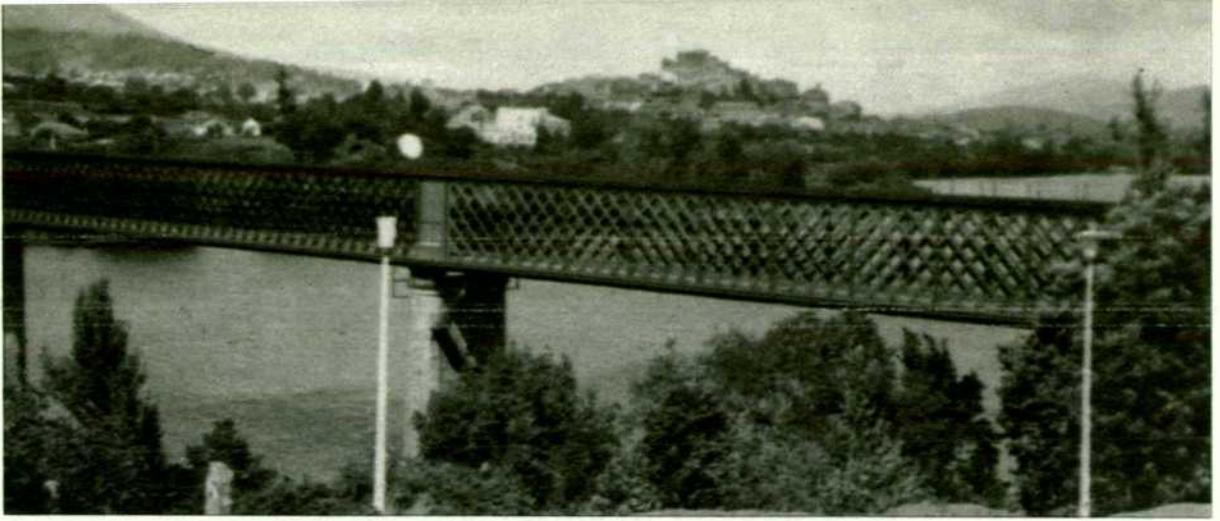


● *A pesar de su edad, goza de salud excelente: diariamente lo atraviesan, además de trenes, centenares de automóviles.*



El puente internacional con la ciudad de Tui; la histórica sede episcopal, al fondo.

## EL PUENTE INTERNACIONAL TUY-VALENÇA DO MINHO CUMPLIO NOVENTA Y TRES AÑOS

Desde hace noventa y tres años, millones de viajeros procedentes de ambos países habrán cruzado el puente internacional que une la ciudad española de Tui con la villa de Valença do Minho, separadas por las márgenes del río Miño, cuyas aguas mueren en el Atlántico, y al Atlántico van a contar los secretos galaico-portugueses.

Con más de tres cuartos de siglo de vida, casi ya centenario, fue inaugurado el 28 de marzo de 1886. Y no consideramos necesario resaltar que la histórica y memorable ceremonia estuvo revestida de la mayor solemnidad, como requería el acontecimiento.

A partir de aquella fecha, españoles y portugueses comenzaron a beneficiarse del transporte por el camino de hierro, al igual que por carretera, ya que son dos vía superpuestas.

Dos ilustres ciudadanos de Tui (por lo que se refiere a la parte española) fueron los principales iniciadores de esta magna empresa: el senador vitalicio don Lorenzo Cuenca San Juan y el diputado a

Cortes don Ezequiel Ordóñez, que realizaron eficaces esfuerzos, después de laboriosos estudios y demoradas entrevistas con las autoridades luso-españolas, a fin de conseguir la aprobación del correspondiente proyecto en el Congreso, el 22 de mayo de 1880, acontecimiento éste que dio lugar a que la prensa lusitana, y también y especialmente la gallega, acogiesen la noticia con verdadero júbilo.

### REUNION EN LISBOA

A fin de proceder a la apertura de las propuestas para su construcción, se reunió el 2 de agosto de 1881, en el Ministerio de Obras Públicas, en Lisboa, la Comisión Internacional presidida por el ingeniero M. Matos, y de la que formaban parte don Eduardo Godiño y don Pelayo Mancebo, por España, y don Justino Teixeira y don Luciano Carvalho, por Portugal.

De las ofertas presentadas por varias firmas de diversos países, fue aceptada

la de la empresa Brainele-Comte, siendo designado director de las obras el ingeniero español don Eduardo Page.

La citada empresa estaba representada por el ingeniero francés M. Augusto Cazaux, padre del entonces agente consular de aquel país en Vigo, M. Marcial Cazaux.

Pocos meses más tarde —el 15 de noviembre del mismo año— se iniciaron las obras, dándose por concluidas el 25 de marzo de 1886. Previamente se efectuaron las respectivas pruebas de resistencia, acto al que asistieron, además de las autoridades de ambos países, numeroso público.

### APLAUSOS A LAS LOCOMOTORAS

Al avanzar sobre la vía férrea, como en un abrazo fraterno, las locomotoras portuguesas de la línea del Minho, "Ge-rez", "Estrela", "Lamel" y "Marao", de sesenta y tres toneladas de peso cada una, y por parte de España las de Orense y Vigo, de la misma serie "Schaps", de sesenta y ocho toneladas, el pueblo estalló en ensordecedores aplausos.

Para la mejor comprobación de la resistencia de la obra, las locomotoras, con vagones cargados de carriles de hierro, permanecieron durante tres días consecutivos sobre el puente. Otras, como las realizadas con locomotoras portuguesas a una velocidad no inferior a cuarenta kilómetros por hora, satisficieron plenamente a los técnicos.

Este puente tiene una longitud de 339 metros, y en su construcción se invirtieron 1.540.365 kilos de hierro, inaugurándose, como queda dicho más arriba, el 28 de marzo de 1886.

A partir de aquel histórico día, España y Portugal dieron un decisivo paso hacia el progreso entre ambos países, estrechándose aún más sus relaciones políticas, económicas y culturales. ■ L. CONDE RIVERA. (Fotos del autor.)



Fachada posterior de la estación portuguesa de Aveiro, con los mosaicos característicos en estas edificaciones del Norte lusitano.