

**SUPRIMIDO EL TRAFICO DE JEREZ AL PORTAL**

# El viaducto del Guadalete deja fuera de servicio la primera concesión ferroviaria de España

**E**sta variante, cuenta con el viaducto más largo de la red ferroviaria de nuestro país con 3.220 metros (ver VÍA LIBRE nº 495, marzo 2006), que cruza por dos veces el río Guadalete y se suprime el peligroso paso a nivel de la Barriada del Portal, lo que había sido demandado reiteradamente por los graves accidentes ocurridos, a pesar de contar con semibarreras automáticas y estar éstas enclavadas con las señales del CTC.

La variante consta de tres subtramos. El primero a la salida

de Jerez, que ha consistido en tender la segunda vía. El segundo, la construcción del viaducto con doble vía, para lo que fue necesario montar "in situ" una planta de prefabricados de hormigón, debido al tamaño de las piezas necesarias, que eran difíciles de transportar. Por último, el tercer subtramo que igual que el primero, ha consistido en tender la segunda vía y además una subestación eléctrica de refuerzo, para alimentación de la catenaria a 3.300 v para velocidades de 220 km/h.

La entrada en servicio del



La vía par del viaducto levantó los carriles del trazado de 1854.

Desde el pasado mes de julio está en servicio la variante construida entre Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María, de la línea férrea Sevilla-Cádiz, la cual se está desdoblando y adaptando, para velocidad alta en ancho ibérico.



El 7 de julio, el talgo Triana Barcelona-Cádiz, entra por última vez en el apeadero del Portal, cruzando con un regional Cádiz-Sevilla.

## Efecto en la red

La red ferroviaria ha experimentado en los cuatro últimos meses diversas modificaciones, entre las que las más importantes son las producidas por los desdoblamientos de vía de Jerez a Puerto de Santa María (14,76 km) y de Bahía Sur a Cortadura (8,5 km) enlazando con la ya existente de Cortadura a Cádiz; pero también hay que considerar el levantamiento de la vía en los accesos a Can Tunis (Barcelona) y La Almozara (Zaragoza) así como el nuevo ramal a Zaragoza Plaza. Todo ello hace la que la red a 30 de septiembre de 2007 tenga una longitud de 13.112,672 kilómetros, habiendo crecido 16,199 kilómetros desde el día 1 de enero, en su mayor parte gracias a la aportación del nuevo ramal de mercancías del Llobregat (Can Tunis-Papiol). Se mantiene

la tendencia a la recuperación de la red en lo que se refiere a la longitud de líneas, alcanzándose un nuevo máximo desde enero de 1985. La red convencional alcanza una longitud de 11.858,3 km y la de alta velocidad tiene 1.254,350 km.

La doble vía totaliza 4.248 km, el 32,4% de la red (frente al 32,08% a comienzos del año), y la electrificación alcanza a 7.748,01 km, el 59,1% de la red.

En los últimos meses ha habido varios tramos cerrados por obras de diversa duración (Madrid Chamartín a Madrid Atocha, Teruel a Caminreal a Bifurcación Teruel en Zaragoza y Ripoll a la Tour de Carol) que totalizan 145,5 km. A.G.A □



Trazado en curva del viaducto del Portal desde el plano de la vega del río Guadalete.

viaducto ha requerido una operación desarrollada en dos fines de semana, durante las noches del 7 y 8 y 14 y 15 del mes de julio, para conectar primero la vía única en servicio, con la vía impar del nuevo trazado. Trabajos realizados entre los días 7 y 8 de julio.

**Primer trazado.** En el fin de semana siguiente, se conectó la vía par de nueva construcción, con la segunda vía del viaducto. Esa misma noche, también se conectó la nueva vía impar en Bahía Sur (San Fernando) y la antigua vía par renovada con traviesas monobloque, en Cortadura (Cádiz). De esta forma, la doble vía ha quedado establecida en la bahía gaditana, quedando únicamente en vía única, el trayecto entre la estación de Puerto Real y el

nuevo apeadero de San Fernando, que al estar en ambos puntos en subterráneo, requieren en estos momentos un trazado provisional, mientras se construyen los túneles correspondientes.

Por el contrario, el nuevo edificio de la estación principal de San Fernando en Bahía Sur, se sitúa en un plano superior sobre las vías, facilitando la co-

nexión entre el núcleo urbano y la zona comercial.

Desde el punto de vista histórico, el nuevo trazado ferroviario entre Jerez y el Puerto de Santa María ha supuesto abandonar el que fue otorgado en 1829 a **Díez Imbrech** como primera concesión para la construcción de un ferrocarril en España, aunque finalmente se inauguró en

1854. Como se sabe, el objetivo de la misma tenía como fin dar salida a los vinos jerezanos hacia el Embarcadero del Guadalete, desde el cual se llevaban en embarcaciones menores hasta la Bahía de Cádiz, para desde allí, enviarlos en otros barcos de mayor calado a Inglaterra. **Miguel Cano López Luzzatti. Fotos del autor** □



## Vía doble entre Sevilla y Cádiz en 2010

El desdoblamiento parcial de la vía entre Jerez y Cádiz, ya permite mejorar los tiempos de los trenes de cercanías y regionales en cinco minutos. Para los trenes de Larga Distancia se trabaja también en el desdoblamiento de la vía entre Utrera y el aeropuerto de Jerez, de tal forma que a la terminación de las obras, los tiempos entre Sevilla y Cádiz quedarán reducidos a poco más de una hora. En este tramo, se contempla una variante en Lebrija que corrija las dos pronunciadas curvas a izquierda, antes de la estación actual, y a derecha, a la salida de la misma, que limitan considerablemente la velocidad de los trenes sin parada. Como consecuencia de la modificación del trazado actual, se va a construir una nueva estación, prácticamente a la misma distancia del casco urbano que la que ahora está en servicio, al lado de la carretera de salida hacia Sanlúcar de Barrameda. Será un edificio moderno, situado lateralmente a la izquierda de las vías en sentido Cádiz y conectada al casco urbano mediante glorietta y vial de dos direcciones.

Cuando todo el plan de obras de desdoblamiento quede terminado, se implantará un servicio de cercanías en la Bahía de Cádiz, con frecuencias de 15 minutos, con origen y término en una nueva estación que se va a ubicar en el Aeropuerto de Jerez, sustituyendo a la que se suprimió en el apeadero de La Parra, lo cual redundará en un buen servicio intermodal para una zona turística en gran expansión. Más información en [www.vialibre.org](http://www.vialibre.org) □