

El transporte ferroviario urbano en Oporto (II)



En el número anterior de TrenMania pudimos conocer CP-Porto, que es la unidad de negocio del mayor operador ferroviario portugués, responsable del transporte urbano en la región del Gran Oporto, viendo dos de los ejes atendidos por este operador, Porto – Braga y Porto Guimarães.

En esta ocasión conoceremos los ejes Porto – Aveiro y Porto – Caíde, en los que durante 2003, estos dos itinerarios de CP transportaron mas de diez millones de pasajeros, un número superior a la población total de Portugal.

Para operar los cautos ejes que CP-Porto explota, y de acuerdo con los datos proporcionados por el operador portugués a TrenMania, CP-Porto tiene a su cargo 286 funcionarios, distribuidos en las siguientes categorías: Gestión de transportes, Comercial, Conducción, Gestión de tracción, Administración, Técnicos, Apoyo técnico y Apoyo de

Gestión. A partir de Noviembre de 2002 el parque de material móvil comenzó a ser renovado en su totalidad, y actualmente CP-Porto dispone de 34 nuevas unidades eléctricas construidas por el consorcio Siemens/Bombardier.

Porto <> Aveiro

Con una extensión de 66 Km., este es el eje de mayor longitud de los explotados por la empresa. El itinerario entre Porto y Aveiro tiene 24 paradas y se realiza en poco más de una hora,



siendo el tiempo máximo empleado de 1 hora y 13 minutos.

Exceptuando los 2,6 Km. que separan las estaciones de São Bento y Campanhã, ambas dentro de la ciudad de Oporto, el resto del trayecto es realizado por la línea del Norte, o principal, el más congestionado corredor de la red ferroviaria portuguesa, donde además de los servicios regionales y trenes de mercancías, también circulan un gran número de trenes que realizan los servicios rápidos entre Lisboa y Oporto, normalmente los Intercidades y los Alfa Pendulares. A es-

tos tráficos hay que sumar las 39 circulaciones diarias que CP-Porto realiza entre Porto y Aveiro, y otras 36 en sentido inverso. Mientras que los fines de semana, la situación se asemeja a lo que ocurre en el resto de ejes, con una oferta reducida a un tren a la hora.

Después de la llegada Campanhã, estación donde confluyen los trenes de las líneas de Miño, Guimarões, Duero y Norte, los maquinistas deben cambiar de cabina, ya que aquí se invierte el sentido de la marcha. Esta operación genera un retraso de cerca de cinco minutos, y fue mucho más fácil desde el momento de la entrada en servicio de las nuevas unidades 3400 de CP-Porto.

De los cuatro ejes este es el que ofrece actualmente un mayor número de trenes, y también el más penalizado por la infraestructura existente, sobre todo en el tramo entre Vila Nova de Gaia y Válega, donde existen zonas cuya velocidad máxima es de apenas 80 Km/h.

La modernización de la línea del Norte dura y más de una década, y aún así, los trabajos de renovación no contemplan este tramo. Al que hay que sumar el mal estado de la vía, la gran cantidad de pasos a nivel existentes en el, llegando a tener tres en menos de 500 mt.

Entre Ovar y Aveiro la modernización está prácticamente concluida, existiendo tan solo dos pasos a nivel, y en algunos tramos se pueden alcanzar los 220 Km/h.

Durante el mes de julio se espera la conclusión de la nueva estación de Aveiro, resultado de un proyecto iniciado en septiembre de 2001 por REFER, el gestor de infraestructura ferroviaria, y la Cámara Municipal de Aveiro, dentro del proyecto "Estaciones con Vida". Esta intervención realizada sobre un área de 82.000 m², cuenta con un aparcamiento de 320 plazas. El edificio de la antigua estación será cedido a la Cámara Municipal para actividades socio-culturales. Al abrigo de este mismo programa la estación de Campanhã, en Oporto, podría ser remodelada. Una vez concluidas las obras, esta estación podría ser una de las mayores del país y la que dispondría de la mayor cantidad de enlaces.

Durante el pasado año, la puntualidad en el eje Porto - Aveiro mejoró poco respecto años anteriores (85%-2001





/ 85,7%-2002 / 76,9%-2003 / 86%-2004). La modernización del tramo de la línea del Norte entre Quintans y Ovar, y las inevitables perturbaciones en la circulación que esto provoca, han resultado decisivas en estos resultados.

Porto <> Caíde

Lo contrario de lo que sucede con el eje de Aveiro, este es ahora el más corto de los itinerarios explotados por CP-Porto, llegando hasta Caíde, en la línea del Duero, con una extensión de 49 Km.

Hasta la entrada en servicio de los nuevos trenes, este eje llegaba hasta Marco de Canaveses, 14 Km, más lejos que actualmente, con cinco paradas intermedias.

La modernización de la línea del Duero está completada hasta la estación de Caíde. De allí en adelante, existe vía única explotada con tracción diésel, siendo responsabilidad de CP Regional asegurar los enlaces desde Caíde a Marco de Canaveses, con tan solo algunos trenes en cada sentido.

En este eje circulan diariamente 34 trenes en sentido Porto-Caíde y 31 en sentido inverso, teniendo la mitad de las circulaciones origen o partida de la estación de Penafiel.

Durante todo el trayecto, existen 21 paradas, con un tiempo medio de viaje en torno a los 50 minutos.

La modernización de la línea del Duero hasta Caíde se ha realizado en tres fases. La primera contempló el tramo Ermesinde-Valongo, la segunda fase se realizó entre Valongo y Cête, y por último el trayecto entre Cête y Caíde. La remodelación del tramo Caíde-Marco de Canaveses se encuentra en estudio del proyecto de ejecución y cuando las obras se realicen en este tramo serán suprimidos 29 pasos a nivel.

Los túneles de Caíde (1.086 m.), Gaviara (258 m.) y Campinha (229 m.) serán también intervenidos de manera que permitan la instalación de catenaria, pese a mantenerse en este trayecto la vía única.

En cuanto a los tramos modernizados, el primero de ellos (Ermesinde-Valongo) fue concluido en septiembre de 1995, siendo suprimidos, entre otros

trabajos, 16 pasos a nivel. En septiembre de 1999 fue concluida la modernización del tramo Valongo-Cête, que como el anterior, vio duplicada su vía, electrificándolas, y suprimiendo 32 pasos a nivel. El 23 de marzo de 2000 comenzaron las obras del tramo Cête-Caíde con un presupuesto aproximado de 82 millones de Euros, concluyendo dos años después, en septiembre de 2002.

En noviembre de 2002 CP-Porto presentaba las nuevas unidades eléctricas serie 3400 en un viaje entre las estaciones de Penafiel y Porto S. Bento..

Pasajeros transportados

En 2004, CP-Porto consiguió su mejor resultado económico, pese a que los ingresos suponen cerca del 50% de los gastos de explotación. En total fueron transportados 15.681.000 pasajeros, superando las cifras de años anteriores.

En el primer trimestre del año, los viajeros transportados por CP-Porto, respecto al año pasado han ascendido un 19,1%.

Cuando se concluya la modernización de la línea de Norte, CP-Porto pasará a tener unas condiciones excepcionales de explotación en todos sus ejes. Después de eso, el futuro podría ser la privatización.

Más información en:
www.ocomboio.net

Texto: Paulo Vila
Fotos: Dario Silva

