

LAS GRANDES OBRAS PUBLICAS QUE HAN MODERNIZADO SEVILLA

Por Mariano Palancar Penella
Doctor Ingeniero de Caminos

La Revista de Obras Públicas me pide un artículo de síntesis sobre las grandes obras de infraestructura urbana que han modernizado la ciudad de Sevilla en estos últimos años y, dado que otros compañeros hablarán de la nueva red arterial, de la remodelación ferroviaria, de la EXPO 92, etc., he creído conveniente enfocar este trabajo desde una perspectiva de generalista, comentando las siguientes ideas que me parecen interesantes:

- * Los retos políticos, generadores de infraestructuras.

- * La planificación previa, requisito indispensable.

- * El tremendo esfuerzo de proyecto y construcción realizado por los inge-

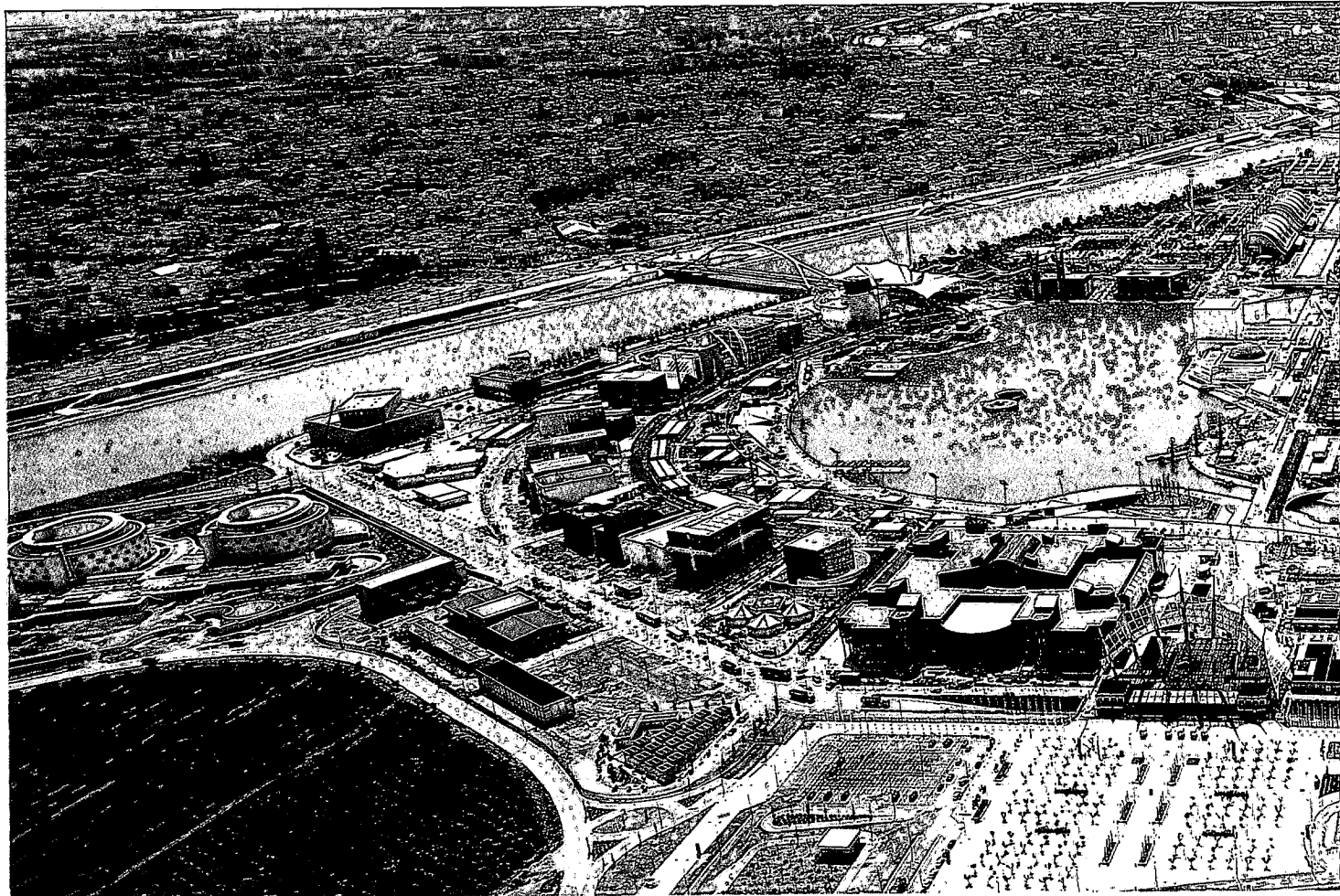
nieros de Caminos en estos últimos años.

Influencia de los grandes acontecimientos en las infraestructuras.

1. LOS RETOS POLITICOS GENERADORES DE INFRAESTRUCTURAS. Es un hecho real el que los grandes acontecimientos tienen una componente política que influye de manera importante en la construcción de infraestructuras.

Lo hemos experimentado en los Mundiales de Fútbol de hace años, en la EXPO 92 y en los JUEGOS OLIMPICOS también del 92 y se prevé para el año Jacobeo y la Olimpiada Blanca de Granada en el año 1995.

A finales del año pasado el Colegio de Ingenieros de Caminos organizó en Barcelona un Seminario sobre «LA EXPO 92 generadora de infraestructu-



ras», en el que se trató con amplitud el tema comprobando la decisiva influencia que la EXPO 92 había tenido en el desarrollo de planes y proyectos que afectaban a nuestra ciudad.

Resumo la siguiente información:

■ Gracias a la EXPO 92 se superó el problema ferroviario en Sevilla, cuya discusión duraba décadas, con una solución valiente que suprimía el ferrocarril por la calle Torneo y abría la ciudad al río.

■ La EXPO 92 aceleró también la construcción del nuevo viario urbano que supone 60 kms. de nuevos viales, con inversión de más de 100.000 millones de pesetas y que incluyen ocho nuevos puentes; algunos verdaderamente notables.

■ En cuanto a infraestructura fluvial, la presión de la EXPO 92 ha sido decisiva para conseguir el objetivo de levantar el llamado «Tapón de Chapina» dando continuidad al antiguo cauce del Guadalquivir, hoy convertido en Dársena Portuaria con longitud de 12 kms.

Remodelación ferroviaria, nuevo viario urbano, infraestructura fluvial, conexión con Madrid y Huelva, Autopista del 92

Por otra parte se han protegido y embellecido las márgenes del río en su tramo urbano y se ha conseguido erradicar un foco lamentable de chabolismo en el llamado Charco de la Pava, que algunos veníamos denunciando desde hace muchos años sin ningún éxito.

■ También se han acelerado, con motivo de la EXPO 92, proyectos de carácter nacional como el NAFA o

Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía, que resuelve el problema de la saturación de la línea férrea por Despeñaperros; la Autopista Sevilla-Huelva y la llamada Autovía del 92, eje transversal de Andalucía realizado por la Junta de Andalucía.

En Barcelona el proceso ha sido muy parecido al de Sevilla y todo ello confirma la gran influencia de los grandes acontecimientos políticos en la construcción de infraestructuras.

2. LA PLANIFICACION PREVIA, REQUISITO INDISPENSABLE. Las grandes infraestructuras, por su magnitud y su elevado coste, requieren mucho tiempo para su desarrollo, ocupan mucho territorio, duran muchos años y cuestan mucho dinero, todo lo cual exige una planificación rigurosa.

Si, como hemos visto antes, los grandes eventos políticos generan o aceleran la construcción de infraestructuras se deduce el riesgo que puede existir si no existe una planificación adecuada y se improvisan decisiones políticas.

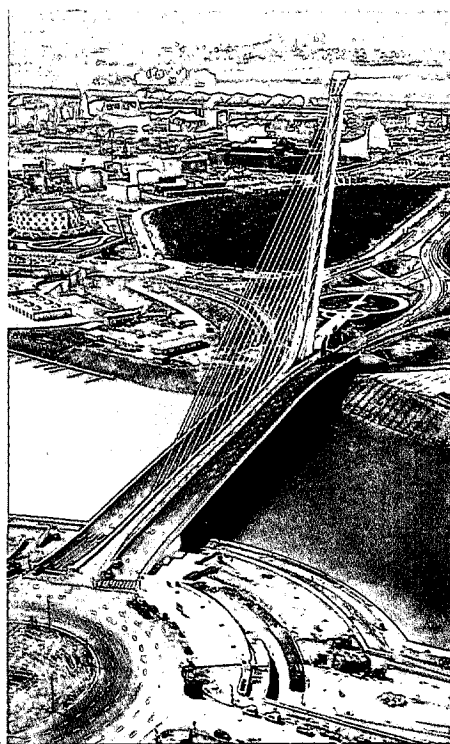


Desgraciadamente tenemos alguna experiencia en nuestro país de situaciones de este tipo.

En el caso de Sevilla, afortunadamente, se ha contado con una buena fase previa de estudios y planes que comentamos a continuación:

■ A lo largo del período 1975-82, se realizó en Sevilla una importante obra de infraestructura hidráulica, la **CORTA DE LA CARTUJA**, que obligó a una labor de coordinación de Carreteras, Ferrocarriles, Puerto y Ayuntamiento de Sevilla en un proceso patrocinado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y que permitió poner a disposición de Sevilla más de 400 Has. de suelo urbano que hicieron posible la EXPO 92 años después.

■ En el año 1987 y tras varios años de estudio y debate, se aprobó el PGOU de Sevilla, un plan ambicioso que recibió enmiendas y críticas muy interesantes del Colegio de Ingenieros de Caminos y que, sorprendentemente, se ha visto realizado en el plazo pre-



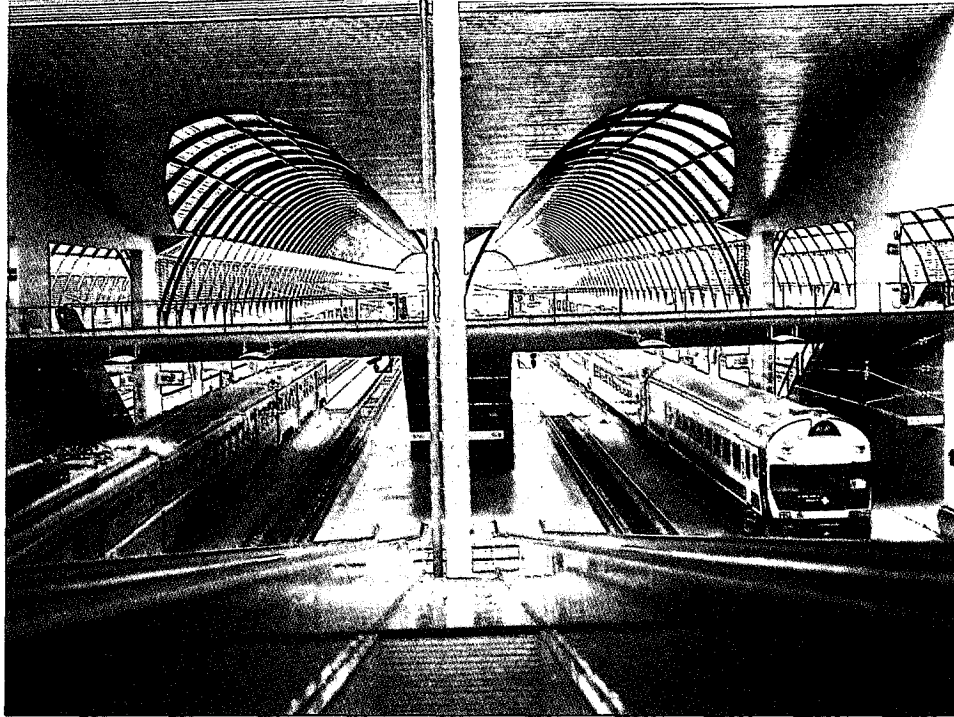
La Expo 92 ha sido el acontecimiento que ha influido en la modernización de Sevilla: Vista del viejo Guadalquivir y la corta de la Cartuja.

visto gracias, sin duda, al impulso de la EXPO 92.

□ Por otra parte, ha habido durante estos años una labor muy importante de estudio y planificación del Area Metropolitana de Sevilla, realizada fundamentalmente por nuestro compañero Damián Alvarez Sala, que ha permitido disponer de una orientación básica para el desarrollo de las infraestructuras en el entorno municipal de Sevilla.

Creo que se debe reconocer que, gracias a este bagaje de planificación, han sido posible la eficacia final en el proceso de modernización de nuestra ciudad.

3. EL ESFUERZO DE PROYECTO Y CONSTRUCCION DE ESTOS ULTIMOS AÑOS. Para los profesionales que hemos sido testigos durante los años pasados de la increíble labor de estudio,



Nueva estación de Santa Justa

proyecto y construcción realizada en materia de infraestructuras durante estos años, es difícil hacer una valoración rigurosa y tengo la impresión de que nos hemos acostumbrado al milagro de cada día, por lo que conviene hacer una reflexión que ayude a valorar el extraordinario trabajo realizado.

Y para hacerlo de una manera sencilla y expresiva, se me ocurre esta «agenda» imaginaria de un sevillano actual que recoge doce hitos vividos en poco más de un año.

□ 1. Inauguramos dos nuevos puentes de acceso a la EXPO 92, que han sido construidos en la margen del río y llevados a su posición definitiva flotando.

El de la Cartuja, que es un alarde de esbeltez y elegancia, proyecto del ingeniero Leonhardt y el de La Barqueta, original y funcional de Juan José Arenas y Marcos Pantaleón.

□ 2. Se pone en servicio la estación ferroviaria de Santa Justa, que sustituye a las de San Bernardo y de Plaza de Armas.

Es una estación amplia, moderna y bellísima de dos jóvenes arquitectos, Antonio Cruz y Antonio Ortiz.

□ 3. La remodelación ferroviaria, que ha cambiado la fisonomía de la ciudad, acerca Sevilla al resto del país.

El NAFA o nuevo acceso ferroviario a Andalucía es una obra impresionante, con presupuesto de 500.000 millones de pesetas y construido en tiempo récord que admira a los ingenieros europeos que la visitan.

Con el Tren de Alta Velocidad, el viaje Sevilla-Madrid ¡dura menos de tres horas!

El mayor peso y responsabilidad han correspondido a Ingenieros de Caminos que han aportado una sólida formación técnica y una extraordinaria integral de trabajo riguroso.

□ 4. Inauguramos el nuevo Aeropuerto, proyecto de Rafael Moneo que amplía notablemente la capacidad del viejo aeropuerto. Es un proyecto de gran calidad.

□ 5. Se inauguran el Puente del Cañorro —que sustituye al «Tapón de Chapina»— proyecto de José Luis Manzanares, el Puente del Centenario, proyecto de José Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón, y el Puente del Alamillo, proyecto de Santiago Calatrava.

□ 6. Se ha terminado la Red Arterial de Sevilla, que comprende unos 60 kms. de nuevas rondas y avenidas y ocho nuevos puentes algunos ya citados.

El tráfico en Sevilla ha mejorado notablemente y los grandes recorridos

duran en la ciudad menos de 15 minutos.

□ 7. Hemos inaugurado el nuevo Parlamento en el monumental Hospital de las Cinco Llagas, del siglo XVI, restaurado acertadamente.

□ 8. El río ha recuperado protagonismo en nuestra ciudad. Se ha suprimido el Tapón de Chapina prolongando y embelleciendo la Dársena Portuaria que ahora tiene 12 kms., se ha abierto la ciudad al río a lo largo de la nueva calle Torneo, se ha saneado la zona del Charco de la Pava y se han protegido eficazmente las márgenes del Río.

□ 9. El Ministro de Obras Públicas ha dado por terminada la Autovía de Madrid a Sevilla que reduce notablemente la duración del viaje, mejorando la seguridad.

□ 10. También se ha terminado la Autovía del 92, construida por la Junta de Andalucía que reduce la duración del recorrido de Sevilla a Granada a la mitad aproximadamente.

□ 11. Con el nuevo puente internacional de Ayamonte sobre el Guadiana y la terminación de la Autopista Sevilla-Huelva, el vecino Portugal y las playas de Huelva se han acercado a nuestra ciudad.

□ 12. El 20 de abril hemos inaugurado la EXPO 92, que es una brillante realización de nivel europeo que está impresionando positivamente a los más escépticos visitantes.

En todas estas obras han trabajado diferentes profesionales, especialistas y obreros cuya colaboración ha sido importante pero se puede afirmar que el mayor peso y responsabilidad han correspondido a ingenieros de caminos que han aportado una sólida formación técnica y una extraordinaria integral de trabajo riguroso.

Y sin pretender ningún reconocimiento por ello, creo que es bueno subrayarlo, simplemente porque es cierto.

Y la resultante ha sido que Sevilla se ha puesto al día superando atrasos de muchos años y lo ha hecho conservando su gracia y su aire de siempre. Y hoy Sevilla está más cerca de todas partes, la ciudad es más cómoda y, en definitiva, hemos mejorado en calidad de vida.

Y en esta tarea han colaborado con dedicación intensa, con entusiasmo y con espíritu de servicio a la sociedad muchos ingenieros de caminos. ■