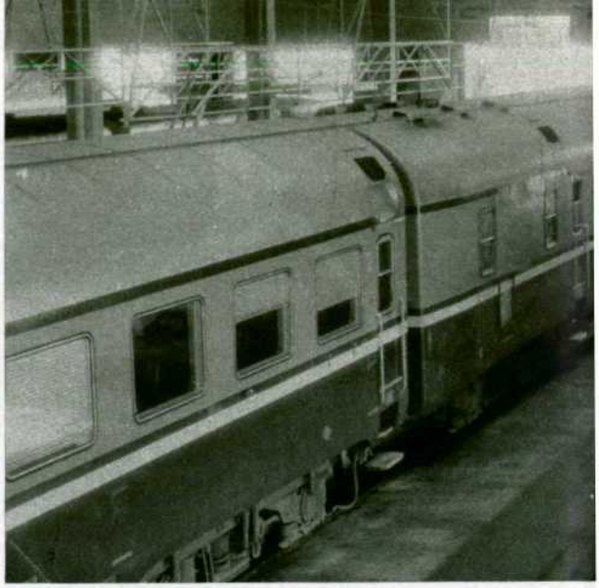
Doce composiciones M-M de trenes TAF quedan en servicio.
Los remolques intermedios se encuentran apartados.



Desde la plataforma elevada de la vía 6 se ve una UT 600 y una composición TER Al fondo, sobre ellos, los quitamiedos recientemente instalados.

DEPOSITO DE SAN JERONIMO (SEVILLA)

TRES SISTEMAS DE TRACCION

● *En la actualidad coexisten los ferrobuses, trenes TAF y TER con unidades eléctricas 436 y 440.*

UN día cualquiera, en cualquier estación de la Red Nacional, los viajeros caminan presurosos por los andenes, mientras los altavoces anuncian: "Tren tranvía con destino Mataró, se encuentra situado en vía 03"; o: "Tren ferrobús con destino El Pedroso, situado en vía 1, va a efectuar su salida dentro de breves momentos", y también: "Tren próximo a estacionarse, es con destino Segovia". Y los trenes se encuentran allí, listos para ofrecer un servicio.

La mayoría de las veces ocupamos nuestra plaza, abrimos el periódico y distraemos con la letra impresa esos minutos que anteceden a la salida hacia el centro de trabajo, el viaje de negocios o de vacaciones anuales. Pocos, muy pocos, incluso los ferroviarios, meditan por un momento en el trabajo que ha sido necesario desarrollar para que los motores Diesel estén perfectamente reglados o los equipos eléctricos de las unidades funcionen sin ningún fallo. Toda esta labor se desarrolla diariamente lejos de la vista de los viajeros. En los depósitos situados en las siete zonas de RENFE. Cualquiera de ellos serviría para la descripción de esta actividad laboral.

VAPOR DESDE 1928

Si traemos a estas páginas el depósito de San Jerónimo, en Sevilla, es porque en ningún otro de RENFE se ha producido en sólo diez años el cambio sucesivo de la tracción vapor a la Diesel, primero (1967), y de la tracción Diesel a la eléctrica, después (1977). Estos cambios han supuesto un auténtico esfuerzo de adaptación a nuevos conocimientos, sistema de trabajo, técnicas operativas, etcétera.

El depósito de San Jerónimo tuvo su origen en el antiguo de la Macarena, perteneciente a la primitiva Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. Esta Compañía se fusionó con MZA en 1875, que fue la que en 1928 levantó en terrenos más al Norte uno de los más importantes centros de mantenimiento de locomotoras. Las instalaciones, que aún perduran, se componían de una gran rotonda de estacionamiento con 360° de naves cubiertas. En el centro, un puente giratorio para facilitar los estacionamientos. Más al Sur de esta rotonda, las naves de forja y levante. Ambas de igual longitud. Y por último, los edificios de oficinas.

Hasta 1964, San Jerónimo fue un depósito exclusivamente dedicado a la tracción vapor, pero el declive de ésta y la imposibilidad de atender por más tiempo en Santa Justa a las locomotoras, automotores y ferrobuses, determinó que se iniciara la primera transformación.

Hay que reseñar aquí que el mantenimiento de automotores Diesel en Andalucía comienza en la reserva de San Bernardo, en Sevilla, pero dependiendo de Madrid. El parque se componía en la década de los años cincuenta de pequeños vehículos con motor Chevrolet de gasolina y unidades sobres bogies con motores Fiat y Renault. Estos últimos, precisamente, son los que pasarían como dotación al depósito de San Jerónimo para cubrir los servicios interregionales de Andalucía.

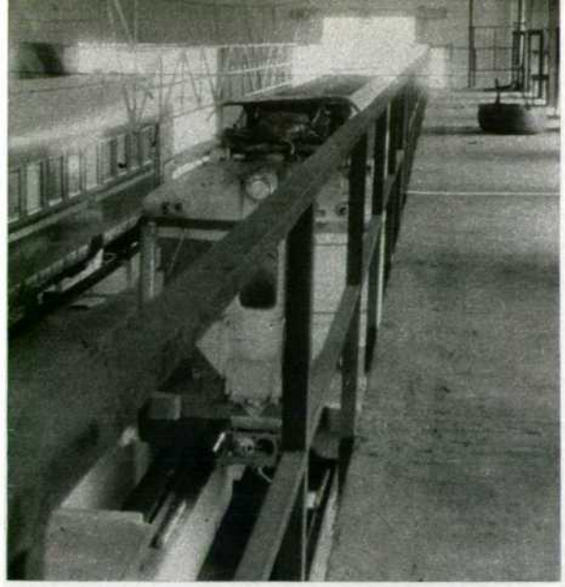
Hasta 1967, en que la tracción vapor desaparece por completo de la Tercera Zona, la locomotora de vapor debe ir haciendo sitio paulatinamente a los jóvenes ferrobuses, que impetuosamente le van arrebatando servicios. Pronto las 030-2300 fabricadas por Creusot, las 231-3000 de Babcock Wilcox, las 040-500 y 141-1700 de la Maquinista Terrestre y Marítima, las 240-1100 de Henschel y las 231-900 y 141-4500 de la American Locomotive van quedando arrinconadas y condenadas al desguace.

DOS NUEVAS NAVES PARA AUTOMOTORES

A partir de 1968 comienzan a llegar los TAF modernizados, cuya serie de aire acondicionado, pintados en azul, es adscrita a San Jerónimo para sustituir a los automotores Renault, e incluso para establecer nuevos servicios como el Ruta de la Plata. En total son catorce composiciones M-R-M (9511 a 9540).

A los primeros ferrobuses de la serie 300 M-R-R (302 a 316), llegados de Alemania y estrenados en las líneas Sevilla-Cádiz y Córdoba-Málaga, siguen los de la serie 400 M-R-R-M y 500 M-R. En total llegan a contabilizarse hasta 50 coches motores entre unos y otros.

Para atender todo este volumen de trabajjo se construyen dos naves gemelas, adosadas a la primitiva de levante, que se sigue utilizando para este fin con la instalación de dos equipos de cuatro



rápido del tendido de catenarias en Andalucía y las primeras unidades eléctricas comienzan a prestar servicio entre Córdoba y Sevilla en 1976 (un año antes habían circulado por primera vez entre Málaga y Fuengirola), pero dependiendo del depósito de Alcázar de San Juan (Segunda Zona).

A San Jerónimo entran las UT 600, con ayuda de un tractor, para efectuar pequeñas reparaciones. Pero esta situación sólo dura unos meses, ya que las inmediatas electrificaciones a Cádiz y Huelva van a cambiar por completo los servicios de cercanías de la región y el depósito va a requerir transformaciones sustanciales.

Depósito de San Jerónimo, con las naves de levante y diaria en primer término y la rotonda de vapor al fondo. Detrás, el río Guadalquivir.

gatos cada uno, capaces de elevar 20 toneladas. Además de los gatos, esta nave cuenta con dos puentes grúas de 50 toneladas en el gancho principal y 7.500 kg. en el auxiliar.

En cada una de las naves construidas hay tres vías y se atiende preferentemente la reparación diaria, para lo cual están dotadas de fosos centrales y triples en cuatro zonas.

En 1976, un nuevo vehículo comienza a aparecer por San Jerónimo: son los trenes TER, que paulatinamente irán sustituyendo a los TAF, comenzando por la relación Sevilla-Granada-Almería. Pero siguen dependiendo de Cerro Negro, por lo que los trabajos se reducen a pequeñas reparaciones y revisiones diarias antes de emprender un nuevo viaje.

AVANCE DE LAS ELECTRIFICACIONES EN 1977

Los sucesivos planes de electrificación de RENFE van encaminados al avance

A las tres vías exteriores de estacionamiento sigue la electrificación de las vías 4 y 6 de las naves de Reparación Diaria. Con el tendido de la línea aérea interior, deben adoptarse medidas especiales de seguridad, principalmente en los accesos a la plataforma elevada que ha sido necesario montar en la vía 6, para facilitar el mantenimiento y reparación de los pantógrafos y resistencias de arranque, que como se sabe, van situadas en el techo de los automotores.

La cancela de entrada a dicha plataforma va enclavada con el seccionador de catenaria, situado inmediatamente antes del acceso a la nave, de tal forma que sólo cuando éste se encuentre abierto podrá liberarse la llave que permita abrir aquélla. Un circuito de luces rojas intermitentes indican cuándo la catenaria se encuentra en tensión.

Para facilitar los trabajos de mantenimiento de las unidades eléctricas, se ha dotado a la vía 4 de un foso triple en toda su longitud.

En las vías 3, 4 y 6 se han colocado en las cabeceras unos "quitamiedos"; de esta forma se elimina el riesgo de caídas de altura cuando se trabaja en la parte superior de los coches. Con la construcción de una bandeja exterior para el lavado de cajas sobre la vía 1 que no está electrificada, se resuelven muchos inconvenientes.

EL PARQUE MOTOR ACTUAL

Nuevamente San Jerónimo conoce la simultaneidad de distintos sistemas de tracción. En primer lugar están los ferrobuses, cuyo desguace se ha iniciado ya, pero de cuyos vehículos quedan aún seis de la serie 300 (2, 4, 13, 14, 15, 61), ventiuno de la serie 400 (4, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 39, 40, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53) y otros seis de la serie 500 (19, 25, 34, 35, 36, 37).

Los TAF, que también han comenzado a ser desguazados, circulan ahora en composiciones M-M, quedando los remolques intermedios apartados y doce coches motores en activo (9511, 12, 13, 15, 16, 17, 23, 24, 26, 32, 34, 35). Cubren los servicios Córdoba-Málaga-Granada-Algeciras y Sevilla-Huelva.

Los TER, serie 9700, pasan por San Jerónimo para revisión diaria durante el ciclo del gráfico que comienza y termina con el servicio Madrid-Almería, y en el que tocan Granada, Málaga, Sevilla y Gijón.

La dotación de UT 600 se compone de quince composiciones M-R-R (436017, 019, 028, 029, 031, 036, 037, 044, 047, 048, 056, 058, 517, 518, 520), que cubren actualmente los servicios entre Córdoba-Sevilla y Sevilla-Cádiz.

Por último, el material más reciente lo integran las UT 440, de las cuales han llegado recientemente cuatro unidades (040, 042, 043, 107) para el servicio exclusivo de la línea Sevilla-Huelva.

Es fácil adivinar que el número de problemas con que se enfrenta el depósito de San Jerónimo es amplio y diverso, dada la heterogeneidad del parque motor y los muchos años de servicio de algunos vehículos, principalmente los TAF (1952), UT 600 (1958) y ferrobuses 300 (1962).

Con la reorganización de la tracción en la Tercera Zona, no parece que a los automotores Diesel les queden muchos años de vida en San Jerónimo, ya que Sevilla pasará a ser una base importante de traccción eléctrica, sirviendo las líneas no electrificadas del Oeste (Huelva-Zafra-Mérida) el depósito de Salamanca, y las del Este (Bobadilla-Algeciras), el depósito de Granada. ■ **MIGUEL CANO. Fotos del autor.**