El transporte ferroviario urbano en Oporto (I)

Estación de Nine

Superado el período de mayor prosperidad, el camino de hierro en Portugal vive sumergido en una larga y penosa época de depresión. A medida que fue perdiendo importancia, el material móvil y la vía ferréa fueron deteriorándose, como resultado de la falta de inversiones y de una estrategia concertada para el transporte ferroviario. En las últimas décadas del siglo XX Portugal cerró casi 1.000 kilómetros de vías férreas y mas recientemente acabó con el transporte de mercancías tipo paquetería y el parque de materíal móvil envejeció hasta llegar a niveles preocupantes.

El inicio del nuevo siglo, relanza la esperanza de que Portugal pueda volver a tener nuevamente un servicio ferroviario capaz de responder a las exigencias y las necesidades de los viajeros. El único operado ferroviario, CP, se divide en varias unidades de negocio. E el norte del país, el 30 de octubre de 1997, nace la Unidade de Suburbanos do Grande Porto, actualmente denominada como CP Porto, empresa responsable del transporte urbano de viajeros en la región. Los trenes de este operador circulan sobre cuatro ejes (ver mapa) con servicios radiales entre las estaciones de Porto S.Bento y Aveiro, Marco de Canaveses (actualmente solo hasta Caíde), Guimarães y Braga. Es precisamente de estas dos últimas estaciones de las que trataremos en este número de TrenMania.

CP PORTO

Concienciados de la importancia de volver a invertir en el camino de hierro, los responsables políticos portugueses han comenzado a prestar atención y han permitido a las empresas públicas del sector de fondos que les permitan adquirir nuevo material móvil y proceder a la mejora de las infraestructuras.

El relanzamiento del transporte ferroviario en el área metropolitana de

Estación de Porto Sao Bento

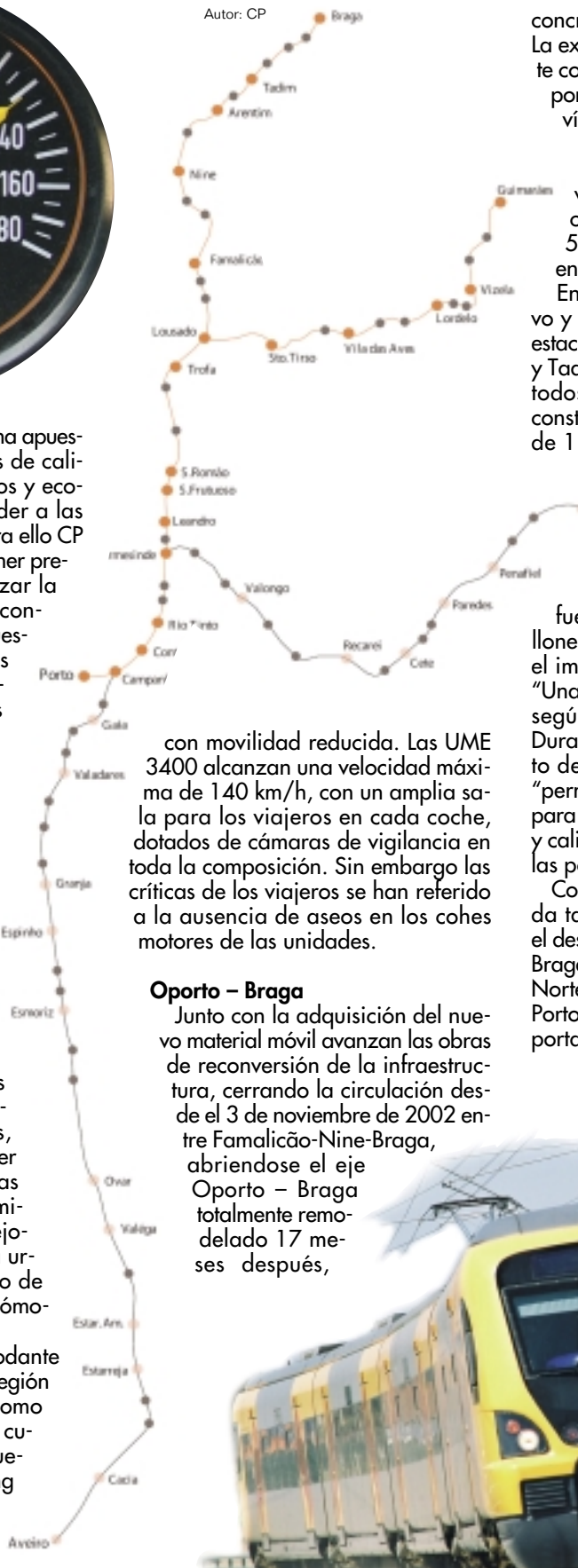
Estación de Tadim ►

Oporto se realiza a través de una apuesta por una oferta de servicios de calidad, innovadores, competitivos y ecológicos, con el fín de responder a las demandas de los usuarios. Para ello CP Porto se comprometió a mantener precios competitivos y a garantizar la eficacia de trenes seguros y confortables, para lo que se ha puesto a disposición de los viajeros máquinas expendedoras de billetes, mayor limpieza en las estaciones y vigilancia. Este fue el compromiso asumido por CP Porto y hoy esta empresa transporta cerca de 15 millones de pasajeros al año.

Pero para llegar hasta aquí, CP Porto precisó mucho mas que voluntad, esto ha representado una inversión de 155 millones de Euros, lo que permitió a la empresa presentar el 17 de noviembre de 2002 las 34 unidades adquiridas para los servicios urbanos de Oporto. Estas unidades fueron construidas por un consorcio liderado por Siemens, donde participaron Bombardier y otras empresas. Las modernas unidades UME 3400 han permitido a CP Porto introducir mejoras muy significativas en área urbana de Oporto, sustituyendo de esta manera a las viejas e incómodas unidades UDD 450.

Con este nuevo material rodante el transporte ferroviario en la región ha ganado nuevos clientes, como familias enteras que sienten la curiosidad de viajar en estos nuevos trenes, gracias al markéting empleado por CP Porto.

Cada unidad está formada por cuatro coches, con un total de 250 plazas sentadas, 228 de pie y 1 plaza para pasajeros con movilidad reducida. Las UME 3400 alcanzan una velocidad máxima de 140 km/h, con un amplia sala para los viajeros en cada coche, dotados de cámaras de vigilancia en toda la composición. Sin embargo las críticas de los viajeros se han referido a la ausencia de aseos en los cohes motores de las unidades.



Oporto – Braga

Junto con la adquisición del nuevo material móvil avanzan las obras de reconversión de la infraestructura, cerrando la circulación desde el 3 de noviembre de 2002 entre Famalicão-Nine-Braga, abriendose el eje Oporto – Braga totalmente remodelado 17 meses después, concretamente el 21 de abril de 2004. La explotación, realizada anteriormente con material diesel, es reemplazada por las nuevas unidades eléctricas. La vía ha pasado a estar vallada en todo su longitud, siendo duplicada y electrificada, recibiendo un nuevo sistema de señalización y telecomunicaciones. Por otro lado los 53 pasos a nivel fueron suprimidos en su totalidad.

En Braga ha sido construido un nuevo y moderno edificio de viajeros. Las estaciones de Famalicão, Nine, Arentim y Tadim fueron remodeladas, asi como todos los apeaderos en uso. Se han construido aparcamientos, con un total de 1.200 plazas. En el eje Oporto – Braga la elevada calidad de la infraestructura a disposición de CP Porto no tiene comparación con el resto de la red en Portugal.

En la sección entre Nine y Braga fueron invertidos cerca de 100 millones de Euros. Entre Lousado y Nine el importe de la inversión fue similar. "Una inversión que ha valido al pena", según palabras del Primer Ministro, Durao Barroso, pronunciadas en el acto de inauguración de las obras que "permitiran mayor movilidad y confor para los usuarios, con mayor seguridad y calidad de vida para los pasajeros de las poblaciones cercanas".

Con la conclusión de estas obras, queda también prácticamente concluido el designado eje ferroviario atlántico de Braga a Faro, un corredor que unirá de Norte a Sur el país. Los trenes de la CP Porto asumen, de esta manera, una importancia particular en este eje.

Un convoy entrando en la estación de Ermesinde

Estación de Guimaraes

Estación de Braga

Oporto – Guimarães

Otros dos ejes donde CP Porto a pasado a operar y que también fueron motivo de una profunda intervención por parte de REFER, gestor de infraestructura de Portugal, fue el que une las ciudades de Oporto y Guimarães. Hasta Lousado la vía es común para los ejes Oporto – Braga y Oporto – Guimarães, donde antes de la intervención, entre Lousado y Guimarães la línea existente era de vía métrica.

La modernización de la línea de Guimarães se realizó en tres etapas. La primera, a excepción de la colocación de la catenaria, se realizó sobre la sección entre Lousado y Santo Tirso, comenzando la obra en marzo de 1997 y entrando ene servicio en octubre de 1998, con una longitud aproximada de 6 km., el 7 de enero de 2002 el tráfico ferroviario entre Santo Tirso y Guimarães fue suspendido para permitir el avance de las obras. Dotas de un presupuesto de 39 millones de Euros, las obras de la sección entre Santo Tirso y Lordelo, con una extensión de 12,8 km, eliminaron 25 pasos a nivel, remodelándose tres estaciones y un apeadero.

Entre Lordelo y Guimarães, se procedió a la electrificación de la línea, siendo inaugurada el 19 de enero de 2004, donde además se remodelaron cuatro estaciones y dos apeaderos, siendo suprimidos 40 pasos a nivel, con presupuesto cercano a los 43 millones de euros.

Pero a pesar de la reconversión y contrariamente a lo que sucedió en el eje Oporto – Braga, esta lejos de ofrecer las mismas condiciones de explotación a CP Porto, ya que el trazado es en vía única y muy sinuoso, lo que provoca gran des fatigas al material móvil que circula por esta línea.

Compartivamente, tanto el número de trenes, como la cantidad de viajeros transportados en los dos ejes analizados es muy superior en el recorrido entre las ciudades de Oporto y Braga.

Mas información en:
www.ocomboio.net

Texto: Paulo Vila
Fotos: Dario Silva