

ABC SEVILLA / 27/12/2015

JAVIER RUBIO

Es el sueño de los maharajás de las India hecho realidad: **un tren exclusivo, un convoy entero para transportar a un único pasajero...**

pero al alcance de la mano de cualquier usuario que pague 1,80 euros del billete que da derecho a viajar entre cualquier estación de trenes de la capital y el apeadero de la isla de la Cartuja. Sólo es cuestión de tiempo.

El ramal de la Cartuja, por el que circula un tren a la hora en cada sentido de la línea C-2 de Cercanías, apenas transporta a unas 150 personas al día, según los últimos datos que ofreció Comisiones Obreras. Su adecuación, **casi veinte años después de construirse para la Expo92, costó 57 millones de euros**

El relato de este viaje exclusivo arranca un día laborable cualquiera a las 10.25 en el apeadero de la Salud, a espaldas de la ciudad sanitaria Virgen del Rocío. En el vestíbulo, una máquina expide automáticamente el tique válido para alcanzar la Cartuja, distante unos ocho kilómetros que un peatón recorrería en apenas hora y media.

El primer inconveniente lo salva con toda amabilidad una operaria de Renfe: **la máquina no admite billetes de cinco euros**

. En un periquete, la empleada vuelve con la vuelta, el billete ya expedido y una recomendación para el viajero despistado: «Al fondo a la izquierda, suba al andén y tome el primer tren que pase». Todos los trenes que pasan por el andén número 1 van camino de Santa Justa, final de trayecto para la línea de cercanías C-1. Pero unos tienen parada en San Bernardo y otros, no. Una chica interpela al vigilante de seguridad sobre esa posibilidad y obtiene la respuesta deseada:

«**Menos mal que he preguntado**».

A las 10.31, el aviso de megafonía indica que el convoy está haciendo su entrada en la estación y el puñadito que personas que aguarda en los bancos del andén lo aborda; tampoco es que vayan a bordo muchos viajeros, todos sentados en silencio. En dos minutos, la composición entra en San Bernardo y más de la mitad de los pasajeros se apea camino de cualquiera de las conexiones con el metro, el tranvía u otras líneas de cercanías ferroviarias.

El tren sigue su camino y emerge de los túneles oscuros por la trinchera que desemboca **en la playa de vías de Santa Justa**

. El pasaje apenas da importancia a los grafitis y las pintadas que ensucian la trasera de la plaza pública en forma de triángulo en frente del edificio administrativo de la Junta de Andalucía: un paisaje marginal en pleno corazón de la ciudad. A las 10.37 de la mañana, el tren hace su entrada en la estación central y los viajeros suben al vestíbulo a través de las rampas mecánicas entre carteles desde los que

Pedro Sánchez y Mariano Rajoy piden el voto en las elecciones.

Santa Justa es más que una parada técnica. El Cercanías de la línea C-2, que conecta la estación central con el apeadero de la isla de la Cartuja, tiene marcada su salida a las 11.09.

Más de media hora de espera dan para mucho:**para espantarse, por ejemplo, de la de cachivaches, quiosquitos, cercaditos**

y postes de información que han achicado hasta hacerlo irreconocible el prodigioso vestíbulo por entero diáfano que idearon los arquitectos Cruz y Ortiz directamente inspirados en la Grand Central Station de Nueva York.

Sólo la luz natural que se derrama por la vidriera orientada al mediodía da idea de la grandiosidad del proyecto arquitectónico desvirtuado con tal profusión de mobiliario urbano y pancartas publicitarias que casi no dejan un metro cuadrado de pared o techo libres. **Tanta es la luminosidad**

de ese vestíbulo que basta media docena de luminarias prendidas en el techo a mediodía. Ajeteo de turistas asiáticos tirando de maletas pesadísimas, cartones sobrantes de embalajes para las tiendas y ejecutivos con maletín en tránsito hacia el AVE.

El viaje hasta la Cartuja está en vía muerta hasta las 10.56 en que se anuncia, en el panel luminoso de salidas, la vía reservada: la número 12, la última de la izquierda vista desde la cabecera. Cuatro minutos después, a las once en punto de la mañana, hace su entrada la unidad de la serie 446, con más de veinte años de servicio, con matrícula en su material motor 029M y 030M. Hasta las 11.05 no se anuncia por los altavoces la entrada del tren procedente

de la Cartuja en la vía 12: los dos únicos viajeros se bajan y se pierden por el andén.

El número de pasajeros que emprende el viaje de vuelta dobla al de los que han llegado: cuatro, que son con los que arranca el tren a la hora señalada después de los pitidos continuos que marcan el cierre de puertas. A disposición de los cuatro únicos viajeros tienen más de doscientas plazas sentadas en cada uno de los vagones (coche motor-remolque-coche motor) de la composición.

«**¿Siempre va tan vacío?**» «Sí, nosotros lo cogemos a otra hora, pero es más o menos así», responde uno de los dos chavales que viajan juntos intercambiando chanzas sobre los profesores mientras charlan a propósito de unas partituras musicales. Mientras tanto, el tren sale en dirección norte, buscando el triángulo de Majarabique. Fuera, el termómetro marca 15 grados centígrados.

Tres unidades diésel de la serie 319 (versiones 1 y 2) abandonadas quedan a la izquierda en el sentido de la marcha hasta que cinco minutos después de haber arrancado, el tren atraviesa los antiguos viveros de la Diputación y los huertos familiares de Miraflores. A lo lejos, **descuellan las torres de Torneo parque empresarial y por encima de la línea del paisaje, el rascacielos de la Cartuja.**

A las 11.17, la unidad comienza el giro en el triángulo ferroviario después de refrenar su marcha en medio de una zona de labrantíos y naranjales a las mismas puertas de la ciudad. Un minuto después, la megafonía interna anuncia la próxima parada en San Jerónimo, poco después de rebasar el templete de **San Onofre, el santo negro, y los campos de rugby del club histórico del barrio**

Al minuto, el convoy para en el apeadero de San Jerónimo y un pasajero con mochila emprende la subida de las escaleras que conectan el andén con la estación. A las 11.20, la unidad autoremolcada emprende el camino hacia la isla de la Cartuja dejando **a la derecha un campo de coliflores**, en paralelo con el cauce del Tamarguillo donde una familia de patitos nada en libertad.

Cuando ante la ventanilla del tren aparece el campo de golf público, por el altavoz se anuncia la próxima parada: **«Estadio olímpico»**. A las 11.24, el tren se detiene frente al mamotreto de

Cruz/Ortiz y se bajan los dos chavales que viajaban en el mismo vagón. Por las ventanillas de la derecha se divisa el cerro de Santa Bárbara, las barbaridades urbanísticas de Castilleja de Guzmán y, en la ribera, tras el bosque de galería, el cortijo de Gambogaz.

A las 11.26, el tren hace su entrada definitiva en el apeadero de la isla de la Cartuja bajo las cubiertas textiles similares a las que tuvo durante la Expo 92

El único pasajero se apea en una estación vacía. Ni siquiera encuentra al maquinista cuando pasa al lado de la cabina. La visión fantasmagórica la rompe, menos mal, una chica pelirroja con la que se cruza en el torno de entrada. El viaje en tren exclusivo ha concluido una hora después de haberlo iniciado en la Ciudad Sanitaria