

Podurile dintre frați

Nicolae POPOVICI

A cum aproape un secol, pe râul care desparte astăzi vechea provincie Moldova, au fost 27 de poduri sau resturi de poduri, majoritatea fiind din lemn. Astăzi, peste Prut există numai nouă poduri, dintre care șase rutiere (Lipcani-Rădăuți-Prut, Costești-Stâncă (suprapus pe barajul Lacului de acumulare cu același nume), Sculeni-Sculeni, Leușeni-Albița, Cahul-Oancea, Giurgiulești-Galați) și trei feroviare (Ungheni-Iași, Stoianovca-Fălciu și Giurgiulești-Galați).

Fiecare lucrare de artă de peste Prut are propria istorie. În jurul unora mai vechi s-au țesut chiar și adevărate legende. Cele mai importante momente din viața acestora, am reținut-o din istorisirile locuitorilor de pe ambele maluri. Astfel, de-a lungul anilor, a fost reparat capital podul de la Leușeni, grav afectat în urma cutremurului din 1977. Podul de la Lipcani a fost zidit în 1935, iar cel de la Leușeni – în 1936 și reabilitat în 1956. Podul de la Giurgiulești a fost inaugurat în 1946, iar cele de la Cahul și Sculeni – în 1964. După cel de-al doilea Război Mondial, au fost executate lucrări de curățare a albiei râului Prut din preajma următoarelor „poduri distruse prin explozie”: Lipcani-Rădăuți; Bădrăgii-Vechi-Șerpenița; Stâncă-Braniște; Bădărăi-Santa Mare – două bucăți; Valea Rusului-Lucăceni; Taxobeni-Cara-gea; Sculeni-Mitropolie; Ungheni-Valea-Lungă – trei bucăți; Buzdugani-Buzdugani – două bucăți; Costuleni-Costuleni – două bucăți; Nemțeni-Cotul Morii; Leușeni-Râșești; Sărata-Răzeși-Săratu; Leova-Bumbăta – trei bucăți; Hănăsenii Noi-Berezeni; Leca-Fălciu; Gotești-

Cârja – două bucăți; Vadul lui Isac-Măstăcani și Brânza-Frumușița.

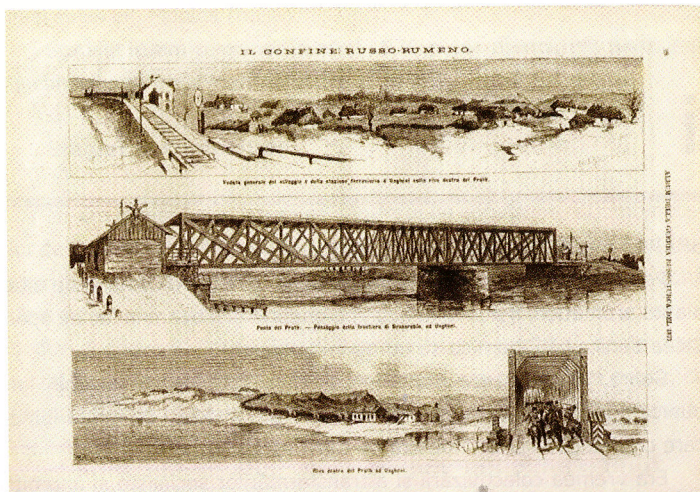
De departe, cea mai frumoasă istorie o are Podul feroviar de la Ungheni, proiectat de Gustave Eiffel și deschis pe 9/21 aprilie 1877, cu doar trei zile înainte ca Rusia să declare război contra Turciei. Este singurul pod care a supraviețuit celui de-al doilea Război Mondial, are greutatea de 355 tone, iar peste el trec și astăzi trenurile internaționale Sofia – București – Iași – Moscova. În așteptare este de câțiva ani, deoarece nu mai circulă trenurile de persoane sau de marfă, podul de la Stoianovca-Fălciu, motivul invocat fiind scăderea interesului pentru folosirea acestui traseu, atât de către călători cât și de către firme.

Se discută tot mai intens în ultimul timp de construirea unui nou pod rutier peste râul Prut, proiectul având în vedere autostrada care va lega estul de vestul României, care va ajunge la Ungheni, urmând a trece pe noul pod și traficul rutier pe aici, spre Chișinău. Odată cu apropierea Republicii Moldova de Uniunea Europeană, au sporit șansele ca noua investiție să fie realizată foarte repede, sprijinul substanțial cu fonduri europene fiind garanția că se va redeschide traficul rutier și pe la Ungheni, locul pe unde trec doar trenurile.

Ultimul pod construit peste Prut este cel de la Lipcani-Rădăuți-Prut și a fost dat în folosință în 2010, ocazie ce a permis și redeschiderea traficului prin punctul de frontieră. Reconstruirea podului de aici a fost posibilă prin accesarea unor fonduri europene, în valoare de circa 9 milioane de euro, respectiv prin programele TACIS și PHARE.

Atâta timp cât criza economico-financiară apasă greu cele două țări-surori, fondurile structurale ale Uniunii Europene reprezintă în





Podul feroviar de la Ungheni

prezent o șansă accesibilă, singurele capabile să reclădească podurile dintre frați. Specialiștii lucrează la documentațiile tehnice pentru realizarea unor noi lucrări de artă peste râul Prut, iar administratorii drumurilor caută finanțare pe la instituțiile amintite mai sus. Soluțiile tehnice adoptate sunt pe măsura pregătirii și experienței specialiștilor din cele două țări, a căror capacitate este recunoscută pe plan mondial. Până atunci se lucrează la realizarea documentațiilor tehnico-financiare necesare demarării lucrărilor de întreținere și reparații a podurilor existente. Pe lista de priorități este situația podului de la Giurgiulești-Galați, deoarece, potrivit specialiștilor, acest pod necesită reparație urgentă și chiar înălțarea sa pentru a permite navelor

mai mari de 1.000 de tone să urce în aval de râu.

Timp de cinci decenii, românii de pe ambele maluri au fost despărțiți, dar a venit și timpul renașterii speranțelor lor. A trecut și perioada clarificării priorităților sau a căutărilor de soluții. Prima lucrare de infrastructură, respectiv cea de legare a celor două teritorii prin aducțiunea gazului metan Iași – Chișinău a fost startul care ne dă încrederea că a venit momentul să zidim și podurile de cândva. Este, credem, momentul care să ne îndrepte spre realizarea celorlalte obiective necesare dezvoltării economico-sociale a Republicii Moldova și astfel accesul său alături de România spre integrarea în Uniunea Europeană.

FLASH

**U.K.:
„Regenerarea” suprafețelor de beton**

Cercetătorii de la Universitatea din Bath, Universitatea din Cardiff și cea din Cambridge lucrează la un procedeu de „autovindecare” a fisurilor din beton, utilizând o serie de bacterii. Principiul este acela de a utiliza, în fisurile drumurilor din beton, bacterii care, în contact cu infiltrațiile la apă, se vor dezvolta într-un liant ce va etanșa aceste fisuri. Metoda ar putea prelungi cu mult durata de viață a structurilor din beton, ar putea reduce costurile și ar elimina impactul major asupra mediului.

**S.U.A.:
Când iarna începe primăvara...**

American Public Works Association (APWA) organizează în perioada 12-15 aprilie 2015 în Grand Rapids, Michigan Conferința anuală a specialiștilor profesioniști în dezapezire sub genericul „The Show for

snow”. Vor participa peste 1.500 de specialiști reprezentând 190 de companii de profil. Participanții se vor pregăti și vor avea acces la cele mai noi servicii și tehnologii legate de zăpadă și îndepărtarea gheții, întreținerea drumurilor de iarnă, operațiuni de flote, gestionarea situațiilor de urgență etc. Concluzia? Dacă vrei ca iarna viitoare să nu ai probleme, trebuie să începi pregătirile odată cu venirea primăverii.

**Columbia:
Ce înseamnă P.P.P.?**

Pentru a putea utiliza în infrastructură Parteneriatul Public Privat, trebuie să existe nu numai voință politică, ci și alte câteva condiții de bază create. În ceea ce privește voința politică, autoritățile guvernamentale columbiene au aprobat oficial cel de-al patrulea Parteneriat Public Privat (P.P.P.) din ultima vreme, cu referire la o nouă autostradă de 350 km între San Roque și Cuescota. Autostrada va costa 151 milioane de dolari, iar construcția va fi finalizată în patru ani și va da de lucru la 1.400 de muncitori.



De asemenea, guvernul va contribui cu 765 milioane de dolari la finanțarea tunelului Toyo din Antioquia. Proiecte precum tunelul Toyo fac parte din cea de-a patra generație (4G) de concesiuni rutiere. Atenție însă la două aspecte de care noi nu ținem cont aproape niciodată. Programul accelerat de investiții riscă să lase fără bani activitatea de întreținere, iar absența unei finanțări coerente riscă să pericliteze programele PPE.

Pentru a ține sub control ambele aspecte, Guvernul columbian a inclus într-o lege a P.P.P. crearea „Financiera de Desarrollo Nacional” – o bancă aparținând statului, cu scopul precis de dezvoltare a infrastructurii.