

LA NUEVA RED VIARIA DE SEVILLA

Por Emilio Miranda Valdés*
Doctor Ingeniero de Caminos

El espectacular salto cualitativo que Sevilla ha experimentado en su dotación de infraestructura viaria la pone en una posición digna en el concierto de ciudades modernas en el momento de disponerse a entrar en la nueva centuria. No se trata de una actuación aislada, ni sectorialmente, puesto que se inserta en la modernización paralela de las infraestructuras ferroviarias, aéreas, de comunicaciones, urbanísticas, hidráulica, etc., ni geográficamente, al coincidir con el gran esfuerzo en autovías y carreteras en todo el país y en particular Barcelona, Madrid... la Autovía de la Costa del Sol, la Bahía de Algeciras, la propia Autopista Huelva-Sevilla, los accesos a Huelva, etc. Por supuesto que no está todo hecho, queda mucha tarea, y en ella se está. En dicho contexto, quizá las realizaciones que a la vista están en Sevilla puedan contarse entre las más espectaculares, vistosas (los Puentes del Centenario, del Cachorro, etc., iluminados de noche) y redondas, en cuanto, por ejemplo, en los últimos cuatro años se ha dotado a la ciudad y su área metropolitana con un cinturón de Circunvalación (todo Autovía, salvo los 4 km. de la Ronda Urbana Norte) totalmente cerrado y completo, con 32 km. de longitud enteramente de nueva planta (excepto los 4 km. del tramo de Este I, donde se ha duplicado la cal-

zada y acondicionado a Autovía), y se ha multiplicado por dos veces y media el número de puentes singulares (sin contar un sinnúmero de estructuras) que salvan el río Guadalquivir y la Dársena: tres nuevos sobre el río (uno ferroviario), que tenía tres, y siete nuevos sobre la Dársena, tanto la portuaria como su nueva prolongación en el Meandro de San Jerónimo, habiendo antes cuatro. En total diez puentes singulares nuevos, a sumar a los siete que había.

Pero así como antes señalábamos que no ha sido ningún privilegio para Sevilla, en cuanto las actuaciones han sido generalizadas en el país (aunque nunca se puede abarcar todo y quedan problemas importantes por resolver), tampoco la espectacularidad de los hechos es gratuita, ni achacable a una coyuntura circunstancial como la Expo-

sición Universal que luego podría resultar superflua. Por el contrario, las carencias del viario metropolitano en Sevilla eran de tal envergadura, que se hacía improrrogable subsanarlas y se ha hecho de tal manera que todos los elementos, tramos y puentes, son absolutamente necesarios para la ciudad y su entorno con y sin Exposición Universal, y sus capacidades son las adecuadas.

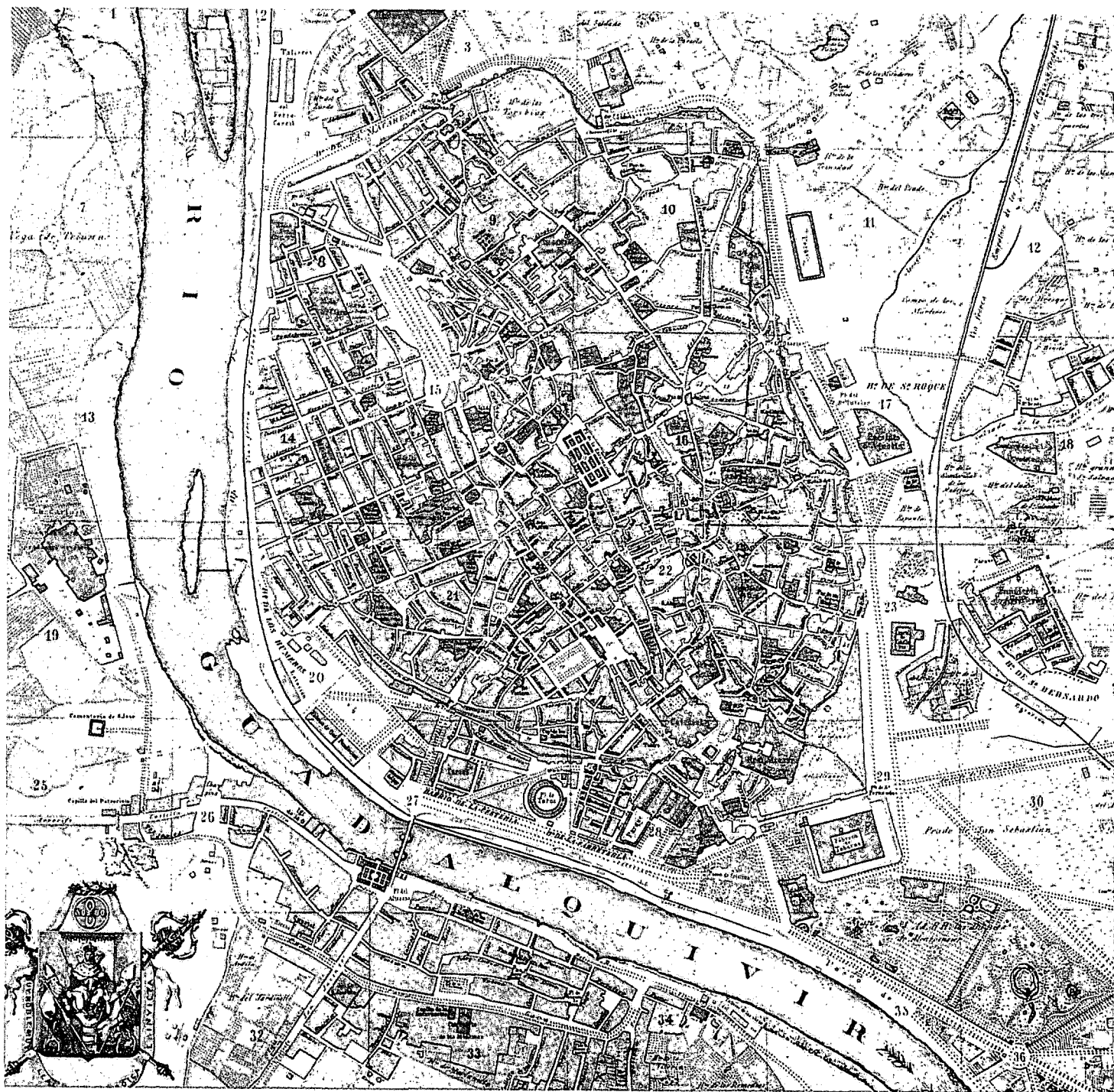
Lo que sí hay que agradecer a la afortunada superposición de este acontecimiento es que ha servido de catalizador para que la ejecución de la infraestructura tuviera plazo fijo, pues sin ella quizá se hubiera dilatado en el tiempo, ante las importantes inversiones que ha requerido (que, no obstante, no desbordan a las efectuadas en Málaga, por ejemplo, y otros lugares) y el ingente esfuerzo de coordinación y buena voluntad entre las diversas administraciones y organismos que ha supuesto.

Sevilla constituía un atasco en el sistema viario, obligando a todo el tráfico de paso a atravesar la ciudad que por otra parte tenía un trazado viario anterior a la era del automóvil, con el resultado de la desesperación de los usuarios, los deterioros en las calles, la contaminación, los riesgos del tráfico y de las mercancías peligrosas, etc. Ello en una ciudad de las más populosas de España, por no decir de las más importantes (puesto que todas son importantes), y con una situación estratégica por tener el único Puerto interior del país, y por su situación respecto a los vecinos puestos fronterizos con Portugal, Gibraltar y el Estrecho; los Puertos de Cádiz, Huelva y Algeciras; la pe-

T

odo el tráfico de paso estaba obligado a atravesar la ciudad, que tenía un trazado viario anterior a la era del automóvil.

*Ingeniero Director de Planeamiento, Proyectos y Obras Expo'92 (Demarcación de Carreteras del Estado) y Secretario de la Comisión de Seguimiento del Convenio Viario.



Sevilla en 1862, según Martínez Benavides.

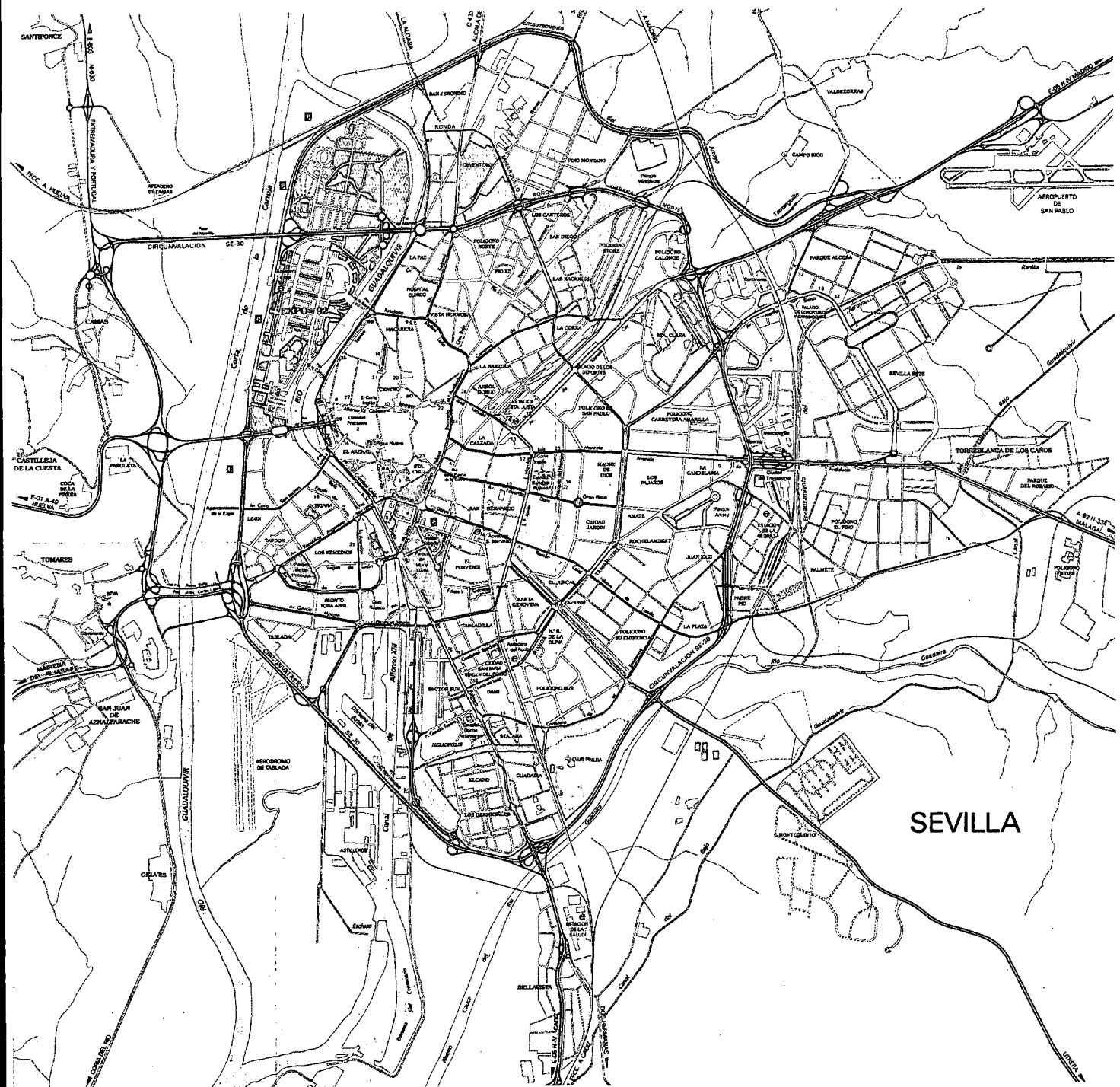
netración al eje de Andalucía, a la Meseta y a Extremadura, además de estar centrada en un área de gran producción agrícola y ganadera.

A esta encrucijada le sobreviene el proyecto de la Exposición Universal 1992, con unas expectativas de visitantes muy altas, que están resultando ciertas e incluso rebasadas. El reto estaba claro. Los resultados corresponde

apreciarlos al lector y a los ciudadanos.

Cuando fuimos encargados de la Jefatura de la División de Planeamiento y Proyectos hicimos la actualización del Estudio de planeamiento de la Red Viaria. Nos encontramos con un Estudio que no distinguía entre carreteras y calles. Por ejemplo, un llamado Eje Norte-Sur, con rango de Autopista, atravesaba la ciudad por la Buhaira.

Lo remodelamos con el criterio de jerarquizar funcionalmente las carreteras para cumplir las misiones a ella confiadas en la Ley, de dar continuidad a las que inciden en la ciudad para evitar cortar los tramos urbanos, accesos al Aeropuerto, al Puerto y a la propia ciudad conectando con su Red Ur-



Sevilla en la actualidad, 1992, según Plano editado por el Colegio de Ingenieros de Caminos.

baña, y dejando el diseño de ésta a los responsables municipales. Este criterio de jerarquización funcional, inexistente en todos los Estudios de Redes que habíamos encontrado, se ha convertido en el aceptado. Como representante nombrado por la Dirección General en la Comisión Mixta que a continuación se constituyó para coordinar las redes viarias respectivas, presentamos

esta propuesta, que sirvió de base para el Sistema General de Comunicaciones adoptado por el Plan General Municipal de Ordenación Urbana. Las diferencias más notables son que el PGMOU no asumió nuestro tramo Norte, que, partiendo del acceso de Córdoba («La Gota de Leche», monumento a Blas Infante) con un Enlace sin semáforos, y la circunvalación en

paso inferior, discurría siempre en Autovía, sobre el muro de defensa del encauzamiento del Arroyo Tamarguillo y continuaba por el Oeste paralelamente a la Corta del Guadalquivir (como finalmente se ha hecho de alguna manera, con el acceso supranorte, y la Avda. del Guadalquivir en la Cartuja); otra

diferencia notable era el tramo Suroeste, que no cortaba el Aeródromo de Tablada, por ser operación ésta de superior envergadura, de Estado, que solamente el PGOU podía asumir, (y no un planeamiento solamente sectorial). Había otras diferencias menores en el diseño de algunos nudos y número de carriles.

Aprobado el PGOU y puesto en marcha el proyecto de Exposición Universal, se firmó un Convenio para la ejecución de la infraestructura Viaria en Sevilla y su Area Metropolitana, entre el MOPU, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla, basado en el Sistema General de Comunicaciones Viarias cuya elaboración se ha explicado, y se constituyó la Comisión Mixta de Seguimiento del Convenio. El MOPU (hoy MOPT) designó a D. Juan Francisco Lazcano Acedo, Subdirector General de Construcción, como su representante en la comisión, y al ingeniero que suscribe como secretario de la misma, quien ya había sido designado por la Dirección General de Carreteras Director de los Proyectos y de las Obras que la correspondían en el Convenio. Estas eran la Autovía de Circunvalación, salvo la ya mencionada Ronda Urbana Norte, construida por el MOPT pero con proyecto del Ayuntamiento, y los tramos Oeste, entre San Juan de Aznalfarache y La Pañoleta, igualmente construido por el MOPT (Director D. Teodoro Abad), sobre proyecto inicial de la Junta de

Andalucía, así como el tramo Camas Norte-Cartuja, correspondiendo el Proyecto y la obra del siguiente (el del Alamillo) a la Junta de Andalucía.

El cierre completo del anillo con el tramo Variante de Camas sobre el Muro de Defensa fue un logro importante, que conseguimos mediante unas gestiones para hacer ver su conveniencia a las autoridades locales, inicialmente opuestas, y gracias al interés y el empeño con que D. Juan F. Lazcano acogió nuestra idea y nos ordenó redactar el proyecto en tiempo récord, y volcándose luego el director de esta obra D. Teodoro Abad y el propio Jefe

de la Demarcación D. Manuel Ríos, para lograr terminarla a tiempo antes del comienzo de la Exposición.

La redacción de los Proyectos y la ejecución de las obras ha supuesto, después del reto, una experiencia excepcionalmente interesante: empresarialmente, con participación de prácticamente todas las grandes empresas constructoras y consultoras del país, y algunas menores; ingenierilmente, con intervención de un número muy variado de ilustres ingenieros, que han dejado su impronta para siempre en el nuevo paisaje sevillano y sus nuevos puentes; y para la Administración, que ha necesitado desplegar toda su capacidad de coordinación, de inversión y de gestión.

Ha sido preciso trabajar en zonas urbanas congestionadas de tráfico, efectuando desvíos, y modificar una maraña de servicios urbanos de toda índole: telefónicos, telegráficos, conducciones de abastecimiento de agua y de saneamiento, eléctricos, instalaciones militares, deportivas, docentes, muros de cerramiento y antirruído, accesos a barriadas, etc., coordinando con los entes y particulares afectados.

Hemos cuidado particularmente el proyecto y la ejecución del alumbrado monumental de los Puentes (Centenario, Cachorro, etc.), y queda por perfeccionar las plantaciones, que requieren un cierto tiempo para desarrollarse.

El resultado ha sido un Cinturón de Circunvalación completo y cerrado, de 32 km. de longitud, con doble calzada y tres carriles por calzada, salvo en el tramo atirantado del Puente del Centenario, donde hay dos carriles por calzada y un quinto carril para sentidos alternativos, según la demanda del tráfico, equipado con los pórticos y balizas de señalización variable. Todo el anillo es Autovía, por tanto sin semáforos ni cruces a nivel, para velocidad de 90 km/h., salvo la expresada Ronda Norte, que es tramo urbano con cuatro intersecciones semaforizadas. Proporciona una comunicación excelente entre todas las vías incidentes en la ciudad: la Autopista de Huelva, la Autovía de Andalucía, Madrid-Sevilla, con enlace con el Aeropuerto en tramo de tres carriles por calzada, dos enlaces y tramos de accesos a ambos lados de la Dársena con el Puerto, que queda excelentemente comunicado directamente con la Red de Autovías sin te-

Uno de los logros, más importantes ha sido el cierre completo del anillo alrededor de Sevilla.

Puente del Centenario, con carril alternativo.





Tramo suroeste de la autovía de circulación con Enlace de acceso a Cádiz y Puente del Centenario. Tablada y El Aljarafe al fondo.

ner que atravesar calle alguna, enlace con la Autovía A-92, a Granada, etc. Además proporciona una función complementaria de circunvalación urbana al tráfico de agitación local, por la que los sevillanos le han bautizado «el microondas», porque en «en tres minutos estás en los Remedios, en cinco minutos estás en la Expo, en diez minutos estás en el Aeropuerto...»

Otra obra de gran importancia en la transformación del paisaje urbano ha sido la recuperación del cauce histórico del Guadalquivir al desaterrar el «tapón» de Chapina, prolongando la Dársena hasta 14 kilómetros, lo que permite un delicioso recorrido bajo los puentes viendo desfilar la Torre del Oro, el Palacio de San Telmo, la Maestranza, Triana, etc. Para salvar el nuevo cauce se ha construido el Puente del Cachorro, al que una vez levantado y antes de terminar la excavación del cauce bajo él, la chispa sevillana bautizó como «el Puente sobre el Río Kuá» y el «Puente de los Leperos», porque hicimos primero el puente y después el río.

Finalmente es de resaltar la rica variedad estructural de las grandes obras singulares ejecutadas: Puentes atirantado de El Centenario y de El Alamillo, de original y atrevida concepción; puentes levadizos de Las Delicias, el viario y el ferroviario; puente de arcos metálicos rebajados (récord de rebaje) de El Cachorro y sus airosos toldos, esbeltez increíble del puente de la Cartuja, arco de la Barqueta, elegancia de los puentes de Itálica y Doña Sofía, etc.

En el interior de la Circunvalación ha habido otras actuaciones muy importantes a cargo del Ayuntamiento y de la Junta de Andalucía, que han abierto nuevas avenidas como La Ronda M.^a Auxiliadora-Los Remedios y la ampliación de la de Torneo.

La inversión total, sin contar las expropiaciones, que han sido mayoritariamente a cargo del Ayuntamiento, ni las numerosas modificaciones y reposición de servicios afectados, ha sido del orden de 60.000 millones de pesetas, de los que el 82 % ha correspondido al MOPT, el 12 % a la Junta de Andalucía y el 6 % al Ayuntamiento. ■