

Atardecer ferroviario.
Locomotora serie 1200,
de aspecto exterior muy semejante
a las 1700 de RENFE;
hacen también tráfico mixto.

LOS C.P., UN SIGLO Y CUARTO

PORTUGAL SE ESFUERZA EN LA MODERNIZACION DE SUS FERROCARRILES

EL próximo 1981, Portugal va a celebrar el CXXV aniversario de la inauguración de su primer ferrocarril, hecho que lo introduciría en el grupo de naciones dotadas de este medio de transporte. Fue éste el tramo de 36,5 km. entre Lisboa y el pequeño pueblo de Carregado, al Norte de la capital. La inauguración del tramo fue presidida solemnemente, el 28 de octubre de 1856, por el Rey don Pedro V.

La Compañía de Caminos de Hierro Portugueses (CP) explota una longitud de vías aproximada de 3.807 km. de vía normal y 843 de estrecha. Está nacionalizada toda la red desde el 31 de diciembre de 1976, fecha en que pasó al Estado la línea Lisboa a Cascaes.

Se encuentra dividida administrativamente en tres zonas: Norte, Centro y Sur. Portugal, país de no fuerte economía, ha protegido siempre su ferrocarril y últimamente realiza fuertes inversiones para situar a la CP a la altura de otras explotaciones europeas.

● *La Compañía de Caminos de Hierro lusitana administra más de 3.000 km. de líneas de ancho normal y casi 1.000 de vía estrecha.*

● *La electrificación de la Red se emprendió en el itinerario Lisboa-Carregado, el año 1956.*

ANTECEDENTES HISTORICOS

Los primeros documentos para la elaboración de un plan de caminos de hierro en esta nación datan del reinado de doña María II, para establecer como línea de construcción prioritaria una que uniese Lisboa con la frontera española y, a través de España, con el centro del Viejo Continente.

En 1844 se va a fundar la Companhia das Obras Públicas de Portugal, la cual va a establecer, no sin dificultades, debidas principalmente a la inestabilidad política, el primer plan en que se proponía un trazado de vía férrea entre la capital y Entroncamento, desde donde partirían dos líneas: una hacia el Norte, para alcanzar la segunda ciudad del país, Oporto, y otra hacia el Este, con rumbo a la frontera española y Badajoz.

En 1852 se empiezan a establecer las condiciones técnicas y administrativas que guiarían la construcción de líneas férreas en el país vecino.

Así se elegía como ancho de vía el de 1,44 m., ancho normal europeo y diferente al español, lo cual iba a causar, años más tarde, un serio contratiempo al ferrocarril portugués...

Ese mismo año se empezaban a adjudicar las primeras construcciones a la Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal, ganadora de las obras por concurso. A éste, aparte de una propuesta inglesa, se presentó ya una española, encabezada por Juan Alvarez Mendizábal, ex presidente del Consejo de Ministros...

Esta compañía acometió las primeras obras, logrando inaugurar el tramo Lisboa-Carregado el 28 de octubre de 1856, tal como ya hemos mencionado. Como comparación, España poseía ya abiertos al público, en ese mismo año, 488,88 km. de vías férreas.

Continuó la Central e Peninsular ejecutando obras en la sección hasta Entroncamento.

La lentitud en la ejecución por esta compañía contratista lleva al Gobierno portugués a rescindirle el contrato en 1857. El propio Estado se hace cargo de las obras y pone al frente de ellas a un español, el célebre don José de Salamanca, marqués de Salamanca, importante promotor del ferrocarril en España y que gozaba a la sazón de gran prestigio.

LA INFLUENCIA DE SALAMANCA

Salamanca va a fundar la Companhia Real, y con un grupo de notables técnicos españoles y franceses logra concluir la línea del Este el 29 de agosto de 1863 hasta Badajoz (aislada del resto de la Red española hasta 1866), y la línea del Norte, la más importante del país como veremos, llevarla hasta Vila Nova de Gaia el 7 de julio de 1864, en las mismas puertas de Oporto (todavía habrían de pasar algunos años hasta que los trenes pudieran alcanzar Oporto).

Fue también don José de Salamanca quien transformó el primitivo ancho portugués (1,44 metros) al ancho de 1,665, muy semejante al español, y que iba a permitir el paso de material de un país a otro, que logró realizar sin detener la circulación de trenes.

En 1865, culminadas las obras propuestas, el marqués regresa a España, dejando fundada en Portugal la citada Companhia Real (1859-1910), principal administración ferroviaria lusa, organi-



Locomotoras eléctricas series 2550 (izquierda) y 2500 (derecha) en la estación de Santa Apolonia. La 2500, en pleno arranque, con una composición "Foguete".

zada de manera semejante a las compañías españolas de aquella época.

Con el paso del tiempo, la red portuguesa va aumentando y mejorando su explotación, tanto en lo que respecta a las comunicaciones con nuestra Patria como a las relaciones internas. (Respecto de las primeras, ver artículo en VIA LIBRE número 181, de los señores Gustavo Reder (t) y Fernando F. Sanz.) Nosotros nos dedicaremos exclusivamente a las segundas.

Proseguían las inauguraciones. Así, por ejemplo, la de Sintra (1887), antigua residencia de verano de la familia real portuguesa; Setil a Vendas Novas (1904); Tavira a Vila Real de Santo Antonio (1906), etc.

En 1899 se van a establecer nuevas bases de política ferroviaria, quedando la explotación dividida entre el Estado, que explota las del Miño y el Duero (MD), que incluyen también algunas de vía estrecha, y las del Sur y Sudeste (SS). El resto de la red va a ser explotada por compañías concesionarias, siendo la más importante la Companhia Real, que en 1910, con la implantación de la República en el país, va a pasar a denominarse Companhia de los Caminos de Hierro Portugueses (CP), y que explotará la mitad de las líneas portuguesas, aproximadamente.

Otras compañías lusas serán la de la Beira Alta (BA), Valle del Vouga (VV), Norte de Portugal (NP), estas dos últimas de vía métrica. Las líneas del Estado pasarán, en 1927, a explotarse por la CP, tanto las de vía normal como estrecha. Desde entonces, la política de concentración de explotaciones continuará, hasta que en septiembre de 1945 se convierte a la CP en la única compañía portuguesa de ferrocarriles, con excepción de la de la Sociedad de Estoril.

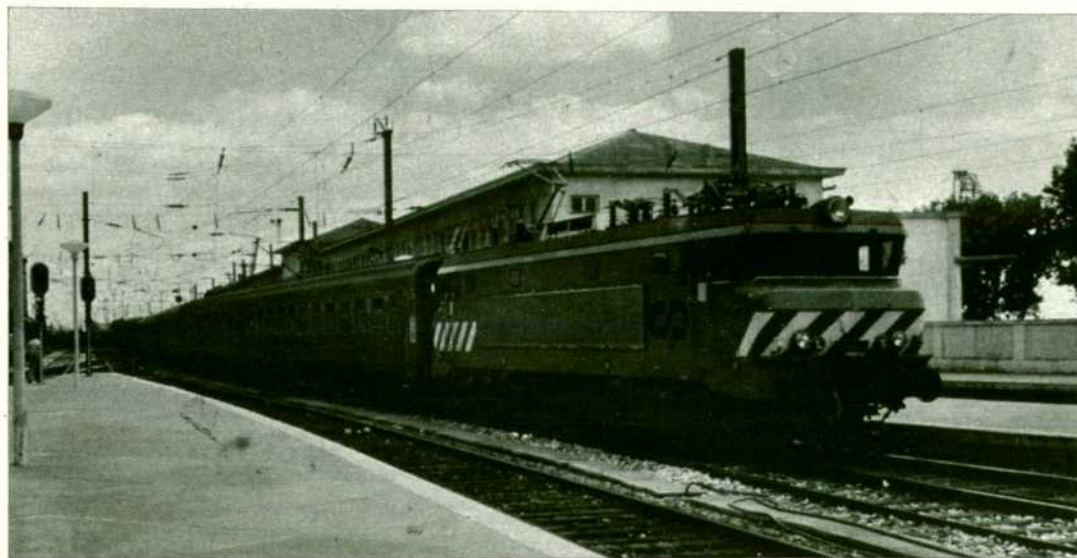
Ya bajo la tutela del Estado, se establece en 1948 el Plan de Reequipamiento, el cual va a introducir la tracción Diesel en sus ferrocarriles.

LA VIA ESTRECHA CERCA DE OPORTO

Oporto, segunda ciudad en importancia, posee una extensa red de vía métrica, "superpuesta" a la red de enlaces de vía ancha. Aquella constituye una interesante red, que, desde la activa estación de Trindade (1939), parte hacia el Norte, enlazando con Povoas de Varzim y Lousado (líneas de Povoas) y Guimaraes y Fafe (línea de Guimaraes), todas ellas poblaciones del "hinterland" de Porto.

Estas líneas pertenecieron a su antigua compañía Norte de Portugal, que las explotó durante muchos años. La primera en inaugurarse fue el tramo férreo de Porto-Boa Vista a la ciudad costera de Povoas, en 1875, siendo Boa Vista la antigua estación de vía estrecha de Porto. Para el nuevo trazado de la vía hasta ella fue necesario perforar un largo túnel para doble vía, que termina en el haz de vías de esta estación, partiendo prácticamente de la estación de la avenida de Francia, donde se hallan sus talleres. El alto número de circulaciones que registra diariamente esta estación la convierten en una de las más importantes de Portugal. El tramo hasta la bifurcación de Senhora da Hora (6 km.) tiene vía doble.

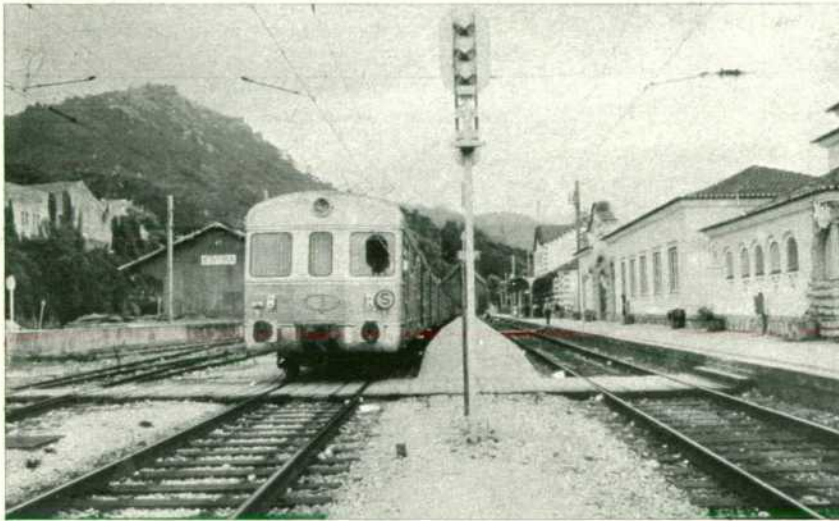
Aunque no vamos a referirnos detalladamente a sus locomotoras, hemos de comentar que, hasta épocas muy recientes, estas líneas y su ramal al puerto de Leixoes constituían un importante baluarte de la tracción vapor, si bien compartido con automotores Diesel Allan semejantes a los de vía normal. Merecen destacarse de



Tren Sud-Express, procedente de París, haciendo entrada en Lisboa-Santa Apolonia.



Barco de la CP, recién atracado en los "andenes" de la estación de Terreiro do Paço. Obsérvese el escudo en la chimenea.



Estación de Sintra. En la cumbre de la colina se encuentra el interesante palacio de Pena.

aquéllas sus potentes Mikado, de la casa Henschel, introducidas en 1931, y que trabajaron exclusivamente en estas líneas de Porto. La tracción de vapor se eliminó oficialmente de ellas a mediados de 1976. En 1974 se adquirieron de segunda mano a nuestro Ferrocarril del Tajuña (provincia de Madrid) las seis locomotoras Diesel eléctricas Alsthom, que poseía y que fueron construidas en España por la Babcock & Wilcox, de Bilbao.

Modernas locomotoras Diesel eléctricas (3) y automotores Diesel (22), de la casa francesa Alsthom también, han sido introducidos en los últimos años en la red de Porto, previéndose nuevo material.

EL EJE FERROVIARIO LISBOA-OPORTO

La línea férrea Lisboa a Oporto es, con gran diferencia, la más importante de Portugal, constituyendo la columna vertebral de su red de ferrocarriles, especialmente de las zonas Norte (1.º) y Centro (2.º).

Sobre este eje de 337 km. de doble vía electrificada se encuentran situados tres importantes nudos de enlace, origen de otras tantas líneas, que sirven diversas regiones del interior luso (Setil, Entroncamento y Pampilhosa, y, por

tanto, paso obligado de todo tráfico hacia las áreas más desarrolladas de Lisboa y Oporto).

En la actualidad, todo el tráfico de largo recorrido de pasajeros parte de Lisboa, de Santa Apolonia, una agradable estación de típica influencia francesa, que fue inaugurada oficialmente el 29 de julio de 1865. Está emplazada en una de las zonas más vistosas, casi a la orilla del estuario del Tajo, en pleno centro del puerto interior lisboeta, con el que se halla enlazada para el servicio de mercancías de esta parte del puerto.

A medida que salimos de ella, observamos a nuestra izquierda la parte antigua de la capital, instantes después parte el ramal de enlace con el depósito de material de Campolide y la estación de Rossio, la otra gran estación lisboeta, que recibe hoy el tráfico de pasajeros de las líneas de Sintra, Oeste y Norte (hasta Azambuja).

La vía abandona la capital, con dirección Norte, manteniéndose en todo momento paralela e inmediata al enorme estuario del Tajo, sirviendo a la zona industrial del Norte de Lisboa.

La alta densidad de población genera un intenso tráfico de trenes —tranvía, especialmente en la sección hasta Entroncamento, siendo constante el cruzamiento con las cómodas unidades R-M-R de Sorefame, que en las horas punta circulan en doble composición.

Alcanzamos Entroncamento, el mayor nudo ferroviario de Portugal, el cual posee, además, importantes talleres de reparación de material motor, así como de instalaciones fijas. Como curiosidad, añadiremos que numerosas máquinas de vapor se encuentran preservadas aquí (la CP eliminó oficialmente la tracción en vía ancha a principios de 1976).

Dados los incrementos de tráfico que en las distintas secciones de la línea se iban produciendo y según lo costoso de la ampliación de la infraestructura, comenzaron a ejecutarse desdoblamientos de vía desde 1891, obras que continuarían durante muchos años, hasta que en 1965, con el ensanchamiento del túnel de Albergaria, entre las estaciones de la famosa ciudad de Fátima y Pombal, se logra la doble vía (electrificada) hasta Vila Nova de Gaia, justo al Sur de Oporto.

Pero continuemos con nuestro rápido recorrido. Precisamente en la zona de Albergaria, corta el trazado las últimas estribaciones del sistema montañoso central, divisoria de aguas de las cuencas fluviales del Tajo y Mondego, que cortaremos en la histórica ciudad de Coimbra. Esta, a pesar de su tamaño, posee dos estaciones.

Ya en Pampilhosa, otro importante nudo, enlaza la línea proveniente de Figueira da Foz, bonita ciudad costera. Es, además, origen de la dura línea de la Beira Alta, hacia la frontera, por el paso de Fuentes de Oñoro (Salamanca). Por ella circula desde 1895 el superexpreso con destino París.

Desde Pampilhosa el paisaje se va suavizando a medida que el trazado férreo se acerca a la costa, atravesando la rica zona agrícola del Vouga. El buen estado de la vía permite una buena velocidad media y nos acerca rápidamente a Vila Nova de Gaia.

En esta estación observamos que hubo un importante depósito. Precisamente debe su importancia al hecho de que, durante bastantes años, numerosos trenes debían cambiar de tracción en sus vías. El grandioso puente metálico sobre el Duero, que separa esta estación de la de Porto-Campanhá, no era capaz de soportar la elevada carga por eje de las locomotoras Diesel eléctricas (series 1500 y 1520 de ALCO, principalmente).

Dicho puente se inauguró en 1877 por los Reyes y lleva el nombre de la Reina María Pía. Con él se logró la unión por vía férrea entre Lisboa y Porto. Fue proyectado por el célebre Eiffel. Tiene una luz de 354,3 m. y una altura sobre el nivel de las aguas de 47,4 m.

El emplazamiento de la ciudad de Oporto es impresionante: situada en la orilla Norte de la desembocadura del Douro, se alinea la ciudad en la escarpada garganta que forma dicho río.

La estación de Campanhá se encuentra en la parte alta de la misma, y es punto final de la mayoría de servicios de pasajeros, entre ellos de los trenes "Foguete" desde Lisboa.

Porto posee también otra estación de vía ancha, la de San Bento (1896), relativamente cerca de la de Trinidad, que ya conocemos. San Bento está situada en pleno corazón del casco urbano y enlazada con la de Campanhá por una doble vía de 2,7 km., que, con varios túneles, atraviesa barrios muy típicos. Merece destacarse su vestíbulo principal, decorado con típicos azulejos pintados, adorno frecuente en las estaciones y otros centros públicos de Portugal.

LA ELECTRIFICACION EN PORTUGAL (XXV ANIVERSARIO)

Coincidiendo con el centenario del primer ferrocarril en Portugal, circuló en 1956 el primer tren con tracción eléctrica de la CP, exactamente en el mismo trozo de vía férrea (Lisboa a Carregado) en que circuló el primer tren ofreciendo servicio público de pasajeros.

Realmente, la primera electrificación de este país fue en la línea de la Sociedad de Estoril, entre Lisboa y Cascaes (26 km.), explotada hasta fecha reciente por esta Sociedad, que se había comprometido con el Estado a modificar la tracción a cambio de su arriendo. En efecto, en 1926 se inauguró aquella con material alemán de AEG, en corriente continua a 1.500 voltios.

Hecho este inciso, indicaremos que los planes de desarrollo de las electrificaciones han sido cuidadosamente llevados a cabo por la CP desde que, a principios de los cincuenta, se empezó a estudiar dicho tema.

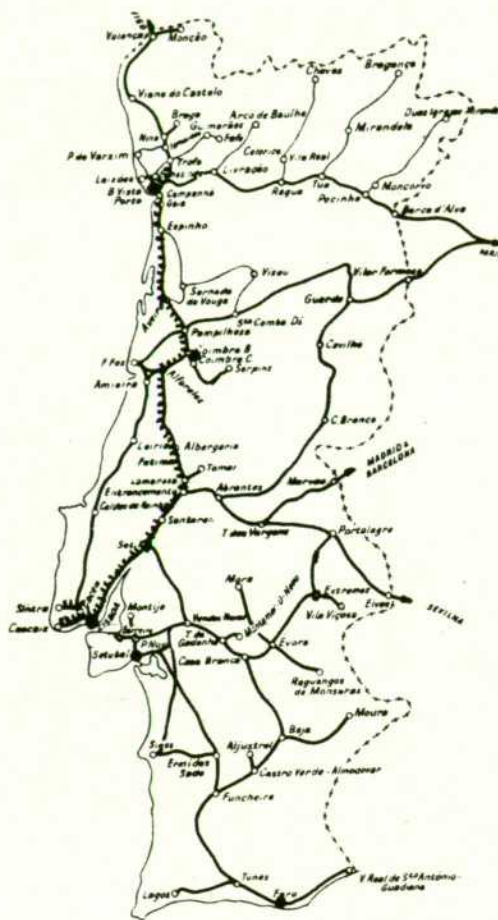
El objetivo era la electrificación de un 10 por ciento de la red, que soporta un 50 por ciento del tráfico, aproximadamente.

En principio, se orientaron hacia la utilización de corriente continua a 3.000 voltios, es decir, la tensión más extendida en RENFE, pero pronto, tras la introducción en las nuevas líneas francesas de la corriente alterna monofásica a 25.000 voltios y frecuencia industrial (50 hz), se inclinaron por este último sistema, en función de sus ventajas económicas, en caso de nueva implantación, como era el caso portugués.

Comenzaron los trabajos en 1953. Como anécdota, contaremos que el túnel más largo de este país (2.612 m.), bajo la capital, y que proporciona acceso a la estación del Rossio, hubo de sufrir obras de rebaje de rasante para adaptarlo al nuevo gálibo que la catenaria imponía.

Intencionadamente hemos dejado para el final el avance de la electrificación en el eje Lisboa-Porto, ya visto. En abril de 1958 se abrió el servicio eléctrico en los alrededores de Lisboa, siendo el mencionado Lisboa (Santa Apolonia) a Carregado, que fue inaugurado en 1956, tal como ya indicamos anteriormente, el primero de dicho eje.

En junio del 58, la electrificación alcanza el nudo de Entroncamento; seguidamente, se empiezan los trabajos para hacerla llegar a Coimbra (1963) y finalmente a Porto. Hoy la electrifica-



La Red de los CP. Las líneas en trazo grueso son de ancho normal; las de trazo fino, de vía estrecha.

ción termina en San Romao, al Norte de Oporto, después de superar el gran depósito de Contumil, con los talleres generales de la Zona Norte.

De su interesante material eléctrico, aparte de las unidades R-M-R ya mencionadas, destacaremos las 15 locomotoras serie 2500, primeras locomotoras eléctricas de línea de la CP, construidas en Francia para la primera fase de las electrificaciones. Estas fueron destinadas a todo tipo de tráfico. Muy pronto empezarán a dar tracción a los "foguetes", cuando quedé establecida la unión eléctrica entre Lisboa y Porto, misión que todavía cumplen algunas.

En 1963 se empiezan a unir a éstas las loco-

motoras de la serie 2550. Su característica más llamativa es que la carrocería es de acero inoxidable; quizá las únicas del mundo con este tipo de material. Fueron diseñadas en Portugal.

Recientemente, y como culminación de su tracción eléctrica, han recibido varias locomotoras de construcción francesa, también para servicio de trenes rápidos. A título de ejemplo, encabezan en la actualidad el célebre sudexpreso París-Lisboa, entre Pampilhosa y la capital, así como la rama que se le desgaja con destino a Porto, en aquel nudo, procedente de la capital de Francia.

LA ESTACION FLUVIAL DE TERREIRO DO PAÇO (LISBOA)

Al igual que otras explotaciones ferroviarias del mundo (Suecia, Dinamarca, Japón, etcétera), posee y explota la CP un servicio marítimo (mejor deberíamos decir fluvial) que, realizado en la actualidad por siete barcos, asegura el enlace de Lisboa con el arrabal de Barreiro, en la otra orilla del Mar de la Paja.

Estos barcos son utilizados masivamente como servicio de pasajeros interurbano entre ambas orillas, pero su auténtica razón debemos buscarla en que casi todos los servicios de trenes de viajeros hacia el Sur de Portugal parten de la estación término de Barreiro.

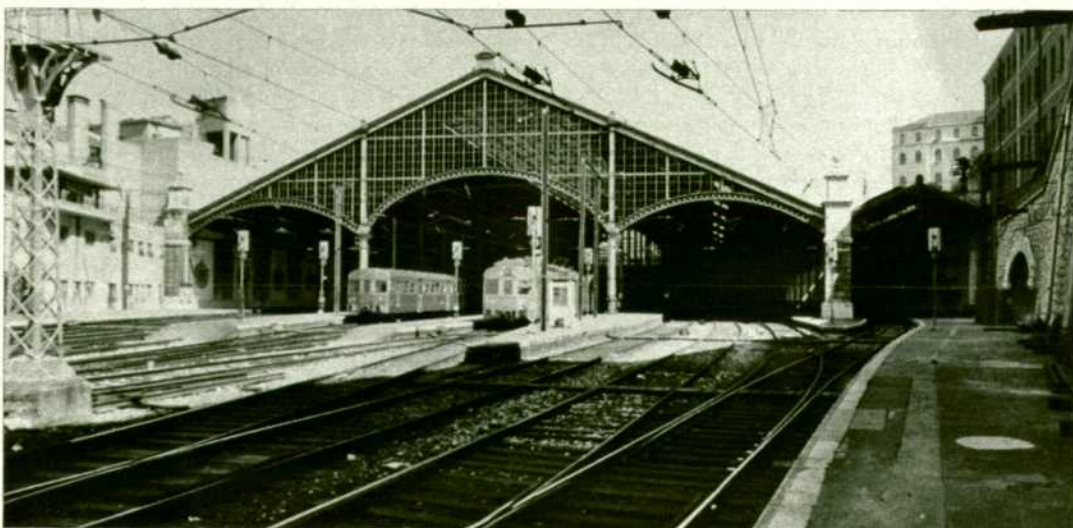
Así, pues, un viaje por tren desde Lisboa hacia el Alentejo, Algarve, etc., suele comenzar para el pasajero con una magnífica travesía (el servicio es bastante rápido), de una media hora de duración, desde la estación de Terreiro do Paço, en uno de estos barcos del ferrocarril lusitano.

Esta situación permite conocer una de las más bellas estampas del país vecino, ya que la desembocadura del Tajo en aguas lisboetas es magnífica. Desde el barco puede verse una espléndida panorámica de la capital, observando claramente la estación de Santa Apolonia, además del puente del 25 de Abril (previsto para recibir un nuevo tablero con doble vía férrea electrificada), los astilleros de Lisnave, etc. Ya en Barreiro, el barco deja al pasajero a escasísima distancia de los andenes, dispuesto a tomar el tren o el autobús que le conducirá al centro de esta industriosa ciudad.

Barreiro es cabeza de la 3.ª Zona y posee grandes talleres de reparación de material. Diremos que aquí estuvieron adscritas las seis locomotoras de vapor tipo 2-4-0, serie 830, de la CP que fueron construidas en España y entregadas en 1947 a Portugal; fueron éstas las últimas máquinas de vapor compradas por este país, y consideradas la única exportación de máquinas de vapor realizada por España.

Las composiciones más rápidas que parten actualmente de Barreiro son iguales a los TAF de RENFE, y realizan el servicio de automotores Sotavento a Vila Real de Santo Antonio, en las orillas del Guadiana, sobre la frontera con Huelva.

Como epílogo que pone de relieve la importancia concedida al transporte ferroviario en el país vecino, señalemos que se están ultimando las obras de la nueva línea férrea (de 80 km.) entre Poceirao y Sines, futuro centro de desarrollo industrial del Sur, que, con una refinería de petróleo, ha sido encomendado a la CP todo el transporte hacia los centros de consumo. ■ **ARTURO E. SANCHEZ OJANGUREN** (texto y fotos).



Estación del Rossio (Lisboa), inaugurada en 1891, vista desde la boca Sur del túnel de Rossio, el más largo del país.