

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº26
edición castellano

*LINHA DO SABOR
CON VOCACIÓN MÍNERA*



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS & FOULA - OURENSE



Imagen superior: Serpenteante subida a Moncorvo desde Pocinho, foto Tony Bowles, 1974

Imagen portada: Imagen de la estación de Pocinho con el automotor ME7 en primer término.

Fotografías:

Archivo Carrileiros,
Tony Bowles, Antonio M. Feijó,
Detlef Schicorr, Werner Hardmeier,
Dario Silva,
<http://ultimosinaldepartida.blogspot.com/>
<http://luis363.blogspot.com/>

Autores: Paco Boluda & Manuel Hernández
Maquetación: Manuel Hernández
Portada: Paco Boluda
Imprime: Imgrafor
Depósito Legal: OU 25-2007

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

Colaboran:



Últimos números editados:

- Nº 21: La antigua estación de Ourense-Canedo
- Nº 22: Locomotoras de Vapor de vía métrica en Galicia y norte de Portugal.
- Nº 23: La Línea del Tua
- Nº 24: Puente Internacional Valença - Tui.
- Nº 25: Monforte de Lemos

Para solicitud de números atrasados y más información:

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com
Apdo. de Correos nº 80,
32080 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.





Imagen superior: Mapa con el recorrido de la línea del Sabor



Imagen superior: Tren minero traccionado por una E200

Imagen inferior: Trasbordo de pasajeros en la estación de Pocinho, entre una unidad diesel Budd de ancho ibérico procedente de Porto y un automotor de la serie ME7 con destino a Duas Igrejas.

INTRODUCCIÓN

Con este número completamos la “trilogía” dedicada a la región de Tras Os Montes en Portugal, cuyos ferrocarriles de vía métrica, bastante desconocidos en España, nos parecía necesario darlos a conocer, sino en profundidad si al menos tener una referencia de su existencia, y recorrer sucintamente su historia.

La línea del Sabor es, de las tres de vía métrica que discurren por la provincia de Tras Os Montes, la menos conocida, posiblemente porque a diferencia de la de O Corgo y Túa, esta línea discurre por una zona mucho menos habitada y con menos poblaciones importantes. Pero no por ello es menos atractiva. Los desniveles que tiene que afrontar en sus primeros kilómetros lo hacen único, así entre Pocinho y Felpar tiene que ascender nada menos que 540m en 25 km de rampa continua.

La principal actividad de este ferrocarril era el transporte de hierro de las minas de la Serra do Reboredo. Aunque, como es lógico, también se dedicó al transporte de pasajeros, pero debido a la lejanía de la mayoría de las estaciones con los núcleos de población, en algunos casos de varios kilómetros, la hizo poco útil para este tipo de servicio. También hay que mencionar que la línea estaba proyectada inicialmente hasta la ciudad fronteriza de Miranda do Douro, y se quedó a 7km de esta, en la población de Duas Igrejas.

Este año 2011 que se conmemora el centenario de la apertura del primer tramo de la línea, por desgracia no se podrá celebrar ni con trenes especiales ni con actividades ferroviarias, puesto que la línea fue cerrada a la explotación el 1 de agosto de 1988





Imagen superior: Tren mercante con una E200 avituallándose de agua en la estación de Variz, pk 78.0, en los años 70

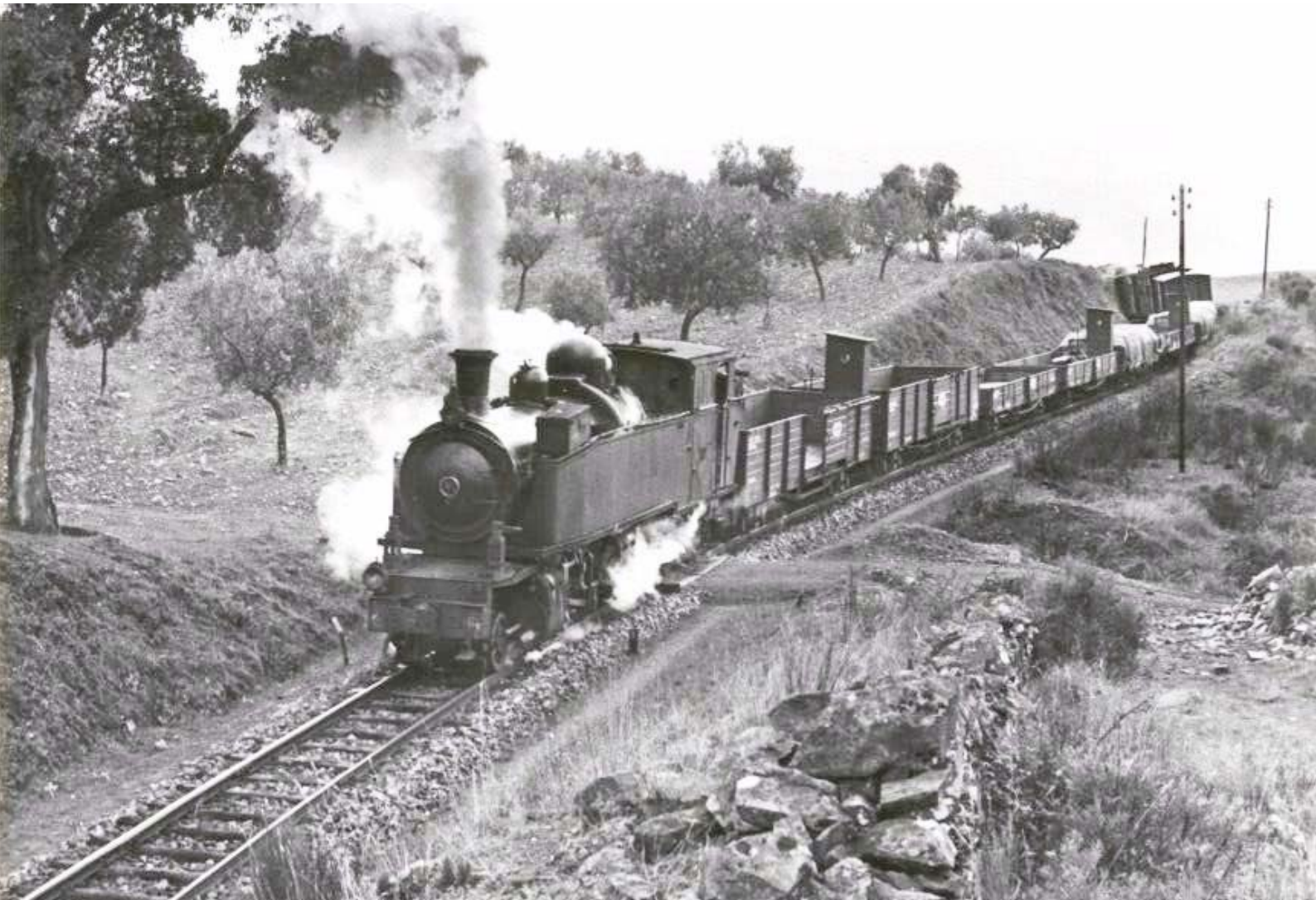
MARCO GEOGRÁFICO

La línea del Sabor es la línea de vía métrica mas oriental de los ferrocarriles portugueses, sus 105km de trayecto van prácticamente paralelos a la frontera Luso-Española. Este ferrocarril nace a orillas del río Duero y curiosamente pretendía tener su final a orillas de este mismo río. El nombre de Sabor le viene dado por utilizar la cuenca de este río para salvar la diferencia de nivel entre el origen de la línea y la planicie mirandesa, aunque realmente la línea no acompaña al río, a lo contrario de lo que ocurre con las otras del Corgo y Túa.

Esta zona de la región trasmontana tiene ya un carácter eminentemente continental, con una geografía mas integrada en la meseta castellana que en los territorios atlánticos de la península. En el recorrido de esta vía férrea nos encontramos con dos ambientes orográficos bien diferenciados, si en un principio el trazado discurre sinuosamente entre profundos valles que mueren en la cuenca del Duero, al final el terreno se ha convertido en una gran altiplanicie, casi una estepa, en donde la vía discurre serpenteante siguiendo estrictamente las curva de nivel del terreno.

El ferrocarril del Sabor aún careciendo de los frondosos bosques de la línea del Corgo y de los vertiginosos desfiladeros de la del Túa, no deja por ellos de ser menos atractivo. El paisaje casi desértico que lo envuelve le da un aura de misterio que nos recuerda las grandes aventuras de los ferrocarriles americanos o de las estepas del oriente ruso.

Imagen inferior: Tren mixto serpenteando en las inmediaciones de Torre de Moncorvo, pk 12.3





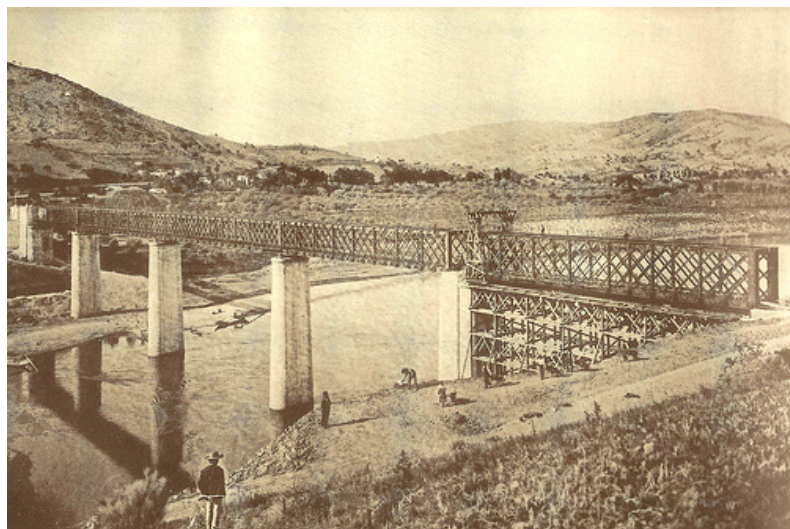
Fotos superiores: Estación de Mogadouro al inicio de la explotación de la línea.

ÉRASE UNA VEZ...

Tenemos que retrotraernos al año 1878 para conocer el origen de la historia de la línea del Sabor. En este año se elaboran dos estudios para dotar de comunicación férrea el interior de Portugal en la zona norte del Douro. Para la línea que nos ocupa, se eligió la estación de Pocinho en la proyectada línea del Douro como origen del nuevo ferrocarril que discurriendo por la Serra do Reboredo llegaba hasta Miranda do Douro en la frontera con España a la altura de Zamora. En un principio se contemplaba la construcción de la línea en ancho ibérico, dado que su finalidad principal sería la del transporte de mineral de hierro de las minas a cielo abierto situadas en la sierra de Reboredo, y así evitar el oneroso trasbordo que se produce al coincidir dos anchos de vía, y la mayor capacidad de transporte que tiene la vía ancha, pero las dificultades orográficas que se presentaban sobre todo en el primer tramo hacían casi inviable la elección de este ancho de vía, por lo que finalmente se decidió utilizar el ancho métrico, situándose en el apeadero de Carbalhal la carga del mineral de hierro.

El 9 de marzo de 1903 el gobierno aprueba la elaboración de un proyecto para la línea del Sabor. El 20 de junio de 1904 se aprueba el presupuesto necesario para la construcción del primer tramo de la línea entre Pocinho y Torre de Moncorvo de 12,240km. Al año siguiente se aprueban los del segundo tramo entre Torre de Moncorvo y Carviçais, de 21,240km. El proyecto había sido adjudicado a la Compañía de Caminhos de Ferro do Estado. En cuanto al puente que tenía que cruzar el río Douro, después de varias propuestas para su ubicación y el tipo de estructura a emplear, se decidió finalmente construir un puente de estructura metálica de doble tablero, el superior para la vía férrea y el superior para su utilización rodoviaria, un sistema prácticamente igual al empleado en el puente Internacional del Miño. Este puente de Pocinho fue encargado a los talleres Eiffel, y tiene una longitud de 298,665m. Su construcción se inició el 15 de noviembre de 1904 y no fue rematada hasta cuatro años después.

Al igual que ocurrió con las otras dos líneas de vía métrica de Tras Os Montes, esta línea sufrió numerosas paralizaciones y retrasos que alargaron su construcción nada menos que 34 años. Los distintos avatares políticos de Portugal y la crisis económica sufrida tras la I Guerra Mundial, fueron los motivos clave para esta ralentización. Así el trozo comprendido entre Pocinho y Carviçais de 1911, de 33,4km, se pondría en servicio el 17 de septiembre. El de Carviçais a Logoaça de 15,9km, el 6 de junio de 1927. De esta última localidad hasta Mogadouro, de 23,20km, se inauguraría el 1 de junio de 1930 y por último el trozo comprendido entre Mogadouro y Duas Igrejas de 32,8km, entraría en servicio el 22 de mayo de 1938, quedando así abierta a la explotación los 105,3km de la línea, aunque si bien el destino final esta en Miranda do Douro, en la frontera con España, a 7km de Duas Igrejas y a donde la línea nunca llegaría.



Arriba: Puente de Pocinho en fase de construcción. Foto de 1907

Abajo: Tren mixto cruzando el puente de Pocinho a mediados del siglo XX





© Detlef Schikorr

Depósito de Pocinho a mediados del siglo XX, con distinto material de vía estrecha y el puente sobre el Duero al fondo.

Con el paso de los años la línea fue languideciendo, por un lado el abandono de las explotaciones mineras y por otro la desertización poblacional y el aumento del tráfico de vehículos por carretera hicieron mella en nuestro ferrocarril. También la falta de mantenimiento de la infraestructura y un material móvil que había quedado obsoleto, provocó el paulatino abandono de pasajeros, así el 1 de agosto de 1988 se cierra definitivamente al tráfico esta línea, siendo desgraciadamente el anuncio del cierre que se produciría en las restantes líneas de vía métrica al norte del Duero.

Mixto traccionado por una Mallet de Henschel, en este caso la E303. Es curiosa la imagen del modelo de disco de protección de entrada a la estación de Carviçais, de transmisión mecánica.

MATERIAL MOVIL Y EXPLOTACIÓN

El material móvil utilizado en la línea del Sabor, fue de lo más variopinto, sobre todo en lo referente al material remolcado, pues casi fue un compendio de los coches y vagones utilizados en el resto de la líneas de vía métrica. En cuanto a la tracción, estuvo prácticamente protagonizada por las omnipresentes locomotoras de vapor tipo Mallet de rodaje 1-2-0 + 0-3-0, E200, que mostraban sus excelentes cualidades en las duras rampas de Moncorvo. En cuanto a la tracción diesel, fue prácticamente anecdótica, pues tan solo unos meses antes del cierre de la línea entraron en funcionamiento las Alsthon serie 9020.





Coche de de 1ª y 2ª clase, fabricado en 1925, estacionado en Duas Igrejas.



Vagón de bordes bajos con garita en la estación de Duas Igrejas



Tren de pasajeros remolcado por una E200 y compuesto por un furgón y dos coches de viajeros.



Locomotora E54, de 1889 realizando maniobras en la estación de Pocinho



Depósito de Pocinho con distinto material de vía métrica.



Locomotora E41, en Pocinho en 1974.



Furgón y coche de viajeros metálico de 3ª clase.



Para los trabajos de maniobras en Pocinho se utilizaron dos pequeñas locomotoras de vapor, la E41, con rodaje 0-3-0, fabricada en 1904 por la casa Hohezolem de Dusseldorf y la E54 que había llegado cuando se cerró la línea del Dão, esta era una 1-3-0 fabricada por la casa Esslinger Kessler en 1989.

Uno de los vehículos más característico de esta línea fueron los automotores ME7, que estuvieron en servicio prácticamente hasta el cierre de la línea. Estos automotores fueron fabricados en 1948 en los talleres de la CP en Lisboa, Tenían una potencia de 150Cv, y alcanzaban una velocidad de 80k/h. El diámetro de las ruedas era de 70cm y tenía una tara de 8Tm. El interior estaba dividido en dos zonas separadas por la plataforma de acceso, en la parte delantera se encontraban las 7 plazas de 1ª clase con asientos tapizados en cuero, y en la trasera 21 plazas de 3ª clase en espartanos asientos de listones de madera, también en esta zona se encontraba el único retrete que llevaba el vehículo, a su vez había capacidad para 10 pasajeros de pié, sumando un total de 38 plazas. Los equipajes se transportaban en un maletero trasero al que se accedía por dos portezuelas desde el exterior.

Con respecto al material remolcado, la mayor parte de coches, furgones y vagones eran de bojes, e iguales a los utilizados en las otras líneas de vía métrica. En los últimos años del funcionamiento de la explotación minera, se utilizaron tolvas metálicas de gran capacidad para el transporte del mineral de hierro

En cuanto al número de circulaciones en los años 60 del pasado siglo, circulaban doce trenes en ambos sentidos, de los cuales ocho estaban servidos por los automotores ME7. Al final de vida de esta línea, en los años 80 del pasado siglo, tan solo había cuatro relaciones en ambos sentidos, y dos de ellas solo llegaban hasta Mogadouro, estando cubierto el servicio por automotores. El tiempo del viaje poco varió en el transcurso de los años, tardando una media de 3 horas y 30 minutos en hacer los 105km del recorrido

Imágenes de arriba abajo:

. Automotor ME7 en Pocinho en 1973.

. Vista posterior del automotor ME7 con el departamento de equipajes, en Pocinho en 1973.

. Interior del automotor ME7, foto Antonio Feijo.

. Tolva para transporte de mineral de hierro.



Estación de Pocinho con el tren con destino a Porto y dos ME7, en 1973

DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

Esta línea de 105,3km de longitud poseía para su explotación diez estaciones y once apeaderos. El kilómetro cero se encontraba en la estación de Pocinho. Esta estación perteneciente a la línea del Douro se encuentra situada en la margen izquierda de dicho río. Las vías de ancho ibérico se encuentran más próximas al edificio de viajeros, estando las de vía métrica del lado del río, en esta estación se encuentra el depósito de material de vía métrica, situado a la salida lado Barca d'Alba, frontera con España. El edificio de viajeros de Pocinho es uno de los más grandes de todas las estaciones de esta línea y cuenta con planta baja y dos pisos.

Tan pronto la vía abandona la estación de Pocinho, efectúa un giro prácticamente de 90 grados a la izquierda para mediante un gran puente metálico cruzar el Douro. A partir de este punto, la línea comienza un acusado ascenso que le permitirá subir los 280m de desnivel que hay hasta Torre de Moncorvo, situada en el Pk 12.3 siendo esta la única estación que se encuentra situada en el núcleo urbano. En mitad de este recorrido las locomotoras de vapor tenían que hacer una parada técnica para poder recuperar presión, este punto de parada se denominaba "Estação da Gricha". La estación de Torre de Moncorvo, como la mayoría de las estaciones de esta línea, contaba para la explotación con tres vías, dos para cruce y estacionamiento y una terminada en topera para el servicio del muelle de mercancías.

Después de Moncorvo continúa la ascensión, la vía serpentea bordeando la sierra de Reboredo hasta llegar al apeadero de Felgar, situado en el Pk 25.4, pasando antes por los apeaderos de Larinho y Carbalhal, en este último, como ya hemos mencionado, era donde se efectuaba la carga de las tolvas con el mineral procedente de las minas de Reboredo. Desde Pocinho habremos ascendido nada menos que 540m. Los edificios de estos apeaderos son prácticamente idénticos a los de la línea del Corgo, con un pequeño edificio de viajeros y un muelle cubierto adosado al mismo.

Después de pasar los apeaderos de Mós y Fonte do Prado, llegamos a la estación de Carviçais, ubicada a 33.4km del origen de la línea.

De arriba abajo:

- . Estación de Torre de Moncorvo con un tren ascendente hacia Duas Igrejas.
- . Paso a Nivel a la salida de Torre de Moncorvo.
- . Estación de Larinho.





Apeadero de Vilar de Rei, Pk 68,8



Estación de Mogadouro, Pk 72,5



Apeadero de Sendim, Pk 94

Apeadero de Fonte de Aldeia, Pk 99,7



Pasaremos después el apeadero de Macieirinha, llegando a otra de las estaciones de esta línea, Freixo de Espada à Cinta, en el Pk 42.3.

Poco a poco la vía va suavizando la pendiente mediante curvas y contra curvas va sorteando suaves lomas cubiertas de sembrados. Pasado el apeadero de Fornos-Sabor, nos encontramos la estación de Lagoaça y después la de Bruçó, ya en el Pk 58.7. Poco a poco y casi sin darse cuenta la línea va ascendiendo al altiplano mirandés, ya con sabor meseteño. Después de Bruçó nos encontramos con el apeadero de Vilar de Rei y la línea llega a un punto importante del recorrido, la estación de Mogadouro. Estas últimas estaciones y las que le siguen, muestran una arquitectura totalmente diferente a las del primer trozo. Si en el primer tramo de la línea los edificios de viajeros nos recuerdan a los de la línea del Corgo y el Túa, con formas sencillas y con escasa decoración, ahora nos encontramos con una arquitectura mucho más trabajada con elementos rescatados de la arquitectura de las grandes quintas portuguesas, con profusión de ventanales, galerías y escaleras y jugando con distintos volúmenes y formas en las cubiertas. Un ejemplo claro sería la estación de Mogadouro que además era la única que poseía marquesina. Después de Mogadouro, llegamos a la estación de Variz, el Pk 78, cuyo edificio de viajeros similar al de la estación de Sendim, está decorado con la típica azulejería portuguesa y está dotada de un porche sustentado por dos arcos escarzanos de piedra. Tras pasar los apeaderos de Sanhoane y Urrós la línea llega a la estación de Sendim, a la que le corresponde el Pk 94. Ya estamos en plena altiplanicie, la línea con suaves curvas y escasa pendiente se va acercando al final de su recorrido, pasamos el pequeño apeadero de Fonte de Aldeia y llegamos a la estación final de la línea, Duas Igrejas-Miranda, la vía ha recorrido 105.3km en los que no ha atravesado ni túneles ni puentes exceptuando el de Pocinho.



Otra vista del apeadero de Sendim desde el muelle de mercancías

Estación de Duas Igrejas-Miranda, Pk 105,3





PANORAMA DE ACTUALIDAD

Desde que en 1988 se cerró esta línea al tráfico, su deterioro fue progresivo. El abandono de actividad en las edificaciones de la línea, provocó su rápido deterioro, llegando en algunos al estado ruinoso, y en el caso de los apeaderos a su desaparición. El trazado aún se conserva en la actualidad aunque en algunos puntos se encuentra cortado por el paso de las nuevas infraestructuras viarias. Por suerte algunos de los edificios de viajeros de las estaciones han sido rehabilitados para fines culturales o comerciales, aunque la mayoría tienen un futuro incierto al encontrarse en puntos de escasa población y bastante incomunicados. Esta pérdida de patrimonio se está volviendo endémica en Portugal, pues a este abandono de las infraestructuras hay que sumar la producida por el cierre de las otras líneas de vía métrica en las que ya se han perdido parte de la arquitectura ferroviaria de la región.

En la actualidad se ha utilizado parte del recorrido, concretamente entre Moncorvo y Carviçais como ruta de senderismo, denominadas en Portugal “Ciclovias”, y que está siendo algo habitual en cuanto se produce el cierre de alguna línea. A día de hoy en la región de Tras Os Montes ya no existe ninguna línea de vía métrica operativa, estando también la línea del Duero abierta al servicio solo hasta Pocinho, y que en un futuro se prevé también construir otra “Ciclovía” entre esta última estación y Barca d’Alva.

De arriba abajo:

- . Un mixto subiendo hacia el altiplano Mirandés. Foto década de los 70
- . Estación de Carviçais en una imagen actual.
- . Ciclovía entre Moncorvo y Carviçais en la actualidad



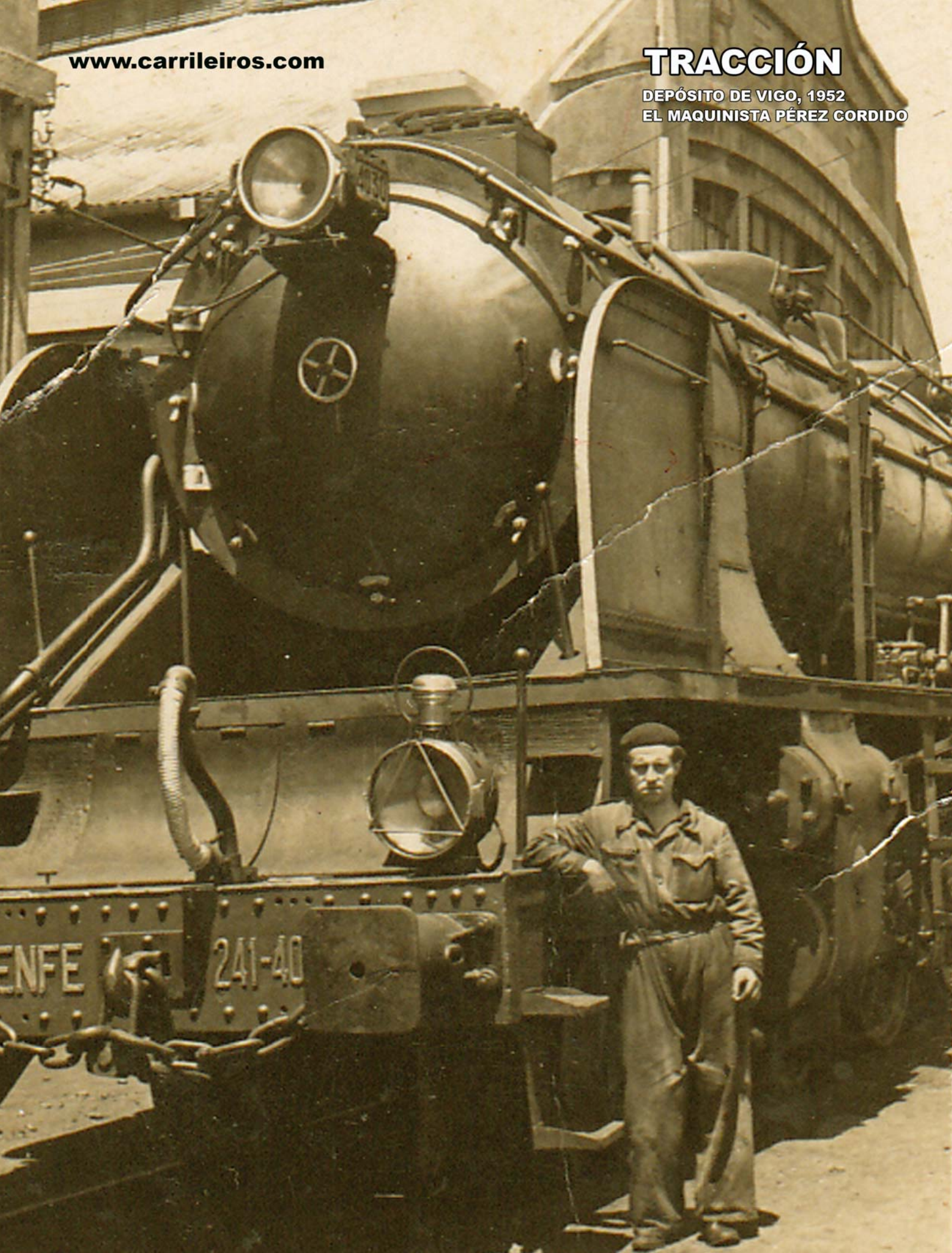
Para saber más:

- O início da construção da linha do Sabor e a cegada do comboio a Torre de Moncorvo, Carlos d’Abreu, 2007
- último sinal de partida, Blog
- Os comboios em Portugal, Vol I, José Ribeiro da Silva, 2004
- O Cantinho dos comboios, Blog
- Mis pequeños trenes, Manuel Maristany, Ed. EJ 2000
- Os Caminhos de Ferro Portugueses, 1856-2006, VV.AA. ED. CP 2006
- www.drehcheibe-foren.de

www.carrileiros.com

TRACCIÓN

DEPÓSITO DE VIGO, 1952
EL MAQUINISTA PÉREZ CORDIDO



CARRILEIROS & FOULA