

Por llegar

SEVILLA

Tranvía

La ampliación del tranvía a la estación de tren de Santa Justa y al aeropuerto de Sevilla es uno de los planes que arquitectos e ingenieros ven más próximo. «Se está estudiando», aseguran.



El tranvía de Sevilla

J. M. SERRANO

GRANADA

AVE

La alta velocidad está más cerca de ser una realidad para Granada. Según el decano de los ingenieros andaluces, es un proyecto que se encuentra en pruebas y estará en marcha «esta primavera», asegura.

JAÉN

Tranvía

Con un coste de 128 millones de euros, diez paradas y 4,7 km. de recorrido, el tranvía de Jaén sigue parado y sufre once años de retraso. Los técnicos calculan que puede estar funcionando en 2019.

El escaso mantenimiento de las grandes obras queda en manos no cualificadas

► Arquitectos e ingenieros explican que la situación de equipamientos y vivienda es «especialmente grave» tras bajar la inversión pública un 70%

M. MOGUER
SEVILLA

Los ingenieros de caminos y arquitectos andaluces reclaman una mejor planificación de inversiones de las administraciones para mejorar la calidad del espacio público y alertan sobre las consecuencias que tiene la merma de la inversión pública en el mantenimiento de las grandes infraestructuras.

Ambos colectivos profesionales aseguran «hay peones revisando las infraestructuras» por lo que reclaman que sean técnicos los que comprueben el buen —o mal— estado de puentes, presas y puertos de la comunidad. «Solo nos acordamos de Santa Bárbara cuando llueve», resumió ayer el decano de los ingenieros de caminos de Andalucía, Luis Moral Ordóñez, que compareció ante los medios de comunicación con la presidenta del Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos de Andalucía, Noemí Sanchís.

Para Moral, el problema no es solo que haya peones de albañil revisando la seguridad de obras estratégicas. Es que, asegura, quienes están al frente de infraestructuras clave para Andalucía como presas y puertos no tienen la cualificación necesaria. «Habría que poner un aviso para que los técnicos estemos al frente de las grandes infraestructuras», reclamó.

El problema de la seguridad de puentes, presas y puertos en Andalucía va más allá, en opinión de estos expertos. Según Moral, estas construcciones no tienen la obligación de pasar una ITE (Inspección Técnica de Edificios), como sí pasa con las viviendas cada cierto

tiempo. «Es absurdo. Tenemos que luchar por eso», reivindicó el ingeniero.

Con esos mimbres (peones revisando puentes, personal no cualificado al frente de las infraestructuras y sin inspección técnica obligatoria), tanto ingenieros como arquitectos coinciden en la necesidad de que expertos cualificados revisen las grandes infraestructuras de la comunidad para evitar desastres como el recinete derrumbe del puente de Génova en Italia.

El razonamiento de Moral es que cualquier inversión en mantenimiento es, en realidad, un ahorro para el ciudadano. «El coste del mantenimiento es barato porque aumenta la vida del edificio y por lo tanto baja el coste/año. Estamos ahorrando para los ciudadanos». Pero, ¿hay infraestructuras en Andalucía que corren peli-

gro? Arquitectos e ingenieros aseguran que no están preocupados por ninguna obra en concreto porque no las han podido inspeccionar y piden «que se invierta» en esta cuestión. «En Italia se han caído diez puentes en cinco años», recuerda Moral.

Multas de la UE

Tanto Moral como Sanchís coincidieron en que la situación de las infraestructuras, la movilidad urbana, los equipamientos y la vivienda en Andalucía es «especialmente grave» tras «años de dejadez» y una fuerte caída de más del 70% de la inversión pública.

«El olvido de la obra nueva y el escaso mantenimiento de la infraestructura construida, nos ha dejado un territorio en retroceso en el que se ha deteriorado exponencialmente la calidad de vida de los ciudadanos», aseguran. Para ingenieros y arquitectos, «las administraciones han incumplido incluso el decreto europeo para lograr el vertido cero, pese a recuadar 700 millones con esos fin. Se comprometieron una serie de actuaciones que quedaron en papel mojado, por lo que ahora nos llueven las multas de la UE.

BELMONTE

belmonte@andalunet.com

TERCIO DE VARAS

¿Qué pasa en Cai?

Siempre la vieja pregunta de los conspiradores románticos. En esta ocasión provocada por la insolvencia de un Gobierno en tenguengue que no calculó el coste prohibitivo de su brindis al sol pacifista. Nadie confía en ese Gobierno, ni en su ministra, ni en la Junta ni en los Ayuntamientos, quizá porque en

Cádiz se sabe ya más de la cuenta sobre cuentos y mandangas electoralistas. ¡Un ruidoso plante obrero frente a un Gobierno sociata, una Junta del mismo palo y unos Ayuntamientos radicales donde los haya, que se tientan la ropa a la hora de defender el derecho de los trabajadores, por no hablar del calculado silencio de los sindicatos «de clase»! ¿Alguien entiende lo que pasa en Cai? Quizá no, pero tranquilos, porque allí se dice que «el que la lleva, la entiende».



SEVILLA

SE-40

Esta carretera acumula retrasos y varios años de parón en las obras. Ahora, aseguran los ingenieros, se piensa en volver al plan de un puente en vez de un túnel para cruzar el río, lo que retrasa aún más el proyecto.

HUELVA

Corredor Mediterráneo

El corredor del Mediterráneo —que debe unir por tren a través de la costa Francia con Algeciras— es un proyecto cojo, aseguran los expertos, si no llega hasta Huelva y enlaza desde ahí con Portugal.



Un tren AVE

RAÚL DOBLADO

HUELVA

Alta velocidad

Este verano arrancaba el proceso de información pública del AVE de Sevilla a Huelva, una reivindicación onubense con numerosos retrasos y que aún no tiene fecha de puesta en marcha.

El estrecho puente del Centenario en la SE-30 sevillana es punto de frecuentes atascos

«Huelva, Almería o Jaén están completamente aisladas»

► Los expertos advierten: «Esto provoca que haya andaluces de primera y de segunda»

M. M. TEROL
SEVILLA

Para la presidenta del Consejo de Colegios de arquitectos andaluces, Noemí Sanchís, «las ciudades pequeñas y periféricas de Andalucía están completamente aisladas. Es el caso de Huelva, Almería o Jaén». Sanchís denuncia que a estos lugares son «islas» que no tienen «posibilidad de desarrollo económico» por la falta de infraestructuras. Para esta arquitecta, la falta de oportunidades de la Andalucía periférica provoca que existan «andaluces de primera y de segunda».

«Estas ciudades de la periferia están muy perjudicadas porque no tienen conexiones», indica Sanchís, que añade que ni siquiera las grandes capitales andaluzas —Sevilla, Málaga, Granada—, andan sobradas de infraestructuras y comunicaciones con el resto de España.

Coincide con Sanchís el decano de los ingenieros de caminos andaluces, Luis Moral: «Hay ciudades mal comunicadas y eso tenemos que solucionarlo». Dentro de esta vertebración



Noemí Sanchís y Luis Moral

MJ LÓPEZ OLMEDO

de la comunidad, tanto arquitectos como ingenieros señalan que Huelva debe participar en el corredor del Mediterráneo (la conexión ferroviaria desde Francia hasta Algeciras por la costa). «Es solo una cuestión de nomenclatura», señala Moral, que no cree que Huelva se deba quedar fuera de este proyecto porque da al Atlán-

tico y no al Mediterráneo. «El corredor debería llegar hasta Portugal, al Cabo de San Vicente».

Tanto para Sanchís como para Moral, Andalucía carece de unas infraestructuras que sumen a la hora de potenciar el turismo o la agricultura, dos sectores claves en la economía andaluza. Así, opinan que es necesario potenciar buenas comunicaciones que ayuden a llevar turistas a las zonas de vacaciones y llevar los productos del campo andaluz a Europa.

«El futuro de nuestras ciudades no puede pasar sin una adecuada planificación», indica Sanchís. Y eso incluye a todas las ciudades, no solo a Sevilla y Málaga, explica. «No puede dilatarse más la articulación territorial andaluza: analizar y reforzar la calidad y capacidad, frecuencia y conectividad de nuestro sistema ferroviario, portuario y de carreteras», explican arquitectos e ingenieros.

Para estos expertos en gestión urbana, «el tejido empresarial y socioeconómico andaluz no puede ser competitivo sin inversión pública en infraestructuras y viviendas, dotación y transportes», por lo que animan a la administración a actuar ya.

Lo barato, al final sale más caro

Ingenieros y arquitectos defienden una planificación ordenada en las infraestructuras y un mantenimiento que, a la larga, ahorra costes porque alarga la vida de las construcciones. Al hilo de esto, el decano de los ingenieros andaluces, Luis Moral, habló sobre la ampliación del puente del Centenario de Sevilla, que, cree, «nació ya pequeño». Para Moral, la ampliación de carriles planteada recientemente es «muy difícil» y aboga por la construcción de otro puente paralelo. Según este ingeniero, este puente es un problema de tráfico, pero también medioambiental, ya que es un foco de emisiones de gases por el tráfico y los atascos.

JUAN FLORES

Cocina
de Sevilla
...para Sevilla



Antonia Díaz n.º 9, (Arenal) Sevilla
Reservas: 954 22 53 85