

SEVILLA

TRIBUNA DE OPINIÓN

- El primer informe municipal sobre la necesidad de construir un metro en la ciudad data de 1968 ● Entre 1976 y 1979 se adjudicaron los tramos de la línea 1 entre La Plata y Plaza Nueva



JUAN CARLOS MUÑOZ

Historia del Metro de Sevilla

JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑÉS

Ingeniero de Caminos y pte. de la Academia de Ciencias



SEGÚN la Asociación Sevilla se Mueve, en enero de 2010, la entonces consejera de Obras Públicas y Transportes, Rosa Aguilar, 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. La realidad es que, en este momento, el Metro de Sevilla está descartado y ello nos obliga a volver sobre el tema. El Metro de Sevilla ya tiene una historia que se remonta al siglo pasado.

Nace en 1968 con el Plan Decenal del Ayuntamiento, que incluye un breve estudio sobre su necesidad y posibilidades, redactado por el ingeniero de Caminos Plácido Álvarez Fidalgo. En 1975, las Cortes Españolas aprueban la Ley del Metro (aún no derogada), y entre 1976 y 1979 se adjudican los tramos entre La Plata y Plaza Nueva 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-Porta-

celi) un metro superficial construido al abrigo de pantallas, aprovechando la existencia de amplias avenidas en dicho tramo. Para la zona del centro (San Bernardo-Alameda de Hércules) se proyectó un metro profundo. La ausencia de vías anchas obligó a buscar el estrato consistente de marga azul (que aparecía a 28 metros de profundidad) para construir túneles cuya solera se encuentra a profundidades del orden de los 40 metros, ante la falta de alternativas viables para la excavación de túneles a tra-

La realidad es que el Metro está descartado y ello nos obliga a volver sobre el tema

vés de los terrenos blandos o muy permeables superiores.

El tramo construido entre La Plata y San Bernardo se ejecuta prácticamente sin incidentes como túnel superficial o semiprofundo.

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: la Equitativa, la casa de los Guardiolas y la estación de Cádiz. Los dos primeros habían sufrido daños con anterioridad. En realidad no se ha-

bía estudiado con suficiente intensidad el efecto de la excavación de los túneles sobre un caserío bien conservado en su aspecto exterior, pero que había sufrido, con anterioridad, asientos importantes. Se debió introducir un escudo para la excavación de los túneles.

En 1983 se desencadena una campaña de prensa durante la cual se llega a cuestionar la integridad de los auténticos monumentos sevillanos –la Giralda y la Catedral, entre otros–, lo cual no tenía ningún viso de verosimilitud. A consecuencia de ello, el Ayuntamiento ordena la paralización total de las obras en 1984, tras haberse gastado unos 5.000 millones de pesetas, construido unos tres kilómetros de túnel y terminado tres estaciones profundas.

El dinero ya comprometido para el Metro de Sevilla se destina a otros fines, y no se hace nada hasta 1994, en que 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 1, a pesar de que considera que, debido a los cambios tecnológicos producidos, no tendría desde el punto de vista estrictamente técnico e ingenieril ningún inconveniente para ser realizada, pudiendo, incluso, en determinados tramos, discurrir por un trazado más superficial, excepto por debajo del casco antiguo, donde la existencia de restos arqueológicos obligaría a ir a profundidades similares a las proyectadas. Y continúa la cita: “Los inconvenientes radican en los beneficios que dicha línea produciría sobre el sistema de transportes en su conjunto, ya que los corredores cuyas líneas de movilidad de los habitantes de la aglomeración tienen una traza más similar a la de la

infraestructura proyectada no llegan a alcanzar más de la quinta parte de la capacidad máxima de transporte en hora punta de un medio como éste, estimada en 40.000 pasajeros por sentido de circulación”. Sin embargo, la línea 1 del actual Metro de Sevilla ha alcanzado más de 40.000 viajeros por día.

El coste de los 18 kilómetros de la línea 1 fue de 658 millones de euros

Continúa la cita del Plan Intermodal: “Además de la no adecuación de esta infraestructura a las necesidades de desplazamiento de los habitantes de la aglomeración, la profundidad de las estaciones y

la elevada distancia existente entre ellas reducen aún más su potencial demanda, lo que provocaría, independiente de unos altísimos costes de construcción estimados en 150.000 millones de pesetas, un elevado déficit de explotación, factor éste que podría llegar a colapsar financieramente los recursos que las distintas administraciones deberían utilizar para la construcción y explotación del futuro sistema de transportes del área metropolitana de Sevilla”. Hay que puntualizar que en el metro de San Petersburgo la profundidad media es de 60 metros, pero hay líneas que llegan a estar a 110 metros de profundidad. Una estación del metro de Moscú está a 84 metros de profundidad y otra en el metro de Praga a 53 metros. Respecto al coste hay que decir que no especifica kilómetros. El coste de los 18 kilómetros de la línea 1 del Metro de Sevilla fue de 658 millones de euros (unos 100.000 millones de pesetas).

Se concluye que el futuro sistema de transportes de Sevilla no tiene necesidad del metro, ni del proyectado ni de ningún otro, al no existir demanda suficiente.

Los razonamientos de esta versión del Plan Intermodal son sesgados y prueba de ello es que la última versión de 1997 sí considera la presencia del metro.

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 ambiental y financieramente.

Tras 18 años de parada, en el año 2002 comienzan de nuevo las obras. Hay que destacar el buen hacer de la consejera de Obras Públicas y Transportes entre 2000 y 2008, Concepción Gutiérrez de Castillo, en la gestión y construcción de la línea 1. El 2 de abril de 2009 se inaugura la línea 1 del nuevo Metro de Sevilla, que es un metro superficial y utiliza buena parte del trazado antiguo. Entretanto, ciudades como Valencia, con un área metropolitana semejante a la de Sevilla y Bilbao (con un área mucho menor), que empezaron mucho más tarde, tienen sus metros terminados.

En septiembre de 2012, el diario *El Mundo* citaba unas declaraciones del entonces presidente de la Junta de Andalucía: "La única certeza ahora es que los sevillanos son los únicos que tienen metro. Granada y Málaga también lo tendrán. Granada porque está abierta en canal y tiene la financiación garantizada a través del Banco Europeo de Inversiones. Málaga porque lo tiene en obras avanzadas y 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".

Con todos los respetos que merece el ex presidente de nuestra comunidad autónoma, la línea 1 construida es un metro que enlaza Sevilla con su área metropolitana, el Aljarafe y Dos Hermanas, pero en absoluto es un metro que solucione para nada el problema de la ciudad. Este cometido se irá alcanzando paulatinamente a medida de que se vayan terminando sus tres restantes líneas. ¿Con tanta ayuda que ha llegado de la Unión Europea, no se ha podido pedir financiación semejante pa-

Para hablar con el Gobierno, la Junta y el Ayuntamiento habrán de mostrar interés

ra el Metro de Sevilla? ¿Ya no preocupa la contaminación señalada por el Plan de Movilidad Sostenible de febrero de 2006? Pues este estudio pronosticaba, para el año 2020, una emisión de 34.140 toneladas de CO₂, 3.150 toneladas de óxidos de nitrógeno, 3.630 toneladas de compuestos orgánicos volátiles, 300 toneladas de metano, 330 toneladas de partículas sólidas y 720.360 toneladas de CO₂.

Según una información de Ana

Sánchez Ameneiro, el Gobierno andaluz no ha dudado en construir en solitario, sin apoyo alguno, otros transportes ferroviarios (metros y tranvías) en otros municipios andaluces con mucho menos peso en la población que Sevilla y su área metropolitana, y con una inversión global que supera los 935 millones de euros. Es el caso de los tranvías de Vélez-Málaga y Jaén, donde se gastó más de 137 millones que no han servido para nada, puesto que ahí están las obras hechas y sin uso a día de hoy; el tren tranvía de Bahía de Cádiz, que ha costado 240 millones de euros; y el Metro de Granada, con un coste de 558 millones de euros. En Sevilla, su inversión más reciente ha sido los 177 millones de euros en solitario para el tranvía de Alcalá de Guadaíra que conecta con la línea 1 de Sevilla.

Todo esto suena una vez más a finiquito y a una nueva frustración para Sevilla. ¿Quién es el responsable de los retrasos y de haber llegado a esta etapa sin metro?

Esperamos del actual Gobierno de la Junta de Andalucía, y de la sensibilidad de la señora presidenta, ampliamente demostrada, una rectificación en su postura sobre el Metro de Sevilla. Habrá que hablar con el Gobierno central, pero para ello lo primero es demostrar el interés prioritario de la Junta y el Ayuntamiento sobre este tema.

Comienza la repavimentación del Polígono Store

● Los próximos días se acometerá la mejora de las calles en Carretera Amarilla y Calonge

R. S.

El Ayuntamiento de Sevilla comenzó ayer la repavimentación de calzadas en diferentes parques empresariales. Se trata de la primera fase de las actuaciones previstas en el presupuesto de 2016 y acordadas con IU y Ciudadanos, que suponen "la mayor inversión en los parques empresariales de los últimos años", según el gobierno local.

En esta primera fase, los trabajos en el polígono Store, se intervendrá en las calles Gramil, Serrucho, Puntilla, Alica-

tes y Taladro. Estas obras de repavimentación se han licitado por 139.381 euros. La Gerencia de Urbanismo ha programado la intervención para que se realice en horario nocturno, a fin de obstaculizar lo menos posible el tráfico rodado y la actividad normal de este parque empresarial. Se prevé que los trabajos finalicen mañana.

También en horario nocturno, este fin de semana se realizarán obras de repavimentación de calzadas y de acceso al Parque Empresarial Carretera Amarilla, en concreto en las avenidas de Montesierra y Fernández Murube. La intervención en estos dos viarios durará una semana. La licitación se ha realizado por un importe de 431.419 euros.

A lo largo de la próxima semana se iniciarán la repavimentación y mejora de calzadas en el parque empresarial Calonge, con un presupuesto de licitación de 158.110 euros que se centrarán en la calle Aviación.

Fuente Ovejuna



18, 19, 25 y 26 de noviembre de 2016



la
descon
tadora
.com



Mujeres de El Vacie

Fuente Ovejuna

18, 19, 25 y 26 de noviembre de 2016, 21.00h.

Sevilla
Centro TNT

14€
9€

TEATRO FESTIVALES MUSICALES CONCIERTOS DEPORTES INFANTILES

Disfruta comprando tus entradas



ladescontadora.com