale.

Înlocuirea podului metalic se face totuși cu păstrarea și folosirea vechilor structuri în puncte mai puțin solicitate de trafic. Este cazul vechiului "Pod Regal", azi "Podul Muncii", considerat la începutul secolului al XX-lea drept cel mai vechi pod de lemn al orașului, înlocuit în 1913 cu tablierul metalic consolidat al podului de la cimitirul din Fabric, în timp ce culeele s-au turnat din beton armat ⁸.

Aceeași situație se petrece și cu podul "Huniade", care leagă Cetatea de Iosefin și care primește o structură nouă din beton armat, cea veche fiind mutată în 1916, 515 m în aval și dată în folosință un an mai târziu, doar ca pietonal ⁹.

În urma lucrărilor de regularizare dintre 1901-1915, se consemnează în Timișoara, în afara podurilor păstrate în zona "Turbinelor" de folosință locală și a celor 3 nou construite peste canalul Suboleasa în Fabric, în întregul oraș 8 poduri peste canalul navigabil, între care primele trei se construiesc în Fabric între anii 1908-1911.¹⁰

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

Unul dintre primele poduri din beton armat construite în Timișoara este podul "Decebal", care leagă Cetatea de Fabric și care se realizează

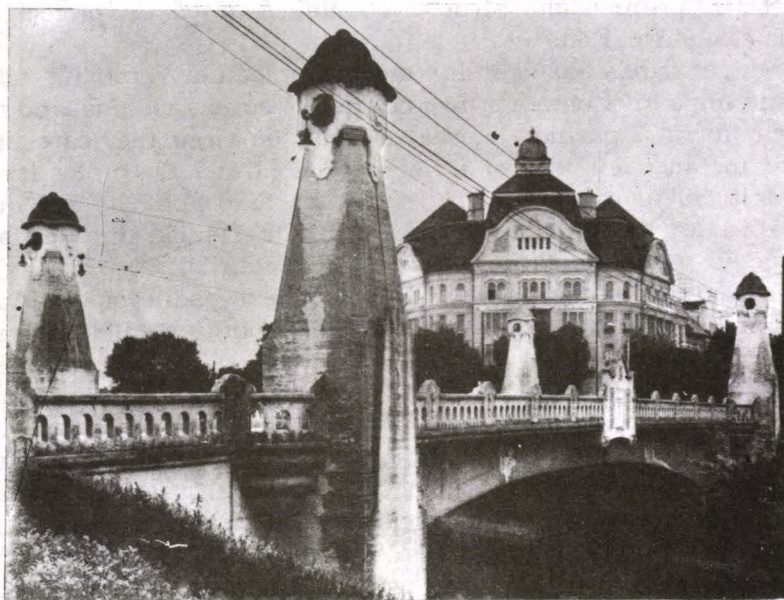


Fig. 3. Podul "Decebal" - Str. 3 August 1919

în 1908 după planurile inginerului Ödön Michailievich, originar din Recaş.¹¹

Având portalul acuzat prin stâlpi de zidărie și balustrada accentuată în zona mediană după linia ondulată a stilului secession, podul prezintă cea mai unitară formă de tratare, dintre cele ridicate în această perioadă și intră în dialog stilistic cu portalul de acces al parcului din vecinătate și cu frontul stradal de aceeași epocă, unul dintre cele mai valoroase ansambluri de arhitectură "1900" ale orașului.

Spre deosebire de podul "Decebal", la care s-a optat pentru structura ascunsă, podul "Dacilor", de aceeași epocă, amplasat cu 778 m în amonte, prezintă structura aparentă, cu grinzi longitudinale și transversale, acestea din urmă avînd capetele marcate printr-o decorație geometrică stilizînd o figură umană. Și aici capetele podului sunt acuzate, prin portaluri cu rol decorativ, la care se remarcă rezolvări atente pentru corpurile de iluminat și o balustradă din beton armat, cu panouri de feronerie. La acest pod, înlocuit din nefericire, în 1987, tendințele stilistice oscilează între eclectism și influențe ale arhitecturii "1900".

Unul dintre podurile ce trebuia să aibe o ținută deosebită este podul "Traian", denumit întîi "Huniade", care face legătura între Cetate și cartierul vestic, Iosefin.

Început în 1912, podul din beton armat înlocuiește vechea structură metalică, după îndepărtarea urmelor construcțiilor anterioare de pe acest amplasament, care au făcut necesară eliminarea a peste 100

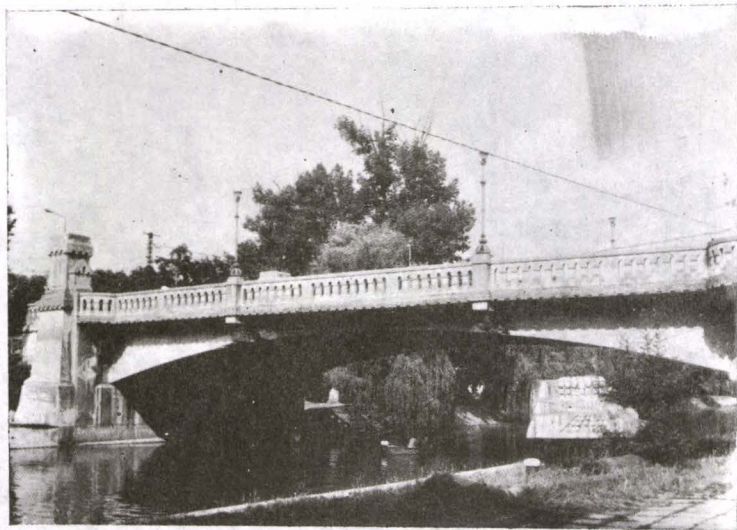


Fig. 4. Podul "Dacilor" înainte de demolarea din 1987 - Str. Dacilor

de piloți de lemn din albia canalului, pentru a se ajunge la teren propriu fundării culeelor .¹² Acest pod în arc, cu grinzi longitudinale aparente, proiectat la o lățime de 12 m, urma să primească o tratare monumentală spre Iosefin, unde s-a prevăzut un portal sub forma a două turnuri ale cetății, pentru marcarea intrării în vechiul cartier Cetate, iar la celălalt capăt, simbol al pazei orașului, doi cavaleri în armuri¹³. Construcția este dată în folosință în 1916, fără însă a i se realiza portalul și aspectul decorativ.

Conducerea lucrărilor a fost încredințată inginerului Karl Lad, al cărui nume figurează și pe proiectul de rezistență al podului "Episcopilor", actualul pod al "Tineretii", pentru care partea de arhitectură este semnată de arhitectul Kolomann Gerster.¹⁴

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, ce urmărește și scările ce duc spre infrastructură. În acord cu preocupările estetice ale perioadei, podul a mai fost dotat cu patru postamente masive de secțiune pătrată, ce urmau să susțină cîte o statuie din marmură. Aceste sculpturi, reprezentînd foști episcopi, nu s-au mai realizat, însă preocuparea pentru ornament și decorarea podurilor rămâne o caracteristică pentru această perioadă.¹⁵

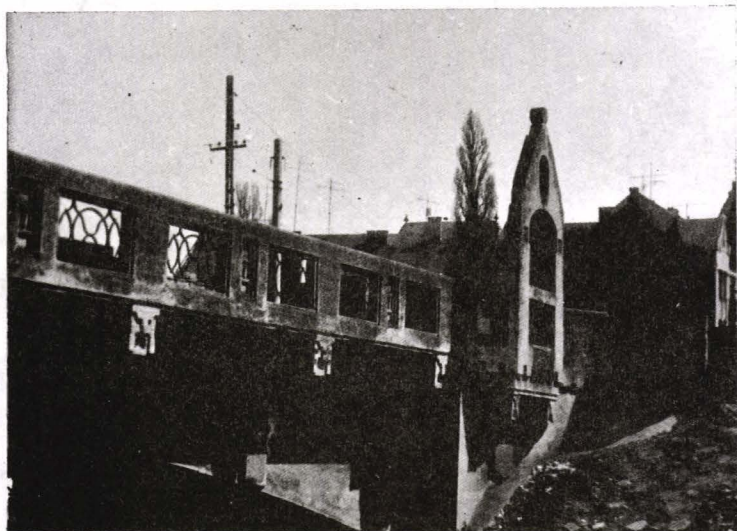


Fig. 5. Podul "Tineretii" - Str. Mihai Viteazul

Asfel, în cazul podului "Mihai Viteazul" din Fabric, la baza stîlpilor de portal au fost amplasate, cu vizibilitate de pe canal, 4 reliefuri din piatră artificială, reprezentând teme legate de importanța cursului Begăi în viața orașului. Sunt figurați morarul și moara de apă, ce apar deja în primele reprezentări grafice ale orașului, tăbăcarul, pentru al cărui meșteșug Timișoara era în secolul al XVIII-lea renumită, muncitorul care extrage nisip, îndeletnicire practică intens pe Bega în amonte și o figură feminină alegorică, asociată cu stema orașului. Noul pod, care în 1983 înlocuiește vechea structură, păstrează aceste reliefuri, fără a le integra firesc celei noi.

Dacă perioada podului din materiale tradiționale ia sfârșit în Timișoara la mijlocul secolului al XIX-lea, iar cea a structurilor 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.

Podurile Timișoarei contemporane, realizate după 1970 (Michelangelo-1973, sau cele 3 înlocuiri de după 1980: podul "Muncii", "Mihai Viteazul" și "Dacilor") marchează o etapă distinctă, cea a structurilor moderne, la care se înregistrează eliminarea contribuției arhitecturale. Aceasta a condus, în ciuda performanțelor ingineresti, la pierderea individualității pentru noile construcții de poduri și la o scădere sensibilă a valențelor estetice și calității spațiului ambiant în lungul canalului Bega.

NOTE

1. Mihai Opreș, *Timișoara*, București, 1987, p.76
2. Idem, p. 203, nr. 104
3. *Verzeichniss über sämtliche Gebäuden, Brücken und Brünen dieser Königlich Freistadt Temesvar*, Fil. Arh. Stat. Timișoara, Fond primăria orașului Timișoara, 1837
4. Gh. Bleyer, *Timișoara, monografie urbanistică și arhitecturală*, mss., inv. 8230, arhiva Muzeului Banatului, p. 152
5. M. Opreș, op. cit., p. 209, n.167.
6. Ferreus, *Reschitza*, în *Temesvarer Zeitung*, nr. 72/ 29.03.1981, p.9.
7. Josef Geml, *Alt - Temesuar im letzten Halbjahrhundert 1870-1920*, Timișoara, 1927, p.296.
8. Idem, p.297.
9. Idem, p.296.
10. Ibidem.
11. Gh. Bleyer, op.cit., p.152
12. *Die Entwicklung unserer Stadt. Die neuen Brücken*, în *Temesuarer Zeitung*, nr.200/

31.08.1913, p.2

13. Idem, p.3.

14. Idem, p.2.

15. *Ein Kunstbauwerk in Temesvar. Die neue Bischofsbrücke mit ihren vier Monumenten*, in *Temesvarer Zeitung*, nr. 38/15.02.1913, p.3. Statuile au fost comandate sculptorului Alois Strobl.

LA CONSTRUCTION DES PONTS SUR LE CANAL A TIMIȘOARA (Résumé)

Dès son origine, à Timișoara la construction des ponts fut une nécessité, parce que la ville s'est formée en liant plusieurs îles peuplées dans la terrain marécageux compris entre les bras du Bega et du Timiș.

Les premiers ponts du temps médiéval et de la période orientale, sont figurés dans les gravures d'époque, comme des structures en bois à grand nombre de pieux.

Jusqu'au milieu du XIX-e siècle, on a utilisé un système traditionnel de construction pour des ponts en bois, ou des ponts à voûtes, en briques.

L'éclat économique après la révolution bourgeoise et le siège de la ville de 1849, a apporté dans la construction des ponts de nouvelles structures métalliques, qui ont remplacé, entre 1876-1885, les principaux ponts de la ville. Au début du XX-e siècle, le pont métallique fut remplacé à son tour par la structure en béton armé, bien individualisée par des préoccupations architecturales et de décoration d'influence éclectique et "Art nouveau".

Après 1970, quelques remplacements modernes des ponts de cette période, délimitent l'époque contemporaine, caractérisée par la monotonie des structures impressionnelles, et dépit de leur performances techniques.