



Ferrocarriles Portugueses 150 años de historia

Con esta entrega completamos el relato de los principales hechos vividos por los ferrocarriles portugueses desde su creación

17.05.1981 La línea de Pocinho a Dos Iglesias se cierra al tráfico de viajeros.

12.1981 El consumo de energía de la CP, tanto en electricidad como en combustibles, alcanza cerca de un 1% del total nacional. En gasóleo, el consumo anual es de casi 60 millones de litros, y en electricidad, de 180 millones de Kwh.

15.05.1982 De visita Portugal, después de embarcar en la estación de Santa Apolónia, el Papa JUAN PABLO II hace el viaje en tren en el recorrido Lisboa – Coimbra – Porto – Braga

29.03.1983 Sindicatos ferroviarios no aceptan el requisito civil e inician huelga que culmina con el despido de 22 maquinistas de la CP.

01.01.1985 El gobierno español de Felipe Gonzalez cierra más de 1000 kilómetros de líneas deficitarias en

España, entre ellas los 78 kilómetros que conectan Fuente de San Esteban al puente internacional sobre el río Águeda. La estación de Barca de Alba pierde, así, su conexión internacional.

1985 Es encomendada a la EFACEC la construcción de 107 pasos a nivel automáticos para diversas líneas de caminos de hierro de Portugal. Esta es la primera realización nacional de sistemas de señalización automática.

31.05.1986 Es concluido el tramo ferroviario Guimarães – Fafe, en la Línea de Guimarães, abierto a la explotación pública en 21 de Julio de 1907.

11.12.1986 El CA aprueba el contrato a establecer entre la CP y la Sistel y Autophon referente al estudio, suministro, instalación y colocación en servicio de un sistema de comunicación radio tipo tren-tie-

rra, en los trenes para las Líneas de Sintra y Cintura

1987 Inicio del servicio Alfa (Lisboa-Oporto).

05.1988 Inicio del servicio Intercidades.

19.10.1988 El gobierno de Cavaco Silva cierra, sin aviso previo, el tramo de 28,6 kilómetros entre el Pocinho y Barca de Alba.

05.01.1989 La línea Pocinho - Dos Iglesias se cierra definitivamente después de haber sido decretado el fin del servicio de mercancías.

28.05.1989 En sustitución del convoy "Lisboa.Expreso-TER", pasa a efectuarse, en servicio diario, el convoy Talgo "Luís de Camões", en la relación Lisboa-Madrid-Lisboa.

01.01.1990 El gobierno de Cavaco Silva suspende el tráfico ferroviario



entre Valença y Monção, en la línea del Minho; entre Amarante y Arco de Baúlhe, en la línea del Tâmega, y entre Vila Real y Llavés, en la línea del Corgo.

24.06.1991 Inauguración de la nueva travesía ferroviaria del duero, puente de S. João.

1992 Suspendido el servicio ferroviario entre Mirandela y Bragança

20.02.1993 Inicio de la explotación del Transibérico – conexión de mercancías entre Leixões/Lisboa/Barcelona.

07.05.1995 Apertura a la explotación pública del Lusitânia Tren Hotel que hace la conexión Madrid Lisboa y sustituye los trenes Talgo y Lusitânia Expreso.

12.12.1995 La CP se adhiere al sistema Galileo que permite a las agencias de viaje el acceso informatizado a las reservas de plazas.

07.02.1996 Firma del contrato entre la CP y la FIAT Ferroviaria para adquisición de diez trenes pendulares para Línea del Norte.

29.04.1997 Es creada la Red Ferroviaria Nacional – REFER, para la gestión de la infraestructura ferroviaria.

07.08.1998 Es creado el Instituto Nacional del Ferrocarril (INTF) destinado a regular y fiscalizar el sector, supervisar las actividades desarrolladas e intervenir en cuestión de concesiones de servicios públicos.

20.09.1998 Llega a la estación de Oriente el CP 2000 (para el

servicio Alfa Pendular) el tren más rápido de la CP.

30.06.1999 Viaje inaugural del tren Alfa-Pendular, entre Oporto y Lisboa.

29.07.1999 Es oficialmente inaugurada la travesía ferroviaria en el puente 25 de Abril, en Lisboa, sobre el río Tajo.

14.12.1999 El Ministerio de Cultura del gobierno español publica en el "Boletín Oficial del Estado" la declaración de Bien de Interés Cultural de la línea-férrea entre Fuente de San Esteban y la frontera portuguesa, servida por la línea del Duero y por la estación de Barca de Alba.

09.11.2000 El gobierno crea la RAVE - Red de Alta Velocidad, una empresa pública destinada a conducir todo el proceso de instalación del tren de alta velocidad en Portugal.

30.05.2004 El primero-ministro Durão Barroso anuncia la reapertura "del tramo Pocinho – Barca de Alba para fines turísticos", integrado en la promoción del turismo en el Duero.

09.06.2004 Es aprobada en Consejo de Ministros la resolución que define los principios de estructuración de la Red Ferroviaria de Alta Velocidad para el siglo XXI,

aprueba el desarrollo de las infraestructuras y promueve la preparación de la integración en el futuro Plano Ferroviario Nacional. Esta resolución prevé el desarrollo de las siguientes infraestructuras de la Red Ferroviaria de Alta Velocidad: Oporto – Vigo; Lisboa – Madrid; Lisboa – Oporto; Lisboa – Faro – Huelva (vía Évora); Aveiro – Salamanca. Fue igualmente aprobado el trazado de la parte portuguesa de la Línea Lisboa-Setúbal-Sines-Elvas-Badajoz-Puertollano-Madrid, para tráfico de mercancías.

22.10.2004 "Por cuestiones relacionadas con la seguridad al nivel de la explotación ferroviaria", la REFER concluyó el Túnel del Rossio. Son anunciadas obras de rehabilitación para que sean ejecutadas en un plazo máximo de 18 meses.

28.10.2004 Alteración de la denominación social de la CP – Caminhos de Hierro Portugueses que pasa a llamarse CP – Convoys de Portugal.

30.12.2004 La CP instituye la figura del Proveedor para el Cliente con deficiencia.

05.2005 El gobierno de Zapatero anuncia la reapertura del tramo español entre Fuente de San Esteban y la frontera portuguesa para fines turísticos. La inversión anunciada ronda los 21 millones de euros.

07.12.2005 Presentación del Proyecto de Alta Velocidad en Portugal.

19.03.2006 Termina la explotación comercial regular en la línea de lo Doro hecha con trenes formados por locomotoras y coches.

Mas información en :
www.ocomboio.net
Texto: Paulo Vila
Fotos: Dario Silva

