

TAMARA BALAN

absolventă, LT „Ion Creangă”, mun. Chișinău

## „Turnul Eiffel” de la Ungheni

**I**n vestul Republicii Moldova, la 105 kilometri de Chișinău și la 20 de kilometri de Iași, o construcție de metal unește cele două maluri ale Prutului, dar și orașul Ungheni de comuna cu același nume, din România. Oricât ar părea de straniu, podul de oțel este, de fapt, fratele mai mare al uneia dintre principalele destinații turistice ale lumii – Turnul Eiffel din Franța. Asta pentru că a fost proiectat de vestitul inginer francez Gustave Eiffel.

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în acest loc a fost construit inițial un pod feroviar după schița unui arhitect rus. Construcția însă nu a rezistat mult timp, fiind luată la vale de apele Prutului, în timpul unei inundații. Atunci autoritățile l-au invitat la Ungheni pe Gustave Eiffel, cunoscut pe atunci ca un foarte bun proiectant de poduri pentru căile ferate franceze. La vârsta de 44 de ani, Gustave Eiffel sosește în Basarabia. Construcția podului Eiffel de la Ungheni a început în primăvara anului 1876, și de atunci poartă numele creatorului său. Proiectul a fost bine întocmit, așa că lucrările de pe șantier se desfășurau cu succes.

În 1877, la 21 aprilie, podul a fost dat în exploatare oficial. La numai 3 zile de la inaugurare, Rusia a declarat război Turciei, astfel că podul a început să fie folosit pentru trecerea armatei și a munițiilor. De-a lungul anilor, podul a rezistat la multe inundații, semn că Eiffel a realizat o construcție

temeinică. Abia peste un deceniu de la construcția podului, locuitorii din Ungheni au aflat că la Paris se construiește un turn gigantic care avea să poarte același nume ca și podul lor. Proiectarea turnului din capitala franceză, dar și a scheletului metalic al statuii Libertății,



Doamna mea frumoasă,  
Wiktor Sadowski

il făcuseră pe Gustave Eiffel unul dintre cei mai vestiți ingineri din lume. Între timp, orașul Ungheni cunoștea o dezvoltare înfloritoare, în mare parte datorită podului feroviar ce unea gubernia Basarabia, anexată la Imperiul Rus, cu România. Primarul Iașului, Scarlat Pastia, plăcut surprins de construc-

ția din Ungheni, îl invită în același an pe Gustave Eiffel să proiecteze și clădirea Grand Hotel Traian, construcție ce înfrumusețează și astăzi capitala Moldovei.

La fel de trainic ca la începuturi, stă mai bine de un secol podul de la Ungheni, conștient parcă de faptul că este una dintre puținele căi care leagă cele două maluri românești. În timpul celor două conflagrații mondiale, podul Eiffel a fost ocolit de proiectilele ce au distrus celelalte poduri și construcții. Niciuna dintre părțile beligerante nu s-a încumetat să-l distrugă, fiindu-le foarte necesar.

Dacă am privi cu atenție podul de la Ungheni, am regăsi stilul turnului cu același nume din inima Franței. Ambele construcții metalice s-au dovedit a fi rezistente datorită aliajului și niturilor speciale folosite la indicația marelui arhitect. Acest pod mai este numit în glumă „Podul Eiffel culcat”. Deși nu are ornamente, puntea este privită cu admirație de locuitorii din zonă. Este o construcție geometrică perfectă, rezistentă, întrebuințată și astăzi fără nicio reparație.

Construit pentru dezvoltarea economică și strategico-militară, Podul Eiffel s-a transformat într-un pod de flori în primăvara anului 1990, când românii de pe ambele maluri ale Prutului s-au reîntâlnit în acest loc. Pentru localnici, Podul Eiffel nu este doar o construcție ce asigură circulația trenurilor, ci este mai întâi de toate un simbol reprezentativ pentru Ungheni, așa cum este Turnul Eiffel pentru Paris.