

SEVILLA

TRIBUNA DE OPINIÓN

● El autor recuerda el alivio que sintió Sevilla cuando se sustituyeron los tranvías por autobuses y recalca que una red de Metro subterráneo es la solución para la capital andaluza

JOSÉ LUIS DE JUSTO

Dr. Ingeniero de Caminos y pte. Academia de las Ciencias de Sevilla



Los adversarios del Metro

SEGÚN la asociación Sevillasemueve, la entonces consejera de Obras Públicas y Transportes afirmó que los proyectos de las líneas del Metro de Sevilla “debían salir a exposición pública a lo largo de 2010 para que las obras comenzaran antes de final de año o a principios de 2011”. Es evidente que esto no se ha cumplido y la realidad es que, en este momento están apareciendo nuevos adversarios del Metro de Sevilla con nuevos argumentos y ello nos obliga a volver sobre el tema.

En 1975, las Cortes Españolas aprueban la Ley del Metro (no derogada), y entre 1976 y 1979 se adjudican tramos de la línea I, lo que en aquel momento suponía que Sevilla fuese la tercera ciudad española con metro. El proyecto de la línea I adoptó en su tramo inicial (La Plata-Portaceli), un metro superficial construido al abrigo de pantallas, y para la zona del centro (San Bernardo-Alameda de Hércules) se proyectó un metro profundo, pues la ausencia de vías anchas obligó a buscar el estrato consistente de marga azul, ante la falta de alternativas para la excavación de túneles a través de los terrenos muy permeables superiores.

El tramo inicial se construyó prácticamente sin incidentes. A partir de 1981 se producen incidencias durante la construcción de las estaciones de Puerta de Jerez y San Bernardo, que ocasionan el agrietamiento de tres edificios.

En 1983 se desencadena una campaña de prensa durante la cual se llega a cuestionar la integridad de los auténticos monumentos sevillanos: la Giralda, la Catedral, etcétera, lo cual no tenía ningún viso de verosimilitud. A consecuencia de ello, el Ayuntamiento ordena la paralización total de las obras en 1984. Aquí surgen los primeros argumentos contra el metro de Sevilla: en Sevilla no se puede construir un metro.

El dinero comprometido para el metro de Sevilla se destina a otros fines y en 1994 la Junta de Andalucía encarga el estudio de lo que sería el Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, cuyas conclusiones son erróneas, y parece enteramente que pretendiese descartar el metro a toda costa. El documento de febrero de 1995 cuestiona la conveniencia de proseguir con la construcción de la línea I, ya que Sevilla “no tiene necesidad del metro, ni del proyectado ni de ningún otro, al no exis-

tir demanda suficiente”. Sin embargo, la línea I del actual metro de Sevilla ha alcanzado más de 40.000 viajeros por día.

Además, el Plan Intermodal también cuestiona la profundidad de las estaciones, que reduciría aún más su potencial demanda, lo que provocaría, un elevado déficit de explotación. Hay que puntualizar que en el metro de San Petersburgo hay líneas que llegan a estar a 110 metros de profundidad. Segundo argumento de los adversarios “sus estaciones son demasiado profundas”.

Promovido también por la Junta de Andalucía, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, Plan de Movilidad Sostenible de febrero de 2006, mucho

En septiembre de 2012, *El Mundo* citaba unas declaraciones del entonces presidente de la Junta de Andalucía que dice “que los sevillanos son los únicos que tienen metro. Granada lo tendrá porque tiene la financiación garantizada a través del Banco Europeo de Inversiones. Málaga, porque lo tiene en obras avanzadas y que, en cuanto a las nuevas líneas del metro de Sevilla, el presidente no descartó que en el futuro se retomen, si existe posibilidad presupuestaria, y si hay consenso con el Gobierno central para que se comprometa con su financiación”.

Sin embargo, la línea I construida es un metro que enlaza Sevilla con su área metropolitana, el Aljarafe y Dos Hermanas, pero no es un

de hoy; el tranvía de Bahía de Cádiz, y el Metro de Granada, con un coste de 558 millones de euros. En Sevilla su inversión más reciente fue el tranvía de Alcalá de Guadaíra que conectará con la línea 1 de Sevilla”.

Todo esto suena una vez más a finiquito y a una nueva frustración para Sevilla.

Recientemente, el alcalde de Sevilla, Juan Espadas, tras su entrevista con el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, habló de un principio de acuerdo para construir la mitad de la línea 3, Pino Montano-Prado de San Sebastián.

Pero ahora han surgido nuevos adversarios del metro de Sevilla desde dentro de la ciudad. No es la primera vez, Sevilla es la ciudad de

Del tranvía se criticaba su falta de flexibilidad, lentitud en la frenada y deterioro de las calles. Todo esto condujo a que, afortunadamente, se sustituyera la red de tranvías por una de autobuses, mucho más flexibles y rápidos en la frenada. La ciudad acogió este cambio con un suspiro de alivio. ¿Por qué tranvías y no autobuses, que pronto van a eléctricos, y que no suponen un tapón para una futura red de metro? Además, una red superficial no puede tener las interconexiones necesarias.

Conviene citar un reciente artículo en *El Periódico de Cataluña*. “La calidad del aire de la ciudad de Barcelona empeora durante las huelgas del transporte público, lo que señala la importancia de este



VÍCTOR RODRÍGUEZ

más científico, considera por el contrario que la utilización del transporte privado para el tráfico en Sevilla y su área metropolitana es insostenible ambiental y financieramente.

Tras 18 años de parada, en 2002 comienzan de nuevo las obras. El 2 de abril de 2009 se inaugura la línea I del nuevo metro de Sevilla, que es un metro superficial y utiliza buena parte del trazado antiguo. El coste de los 18 kilómetros de la línea 1 del metro de Sevilla fue de 658 millones de euros. Parece que sí se puede construir un metro en Sevilla.

Entretanto, ciudades como Valencia, con un área metropolitana semejante a la de Sevilla, Bilbao Málaga, Palma de Mallorca y Alicante (con un área bastante menor), que empezaron mucho más tarde, tienen sus metros terminados.

metro que solucione el problema de la ciudad. Este cometido se irá alcanzando a medida que se vayan terminando sus tres líneas restantes. ¿Con tanta ayuda que ha llegado de la Unión Europea, no se ha podido pedir financiación semejante para el metro de Sevilla? ¿Ya no preocupa la contaminación señalada por el Plan de Movilidad Sostenible de 2006? Pues este estudio pronosticaba, para el año 2020, una emisión de 34.140 t de CO₂ y 720.360 t de CO₂.

Según información de Ana Sánchez Ameneiro, “el Gobierno andaluz no ha dudado en construir otros transportes ferroviarios en otros municipios andaluces con mucho menos peso en población que Sevilla y su área metropolitana, por un importe de 935 millones de euros. Es el caso de los tranvías de Vélez-Málaga y Jaén, sin uso a día

las ocasiones perdidas: tal sucedió con el Canal Sevilla-Bonanza, con el riego de la Vega de Carmona por las aguas del canal Genil-Cabra, que hoy fertilizan tierras cordobesas o con el desinterés por el dragado del Guadalquivir. Han descubierto que el metro puede sustituirse por tranvías mucho más baratos, no contaminantes y para los que inventan una velocidad comercial de 25 km/hora, cuando esta velocidad de 10 km/hora, si no se quiere erradicar todo resto del tráfico de superficie.

Y es que esto suena a *déja vu*. Cuando yo era niño el tráfico público en Sevilla consistía en una red de tranvías. Una prueba de su eficacia es que cuando yo tenía que ir al colegio, desde la calle Betis a Sor Ángela de la Cruz siempre lo hacía andando, pues no había combinaciones adecuadas de tranvías.

medio para combatir la contaminación atmosférica. Ésta es la principal conclusión de un estudio que se ha publicado en la revista especializada *Science of the total Environment*. Cuando hay alteraciones en el transporte público, aumenta el uso del vehículo privado y ello a su vez incrementa los niveles de contaminación del aire. De entre los diferentes modos de transporte, el que más incidencia tiene sobre la calidad del aire es el metro, probablemente porque es el medio público más utilizado en la ciudad. Durante los días en que se registraron paros en el servicio, la contaminación aumentó de media entre un 8% (PM10 -partículas en suspensión de 10 micras) y un 48% (NO-óxido nítrico”).

Esperamos que nuestras autoridades municipales no se dejen embaucar por unos argumentos con tan poca base.