

# În disperare de cauză, CFR va redeschide tunelul feroviar construit la 1900 de Anghel Saligny

9 Februarie 2023



Marti, 11 noiembrie 2022, în sistemul electronic de achiziții publice apărea un anunț de licitație lansat de Regionala Căi Ferate Constanța, din care aflăm că se încearcă reabilitarea și electrificarea liniei de cale ferată CF 816, care leagă Palas de Portul Constanța, precum și consolidarea tunelului de la km 224.

***“Reabilitarea și electrificarea liniei CF 816 Palas-Port A, consolidare tunel km. 224+670-225+160 pentru a asigura al doilea acces feroviar în Portul Constanța – expertiză și DALI”.***

Valoarea totală estimată a lucrărilor, care vor trebui duse la bun sfârșit în termen de 45 de zile, este de 500.000 de lei, echivalentul a puțin peste 100.000 de euro.

Din păcate, o singură ofertă a fost depusă pentru preluarea acestui contract, pe 29 noiembrie, ofertantul fiind **“Institutul de Studii și Proiectări Căi Ferate”** (I.S.P.C.F. SA) – o fostă companie de stat înființată în 1947, reorganizată prin HG 692 din 04.10.1991, deținută în prezent de persoana fizică Constantin Hârțan (83,19%) și de Societatea de Investiții Financiare Muntenia (16,78%).



**Tunelul feroviar Palas - Port**

Născut în 1953 în localitatea Roman, domnul Hârțan mai administrează Navrom Bac, societatea care operează BAC-ul de la “punctul de trecere faleza Dunării” din Galați și pensiunea “Casa Matei” din localitatea Berca, poziționată pe malul Râului Buzău.

Societatea nu este însă la prima lucrare de acest gen, în ultimii cinci ani “Institutul de Studii și Proiectări Căi Ferate” adjudecându-și 14 contracte publice cu Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA.

### **Construit la 1900, după planurile lui Saligny**

Revenind la obiectul lucrărilor, precizăm că tunelul Palas-Constanța este primul tunel feroviar urban construit în țara noastră, fiind poziționat pe o fostă linie de cale ferate care leagă stația Palas de Portul Constanța.

Inaugurat în 1900, tunelul a purtat inițial numele „Carol I” în cinstea M.S. Regele Carol I al României, fiind tranzitat timp de un secol de marfarele ce aveau ca punct de destinație vechiul port al Constanței.



Tunelul Palas, 1900

Construcția acestui tunel a durat cinci ani, în perioada 1895-1900, lucrările fiind realizate după planurile inginerului Anghel Saligny; are 490 de metri lungime și 8,36 lățime, astfel încât să poată fi tranzitat de o cale ferată dublă.

***“S-a făcut de către Anghel Saligny, la sfârșitul secolului XIX, acest tunel era o intrare și ieșire din port”***, declara, în 2021, arhitectul Radu Cornescu, vicepreședinte al Ordinului Arhitecților din România filiala Dobrogea.

Din informațiile publicate de [Club Feroviar](#), tunelul a fost închis în 1992, odată cu dezafectarea liniei CF 816, decizie luată de în urma ***“inundațiilor din luna iulie a aceluiași an, care au provocat multiple pagube în debleu, și din cauza degradărilor avansate ale căptuselii tunelului, colmatării șanțurilor de scurgere și a prismului de piatră spartă cu materiale aduse în tunel din zonele adiacente acestuia.”***

## Contextul regional tensionat

O simplă verificare pe harta feroviară a Ucrainei, ne arată că bătăliile cu rușii se duc pe nodurile feroviare, acestea fiind cele mai importante infrastructuri pentru aprovizionarea frontului. Așa se explică, de exemplu, luptele duse în localități mici, de care nimeni n-a auzit, poziționate în jurul orașului Mariupol.

Pentru că, la capitolul cale ferată, rămâne primordială capacitatea de tranzit calculată în sute de mii de tone pe zi. Din aceste considerente, odată cu declanșarea conflictului din Ucraina oficialii Ministerului Transporturilor și-au dat seama că trebuie investit în calea ferată spre și dinspre porturile Constanța și Galați, în primul rând pentru decongestionarea traficului cerealier.

Astfel, încă din luna aprilie, în Portul Constanța au fost demarate diverse lucrări menite să revitalizeze tranzitul mărfurilor pe calea ferată: degajarea vagoanelor vechi, reabilitatea a 64 de linii de cale ferată, lucrări de eliminare a vegetației care obstrucționează anumite trasee.

În acest context a venit rândul reabilitării tunelului feroviar Palas, care va asigura al doilea traseu de acces spre Portul Constanța.

**Sursa:** <https://www.constanta.info/>