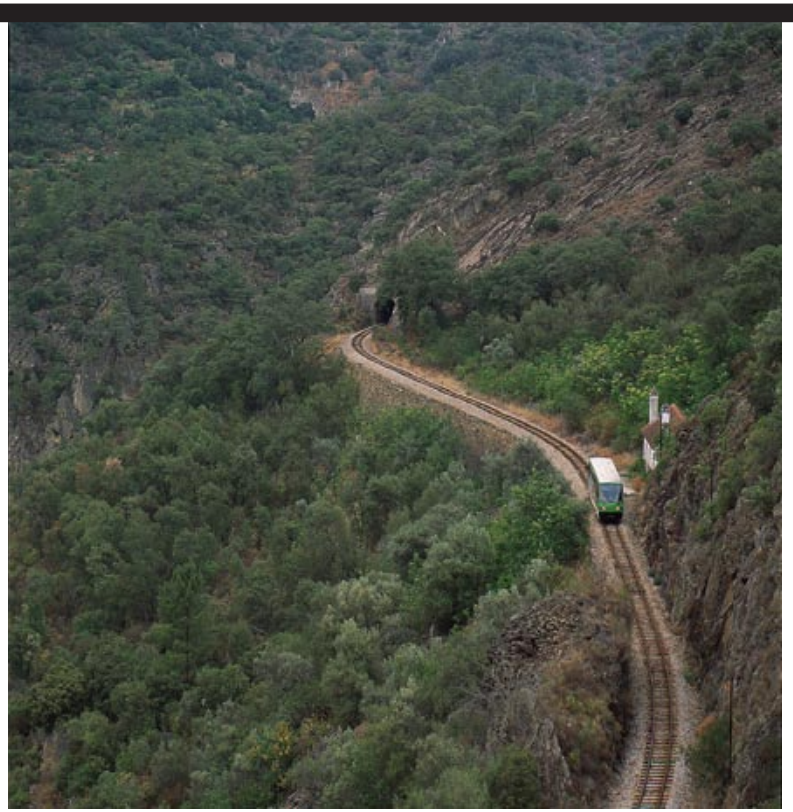
Departamento de Informática
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 BRAGA
Telefone: 253.604457
Fax: 253.604471

http://ocomboio.net

039 O COMBOIO DO TUA



Texto: Carlos Cipriano/Fevereiro 2007
Fotografias: Dario Silva/2005~2006
Publicado online Abril de 2007.

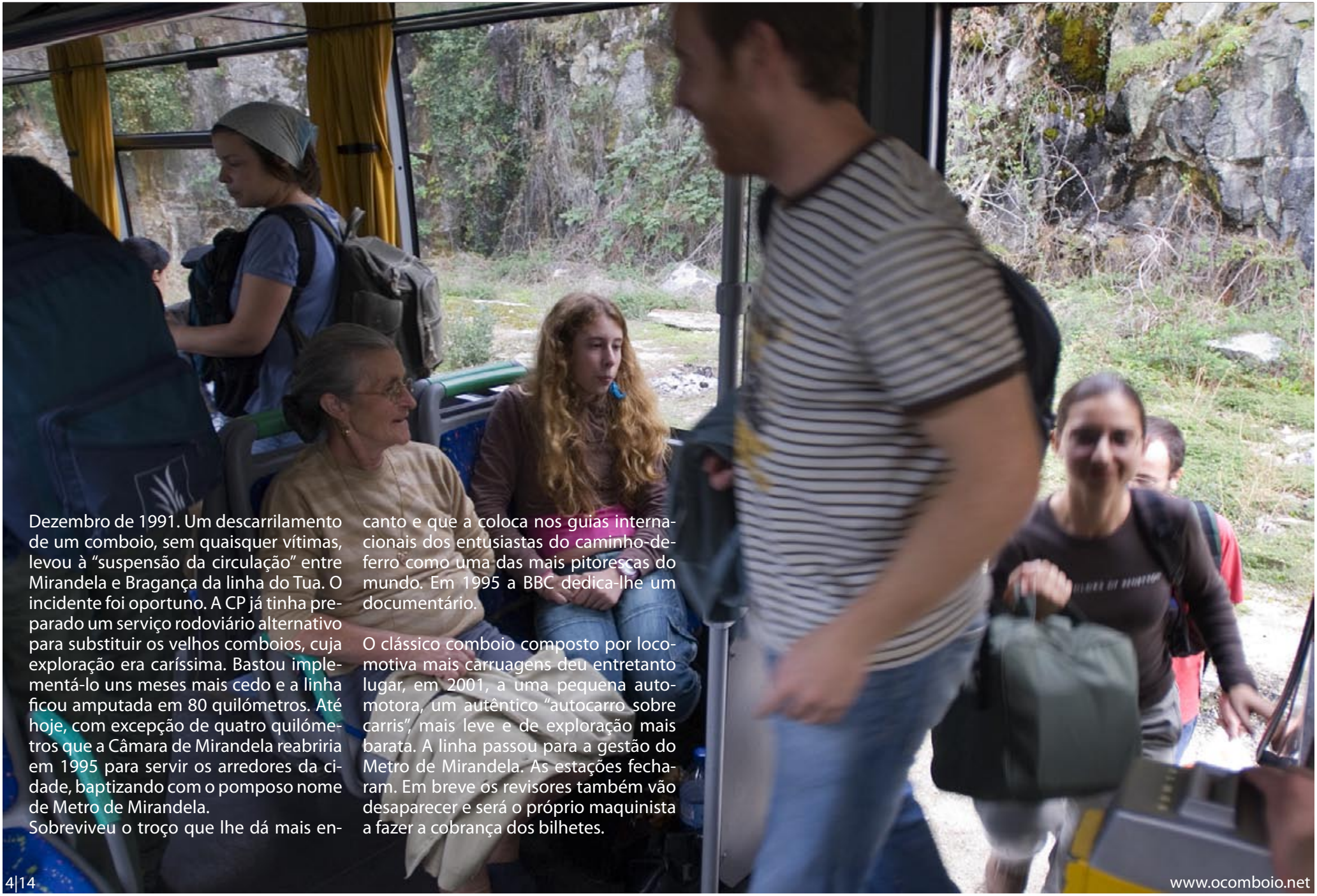
É TALVEZ A MAIS EMBLEMÁTICA LINHA FÉRREA DO PAÍS. O COMBOIO DO TUA PRE-ENCHEU O IMAGINÁRIO DE GERAÇÕES E É SINÓNIMO DE UMA VIAGEM AVENTUROSA NAS SERRANIAS PEDREGOSAS DE TRÁS-OS-MONTES NUM LUGAR ONDE O TEMPO PAROU E ONDE, ATÉ HÁ POUCOS ANOS, O CAMINHO-DE-FERRO ERA UM AUTÊNTICO MUSEU AO VIVO.

Não foi fácil construi-lo.

Entre a apresentação dos primeiros projectos, em 1878 e o arranque dos trabalhos, em 1884, passaram-se seis anos de discussões sobre os traçados e o financiamento, num debate muito idêntico ao actual acerca da alta velocidade.

O Guia de Portugal (edição da Fundação Calouste Gulbenkian), no volume V, conta como foram vencidos os primeiros 20 quilómetros: "a construção desta linha exigiu vigoroso ânimo aos engenheiros e trabalhadores que aí formigaram por algum tempo, a romper rochedos e esporões, muitas vezes dependurados por cordas e empoleirados em pranchas rapidamente guindadas quando se acendiam os rastilhos".

Em 27 de Outubro de 1887 inauguravam-se a linha até Mirandela, com direito à presença do rei D. Luis. Apesar de estar conquistado, a suor e sangue, o troço mais difícil, o resto da linha, no planalto transmontano, avançaria aos soluços. Só em Dezembro de 1906 chegaria a Bragança e daí não passaria, apesar do projecto de a fazer passar a fronteira para a ligar à rede espanhola em Puebla de Senabria.



Dezembro de 1991. Um descarrilamento de um comboio, sem quaisquer vítimas, levou à "suspensão da circulação" entre Mirandela e Bragança da linha do Tua. O incidente foi oportuno. A CP já tinha preparado um serviço rodoviário alternativo para substituir os velhos comboios, cuja exploração era caríssima. Bastou implementá-lo uns meses mais cedo e a linha ficou amputada em 80 quilómetros. Até hoje, com excepção de quatro quilómetros que a Câmara de Mirandela reabriria em 1995 para servir os arredores da cidade, baptizando com o pomposo nome de Metro de Mirandela.
Sobreviveu o troço que lhe dá mais encanto e que a coloca nos guias internacionais dos entusiastas do caminho-de-ferro como uma das mais pitorescas do mundo. Em 1995 a BBC dedica-lhe um documentário.

O clássico comboio composto por locomotiva mais carruagens deu entretanto lugar, em 2001, a uma pequena automotora, um autêntico "autocarro sobre carris", mais leve e de exploração mais barata. A linha passou para a gestão do Metro de Mirandela. As estações fecharam. Em breve os revisores também vão desaparecer e será o próprio maquinista a fazer a cobrança dos bilhetes.

Três comboios diários ligam o Tua a Mirandela, percorrendo 55 quilómetros à vertiginosa velocidade de 37 Km/h. Uma hora e meia de prazer, recomendável na Primavera e no Verão, onde, por vezes, a pequena automotora é reforçada com outra carruagem para responder à maior afluência de passageiros que, de máquinas fotográficas em riste, procuram registar uma viagem com sabor a passado.

Carlos Cipriano

Madalena, Guarda da Passagem de Nível de Frechas, Maio de 2006.

A PN seria automatizada no estio que se aproximava.

Apanhar o Comboio para ir para a escola. De Frechas a Mirandela. Maio de 2006.

Junto à Estação do Cachão, há quem aguarde um autocarro para a Suiça - três meses a apanhar morangos e o salário para o resto do ano.

Aqui, a (e)migração faz-se agora por estrada,
Maio de 2006.

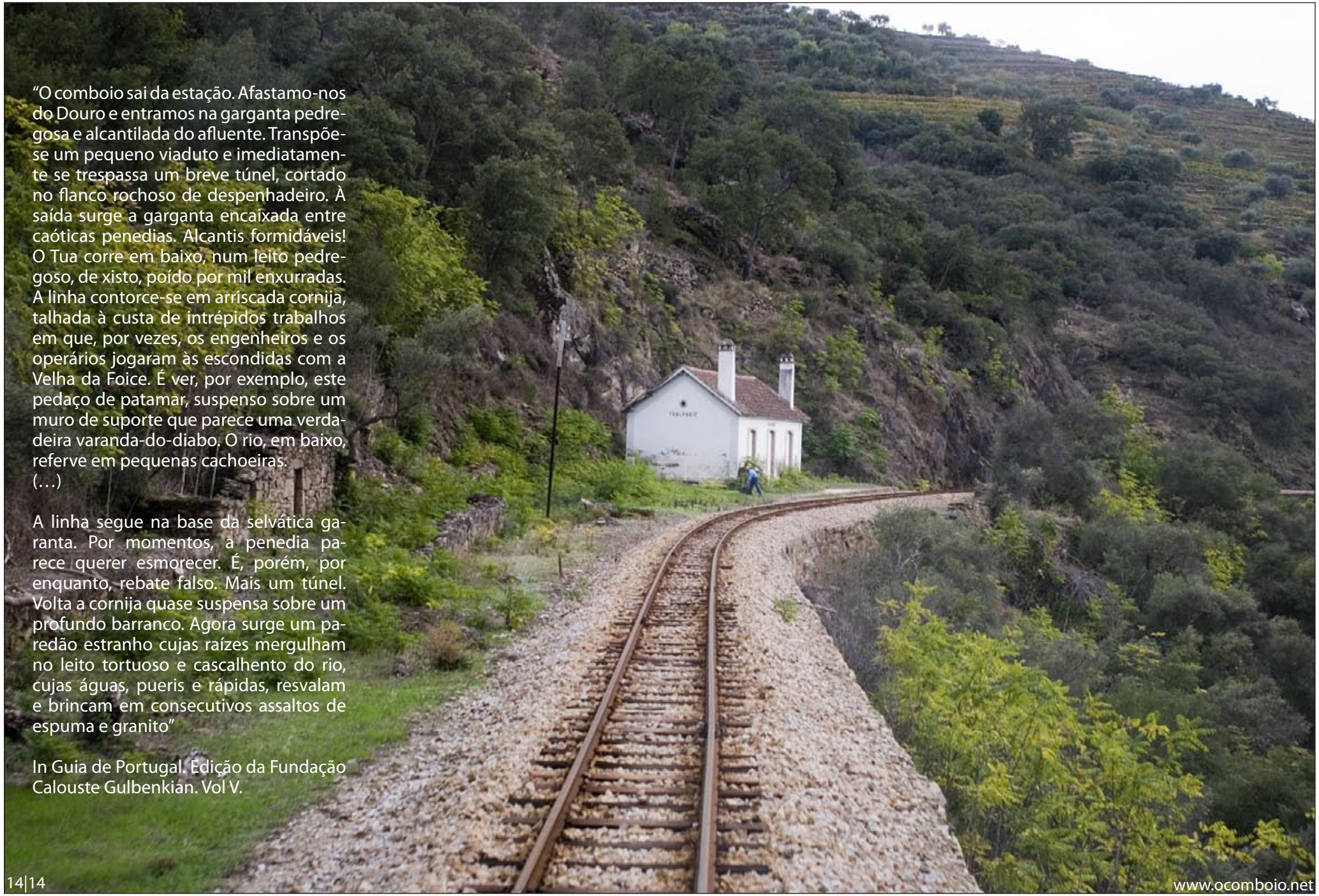
Ferroviários em Mirandela, 2005.

Antigo Apeadeiro de Rebordãos, Dezembro 2005.

Jerusalém do Romeu,
Dezembro 2005.

Apeadeiro de Tarana (Mirandela),
Outubro de 2006.

Uma vez ferroviário, sempre ferroviário, Outubro de 2006.



"O comboio sai da estação. Afastamo-nos do Douro e entramos na garganta pedregosa e alcantilada do afluente. Transpõe-se um pequeno viaduto e imediatamente se trespassa um breve túnel, cortado no flanco rochoso de despenhadeiro. À saída surge a garganta encaixada entre caóticas penedias. Alcantis formidáveis! O Tua corre em baixo, num leito pedregoso, de xisto, poído por mil enxurradas. A linha contorce-se em arriscada cornija, talhada à custa de intrépidos trabalhos em que, por vezes, os engenheiros e os operários jogaram às escondidas com a Velha da Foice. É ver, por exemplo, este pedaço de patamar, suspenso sobre um muro de suporte que parece uma verdadeira varanda-do-diabo. O rio, em baixo, referve em pequenas cachoeiras.
(…)

A linha segue na base da selvática garanta. Por momentos, a penedia parece querer esmorecer. É, porém, por enquanto, rebate falso. Mais um túnel. Volta a cornija quase suspensa sobre um profundo barranco. Agora surge um paredão estranho cujas raízes mergulham no leito tortuoso e cascalhento do rio, cujas águas, pueris e rápidas, resvalam e brincam em consecutivos assaltos de espuma e granito"

In Guia de Portugal. Edição da Fundação Calouste Gulbenkian. Vol V.