

## SEVILLA

## TRIBUNA DE OPINIÓN

● El autor advierte de la necesidad imperiosa que tiene la ciudad para que se impulse y construya definitivamente a red completa del Metro

# Metros y tranvías

**JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑÉS**

Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



AS Cortes Españolas aprobaron la Ley 37/1975, de 31 de octubre, sobre construcción y explotación del Metro de Sevilla (nunca derogada), que indica en su artículo 2:

“Correrá a cargo del Estado la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles prevista en el Plan a que se refiere el artículo anterior, y en sus modificaciones, si las hubiere. A estos efectos se entenderán comprendidos en la infraestructura de la red las obras de explotación, túneles, estaciones y accesos con sus servicios mecánicos, los edificios de cocheras, talleres y subestaciones y las instalaciones de ventilación e iluminación, para todo lo cual se aprobarán por el Ministerio de Obras Públicas los proyectos correspondientes.”

Y en su artículo 3:

“El Ayuntamiento quedará obligado a aportar la vía, el material móvil, la electrificación, señalización, comunicaciones, puesto de mando, instalación de cocheras y talleres y subestaciones, y los demás elementos necesarios a la explotación del servicio, para lo que redactará los correspondientes proyectos, que serán sometidos a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas”.

Entre 1976 y 1979 se adjudicaron tramos de la línea 1, lo que en aquel momento suponía que Sevilla fuese la tercera ciudad española con metro. El proyecto de la línea 1 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, dada la dificultad, en la época, 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 produjeron incidencias durante la construcción de las estaciones de Puerta de Je-

rez y San Bernardo, que ocasionan el agrietamiento de tres edificios. En 1983 se desencadenó 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. El Ayuntamiento ordenó la paralización total de las obras en 1984, tal vez para evitar la parte de financiación que le podría corresponder según la Ley.

El dinero comprometido para el Metro de Sevilla se destinó a otros fines y, en 1994, la Junta de Andalucía encargó las distintas versiones 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, pues cuestiona la conveniencia de proseguir con la construcción de la línea 1, ya que Sevilla “no tiene necesidad del Metro, ni del proyectado ni de

La Ley del Metro de Sevilla del año 1975 todavía sigue estando vigente

ningún otro, al no existir demanda suficiente”. Sin embargo, la línea 1 del actual metro de Sevilla ha alcanzado 46.400 viajeros por día en 2018.

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

Tras 18 años de parada, en el año 2002 se reanudaron las obras. El 2 de abril de 2009 se inaugura la línea 1 del nuevo Metro de Sevilla, que utiliza buena parte del trazado antiguo. El coste de los 18 km 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 (nueve líneas), con un área metropolitana semejante a



la de Sevilla, Bilbao (cuatro líneas), Málaga (dos líneas) y Palma de Mallorca, todas estas con un área bastante menor, que empezaron mucho más tarde, tienen sus metros terminados.

Con posterioridad existen declaraciones de dirigentes de la

Junta de Andalucía, acerca de la inminente licitación de las líneas 2, 3 y 4, nunca cumplidas.

En septiembre de 2012, el entonces presidente de la Junta de Andalucía dice “que los sevillanos son los únicos que tienen metro, y, en cuanto a las nuevas lí-

neas 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 1 construida es un Metro que enlaza Sevilla con su área metropolitana, el Aljarafe y Dos Hermanas, pero no es un 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? Recientemente, el alcalde de Sevilla ha indicado que va a solicitar 20 millones de euros de la Unión Europea para prolongar el tranvía de Sevilla, pero ha olvidado sus anteriores empeños con el Metro. Creemos que esta solicitud es incompatible con otra mucho más cuantiosa, correspondiente a completar la construcción del Metro.

La financiación del Metro de Sevilla tiene que ser un empeño de las dos administraciones señaladas en la Ley del Metro de Sevilla vigente: Gobierno central y Ayuntamiento, y del Gobierno regional, como sucede en otras autonomías, ya que en la época en que se redactó la Ley del Metro no existían dichos gobiernos regionales. Suponemos que a esto obedecen las anteriores conversaciones del alcalde con el ministro de Fomento.

El hecho es que en este momento no figura ni un solo euro para el Metro de Sevilla en los presupuestos aprobados de ninguno de estos tres entes. ¡Una vez más a una nueva frustración para Sevilla! Parece que en el presupuesto de la Junta de Andalucía que se está discutiendo figuraría un millón de euros para actualización de los proyectos.

Recientemente, el alcalde de Sevilla, tras su entrevista con el ministro de Fomento, habló de un principio de acuerdo para construir la mitad de la línea 3, Pino Montano- Prado de San Sebastián. Por favor, que insista en ello.

Ahora han surgido nuevos adversarios del Metro de Sevilla desde dentro de la ciudad. 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 es de 10 km/hora, para salvar algo del tráfico de superficie.

Y es que esto suena a *déja vu*. Cuando yo era niño el sistema de transportes en Sevilla consistía en una red de tranvías. Una prueba de su eficacia es que cuando tenía que ir al colegio, desde la calle Betis a Sor Ángela de la Cruz, siempre lo hacía andando, pues no había conexiones de tranvías. 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. La ciudad acogió este cambio con un suspiro de alivio. ¿Por qué tranvías y no autobuses, que pronto van a ser eléctricos y que no suponen un serio inconveniente para el resto de la circulación rodada? Además, una red superficial no puede tener las interconexiones necesarias.

La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla celebró una reunión de su consejo de gobierno que rechazó el documento definitivo del plan especial de la ampliación del tranvía desde la parada de San Bernardo hasta el entorno de Santa Justa, a través de las avenidas de San Francisco Javier y de Luis de Morales, al votar en contra de esta propuesta del gobierno local socialista los representantes de todos los grupos de oposición. Según la Delegación territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, no se justificaba suficientemente la necesidad de acometer una ampliación del tranvía, al conectar la propuesta dos estaciones de tren ya unidas bajo tierra por vía ferroviaria. Además, dicho departamento autonómico recordaba que el trazado propuesto, el de las avenidas de San Francisco Javier y de Luis de Morales, discurre por vías de gran intensidad de tráfico rodado, y que la disminución de carriles de circulación en las mismas y las interferencias

Mientras en otras ciudades se ha culminado la red, Sevilla sigue relegada

afectarían negativamente a los intereses generales.

En un reciente artículo del *Periódico de Cataluña* se cita un estudio que se ha publicado en la revista especializada *Science of the total Environment*: “La calidad del aire de la ciudad de Barcelona empeora durante las huelgas del transporte público”, pues entonces aumenta el uso del vehículo privado, lo que vez incrementa los niveles de contaminación del aire. El medio de transporte que más incidencia tiene sobre la calidad del aire es el metro, probablemente porque es el medio público más utilizado en la ciudad. En los días de huelga, la contaminación aumentó.”

Esperamos que nuestras autoridades autonómicas y municipales vuelvan a empujar para el proyecto de transporte que necesita nuestra ciudad: el metro con sus líneas 2, 3 y 4.

► **José Luis de Justo** es presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias

## Cae una banda acusada de cometer 238 robos en viviendas por todo el país



Momento en que los agentes de la Guardia Civil trasladan a uno de los detenidos.

● La organización, con 12 miembros, se había especializado en desvalijar casas de ancianos

**J. M.**

La Guardia Civil les imputa hasta 238 robos en viviendas por todo el territorio nacional. Ha caído una de las bandas más activas a nivel nacional y que estaba especializada en la comisión de robos con violencia e intimidación y hurtos en interior de viviendas de personas de avanzada edad, a la cual se le relaciona con el robo de miles de euros en joyas, relojes de alta gama, teléfonos móviles o dinero en efectivo, entre otros efectos.

La operación ha finalizado con la detención de seis personas y la investigación de otras seis, así como a la emisión de órdenes de detención de otros dos, sumando todos ellos entre sus antecedentes un total de 238 delitos cometidos por todo el territorio nacional, según informó ayer el instituto armado.

La denominada operación Trapaceros se inició en febrero de este año, a raíz de una serie de robos cometidos en varios municipios de la provincia de Sevilla, robos que presentaban especial similitud con otros cometidos a nivel nacional tras la realización de un pormenorizado estudio delincencional realizado por los investigadores. A partir de ahí, establecieron sendos dispositivos de vigilancia hasta detectar el movimiento



La Guardia Civil ha recuperado numerosas joyas sustraídas.



Con esta pistola amenazaban a las víctimas si era necesario.

de un grupo de personas de etnia gitana procedente de la provincia de Alicante que se desplazaba por todo el territorio nacional, pernoctando en hospedajes de pequeñas localidades para dificultar así su localización tras la comisión de los hechos que cometían y en los que estaban especializados. Las víctimas eran siempre personas de avanzada edad, comprendida entre 85 y 95 años, aprovechándose los autores de la vulnerabilidad de las mismas.

En cuanto al modus operandi, se pudo comprobar que esta orga-

nización delictiva la conformaban 12 personas, cada una de ellas con un rol muy determinado, estando perfectamente estructuradas en forma de racimo y que “salían a trabajar” —así es como los propios investigados llamaban a salir a robar—, haciéndolo de forma muy organizada y coordinada y con un alto grado de especialización delictiva, comprobándose que a diario, una vez marcados sus objetivos, viajaban a diferentes puntos de España a cometer los delitos, todo ello con la finalidad de eludir las labores

de investigación, ya que los mismos sabían que eran muy conocidos por diferentes unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado a nivel nacional.

Para la elección de las víctimas, el jefe de la organización, apodado *el Yiyi*, persona catalogada como “violenta y armada” por la Guardia Civil, con un amplio cartel de antecedentes por robos de todo tipo, atentados contra agentes de la autoridad e incluso, homicidios dolosos, hechos por los que ya había cumplido varias condenas de prisión, contactaba con patriarcas de clanes de etnia gitana situados en diferentes provincias, los cuales les proporcionaban la información necesaria para cometer los delitos, asegurándose de que las víctimas no tuviesen la opción de defenderse, por la pérdida de éstas de algunas de sus funciones cognitivas básicas y memoria, debido a sus avanzadas edades.

Una vez tenían seleccionada a la víctima y el domicilio donde cometer el robo, el jefe de la organización se encargaba de alquilar vehículos de alta gama haciendo uso de documentación falsa, viajando siempre un mínimo de cinco personas, normalmente dos hombres y tres mujeres.

Después, una de las mujeres, normalmente la más joven y con

Al frente de la banda estaba el Yiyi, que iba armado y es peligroso, según la Guardia Civil

aspecto de inspirar mayor confianza, trataba de ganarse la confianza de su víctima haciendo uso de una especial amabilidad y sensibilidad para intentar acceder a los domicilios sin armar revuelo, “pidiendo un poco de agua, algo de dinero, o preguntando por algún familiar al azar diciendo que eran amigos de la infancia”, lo que hacía que muchas de las víctimas se fiaran de ella y la dejaran pasar sin más.

Ése era el momento en el cual el resto de mujeres entraban en el domicilio para comenzar a desvalijarlo, llevándose cuantos objetos de valor se encontrasen en la vivienda, todo ello mientras los hombres les proporcionaban seguridad en los accesos próximos, para, si las víctimas se percataban de lo que estaba ocurriendo, ejercer intimidación o violencia sobre las mismas para que no pudiesen defenderse ni pedir auxilio o ayuda.

La Guardia Civil de Sevilla, además de las 238 víctimas contabilizadas en operaciones anteriores realizadas sobre los mismos miembros de esta organización, se ha puesto en contacto con otras muchas, las cuales han sido víctimas de los mismos desde el mes de febrero, imputándoseles un total de 39 delitos cometidos en todo el territorio nacional, entre robos con violencia e intimidación, robos con fuerza y hurtos, todos ellos delitos agravados por ser las víctimas de edad avanzada.