

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA  
**FERROVIARIA**  
caderno nº17  
edición castellano

*LINHA DO CORGO  
mirando a Galicia*



**PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ**

**CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE**



*Imagen superior:* Imagen en los primeros kilómetros de la línea do Corgo con el Texas, en 1977.

*Imagen portada:* Imagen de la estación de Chaves en los años 70, con la E209 dando tracción al Texas.

#### Fotografías:

Blog Chaves Antiga, Steen Larsen, Tack Ulrich, Werner Hard Meier, Google Earth y Archivo de los autores

#### Dibujos:

Paco Boluda



Patrocina: S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández

Maquetación: Manuel Hernández

Portada: Paco Boluda

Imprime: Ingrafor

Depósito Legal: OU 25-2007

#### Colaboran:



#### Números editados:

Nº 1: Estación Local de Ourense – San Francisco.

Nº 2: O Viaducto do Miño e a Ponte das Lagoas.

Nº 3: Ourense Empalme.

Nº4: A Inauguración do Ferrocarril de Puebla de Sanabria a Ourense y Carballiño.

Nº 5: A Liña de Ourense a Vigo.

Nº 6: Túneles ferroviarios na provincia de Ourense.

Nº 7: Viaductos e pontes do F.C. Zamora–Ourense–A Coruña.

Nº 8: As 1800.

Nº 9: O funicular de Santo Estevo.

Nº Especial: A Ponte, unha ollada ferroviaria.

Nº 10: Os Retretes

Nº 11: A outra historia do ferrocarril

Nº 12: Estaciones rurales del ZC

Nº 13: Rivadavia, historia de una estación

Nº 14: El Ferrocarril de Villaodrid a Ribadeo

Nº 15: Las Casillas

Nº 16: El Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa

#### Para solicitud de números atrasados:

[www.carrileiros.com](http://www.carrileiros.com)

[carrileiros@hotmail.com](mailto:carrileiros@hotmail.com)

Asociación Cultural Foula, Apdo. de Correos nº 80, 32080 Ourense  
Antiguo Cuartel de San Francisco, rúa Canle s/n

Queda prohibida la reproducción total o parcial de las imágenes y texto de este cuaderno en cualquier soporte, tanto mecánico como digital sin el consentimiento expreso de los autores.

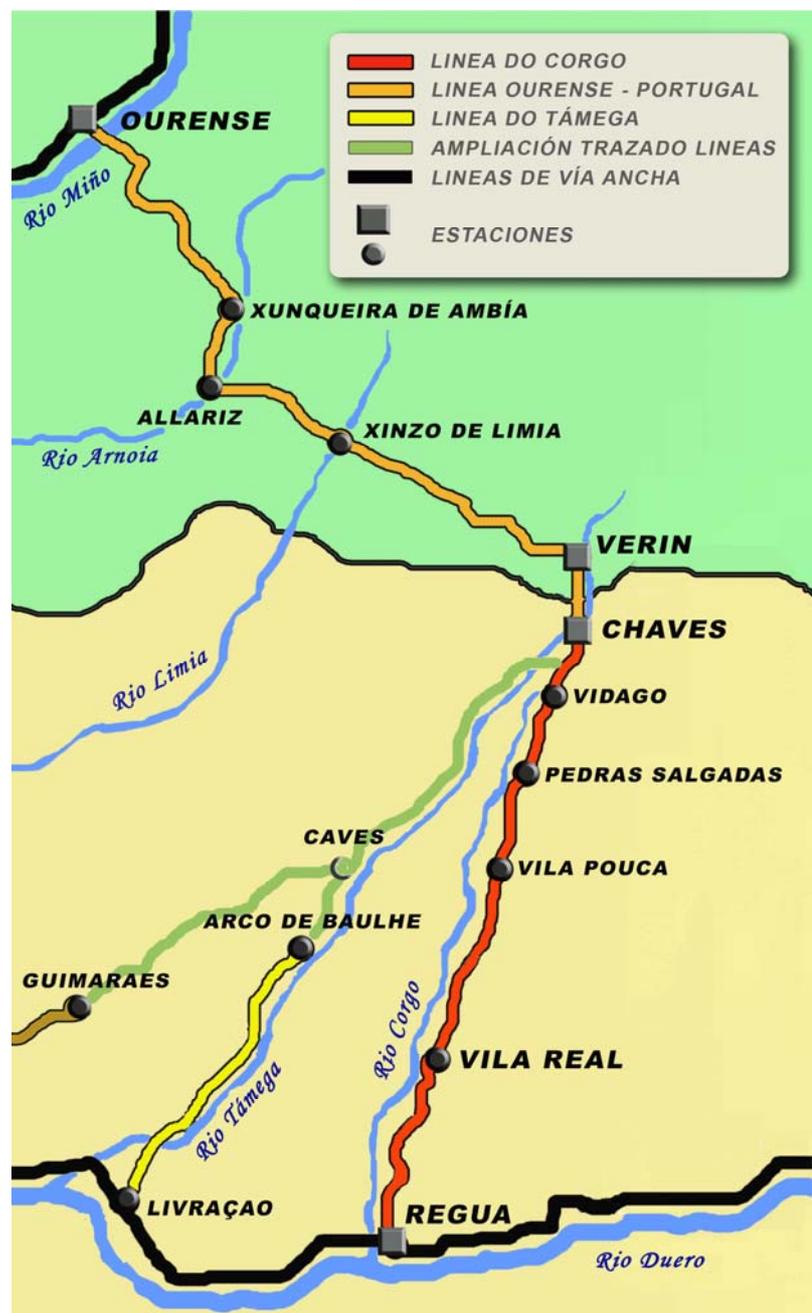
## LA VÍA ESTRECHA

Uno de los motivos principales por la que en muchos lugares pudieron disfrutar de las ventajas del ferrocarril, fue la implantación de la vía estrecha en sus proyectos. Este tipo de vía que tiene como ancho más extendido el de 1 metro, resulta mucho más económica su construcción y posterior explotación, dada la menor exigencia en los radios de curvatura y por lo tanto al ceñirse mejor a las curvas de nivel se evitan las costosas construcciones de puentes y túneles, con lo que el presupuesto final hace de este tipo de ferrocarril un medio de transporte asequible a zonas en donde una línea de vía ancha sería completamente inviable dado el enorme costo de su ejecución en contrapartida con el menor ingreso de su explotación.

En la península Ibérica, este tipo de ferrocarriles, que en España se denominaron secundarios o económicos tuvieron un desarrollo considerable, sobre todo en la cornisa cantábrica, en donde una complicada orografía hacía difícil y antieconómica la construcción de un ferrocarril de ancho ibérico. En Portugal se desarrolló mayoritariamente al norte del país, sirviendo como ferrocarriles complementarios a las líneas de vía ancha, como es el caso de la denominada línea "do Douro", entre Porto y la frontera con España en Barca d'Alva., y que discurre paralela al río Duero. De esta línea parten hacia el norte distintos ferrocarriles de vía estrecha aprovechando los valles de los ríos afluentes del Duero y de los cuales reciben el nombre, como es el caso de la línea del Tâmega, desde Livração a Arco de Baulhe; la del Túa, que llegaba hasta Bragança; la de Sabor, entre Pocinho y Duas Igrejas-Miranda y la que nos ocupa, la línea de O Corgo, entre Régua y Chaves.

De todas ellas, dos pretendieron un carácter fronterizo, intentando extender sus raíles hasta la frontera con España, es el caso de la de Túa que quería llegar hasta Puebla de Sanabria y la de O Corgo con la intención de unir la cuenca del río Duero con la del Miño en Ourense en dos ferrocarriles a través de Verín y Chaves. Y que si bien ambos tramos nacieron juntos en sus proyectos, el tiempo les deparó distinta fortuna.

*Imagen derecha:* Mapa con las líneas de vía métrica transfronterizas entre Galicia y Portugal indicando las ampliaciones de la línea de Guimaraes y la del Tâmega con el fin de que llegaran hasta Chaves.  
*Imagen inferior:* O Texas camino de Chaves, al fondo, estación de Tanha, 1977.





*Imagen superior: Estación de Chaves en los años 70.*

*Imagen inferior: La naturaleza se hace partícipe del ferrocarril. En la imagen "o Texas" discurriendo entre un pinar en 1977.*



## UN FERROCARRIL INTERNACIONAL

Como hemos mencionado la historia de los dos tramos del que se pretendía que fuese un ferrocarril internacional entre la provincia de Ourense y la comarca de Tras Os Montes, tienen un inicio común y ambos proyectos nacen y se desarrollan paralelamente, aunque finalmente, mientras el tramo portugués llega hasta la ciudad de Chaves, el que discurre por España se transformará en sucesivas etapas en lo que actualmente es la línea de Zamora a Ourense.

El trozo Ourenseño, tenía un total de 113 km. iniciando su recorrido en la estación de M.Z.O.V. de Ourense. Cruzaba el Miño y ascendiendo por la margen izquierda del Barbaña llegaba hasta la cuenca del Arnoia, pasando por Xunqueira de Ambía y Allariz, luego alcanzaba la cuenca del Límia con estación en Xinzó de Límia, a partir de allí y a través de los valles de Laza y Castrelo llegaría a Verín, accediendo a la frontera portuguesa a través de Feces de Abaixo. En cuanto a las características cabe mencionar que los radios de curva oscilaban entre los 3000 y los 200 mtrs. como mínimo. Las pendientes máximas eran de 29 milésimas y los tramos rectos sumaban 58 km.

En 1897 el ingeniero Juan Ortaneda y Pedret presenta el estudio realizado por su equipo para la construcción de un "ferrocarril económico de Orense a Portugal". Tres años después, en 1900, Juan Ortaneda obtiene la concesión de este ferrocarril. Aunque no será hasta 1912, y enmarcado dentro de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908, se anuncia mediante Real Orden el concurso del proyecto del "Ferrocarril Estratégico de Orense a Ginzo, Verín y la frontera portuguesa", que finalmente se transformará en un ferrocarril de vía ancha, pues ese mismo año, 1912, se hace público el proyecto del ferrocarril de Zamora a Orense del ingeniero Fernandez España y que aprovecha el trazado de Ortaneda. Por este motivo se abandona el proyecto del ferrocarril económico aunque si se contemplaba un ramal que partiendo de la estación verinense, llegase hasta Chaves, y que finalmente nunca se construiría al cambiarse el trazado del directo y que ya no pasaría por Verín.



En cuanto al tramo portugués, lo que es la línea de O Corgo, sería en 1887 cuando se presenta el proyecto de "O Ferrocarril de Régua a Chaves e a fronteira" y que en 1897 le es otorgada la concesión a Alberto da Cunha Leao y Antonio Julio Pereira Cabral. Aunque finalmente, no podrán llevar a cabo el inicio de las obras dentro de los plazos establecidos. Agotados estos, el estado abre un concurso público en el que, entre las exigencias técnicas se rebaja el radio de curvatura a 60 mtrs., con el fin de hacer menos costosa su construcción y por ende mas atractivo para los inversores. Aún así el concurso quedaría desierto, por lo que será el propio estado el que se haga cargo de la construcción y posterior explotación de este ferrocarril, siendo por ello la primera línea de vía estrecha explotada por el estado en Portugal. En 1903 la "Gazeta dos Caminhos de Ferro" se hace eco del proyecto de ferrocarril de Régua a la frontera, iniciándose ese mismo año las obras en Vila Real con la presencia de su Majestad "El Rei Don Carlos", concretamente el 24 de agosto. Tres años después se inauguraría el trozo Régua-Vila Real, iniciándose la explotación de este tramo el 12 de marzo de 1906. Al año siguiente el ferrocarril llegaría hasta Pedras Salgadas. En 1910 la línea llega a Vidago iniciándose el servicio de trenes el 21 de marzo de 1910. Habrá que esperar once años mas para que el ferrocarril llegue a Chaves, la causa no fue otra que los distintos criterios que había a la hora de llevar la vía hasta esta última ciudad. Por fin el 29 de agosto de 1921 los aquilavienses vieron llegar el ferrocarril por primera vez a su estación. A partir de 1947 la CP se hará cargo de su explotación. En 1978, el 19 de enero, se inician los viajes con tracción diesel. El primer día del año de 1990 la CP cierra el tramo Vila Real-Chaves.



**Imágenes superiores izquierda:** Postales con las imágenes de Vila Real y el puente de Vidago, a principios del Siglo XX

**Imágenes centrales:** Dos estaciones de la línea, Vidago y Pedras Salgadas, años 70.

**Imagen inferior:** Estación de Vila Real en los años 70.





## LA EXPLOTACIÓN

Este ferrocarril cubre una distancia de 96 km. y como hemos mencionado en vía métrica, aplicándosele 60 mtrs. para el radio mínimo de curva dada la accidentada geografía que atraviesa. Para su explotación se construyeron catorce estaciones y nueve apeaderos. Todas las estaciones cuentan con los servicios propios de este tipo de instalaciones, como son edificio de viajeros, almacén de mercancías, retretes y aguada, las mas importantes, como son Régua, Vila real y Chaves, también poseen puente giratorio. El estilo de los edificios se mantiene prácticamente en toda la línea, excepto en el tramo de Pedras Salgadas a Chaves. En el primer caso son edificios simples de planta baja y cubierta a dos aguas, en la mayoría de los casos poseen un pequeño almacén adosado. En el caso de las estaciones principales, Régua, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Pedras Salgadas, Vidago y Chaves, presentan la estructura típica de las estaciones medias de vía ancha, con marquesina y dos plantas. Es de destacar que en la estación de Chaves, en lugar de la marquesina metálica que suele ser habitual, se ha sustituido por un porche arcado de piedra, lo que le da un aire de casa consistorial. Para las estaciones del último tramo de la línea, entre Pedras Salgadas y Chaves, se han elegido distintos estilos que nada tienen que ver con las del resto. Así estaciones como Vilela do Tâmega, Vilarinho das Paranheiras o la de Tâmega, se ha escogido un estilo mucho mas ornamental, inspirado en la arquitectura de las quintas portuguesas. En cuanto a los apeaderos, Oura, Campilho, Sálus, etc., presentan dos tipos de estructura diferente. Mientras el de Oura se compone de una rústica marquesina de madera, el resto están contruidos en hormigón y de medidas superiores, con una pequeña columnata en el frente. A lo largo de toda la línea se instalaron casillas para los guardavías y guardabarreras.



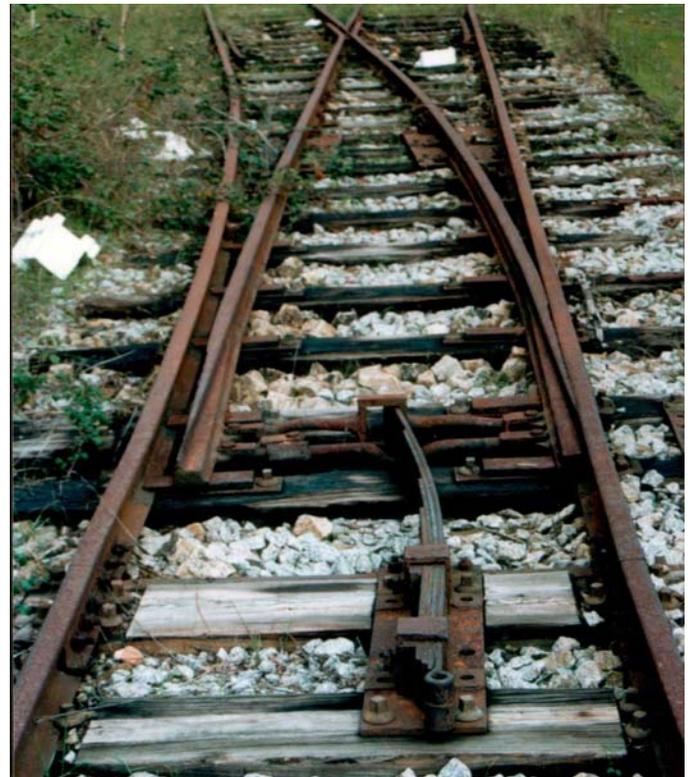
*Imagen superior:* Estación de Pedras Salgadas, en 1974, modelo de estación de las mas importantes de la línea.

*Imagen central:* Apeadero de Sabroso, año 2006

*Imagen inferior:* Estación de Vilarinho das Paranheiras, año 2006, típico ejemplo de las estaciones del último tramo de la línea.



Con respecto a los servicios de los trenes, al comienzo de la explotación de la línea entre Régua y Chaves, había ocho circulaciones diarias en ambos sentidos, que se repartían en cuarto mixtos, dos correo y dos ómnibus, empleando una media de cinco horas y media en hacer todo el recorrido, manteniéndose estos tiempos de viaje hasta el cierre de la línea en 1990. A finales de los años 70, entre Régua y Chaves, sigue habiendo cuatro circulaciones, aunque se han incrementado tres circulaciones entre Régua y Vila Real. Todas estas circulaciones son de servicio regional, con paradas en todas las estaciones, excepto un tren directo que solo paraba en las principales, invirtiendo en el recorrido tres horas y media. También había un mixto con transporte de mercancías. Al final de los años 80, tan sólo un tren en cada sentido cubría la totalidad de la línea, el resto de las circulaciones, cuatro por sentido, quedaron reducidas a Régua-Vila Real (2) y Régua- Vila Pouca de Aguiar (2). En los años 90 con el cierre del tramo entre Vila Real y Chaves se incorporan al servicio ferroviario nuevo material, como son los automotores LRV2000, que efectuaran cinco circulaciones diarias en cada sentido entre Régua y Vila Real. En la actualidad, en marzo de 2009, el servicio ferroviario es suspendido con motivo de la renovación de vía e instalaciones de la línea, por lo que el trayecto y las circulaciones son sustituidas por un servicio de autobuses. REFER espera abrir de nuevo este tramo de la línea a partir de 2011. Con respecto al tramo Vila Real-Chaves, se está paulatinamente convirtiendo en una vía verde, y la mayoría de las estaciones en centros culturales. En el caso de la de Tâmega, en la actualidad es de propiedad particular, adquirida por un entusiasta de este ferrocarril.



**Imagen superior izquierda:** Restos del apeadero de Oura en 2006.

**Imagen superior derecha:** Castillete de agua de la estación de Chaves, ya fuera de uso, año 1994

**Imagen central:** Sistema de talonamiento de los desvíos empleado en la estación de Vidago, año 1994.

**Imagen inferior:** El "Texas", una composición típica de las que circulaban por la línea en los años 70.



## MATERIAL MÓVIL

Para la tracción en la línea, la compañía adquirió a la casa alemana Henschel dieciséis locomotoras tipo Mallet, que estarían en funcionamiento hasta la llegada de las diesel. Estas locomotoras fueron numeradas E201 a E216 y fueron recibidas en tres tandas, conforme se iba ampliando el recorrido de la línea, de este modo las cuatro primeras entraron en funcionamiento en 1911, en 1913 llegaron dos más y posteriormente con la entrada en funcionamiento de la totalidad de la línea se adquirieron las diez últimas. Entre sus características destacaba su potencia de tracción, que era de 730 CV, con un peso de 60 Tm. y su rodaje era tipo 120-030, con 1100 cm. de diámetro en sus ruedas motrices.

En 1978 comenzaron a ser paulatinamente sustituidas por locomotoras diesel compradas a la casa Alstom entre 1976 y 1978 y que CP numeró de 9021 a 9031. Estas locomotoras eran muy parecidas a otras cuatro locomotoras también de la casa Alstom adquiridas de segunda mano al ferrocarril del Tajuña en España y que habían inaugurado la tracción diesel en la línea. Las CP 9021-31, del tipo Bo'-Bo' tenían una potencia de 1050 CV y pesaban 46,8 Tm. Su longitud entre topes era de 11,360 mtr. La velocidad máxima que alcanzaban era de 70 km/h, aunque en la línea rara vez pasaban de 30 km/h. Estas locomotoras estuvieron funcionando hasta el cierre del tramo entre Vila real y Chaves.

Coincidiendo con la dieselización de la línea entraron en funcionamiento los automotores serie 9700, del tipo UDD (Unidade Dupla Diesel) popularmente conocidos como "as Xepas", nombre que recibía la impetuosa heroína de una telenovela brasileña titulada "Dona Xepa". Fueron compradas en la ex Yugoslavia en 1979, en donde recibían el nombre de "Duro Dacovich". La composición estaba formada por dos coches, M+Rc. Estuvieron en servicio hasta 1996.

**Imagen superior derecha:** Locomotora E209 saliendo de la estación de Abambres en 1974

**Imagen medio:** Locomotora diesel-eléctrica Alstom en la estación de Chaves en la década de los ochenta.

**Imagen inferior:** Una composición típica de un tren directo abasteciéndose de agua en la estación de Samardá, en 1974





En la actualidad el servicio de pasajeros está asegurado por los automotores LRV2000, de la serie CP 9500, vehículos del tipo de los metros ligeros construidos a partir de las antiguas Xepas. Este material también funciona en las líneas del Tâmega y del Túa hasta Mirandela.

En cuanto al material remolcado, para el transporte de mercancías se utilizaron vagones cerrados y también de bordes bajos y medios. Hay que mencionar que la práctica totalidad del material remolcado era de bojes dado el sinuoso desarrollo de la línea. Para el transporte de paquetería y correspondencia había una serie de furgones metálicos, los mas antiguos disponían de un balconcillo del lado del departamento del jefe de tren. Los coches de viajeros, todos construidos en madera y la mayoría con acceso a la plataforma mediante balconcillo, los había de las tres clases y fueron utilizados durante toda la historia de este ferrocarril.

De todo este material, parte se encuentra en las secciones museísticas de la CP y una composición formada por varios coches de viajeros traccionados indistintamente por vapor o diesel, funciona como tren turístico entre Régua y Vila Real.

También se encuentran restaurados, la locomotora E212 y un par de vagones, propiedad de don Joao Morais, natural de Curalha (Chaves), un apasionado de este ferrocarril que ha intentado en numerosas ocasiones reabrir el tramo entre Vila Real y Chaves con fines turísticos, incluso haciéndose él cargo de los costes. De momento ha adquirido la estación de Tâmega y su idea en la actualidad es poder instalar un par de kilómetros de vía para que circule la composición que hoy se encuentra estacionada en una vía muerta en su propiedad.

**Imagen superior:** Frontis decorado en azulejo en la estación de Tâmega,  
**Imagen derecha arriba:** Coche de segunda clase restaurado por don Joao Morais. Foto año 2009  
**Imagen derecha medio:** Una Xepas en la estación de Vila Real, en 1996  
**Imágenes inferiores:** Dos imágenes de vagones de mercancías restaurados que se utilizaban en esta línea, fotos año 2009.





#### DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

Nada mejor, a la hora de describir esta línea, que realizar un viaje en el mítico "Texas". El Texas era un convoy que cubría el trayecto entre Regua y Chaves al que los parroquianos apodaron de esta forma en alusión a su aspecto, que recordaba al de los viejos trenes de las películas del Lejano Oeste. Nuestro Texas se encuentra estacionado en las vías de ancho métrico situadas en un lateral del edificio de viajeros de Regua, compartiendo el andén principal con las vías de ancho ibérico. Acaba de llegar el tren de Porto. Hay trasbordo de pasajeros y de equipajes hacia nuestro tren, cuya composición está formada por un furgón para los equipajes y la correspondencia, dos vagones de mercancías y cuatro coches de viajeros. De todo este material se encargará de darle tracción la vaporosa Mallet de Henschel serie E-200. Suena el silbato del jefe de estación y el Texas se pone en marcha. Le quedan 96 Km. de vía serpenteante entre cañones y riscos vertiginosos. Dejamos la estación de Regua y cruzamos el río Corgo mediante un puente metálico. Nuestra vía va estuchada entre la vía ancha de la línea do Douro. Una vez atravesado el puente, la línea se libera de los raíles ibéricos dando un giro de noventa grados con una cerrada curva dirigiéndose hacia el norte por la margen izquierda del río Corgo. A los pocos metros se encuentra la estación de Corgo, verdadero origen de esta línea férrea. Una breve parada y el convoy reanuda la marcha introduciéndose en el angosto cañón del Corgo. La vía se cuelga literalmente de las escarpadas riberas. Pasamos el apeadero de Tanha y cruzamos el puente metálico que salva el río de mismo nombre. Llegamos a Alvaçoes, el paisaje se compone de multitud de plantaciones de viñedo, prácticamente

colgadas del despeñadero profundo que guía al río Corgo. La vía sigue fielmente las curvas de nivel, lo que provoca innumerables curvas y contra curvas siguiendo el curso fluvial. Nos detenemos unos minutos en Povoação, a partir de aquí, la línea abandonará por unos kilómetros el Corgo. Nos dirigimos ahora hacia la estación de Carrazedo en el PK 14.2, a partir de este punto la línea describe una vertiginosa "U", conocida por los ferroviarios como la U de Carrazedo y que hace pasar de nuevo la vía por enfrente de la estación. A pocos kilómetros está el apeadero de Cruzeiro. Desde aquí, la vía vuelve a encajonarse en los desfiladeros del Corgo hasta llegar a Vila Real, cuya estación se encuentra situada justo a 25 Km. del origen de la línea. Su edificio de viajeros es común al de las principales estaciones del trayecto. Una construcción de dos plantas y con marquesina metálica sobre el andén principal, además posee todos los elementos necesarios para la explotación, aguadas, puente giratorio, almacenes y muelles de mercancías, etc. A partir de aquí, el paisaje se muda, abandonamos las escarpadas laderas del Corgo para adentrarnos en frondosos bosques de pinos mansos, surgiendo de vez en cuando pequeñas praderas cubiertas de huertas o pastizales. El trazado se permite por unos kilómetros, rectas considerables. Lo que hace que nuestro querido Texas consiga el máximo de su velocidad. Pasada la estación de Abambres, el paisaje cambia de nuevo. Los pinos dan paso a grandes afloramientos graníticos y desolados. Luego pasaremos por los apeaderos de Cigarrosa, Fortunho y Samardá. Enfilamos el puente que salva el río Tourencinho y llegamos a la estación de este mismo nombre.

**Página anterior**

**Foto superior:** El Texas en la estación de Régua, 1977

**Foto medio:** Vista aérea de la "U" de Carrazedo.

**Foto inferior:** Estación de Vila Real en 1974

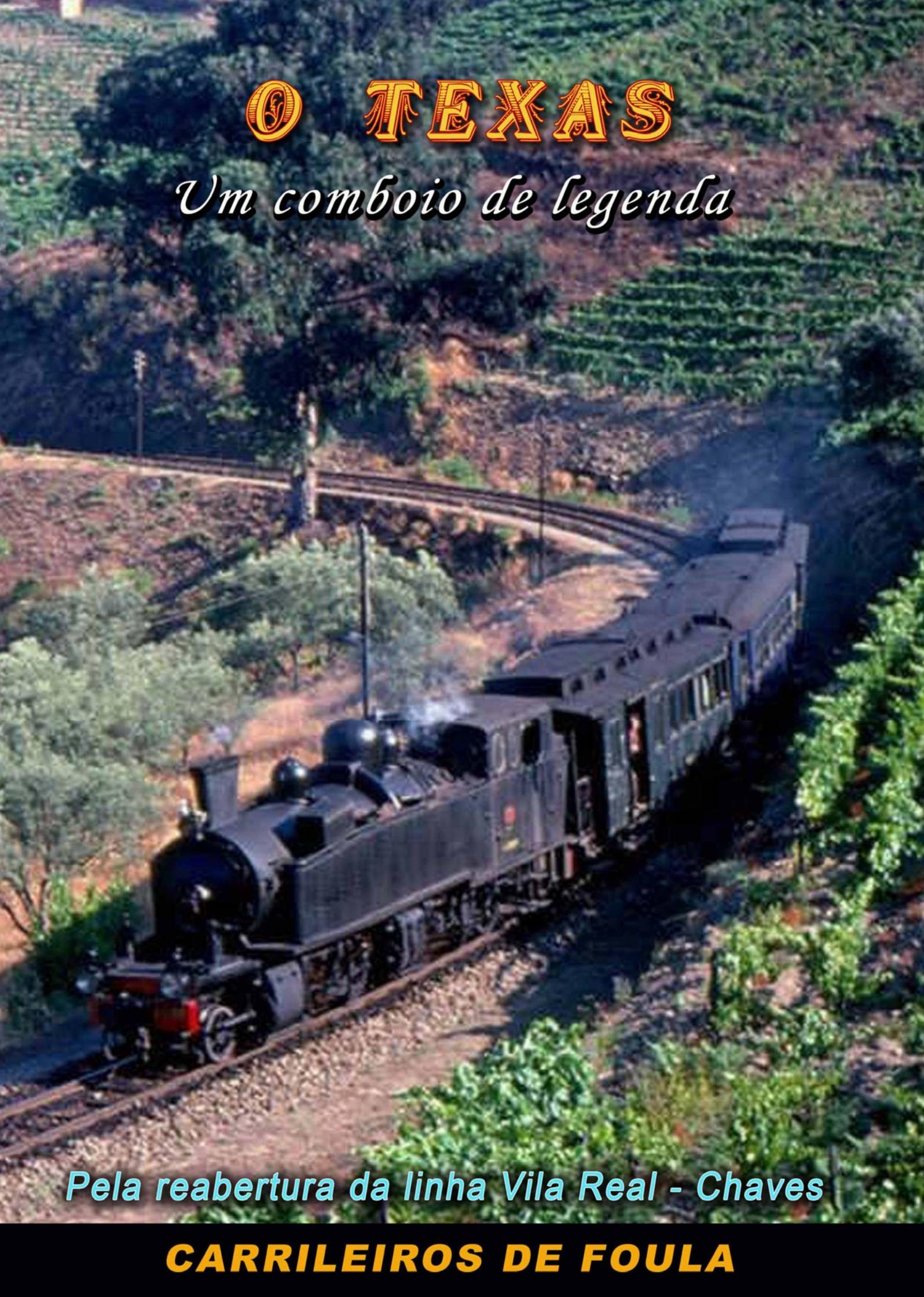
Tras un breve descanso en nuestra marcha, el silbato de la Mallet nos indica que partimos de nuevo. En el PK 48, se encuentra el apeadero de Zimao que abordamos sin detenernos para adentrarnos en una basta llanura de monte bajo y pequeñas huertas. Atravesamos el puente de Parada y después de pasar Parada de Aguiar, el Texas se detiene en la vía I de la estación de Vila Pouca de Aguiar para hacer cruce con el tren ascendente. El edificio y las dependencias de esta estación son similares a las de Vila Real y a las otras estaciones importantes de la línea, Pedras Salgadas, Vidago o Chaves. Tras la parada reglamentaria, el convoy inicia de nuevo su marcha hacia Nuzedo, siguiente parada antes de llegar a Pedras Salgadas, en donde nos detendremos para que nuestra locomotora se aprovisione del agua suficiente para poder llegar sin problemas a su destino. Una vez terminado el ritual de la aguada, partimos de nuevo. Pasaremos por los apeaderos de Sabroso, Olivos, Oura y Sálus, antes de Oura el tren serpenteará por otra "U" similar a la de Carrazedo. Llegamos a Vidago, en donde varios pasajeros e apean de nuestro tren para dirigirse a los grandes establecimientos termales que hay en esta villa. Continuamos camino de Chaves, entre lomas, pequeños pueblos y tierras de cultivo, pasando por Campilho, Vilarinho das Paranheiras, Peneda, Vilela do Támeaga, donde cruzamos el puente de piedra sobre el río Támeaga, y llegamos al apeadero homónimo. Fonte Nova, y poco después el Texas hace su entrada en la estación de Chaves, a 96,2 km del origen de la línea y fin de la misma.

**Foto inferior:** El Texas ascendiendo hacia Chaves en 1974



# O TEXAS

*Um comboio de legenda*



*Pela reabertura da linha Vila Real - Chaves*

**CARRILEIROS DE FOULA**