

SEVILLA

Los ingenieros apuestan por hacer un segundo puente junto al del Centenario

- El decano advierte de las dificultades de la ampliación y señala que puede que no sea la opción más económica
- Asegura que los túneles de la SE-40 son perfectamente viables



El Puente del Centenario, inaugurado antes de la Expo'92, sobre el que se plantea una ampliación.

ANTONIO PIZARRO

Juan Parejo

Mejor hacer un segundo puente que ampliar el existente. Así se manifestó ayer Luis Moral Ordóñez, decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla (Ciccp). Aunque aseguró que no conoce en profundidad cómo sería la ampliación del Puente del Centenario anunciada a finales de julio por el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, Moral aseguró que una infraestructura con las características de la del Centenario es complicada de aumentar y que habría que hacer números para determinar cuál sería la opción menos costosa, aunque ambas requerirían una inversión importante.

El decano de los ingenieros dio a conocer su parecer durante una rueda de prensa celebrada junto a la presidenta del Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos (Cacoa), Noemí Sanchís Morales, en la que presentaron una estratégica unión para reclamar a las administraciones mejoras en las infraestructuras, la

movilidad urbana, los equipamientos y vivienda en Andalucía, ya que consideran la situación especialmente grave. Moral explicó posteriormente a este periódico cuál es la postura que defendió durante su intervención: "Parecería más lógico hacer un nuevo puente junto al existente, con circulación en paralelo. Un puente atirantado es complicado de ampliar. Tampoco está claro que sea esta la opción más económica. Habría que hacer números porque ambas opciones son costosas".

La ampliación del Puente del Centenario fue anunciada por el titular de Fomento durante una reunión mantenida con el alcalde, Juan Espadas, a finales de julio. Ábalos señaló entonces que se trataba de una obra urgente que ya contaba incluso con un proyecto: "Se trata de una obra ambiciosa que responde a una necesidad especial. Tenemos el diseño, pero requiere de mucha técnica e ingeniería. No podemos avanzar más, pero vamos a apurar todos los plazos". Este periódico publicó tras este anuncio sorpresa que la ampliación que



Luis Moral y Noemí Sanchís, durante la rueda de prensa.

M. G.

planeaba Fomento estaba inspirada en la realizada en el puente gallego de Rande, que consistió en adosar terceros carriles adyacentes al exterior de la plataforma inicial, de la que estaban separados 6,75 metros. La base de las calzadas ampliadas fue una estructura formada por un cajón y una celosía exterior metálicas y una losa superior de hormigón armado. La estructura se unió al tablero mediante celosías inte-

riores metálicas espaciadas entre sí aproximadamente cada diez metros en sentido longitudinal. En el cajón metálico se anclaron los extremos de los nuevos tirantes que a su vez quedaron fijados en su otro extremo en las cabezas de las pilas actuales. La capacidad pasó de absorber 71.588 vehículos diarios a 95.000.

El decano de los ingenieros también se refirió a los túneles

Una planificación consensuada de inversiones

Los 11.000 profesionales que representan el Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla reclamaron ayer en la rueda de prensa ofrecida por sus representantes la planificación consensuada de inversiones de todas las administraciones públicas a medio y largo plazo que mejoren la calidad del espacio público y la capacidad, frecuencia y conectividad del sistema ferroviario, portuario y de carreteras en Andalucía; la articulación territorial efectiva de las ciudades pequeñas y periféricas y áreas metropolitanas; la recuperación del litoral, pliegos de licitaciones públicas dignos, justos y viables y la provisión de plazas públicas que se cubran con titulaciones adecuadas ante la falta de capacidad de la administración que paraliza y ralentiza las inversiones.

de la SE-40 en Coria del Río para salvar el Guadalquivir. "No creo que sea tan complicado, porque por debajo de la dársena, en la Plaza de Cuba, ya pasa el Metro. Es una solución consensuada y perfectamente viable. Es mejor ir por abajo para conseguir las cotas. Es una pena que las tuneladoras que se compraron estén guardadas y muertas de risa". Moral consideró que si se planteara finalmente salvar el río con un puente, la construcción podría dilatarse diez o doce años más.

En la comparencia conjunta de los ingenieros y los arquitectos también se refirieron, entre otras cuestiones, a la "precaria o inexistente" comunicación que hay entre Granada y Sevilla o Málaga y Sevilla, tres de los destinos turísticos más importantes de Andalucía, con una mala conexión ferroviaria; o al aislamiento que sufren las provincias de Huelva o Almería. "Se produce la unión de los dos colegios por primera vez para trabajar conjuntamente y para ver si se nos escucha", subrayó Luis Moral.