

CADERNOS DE HISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº32
edición castellano

LINHA DO DÃO



RICARDO JOSÉ ALVES TEIXEIRA

CARRILEIROS & FOULA - OURENSE



Imagen superior: Locomotora CP E132 saliendo de la estación de Viseu. (Archivo del autor)

Imagen portada: Automotor ME53 estacionado en la estación de Farinhão (En el año 1976. Archivo del autor)

Fotografías:

Archivo del autor

Autores: Ricardo José Alves Teixeira
Traducción del portugués: María José Carrillo
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 27:** El tranvía de vía estrecha y tracción animal de O Tural (Verín) al balneario de Cabreiroá
- Nº 28:** A Linha do Douro, entre ríos y viñedos
- Nº 29:** Ferrocarril de Enlace de la estación de Vigo con el puerto
- Nº 30:** Ferrocarril de Enlace de la estación de Vigo con el puerto. II parte.
- Nº 31:** Viaducto Miño, construcción.

Para solicitud de números atrasados y/o suscripción en España:

www.carrileiros.com

carrileiros@hotmail.com

Apdo. de Correos nº 80,
32080 Ourense

En Portugal: <http://carrileiros-portugal.blogspot.com.es/>

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.



Bitola: Bitola estreita



INTRODUCCIÓN

"LINHA DO DÃO" que originalmente fue llamada "Ramal de Viseu" o "Linha de Santa Comba a Viseu," era un ferrocarril histórico de vía estrecha (ancho mil milímetros), que se ubicaba en el centro de Portugal. Fue inaugurada el 25 de Noviembre de 1890, siendo el servicio de transporte ferroviario de mercancías cerrado en 1972, y el de pasajeros se mantuvo hasta el año 1988. Los raíles, traviesas y el balasto se eliminaron por completo a finales de 1999.

PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN

Una ley de 26 de enero de 1876, que establecía las directrices para la construcción de los ferrocarriles, determinó la creación de una extensión - en ancho métrico - que conectase a "Linha da Beira Alta" y la región de Viseu. La construcción de este enlace (en la época denominado "Ramal de Viseu") se estableció en un proyecto de Ley del 9 de enero de 1883 y se autorizó el 26 de abril del mismo año. Por lo tanto, la licitación se abrió el 30 de agosto, con una tasa de interés garantizada del 5,5%, la posibilidad de amortización de quince años y gastos con los límites máximo y mínimo garantizados. Sin embargo, como ha ocurrido con la Línea en Mirandela - cuyas condiciones fueron similares - el concurso ha quedado desierto, debido principalmente al corto plazo de amortización. Así llegó a abrirse una nueva licitación el 21 de noviembre de ese año, con ligeras mejoras en las condiciones. En esto, apareció un interesado, el empresario Henry Burnay, firmándose el contrato de interinidad el 24 de diciembre y fue aprobado por la Ley de 26 de mayo del año siguiente (1884), que contenía una cláusula que exige que los miembros de la dirección o administración de la sociedad que se encargará de la gestión sería su mayor parte formado por individuos de nacionalidad portuguesa. Esta condición fue presentada por el ministro Antonio Augusto de Aguiar, quien se hizo famoso por su patriotismo. Sin embargo, la empresa de Henry Burnay no quiso aceptar este punto y desistieron del contrato.

Imagen izquierda: Gráfico de la línea con las estaciones y puntos kilométricos.

Imagen inferior: Estación de Viseu a principios del siglo XX (A.A.)





Imagen superior: Estación de Viseu desde el patio de viajeros, a principios del siglo XX (A.A.)



Imagen izquierda: Cartel publicitario del ferrocarril de Beira Alta donde se observa también el recorrido de la Línea del Dão (A.A.).

La apertura de un nuevo concurso tuvo lugar el 11 de diciembre, siendo aceptada la propuesta presentada por un consorcio formado por el Vizconde de Macieira, por Fernando Palha, H. J. Moser y el Conde da Foz. La base de la adjudicación se fijó en 22.880\$00 (escudos) por kilómetro, para que el gobierno pudiese garantizar a la empresa un interés del 5,5% - si los ingresos fuesen inferiores a los 700\$00 por kilómetro. El acuerdo provisional se firmó el 23 de enero de 1885 (aprobado por la Ley del 30 de junio) y adquirirá carácter definitivo el 29 de julio, después de haber sido firmado por el entonces Ministro de Obras Públicas, Fontes Pereira de Melo, y por el Fiscal General de la Corona Martens Ferrão, en representación del gobierno. Estos concesionarios - que en aquel momento ya poseían los derechos para construir la línea entre Foz Tua y Mirandela - fundaron la "Companhia Nacional de Caminhos de Ferro" en octubre de 1885, con el objetivo de construir estos dos enlaces. De hecho la concesión del "Ramal de Viseu" para esta empresa ya había sido aprobada por un permiso de 1 de octubre de ese mismo año.

Como hoy en día, la planificación de esta línea se ha retrasado por varias razones diferentes, incluyendo el estudio de diversas variantes donde trabajaban un gran número de ingenieros. Sólo a finales del año 1887 el proyecto fue aprobado para el tramo entre Santa Comba Dao y Tondela, siendo la línea general del proyecto aprobado en marzo de 1888. La construcción de la infraestructura fue contratada con el Vizconde de Barreiros, que ya era famoso por otras obras importantes realizadas en Brasil. No obstante, las obras llegaron a ser interrumpida una vez más, debido a los constantes retrasos en la planificación de la línea. Este hecho, junto con la reducida indemnización por kilómetro del contratista, llevo a que este rescindiese el contrato en enero de 1890.

En ese momento, la obra quedaba a medias, faltaban puentes y terminar otros, realizar la mayor parte de las expropiaciones en los últimos veinte kilómetros, conexión a Viseu, la construcción del túnel "Fonte da Arcada", con la correspondiente zanja y completar la construcción de la mayor parte de las estaciones y apeaderos - que estaban en una fase inicial, calculándose que la finalización de la línea duraría año y medio. La Compañía ha puesto al frente de la obra al ingeniero Diniz da Motta que se había distinguido por la construcción de la "Linha de Mirandella" y que en ese momento estaba trabajando en el "Caminho de Ferro da Beira Baixa". Retomándose inmediatamente los trabajos, estos avanzaron rápidamente dado que se realizaban de día y de noche, principalmente debido a los esfuerzos de Diniz da Motta y los ingenieros Bettencourt y Abnecassiz, con la cooperación de los conductores Oliveira Duarte y Valladas, que dirigían los sectores donde se dividía la línea.



Imagen superior: Billete de primera clase de Viseu a S. Pedro do Sul del 27 de julio de 1971 (colección del autor)



Imagen superior: CP E121 con tren de pasajeros en un lugar indeterminado de la línea, en 1972. (A.A.)

Imagen Izq. superior: CP E123 en la estación de Tondela (A.A.).

Imagen Izq. inferior: CP E124 Borsig de 1908, en Treixedo en la Línea del Valle del Dão. Actualmente está expuesta al público en Torredeita (A.A.)



SU HISTORIA

La ceremonia de inauguración de esta ruta ferroviaria se celebró el 24 de noviembre de 1890, la apertura al servicio comercial al día siguiente. Al contrario de lo que se pensaba en la prensa regional del momento, la inauguración estuvo acompañada de grandes fiestas populares, habiendo sido las viviendas de Viseu decoradas para la ocasión. La ceremonia fue acompañada por bandas de música, que recorrieran las calles, y fue organizado por dos sociedades públicas, un banquete y un baile para los invitados y habitantes locales. Fue también organizado un tren especial que recorrió la línea, con parada en todas las estaciones y en el viaducto de Ortigueira. En cada estación, era recibido por gente anónima y también por las autoridades locales, con música y fuegos de artificio, sobresaliendo el paso por Tondela, donde se construyó un pabellón expresamente para esta ceremonia. A su llegada a la ciudad de Viseu, el tren fue recibido por los habitantes, que se aglomeraban a lo largo de la línea, llenando toda la estación. La línea fue construida de forma sólida, con el fin de maximizar el desplazamiento de las composiciones; contenía siete puentes, todas ellas construidas por la "Société Internationale de Braine-le-Comte." Una vez terminada la construcción, se determinó que la extensión de la línea era 64,64 metros superior a lo previsto, lo que llevó a la Compañía Nacional (NC) a pedir al gobierno en el año 1902, el pago de los intereses correspondientes a lo exceso. Aunque las cifras que se presentan a continuación, han sido recopiladas de publicaciones fiables, el autor no se compromete con las mismas.

Paso a nivel entre Travassós y Tondelinha, con una CP E123 (A.A.)





E123

31-80-67



Imagen superior: CP E124 en la estación de Tondela traccionando un tren mixto en los años 70 del pasado siglo (A.A.).



Imagen izquierda: CP E170 en São Pedro do Sul (foto de Marc Dahlström 1963)

Así, en el 1900, el número de pasajeros transportados fue 50.860, que aumento para 54.116 en el año siguiente. En toda la línea se transportaran, en régimen de gran velocidad, 784 toneladas de carga en 1900 y 798 toneladas en el año siguiente; ya en el régimen de baja velocidad hubo un descenso de 12.898 toneladas (1900) para 11.993 el año siguiente.

Las inversiones ferroviarias en el distrito de "Viseu", siempre fueron considerados prioritarios, debido a la importancia económica de esta región. Una vez que fue decidida la construcción de la "Linha da Beira Alta" (inaugurada en el 1882), inmediatamente se proyecto la construcción de una línea ferroviaria que uniese Viseu al resto de la red ferroviaria y al norte del país. De este modo después de varios estudios de localización, fue aprobado la construcción de la "Linha do Dão" en vía estrecha, comenzando en Santa Comba Dão (Linha de Beira Alta) y terminando en Viseu. Esta línea, construida en una sola fase, fue inaugurada el 24 de noviembre de 1890, siendo abierta al servicio al día siguiente. Los primeros estudios para la construcción de la "Linha do Vouga", que establecería la conexión entre Viseu y el norte del país, ya venían de 1877. En 1901, fue concedido un aval para la construcción de una línea ferroviaria entre Espinho (localidad a unos 16 km del puerto) y la "Linha do Dão" en Torre Eita (ahora Torredeita), siendo común a esta última línea el trayecto entre Torredeita y Viseu. Sin embargo, dificultades técnicas y financieras determinaran el abandono de este proyecto.

Después de unos años de estancamiento, en 1907, surge una empresa francesa con interés en el proyecto, que después de la concesión de la construcción de la vía, inicia las obras en 1908. La "Linha do Vouga", que establecía la conexión entre Espinho y Viseu, con la ventaja de una extensión entre

Sernada do Vouga y Aveiro, llegaría a Viseu en 1913, con la inauguración del tramo Bodiosa-Viseu.

Sin embargo, esta línea sólo se completaría al año siguiente, con la inauguración del tramo-Vouzela-Bodiosa, convirtiendo así a Viseu aún la estación final de dos líneas de vía estrecha. En 1933, la Compañía Nacional de Ferrocarriles instaló teléfonos entre las estaciones de Viseu y Santa Comba Dao. En 1972, la "Linha do Vouga" fue cerrada con la excusa de que las locomotoras a vapor provocaban incendios forestales. En 1974, después del golpe militar del 25 de Abril, la circulación fue restablecida. En la década de 1980, Viseu fue servido por servicios regionales de la CP, muchos de los cuales fueran realizados por automotores diesel. Sin embargo, en Septiembre de 1989, la circulación en la totalidad de la línea del Dão acaba, lo mismo sucede con en tramo Sernada do Vouga-Viseu de la "Linha do Vouga" tres meses después, el 1 de enero de 1990, privando a Viseu definitivamente del transporte ferroviario. A lo largo de toda la década de los 90, se procede al desmantelamiento de la infraestructura ferroviaria en las dos líneas que sirven Viseu, con la retirada de los carriles y la desocupación del lecho ferroviario. En 1994, el municipio de Viseu procede a la todavía hoy controvertida demolición del edificio principal de la estación de Viseu, habiendo sido construido en su lugar una rotonda que marca el inicio de la Avenida Europa. A finales de la década de 2000, la línea se convierte en una Ecopista. En lo referente a la estación de Viseu, la terminal de carga, así como algunos edificios de apoyo a la antigua estación, son demolidos para la construcción de un acceso al Parque Urbano da Agueira. Por lo tanto, de entre las estructuras de la antigua estación, actualmente solo quedan los depósitos de agua.

Imagen superior: Tunel de Santa Catarina de 300m. actualmente utilizado por la ecopista (A.A.).

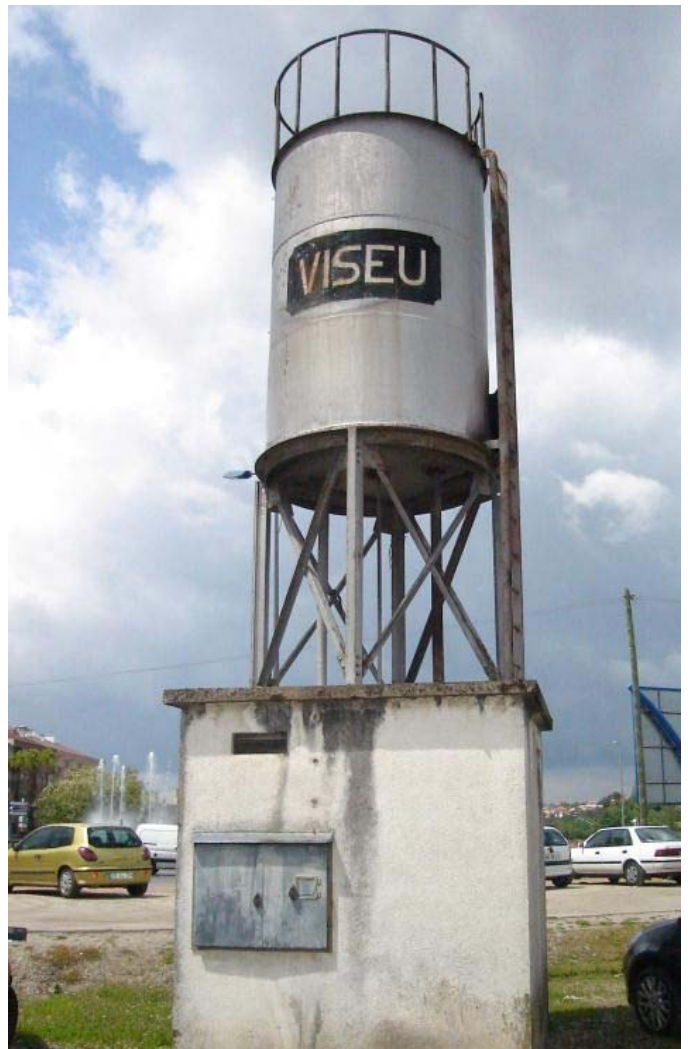
Imagen inferior: Ponte de Nagosela (A.A.)



Imagen superior: Apeadero de VAldemoinhos en la actualidad (A.A.)



Imagen inferior: Depósito de agua de la estación de Viseu, actualmente ya no existe (A.A.).





© Detlef Schikorr

Imagen superior: CP E123 en el depósito de Viseu en 1972 (Detlef Schikorr.)

Imagen Izq. superior: CP ME53 en Viseu (A.A.).

Imagen Izq. inferior: Dos automotores ALLAN en la estación de Viseu el 9 de abril de 1988, poco antes del cierre de la línea (A.A.).



MATERIAL MÓVIL

Volviendo al inicio de las operaciones comerciales de esta línea, se compraron a la empresa alemana "Maschinenfabrik Esslingen" seis locomotoras a vapor, cada una de veinticinco toneladas, bautizadas, de uno al seis, por "Beira Alta", "Viseu", "Santa Comba", "Tondella", "Dão" y "Viriatho". Por otra parte a la casa belga "Société Internationale de Braine-le-Comte" fueron encargados cuatro furgones y veinte coches – un salón, dos de primera clase, seis de segunda clase, ocho de tercera y tres mixtos (primera/segunda clase). Por las "Oficinas Metalúrgicas de Nivelles" fueron suministrados cuarenta vagones, doce cerrados, dos para transportes especiales de pescado, catorce de plataformas y doce de bordes altos.

DECLIVE Y CIERRE

Durante un breve período de la década de 1970, la línea do Vouga fue cerrada, dando como justificación de esta decisión el hecho de que las primitivas locomotoras a vapor provocaban incendios. Hasta su reapertura en 1975, ya con máquinas diesel – las celebres automotoras "Allan" - fue la "Linha do Dão" la que continuó a garantizar a la capital del distrito la afluencia de trenes y su conexión con el resto de la red ferroviaria nacional. En agosto de 1972, el transporte de mercancías fue suspendido, y la línea completamente cerrada el 28 de septiembre de 1988. El 1 de enero 1990 sería el turno de la "Linha do Vouga" ser cerrada por segunda vez, entre Sernada y Viseu, dejando a esta capital de distrito con el título de "la mayor ciudad europea sin tren." Entre los años 1997 y 1999 los carriles fueron levantados, así como el balasto y traviesas, dejando la línea ferroviaria completamente desnuda. La estación de Viseu - terminal compartida por las líneas de Dão y Vouga - fue demolida en 1994, erigiéndose en su lugar una rotonda.





Imagen superior: CP E124 Borsig de 1908, expuesta en Torredeita (A.A.)



Imagen superior: CP E213 en expuesta en el Museo de Val do Vouga (A.A.)

PANORAMA DE ACTUALIDAD

En 2007, la sección de la "Linha do Dão" entre Viseu y Figueiró fue convertido en una Ecopista, existiendo en Vildemoinhos, un puesto de alquiler de bicicletas. La ampliación de Ecopista a lo largo del restante trazado fue un proyecto realizado en conjunto entre los municipios por los que pasaba la línea; Viseu y Santa Comba Dão. Este proyecto, conocido como "Ecopista Dão", propuso la restauración de todas las estaciones y apeaderos y la instalación de alumbrado público a lo largo de toda la Ecopista, que fue inaugurada el 2 de julio de 2011.

Imagen inferior izquierda: Paso a nivel cerca de Tonda en el Km 12,790 poco antes de ser convertida en ecopista en 2004 (A.A.)

Imagen inferior derecha: Paso a nivel entre Travassós y Tondelinha con la ecopista ya construida. Foto 2007(A.A.)



Imagen superior: Automotores ALLAN en estado de abandono en la estación de Sernada do Vouga, esperando su desguace. (foto 2003) (A.A.)



... Para María José, mis hijas Mara y Antía y a mis amigos Paco Boluda y Manuel Hernández

Para saber mas:
www.carrilleiros-portugal.blogspot.com.es/



PARQUE FERROVIARIO DE GALICIA
CARRILEIROS



Complexo cultural de San Francisco (zona alta). Rua Canle s/n
O U R E N S E