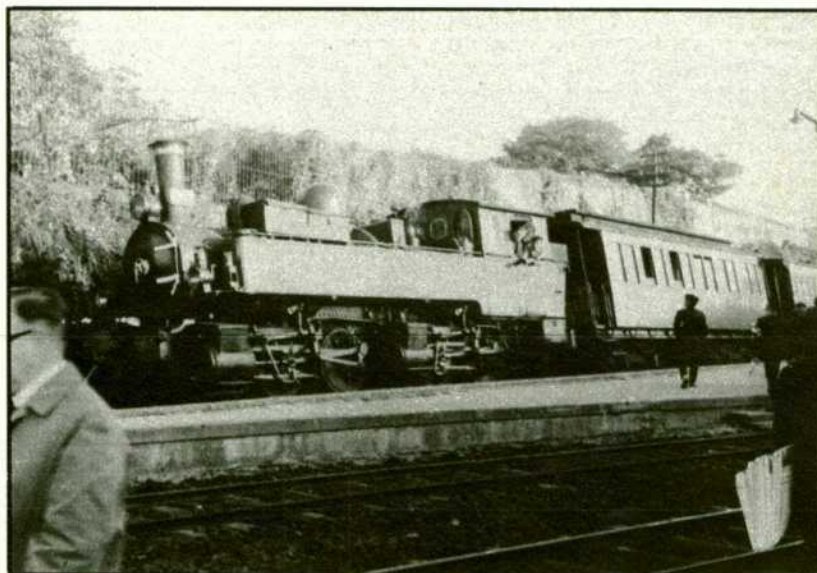


Estación de Guimarães en junio de 1970. Tren a vapor con locomotora 1-3-0 T construida en 1907.



Lousado. Tren Famalicão-Trofa en 1970 en la vía en estuche. Locomotora ténder 0-2-2-0 Henschel de 1905.

## Oporto, una interesante red suburbana de los ferrocarriles del Norte lusitano

E. GONZALO

### ● *Trenes de cercanías, tranvías, trolebuses y autobuses se combinan en la segunda ciudad del país vecino*

**M**UY cerca del centro de Oporto (Porto), la segunda ciudad de Portugal, está la terminal Porto-Trindade, de la red de vía estrecha más importante de nuestro vecino país. Exteriormente, nada hace presagiar una importante estación ferroviaria, con un movimiento, los días laborales, de 133 trenes y sólo 50 los domingos y festivos.

Dos líneas, Porto-Póvoa do Varzim-Famalicão, de 60 km., y Porto-Guimarães-Fate, de 83 km., con trazado común en los primeros seis kilómetros, componen la red. Viajar por ellas permite conocer plácidamente múltiples rincones del Norte de Portugal con montes siempre verdes.

Modernos y confortables automotores Diesel Alsthom recorren ambas rutas sustituyendo a viejos automotores y a antañonas locomotoras a vapor que remolcaban coches a bogies, muchos con balconcillos y cajas de madera. Sólo subsisten 14 coches metálicos en magnífico estado, pese a ser construidos en 1931 por Officine Ferroviarie Meridionali, de Nápoles, y que, remolcados por locomotoras Diesel, ayudan en horas punta o aglomeraciones estivales.

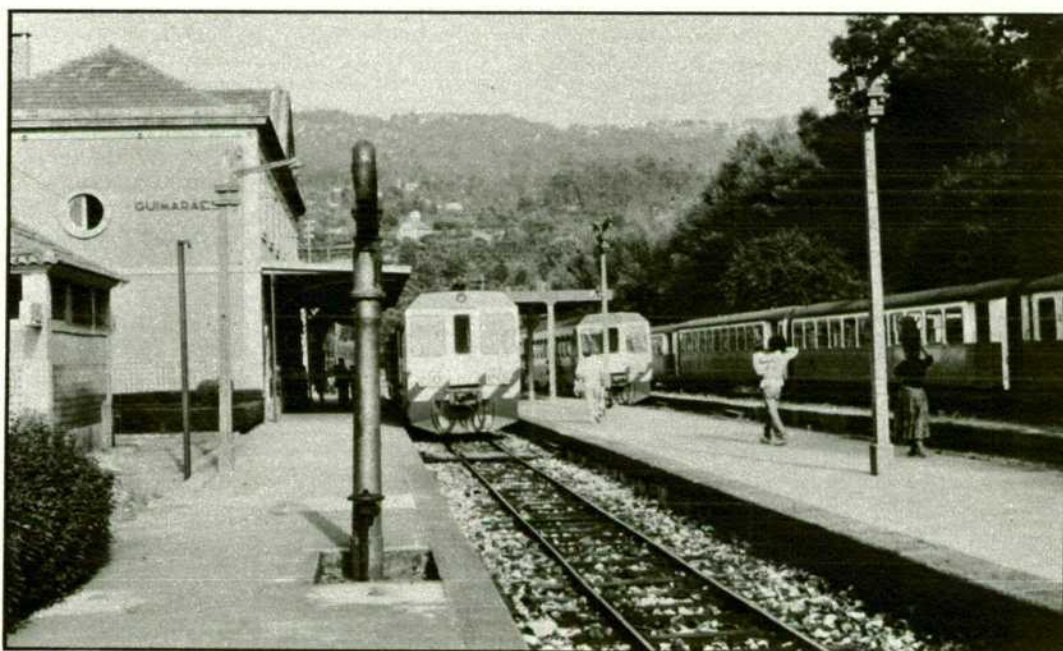
La conformación actual de la red es el resultado de la unión de dos antiguas líneas de 90 cm. y un metro de ancho de vía, unificadas a este ancho, con la adición de dos tramos de unión y uno de penetración urbano en Oporto. Largo proceso que abarca de 1873 a 1938. Actualmente (datos de 1983), los viajeros transportados en la línea de

Póvoa se cifran en 5.785.000; en la de Guimarães, de 2.616.000.

### **Porto-Póvoa do Varzim-Famalicão**

Los trenes a Vila do Conde y Póvoa do Varzim, importantes localidades costeras, recorren un pintoresco trazado entre ar-

boledas, maizales, prados, con cercanas poblaciones y múltiples caseríos. Los primeros seis kilómetros corren entre áreas suburbanas de Oporto por vía doble en circulación por la izquierda, atravesando nada más salir de la estación Trindade (Trinidad), en rampa, un túnel de 525 metros, para después descender ya continuamente. Son hitos



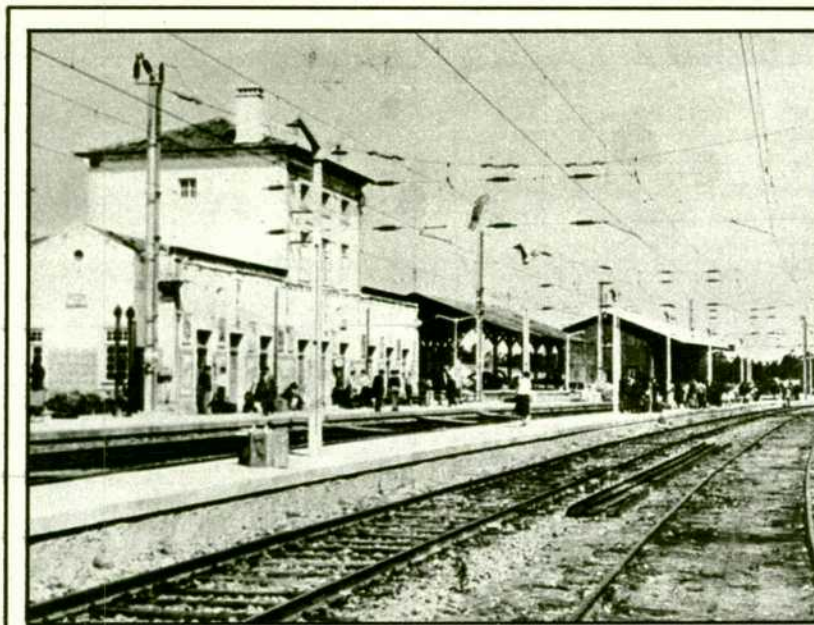
Estación de Guimarães en julio de 1984: automotores Alsthom y vagones italianos.

importantes en la ruta el largo puente metálico (138 m.) sobre el estuario del río Ave antes de llegar a Vila do Conde y el paso bajo los arcos del antiguo y famoso acueducto que tenía 999 arcos y llevaba agua a un convento.

Es la línea con mayor tráfico suburbano, cuyo gran movimiento diario se ve incrementado durante el verano por los que acceden a sus playas. Cuidadas estaciones, como en el resto de la red, hacen grata la visión del viajero. De Póvoa, estación en fondo de saco, salen de un andén en curva, para evitar el retroceso, los automotores que atienden los 30 km. hasta Famalicão, donde entrán en contacto con la vía ancha Porto-Monção, línea que, mediante un precioso puente Eiffel, enlaza en Tuy con la red española.

El PPF (Porto-Póvoa do Varzim-Famalicão) tiene el interés histórico de ser uno de los primeros ferrocarriles construidos en Portugal.

Su concesión la obtuvieron el 19 de junio de 1873 los ingenieros J. C. Temple Ellicot y Barao Frederico Kessel, constituyendo para su construcción y explotación la Companhia do Caminho de Ferro do Porto a Póvoa do Varzim. Con un ancho de 90 cm., fue solemnemente inaugurado el 1 de octubre de 1875, comenzando el servicio público con tres trenes directos en cada sentido, que sólo paraban en las intermedias Pedras Rubras (km. 11) y Vila do Conde (km. 25), con la adición de un mixto de ida y vuelta que se detenía entre Porto Boa-Vista, antigua terminal, dos kilómetros antes de la actual Trindade, y Póvoa, en las



### LA ESTACION DE OVAR EN EÇA QUE QUEIROZ

*"A estação de Ovar, no caminho de ferro do Norte, estava muito silenciosa, pelas seis horas da tarde, antes da chegada do comboio do Porto. A uma extremidade da plataforma, um rapaz magro, de*

*olhos grandes e melancólicos..."*  
(J. M. Eça de Queiroz: "A Capital". Recogido de "Imagens do Portugal queirosiano", de Campos Matos. Lisboa. 1976.)

nueve estaciones intermedias que entonces había.

Entre las locomotoras que sucedieron a las 0-3-0 T, que iniciaron el servicio de este ferrocarril, hay que destacar las famosas Mallet 0-2-2-0 T, recibidas de Henschel a partir de 1905, que han estado prestando servicios hasta la última hora del vapor por la red actual.

### Trofa-Guimarães-Fafe

Paralelamente, y con sólo una diferencia de nueve años y en plena euforia ferroviaria de finales del XIX, un ferrocarril de an-

cho métrico inició su vida en la zona, la Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães (CFG). Partía de Trofa, estación en el km. 26 del mencionado ferrocarril del Miño, para tras un pintoresco trazado remontando primero el valle del río Ave y después el de su afluente el Vizela llegar en 34 km. a Guimarães, famosa ciudad con históricos e importantes monumentos.

El ferrocarril fue inaugurado en dos etapas, el 31 de diciembre de 1883 el tramo de 26 km. Trofa-Vizela, y el 14 de abril siguiente el resto. Una característica lo diferencia de los restantes de Portugal y no tiene similar en servicio público en España. En los dos kilómetros entre Trofa y Lousado, donde establecieron el depósito de locomotoras y los talleres, la vía estrecha va en estuche dentro de la ancha para utilizar conjuntamente el puente metálico sobre el río Ave.

Veintitrés años después, el 21 de junio de 1907, fue prolongada la explotación con los 22 km. hasta Fafe. Con ocho circulaciones los días laborables y seis los festivos, es el tramo más flojo de la red.

La creación el 14 de enero de 1927, después de varias tentativas frustradas, de la Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP), fue el comienzo de varias e importantes modificaciones para unir las líneas y coordinar su explotación. Primeramente fue ensanchado a un metro el PPF, labor que finalizó el 12-III-1930 y después el ramal de Matosinhos. Seguidamente construyeron el tramo de 23 km. Senhora da Hora-Trofa,

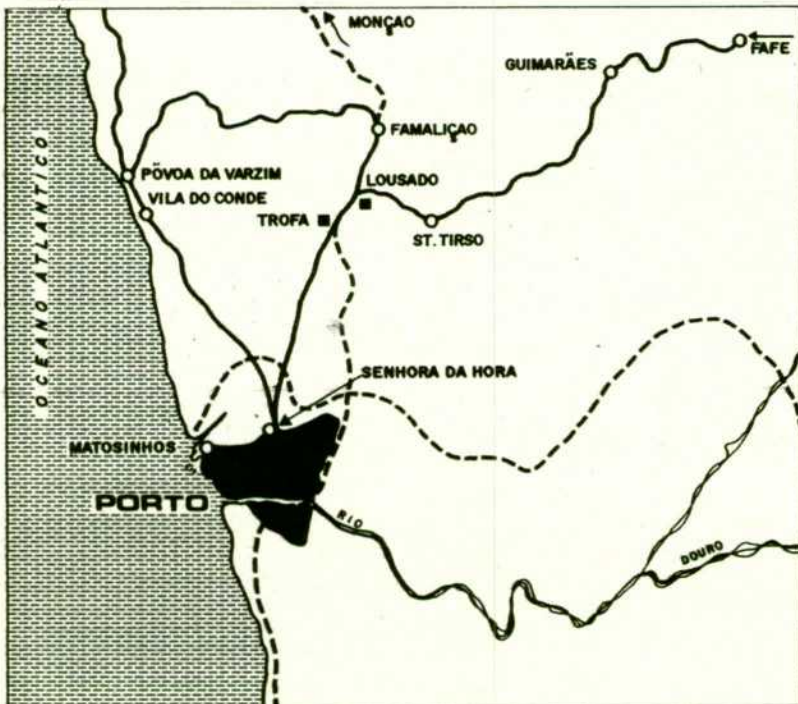
inaugurado el 14 de febrero de 1932, y la sección de siete kilómetros en estuche dentro de la vía ancha entre Famalicão y Lousado, quedando unidos el ferrocarril de Guimarães con los dos extremos del de Póvoa. Finalmente, la terminal de viajeros se prolongó hasta el centro de Oporto, ya que Boa Vista quedaba demasiado lejos. Tramo de 2.560 m. entre trincheras y con un túnel de 525 m. excavados en duro granito hasta la actual Trindade, que fue inaugurado el 29 de octubre de 1938.

En los antiguos talleres de Lousado, fuera de servicio desde 1977, hay un pequeño pero magnífico museo ferroviario con materiales pertenecientes a esta Red. Como piezas destacadas, las locomotoras tender 1-3-0 núm. 6 del CFG, la 0-2-2-0 núm. 14 del PPF, la 1-4-1 núm. 143 de 1931, un pequeño autovía de dos ejes, el coche médico (construido en 1874) del Porto-Póvoa con todo su utillaje e interesantes documentos y fotografías, coches salón de dos ejes con noventa y siete años de vida, un vagón de mercancías de dos ejes y el flamante coche salón y juntas con toda clase de servicios construidos en 1931 en Nápoles para la Companhia del Norte de Portugal. Asimismo, muchas herramientas y utensilios, algunos con extraños pero llamativos diseños. Y entre las fotos la 0-3-0 T "Póvoa do Varzim" de 1874. Todo perfectamente restaurado, limpio y cuidado (\*).

### Automotores y locomotoras Alsthom

Veintidós automotores de la francesa Alsthom componen el parque actual. De dos unidades y 550 CV., los recibieron entre 1976 y 1977, siendo adscritos a la serie 9601/96022. De gran amplitud para vía métrica, 2,70 m., y 10 toneladas por eje, no pueden desarrollar su velocidad máxima de 90 km/h. hasta que

(\*) Un interés especial merecen las estaciones de Araujo, Maia, Castelo de Maia y Muro, correspondientes al tramo de enlace Senhora da Hora-Trofa inaugurado en 1932. Están decoradas con bellos paneles de azulejos, formando parte del conjunto de lugares de interés de los Ferrocarriles Portugueses en detallados mapas y folletos. En la zona Norte lo componen siete museos (Valença do Minho y Braga para material de vía ancha, y Lousado, Arco de Baúlhe, Chaves, Bragança y Macinhata, para la vía estrecha), el puente Eiffel en Viana do Castelo, en la línea Porto-Monção, y los paneles de azulejos en doce estaciones de vía ancha y en siete de vía estrecha.





Convoy Póvoa-Porto cruzando el puente sobre el estuario del río Ave.



Oporto. Tranvía de dos ejes línea 18: Plaza Liberdade a Foz del Douro (desembocadura).



Oporto. Moderno trolebús en calle de Sa Bandeira cerca de la estación de San Bento (julio de 1984).



Senhora da Hora. Tren Porto-Guimarães de las 17.50 h. con Alsthom de 1.050 CV. y vapores italianos.

no sean sustituidos los viejos y ligeros carriles, labor que desde tiempo atrás viene realizando la CP con carril unificado de 40 kg/m. Renovada la línea Famalição-Póvoa, están trabajando entre Trofa y Senhora, para se-

guir por la Póvoa y restantes secciones. También en los años setenta recibieron las seis locomotoras Diesel eléctricas Alsthom de 850 CV. del Ferrocarril del Tajuña, cuando las sustituyó por otras más potentes para el re-

molque de los trenes de clinker para Cementos Valderribas, en Vicálvaro (Madrid).

Es la historia de unos ferrocarriles que, integrados desde el 31 de diciembre de 1946 en Caminhos de Ferro Portugueses, facilitan grandemente los desplazamientos a muchos habitantes de los muy poblados alrededores de Oporto. Para su conocimiento, el que suscribe ha contado con la eficaz, desinteresada y amplia colaboración tanto de la dirección de esa red de vía estrecha como de la Asociación Portuguesa de los Amigos del Ferrocarril, que preside Gonçalo Sampaio Ribeiro. A todos, nuestro agradecimiento.

### Tranvías, trolebuses y autobuses

En materia de transportes urbanos, la ciudad de Oporto ofre-

ce el atractivo de tener estos tres sistemas de superficie en funcionamiento. Tranvías grandes y de arcaica estampa ruedan en la larga línea Infante-Matasinhos, 10 km. recorriendo la margen derecha del Duero hasta su desembocadura en el Atlántico para costearo llegar hasta Matasinhos-Leixoes. Otra larga línea recorriendo también parte de la anterior se adentra hasta la rotonda de Boa Vista y un ramal hasta Pereira. Son los restos, que creo se deberían modernizar y conservar, de la larga red que tuvo esta ciudad de más de 350.000 habitantes. Su trabajo lo han heredado en buena parte los trolebuses, algunos de dos pisos, en magnífico estado de conservación, con otros de reciente adquisición. También autobuses de uno y dos pisos. **E.G.R. (Fotos: autor y F. PEDREIRA. Gráfico: BIELA.)**