

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº23
edición castellano

LINHA DO TUA
un gran ferrocarril de vía métrica



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ
con la colaboración de **DANIEL CONDE**

CARRILEIROS & FOULA - OURENSE



Imagen superior: Vista del cañón del río Túa con la línea del ferrocarril (foto MCLT, Movimento Cívico pela Linha do Tua)

Imagen portada: Estación de Mirandela en los años 70 del pasado siglo (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).

Fotografías:

Werner Hardmeier, Esteen Larsen, Archivo del M.C.L.T., Detlef Schicorr, Tack Ulrich, Daniel Conde, Darío Silva, Archivo de los autores.

Dibujos:

Paco Boluda

Autores: Paco Boluda y Manuel Hernández

Maquetación: Manuel Hernández

Portada: Paco Boluda

Imprime: Imgrafor

Depósito Legal: OU 25-2007

Últimos números editados:

Nº 18: El ramal de Ourense a Monforte.

Nº 19: Muelles de mercancías.

Nº 20: El Tranvía de Verín a Cabreiroá.

Nº 21: La antigua estación de Ourense-Canedo

Nº 22: Locomotoras de Vapor de vía métrica en Galicia y norte de Portugal.

Para solicitud de números atrasados y más información:

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com

Asociación Carrileiros, Apdo. de Correos nº 80,

32080 Ourense

Estación de Os Peares, 32440, A Peroxa, (Ourense)

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.

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

Colaboran:



LIÑA DO
TUA
TAMÉN É **TUA**
RESPONSABILIDADE

GARRILEIROS
ourense

EL MARCO GEOGRÁFICO

La región de Tras-os-Montes se encuentra situada en el noreste Portugués, teniendo como vecinos por el norte a Ourense, por el este a Zamora y Salamanca, al Oeste, Porto y Braga y al sur el río Duero. Está constituida por dos distritos, Vila Real y Bragança.

Su complicada orografía con numerosos y profundos valles ha condicionado desde siempre sus vías de comunicación. Fue con la aparición del ferrocarril cuando por fin se rompe el secular aislamiento de los pueblos de Tras-os-Montes. La implantación de este medio de transporte no fue fácil, hubo que aprovechar las cuencas fluviales de sus tres ríos principales para el tendido de la vía férrea. De esta manera, los ríos Corgo, Tua y Sabor fueron los pasos naturales que permitieron avanzar al ferrocarril a través del interior de la región.



Mapa de situación de la región de Tras-os-Montes

Viaducto das Presas (foto Detlef Schikorr).



UN POCO DE HISTORIA

En el año 1878 son presentados dos proyectos para unir las ciudades de Mirandela y Bragança con la futura línea del Duero. Uno de los proyectos presentado por el ingeniero militar João Jose Pereira Dias hacía discurrir la línea por la margen derecha del río Tua desde su desembocadura en el Duero. Proyecto este que finalmente fue descartado ante el otro proyecto presentado por Antonio Xavier de Almeida Pinheiro, que discurría por el margen izquierdo del mismo río.

En enero de 1883 la cámara municipal de Mirandela presenta el proyecto a El-Rei, pidiéndolo la construcción de la línea de ferrocarril entre Tua y Mirandela. En diciembre de ese mismo año, el gobierno adjudica la construcción de la línea férrea entre Tua y Mirandela al conde da Foz y que mas tarde traspasaría a la Compañía Nacional de Caminhos de Ferro, encargándose de la dirección de las obras el ingeniero Dinis da Mota.

El 26 de mayo de 1884 esta adjudicación es confirmada mediante un decreto del gobierno.

El 16 de octubre de ese mismo año se inauguran los trabajos en Mirandela. Tras tres años de obras el 29 de septiembre de 1887 se inaugura el trozo Tua-Mirandela, con la presencia de El-Rei Dom Luís y la reina D^a. Maria Pia, además de numerosos ministros y demás invitados. El almuerzo fue ofrecido en el almacén del muelle de mercancías. Las locomotoras encargadas de esta inauguración que tenían los nombres de Vila Real y Mirandela fueron bendecidas por el obispo de Bragança ayudado por veinte curas. Una vez entrado en funcionamiento el trozo entre la línea del Duero y Mirandela, se hacía necesaria su prolongación hasta la capital del distrito. Para ello el 20 de julio de 1903 el gobierno aprueba la prolongación de la línea, hasta Bragança, aunque los trabajos de este trozo ya habían sido iniciados por decisión de la Cámara Municipal de esta ciudad.



Estación de Mirandela en 1972 (foto Detlef Schikorr).



Estación de Tua, inicio de la línea en 1972 (foto Detlef Schikorr).

Estación de Bragança, final de la línea en 1987.



En junio de 1905 están prácticamente terminadas las obras entre Mirandela y Bragança, iniciándose paulatinamente la apertura de los distintos trozos, así el 2 de agosto de 1905 se abre al servicio el trozo hasta la estación de Romeu.

El 15 de octubre de ese mismo año, llega a Macedo de Cavaleiros. A Sendas llega el 18 de diciembre. En el año siguiente, el 14 de agosto de 1906, se abre al servicio ferroviario el tramo entre Sendas y la estación de Rossas.

El 1 de diciembre de 1906 Bragança quedará unida por línea férrea a Porto, quedando este día concluida totalmente la línea entre Tua y Bragança. En 1947 la línea es nacionalizada, pasando a ser explotada por la recientemente constituida CP (Comboios Portugueses).

A partir de la década de los años 80 comienza la dieselización de la línea, siendo progresivamente sustituida la tracción vapor por la diesel.

El 15 de diciembre de 1991 se cierra al tráfico el trozo entre Mirandela y Bragança. Aunque cuatro años después se reabrirá de nuevo al servicio el trozo entre Mirandela y Carvalhais, bajo los auspicios de la Câmara Municipal de Mirandela, funcionando como una pequeña red de metro de superficie "Metro de Mirandela" y que poco después también explotaría el trozo entre Mirandela y Tua.

En febrero de 2007 se cierra a la circulación el trozo entre Tua y Mirandela a consecuencia de un desafortunado accidente en el que se vio implicado uno de los automotores de la serie 9500.

La construcción de un gran embalse, aprobado por el gobierno portugués, hace peligrar la reapertura de ese trozo de la línea, al quedar parte de su trazado bajo las aguas del pantano.

DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

Con sus 133,8 km de longitud, el ferrocarril del Tua atraviesa una de las regiones con uno de los paisajes mas espectaculares de Europa. A lo largo de su recorrido, los viajeros tenían la oportunidad de contemplar un paisaje que gradualmente va cambiando de fisonomía, pues si en los primeros kilómetros del trazado discurre literalmente colgado de las escarpadas laderas del cañón del río Tua, poco a poco el terreno se vuelve más amable. Kilómetro a kilómetro la estrecha garganta que forma el río es su desembocadura se va transformando en un valle profundo, cubierto de plantaciones vitivinícolas. Después según se va ensanchando el valle, la vegetación se torna mas boscosa y a partir de Mirandela el entorno de la vía cambia de nuevo, la línea abandona el Tua y el paisaje se torna abierto salpicado de monte bajo y grandes extensiones de olivares. Si al comienzo de la línea el entorno es típicamente Atlántico, en Bragança ya se atisba el árido paisaje del interior peninsular.

A lo largo de esta línea pasaremos por veinte estaciones y dieciocho apeaderos. Cruzaremos catorce puentes, dos viaductos y atravesaremos diez túneles.

Iniciamos nuestro recorrido para conocer esta línea en la estación de Tua, que es una pequeña aldea del ayuntamiento de Carrazeda de Ansiães situada a orillas del río Duero. Esta estación pertenece a la "linha do Douro", de Porto a Barca d'Alva, y es la estación de origen del ferrocarril que nos ocupa. Esta estación se inauguro el 1 de septiembre de 1883 con la puesta en servicio del trozo Pinhão-Tua. Durante cuatro años fue estación término, hasta que en 1887 la línea continúa hasta Pocinho.

La estación de Tua es una estación de tipo "isla", puesto que las vías discurren a ambos lados del edificio de viajeros, teniendo las pertenecientes al ancho ibérico del lado del río y las de vía métrica al otro lado, ambos anchos coinciden en la zona del muelle de mercancías. Otra peculiaridad que tiene esta pequeña estación es la de poseer marquesina por sus cuatro fachadas.

Al salir de la estación, ambas líneas, la de ancho ibérico y la métrica, discurren en paralelo, aunque a medida que nos acercamos a la desembocadura del río Tua, nuestro ferrocarril va ganando altura en una pendiente que continuará prácticamente hasta los últimos kilómetros de la línea.

Foto derecha: Edificio de viajeros de la estación de Tua (foto Daniel Conde).
Foto inferior: Estación de Tua en 1987 (foto Antonio Feijo)



Vistas del valle del Tua con la línea férrea (fotos João Medina).





Automotor Allan con destino Bragança iniciando el ascenso desde la estación de Tua en los años 70 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).



Dos unidades de la serie 9500 del metro de Mirandela atravesando el viaducto de Presas en 2003 (foto Pink)

Túnel de Tralhariz de 45m en curva, en 2006 (foto Daniel Conde).



Una vez que la línea llega al río Tua, seguirá fielmente su curso hasta Mirandela. Estos primeros kilómetros discurren a través de un profundo cañón en donde la plataforma de la vía no tiene prácticamente espacio en donde asentarse. Pasaremos por el viaducto metálico de Presas y el túnel del mismo nombre de 137m. En el pk 4,3 se encuentra el apeadero de Tralhariz y el túnel homónimo de 45m de longitud. Castanheiro en el pk 7,6 será el siguiente apeadero. Después atravesaremos el túnel Das Fragas Mas I, de 38m, el viaducto Das Fragas Mas y el túnel Das Fragas Mas II, de 137m, el túnel de Falcoeira y el puente de Paradela y llegamos a la estación de Santa Luzia, situada en el pk 13,4.

La línea sigue encajonada contra el río, aunque poco a poco las laderas se van suavizando. Tras pasar los apeaderos de São Lourenço y Tralhão llegamos a la estación de Brunheda, situada a 21km del origen de la línea. Después, tras pasar los puentes de Cabreira y Vieiro, llegamos a la estación de Abreiro, pk 29,3. Esta estación se encuentra encajonada entre los ríos Tua y Vieiro, el poco espacio disponible hizo que el edificio de viajeros se sitúe prácticamente al lado del estribo del puente de Vieiro. A partir de este punto cambia la fisonomía del paisaje, en donde la estrecha garganta se transforma poco a poco en un amplio valle.

Un mixto atravesando el puente de Vieiro a la salida de la estación de Abreiro en 1977 (foto Tack Ulrich)





Viaducto y túnel de Fragas Mas, entre las estaciones de Catanheiro y Stª Luzia.

Mercante traccionado por una Mallet pequeña en la estación de Cachão en los años 70 (foto Tack Ulrich)



Estación de Mirandela con un automotor "Tripla" de la serie 9700, en los años 80 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).



Poco después pasaremos por el apeadero de Ribeirinha y la estación de Vilarinho en el pk 37,8. Estas estaciones suelen ser muy sencillas, en muchos casos son casillas adaptadas para el tráfico de los trenes, caso diferente es el del tramo entre Mirandela y Bragança, en donde veremos estaciones mucho más amplias y con todos los servicios.

La línea prosigue su discurrir a través del valle, ahora atravesamos en puente sobre el río Carvalha, similar al del resto de la línea, de construcción metálica y de un solo tramo. Después pasaremos las estaciones de Cachão y Frechas, esta última a 45 km del inicio del recorrido. Cruzamos el túnel de Frechas de 72m, y ya nos ponemos en el apeadero de Latadas. Siete kilómetros mas y llegamos a la estación de Mirandela.

Mirandela, situada en el pk 54,1 era la gran estación de la línea y centro neurálgico de la misma, en ella estaban ubicados los talleres de mantenimiento del material móvil, el depósito de locomotoras y las oficinas administrativas de la compañía. Era una estación con una enorme actividad, expidiendo trenes constantemente.

El edificio de viajeros es de un estilo que nos recuerda a los grandes caserones centroeuropeos, tiene tres cuerpos superiores unidos mediante galerías y cubiertas a dos aguas con una gran inclinación. La planta baja dedicada a la explotación ferroviaria, tenía una gran marquesina sustentada por unas artísticas pilastras de fundición, que cubría la totalidad del primer andén. En la zona destinada a mantenimiento y reserva del material móvil, tenía todo lo necesario para este fin, contando con cocheras, rotonda, puente giratorio, aguadas, carboneras, etc.

Continuando el recorrido de la línea, al salir de Mirandela cruzamos el túnel de 128m y un viaducto que tienen el nombre de la ciudad y llegamos al apeadero de São Sebastião. En este punto ya la línea ha abandonado al río Tua y la orografía del terreno comienza a cambiar. La línea ahora serpentea entre suaves lomas. En el pk 58,2 se encuentra Carvalhais, la primera estación del tramo Mirandela-Bragança. El edificio de esta estación corresponde a la tipología típica de este tramo, tiene planta cuadrangular, con planta baja dedicada a la explotación ferroviaria y un primer piso para vivienda de los trabajadores de la compañía.

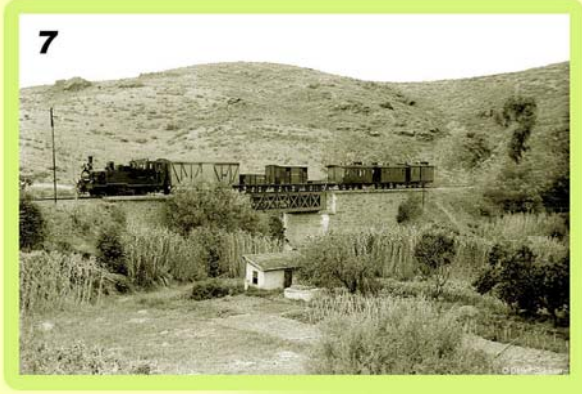
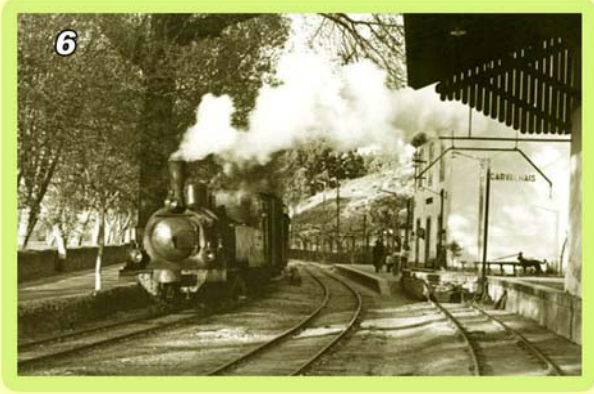
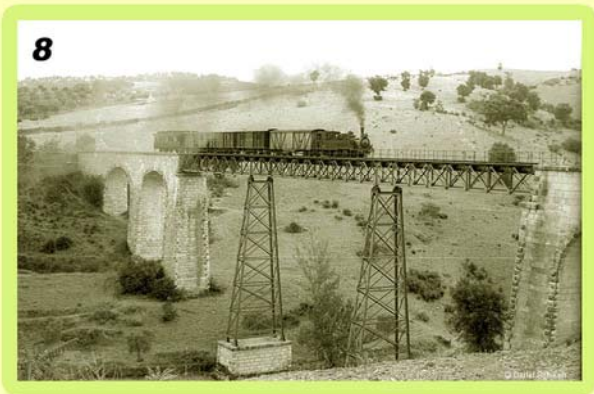


Entrada a la estación de Mirandela desde Tua (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza)

Aguada de la estación de Mirandela (foto diciembre de 2010)

Estación de Mirandela en plena actividad en los años 70 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza)



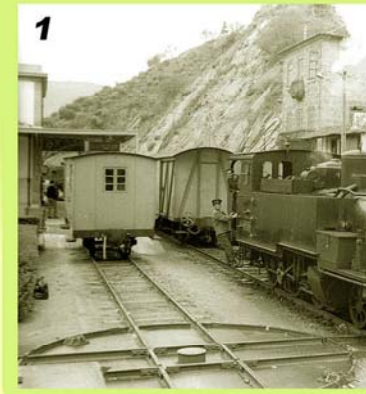


2011

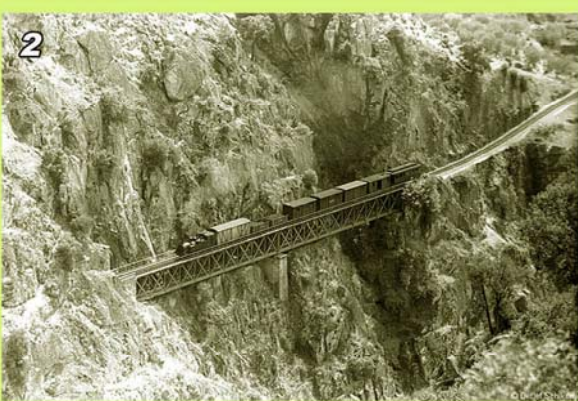
ANO DOS COMBOIOS TRASMONTANOS

CARRILEIROS OURENSE

MOVIMENTO CÍVICO PELA LINHA DO TUA



← a Porto



14 BRAGANÇA

MOSCA

REBORDÂOS

REMISQUEDO

SORTES

ROSSAS

13

SALSAS

12

FERMENTÂOS

CHÂOS

VILA FRANCA

SENDAS

VALDREZ

11

SALSELAS

AZIBO

CASTELÂOS

9

MACEDO DE CABALEIROS

EU

CORTIÇOS GRIJÓ

10

13

12

10

3

LINHA DO TUA



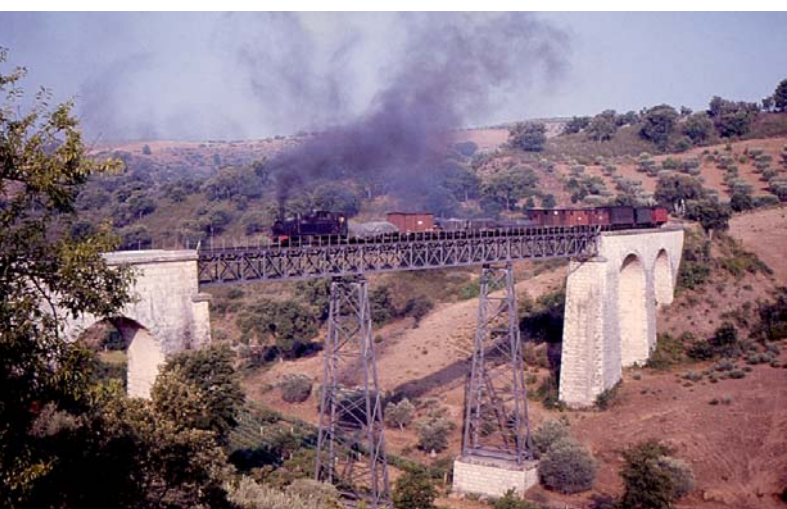
Estación tipo del tramo entre Mirandela y Bragança



Paso a nivel y puente de Carvalhais, en los años 70 (foto Esteen Larsen).



Viaducto de Asureira, en 1977 (foto Esteen Larsen)



Estas estaciones contaban por lo general con tres vías, dos para cruce y estacionamiento y una para el servicio de mercancías, situada al lado del muelle cubierto. Todas contaban con retretes y muelle cubierto para las mercancías. Estos edificios eran prácticamente iguales en todas las estaciones, exceptuando la de Macedo y Bragança.

Continuamos nuestro recorrido por la línea llegando al apeadero de Vilar de Ledra. Luego vendrá Avantos y poco después cruzaremos el viaducto de Assureira, este viaducto es el más espectacular de toda la línea, con una longitud de 180m. Está constituido por tres tramos metálicos y dos accesos en piedra, con uno y dos arcos respectivamente. Escasos metros después, se encuentra la estación de Romeu, en el pk 67,2. Pasaremos después por las estaciones de Cortiços y Grijó, llegando a la estación de Macedo de Cavaleiros, en el pk 82,8, otro enclave importante en la línea. El edificio de viajeros de esta estación aunque similar al resto, es de mayores dimensiones al tener dos cuerpos de planta baja adosados por los laterales.

Dejando atrás Macedo, llegamos al apeadero de Castelãos, que no es más que una casilla de ferroviario al la que se ha añadido una diminuta marquesina. En el pk 89,3 se encuentra la estación de Azibo. La línea sigue ascendiendo de una forma suave con curvas y contra curvas sorteando las numerosas colinas cubiertas de olivares. Pasamos los apeaderos de Salselas y Valdrez, llegando a la estación de Sendas, situada en el pk 98,9.

La vía discurre ya por un paisaje que ya nada tiene que ver con el que habíamos encontrado al salir de Tua, la frondosidad de las tierras bañadas por el Duero se ha transformado ahora en un paisaje mucho más árido cubierto de monte bajo y con tierras de color rojizo, sin perder por ello atractivo.

Continuando con nuestro recorrido, pasaremos por los apeaderos de Vila Franca, Chãos y Fermentãos para llegar a la estación de Salsal, a 104km del inicio. Ahora nos encaminaremos a la estación de Rossas. En este punto el trazado de la vía se encuentra en la cota más alta de la geografía ferroviaria portuguesa, pues la estación de Rossas está a una altitud de 850m. A partir de este punto la línea comenzará un descenso continuo hasta Bragança.

Siguiendo el recorrido y tras pasar Rossas, la línea cruza dos túneles, el de Arufe y Sortes, de 155m y de 30m respectivamente. Después está la estación de Sortes, en el pk 117,1 y tras pasar por un nuevo túnel, Remisquedo de 136m, llegamos al apeadero del mismo nombre. Después de este apeadero nos encontramos con otro puente importante de la línea, también llamado de Remisquedo, de 120m de largo y con estructura metálica de tres tramos. A continuación la vía pasa por el apeadero de Rebordãos y llegamos a la estación de Mosca, en el pk 125,6. Ocho kilómetros nos separan del fin de este viaje. Tras haber recorrido 133,8km llegamos a Bragança, estación término pero diseñada para dar continuidad a la línea hasta España. Esta estación contaba también con un pequeño depósito de locomotoras y su edificio es del mismo estilo que los utilizados en las líneas de vía ancha de Portugal.



Estación de Romeu, en 1974 (foto Tack Ulrich)



Estación de Macedo de Cavaleiros (foto Antonio Feijo)



Apeadero de Castelãos (foto Antonio Feijo)



Estación de Rossas (foto Archivo de Movimento Cívico pela Linha do Tua)

Estación de Bragança, a principios de la década de los 80 (foto Antonio Feijo)





Depósito de Mirandela a principios de los 80 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suíza).



Locomotora E168 en la estación de Tua sobre un vagón destinado al transporte de material de vía estrecha por vías de ancho ibérico (foto Esten Larsen, 1977).



Locomotora diesel de la serie 9020 en la estación de Abreiro en los años 90 (foto archivo MCLT, Movimento Cívico pela Linha do Tua)

MATERIAL MÓVIL

El material móvil que circuló por la línea del Tua, fue de la mas variado y con la particularidad de que tuvo pocas variaciones a lo largo de su historia, pues a finales de los años 70 aún se podía ver circulando material de principios de siglo, en perfecto estado de conservación. En aquella década la línea del Tua se podía considerar un verdadero santuario ferroviario.

Locomotoras

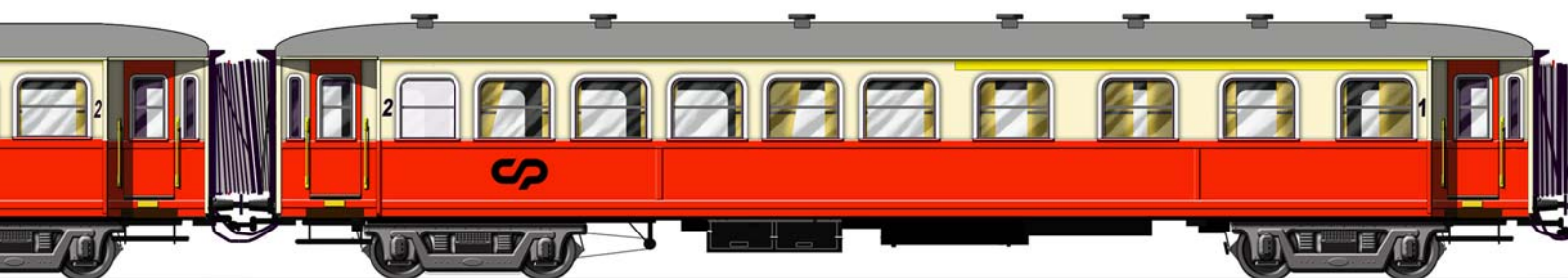
Por las vías de esta línea circularon a lo largo de su historia cinco series de locomotoras de vapor, algunas como la E114 que desde 1907 estuvo en servicio hasta 1996. Las series mas antiguas fueron la E81 a 86, siendo utilizadas en la inauguración de este ferrocarril. En 1904 entran en servicio la E111 a 114. Las Mallet E161 a 170 se incorporarían al Tua en 1908, estando en servicio hasta 1984 y que son sustituidas por la tracción diesel. Con el traspaso a la CP de esta línea, entraría en servicio la serie E51 a 55, provenientes de la línea del Dão. Al final de la era del vapor efectuarían incursiones varias locomotoras de la serie E200.

La dieselización de la línea se produjo entre los años 1984-85, con puesta en funcionamiento de las locomotoras diesel serie 9020, fabricadas por Alston, y que había sido adquiridas por la CP en 1976.

Coches de viajeros

La mayoría de los coches de viajeros que sirvieron en esta línea fueron de ejes, al mas puro estilo prusiano, con portezuelas exteriores de acceso a los departamentos. Los mas antiguos son coches fabricados por Metalurgia S.A. de Nivelles, en 1889, y que aún se podían ver en la estación de Tua en los años 70. Mas tarde se incorporarían los típicos coches con balconcillo de la línea, comprados en 1906 a la casa Carl Weyer & Cº, de Düsseldorf, y que estuvieron en servicio mas de 70 años.

Abajo: Composición de coches "Napoli"





Tren de mantenimiento de infraestructura en la estación de Mirandela, en 1976 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).



Vista exterior e interior del coche CE-290, fabricado en 1906 por Carl Weyer & C^o, en la estación de Tua en 1976 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).



Un mixto saliendo de la estación de Mirandela, traccionado por una diesel serie 9020 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).





Coche de departamentos CE-270, de 1889, estacionado en Tua en 1976 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).



Coche A4127, fabricado en 1925, en la estación de Tua en 1974 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).



Furgón con retrete, en la estación de Tua en 1974 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).

En 1925 la compañía MD (Minho e Douro), adquirió varios coches de primera y tercera clase de bojes con acceso mediante balconcillos y que en 1974 aún estaban en servicio. También hubo varios coches salón de bojes para uso discrecional de viajeros de alto poder adquisitivo. Cuando se produce la dieselización de la línea, la mayoría de estos coches son dados de baja para su posterior desguace. Son sustituidos por los conocidos popularmente como "Napoli". Estos coches, en número de veinte, fueron adquiridos en 1931 a la Officine Ferroviarie Meridionali S.A. de Nápoles, fueron de los mejores que circularon en las líneas de vía métrica europeas. Eran coches de caja de acero y dotados de unos robustos bojes Pennsylvania. Ofreciendo un confort excepcional para la época. Tenían una tara de 25Tm y una longitud de 19,20m, además poseían fuelle de intercomunicación. Desde su puesta en servicio, estos coches serie CEYF-120, fueron utilizados en los trenes rápidos entre Porto y Póvoa de Varzim hasta que fueron sustituidos por automotores. Fue entonces cuando pasaron a servir en las líneas de vía métrica de la antigua MD. Siendo esta la última serie de coches en circular por las líneas de vía métrica portuguesas.

Furgones

Para el transporte de los equipajes, el ferrocarril de Tua dispuso de varios tipos de furgones, todos ellos de ejes y de estilo parecido, algunos con la particularidad de llevar retrete para el servicio de los pasajeros, al que se accedía solamente desde el exterior, por lo que solo podía ser utilizado cuando el tren estaba detenido en una estación.

Vagones de mercancías

En cuanto al transporte de mercancías, el material móvil para este fin fue de lo mas variado, compuesto principalmente por vagones cerrados , bordes bajos y bordes medios, todos ellos de dos ejes. A partir de los años 60, se pudieron ver por la línea del Tua vagones de bojes de caja metálica, que siempre iban colocados detrás de la locomotora. Llama la atención la gran cantidad de estilos de garita de guardafrenos que llevaban estos vagones, yendo desde un simple asiento colocado en uno de los testeros, hasta una especie de cubículo donde el guardafrenos iba sentado con las piernas fuera de la garita.

Abajo: Vagon Eklmo-546 con garita, fabricado por Nivelles en 1890





Vagones serie Eklmo-540 fabricados en 1890 por la casa Nivelles, estacionados en Tua en los años 70 (foto Werner Hardmeier, Ruemlang, Suiza).

Automotores

En 1954 entran en servicio los automotores diesel-eléctricos serie 9300 fabricados por la casa Allan. El pedido de la CP constaba de 10 coches motores mas 8 remolques, con capacidad para 70 pasajeros, 12 en primera clase, 32 en tercera y 26 de pié. Podían ir acoplados de la siguiente forma, M+R+M, M+R o M. Estos automotores fueron sustituidos en 1980 por la serie 9700, conocidos popularmente como los "Xepas". Adquiridos de segunda mano a los ferrocarriles de la antigua Yugoslavia, habían sido fabricados por Duro Dacovic entre los años 1963 y 69. Cada tren estaba formado por tres coches en composición de M+R+M, con la particularidad de que los coches motores extremos iban apoyados sobre los bojes del coche central. Esta serie, también habitual en la línea del Corgo, sufrió distintas modificaciones con el paso del tiempo, eliminando el coche central para formar composiciones tipo M+M, o incluso unidades aisladas.

En 1995 esta serie sufre una gran transformación, convirtiéndola en la nueva serie 9500. Estos "nuevos" vehículos denominados LRV-2000 entraron en servicio en las líneas de Corgo y Tua, en el caso de esta última, bajo los auspicios de la Cámara Municipal de Mirandela, creando la compañía Metro de Mirandela.



Automotor Alan en la estación de Rossas en 1972 (foto Detlef Schikorr).



Automotor serie 9700 en Mirandela, en los años 80.

Automotor Alan en el puente de Assureira en 1972 (foto Detlef Schikorr).





Automotor RLV2000 de Metro de Mirandela en la estación de Mirandela (foto Daniel Conde)



Estación de Mirandela-Plaget, en 2010.

Apeadero de Jean Monnet del Metro de Mirandela, en 2010.



PANORAMA DE ACTUALIDAD

Desde que en febrero de 2007 a causa de un accidente, CP, cierra la circulación entre Tua y Mirandela, alegando graves deficiencias en la infraestructura. El único trozo que se mantiene en activo son los 4km existentes entre Mirandela y Carvalhais, explotados por la empresa Metro de Mirandela S.A. con material alquilado a CP.

En el año 2006 nace el MCLT, Movimento Cívico pela Linha do Tua con el fin de reivindicar la puesta en funcionamiento nuevamente de este ferrocarril, indispensable para el desarrollo económico y social de la región, puçes su sustitución por autobuses no cumple los requisitos mínimos de puntualidad, comodidad y seguridad, mermando de esta forma el nivel de servicio que ofrecía el tren.

Ante un futuro incierto el MCLT lucha contra reloj intentado convencer a la clase política portuguesa de la necesidad y viabilidad de reabrir este ferrocarril, no solo hasta Mirandela, sino todo su recorrido hasta Bragança, e incluso su continuidad hasta la frontera española.

El deterioro que está sufriendo tanto estaciones como obras de ingeniería es cuantioso, incluso la propia estación de Mirandela, con un notable edificio de viajeros, se encuentra en un estado casi ruinoso, al igual que el resto de los edificios de las demás estaciones, en donde los destrozos y vandalismos son cada vez mas frecuentes.

Por ello seria deseable una rápida actuación en materia de restauración y posterior mantenimiento de todo este patrimonio de gran valor histórico y monumental.



MIRANDELA



Para saber más:

Os Comboios em Portugal volumen I. De José Riveiro da Silva.
Ed. Mensagem 2004
Os Caminhos de Ferro Portugueses, 1856-2006. VV. AA., Ed.
CP 2006
O nascimento da linha do Tua, de Carlos d'Abreu.
Mis Pequeños Trenes, de Manuel Maristany. Ed. EJ.2000

www.linhadotua.net
<http://ultimosinaldepartida.blogspot.com/>
<http://alinhadotua.blogspot.com/>
www.alinhadotua.com
www.drehscheibe-foren.de
www.ocomboio.net

9 de cada 10 gallinas residentes en
el norte de Portugal,
opinan que eran mucho mas felices cuando vivían
entre los trenes de via métrica trasmontanos

Estación de Tua en 1977



HAGAMOS FELICES A LAS GALLINAS Y A LOS AMANTES DEL FERROCARRIL
LOS TRENES TIENEN QUE VOLVER A

TRAS-OS-MONTES

