



La avenida de la Palmera de Sevilla.

JUAN CARLOS VÁZQUEZ

**A. S. Ameneiro**

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha recibido con satisfacción la renuncia de la Junta y el Ayuntamiento de Sevilla a una línea 3 del Metro superficial por la avenida de la Palmera, una opción que se planteó inicialmente en la memoria general de la licitación del tramo Norte pese a que suponía ir contra el proyecto original aprobado en 2011. Los ingenieros celebran que ambas administraciones hayan acordado recientemente respetar el proyecto original.

El decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Luis Moral Ordóñez, ha sido tajante ante los últimos anuncios sobre la línea 3 del Metro de Sevilla y ha pedido que se deje de "marear la perdiz con inventos y nuevas e hipotéticas alternativas al proyecto".

Los ingenieros de caminos califican de "absurdo" que se reformen a estas alturas los proyectos del Metro, buscando eternas alternativas a unos trabajos que necesitaron más de cinco años de estudios, con una inversión superior a 17 millones de euros, y que llevan cerca de una década en un cajón. Moral Ordóñez considera insostenible por más tiempo este "juego de la estampita" en el que nos tienen entretenidos mientras sólo nos venden humo una y otra vez demorando una obra vital para Sevilla.

La consejería de Fomento de la Junta y el Ayuntamiento de Sevilla han acordado respetar el trazado subterráneo de la línea 3 del Metro aprobado en 2011 desde el inicio de la avenida de la Palmera (en su cruce con Eritaña) hasta Los Bermejales. Así pues, la línea 3 seguirá siendo subterránea al

# El Metro irá bajo tierra por la Palmera tal como se proyectó en 2011

● Los ingenieros de Caminos celebran la decisión definitiva la Junta y del Ayuntamiento y piden que se deje de "marear la perdiz"

menos hasta Los Bermejales. En las próximas semanas debe licitarse la actualización del proyecto del tramo Sur de esta línea: del Prado al Hospital de Valme.

"Dejemos de debatir y actuemos. Parece una fábula que casi cincuenta años después de empezar a pensar en la Red de Metro de Sevilla sigamos hablando de líneas imaginarias y no de hechos. El pensar ya lo hicimos y ahora ha llegado el momento de actuar, porque vamos con muchísimo retraso", ha señalado el decano. La postura del Colegio ha sido desde un principio firme en la defensa de una red completa de Metro en Sevilla subterránea, segregada y metropolitana.

El decano ha ofrecido una vez más a las administraciones públicas la colaboración de los ingenieros, verdaderos especialistas en la materia, para aportar su vi-

**REACCIONES**

Luis Moral Ordóñez

DECANO DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

“Es insostenible este juego de la estampita con una obra vital para Sevilla”

“El pensar ya lo hicimos; hay que actuar porque vamos con muchísimo retraso”



Agustín Argüelles Martín

REPRESENTANTE EN SEVILLA DEL COL. DE INGENIEROS DE CAMINOS

“En superficie le haría perder al Metro la circulación en plataforma reservada”

“Desde el punto de vista de la estética paisajística la aficción sería notable”

sión técnica, sus conocimientos y todos sus recursos, y que el planeamiento de infraestructuras se sustente sobre una base sólida y objetiva, con una proyección a largo plazo de los territorios, ba-

sada en el mayor beneficio social y económico y sin influencias partidistas.

El proyecto de la línea 3 se entregó completamente terminado y su ejecución, sin modificaciones

ni ampliaciones, lograría multiplicar de 16 a 50 millones los pasajeros por año, demostrando la potencia de una red de metro que no suma sino que multiplica sus efectos. “Una vez que se haga realidad podremos pensar en ampliaciones y extensiones de las líneas para cubrir un territorio que demanda a voz en grito una movilidad urbana eficiente, coordinada e intermodal que integre a su extensa y poblada área metropolitana”, ha puntualizado.

En opinión del representante en Sevilla del Colegio, Agustín Argüelles Martín, “el trazado en superficie le haría perder al Metro una de las principales características de su supremacía funcional: la circulación en plataforma reservada”.

Desde el punto de vista de la funcionalidad general de la solución, como ha explicado, “el tra-

El colegio se ofrece a colaborar con la Administración para la infraestructura

zado en superficie se complicaría mucho en las intersecciones de acceso de las importantes zonas colindantes al principal eje Sur de Sevilla”. Las necesarias glorietas, que habrían de construirse en dichos “puntos de conflicto”, serían complicadas y provocarían importantes pérdidas de capacidad, tanto al viario en superficie como al Metro, requiriéndose instalaciones semaforizadas específicas para este tipo de glorietas, ha advertido Argüelles Martín.

Desde el punto de vista de la estética paisajística de una vía emblemática de Sevilla, testigo elocuente del también emblemático urbanismo de la Exposición de 1929, la aficción sería notable. “Pensemos en el impacto visual de las catenarias, las estaciones, las glorietas, y de la muy significativa constricción de la plataforma viaria útil de vehículos y peatones del trazado actual”, ha señalado el representante de los ingenieros de caminos en Sevilla.

Moral Ordóñez ha recordado casos emblemáticos como el de Madrid, donde se construyó en los años 70 un Scalextric en Atocha que tuvo que demolerse por el impacto en la ciudad y hoy gran parte del tráfico rodado y tranviario está bajo tierra; y otros casos internacionales, como el de Boston, donde se ha soterrado el tráfico rodado y ferroviario.

El decano recalca que cuando los proyectos se eternizan se encarecen y cada reformulación suma una nueva partida presupuestaria. “En un momento como el actual, donde la pandemia abre paso a repensar la movilidad en las ciudades apostando por espacios más amplios y abiertos donde privilegiar al peatón y a los vehículos no contaminantes, no podemos debatir si sacar el metro a la superficie estrangulando los movimientos en la capital”.