

Aprobado para los puentes y suspenso para su integración

Examen. Los puentes están bien desde el punto de vista estructural y funcional, según los expertos. Delicias se está modernizando y del de Triana se han quitado casi 100.000 candados

Nicol Jiménez
SEVILLA

►Podríamos hablar del puente de San Bernardo o de los desaparecidos en 1991 de la Enramadilla y de la Calzada, pero este artículo se va a centrar en el estado de conservación de los puentes sobre la dársena (de la casi desconocida pasarela de San Jerónimo hasta el puente del Centenario, erróneamente llamado del V Centenario). Ni siquiera sobre los nueve que existen sobre el

brazo vivo del Guadalquivir. Y es que en Sevilla hay una veintena de puentes, incluyendo los ferroviarios, que darían para muchas páginas y que dependen de distintas administraciones. En general, y según los expertos, todos están en buen estado «desde el punto de vista estructural y funcional».

Antonio Martínez de la Concha, profesor de Tipología Estructural y Puentes de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de la Universidad de Sevilla, asegura que el componente estructural es «bastante bueno» en todos y que los que se hicieron para la Expo de 1992 «se comportan bien». Lo

que más sufre son los apoyos y las juntas de dilatación, de ahí el mantenimiento que requieren. Sin embargo, lo que más nota el ciudadano es el abandono de las rodaduras. «El de Barqueta, la pasarela de la Cartuja y el de Chapina tienen plataformas metálicas y sobre ella una capa de rodadura, así que con el calor ésta se desprende. Ahora mismo, el de la Barqueta, pese a ser más plano, es el que está peor porque perdió esta capa, si bien suele ser el de Chapina el que presenta una peor situación porque sus extremos están en pendiente», explica el profesor.

En cuanto a los apoyos y las juntas de dilatación, Martínez de la Concha indica que el puente de Los Remedios está «un poco peor» probablemente porque su última reparación fue «hace más tiempo». Pese a su edad (es de 1852), «el de Triana está bien», es más, «los accesos están peor que el propio puente gracias a su mantenimiento reciente».

El profesor de Composición Arquitectónica de la Universidad de Sevilla José Peral López también coincide en que todos los puentes de la ciudad

están en una situación «aceptable», si bien advierte de que las zonas transitables de los bajos requieren más atención.

«Es necesaria una integración de estos espacios en la ciudad, ya que la limpieza y la iluminación, por ejemplo, brillan por su ausencia en zonas como los bajos del puente de Cacho. Tienen que ser zonas atractivas y visibles, así como transitables. Sin embargo, los bajos de la pasarela de la Cartuja, del Cacho, Bar-

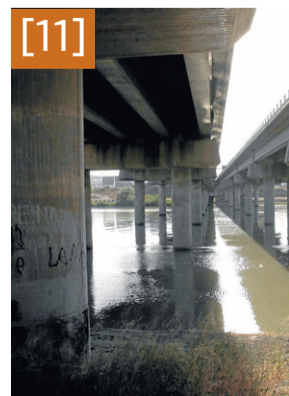
queta, San Telmo y Los Remedios no son agradables para el peatón», denuncia Peral, cuya tesis doctoral se tituló *Cruzar un río. Modificaciones territoriales y paisajísticas en el Guadalquivir*. El arquitecto y profesor sostiene que en el caso del puente del Cacho, hogar para muchas personas *sin techo*, necesita más manteni-

miento: «El cuidado de las lonas y la limpieza de los desagües, llenos de vegetación».

Precisamente, la Gerencia de Urbanismo está ejecutando estos días trabajos de conservación en el puente del Cristo de la Expiración. En concreto, se pintan las barandillas y se realizan algunas reparaciones



14 puentes en los dos brazos del río





puntuales en el pavimento (reposición de losas y tramos de bordillo rotos o desaparecidos). Unos trabajos que cuentan con un presupuesto de 3.500 euros.

José Peral también advierte de la atención que requiere el puente más antiguo, el de Isabel II o Triana. «Ojo con su funcionamiento estructural porque aunque la original está muy intervenida, hay que tenerlo bajo control y vigilancia». En su opinión, este puente de gran belleza tampoco está bien integrado en el paisaje de la ciudad y recomienda que

también comisario de la Exposición *Guadalquivir. Mapas y relatos de un río. Imagen y mirada*, que ya ha recibido más de 100.000 visitas y que estará abierta hasta el próximo 18 de marzo en el Archivo de Indias.

Lo cierto es que el Ayuntamiento, además de en su mantenimiento, está volcado en la retirada de los candados que inundan las barandillas del puente de Triana, declarado Bien de Interés Cultural (BIC). Según los datos de la empresa encargada, este símbolo de amor se traduce ya en más de 100.000 candados

tuación que se traduce también en un gasto de 25.850 euros desde 2008 hasta 2016. Tanto en 2009 como en 2011 se rompieron casi 16.000.

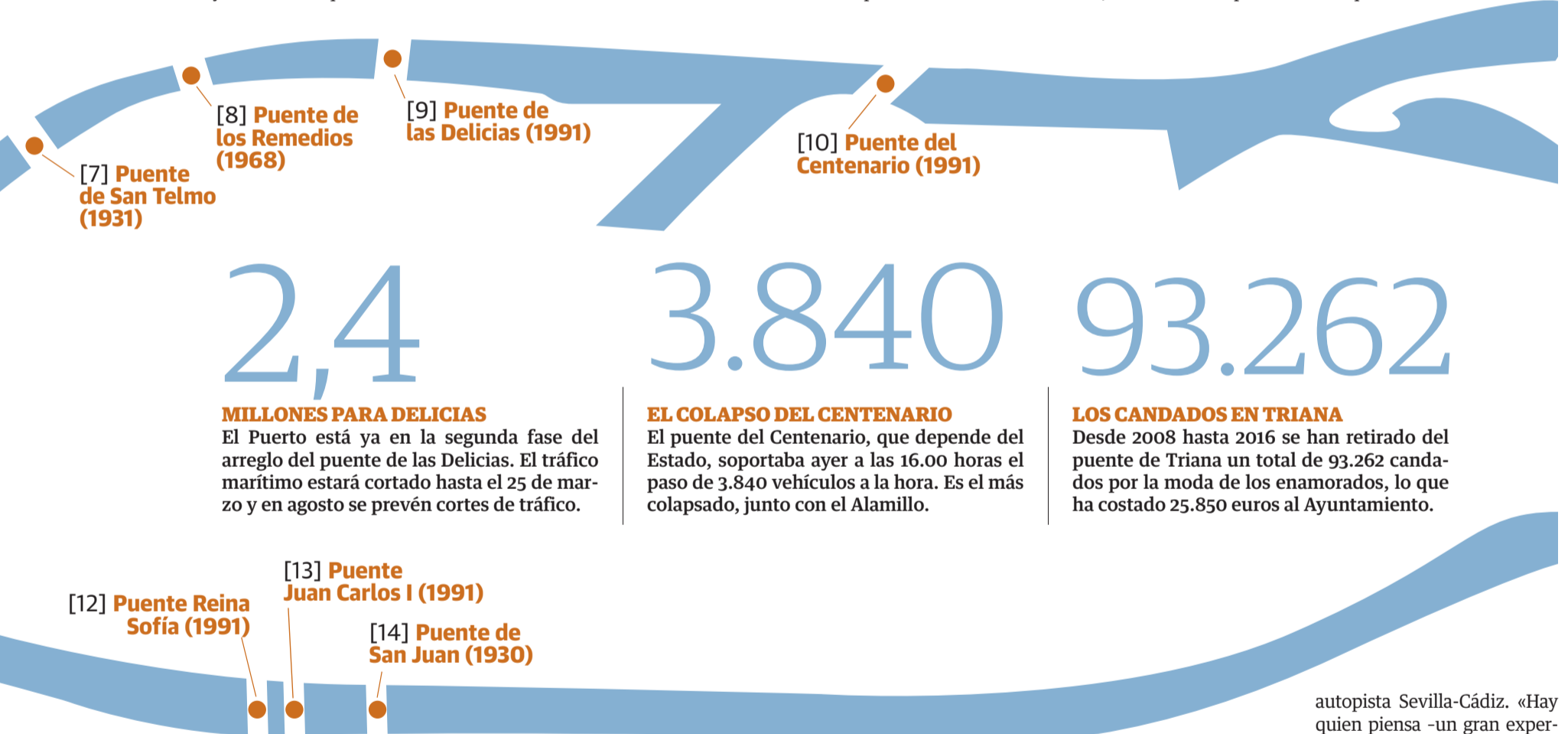
En noviembre de 2016, además, el Ayuntamiento renovó la iluminación de este puente, en concreto, 114 proyectores por otros un 51 por ciento más eficientes, lo que supone un ahorro de 3.874 euros al año en la factura eléctrica.

Y para arreglo, el del puente de las Delicias. El Puerto adjudicó por 2,4 millones de euros el contrato de las obras pa-

gan los cruceros hasta el muelle de las Delicias y funciona como vía ferroviaria que une el muelle de Tablada con la Dársena de Batán, por la cual circulan cerca de unos 20 trenes de mercancías a la semana. Debido a las últimas averías, tras cerca de 30 años en funcionamiento, ahora se acomete una segunda fase de mejora de la red de drenaje, de las instalaciones hidráulicas y eléctricas. Para facilitar la reparación está previsto que hasta el 25 de marzo -fecha en la que llega el primer crucero a Sevilla, el Braemar- el puente

instalación de control, por lo que será necesario establecer cortes de tráfico (sobre todo en agosto).

Y para tráfico, el que soporta el puente del Centenario, infraestructura del Estado. Ayer mismo, a las 16.00 horas, según la DGT, 3.840 vehículos a la hora. Se hizo pequeño y así sigue. Valeriano Ruiz Hernández, catedrático de Termodinámica de la Universidad de Sevilla y miembro de Sevilla Abierta, aboga por darle una solución, como la de un nuevo puente por Coria del Río que uniera la A-49 con la



2,4

MILLONES PARA DELICIAS

El Puerto está ya en la segunda fase del arreglo del puente de las Delicias. El tráfico marítimo estará cortado hasta el 25 de marzo y en agosto se prevén cortes de tráfico.

3.840

EL COLAPSO DEL CENTENARIO

El puente del Centenario, que depende del Estado, soportaba ayer a las 16.00 horas el paso de 3.840 vehículos a la hora. Es el más colapsado, junto con el Alamillo.

93.262

LOS CANDADOS EN TRIANA

Desde 2008 hasta 2016 se han retirado del puente de Triana un total de 93.262 candados por la moda de los enamorados, lo que ha costado 25.850 euros al Ayuntamiento.

se facilite el recorrido peatonal. «San Telmo y Triana son los dos hilvanes de la ciudad y deberían tener más atención porque son como dos personas mayores que siguen cumpliendo su labor», apunta el

quitados desde 2008. En concreto, en 2016 se retiraron 6.200, sumando una cantidad de 93.262 desde que empezó esta moda. Así, sumando los de este año, se superarán los 100.000. Una ac-

ra modernizarlo y mejorar la infraestructura basculante, que en los últimos años ha sufrido infinidad de fallos y averías, incluso impidiendo la entrada de algún crucero. Por este puente móvil lle-

esté cerrado al tráfico marítimo (salvo para aquellas embarcaciones que puedan pasar sin abrir el puente). En verano, del 15 de julio al 31 de agosto, está previsto actuar sobre los sistemas mecánicos y sobre la

autopista Sevilla-Cádiz. «Hay quien piensa -un gran experto- que sería mejor aún un túnel. ¿Se imaginan lo que eso descongestionaría al Paquito?», pregunta. Ruiz aboga por «un cambio profundo de mentalidad en relación con los puentes», por más pasarelas para peatones y ciclistas. ■



N.G.Grosso
SEVILLA

►Diez puentes son los que jalonan actualmente el tramo del Guadalquivir que discurre por el tramo urbano. La mayoría de ellos se construyeron con motivo de la Exposición Universal de 1992, que supuso una verdadera revolución en la fisonomía de la capital hispalense.

Pero la necesidad de contar con más conexiones comenzó muy poco después, incluso hubo un amplio debate para plantear una ampliación del puente del Centenario. La urgencia de contar con más puentes que uniesen ambas partes de la ciudad se agudizó tras la reutilización del recinto como parque empresarial, hace ahora 25 años.

Entonces, el preavance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que dirigió Manuel Ángel González Fustegueras planteó un rediseño de la calle Torneo que suponía la modificación de todo el frente del río. El proyecto incluía al menos tres puentes decorados con lunares de colores que unirían la Cartuja

// En 2006 se llegaron a plantear siete nuevas pasarelas

con Torneo y con el paseo fluvial Juan Carlos I. Cada uno estaría dominado por un color (el de lunares en tonos naranja iba a estar situado la altura del auditorio de la Expo) y se planteaba potenciar el uso peatonal de la zona, para lo que también se planteaba dotar el área de instalaciones deportivas relacionadas con el agua, incluyendo -cómo no- piscinas públicas. Todo se quedó en el papel.

Aun así, el PGOU prevé que se alcen más puentes. A mediados de 2006, el entonces concejal de Urbanismo, Emilio Carrillo, anunció que estaban previstas siete pasarelas, una de ellas para el tráfico rodado y las restantes serían peatonales. Incluso estaba previsto que Egpsa, la antigua Agesa, construyera una de ellas para lo que desembolsaría tres millones de euros. Un acuerdo que se pactó a cambio de los 52.000 metros cuadrados de edificabilidad que la Junta de Andalucía recibió en 2006 en varias parcelas de la Cartuja. Finalmente, el Ayuntamiento desistió de reclamar el montante a la Administración Autonómica en 2017.

Del total de pasarelas previstas solo dos han estado a punto de ser realidad en estos años. Por un lado, la que se planteaba para el tráfico

El undécimo puente que no termina de llegar

Intentos fallidos. El PGOU contempla hasta siete pasarelas sobre el río. Dos de ellas estuvieron cerca de construirse: junto al Barceló y en la Torre Sevilla



En 2014 se planteó un puente entre Torre Sevilla y Torneo, que finalmente no se hizo. / Txetxu Rubio

rodado, junto a la calle José Díaz, se puso sobre la mesa en el año 2010. Entonces el Ayuntamiento propuso al hotel Barceló abonar el 50 por ciento de la obra, estimada en unos 11 millones, con la condición de modificar el PGOU para permitir ampliar las instalaciones del negocio hotelero. La intención municipal era abrir una nueva conexión entre el Alamillo y la Barqueta para descongestionar estos puentes.

La otra mitad de la obra correría a cargo de Isla Mágica, entonces en manos de

Cajasol, donde se planeaba un centro comercial en los suelos donde está el aparcamiento del parque. El proyecto, que tendría dos carriles por sentido más el transporte público y la bici, terminó en agua de borrajas después de que su diseño coincidiera con el trazado de la línea 4 del metro.

El segundo puente que casi se sumó a los diez existentes, fue el que la entonces Cajasol, ahora Caixabank, tendría que haber levantado para dar servicio a su rascacielos de 178 metros de altura junto a Torretriana. El plan inicial era hacer, según el convenio sellado en 2005, una pasarela peatonal pero en 2014, con Juan Ignacio Zoido al frente de la Alcaldía, el proyecto se modificó para adaptarlo al tráfico rodado. El nuevo puente, que estaría dos años después de la apertura de la Torre Sevilla, cambió también su ubicación. Motivo por el que Patrimonio terminó informando negativamente por su impacto visual sobre el monasterio de Santa María de las Cuevas o el pabellón de la Navegación.

// La del Barceló y Torre Sevilla son las que han estado más cerca

A esto se le sumó que hubo un cambio de gobierno en Plaza Nueva y, con la llegada de Juan Espadas, la cuantía para el certamen internacional previsto se destinó a hacer pequeñas obras en los barrios y el proyecto del puente se abandonó.

Uno de los apoyos que recabó entonces la idea de un nuevo puente en la ciudad fue el del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Una apuesta que siguen manteniendo años después. «Sevilla pide a gritos un nuevo puente», apunta su decano, José Abraham Carrascosa. «Solo hay que ver los atascos que se producen en los pasos sobre el río». Carrascosa no entra en la zona donde sería más efectivo pero sí insiste en que la ciudad necesita «algún puente más». Además, señala otros proyectos que están anunciados desde hace años y en los que poco o nada se ha avanzado al respecto, como son los casos del macrotúnel de la SE-40 o el puente previsto para salvar el Guadalquivir entre La Rinconada y La Algaba, que estaba llamado a ser el segundo más grande de la provincia. «Son planteamientos que ayudarían mucho a mejorar la movilidad, pero mientras se hacen y no el caos continúa», apunta. ■

El detalle

EL PUENTE DE HIERRO, VEINTE AÑOS EN EL OLVIDO

Desde que en febrero de 1998 se procediera al desmontaje del puente de hierro, la estructura que es legado de la Exposición Iberoamericana de 1929, acumula años de abandono y vandalismo. En este tiempo, han sido muchas las voces, entre ellas el Defensor del Pueblo Andaluz, que han reclama-

do más seguridad, más atención, y, sobre todo, un futuro para esta obra que cuenta con protección patrimonial. El decano de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, exige la atención que se merece. «Es parte de la historia y el patrimonio de la ciudad que se está deteriorando día a día», denuncia.