

# LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE SEVILLA

Por Carlos Funes Palacios  
Doctor Ingeniero de Caminos

**L**as obras de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Sevilla, representan la primera, y única gran actuación en el sistema ferroviario de la ciudad, desde su implantación a mediados del pasado siglo.

Al hablar de la RAF, se suele interpretar como tal, las actuaciones llevadas a cabo en los últimos cinco años, en virtud de un Convenio firmado por Ministerio, Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Sevilla y Renfe, el 17 de enero de 1987, en el que se valoraban las actuaciones en 18.000 millones de pesetas, y que mediante la firma, el 20 de junio de 1990, de un convenio adicional por los mismos organismos, fue ampliado a 28.000 millones de pesetas, lo que ha permitido la realización total de las obras previstas, con lo que ahora nos encontramos en una situación definitiva, destinada a funcionar así durante muchas décadas, aunque quizá no llegue a tantas, como duró la situación anterior.

No obstante, la realidad es que la actual RAF, fue diseñada y puesta en marcha en la década de los 50 y básicamente en el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1964, en el que se incluye, o se plantea al menos en sus líneas maestras, la actual RAF, aunque lógicamente en estas tres décadas, en que se ha ido gestando y desarrollando, ha sufrido múltiples variaciones, fundamentalmente en los años ochenta, debido a los imperativos de la Expo'92, que no sólo ha impuesto variaciones a los proyectos anteriores, sino que ha sido la que ha propiciado su rápida y espectacular terminación.

Así si hacemos un poco de historia nos encontramos en los años 1859 y 1860, con la implantación de dos líneas independientes, de dos compañías distintas, que son la de Sevilla-Córdoba de M.Z.A. y la de Sevilla-Jerez de Andaluces, que establecen sus respectivas estaciones, en zonas extramuros y, en puntos diametralmente opues-

**La red existente se encontraba ya configurada en 1861, y es la misma que figura en el mapa del Instituto Geográfico en 1918.**

tos de la ciudad. La primera de unión con Córdoba, en la Plaza de Armas, a orillas del río, y que posteriormente prolongó sus vías hacia el puerto fluvial y a Huelva; y la segunda, la línea de Jerez, en las inmediaciones del barrio de San Bernardo, a la que posteriormente se unió la línea de Alcalá de Guadaíra.

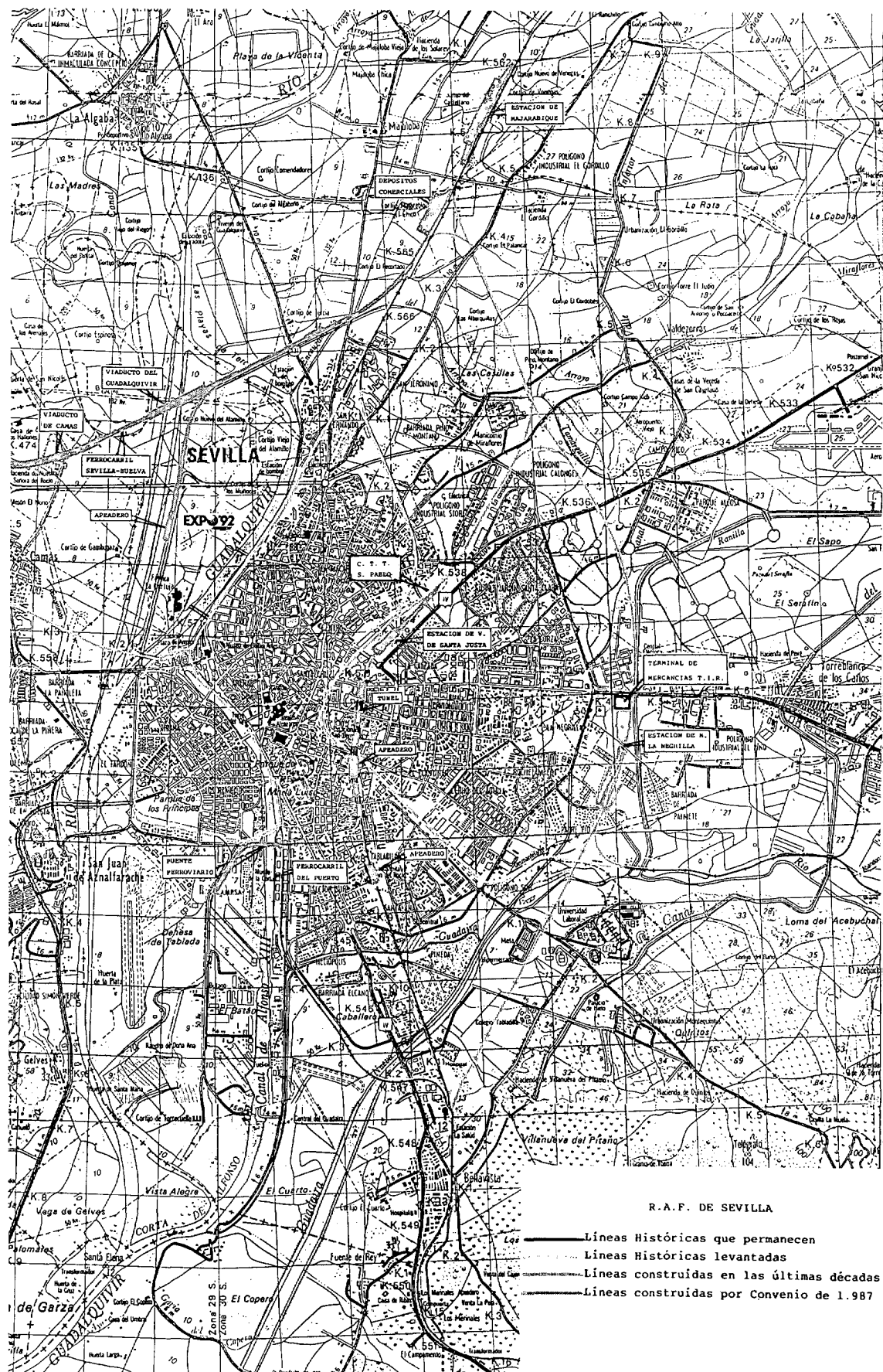
Esta anómala situación no podía perdurar, y de hecho a los 17 meses de tal funcionamiento, se produjo, impuesto por la Administración, el lógico enlace entre ambas líneas, que se realizó, prolongando la de Jerez, hasta la estación de San Jerónimo de la línea de Córdoba, donde con el tiempo se organizaría un importante centro de tratamiento técnico.

Así pues, en el año 1861 se encontraba configurada la red ferroviaria de Sevilla ya descrita, que sigue siendo la misma que figura en el mapa del Instituto Geográfico, de 1918 que se adjunta, y que salvo la construcción de los nuevos edificios de ambas estaciones, en los primeros años de este siglo, ha estado funcionando sin modificaciones notables, hasta mediados los años 60, es decir, prácticamente un siglo.

Hecha esta breve panorámica histórica y volviendo a la realización de la actual RAF, vemos como a partir de los años cincuenta, se empiezan a realizar obras levantando en la red ferroviaria, todas con el mismo objetivo, de ir alejando o levantando los corredores ferroviarios del centro de la ciudad, que en su crecimiento no ha sabido, o no ha podido, integrarlos en su trama urbana, o al menos salvarlos de forma que no quedarán siendo una especie de obstáculo insalvable, como se integra, por ejemplo, un río.

Así, en esta época de mediado el siglo XX, al realizar el desvío del río por Las Erillas y el consecuente taponamiento de Chapina, se aprovecha éste para llevar un ramal ferroviario a la margen derecha del puerto, lo que permite levantar el que discurría por la margen izquierda, y como conse-

La comparación de los dos planos, 1992 y 1918, da una buena idea del trabajo realizado.





**No serán necesarias nuevas actuaciones importantes durante un plazo considerablemente largo, aunque, sin duda, este será inferior al siglo en la que se mantuvo la situación inicial.**

cuencia, la posterior construcción del Paseo Marqués de Contadero, aledaño al Paseo Colón, lo que facilitó la integración del río a la ciudad, en un importante tramo.

Con posterioridad, se empieza a contruir el Centro de Tratamiento Técnico (CTT) de San Pablo, en el ramal interior, al norte de la prevista estación, a la que servirá de apoyo, y del que se inaugura el primer depósito en 1957. En los años 70 se construye el ramal exterior, que canaliza el paso de las mercancías por fuera de Sevilla, lo que permitirá la utilización del ramal interior, y la ya prevista estación de Santa Justa exclusivamente para servicio de viajeros. En el ramal exterior, se construye, naturalmente una estación de mercancías, la de La Negrilla, que ha sido ampliada últimamente, y a ella se entronca el ramal de Alcalá de Guadaíra, levantando el tramo urbano de éste.

A su vez, la mitad norte del ramal interior de enlace entre ambas líneas, que había sido ya rebasado por el crecimiento de la ciudad, se desvía hasta unir al ramal exterior, levantándose el primitivo de unión a San Jerónimo, pues ya el enlace se realiza en Majarabique, unos 2 Kms. más al norte.

En esta situación llegamos al año 1987, en el que se acomete la terminación definitiva de la RAF, para lo que se plantean las siguientes obras:

- Nueva estación de viajeros de Sta. Justa.
- Tramo Sta. Justa-La Salud, consistente en soterrar una parte importante del ramal interior.
- Estación de clasificación de Mercancías, de Majarabique, y depósitos comerciales.
- Ampliación de la Estación de La Negrilla.
- Ramal norte a Huelva.
- Nuevos accesos a la margen derecha del Puerto.
- Las correspondientes instalaciones de seguridad y señalización de las obras citadas.
- Los levantes de las instalaciones sustituidas.

Con lo que queda definitivamente conformada la RAF de Sevilla, según se detalla en el *mapa del Servicio Geográfico del Ejército, de 1977*, que se adjunta, y que fundamentalmente ha supuesto las siguientes mejoras funcionales:

— Se han independizado totalmente los servicios de viajeros y de mercancías, tanto por disponer de estaciones específicas para unos y otros, como incluso por disponer de corredores especializados, lo que ha supuesto liberar espacios urbanos de gran valor, que estaban dedicados a mercancías, (con la consiguiente degradación del entorno, y problemas del tráfico pesado en pleno centro urbano).

☒ Se ha sustituido el sistema de dos estaciones de viajeros, a utilizar según la procedencia o destino de los tráficos, por una estación única que centraliza todas las salidas y llegadas de trenes, con mayor capacidad que el conjunto de los dos existentes. Además se han construido dos apea-

deros en el ramal que atraviesa la ciudad, para viajes de cercanías y regionales. Frente a estas ventajas, hay un inconveniente, en mi opinión, que es la supresión del servicio en la estación de Plaza de Armas, que disfruta de una privilegiada situación, sobre todo para servicios de cercanías, y que hubiera sido el acceso ideal para la Expo '92, naturalmente el mantenimiento de esta estación y su corredor de acceso, hubiera requerido una remodelación total del mismo, limitándolo a una doble vía, convenientemente ubicada, aprovechando el escalonamiento existente entre la actual calle Torneo, y los paseos más bajos construidos a lo largo de la ribera, con lo que no hubiera interceptado en absoluto el uso lúdico de estos paseos, ni su acceso.

☒ Se han mejorado sustancialmente las estaciones de mercancías, racionalizando su explotación, pues todavía seguían funcionando las dos estaciones, Pza. de Armas y San Bernardo, como mixtas de viajeros y mercancías, aunque con poco movimiento de mercancías.

☒ Todas las instalaciones, tanto infraestructuras, como edificios, señalización, instalaciones de seguridad, etc. han quedado totalmente renovadas, con la más moderna tecnología.

En definitiva, comparando los dos planos, se puede apreciar como el crecimiento enorme de la ciudad entre ambos, ha traído como consecuencia una enorme apertura de la Y que forman las líneas de Cádiz y Huelva, dejando en su interior, sólo el ramal específico de viajeros, que en buena parte se encuentra soterrado, desapareciendo prácticamente todas las vías en el ámbito urbano, que era el objetivo urbanístico perseguido por el Ayuntamiento, al tiempo que se ha racionalizado la explotación ferroviaria, segundo gran objetivo de toda esta actuación. Con ello se puede considerar, como definitiva situación alcanzada, entendiéndose como tal lógicamente, que no serán necesarias nuevas actuaciones importantes, durante un plazo considerablemente largo, aunque sin duda, éste será inferior al siglo que se mantuvo la situación inicial.

Por último es necesario citar, la construcción de la nueva línea AVE, que aunque es ajena a la RAF, por la incompatibilidad de anchos de vías, en cambio sí que utiliza la nueva estación de viajeros, y de forma desproporcionada, ya que de las doce vías de que dispone, seis están dedicadas al AVE, y lamentablemente utilizadas de depósito de locomotoras y ramas, mientras las seis que han quedado para la red de vía ancha, se encuentran considerablemente saturadas. Es de esperar que esta ilógica situación se resuelva cuanto antes.

Es obvio que en estas líneas, se echa en falta una descripción o análisis técnico, más o menos detallado, de las distintas obras que conforman la RAF; pero intencionadamente he renunciado a ello por dos razones: en primer lugar, por la falta de espacio para poder hacerlo, por muy someros que fueran y en segundo lugar, porque los mismos han sido ya suficientemente divulgados en todo tipo de publicaciones, por lo que considero que con ello no aportaría nada nuevo. ☒