

## Caminho de Ferro de montanha Oravița-Anina, Roménia

### **A- Endereço do sítio:**

Linia ferată CFR 925 Departamento Caraș Severin  
(CFR – Caminho de Ferro da Roménia 925, Oravița – Anina, serra d' Anina)

### **B- Contacto:**

Irina Iamandescu  
Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu”  
Ro – 70109 București  
Tel.: +40213077178  
E-mail: [Irina.iamandescu@cultura.ro](mailto:Irina.iamandescu@cultura.ro)

### **C- Descrição sumária:**

Esta linha de caminho de ferro de montanha, a primeira e mais espectacular na Roménia, com uma grande quantidade de obras de arte, túneis, pontes, aterros e desaterros com os seus muros de suporte – construído inicialmente para transporte de carvão das zonas de extracção do carvão das montanhas de Anina e o porto de Baziaș.

### **D- Localização:**

Le CFR 925, liga as cidades de Oravița e Anina, atravessando a montanha de Anina, no departamento de Caraș Severin.

### **E- Datas e arquitectos:**

A construção foi realizada em várias etapas:  
De 1847 a 1854 (com interrupções entre 1847-1850), o troço Oravița-Baziaș, com 62,5 km, foi construído e entrou em funcionamento. Para o trajecto Oravița-Anina, projecto de 1847 do engenheiro Anton Rappos, tinha sido previsto uma linha normal, de tracção a vapor, até Lisava, aonde o carvão era transportado depois de Anina ao atravessar uma longa galeria subterrânea chamada “Regele Stefan” (o rei Etienne) a tracção animal (cavalo). Depois de 1852, com a melhoria da tracção a vapor, o projecto Rappos foi radicalmente modificado, renunciando à galeria subterrânea. Os trabalhos continuaram até 1854 com a finalização de funiculares sobre a parte mais abrupta Lisava-Anina.  
De 1860 a 1863, finalizou-se a construção do novo trajecto de caminho de ferro normal a tracção a vapor no trajecto Oravița-Anina. No interior do túnel Gârliște, o mais longo do trajecto, atingia-se o ponto de maior altitude da linha. Os autores do projecto foram os engenheiros Anton Rappos e Karl Dulnig e os arquitectos Karl Maniel e Johan Dollhoff-Dier. Este ultimo, sentindo-se culpado do primeiro fracasso na perfuração do túnel Gârliște, aonde as duas galerias não se uniram devido a um desvio na vertical de perto de três metros, suicidou-se precipitando-se de uma das pontes para o precipício.

### **F- Tipologia do sítio:**

O caminho de ferro de montanha com as suas estações, pontes, e túneis está inscrito no site “Lista Monumentos Históricos da Roménia” como conjunto de valor nacional categoria A.

### **G- Extensão do sítio:**

Com um comprimento de 33,4 km, entre as estações CFR Oravița e Anina, nos vales de Jitin e da Gârliște.

### **H- Composição actual do sítio:**

O estado de conservação das setes estações e de numerosas construções anexas, depósito de locomotivas de Oravița, pequenos postos de observação de tráfico, etc., não é uniforme. A linha conserva o seu trajecto inicial com 14 túneis com um comprimento total

de 3.084 m, 10 pontes com um comprimento total de 843 m, muros de suporte de aterros com um comprimento de 9946 m e desaterros com 21.117 ml (mais de 2/3 do trajecto).

A linha nunca foi electrificada e funciona actualmente com locomotivas a diesel. No depósito de Oravița conserva-se uma locomotiva a vapor, série 50 000, que poderá ser restaurada para eventual funcionamento ou conservada como uma peça de museu.

#### **I- Promotores e motivações:**

A empresa regional CFR Timișoara explora actualmente a linha para o transporte de mercadorias e de passageiros. Infelizmente o transporte de mercadorias efectua-se apenas uma vez por dia (transporte de carvão da mina de Anina), e para transporte de passageiros tem somente duas composições diárias em cada sentido.

Com a perspectiva de encerramento da mina de Anina, o transporte de mercadorias irá provavelmente parar. O transporte de passageiros na época turística, será a única hipótese de sobrevivência do sítio.

A beleza da paisagem, do trajecto e da história da construção da linha atraem centenas de turistas estrangeiros, na maioria da zona da área do antigo império de Habsbourg, assim como numerosos amadores do caminho de ferro. A CFR organiza ocasionalmente comboios especiais nesta linha.

#### **J- Estado de conservação:**

Apesar de não haver uma ideia geral e coerente para a intervenção no sítio, a empresa regional CFR de Timișoara executa trabalhos de consolidação no túnel Gârliște, na ponte Cosovaț e na estação de Lisava. Infelizmente, os investimentos para o restauro das locomotivas, das carruagens e para a promoção turística são praticamente inexistentes.

#### **K- Memória do mundo do trabalho:**

A linha está em funcionamento e as modificações, introduzidas ao longo do tempo, são mínimas. Foram conservadas as profissões tradicionais neste tipo de linhas não electrificadas (mecânicos de locomotivas a vapor, o maquinista, etc.). Existe ainda um clube e uma banda dos empregados CFR e assim como a intenção de constituir um pequeno museu dedicado à linha, na estação de Anina.

#### **L- Sucessos e/ou malogros:**

É bom sinal que alguns trabalhos de consolidação, verdadeiramente necessários, tenham sido executados (descrição no ponto J).

#### **M- Custos e investimentos:**

Os custos não estão ainda estimados. Torna-se necessário a elaboração de um estudo de viabilidade.

#### **N- Bibliografia:**

Ing. Ilie Popescu – Căile ferate, transporturi clasice și moderne. Ed. Stiințifică și Enciclopedică, București, 1987

Ing. Radu Bellu – Mică monografie a căilor ferate din România  
Ed. Filaret, București, 1999

Ing. Ilie Popescu și colectiv - Căilor ferate române în date și imagini. Ed. SNCFR, București, 1994

Ing. Dan Perianu – Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Ed. Timpul, Reșița, 2000

#### **O- Autor e data de elaboração da ficha:**

Irina Iamandescu, Outubro de 2005.



Fig.1 – Mapa: trajeto do Caminho de Ferro Oravița-Anina



Fig.2 – A ponte Racovița



Fig.3 – Locomotiva a vapor sobre a ponte Schlucht

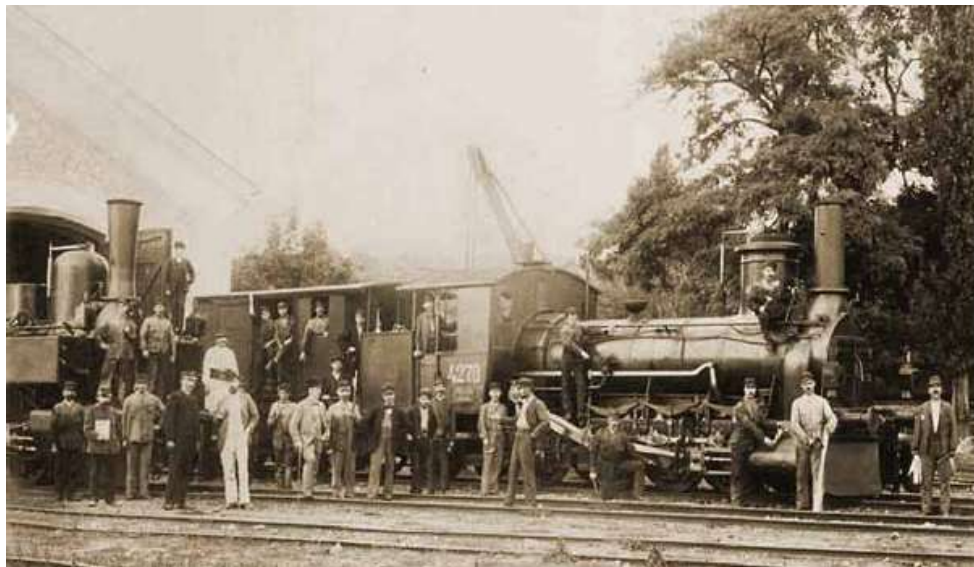


Fig.4 - A estação de Oravița em 1870.

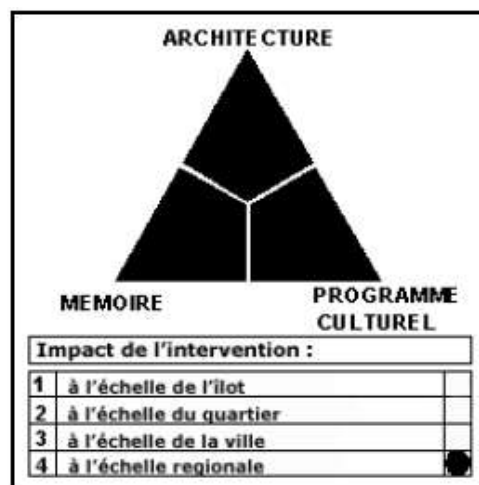


Fig.5 - Triângulo de sobrevivência do sítio reconvertido