

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA  
**FERROVIARIA**

caderno nº28  
edición castellano

*LINHA DO DOURO*  
*Entre ríos y viñedos*

**RICARDO JOSÉ ALVES TEIXEIRA**

**CARRILEIROS & FOULA - OURENSE**





**Imagen superior:** Unidad triple UDD en dirección a Pinhão. Año 2005

**Imagen portada:** Tren de vapor con coches de Sorefame en 1972. Foto Werner Hardmeier

#### Fotografías:

Ricardo J. Alves Teixeira, Bárbara Morais,  
Werner Hardmeier, Detlef Schicorr.

Autor: Ricardo José Alves Teixeira  
Maquetación: Manuel Hernández  
Portada: Paco Boluda  
Imprime: Imgrafor  
Depósito Legal: OU 25-2007

Patrocina: S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Colaboran:



#### Últimos números editados:

- Nº 23: La Línea del Tua
- Nº 24: Puente Internacional Valença - Tui.
- Nº 25: Monforte de Lemos
- Nº 26: Línea del Sabor, con vocación minera.
- Nº 27: El tranvía de vía estrecha y tracción animal de O Toural (Verín) al balneario de Cabreiroá

Para solicitud de números atrasados y/o suscripción:

[www.carrileiros.com](http://www.carrileiros.com)  
[carrileiros@hotmail.com](mailto:carrileiros@hotmail.com)  
Apdo. de Correos nº 80,  
32080 Ourense

Queda prohibida la reproducción total o parcial de las imágenes y texto de este cuaderno en cualquier soporte, tanto mecánico como digital sin el consentimiento expreso de los autores.





## INTRODUCCIÓN

Embarqué en este pequeño viaje con una mochila blanca, pequeña pero pesada, colgada a mi espalda, en una tarde nublada. A medida que el coche avanzaba en dirección al destino previsto, las traviesas parecían fundirse en una sola. Piedras y más piedras, de tonos castaños y de distintos tamaños pasaban bajo mis pies sin que sintiera sus formas; Es que yo viajaba sentado encima de dos líneas paralelas en dirección a Pinhão. A los lados de este paseo, los árboles corrían a mi lado envolviéndome en sus sombras, y cuánto mayor era la velocidad a la que el tren se movía, mayor era mi nostalgia de mi casa. Sólo iba a estar fuera dos días, pero no hay nada como el confort de nuestro hogar, y yo iba para uno que no me pertenecía. Los susurros del viento entonaban una música constante y rítmica, me sentía adormecido y bostezaba con mi cansancio. Vi de todo; hasta los pájaros; a pesar de las oscuras nubes que cubrían la tarde. Vi también los agricultores acariciar sus huertas con las azadas ruidosas que se confundían con el sonido metálico del tren que recorría la distancia prometida. En el banco corrido donde estaba sentado, había lugar para dos personas más, pero sólo mi mochila y mi cazadora me hacían compañía, anticipando el frío que sentiría al caer la noche. Levanté los ojos del papel por unos momentos y fui sobresaltado por la imagen de un hombre de semblante triste, que rondaba los cincuenta, apoyado en un par de muletas viejas. ¡Le faltaba una pierna! Iba con la cabeza apoyada en una de sus manos, mientras que la otra reposaba, rendida, en el armazón de aluminio para mantener el equilibrio. Me distraje con los paisajes de tonos verdes y amarillos, pues el otoño ya había dado aires de su gracia por esos parajes. El río Duero seguía el mismo trayecto transmitiéndome la tranquilidad y el deseo de no llegar al final de la línea. Si me quisiera ahogar no lo conseguiría, los peces me llevarían en hombros hasta una playa próxima, pues ellos saben que nadie debe morir en un lugar tan bello, rodeado de terrazas perfectamente recortadas. Llegué... aquí en el Duero, el cielo está siempre más limpio, aún después de la última hora del día, las estrellas relucen y aún hay luz en la oscuridad de la noche.

*Imagen inferior: Estación de Pinhão con locomotora serie 1400, traccionando tren regional en dirección Régua, en 2003*



*Imagen superior: UDD en Freixo de Numão en 2003*



*Imagen medio: Túnel en la Línea do Douro*

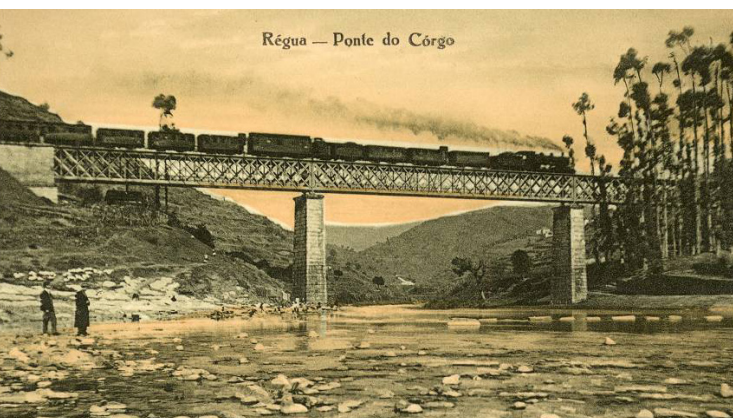




## Réguia — Estação e Cais do Caminho de Ferro



*Imagen superior:* Imagen de la estación de Réguia a finales del siglo XIX donde se observa el trasiego de vino y madera



*Imagen superior:* Postal de principios del siglo XX en el puente del Corgo.



*Imagen izquierda:* Mercante en la estación de Pala, saliendo hacia Barca d'Alva. Foto Detlef Schicorr.

## UN POCO DE HISTORIA

En la segunda mitad del siglo XIX, comienzan a hacerse sentir en Portugal las primeras tendencias de industrialización y, con ellas, una nueva dinámica de transformación del país nunca vista hasta entonces, haciendo estremecer inexorablemente una sociedad que hacía mucho tiempo se había cristalizado en un inmovilismo persistente. Finalmente acabarían por ser adoptadas en las viejas manufacturas, las innovaciones técnicas desarrolladas por los físicos François Cugnot y James Watt que, aprovechando la fuerza de expansión del vapor de agua, se traducían, cuando se aplicaban a la industria, en una sustitución del trabajo muscular por la mecanización. La inexistencia en el país de una clase mercantilista fuertemente desarrollada impidió que se hubiera producido una acumulación de capitales, para hacer más rápido y vigoroso el inicio de revolución industrial portuguesa. Sin embargo, diversos condicionantes históricos determinaron que en algunas áreas geográficas concretas del territorio nacional se iniciaran un proceso de crecimiento económico relativamente acelerado, iniciándose de esta forma el principio de los desequilibrios regionales, cuya intensidad se ha venido agravando hasta la actualidad. Fueron algunos centros urbanos de mayor dimensión, localizados en el litoral, donde la nueva dinámica transformacional se sintió de una forma más acuciante, porque más allá de que las disponibilidades financieras se concentren en estos lugares, estos eran simultáneamente lugares donde existía un mercado local considerable, al cual se añadiría otro mucho más amplio favorecido por el contacto que el mar o los ríos navegables permitían con las regiones lejanas.



Las nuevas técnicas fueron responsables en primera instancia de un aumento sensible de la capacidad productiva de los centros manufactureros del litoral, motivando por parte de estos, un súbito desarrollo económico en relación a las regiones periféricas. En una primera fase, se asistió a una intensificación de las relaciones comerciales entre los centros urbanos y su "hinterland" próximo, de materias primas por productos manufacturados, pero esta pronto fue superada, dando lugar la otra en la cual se verificaría un uso cada vez mayor de las vías de comunicación tradicionales, recayendo principalmente sobre las rutas marítimas y fluviales pues los caminos terrestres eran casi inexistentes. Finalmente, la necesidad de expandir el mercado para los bienes industriales comenzó a ser satisfecha por la introducción del ferrocarril, desarrollado a principios de siglo en Inglaterra, donde por primera vez se aplicó la tracción a vapor para el transporte de vehículos sobre carriles. Irrumpiendo a través de regiones remotas o reforzando rutas tradicionales, es al camino de hierro al que se debe la constitución de un mercado de ámbito nacional y, en algunos casos, incluso internacional, pues el nuevo modo de transporte consiguió, con la reducción de las distancias-tiempo, transportar las mercancías a costes reducidos en relación a su valor.

Es en esta perspectiva podemos encuadrar el origen del camino de hierro del Valle del Duero. El esfuerzo realizado en su construcción denota bien la gana que la burguesía mercantilista de Oporto en el siglo XIX, tenía en expandir sus mercados en dirección a las provincias aisladas de Tras-los-Montes y del Alto Douro. Se unían también los intereses de los viticultores del País del Vino, los cuales deseaban tener un modo de transporte más eficaz para exportar los productos de su gran producción. Finalmente, se unirían los esfuerzos financieros nacionales y de la vecina España para hacer de este ferrocarril una vía directa entre la gran ciudad del Norte de Portugal y el inaccesible interior de la península, para cuyos productos, exportados o importados, los puertos de la Alfândega y Leixões serían la puerta natural.

Cuando en 1867 el Gobierno propuso a los Ayuntamientos la construcción de las líneas de Oporto a Braga y a la frontera del Miño y al Puerto al Pinhão, se iniciaba el proceso de construcción del ferrocarril al norte del río Duero, refrendado este por la aprobación de tal propuesta, mediante un Decreto-Ley el 2 de Julio de ese mismo año. En este caso, no se produjeron problemas parecidos a los acaecidos en el inicio de la construcción de las redes del Norte, Este, Sur y Sureste, una vez que el ancho ibérico de 1674mm estaba ya perfectamente implantada en el territorio, incluso antes de la conclusión de la línea férrea entre Lisboa y Gaia en 1864. Sin embargo, sólo cinco años más tarde (14 de Julio de 1872) se decretó la construcción de la Linha do Minho y nuevos estudios de la del Duero, en las inmediaciones de Penafiel.

Los primeros trabajos de construcción de la línea al Norte del Duero se iniciaron con los de la Linha do Minho, en una ceremonia solemne acaecida a 8 de Julio de 1872. Su recorrido inicial, en las proximidades de Campanhã hasta la localidad de Ermesinde, sería común en ambas líneas, en una extensión de nueve kilómetros. Las obras de la Línea del Duero, al este de Ermesinde, se iniciarían a 8 de Julio de 1873, discurriendo a través de una región accesible y sin grandes accidentes de terreno hasta Penafiel. En 1875, son formalmente abiertos a la explotación pública los primeros trozos de este ferrocarril (que por aquella época no poseían aún conexión con el sur del país), el 20 de Mayo se abriría hasta Ermesinde y Braga y en 30 de Julio, de Ermesinde a Penafiel.

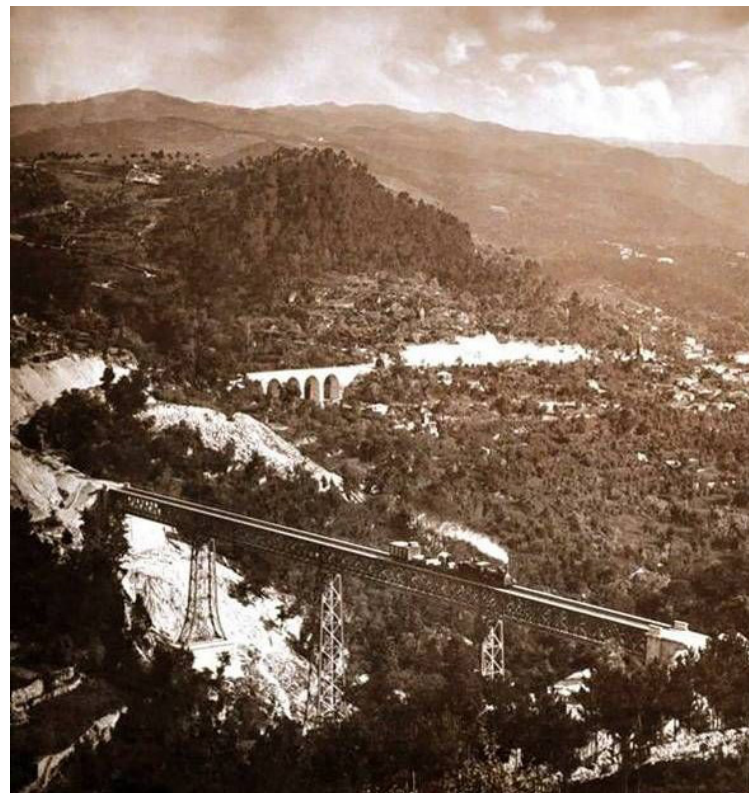
**Imagen derecha:** Sucesión de viaductos en una imagen del siglo XIX en Pala, con la línea recién construida



**Imagen superior:** Construcción de la Línea del Duero a finales del siglo XIX, en la estación de Caldas de Moledo



**Imagen superior:** Locomotora tipo 1-1-1 réplica de la que inauguró la línea. Foto de la Sección Museológica de Braga.





No poseemos descripciones detalladas del material primitivo que inauguró este primer trozo de línea. Un sello conmemorativo del centenario de los caminos de hierro al Norte del Duero, nos muestra una ilustración de la que podría haber sido una de las primeras composiciones que circularon por la línea, formada por una locomotora de vapor de chimenea alta y con el depósito de agua sobre la caldera, muy parecida a la 02049 MD, expuesta en el museo de Braga. La composición, se completaba con un vagón de carbón y dos coches de ejes. El tren es saludado por los lugareños que visten ropajes típicos del Douro Litoral.

Las verdaderas dificultades en la construcción de la línea del Duero iban a comenzar ahora, a medida que se iba avanzando hacia el este. De entrada, fue necesario vencer las líneas divisorias de agua entre el Sousa y el Tâmega, y surgieron los primeros túneles; tras salvar el segundo de estos ríos a través de un importante viaducto metálico, la línea tendría ahora que atravesar un terreno difícil, con una sucesión de valles y montes, hasta encajarse en la garganta del Duero, a la altura de Pala. A partir de aquí, no abandonará el curso del río hasta a su destino final, encaminándose a lo largo de las faldas de las colinas, cuyos riscos de granito fueron perforados por los obreros, a fuerza de pico y de dinamita; los puentes y los túneles se hicieron necesarios, cuando, puntualmente, se atravesaba un afluente del Duero o una montaña de grandes dimensiones.

El importante enclave comercial que ya era, en la época Régua, pasó a ser servido por ferrocarril a partir de 15 de Julio de 1879, y la importante localidad del Pinhão, en 1 de Junio de 1880. La construcción del trozo final, hasta la frontera con España, fue aprobada mediante un Decreto Ley el 23 de Julio de 1883, a la vez que se reunían capitales para su construcción en territorio español de un tramo que encaminándose para el Valle del Duero, diese continuidad a su ferrocarril, hasta la meseta castellana, a partir de la cuales fácilmente se alcanzarían Salamanca y Madrid. Ambas líneas deberían encontrarse en Barca d'Alba, en las proximidades de la confluencia de los ríos Águeda y Duero, haciéndose el cruce del primero a través de un puente internacional. Del lado portugués se inauguraron los trozos Pinhão-Tua el 1 de Septiembre de 1883, y el Tua-Pocinho el 10 de Enero de 1887, pasando la línea en este trozo para el margen izquierdo del Duero, tras atravesar con un importante puente metálico, ubicado en Ferradosa (Valle de Figueira).



*Imagen superior: Puesto de Ferradosa recién construido en una imagen del siglo XIX*



*Imagen superior: Estación de Régua en los inicios de su explotación, a finales del siglo XIX*

*Imagen inferior: Estación de Pocinho en los años 70 del siglo pasado, origen también de la Linha do Sabor. Al fondo se puede ver el puente sobre el Duero. Foto Werner Hardmeier.*







**Imagen superior:** Locomotora vapor CP serie 701 tipo 1-4-0 fabricada por L. Schwartzkopf, traccionando un mercante a la salida de la estación de Livração. Foto Werner Hardmeier.



**Imagen superior:** Locomotora CP serie 080, tipo 1-3-2 en la estación de Valongo. Foto Detlef Schicorr.

**Imagen inferior:** Mercante entrando en la estación de Pala a principios de los años 70 del pasado siglo. Foto Detlef Schicorr.



Las dificultades de construcción de esta línea, fueron particularmente importantes en la parte final de su recorrido, que estaba estableciendo en territorio español, correspondiente a la Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa. Se trataba de una ramal que se bifurcaba de la línea de Salamanca a Riba Alta, en el lugar de Boadilla - Fuente de San Esteban; dirigiéndose desde este punto hacia el noroeste, recorriendo extensas llanuras hasta al pueblo de Lumbrales, en la carretera de Vitigudino, y hasta ahí llegó como ramal temporal, a principios de 1887. Según avanzaba la construcción, fueron apareciendo las primeras dificultades que ofrecía el terreno, a medida que se iba avanzando en dirección a La Fregeneda y a la garganta del río Águeda. A partir de este punto, fue necesario construir una auténtica línea alpina, con curvas de radio mínimo de 300m y rampas de 21 milésimas. En sólo 17 kilómetros se construyeron, con capital portugués, trece grandes puentes metálicos y numerosos túneles, con el fin de establecer entre Oporto y el resto de Europa una línea de ferrocarril lo mas directa posible. El 8 de diciembre de 1887, estaba finalizado el tramo desde la bifurcación de Salamanca hasta al puente internacional del río Águeda.

Finalmente, el 9 de diciembre de 1887, era abierto a la explotación comercial el trozo Pocinho-Barca d'Alba-Puente Internacional, quedando así definitivamente concluido la Línea del Duero. Ese día se realizó una ceremonia solemne, en la cual el primer tren oficial llegado de Portugal, se encontró con otro, oriundo de España, justamente en medio del Puente Internacional. Las dos máquinas juntaron los topes y fueron enganchadas entre sí. Seguidamente, la extravagante composición reculó hasta La Fregeneda, donde las conmemoraciones continuarían bajo la forma de un "lunch".

Establecido el gran eje ferroviario internacional, se dinamizaría la economía regional del Duero y se estimularían las actividades portuarias y exportadoras del norte de Portugal.

La importancia de la Línea del Duero fue cada vez mayor, en los tres primeros decenios del pasado siglo, con el desarrollo de las líneas de vía estrecha en el interior de la provincia de Tras-los-Montes, permitieron canalizar para este eje, un significativo aumento de pasajeros y mercancías originarias de esta región. A finales de los años veinte, la administración de los Caminhos de Ferro do Estado preveía, para la Línea del Duero, una serie de mejoras estructurales, en las que se incluían una renovación integral de la vía, acompañada por un refuerzo en los puentes y viaductos existentes, de modo que fueran definitivamente eliminadas las restricciones de carga (este problema comenzaba ahora a sentirse, pues se habían ya adquirido vagones modernos, de mayor capacidad y nuevas locomotoras alemanas, de marca Borsig y Henschel, las cuales eran mucho más pesadas que las veteranas inglesas).

**Imagen inferior:** Viaducto próximo a Valongo





Desgraciadamente, ninguna de estas inversiones llegó a ser realizada, pues la depresión económica, primero, y el conflicto mundial, después, condicionarían fuertemente la disponibilidad financiera del país. Sin embargo, en este periodo se registró un aumento de obras públicas diversas, promovidas por el nuevo Gobierno, hecho que traduce de una forma inequívoca del desinterés del régimen por la inversión en los transportes públicos en general, y en los ferrocarriles en particular. En los años cincuenta del siglo XX, la línea del Duero estaba ya notablemente envejecida. En sus desgastados railes de 36Kg/m, los trenes alcanzaban velocidades inferiores a las habituales anteriormente.

El carácter internacional de la Línea del Duero era ya muy reducido, cuando RENFE decidió suspender los servicios en el trozo Boadilla-Barca d'Alba, el 1 de enero de 1985, quedando la línea transversal portuguesa mas directa hacia Europa sin continuidad, en la más flagrante desobediencia de las directrices de la Unión Internacional de los Caminos de Hierro (UIC), que consideraba la Línea del Duero como "complementaria", y por lo tanto, incluida en el Plan Director de la Red Ferroviaria Básica de Europa. Quedó así Oporto sin conexión ferroviaria directa con Hendaya y Madrid. Del lado portugués los servicios fueron suspendidos en 1987, en el trozo Pocinho-Barca d'Alba, cuando los trenes ya ni siquiera figuraban en el Guía-Horario oficial. En la actualidad la línea se encuentra operativa hasta la estación de Pocinho.

## DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO

La línea tiene una longitud de 203km, en los cuales hubo que perforar 23 túneles y construir 35 puentes. Cuenta con 22 estaciones y 29 apeaderos para su explotación comercial. Tiene su origen en la estación de Ermesinde, donde empalma con la línea del Minho, y en donde también tiene su origen la del puerto de Leixões y termina en la estación de Barca d'Alva, prácticamente en la frontera con España. Los primeros kilómetros atraviesan una zona densamente poblada. A partir de la estación de Cête, en el km 30.2, las casas comienzan a quedar cada vez mas dispersas y el verde se va instalando tímidamente en el paisaje. Pasamos la ciudad de Paredes e inmediatamente nos encontramos con la estación de Penafiel, a 38km del origen de la línea.

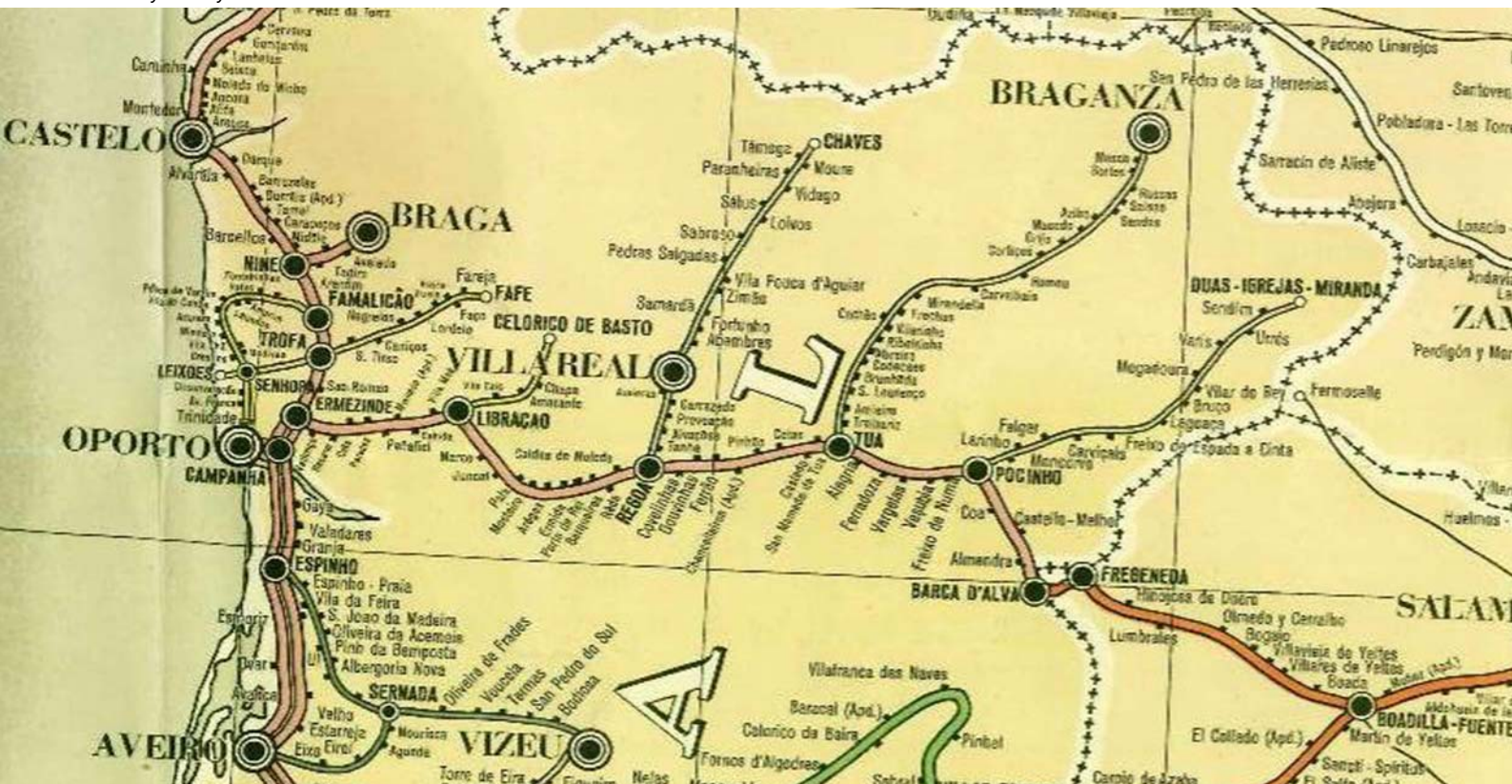
*Imagen inferior:* Mapa de RENFE del año 1957 en donde se muestra la línea del Duero y sus adyacentes de vía métrica.



*Imagen superior:* Estación de Ermesinde en la actualidad. Foto 2010



*Imagen superior:* El Duero en las inmediaciones de Pocinho, en una fotografía de Bárbara Morais en 2010







*Imagen superior: Estación de Juncal en la actualidad. Foto 2010*



*Imagen superior: Unidad doble UD en 1973 atravesando un puente de la línea. Foto Detlef Schicorr.*



*Imagen superior: Estación de Pinhão con su famosa decoración en azulejos.*

*Imagen inferior: Estación de Covelinhas, en desuso desde la construcción de la variante que hace pasar la línea por el otro margen del río.*



La estación actual de Penafiel sustituye a la original que se encontraba a cierta distancia de la ciudad, por lo que fue necesaria la implantación de un tranvía de tracción animal, sustituido mas tarde por uno de tracción a vapor. Salimos de Penafiel y el paisaje semi rural domina cada vez mas el entorno de la línea. Pasamos Caíde, en el pk 46, siendo esta la estación mas alta de toda la línea, situada a 245m de altitud y en la que actualmente termina la doble vía electrificada. Después atravesamos el túnel de La Tapada de un kilómetro de longitud, y a partir de aquí comienza el descenso que se acentúa a partir del viaducto de Via Meã. Este viaducto fue concebido originariamente en hierro por la casa Eiffel, aunque en 1947 se rehizo en cantería. Con un paisaje ya típicamente rural, llegamos a la estación de Livração en el pk 55.3, desde la cual parte la línea de vía métrica del Tãmega, en dirección a la ciudad de Amarante. Después de Livração cruzamos el río Tãmega por el puente homónimo. La estación de Marco de Canaveses en el pk 67, muestra señales de gran actividad. Por un lado son los constantes cruzamientos de trenes que allí se efectúan y por otro el movimiento industrial que está subyacente a la estación, con la presencia de silos de cereal y de vagones para su transporte. Después le sigue la estación en curva de Juncal situada en el pk 64.9, a partir de este punto surge la enorme barrera que es la Serra do Marão. Esta montaña fue vencida con la construcción del túnel de Los Encabalados, de 1.622m. El descenso al valle del Duero se hace mas evidente. Después del apeadero de Pala la línea va perdiendo la pendiente. A partir de aquí, la línea utiliza el valle del Duero que sólo lo abandonará 2km antes de Pocinho. Para la construcción del trozo ribereño, fueron tomados como referencia los valores de la gran avenida de 1860, aunque en 1909 otra gran avenida del río inundó la vía desde Mosteiró hasta Túa. Seguimos nuestro recorrido y después de pasar el abandonado apeadero de Portucelo, llegamos a la estación de Arêgos, situada en el pk 78.4. Poco después entramos en la estación de Ermida en el pk 84.1. Tras pasar la estación de Rêde y Godim, llegamos a Régua, de esta estación parte la línea métrica de O Corgo, que comunicaba esta población con Chaves. Numerosas "Quintas" de explotación vitivinícola enmarcan la línea hasta llegar a Pinhão, en el pk126.4, famosa por las composiciones de azulejos en su fachada, en donde se retratan de forma artística paisajes y tradiciones de la región Duriense. En Pinhão convergen numerosas carreteras, por lo que la estación se ha convertido también en un centro de servicios rodoviarios. Tras pasar los apeaderos de Cotas, Castedo y São Mamede de Túa, llegamos a Túa, a 139.8 km del origen de la línea. De esta estación parte otra de las líneas trasmontanas de vía estrecha, la del Túa, que comunicaba la línea del Duero con las poblaciones de Mirandela y Bragança. Al salir de Túa el valle se hace cada vez mas agreste, y poco después del apeadero de Alegria pasamos el puente de Ferradosa en donde la línea cambia de margen del río llegando a la estación de Vargelas en el pk 153.1. Tras los apeaderos de Vesúvio y Freixo de Numão llegamos a Pocinho situado en el pk 171.5. De esta estación partía la tercera vía métrica trasmontana, la del Sabor, que llegaba hasta Miranda duas Igrejas. Desde Pocinho la línea continuaba hasta Barca d'Alva, ultima estación antes de llegar a la frontera con España.

*Imagen inferior: Estación de Barca d'Alva, final de la línea y próxima a la frontera con España.*







*Imagen superior:* Locomotora CP 718, Tipo 1-4-0 "Consolidación". Foto Werner Hardmeier



*Imagen superior:* Locomotora serie 1400 con coches Sorefame en la estación Pocinho en 2004



## TRÁFICOS

Desde su origen la línea tuvo tráficos mixtos, tanto de mercancías como de servicio de pasajeros. En la época de tracción vapor las locomotoras titulares de esta línea fueron las británicas construidas por Beyer Peacock o Shap Stewart, que por aquel entonces eran las mas modernas del mundo. Las mercancías manufacturadas solían recorrer el sentido oeste-este, mientras que los mercantes en sentido contrario solían predominar en sus cargas materias primas y productos agrícolas. Los servicios de pasajeros fueron ya importantes desde un principio, aunque su recorrido originariamente fue eminentemente local, no existiendo en los primeros tiempos de la explotación de esta línea, trenes internacionales. Los trenes se limitaban a dar correspondencia a los servicios españoles, en la estación de Barca d'Alva. A principios del siglo XX se crearía un servicio internacional rápido directo que conectaría Oporto con Medina del Campo, asegurando desde este enclave ferroviario la correspondencia con Madrid y Hendaya. Estos rápidos Oporto-Medina, fueron famosos desde siempre entre los habitantes del norte de Portugal por haber sido los mas cómodos y eficientes trenes que han servido en esta línea hasta hoy. Como curiosidad podemos mencionar que el coche restaurante usado en este servicio sobrevivió milagrosamente hasta nuestros días, hallándose actualmente resguardado en el depósito de locomotoras de vapor de Casa Branca. Cuando desapareció este rápido internacional el servicio con Madrid se hacía mediante una serie de coches que circulaban directos entre ambas capitales, servicio este que en los años sesenta se vería reforzado por automotores rápidos tipo UDD's 0400, entre Oporto y Salamanca, que con el tiempo y el declive de la línea serían sustituidas por conexiones indirectas con correspondencia en Barca d'Alva. En cuanto a los tráficos de mercancías gradualmente fueron transferidos hacia otras líneas. La dieselización de la línea se produjo a partir de 1978. El 1 de enero de 1985 al suspender RENFE el trozo entre Boadilla y Barca d'Alva esta línea pierde su carácter internacional. Desde 1987 los trenes solo llegan hasta Pocinho. En la actualidad el servicio de pasajeros es realizado por la serie CP592.

*Imagen izquierda:* Estación de Régua con automotores ex Renfe serie 598 y CP UDD serie 0600



## PANORAMA DE ACTUALIDAD

En la actualidad existen aun conexiones frecuentes entre Oporto S. Bento y Oporto Campanhá hasta Régua en servicio interregional servido por los automotores de la serie CP592 (ex Renfe 592) que hacen el recorrido en aproximadamente una hora y cuarenta y cinco minutos. También hay conexiones con Caíde. Entre Oporto S. Bento y Pocinho el servicio es asegurado diariamente por cinco automotores de la serie CP592, en un tiempo aproximado de tres horas y quince minutos. Esporádicamente entre Oporto y Pocinho, la CP recurre a trenes clásicos formados por coches Sorefame (2ª serie), traccionados por una locomotora diesel, generalmente de la serie 1400. También entre Régua y Pocinho existe un servicio de regionales servido por los CP592.

También funciona en esta línea dado el carácter espectacular de su paisaje, un tren compuesto por material histórico con coches de madera de ejes y balconillos traccionados por una locomotora de vapor. Este tren hace el recorrido desde Régua hasta Pocinho

*Imagen derecha:* Restos de una locomotora sin identificar.

*Imagen inferior:* Tren histórico saliendo de la estación de Régua y con destino Pocinho



... Para Maria José , mis hijas Mara e Antía y a mis amigos Paco Boluda y Manuel Hernández.

Para saber más:

- Último sinal de partida, Blog
- O Cantinho dos comboios, Blog
- Caminhos de Ferro Portugueses, 1856-2006, VV.AA. ED. CP 2006
- [www.drehcheibe-foren.de](http://www.drehcheibe-foren.de)
- [flickr.com](https://www.flickr.com)
- [skyscrapercity.com](http://skyscrapercity.com)
- [coimbraonthemove.freeforums.net](http://coimbraonthemove.freeforums.net) – terminal Intermodal





**PARQUE FERROVIARIO**

**CARRILEIROS**

**OURENSE**



[www.carrileiros.com](http://www.carrileiros.com)

**Complexo cultural de San Francisco - Rua Canle s/n - OURENSE**