

SEVILLA

FORO METAS

● Los ingenieros de las empresas que redactaron los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 plantean que se acometan ya las obras sin abrir más debates y luego se estudien ampliaciones

“Hay que hacer la red de Metro proyectada”

Ana S. Ameneiro

Los ingenieros y expertos que redactaron los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 del Metro de Sevilla han reclamado con insistencia que se haga la red proyectada antes que nada, y más adelante se puede estudiar cómo ampliarla a más barrios y municipios metropolitanos, especialmente del Aljarafe. Lo defendieron en el debate que cerró el foro Metas, celebrado recientemente, ante las críticas de algunos asistentes al diseño de algunas líneas.

“Vamos a hacer el Metro y luego vemos cómo lo ampliamos. No nos planteemos más. Tenemos los proyectos hechos. Adaptémoslos y hagamos las obras. No se trata de abrir más debate”, declararon tajantes los ingenieros Pedro Chozas y Javier Cortacans, del equipo que redactó el proyecto de la línea 2 del Metro, adjudicado a la UTE Acciona, Euroestudio, Insercco y Prointec. Chozas recalcó que la línea 3 es vital para conectar la 1 y la 2.

En la misma línea se pronunció el ingeniero Salvador Doctor (de

Los técnicos rechazaron las críticas de asistentes al diseño de algunas líneas

Typsa) que participó en la redacción del proyecto de la línea 4. “No podemos esperar más para tener una red de Metro en Sevilla. Ésta es la red de Metro que hay que hacer”, dijo en referencia a la que está proyectada y que está siendo actualizada por la Consejería de Fomento con un millón de euros y en el plazo de un año. La actualización incluye acabar los proyectos constructivos de la 2 y 4 algunos de cuyos tramos están hechos únicamente como proyecto básico.

El ingeniero Damián Álvarez y

el arquitecto Juan Ruesga defendieron lo mismo en su turno en el debate: que la red de Metro proyectada está bien y es la que hay que hacer. Álvarez, que pidió la extensión a Camas y transportes que alimenten las cabeceras del Metro, añadió como argumento de peso que “el mejor abogado de la red de Metro es que la línea 1 funciona estupendamente y pide a gritos poder funcionar a pleno rendimiento. La gran reforma de la ciudad, tras la Expo, es acabar la red de Metro”.

Ante las críticas de una arquitecta asistente a lo “absurdo” de algunas líneas, los técnicos redactores de las líneas las rechazan de plano con evidente malestar. “Son estudios serios de cinco años de trabajo. Los técnicos han trabajado muchísimos años en la red de Metro, y han hecho los proyectos basados en estudios anteriores”, señaló Chozas.

Las críticas de la arquitecta se referían a que la línea 4 se quede en Cartuja y no se extienda a municipios metropolitanos, que la 2 y la 1 no conecten entre sí, y que las líneas 3 y 4 “son proyectos que se han quedado cortos” por no llegar, por ejemplo, a La Rinconada.

El ingeniero Damián Álvarez contestó también que el trabajo de la red de Metro es “excelente”. El arquitecto Ruesga abogó por no tocar la línea 3 cuyo proyecto constructivo ya está terminado, y si acaso hubiera que hacer algún cambio que sea en la 2 y 4 que están por terminar.

El arquitecto Antonio Barrionuevo, director del foro, expuso que le parecía excesiva la profundidad a la que se plantea que el Metro cruce por el centro (-50 metros) por entender que “esto no es la ciudad de hoy, es ir hacia atrás”. Y los técnicos le respondieron que la profundidad se ha estudiado con detalle y es la necesaria para salvar los edificios.

Ante estos planteamientos Salvador Doctor (Typsa), de la línea 4, expuso la locura que supondría empezar de nuevo a replan-



1. Antonio Barrionuevo presenta a los ponentes del debate: Pablo Arias, Mario Muñoz-Atanet, Juan Ruesga, Damián Álvarez y Ana Sánchez Ameneiro (moderadora). 2. Pedro Chozas y Javier Cortacans presentan la línea 2 del Metro. 3. José Luis Esteban y Salvador Doctor presentan la línea 4.

FOTOS: SUSANA MARÍN



Mejor construir por tramos que conecten con la 1

Los ingenieros que han participado en la redacción de los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 aconsejaron en su exposición en el Foro Metas (el Foro de Movilidad Eficiente Área de Sevilla), organizado por el colegio de Arquitectos de Sevilla con la colaboración del colegio de Ingenieros de Caminos, acometer las obras del Metro que faltan para completar la red empezando por los tramos con más demanda e interconectados con la línea 1. Sevilla lo necesita por ser una de las seis áreas metropolitanas más pobladas del país sin una buena red de Metro, ferrocarril o tranvía. El estudio de demanda para las tres líneas de Metro que se hizo en 2007 con los viajeros previstos en Sevilla y su área metropolitana calculaba que toda la red tendría 85 millones y podría llegar a 108-120 millones. Hoy la línea 1 en solitario tiene 17 millones de viajeros.

tear los proyectos de Metro cuando “volver a empezar requiere 10 a 15 años de estudios”. Los asistentes en general coincidieron en esta posición.

El director de Movilidad de la Junta de Andalucía, Mario Muñoz-Atanet Sánchez, espetó que las líneas se han proyectado con estudios de demanda para las tres elaborados en 2007 con los viajeros previstos en Sevilla y su área metropolitana, y que los estudios son para una proyección actual y a futuro.

Enrique Naz, el ingeniero que

fue gerente de la primera sociedad de Metro de Sevilla, insistió en que la planificación de la red de las tres líneas ha sido intensa y no fruto de un cuarto de hora.

Antes del debate acalorado, los ponentes respondieron que sí está vigente y es coherente la red de Metro proyectada, según Juan Ruesga, Damián Álvarez y Mario Muñoz-Atanet. Pablo Arias, profesor arquitecto, lamentó la oportunidad perdida de la planificación metropolitana.

“Allá donde me pueda mover cómodamente está el límite de la

ciudad y la red de Metro es buena si sirve a esta función”, dijo Álvarez. “La red proyectada en 2003 es el final de un proceso muy largo y colectivo sobre la ciudad y sobre el proceso de transporte. Hay que defender la red que hay. La red está bien pensada y es coherente”, dijo.

En Sevilla la asignatura pendiente es la movilidad, que es indicador de la calidad de vida cuando pueden llegar con facilidad a hospitales, universidades, parques y resto de equipamientos de la ciudad, recordó Ruesga.