

Eduardo Apellániz / Plataforma Ciudadana Valencina Habitable

SE-40, MATERIAL DE TRABAJO:

Dossier de prensa

Representaciones virtuales

Fotos de tráfico y rotondas

Enlaces a documentación SE-40

Panel informativo

Pegatina de campaña informativa

Documentos aportados como material de estudio en el Grupo III, ¿De qué manera inciden los mitos modernos -y sus símbolos creadores de identidad- en la configuración del espacio metropolitano? ¿Los recursos simbólicos al servicio del mercado?, en el marco del taller *Capital y territorio. ¿La construcción de un sueño?*, adscrito al proyecto *Sobre capital y territorio II* del programa UNIA arteypensamiento, Sevilla 2009.

Dossier de prensa

Dossier de prensa: Contradicción entre forma, imagen, discurso y contenido

16 EL CORREO DE ANDALUCÍA
Martes 14 de octubre de 2008

gran sevilla

Albaida del Aljarafe ◻ Alcalá de Guadaíra ◻ Alcalá del Río
◻ La Aljaba ◻ Almensilla ◻ Aznalcázar ◻ Aznalcóllar
◻ Benacazón ◻ Bollullos de la Mitación ◻ Bormujos
◻ Brenes ◻ Cajas ◻ Carmona ◻ Carrión de los Céspedes

Ordenación del territorio » La primera versión del plan recogía 47 iniciativas industriales y residenciales, con lo que al final habrá más de 70 » Las nuevas apuestas se aglutinarán junto a la SE-40

El Potaus admitirá al final un 50% más de áreas de oportunidad

La segunda corona concentra los 23 proyectos nuevos

ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA
Al final se va a abrir la mano y muchos municipios podrán desarrollar proyectos residenciales e industriales que, inicialmente, se les negaron. La Junta de Andalucía ha decidido aumentar en más de 20 las áreas de oportunidad autorizadas en la Gran Sevilla, un 50% más de las permitidas hasta ahora.

Aunque sigue abierta la negociación para cerrar el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (Potaus), sí ha trascendido que, frente a las 47 áreas de oportunidad (enclaves tanto residenciales como industriales de nueva creación) admitidas inicialmente, al final serán más de 70: a día de hoy ya se han aceptado 23 nuevas de todo tipo, y todavía se negocia para otras dos o tres más, señalan fuentes de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. Es decir, que se van a permitir un 50% más de iniciativas sobre las inicialmente previstas.

La característica principal de estas nuevas áreas de oportunidad es que, básicamente, se ubican en la segunda corona metropolitana. Según las mismas fuentes, la intención es *huir* de la zona con más problemas y apostar por otras "en las que todavía se pueden hacer bien las cosas". En este sentido, la segunda corona todavía sufre una presión poblacional mucho menor, lo que se traduce también en carreteras y servicios menos colapsados. O sea, que hay muchas más opciones para desarrollar nuevas infraestructuras.

INFRAESTRUCTURAS. La cuestión fundamental son precisamente estas infraestructuras y aquí juega un papel básico la futura ronda de circunvalación SE-40, llamada a jugar un papel "articulante". La segunda corona es la que va a tener conexiones directas con esta vía diseñada para aliviar en parte el colapso circulatorio de la Gran Sevilla.

Otro de los criterios aplicados para admitir estas más de 23 nuevas áreas de oportunidad es su carácter supramunicipal, es decir,

LAS DOS CORONAS

PRIMERA CORONA	
Localidad	Población
Alcalá de Guadaíra	66.089
Aljaba, La	14.064
Almensilla	5.096
Bormujos	16.546
Cajas	25.694
Castilleja de Guzmán	2.627
Castilleja de la Cuesta	17.034
Coria del Río	26.831
Dos Hermanas	117.564
Espartinas	10.485
Géves	8.540
Gines	12.569
Mairena del Aljarafe	39.389
Palomares del Río	5.738
Puédra del Río, La	11.851
Rinconada, La	34.211
Saltinas	4.692
San Juan Aznalfarache	19.943
Santiponce	7.794
Sevilla	659.145
Tomares	21.099
Valencia Concepción	7.796
Total	1.174.798

SEGUNDA CORONA	
Localidad	Población
Alcalá del Aljarafe	2.586
Alcalá del Río	9.943
Aznalcázar	3.860
Aznalcóllar	6.168
Benacazón	6.089
Bollullos de la Mitación	7.729
Brenes	12.022
Carmona	27.578
Carrión de los Céspedes	2.261
Castilleja del Campo	631
Gérens	6.016
Guillena	9.995
Huétor del Aljarafe	2.539
Isa Mayor	5.759
Mairena del Alcor	19.363
Oliveras	9.012
Palacios y Vilavieja, Los	35.775
Pilas	12.478
Sanlúcar la Mayor	12.221
Umbrete	6.779
Utrera	49.135
Villanueva del Ariscal	4.000
Villanueva del Aljarafe	5.769
Viso del Alcor, El	17.714
Total	275.416

TOTAL ÁREA METROPOLITANA 1.450.214
Fuente: Población de derecho que tenía cada municipio en 2007, a fecha 1 de enero de 2008, según el Instituto Nacional de Estadística.

que beneficien a más de una localidad. Como ejemplo se pone que "se autorizarán viviendas en suelos que estén, junto a otros municipios que ya lo hayan agotado", lo que favorece a las dos partes.

Esta filosofía es una realidad en buena parte de las viviendas concedidas en la primera redacción del Potaus, un documento que prevé en toda la Gran Sevilla la construcción de más de 40.000 casas. Pues bien, de esta cifra más de 25.000 VPO no serán exclusivas para los residentes en el municipio de turno, sino que podrá aspirar a las mismas cualquier ciudadano residente en el área metropolitana aunque no esté empadronado en la localidad en la que se levantarán las viviendas.

EXCEPCIONES. Y es que las áreas de oportunidad residencial suponen una excepción a las limitaciones que impone la legislación básica, en este caso el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Esto supone que, por ejemplo en el caso de las viviendas, son actuaciones extraordinarias que se suman a las ya incluidas en los planes generales de ordenación urbana (PGOU) de cada municipio. Esto, en la práctica, implica que no computan en la norma que limita -excepto en los pueblos con menos de 10.000 habitantes- el crecimiento poblacional a un 30% como mucho en ocho años, lo que supone todo un chollo para la localidad a la que le toca.

Volviendo estas áreas de oportunidad en los municipios ahora con menos presión urbanística e industrial se pretende "equilibrar" la primera y la segunda corona, ordenando mejor las relaciones entre ambas. En este sentido, y para intentar evitar el caos circulatorio que sufre la primera corona, cabe recordar que el Potaus ya impone condiciones como que los suelos productivos se localicen en la proximidad de los nuevos desarrollos urbanos y que tengan garantizadas todas las infraestructuras. De hecho, se exige que las empresas de más de 200 trabajadores cuenten con planes de movilidad específicos.



EXPANSIÓN: Vista aérea de Sevilla y la primera corona del Aljarafe. La

LAS CLAVES

1 NUEVOS PROYECTOS
Un mínimo de 23 que pueden ser incluso más

La primera versión del Potaus recogía un total de 47 áreas de oportunidad entre productivas y residenciales. En esta segunda ronda ya se han admitido por ahora 23 de todo tipo, y todavía puede haber dos o tres más.

2 UBICACIÓN
Apuesta por la segunda corona metropolitana

La mayoría de los nuevos 23 proyectos se enclavan en la segunda corona metropolitana, un área que aglutina a 24 de los 46 municipios de la Gran Sevilla. La escasa presión urbanística (sólo aglutina al 19% de los habitantes del área) propicia que sea un territorio en el que se pueden corregir muchos de

los problemas de la primera corona, sobre todo los de infraestructuras y servicios.

3 INFRAESTRUCTURAS
La SE-40 como vía que articula el territorio

La SE-40, la nueva ronda de circunvalación ya en construcción, funcionará como columna vertebral de la segunda corona. Las buenas conexiones gracias a esta vía han influido también para apostar por estas zonas.

4 DESARROLLO
Un nuevo equilibrio entre las dos coronas

La apuesta por la segunda corona persigue descargar de más presiones a la primera, con lo que el dibujo final que se busca es el de un mayor equilibrio entre ambas áreas y con mejores comunicaciones.

Correo de Andalucía 14/10/2008

La Junta amplía las áreas de oportunidad de la Gran Sevilla y las agrupa junto a la SE-40

» A SOLICITUD DE LOS MUNICIPIOS

Se autorizarán una **veintena** más de las previstas en el Potaus

» PRIORIDAD PARA LA SEGUNDA CORONA

Los nuevos usos residenciales y comerciales se alejan de la **comisa**

Correo de Andalucía 14/10/2008

La SE-30 se convertirá en bulevar urbano conforme se abra la SE-40

En 2011 ya se podrá ir por la nueva ronda entre La Rinconada y Dos Hermanas

A. VILLAR / A. MORENO ■ DATA

La ronda de circunvalación SE-30 tal y como la conocen hoy los sevillanos tiene los días contados. En paralelo al avance de las obras de la SE-40 (cuyos tres primeros tramos se inaugurarán en 2011), la actual ronda se irá transformando en una calle más de Sevilla, un bulevar incorporado a la ciudad.

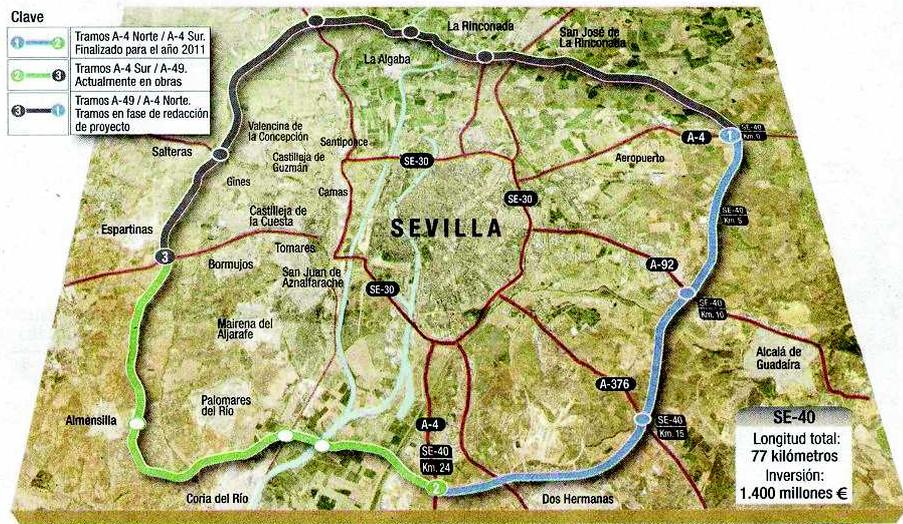
El anuncio salió del encuentro que mantuvieron en la tarde de ayer el ministro de Fomento, José Blanco, y el alcalde de Sevilla, Alfredo Sánchez Montescirín, reunión tras la cual el regidor desveló la nueva iniciativa puesta encima de la mesa: "Le he planteado al ministro que nos dirijamos al futuro. La SE-40 es una realidad y hay que pensar y plantear el futuro y éste pasa por que la SE-30 se incorpore como una calle más, la calle 30, como un bulevar a la ciudad".

Blanco explicó que a la iniciativa se le daría forma con un convenio para ir "traspasando gradualmente" la actual ronda al Ayuntamiento, y es que considera que los trabajos "de la SE-40 van a dar lugar, en la medida que concluyan las obras, a la reconversión urbana de la SE-30 en un bulevar". El ministro añadió que "iremos planificándolo en función de que se terminen los tramos de la SE-40", y ayer precisamente se dieron las primeras fechas más concretas para ello: los tres primeros tramos entrarán en servicio en 2011, alguno de ellos incluso durante el primer semestre.

El anuncio lo hizo el propio Blanco en una visita que realizó horas antes a las obras de la nueva ronda de circunvalación, a la que definió como "la actuación de ámbito metropolitano más importante de España" y "el proyecto más importante para Sevilla desde la llegada del AVE hace 17 años". Con sus 77 kilómetros de longitud total y sus más de 1.400 millones de euros de inversión, lo que nadie se atrevió es a dar una fecha para la apertura completa y definitiva: la idea inicial era 2013, pero ya empieza a aparecer en el horizonte la posibilidad de que sea más bien en 2014.

Lo único seguro por ahora es que en dos años se abrirá al tráfico todo el sector Este de la SE-40, 23,7 kilómetros que van desde el cruce con la A-4 dirección Córdoba (cerca del aeropuerto, en término de La Rinconada) hasta la intersección también de la A-4 pero ya rumbo a Cádiz, ya en Dos Hermanas. Este trazado salvará también las

La ronda de circunvalación SE-40



Fuente: Ministerio de Fomento

El Correo de Andalucía



AUTORIDADES. Los responsables estatales, autonómicos y municipales, ayer en la SE-40.

LAS CARACTERÍSTICAS

Un 60% de la SE-40 está en la fase de obras, más avanzada en los tres primeros tramos: aquí los trabajos están al 50, el 25 y el 14%

Tres carriles por sentido tiene la SE-40 en sus 77 kilómetros. La ronda se podrá ampliar a cuatro carriles, que ya tendrá en túneles y puentes

1.400 millones es la inversión en un proyecto por el que circularán al día 125.000 vehículos, quitándole un 20% de tráfico a la SE-30

autovías A-92 y de Utrera (A-376), ambas en suelo de Alcalá de Guadaíra, un trayecto que ahora se tarda 25 minutos en cubrir y que en 2011 se hará en sólo 12. Esto supondrá un ahorro de dos millones de horas anuales para los usuarios de la nueva autovía.

Al ahorro en tiempo hay que unir el energético, con su correspondiente beneficio medioambiental: se dejarán de emitir 15.000 toneladas de CO₂, ya que se prevé que por este tramo circulen 40.000 vehículos diarios. Los cálculos apuntan a que serán del orden de 125.000 los coches que transiten al día por toda la SE-40, que ya tiene en obras hasta el cruce con la A-49, en término de Espartinas. Esto significa que ya han empezado los trabajos previos para los macro túneles que pasarán bajo el Guadalquivir a la altura de Coria, de manera que las tuneladoras (que se tardarán en hacer 14 meses) llegarán en 2011. Los últimos cinco tramos, de Espartinas al punto de partida en La Rinconada, están ya en fase de redacción.



www.elcorreoweb.es

¿Qué le parece la iniciativa y el ritmo al que avanzan las obras? Deje su opinión en la web

Atascos, problema técnico y también político

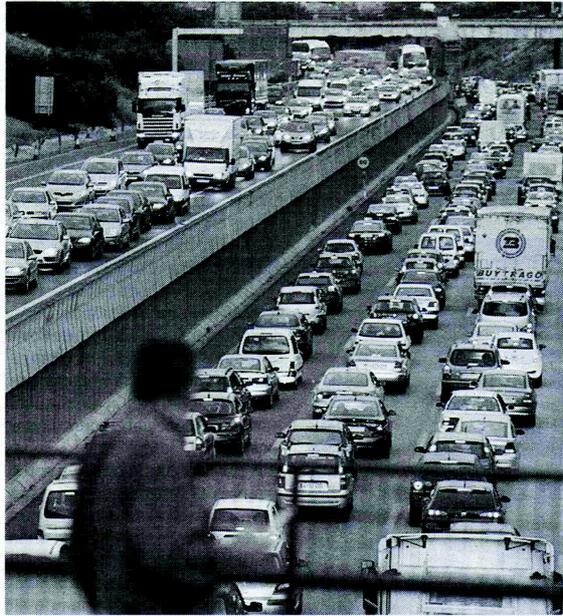
Jorge Benavides

Profesor de la Escuela
Técnica Superior de
Arquitectura de la
Universidad de Sevilla



El lunes ocho de septiembre de dos mil ocho (08-09-08) será una de las referencias más expresivas en la repetitiva historia de los atascos en el acceso a Sevilla por Castilleja de la Cuesta. Merece sintetizar los datos recogidos por la prensa acerca del descomunal atasco motivado por las promociones en dos centros comerciales contiguos, los que tuvieron unos 22.000 visitantes: duración total 5 horas; 5.000 vehículos sin poder salir del aparcamiento de los centros comerciales; longitud mínima a las 16 horas, 6 km; longitud máxima a las 20 horas, 16 km; vehículos en una sola dirección, 3.600 y 9.600 respectivamente (en las dos direcciones, 1,5 veces); velocidad media, 2 km/hora, velocidad máxima 11 km/h; personas auto-secuestradas en el doble sentido de la palabra, al menos 20.000. La Junta no ha comentado el suceso.

La primera alarma de un atasco similar causado por el mismo motivo se produjo hace cuatro años, precisamente en la inauguración de IKEA (24-01-2004), antes de que Aire Sur abriera sus puertas. Al respecto publiqué un artículo el 10-02-04 poniendo en evidencia la expansión urbanística descontrolada e insostenible en El Aljarafe. Dos años después (10-12-06) la prensa publicó los resultados parciales de una investigación sobre movilidad que había realizado: 28.000 aljarafeños que diariamente se desplazan por varios motivos a Sevilla, permanecen auto-secuestrados 35 días al año. Después del último atasco, será necesario actualizar los cálculos y complementarlos con los resultados acerca de la contaminación, de las horas perdidas de ocio, trabajo o descanso. Del gasto, del coste debido al consumo de combustible y de la contaminación. No hay que olvidar que el coche consume 2 veces la energía que el



Atasco en la A-49, a su paso por Ikea, el pasado día 8 de septiembre. M. G.

autobús, 3,7 veces más que el tren ligero. Que mientras de 1 litro de petróleo sacado de la tierra se puede producir 100 unidades de trabajo, el coche solamente se alcanzan 0,12852 unidades.

El atasco es una de las manifestaciones de la mala organización del sistema de movilidad y de sus ineficientes relaciones con el entorno, o sea, de su mal funcionamiento. No es como tradicionalmente se asume: el efecto de una determinada causa o de la suma de varias: amplias zonas de aparcamientos, presencia de grandes generadores de tráfico, falta de acceso directo a los centros comerciales, aumento creciente del parque automotor, insuficiente número de carriles, carencia de autorizaciones policiales para el control de las promociones en hiper-superficies comerciales.

Si fuera así bastaría eliminar, de una en una dichas causas para solucionar el problema. Pero no, no es así. El mal ejemplo de la ciudad de Los Ángeles nos lo demuestra. Llevan más de 30 años construyendo autopistas nuevas, ensanchando y levantando infernales pasos a nivel, llevando los grandes

centros comerciales a la periferia para así, aumentar la velocidad de circulación de los coches cada vez más potentes. El resultado siempre es contrario a los objetivos propuestos, tal como comenzamos a notar entre nosotros.

En aquella ciudad, la velocidad media de un vehículo en el centro cada año es menor. Hasta hace 10 años era de 15 km/hora; actualmente es de 11 Km/h. Qué coinci-

Los Ángeles es ejemplo de mala gestión llevando los centros comerciales a su periferia: el resultado es similar al de Sevilla

dencia, la misma que se alcanzó en el último atasco en Sevilla según el testimonio directo de numerosos damnificados. Y no habrá solución mientras la expansión urbanística se haga con una densidad de: 18 viviendas/Hectárea, 36 vehículos/hectárea y no exista una decisión política para evitar el despilfarrero del consumo de los recursos naturales no renovables: agua, suelo, combustibles fósiles.

Con la forma actual de ocupar el suelo, ningún sistema público de movilidad será rentable: autobuses, metro, tranvía y hasta tren de cercanías; por eso, los manuales ingleses y la Unión Europea recomiendan evitar urbanizaciones con densidades menores a 30 viv/Hect. Son ineficientes. En el País Vasco están prohibidas.

En los últimos cuatro años la administración, incluso con su visión mecanicista podía haber hecho bastante más para impedir la irracional expansión urbanística que obliga al uso del coche, también para cubrir el evidente déficit de equipamientos públicos: zonas verdes, parques, zonas de ocio, centros de educación y sobre todo, para evitar que el coche sea el único sistema de movilidad, desarrollando otras alternativas: tren de cercanías inter-relacionado con eficientes líneas interurbanas de autobuses, carriles preferentes, carriles bici, aprovechamiento de los caminos rurales, etc.

Se podría decir que el Plan Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (PO-TAUS) dará solución a estos problemas; pero si se aprueba con las mismas características de su Avance, solamente se habrá cumplido tarde una orden administrativa y un análisis mecanicista merecerá propuestas para mantener la elephantiasis del sector inmobiliario privado, la anemia de lo público y sobre todo el desinterés por la participación en el proceso de construcción de la ciudad, de la sociedad civil organizada (Aljarafe Habitable, Asociación de Empresarios del Aljarafe, Ecologistas en Acción, etcétera).

Los problemas urbanísticos, incluso los atascos convertidos en cantidades, no son un problema técnico; se resuelven con programas y simulaciones informáticas. El problema es político, depende de la forma de gobernar y, si se quiere, de gestionar incluso como recomienda el señor Florida, autor citado por el socialista teniente alcalde de Sevilla. Bastaría hacer realidad sus recomendaciones también en el "clase creativa" de los políticos: las 3T y las 7 variables, sobre todo la quinta: "Credibilidad de la alta dirección".



JAVIER CUESTA

DOMINGO. El tercer carril adicional, a la altura de Castilleja de la Cuesta, favorece el regreso desde las playas de Huelva.

Fomento garantiza el tercer carril en la A-49 hasta llegar a Chucena

Licitada la redacción del proyecto desde Huévar del Aljarafe

I. A. ■ SEVILLA

La autopista Sevilla-Huelva (A-49) tendrá tercer carril al menos hasta entrar en la provincia de Huelva. El Ministerio de Fomento acaba de licitar la redacción del proyecto del único tramo en Sevilla que faltaba por cubrir: un trazo de 12,9 kilómetros entre Huévar del Aljarafe y Chucena (Huelva).

La transformación de la autopista del Quinto Centenario se está gestando y con el acelerador pisado: en poco más de medio año han llegado la adjudicación de las obras del tercer carril hasta el enlace Sanlúcar la Mayor-Benacazón, que empezarán después del verano, y la licitación de la redacción de la ampliación del mismo hasta Huévar del Aljarafe, a lo que se suma ahora el citado tramo hasta Chucena. Se consigue así completar, al menos sobre el papel, esta demanda de los ciudadanos del área metropolitana de Sevilla. El presupuesto de la última licitación asciende a cerca de 450.000 euros.

Las obras previstas, que serán cofinanciadas con fondos europeos Feder, prevén la ampliación del tercer carril desde el kilómetro 25, donde está la salida a Huévar del Aljarafe, hasta Chucena. Precisamente es en este punto donde la Dirección General de Tráfico (DGT) fija el inicio de los atascos que se producen con motivo del éxodo de habitantes de la Gran Sevilla a las playas de Huelva, y que llegan prácticamente hasta la entrada a la capital hispalense debido, en gran parte, a la ausencia de un

tercer carril que soporte la enorme cantidad de vehículos que pasan por la autopista del Quinto Centenario. Pueden rozar los 110.000 vehículos diarios en horas críticas y sólo por la Gran Sevilla. Esto se palia en parte con la colocación de conos los fines de semana para el regreso de las playas, creando un tercer carril adicional hasta la salida Gines-Bormujos.

Por ello, el proyecto ahora licitado deberá contemplar tres carriles para cada sentido, con una calzada de 10,5 metros y una mediana de dos a tres metros de ancho, de manera que se prolongará el que ya existe desde Sevilla hasta Gines-Bormujos, que fue el primer tramo ejecutado, y el que en breve empezará a construirse hasta Sanlúcar la Mayor y Benacazón y luego a Huévar del Aljarafe.

También se procederá a la ampliación del paso sobre el ferrocarril

DE FORMA PROVISIONAL

Mientras se adjudica la redacción del proyecto, a lo que luego habrá que sumar el tiempo de elaboración, así como la licitación de las obras, se seguirá manteniendo la colocación de un tercer carril adicional mediante conos, como ocurre los domingos hacia Sevilla con el regreso de la playa.

a la altura del punto kilométrico 26,6, además de los pasos por los arroyos Alcarayón y Chucena. Desde el Ministerio de Fomento informaron también de que en este tramo de 12,9 kilómetros, cuando se abran los tres carriles, se podrá circular a una velocidad de 120 kilómetros por hora.

En la actualidad la A-49 cuenta con tres carriles desde su inicio hasta la salida de Gines-Bormujos. El objetivo ahora es la ejecución del tramo de 10,5 kilómetros entre los puntos kilométricos 6 y 16,5, con un presupuesto superior a los 20 millones de euros y cuyas obras empezarán tras el verano. En total la A-49, que es actualmente la carretera más saturada de tráfico de toda la provincia de Sevilla, tendrá dentro de tres años más de 35 kilómetros con tres carriles en los dos sentidos si se cumplen los plazos.

Los enlaces también mejorarán

■ Otra inversión clave en la autopista son las mejoras en los enlaces. Hay proyectos para acometer mejoras en otros cuatro. El primero será el de Gines-Bormujos, con las obras adjudicadas. Le seguirán las reformas en el enlace de Casti-

lleja de la Cuesta, con un proyecto pendiente del visto bueno del Ministerio de Fomento, mientras que, para el de La Pañoleta (Camas), el mismo departamento licitó el estudio informativo. Un cuarto nudo, el de Bollullos de la Mita-

ción-Umbrete, ya tiene un proyecto avalado por la Junta de Andalucía, que pagará la mitad.

Son proyectos que surgen en el marco de la ampliación del tercer carril de la autopista. El de Gines y Bormujos es el primero de los enlaces

que se arreglará. El proyecto incluye la ampliación de la calzada en la A-49. Esta actuación incluye la ejecución de un nuevo paso inferior y de una pasarela sobre la autopista a la altura de Gines y Bormujos para poder salvarla.

Los cuellos de botella se acabarán en 2010

El Potaus da prioridad a las obras de acceso a Sevilla

INÁKI ALONSO ■ SEVILLA

El año 2010 será el del comienzo de la batalla a los cuellos de botella en el área metropolitana. Tras años de trámites y exigencias, se hincará el diente a los accesos a la capital hispalense, convertidos en el gran quebradero de cabeza de los conductores, que piensan que los atascos forman parte de la rutina.

Los accesos a la capital hispalense se quedan pequeños para tanto coche. Muchos de ellos, nacidos al abrigo de la Expo 92, requieren de un cambio urgente para cubrir la demanda de una área metropolitana que crece a pasos agigantados. Esa realidad no pasa desapercibida ni a los vecinos de la Gran Sevilla ni, por supuesto, al documento que dibuja este área de influencia en los próximos 10 años, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (Potaus).

Pese a que este documento tiene como prioridad promover el transporte público, tampoco obvia lo evidente: el coche es el protagonista de los desplazamientos, acaparando el 79% de los viajes por la Gran Sevilla. Y, de ellos, la mayoría confluyen en un mismo punto: en la salida o en la entrada a Sevilla.

En esta ocasión, las administraciones irán por delante de los plazos y trámites que dilataron la llegada del Potaus y, por tanto, el camino para la renovación de los accesos está más que lanzado. Frente a los atascos, tanto el Ministerio de Fomento como la Consejería de Obras Públicas tienen en redacción los proyectos de los accesos que generan mayor colapso en la circulación, como son las autovías Sevilla-Málaga (A-92), Sevilla-Cádiz (A-4) y Sevilla-Utrera (A-376) y la autopista Sevilla-Huelva (A-49). Y todos estos

proyectos tienen una fecha aproximada para el inicio de las obras: en la segunda mitad de 2010.

Si se habla de atascos, la primera vía que viene a la mente es la autopista Sevilla-Huelva, que siempre salta a la palestra por las retenciones, sobre todo en verano, para ir a las playas de Huelva, con colas de hasta 25 kilómetros. Pero también en la hora punta, donde es toda una odisea llegar a un destino. En este trazado, el primer gran cuello de botella con el que se topan los conductores está justo al salir de Sevilla, concretamente en el nudo de La Pañoleta (Camas), que une

La adecuación del enlace de la Pañoleta se prevé el segundo semestre del próximo año

Ya está adjudicada la redacción de proyecto del tercer carril de la A-49 hasta Chucena

con las saturadas SE-30 y A-49. El Ministerio de Fomento, visto el cúmulo de tráfico en este punto, iniciará el rediseño de este enlace a mediados del próximo año, una vez que se concluya la redacción del proyecto, que adjudicó el pasado mes de marzo. Todo ello con la idea de que no afecte tanto a la circulación para subir o bajar de la cornisa del Aljarafe. Igualmente, acaba de adjudicar a la empresa Narval Ingeniería la redacción del proyecto para la construcción del tercer carril en el tramo comprendido

entre Huelva del Aljarafe y Chucena (Huelva), por un importe cercano a los 500.000 euros.

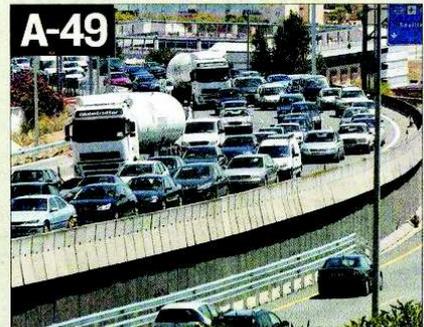
En las mismas fechas, sobre la mitad de 2010, la Junta de Andalucía tendrá en sus manos el proyecto de remodelación del enlace de Montequinto (Dos Hermanas) de la autovía A-376, para su ampliación de dos a cuatro carriles, con el fin de evitar el colapso de tráfico que a diario soporta esta vía. De este modo, verá la luz un proyecto que, desde sus inicios, está envuelto en una polémica con los vecinos de los barrios de Montequinto y Condequinto, que exigen que el trazado, de unos 1,3 kilómetros, sea soterrado y no una simple depresión de la autovía.

Estas dos actuaciones, quizás las más inminentes del área metropolitana, se contemplan como prioritarias en el Potaus, igual que la mejora del nudo de la SE-30 con la A-4, más conocida como la variante de Bellavista, y de la que se también se hará cargo el Gobierno de la Nación.

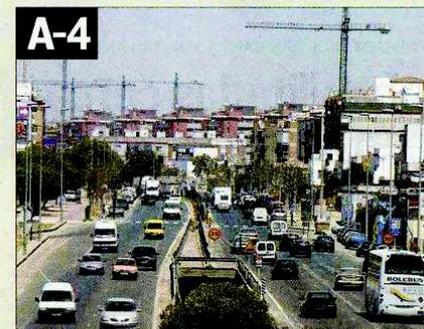
Se les une otra previsión: la variante de la A-92 al norte del casco urbano de Alcalá de Guadaíra, que desviaría los vehículos pesados a la futura SE-40, de la que se están construyendo los primeros tramos entre este municipio y Dos Hermanas.

La particularidad de todos los accesos es que conectan con la misma carretera: la SE-30, por la que confluyen, según los últimos datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), más de 140.000 vehículos al día. Debido a este ingente cantidad de vehículos, además de los accesos, se está acelerando la construcción de la nueva ronda de circunvalación que, una vez que se inaugure, liberará a la SE-30 de un importante número de camiones.

COLAPSO PARA LLEGAR A SEVILLA



PNCO OZALLA



La red viaria es una prioridad

■ Las inversiones previstas por el plan para la Gran Sevilla dejan a las claras que una de las prioridades será la renovación y mejora de toda la red viaria. Según recoge el Potaus, se destinarán 1.639 millones de euros a impulsar este tipo de infraestructuras, de los que una buena parte irán a la construcción de la

nueva ronda de circunvalación SE-40, según explicó el secretario general técnico de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Lucrecio Fernández. De esa cantidad, más de un tercio llegará a corto plazo, mientras que el resto deberá esperar un plazo que no superará los 20 años.

De todos modos, si

que se tiene presente que esta cantidad supone una cuarta parte de lo que se recoge en la memoria económica del Potaus, que cifra la inversión total en 4.700 millones de euros para 10 años.

Pese a la importante cantidad destinada a la red viaria, ésta no supera a la gran prioridad para la Junta de Andalucía: el trans-

porte público. Por eso, la mayor inversión se destina a la red de transporte público, con 1.834 millones de euros. Se primará en este apartado la construcción de las diferentes líneas del Metro de Sevilla, los tranvías proyectados en el área metropolitana y la futura plataforma reservada para autobuses.

La SE-40 le quitará un 20% de tráfico a la SE-30 en cuanto abra

La nueva circunvalación absorberá circulación y generará la suya propia

ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA

La SE-40 se espera como agua de mayo porque nace para aliviar algunas de las rondas más saturadas del área metropolitana. La más beneficiada será la SE-30, cercana ya al colapso y que perderá un 20% de la circulación que ahora soporta en cuanto abra la futura circunvalación, entre 2013 y 2014.

Las previsiones con las que se ha trabajado para el diseño de la SE-40 barajan que la actual ronda de circunvalación, la SE-30, tendrá una media de 134.771 vehículos diarios en 2010. Para esa fecha se barajó en su momento la apertura de la SE-40, a la que se le calcula en su primer año de funcionamiento un tráfico de 78.180 coches cada día.

La entrada en servicio de la SE-40 lo notará la SE-30 desde el primer minuto. Las previsiones barajan que de los 134.771 vehículos previstos se pasará a 107.517, una reducción de 27.254 que supondría un 20,2% menos. Esta disminución es posible gracias a que por la nueva ronda circularán del orden de los 78.180 coches y camiones al día durante su primer año de funcionamiento.

En los estudios técnicos de la

LAS CIFRAS

78.180

COCHES EN LA SE-40

El proyecto fijaba en 2010 la apertura de la SE-40, un primer año para el que se calculaba esta circulación.

27.254

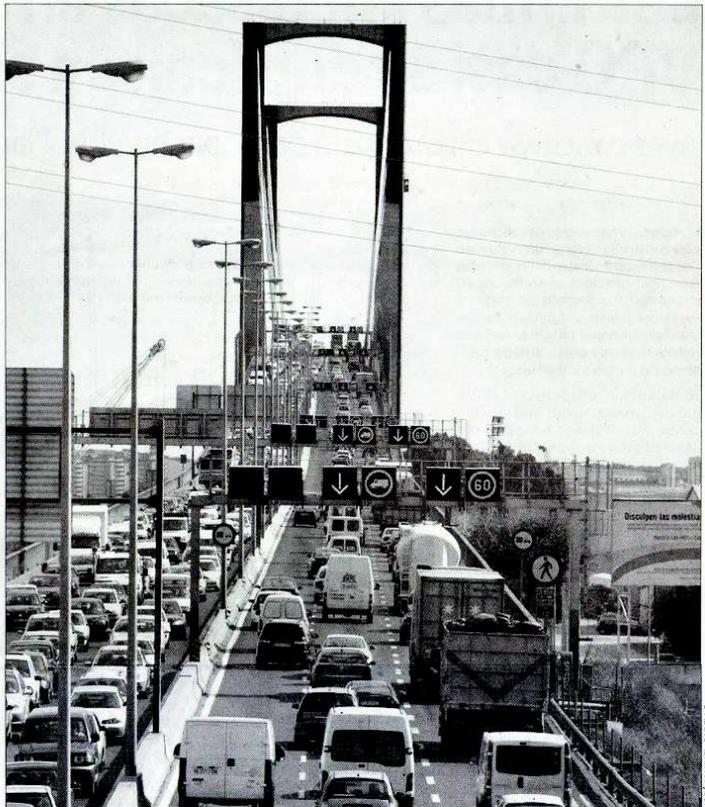
VEHÍCULOS MENOS

La entrada en servicio de la SE-40 tiene un efecto fulminante en la SE-30, que se ahorra 27.000 vehículos.

107.517

COCHES EN LA SE-30

Gracias a la reducción del tráfico propiciada por la SE-40, la SE-30 se queda con 107.000 vehículos al día.



RETENCIONES. Los atascos son el pan nuestro de cada día en muchos puntos de la SE-30.

JOSE MANUEL CABELLO

SE-40 se explica que la apertura de la segunda ronda de circunvalación producirá dos efectos: uno de captación de un porcentaje de la circulación que actualmente usa otros itinerarios alternativos y otro de atracción de un tráfico que ahora no utiliza las infraestructuras de esta zona. Este segundo uso crecerá conforme se conozca la carretera, de tal manera que se calcula que el tráfico aumentará un 10% durante el primer trienio de funcionamiento: un 4% el primer año y un 3% los dos siguientes. Este crecimiento será constante

en las dos rondas, con cifras que realmente asustan. Las previsiones, en las que el punto de partida de la SE-40 era 2010, le daban entonces los referidos 107.517 coches al día a la SE-30, que en 2030 alcanzaría nada más y nada menos que los 192.226, una auténtica barbaridad. La SE-40 no se queda corta: de los 78.180 de 2010 se plantaría en 154.219 en 2030.

Las cifras son imponentes, pero están pensadas en un panorama sin Metro y sin Cercanías del Aljarafe. Estas dos potentes infraestructuras aliviarán de tráfico sobre todo a la SE-30, que ya

hoy está al borde del colapso en varios de sus tramos.

Otro detalle que llama la atención de las cifras es que la primera ronda de circunvalación siempre mantiene unos flujos de tráfico considerablemente superiores a los de la SE-40. La respuesta es sencilla -es la más cercana a la ciudad, que al fin y al cabo es hacia donde se dirige el grueso de la circulación-, aunque con un doble matiz importante: en la SE-30 se va a eliminar el tráfico de paso y, sobre todo, se le dice adiós al grueso de los vehículos pesados.

Una ronda diseñada para ir a 100 kilómetros por hora

Tendrá tres carriles de 3,5 metros y medianas de 2,5
» La mediana será de 10 metros por si se amplía la vía

SEVILLA ■ Una carretera para ayudar a otras carreteras. Para eso nace la SE-40, una ronda de circunvalación exterior que, según el Ministerio de Fomento, tiene como objetivo aliviar los tráficos de la SE-30, la A-92 y la A-49, mejorar los accesos a las poblaciones del entorno y reducir la incidencia del tráfico de largo recorrido en el casco

urbano de Sevilla y de los municipios adyacentes.

¿Y cómo será la SE-40 para cumplir esta misión? Pues se ha diseñado para circular con una velocidad específica de 100 kilómetros por hora, lo que no supone que en algunos tramos se pueda conducir a mayor velocidad. La SE-30, por ejemplo, tiene tramos en los que hay que

ir como máximo a 60 kilómetros por hora (en los puentes del Centenario y el Alamillo) y su limitación media es de 80, aunque hay tramos en los que está permitido ir a 100 e incluso a 120 kilómetros por hora.

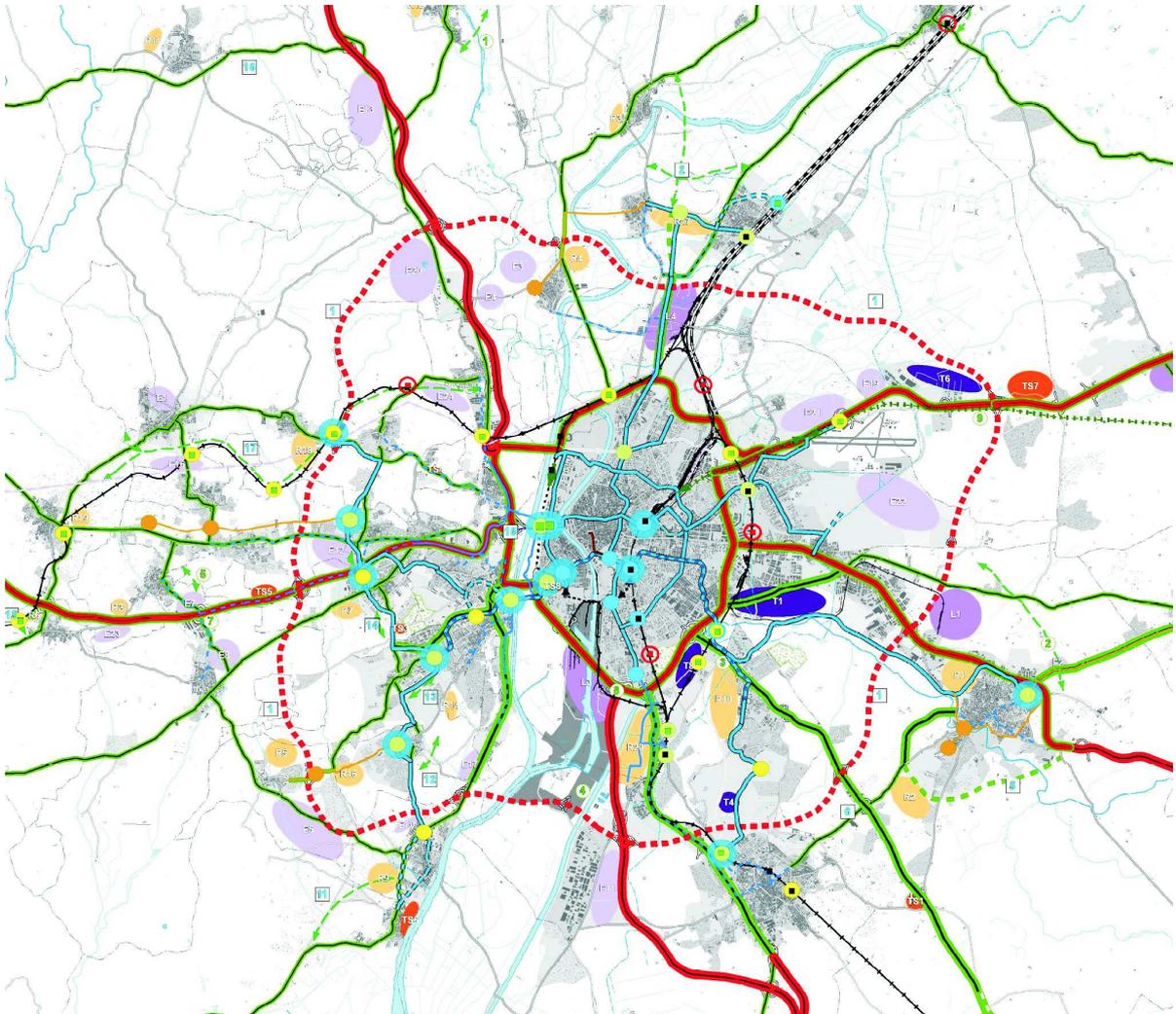
La SE-40, dicen los técnicos, será una carretera de conducción cómoda: tendrá una sección tipo de tres carriles de 3,5 metros con arcenes de 2,5 metros e interiores de un metro. La mediana tiene una anchura de 10 metros con vistas a una

futura ampliación en la que podría añadirse un carril más en cada sentido, para lo que se han dejado preparados los tableros de las estructuras.

Eso sí, estas dimensiones son las que se determinaron una vez que los últimos estudios de capacidad alertaron de que por aquí iban a circular más vehículos de los inicialmente previstos. De hecho, el proyecto inicial, aprobado allá por 2004, preveía una autovía de dos carriles por sentido.

Con una inversión que ha ido creciendo y que ahora está fijada en 1.370 millones de euros, la nueva ronda de circunvalación de Sevilla tendrá una longitud total de 77 kilómetros, con una calzada de un radio mínimo en planta de 750 metros. Se construirán 13 enlaces (algunos de ellos se anuncian bastante espectaculares) para conectar con otras carreteras, además de 14 viaductos, 72 pasos superiores y otros 77 inferiores.

Dossier de prensa: La ausencia de límites



SE-40. Áreas de oportunidad



Arqueología

□ Yacimientos: 17 en los tres tramos en obras: tres en La Rinconada, tres en Alcalá de Guadaíra y 11 en Dos Hermanas. □ La Rinconada: Un yacimiento paleolítico y dos romanos de escasa entidad. □ Alcalá: Todos romanos. Dos villas (parece que aflorará una tercera) y una necrópolis con 120 tumbas y más de 600 monedas. □ Dos Hermanas: Todos romanos. Varias villas, una de ellas (en la imagen) con depósitos para aceite o vino.

Correo de Andalucía 20/7/2009

Una necrópolis en plena autovía

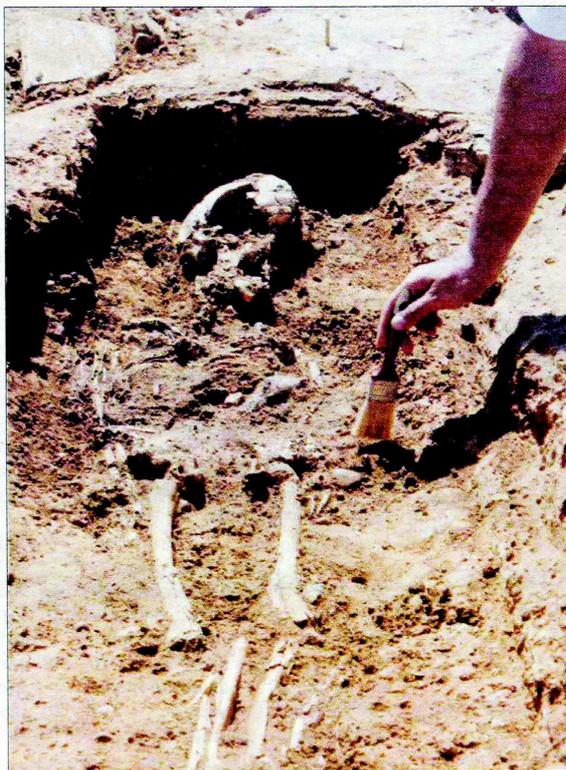
Los trabajos han sacado a la luz 17 yacimientos arqueológicos, entre ellos un cementerio romano

SEVILLA ■ Estaba previsto toparse con yacimientos arqueológicos, pero al final están aflorando bastantes más de los previstos: las obras en los primeros tres tramos de la SE-40 ya han propiciado hasta ahora que salgan a la luz 17 enclaves de interés arqueológico, la mayoría de ellos con sello romano.

Lo más espectacular se ha encontrado en el tramo que discurre íntegramente por Alcalá de Guadaíra, con un par de villas y una necrópolis romanas. En ellas trabaja ahora, contratada por FCC Construcciones, la empresa Arqueosub Andalucía, con Sebastián Corzo al frente de los trabajos, que explica que lo primero que surgió fue una villa de producción de aceite. No muy lejos apareció lo mejor: otra villa del siglo III después de Cristo (destruida en el V, aunque hay evidencias de ocupación hasta el VII) y una necrópolis de cremación y enterramiento. Aquí las tumbas, unas 120 hasta ahora, se superponen, "se reutiliza el espacio dos y hasta tres veces".

Las tumbas se encuentran en bastante buen estado de conservación, con sus cubiertas de tégulas, su pequeño ajuar ("cacharritos de cerámica, vidrio y alguna lucerna") y hasta su moneda para pagar a Caronte, el barquero que debía transportar las almas de los fallecidos por la laguna Estigia para llegar al Hades, al reino de los muertos. En las cremaciones (más propias del siglo II, después llegó la inhumación) se han encontrado incluso restos de leños quemados.

Los arqueólogos han encontrado también un tesoro de monedas, que junto a otras sueltas suman ya más de 600. "Son mo-



BUEN ESTADO. Una de las tumbas descubiertas en Alcalá.

nedas de bronce y de acuñación extranjera", del siglo IV después de Cristo y en todo caso anteriores al V, cuando llegan los vándalos. Precisamente este momento se corresponde con el de la destrucción de la villa.

Ésta, por cierto, consta de un pequeño almacén y de un edificio más grande levantado en torno a un patio. "Es una villa rústica, una unidad de producción, así que no era nada lujosa, de hecho no hemos encontrado ningún mosaico", aclara Corzo, que lamenta que ha habido que reforzar la seguridad de la excavación tras sufrir la vi-

sita de expoliadores que dañaron muros y suelos. La Guardia Civil también tiene el correspondiente aviso y está pendiente de lo que allí ocurre.

Ahora se trabaja en un tercer edificio de esta misma villa, en la que se ha encontrado la huella de la posterior presencia musulmana: algunos restos ("muy escasos") y un par de monedas. Todos los hallazgos se están ahora documentando y catalogando, labor previa a su destino final en el Museo Arqueológico de Sevilla.

Este yacimiento es el que "más tiempo se está llevando, aunque por ahora no prevemos

que suponga ningún problema para el cumplimiento de los plazos", se apunta desde el Ministerio de Fomento. Aquí cerca se ha prospectado ya, pero aún no se ha comenzado a excavar, un punto en el que se baraja que podría salir a relucir una tercera villa igualmente romana.

Por su parte, en el primer tramo en obras también han surgido tres yacimientos, uno paleolítico y otros dos romanos, mucho más modestos. Lo más vistoso han sido unos hornos.

En el tercer tramo es donde las excavaciones llevan más tiempo, con 11 potenciales áreas

En término de Alcalá de Guadaíra han aparecido hasta ahora 120 tumbas y más de 600 monedas

de intervención arqueológica en término nazareno: Cabañuelas, Lugar Nuevo, entorno del canal del Bajo Guadalquivir, hacienda de Torre Doña María y en las proximidades del cementerio.

En estas zonas los restos encontrados son de construcciones romanas de entre los siglos I y II después de Cristo. Lo mejor está en las proximidades de la avenida Adolfo Suárez: una "importante" estructura de una vivienda con una bodega y un *torcularium* para la producción de vino o aceite con cisternas para el almacenaje de líquidos y restos de vasijas, aunque muy deterioradas.

Bajo la dirección del arqueólogo Rafael Ortiz, aquí se han invertido más de 15.000 horas de trabajo y se han excavado más de 20.000 metros cúbicos de tierra. La entidad del conjunto ha obligado a paralizar un buen tiempo las obras en este punto, aunque "se está terminando de excavar", se subraya desde Fomento.

JAVIER CUESTA

DOS HERMANAS

La futura SE-40 se topa con villas romanas de los siglos I y II d. C.

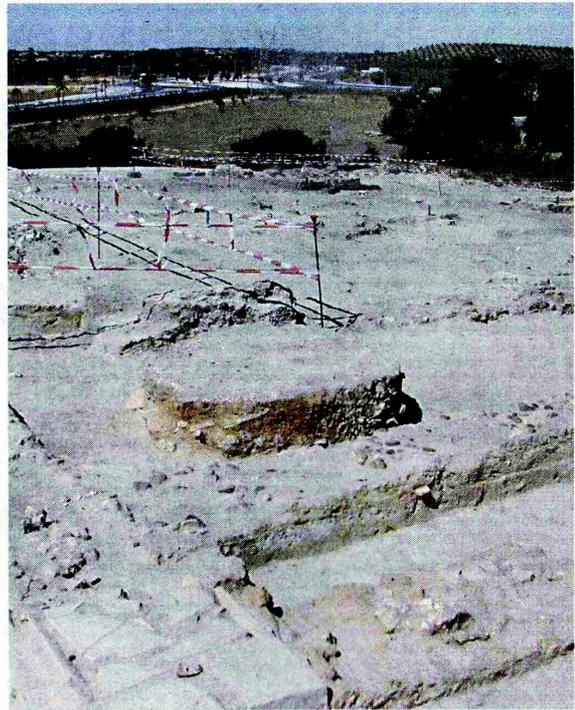
Localizan 11 áreas de intervención arqueológica con tumbas y vasijas

NURIA PÉREZ CAMPAÑA

DOS HERMANAS. La ejecución del tramo de obra de la futura SE-40 entre Dos Hermanas y Alcalá ha dejado al descubierto once áreas de intervención arqueológica de las que al menos tres zonas —Cementerio II, Cabañuelas II y el canal del Bajo Guadalquivir I y II— presentan un valor significativo. No extraña entre los expertos los nuevos hallazgos en tanto que el término municipal de Dos Hermanas estuvo poblado «intensamente» desde los tiempos de los iberos que habitaban en el sur de la Península. Los trabajos, dirigidos por el arqueólogo Rafael Ortiz, se extienden a lo largo de más de dos millones de metros cuadrados de terre-

no en los que se han hallado restos de cimentaciones de construcciones o «villae» romanas del siglo I y II d. C. De una época más tardía, destaca la aparición de una moneda romana que data del siglo IV d. C. de bronce del emperador Magnencio y acuñada entre el 18 de enero del 350 d. C. y el 11 de agosto del 353. También pueden observarse in situ varios huesos procedentes de tres tumbas.

Hasta ahora el descubrimiento más revelador se encuentra en las proximidades de la avenida Adolfo Suárez y donde aún se realizan trabajos de excavación. Corresponden a una estructura de vivienda con bodega y «torcularium» destinado a la produc-



Restos arqueológicos hallados en la futura SE-40

ABC

ción de aceite y vino, con la incorporación de cisternas para el almacenaje de caldos así como vestigios de tinajas rotas fragmentadas la acción de fosas y trincheras modernas.

Otros restos se encuentran en Lugar Nuevo, Cabañuelas, inmediaciones del Canal del Bajo Guadalquivir, Hacienda de Torre Doña María y entorno del cementerio de San Pedro.

ABC 16/7/2009



FERNANDO RUSO

La futura circunvalación SE-40 va cambiando el paisaje

Las obras de la nueva autovía de circunvalación de Sevilla, la SE-40, están transformando poco a poco el paisaje de la capital y los municipios que comunicará en su entorno, como ocurre con el

tramo que atraviesa el término de Alcalá de Guadaíra (en la foto), que ha obligado a modificar temporalmente una parte del trazado de la A-92. El anillo viario metropolitano tendrá 77 kilóme-

tros, tres carriles por sentido, un túnel bajo el Guadalquivir en el sur de Sevilla y un puente en el paso norte del río. El proyecto se anunció en 1999. Una década después, va cobrando forma.

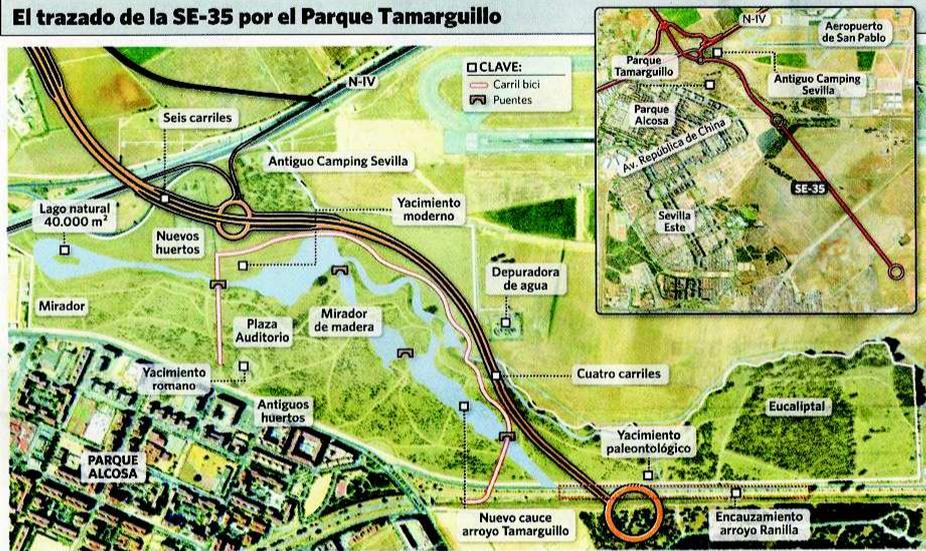
El Mundo 7/9/2009

● La nueva ronda intermedia

El proyecto de la SE-35 confirma que la vía parte en dos el nuevo parque

La ronda urbana pasará diagonalmente por el recién creado pulmón verde del Tamarguillo y por los cauces de dos arroyos ● El Ayuntamiento siempre ha negado hasta ahora que afectara al parque

El trazado de la SE-35 por el Parque Tamarguillo



Fuente: Gerencia de Urbanismo y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Gráficos: Dpto. de Infografía.

El Camping Sevilla desapareció para hacer esta ronda

El Camping Sevilla, junto a la autovía de Madrid, ha pasado a la historia. Los terrenos fueron expropiados por el Ayuntamiento hace unos dos años y las instalaciones derribadas con el objetivo inicial de hacer pasar la SE-35 por esta zona. Los hechos pasaron desapercibidos para la prensa. Al final, el Consistorio cambió de planes porque estaba claro que no podía hacer pasar una carretera por la cabecera del aeropuerto, por lo que optó por desviarla varios metros hacia los nuevos huertos del Parque Tamarguillo. Antes del derribo y la expropiación, los vecinos del Parque Alcosa pidieron al Ayuntamiento que les cediera las instalaciones para el barrio; esto es, la piscina, la cafetería, el restaurante, las oficinas y los bungalows.

A. S. Ameneiro / SEVILLA

Los planos del proyecto de construcción de la ronda SE-35, en el tramo aprobado por la Gerencia de Urbanismo en diciembre de 2008 que va de la Autovía A4 hasta la variante de la A-92 (ver infografía), confirman lo que vienen denunciando los vecinos del Parque Alcosa y la asociación Movida Pro Parque. Esta vía urbana partirá en dos partes las 96 hectáreas del recién creado Parque Tamarguillo (o de San Ildefonso) y a lo largo de 1 kilómetro pasará diagonalmente sobre los cauces fluviales de los arroyos del Tamarguillo y Ranilla. El primero acaba de ser regenerado con 6,7 millones de euros de fondos europeos con los que también se ha recuperado la zona verde, un enclave donde en conjunto se han invertido 12 millones de fondos europeos.

Políticamente, sin embargo, el Ayuntamiento de Sevilla siempre ha negado ante la prensa que la carretera afecte a este parque con forma de pez. El concejal de Urbanismo, el socialista Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, ha mantenido desde el principio, e incluso hace días en la sede de la Gerencia, que la carretera "ni siquie-

Aliviar el tráfico del puente del Quinto Centenario



El Ayuntamiento incluyó la SE-35 en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Sevilla con el objetivo de que esta vía sirviera para aliviar el tráfico de la SE-30 sobre todo en puntos tan saturados como el puente del Quinto Centenario, cuya circulación teóricamente descendería un 55% con la nueva ronda. Su trazado completo constará de más de 29 kilómetros divididos en ocho tramos que van desde la conexión con la Ruta de la Plata (A-66), donde la SE-35 iba a dar servicio al futuro centro de mercancías de Majarabique al que está previsto que se traslade Mercasevilla, hasta Torreblanca pasando por los suelos del norte de la ciudad.

Proponen desviar la vía por detrás del aeropuerto

La asociación Movida Pro Parque del Tamarguillo ha propuesto desviar la SE-35 por detrás del aeropuerto de Sevilla hasta enlazar con la autovía a Madrid (A4) con el fin de que no se afecte a la nueva zona verde regenerada que es el Parque Tamarguillo. La entidad asegura que llevar la vía desde su enlace futuro con la A-92 hasta la travesera de las pistas del aeródromo sin cruzar el parque es viable porque completaría las nuevas carreteras que se han construido para dar servicio a las naves de CASA del sector aeronáutico y tampoco chocaría con el Plan Director del aeropuerto de Sevilla de ampliar sus instalaciones entorno a los años 2014 o 2015.



ra roza el parque equipado y que sólo pasa por zonas regeneradas". Esta afirmación de Celis forma parte de una táctica muy singular que ha ideado el Consistorio para esquivar las críticas: asegurar que sólo es "parque" la parte de la extensión que se equipará en breve con mobiliario urbano (banco, farolas, juegos...), porque es la que menos será tocada por la carretera y, sin embargo, denominar como "zona regenerada" (evita hablar de parque) la otra mitad verde más directamente afectada por el trazado de la SE-35. Pero lo cierto es que Parque Tamarguillo es toda la superficie con o sin mobiliario urbano.

La asociación Movida Pro Parque denuncia que la SE-35 acabará con algunos miradores, caminos y carriles bici construidos por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, además de afectar al yacimiento paleontológico (del periodo Jurásico) hallado en el estrechamiento del parque a pocos metros del encauzamiento del arroyo Ranilla. Una de las rotondas de la vía, la más próxima al antiguo Camping Sevilla, también eliminará los 200 nuevos huertos vecinales que se construyeron para cubrir la alta demanda de esta actividad en el ba-

rrio. Y la segunda rotonda irá en los terrenos del mercadillo ambulante sobre el encauzamiento del arroyo Ranilla.

La construcción de la SE-35 en esta zona verde fue incluida en el Plan General de Sevilla (PGOU) de 2006 por una recalificación de suelo, pese a la oposición frontal de los vecinos de Alcosa y de la asociación Movida Pro Parque Tamarguillo, que reaccionaron con

DICIEMBRE DE 2008

Es la fecha en que Urbanismo aprobó el proyecto de construcción de este tramo de la vía

500 alegaciones en contra y acudiendo al Defensor del Pueblo. Los vecinos querían que el parque conservara la calificación urbanística de "espacio verde para ocio y disfrute ciudadano" que tenía en el PGOU anterior, de 1987. A principios de julio se declaró un incendio menor en una zona del parque y los vecinos temen que se repita porque la vegetación se está secando debido a falta de mantenimiento de la empresa encargada Conacón.

DE LOS LECTORES

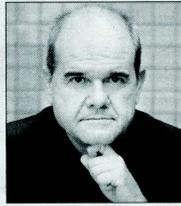
... ¿Vuelve la patente de corso?

La patente de corso, muy utilizada en la Edad Media, por la que los monarcas o alcaldes otorgaban a particulares prerrogativas para exralimitarse respecto a la legalidad vigente, parece que renace ahora en Andalucía, con gran fuerza. Ahora se llama Área de Oportuni-

dad del Potaus. Mediante este instrumento el Gobierno andaluz neutraliza el POTA y demás leyes de ordenación del territorio, incluida la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía, y se da paso al urbanismo salvaje, con una excusa injustificada en la mayoría de los casos, porque, como se ha puesto ya de manifiesto, se utili-

za una tesis y su contraria para darla o quitarla según de qué color se trate.

Para entendernos basta una muestra: el Ejecutivo andaluz aprobó en Consejo de Gobierno de 5 de julio de 2005, presidido por don Manuel Chaves, declarar la finca Divina Pastora en Castilleja de Guzmán, con su



Manuel Chaves.

edificio, hoy Colegio Mayor de Santa María del Buen Aire de la Universidad Hispalense, sus jardines llamados de Forestier y su entorno como Bien de Interés Cultural, con toda la máxima protección que ello conlleva dentro del perímetro marcado. Sin embargo, ahora viene doña Concepción Gutiérrez con la esa

nueva versión de la patente de corso llamada Área de Oportunidad y planta en la zona declarada Bien de Interés Cultural por don Manuel Chaves, un área de oportunidad hotelera. Y yo me pregunto: ¿Qué prevalece en este caso, señor Chaves: su declaración de BIC o lo que anuncia doña Concepción de plan-

tar en la zona BIC un hotel? ¿Acaso usted declara conjuntos BIC sólo para salir en la foto y después no sirve para nada? En Castilleja de Guzmán estamos asistiendo a cosas muy raras. Ya a Montelirio se le arrebató un tercio de su área de protección por la delegada de Obras Públicas, sin tener ella competencia

para hacerlo, y desobedeciendo, además, las órdenes expresas del Director General del Patrimonio, -escrito de 4 de diciembre 2001- que es el que tiene la competencia. Por favor, señor Chaves, aclárese, nos tiene muy desconcertados este asunto de Guzmán.

MANUEL RODRÍGUEZ DUARTE
VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN

Correo de Andalucía 7/11/2007

una ley para poner orden, limitar el crecimiento, proteger los recursos, garantizar la democracia.

Pero ahora que el temporal amaina, los alcaldes del PSOE se han reunido con sus jefes de la Junta, y el discurso ha vuelto a cambiar: hablan de que van a flexibilizar el POTA; se sacan de la manga las llamadas áreas de oportunidad, que no computan y que son nuevos espacios especulativos en los que el suelo se encarecerá hasta límites insostenibles. La consejera y el presidente de la Junta, presionados por la patronal y los alcaldes, indican un nuevo cambio de rumbo, y dejan fuera de juego a las Delegaciones Provinciales de Obras Públicas que habían hecho informes negativos de incidencia territorial de algunos municipios, basándose en los criterios del POTA.

Algunos de los alcaldes en-

cuentran una nueva coartada para alimentar su instinto urbanizador; y otros dudan qué hacer: además de no encontrar apoyo real a otro modelo de urbanismo, temen quedarse sin tajada. Lo que ha sucedido con el POTA es una vieja práctica política: hagamos una ley que recoja la sensibilidad social, y vacíemola de contenido para continuar haciendo lo mismo que hacíamos antes, pero apropiándonos de la defensa pública de un modelo racional y sostenible. Mientras tanto, siguen en pie los grandes retos: la destrucción acelerada del patrimonio y los recursos naturales en Andalucía, la corrupción urbanística, el oscurantismo de las propuestas de ordenación del territorio y el intento sistemático de burlar el control democrático.

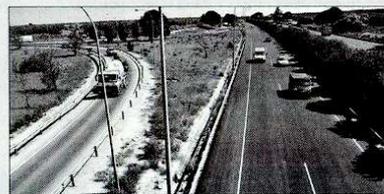
José Ignacio Artillo Pabón.
Valencina de la Concepción.

Nada cambia en el urbanismo andaluz

Hubo un momento en que el escándalo social con el tema del urbanismo llegó a sus máximas cotas: hasta los informes de instituciones europeas decían que no se podía seguir así, con la destrucción del litoral andaluz y de zonas como el Aljarafe sevillano. Entonces sacaron el POTA,



PREVISTOS. En la imagen de la izquierda el enlace de Gines y Bormujos, el primero que estará en obras, y a la derecha, arriba, el nudo de La Pañoleta (Camas), y abajo, la salida de Umbrete y Bollullos de la Mitación, también con un proyecto en el mismo sentido.



Cuatro enlaces clave de la A-49 serán remodelados después de dos décadas

El primero será el acceso de Bormujos y Gines, adjudicado por 25 millones de euros

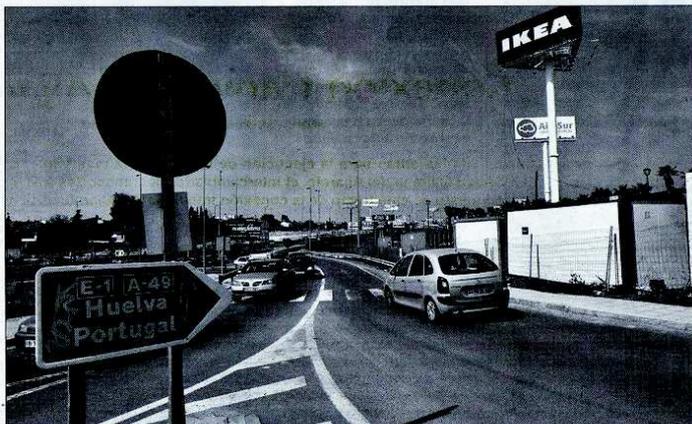
O. G. ■ SEVILLA

Desde que se inauguró la autopista Sevilla-Huelva (A-49) sólo uno de sus accesos había sido remodelado en el área metropolitana para adaptarse a los nuevos flujos de tráfico, el de Umbrete-Benacazón, pero ahora hay proyectos para acometer mejoras en otros cuatro. El primero será el de Gines-Bormujos, con las obras adjudicadas.

Le seguirán las reformas en el enlace de Castilleja de la Cuesta, con un proyecto pendiente del visto bueno del Ministerio de Fomento, mientras que, para el La Pañoleta (Camas), el mismo departamento acaba de licitar el estudio informativo. Un cuarto nudo, el de Bollullos de la Mitación-Umbrete, ya tiene un proyecto avalado por la Junta de Andalucía, dispuesta a pagar la mitad.

Todos están en puntos clave por coincidir con inversiones estratégicas o por situarse en la primera corona, la más saturada de tráfico. De este modo, en el de Umbrete-Bollullos de la Mitación se ubica el nuevo parque logístico y centro comercial de Merka-mueble, además del PIBO, y en el de Castilleja de la Cuesta se asienta el parque empresarial de Ikea y Airesur. Mientras, tanto el de Gines-Bormujos, como el de Camas, son clave por absorber tráfico de municipios pegados a éstos y, en el primer caso, por ser un entorno que alberga servicios importantes: el hospital de la comarca y el campus.

Son proyectos que surgen en el marco de la ampliación del tercer carril de la autopista hasta la salida de Sanlúcar la Mayor-Benacazón desde Gines-Bormujos.



ESTUDIO. El cuarto nudo que se mejorará es el de Castilleja de la Cuesta.

Precisamente el de Gines y Bormujos es el primero de los enlaces que se arreglará. El proyecto incluye la ampliación de la calzada en la A-49.

Esta actuación no estaba contemplada inicialmente, y se logró gracias al esfuerzo del equipo de gobierno (PSOE) "y sus reuniones con el Ministerio de Fomento, con el claro objeto de mejorar el tráfico en la entrada y salida".

La empresa Joca se encargará de las obras, que lograrán descongestionar el tráfico separando los vehículos que van para Gines de los que van hacia otras localidades como Bormujos, agilizándolo y evitando atascos por compartir una misma entrada. De este

Desde su inauguración sólo se había invertido en el correspondiente a Umbrete y Benacazón

modo, se ampliarán tanto los carriles de acceso a Gines desde la A-49 como los de incorporación a ésta. Igualmente, se crearán dos carriles de incorporación directa sin pasar por la rotonda: uno hasta el conocido como puente de Bormujos y otro hasta Gines. También, y para los peatones, se realizará una pasarela junto al puente, lo que permitirá el acceso se-

guro a puntos como el hospital San Juan de Dios. Toda esta actuación tiene un presupuesto de un total de 24.156.233,68 euros y un plazo de ejecución de todo el tercer carril, incluido el nudo Gines-Bormujos, de 43 meses.

Bastante más barato está presupuestado el enlace de Castilleja de la Cuesta: algo más de 4,6 millones de euros. En este caso lo pagarán las propias empresas de Ikea y Airesur. El proyecto incluye la construcción de la red de túneles y rotondas que a partir de 2011 darán acceso a ambos centros comerciales.

De momento, el proyecto ya fue aprobado por el Ayuntamiento de Castilleja de la Cues-

ta, que posteriormente tuvo que hacer algunas modificaciones, con el fin de incluir en el diseño del tramo los nuevos puentes que se ultiman sobre la A-49, tanto en Camas como entre Castilleja de la Cuesta y Tomares, que hace unas semanas envió a Madrid.

En este caso, las obras tienen un plazo de un año y, tras el visto bueno de la Demarcación de Carreteras de Sevilla, se pretende que empiecen en 2009.

PREVISIÓN. Por otra parte, hace un mes se licitaron los trabajos de consultoría y asistencia técnica previos a la redacción del proyecto para la reordenación del enlace de La Pañoleta, para un importe de 897.035 euros. La reordenación busca "optimizar las cargas de tráfico para los viajes de paso por este nudo" y se interviendrá sobre una longitud de 2,8 kilómetros de la ronda de circunvalación SE-30 y otros dos de la A-49 y su prolongación a la capital hispalense. Este proyecto incluirá la ampliación de la actual estructura sobre la glorieta de La Pañoleta, así como la creación de nuevos pasos inferiores de acceso a Camas. El presupuesto no se conocerá hasta tener redactado el proyecto, en 12 meses.

Si se conoce lo que costará mejorar el enlace de Umbrete y Bollullos de la Mitación: un millón de euros, de los que la Junta de Andalucía se comprometió recientemente a pagar el 50%, mientras que el resto se está a la espera de que lo asuma el Gobierno de la Nación. El proyecto implica eliminar los giros a la izquierda y ampliar la capacidad de la carretera y sus rotondas.

El desarrollo que llama a la puerta

» La SE-40 y las nuevas áreas de oportunidad extenderán el fenómeno urbano » Los expertos advierten de que es acuciante desarrollar mucho más el transporte público

La hora de la segunda corona

Los municipios de la periferia metropolitana serán los que más crezcan ahora

F.V. ■ SEVILLA

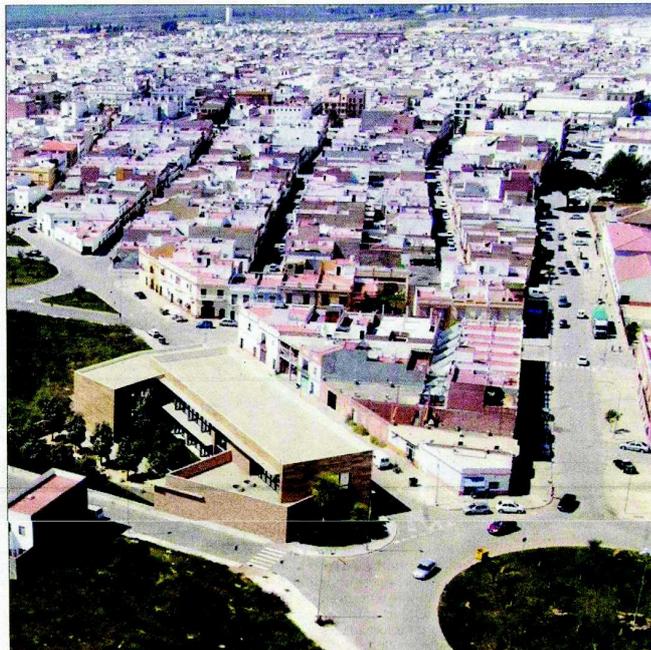
Las localidades más próximas a Sevilla están saturadas: ahí están el caos urbanístico de San Juan de Aznalfarache o Camas, la altísima densidad de población de Castilleja de la Cuesta... el fenómeno metropolitano llama ya a la puerta de la segunda corona. ¿Lo hará con la cabeza o con los pies?

Pero ante todo, ¿qué es la segunda corona? Pues mucho más que el Aljarafe más lejano: todos los municipios metropolitanos que quedarán más allá de la SE-40, como Huévar, pero también Guillena, Utrera o Los Palacios. Según el arquitecto Luis Recuenco, autor del estudio crítico *Frente al Potaus* sobre la construcción de la Gran Sevilla, su transformación de periferia rural sólo a medias en una realidad plenamente urbana llegará de la mano de esta circunvalación ya en obras.

Esta autovía será la columna vertebral de la segunda corona, territorio en el que viven 275.000 personas frente al millón largo que ocupa la primera. Es un espacio mucho menos ocupado, lo que lo convierte en una oportunidad para hacer un área metropolitana ideal si no se repiten los errores de la primera corona. De hecho, la Consejería de Vivienda prepara el rediseño de las áreas de oportunidad del Potaus para colocarlas junto a la SE-40.

«La construcción de la segunda ronda metropolitana abre ya los procesos avanzados de metropolitización. Los municipios de la corona unida por esa segunda ronda experimentarán un extraordinario crecimiento poblacional, en especial los situados en sus enlaces viarios con las [carreteras] radiales, mientras que la ciudad central detiene por completo su crecimiento», pronostica Recuenco. Para que este desarrollo traiga prosperidad y no dolores de cabeza los regidores de Umbrete, Bollullos de la Mitación y Espartinas se han entrevistado hace pocas semanas con la delegada de Obras Públicas, Salud Santana, con el fin de que las administraciones por encima de los municipios no repitan errores del pasado como el colapso de la autovía A-49 (Sevilla-Ayamonte) a la altura de Castilleja de la Cuesta y Tomares y su fórmula matemática para el atasco perfecto: grandes superficies comerciales + población residente + clientes de zonas muy alejadas = colapso.

Recuenco explica en su libro el proceso de expansión de la segunda corona una vez la SE-40



DE PUEBLO A CIUDAD. Los Palacios es uno de los municipios más grandes de la segunda corona.

«La primera corona se unirá con la segunda»

■ El profesor jubilado de Arquitectura Curro Morilla, experto en las áreas metropolitanas de París y Madrid, asegura que la SE-40 debe tener un trazado diferente. El proyecto de esta circunvalación, cuyo recorrido por el Aljarafe atraviesa el valle del Repudio, entre la primera y la segunda coronas, ha facilitado "que las inmobiliarias adquieran los terrenos colindantes", expone, por lo

que, pese a la protección que anuncia el Potaus, la primera y la segunda corona acabarán unidas. "Y Sevilla será una ciudad incómoda, muy grande y concéntrica". Cree que el proyecto "se ha hecho sin planes territoriales ni ambientales, sólo de tráfico y con la presión de ayuntamientos como Mairena del Aljarafe y Espartinas para que la SE-40 pasara por sus términos y cre-

cer". Por eso sostiene que ayudará a que se prolongue un modelo de Sevilla "de mancha de aceite, el menos idóneo".

Como alternativa Morilla propone desviar la SE-40 hacia el oeste, cerca de la cornisa de Sanlúcar la Mayor para quitar presión al valle del Repudio.

La tenaza urbanística también se cebará con la zona entre Carmona y Sevilla y entre La Aljaba y la capital.

pase del dicho al hecho: "Nuevos suelos de la segunda corona, hasta entonces vacantes, se ponen a la carga, y el área metropolitana experimenta un salto de escala y también cualitativo, con consecuencias como la imposibilidad de resolver la movilidad exclusivamente sobre el sistema viario, fundamentalmente los accesos a la ciudad central".

EL GRAN ATASCO. Para quien no lo haya entendido: los atascos del futuro próximo amenazan con ser mucho peores que los del presente sin nuevas autovías y un sistema de transporte público eficaz.

¿Qué hay más allá de la segunda corona? Recuenco responde que, una vez configurada la segunda corona y la segunda ronda, "emergen complejas realidades urbano-territoriales con centralidades difusas". Pero estas megaciudades "sólo surgen en lugares escasos y selectivos", con importancia planetaria. En España, por el momento, sólo Madrid.

LAS DOS CORONAS

PRIMERA CORONA	
Localidad	Población
Alcalá de Guadaíra	66.089
Algaba, La	14.064
Almensevilla	5.096
Bornujos	16.548
Camas	25.694
Castilleja de Guzmán	2.627
Castilleja de la Cuesta	17.034
Coria del Río	26.831
Dos Hermanas	117.564
Espartinas	10.485
Gelves	8.540
Gines	12.568
Mairena del Aljarafe	39.389
Palomares del Río	5.738
Puebla del Río, La	11.851
Rinconada, La	34.211
Salteras	4.692
San Juan Aznalfarache	19.943
Santiponce	7.794
Sevilla	699.145
Tomares	21.099
Valencina Concepción	7.796
Total	1.174.798

SEGUNDA CORONA	
Localidad	Población
Albaida del Aljarafe	2.586
Alcalá del Río	9.943
Aznalcázar	3.860
Aznalcóllar	6.168
Benacazón	6.089
Bollullos de la Mitación	7.729
Brenes	12.022
Carmona	27.578
Carrión de los Cáspedes	2.261
Castilleja del Campo	631
Gerena	6.016
Guillena	9.995
Huévar del Aljarafe	2.533
Isla Mayor	5.759
Mairena del Alcor	19.363
Olivares	9.012
Palacios y Villafra, Los	35.775
Pilas	12.478
Sanlúcar la Mayor	12.221
Umbrete	6.779
Utrera	49.135
Villamanrique	4.000
Villanueva del Ariscal	5.769
Viso del Alcor, El	17.714
Total	275.416

TOTAL ÁREA METROPOLITANA 1.450.214

Fuente: Población de derecho que tenía cada municipio en 2007, a fecha 1 de enero de 2008, según el Instituto Nacional de Estadística.

Adjudicados dos túneles de la SE-40 y el tercer carril de la A-49

Fomento invertirá 232 millones de euros en dos pasos subterráneos por el Guadalquivir y ensanchará 10 kilómetros de la autovía

ABC

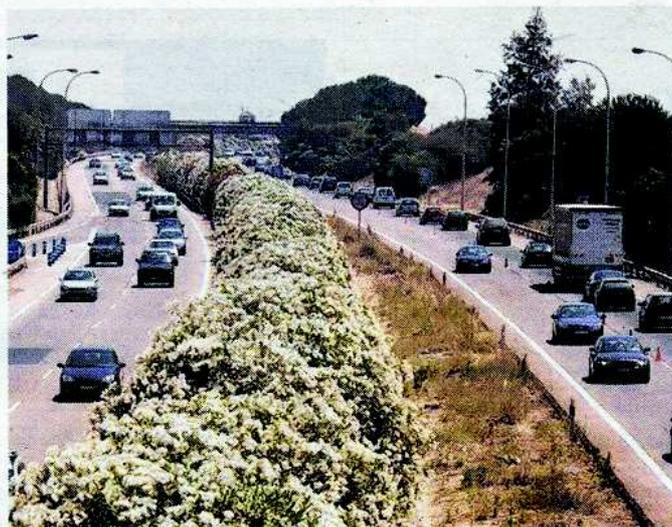
SEVILLA. El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la empresa Joca Ingeniería y Construcciones S. A. y por 20,8 millones de euros, las obras de construcción del tercer carril de la autovía A-49 (Sevilla-Huelva) desde el punto kilométrico seis hasta el 16,5, según informó el Ministerio en un comunicado. El presupuesto de adjudicación asciende a 20.824.339,38 euros para la ampliación de dos a tres carriles por calzada de la Autovía del V Centenario A-49 desde el enlace de Sanlúcar La Mayor-Benacazón al enlace Gines-Bormujos, cuya confluencia con la carretera A-8062 será remodelada. La ampliación se realizará por la mediana, que se reducirá a una anchura estricta de dos metros. De esta forma, la sección de cada calzada de la autovía dispondrá de tres carriles de 3,5 metros de ancho, un arcén exterior de 2,5 metros, arcén interior de 1,5 metros y bermas exteriores de un metro.

Por otra parte, el consejo de administración de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre ha adjudicado, en su última reunión, el contrato de obras de un tramo de la nueva ronda de circunvalación del Area Metropolitana de Sevilla SE-40 en su sector suroeste a la Unión Temporal de Empresas (UTE) constituida por Al-

desa Construcciones, Copisa Constructora Pirenaica y Bruesa Construcción. El presupuesto de adjudicación, según un comunicado del Ministerio de Fomento, asciende a 232.205.011,10 euros y el plazo estimado para la ejecución de las obras es de 40 meses. El objeto de las obras es la construcción del tramo «Dos Hermanas (A-4)-Coria del Río (A-8058). Subtramo: Enlace A-4 (Dos Hermanas)-Túneles Sur del Guadalquivir-Embocadura Oeste» perteneciente a la Circunvalación del Area Metropolitana de Sevilla SE-40. Esta nueva arteria de circunvalación se plantea alejada de los núcleos urbanos del entorno inmediato de la capital y con una perspectiva de futuro que evite los pro-

blemas de saturación de la SE-30.

El tramo antes mencionado se desarrolla en tres proyectos segregados; dos de obra civil y uno que contiene las instalaciones del túnel. El subtramo que se licita está comprendido entre los municipios de Dos Hermanas, Sevilla y Palomares del Río (Enlace con la Autovía A-8058). Las obras tienen por objeto la construcción de un tramo de la futura autovía de circunvalación de Sevilla, SE-40 entre la carretera A-4 en su tramo «Variante de Bellavista» y la autovía A-8058 (Sevilla-Puebla del Río), de titularidad autonómica. La importante singularidad de este tramo de cinco kilómetros de longitud, es que gran parte discurre en subterráneo en el denominado Paso Bajo el Río Guadalquivir, que tiene una longitud total de 2.080 metros y está compuesto por cuatro tubos conectados por ocho galerías peatonales y dos vehiculares.



La autovía de Huelva será ampliada

DÍAZ JAPÓN

Licitados cinco tramos de la SE-40 por más de 700 millones de euros

La mayor parte está destinada a las obras de los túneles que salvarán el río Guadalquivir



CONEXIÓN DE CORIA DEL RÍO Y ALMENSILLA

Junto a los tres subtramos que componen los túneles bajo el río Guadalquivir, sale a licitación el enlace entre Coria del Río y Almensilla, de una longitud de 6,9 kilómetros y un presupuesto base de 82,82 millones de euros, sin contar el IVA. El plazo estimado para la ejecución de las obras es de 36 meses. El proyecto cuenta con 12 estructuras: cinco pasos superiores, tres inferiores y cuatro viaductos, que servirán para salvar los arroyos Caño Real y Riopudio en el Aljarafe.

ANTONIO ACEDO

EJECUCIÓN. Las obras de una parte de la segunda ronda de circunvalación de Sevilla ya están en marcha.

REDACCIÓN ■ SEVILLA

La SE-40 ha recibido un nuevo impulso después de que el Ministerio de Fomento haya licitado cuatro tramos, tres de ellos correspondientes a los túneles que salvarán el paso bajo el río Guadalquivir, y adjudicado otro, por un presupuesto que ronda los 700 millones de euros. Son en total 21,4 kilómetros.

Tras la presentación que hizo la propia ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, hace unas semanas, ayer se conoció la licitación del proyecto entre Dos Hermanas, en concreto desde la autovía A-4 y Coria del Río (hasta la A-8058), que incluye los túneles bajo el Guadalquivir. Este tramo se desarrolla en tres proyectos segregados, dos de obra civil y uno que conforman las instalaciones del túnel.

De este modo, por un total de 245.537.708,68 euros y con un plazo estimado de 50 meses, sale a concurso público, en primer lugar, el enlace entre la A-4, los túneles del sur del Guadalquivir y la embocadura oeste. Este subtramo de obra civil incluye las dos calzadas de la autovía desde el kilómetro 0 hasta el 2,240.

El proyecto incluye como estructuras, además del túnel propiamente dicho, la construcción

de un viaducto sobre el río Guadalquivir, un falso túnel, un edificio de instalaciones y dos estructuras de paso (una superior y otra inferior), para reponer diversos caminos rurales.

En segundo lugar, por un importe de 232.765.455,57 euros y un plazo de ejecución también de cuatro años y dos meses sale a concurso público el subtramo de la embocadura este y los túneles del norte del Guadalquivir hasta

Los trabajos tienen en algunos subtramos una duración de cuatro años por su complejidad

Coria del Río. La adjudicataria deberá construir un trayecto entre la carretera A-4 (variante de Bellavista) y la A-8058, es decir, la autovía de Coria del Río.

La singularidad de este trazado, de apenas cinco kilómetros, es que gran parte discurre en subterráneo por el denominado paso bajo el río, que tiene una longitud total de 2.080 metros y está compuesto por cuatro tubos conectados por ocho galerías peatonales y dos para vehículos.

EL FUTURO

Próximas obras entre Almensilla y Espartinas

■ En próximas fechas deberían comenzar las obras de la SE-40 entre Almensilla y Espartinas, después de que también se hayan adjudicado ya los trabajos.

Será la Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por Puentes y Calzadas Infraestructuras e Infraestructuras Terrestres la encargada de ejecutar las obras del tramo denominado enlace SE-648 (Almensilla)-enlace A-49 (Huelva), y que está comprendido entre los municipios de Almensilla y Espartinas, lindan-

do con el sector noroeste de la ronda de circunvalación dentro de la comarca del Aljarafe.

Con un presupuesto de 51.572.008,15 euros, tienen como objeto la construcción de un trayecto de 7,7 kilómetros de la futura vía rápida, entre la carretera A-8054 de Palomares del Río a Almensilla (antigua SE-648), de titularidad autonómica, y la autopista Sevilla-Huelva (A-49), estatal, a la altura de Espartinas. En un plazo previsto de 31 meses se ejecu-

tarán 24 estructuras (13 pasos superiores y 11 inferiores), para reponer diversos caminos rurales y ramales.

La sección tipo del tronco de autovía estará formada por dos calzadas separadas por una mediana de 10 metros.

Cada calzada estará constituida por tres carriles de anchura cada uno, a los que se sumará un arcén exterior de 2,50 y otro interior de uno. En el futuro, la ronda de circunvalación podría llegar a los cuatro carriles.

De la longitud total del tramo subterráneo, 1.900 metros se proyectan como túnel ejecutado con tuneladora, con un diámetro interior de 12,60 donde se alojan dos carriles cada uno, de manera que serán cuatro en total.

En tercer lugar, sale a licitación la construcción del túnel propiamente dicho, cuyo presupuesto asciende a 83.767.036,80 euros. Deberá realizarse en un plazo de 18 meses e incluye todas las instalaciones proyectadas en los dos proyectos comentados anteriormente de obra civil.

El sector afectado por estas instalaciones abarca los cuatro tubos de 2.080 metros del túnel propiamente dicho más los pórticos de señalización, limitación de gálibos y otros sistemas situados en el exterior.

Con la ejecución de la segunda ronda de circunvalación de Sevilla, cuyo presupuesto creció considerablemente para la ejecución del que será el mayor túnel bajo un río de Europa, se conseguirá mejorar las comunicaciones del área metropolitana, donde la actual, la SE-30, está colapsada. Es, de hecho, el proyecto clave para la Gran Sevilla y marcará el futuro desarrollo de parques empresariales y promociones en los distintos pueblos.

La Junta amplía las áreas de oportunidad de la Gran Sevilla y las agrupa junto a la SE-40

» A SOLICITUD DE LOS MUNICIPIOS

Se autorizarán una **veintena** más de las previstas en el Potaus

» PRIORIDAD PARA LA SEGUNDA CORONA

Los nuevos usos residenciales y comerciales se alejan de la **comisa**

En 2009 estarán en obras 44 km de los 77 de la SE-40

Desde la A-4 y la A-49. Entre Dos Hermanas y Coria construirán túneles subterráneos para salvar el río, sobre el que se creará un nuevo puente

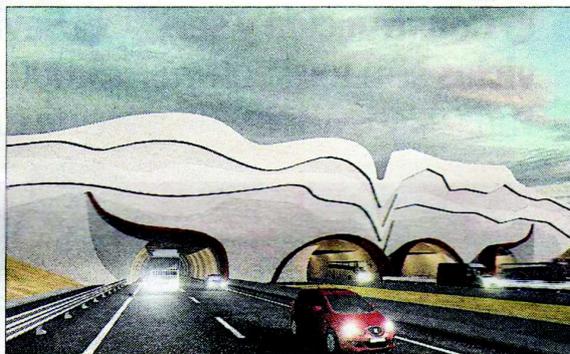
JAVIER LUQUE
20 MINUTOS

Sevilla ha sido buena en 2008, y los Reyes Magos le dejarán grandes regalos: las obras de las SE-35 y SE-40, vía de la que ya se ejecutan tres tramos. En total, el próximo año estarán en construcción 44,4 kilómetros de los 77 que tendrá la SE-40 (casi la distancia de Sevilla a Huelva), según explicó ayer la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez.

La nueva ronda descongestionará la SE-30 por la que pasan a diario 134.000 vehículos. Absorberá todo el tráfico procedente de Portugal, Huelva y Cádiz hacia Córdoba y Madrid y viceversa.

Seis tramos

En total, en 2009 estarán en obras seis de sus 11 tramos (los que conectarán la A-4 y la A-49) y se licitarán las obras de los que unirán la A-49 y la A-66. Se baraja 2011 o 2012 para inaugurar la ronda, en la que se invertirán más de 1.433 millones de euros.



Recreación de los túneles que se construirán bajo el río. FOMENTO

La N-IV, ajena al «color político»

Fomento asegura que el trazado definitivo para transformar la N-IV en autovía (entre Los Palacios y Jerez) se mantendrá «ajeno al color político» de los ayuntamientos de las localidades que atraviesa esta vía. El Cuervo, El Palmar de Troya, Marchena y Utrera se han mostrado disconformes con alguna de las alternativas que se han propuesto.

Para salvar el río entre Dos Hermanas y Coria, se construirán cuatro túneles subterráneos (de dos carriles y 2,2 km cada uno). Los excavarán una tuneladora a 40 metros de profundidad y se convertirán en los primeros túneles bajo un río navegable de España. En Europa sólo hay uno similar en Hamburgo (Alemania).

Además, el río Guadalquivir tendrá un nuevo puente como el del Alamillo de 100 m de alto. Servirá para unir la A-66 con la A-4.

PARA EVITAR LOS ATASCOS

Actualmente, hacen falta unos 35 minutos para llegar por la SE-30 desde la A-49 a la A-4. Cuando la SE-40 funcione, sólo serán necesarios diez minutos, según Fomento.

PREVISIÓN PARA CUATRO CARRILES

La SE-40 tendrá tres carriles por sentido (salvo en los túneles) y una mediana de 10 m de ancho, por si fuese necesario construir un cuarto carril por sentido.

13 ENLACES Y 14 VIADUCTOS

La nueva ronda contará con 13 enlaces a carreteras estatales y autonómicas (el de la A-92 tendrá tres niveles), 14 viaductos, 72 pasos inferiores...

El 60% de la SE-40 estará ya en obras a lo largo de este año

Adjudicados dos nuevos tramos, entre ellos los túneles Norte de la ronda

A.M.G. ■ SEVILLA

La segunda ronda de circunvalación de Sevilla, la SE-40, corre que se la pela. El Ministerio de Fomento ha adjudicado otros dos tramos con una inversión conjunta de 274 millones de euros, lo que permitirá que el 60% de esta nueva carretera esté ya en obras durante este año.

"Un gran impulso a esta infraestructura de prioridad máxima". Así definía ayer el Ministerio de Fomento el empujón que se le ha dado al proyecto tras la adjudicación de dos nuevos tramos, con lo que se cierra todo el arco del sector suroeste de la circunvalación. Uno de estos tramos es el de los dos túneles Norte bajo el Guadalquivir cerca de Coria del Río, en marcha después de que hace un mes se hiciera lo propio con los dos Sur. El otro es la conexión entre Coria y Almensilla.

Estas dos nuevas partes de la SE-40 que en breve estarán en obras suponen un desembolso conjunto de algo más de 274 millones de euros sin incluir el IVA, una inversión que en su mayor parte se lo lleva el tramo de los túneles Norte con 203,6 millones. Esta cifra supone una rebaja sobre el presupuesto de licitación de 29,1 millones de euros.

De esta manera ya está en marcha al completo la principal obra de la futura ronda de circunvalación, un paso subterráneo bajo el Guadalquivir formado en total por dos parejas de túneles con ocho carriles en total, cuatro en cada sentido. Los túneles Sur ahora adjudicados por Fomento tienen que estar terminados en 41 meses (inicialmente estaba previsto que fuese en 50), lo que significa que entrarán en servicio en 2013, tal y como también está previsto con sus hermanos Norte.

El tramo subterráneo es tan costoso no sólo por la gran envergadura de la obra, sino porque también incluye en su presupuesto la construcción de la tuneladora encargada del trabajo. Con sus 14 metros de diámetro, será la máquina de este tipo de mayor tamaño en Andalucía.

ALJARAFE. El otro tramo adjudicado es el Coria del Río-Almensilla, con el que se cierra el sector suroeste de la ronda y se consigue que un 60% del trayecto (entre La Rinconada y Almensilla) esté en obras durante el presente año. Con un plazo de ejecución de 34 meses, la empresa Vías y Construcciones se encargará de una obra de 6,9 kilómetros de autovía en la que se levantarán 12 estructuras: cinco pasos superiores, tres inferiores y cuatro viaductos. Este trayecto, que durante dos kilómetros será de cuatro carriles por sentido y después pasará a tres, incluye también un falso túnel de 320 metros de longitud junto a la urbanización de Carramolos.

EL PROYECTO DE LOS CUATRO TÚNELES BAJO EL GUADALQUIVIR

Tendrán una longitud de 2,1 kilómetros y su cota más profunda se encontrará a 40 metros bajo el Guadalquivir

TRAZADO DE LA SE-40

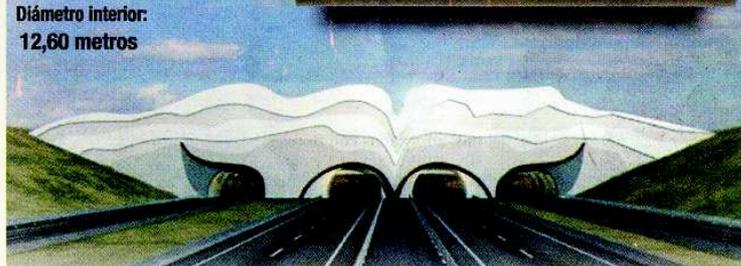


ADJUDICACIÓN DE LOS TÚNELES

Túneles Norte, embocadura este | **203,6 Mill. €** | **41 meses**
29 millones menos y una reducción de nueve meses sobre el proyecto de licitación.

Túneles Sur, embocadura oeste | **232,2 Mill. €** | **40 meses**
13,3 millones y 10 meses de ahorro sobre el proyecto de licitación.

Longitud del tramo subterráneo:
2.080 metros
Ejecución con tuneladora:
1.900 metros
Diámetro exterior de excavación:
14 metros
Diámetro interior:
12,60 metros



Fuente: Ministerio de Fomento

El Correo de Andalucía

EL CONCURSO

Ganan Obrascón, Sando y Azvi

La unión temporal de empresas formada por Obrascón Huarte Lain, Sánchez Domínguez (Sando) y Azvi ha sido la adjudicataria de los túneles Norte, un proyecto en el que no repite ninguna de las tres firmas que se encargará de sus gemelos del Norte. La obra conjunta dará como resultado un paso de cuatro túneles y ocho carriles.

La división en dos proyectos de este macrotúnel persigue acortar los plazos, ya que de esta manera serán dos tuneladoras las que hagan el trabajo. Inicialmente Fomento preveía que de todo se encargaría una sola máquina, con lo que los

trabajos hubiesen durado alrededor de 15 meses más.

El tramo en el que se incluyen los túneles tiene una longitud total de 2,76 kilómetros, de los que 2.080 metros son subterráneos con un diámetro interior de 12,60 metros. Con entrada y salida por los términos municipales de Dos Hermanas y Palomares del Río (aunque más cerca del núcleo de

Coria), los cuatro túneles están conectados por ocho galerías peatonales y dos para vehículos.

Al igual que los del Sur, los túneles Norte están formados por dos calzadas con cuatro carriles cada uno de 3,50 metros de ancho, arceños exteriores de 2,50 metros e interiores de 1,50. La mediana es de dos metros y las aceras de 0,75.

El proyecto ahora adjudicado incluye también un edificio de instalaciones, un viaducto sobre la A-8058 (la autovía de Coria del Río) y tres estructuras de paso (dos pasos superiores y uno inferior), incluidos en los ramales de enlace.

La adjudicación del paso subterráneo bajo el río incluye un edificio de instalaciones

Fomento adjudica la obra del túnel bajo el río de la SE-40

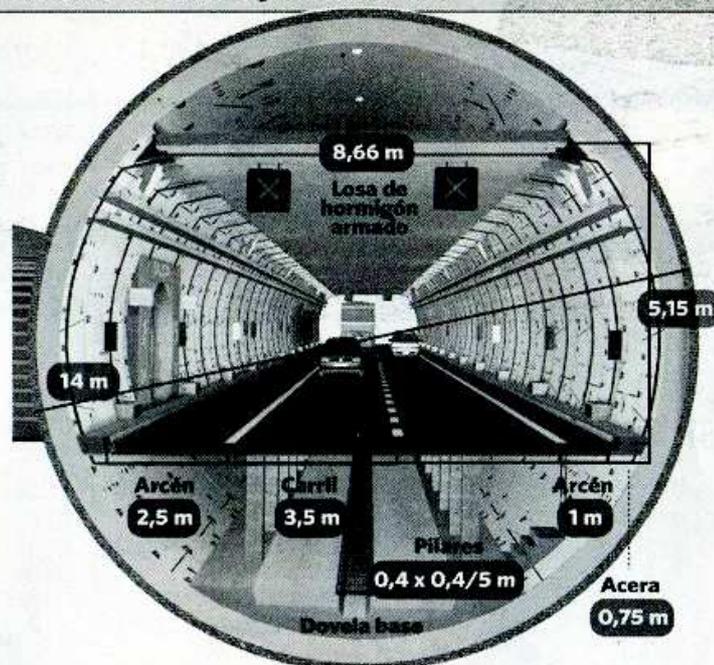
La inversión consignada para dos tramos supera los 274 millones

R. S.

El Ministerio de Fomento, a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seitt), adjudicó ayer por 274 millones de euros las obras de dos tramos que cierran el arco del sector suroeste de la nueva circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla, la SE-40. Los tramos se adjudicaron en el Consejo de Administración de la Seitt celebrado el pasado 23 de abril, según un comunicado difundido ayer por el Ministerio de Fomento.

El primero de ellos es el subtramo Embocadura Este-Túneles Norte del Guadalquivir-Coria del Río, comprendido entre Dos Hermanas, Sevilla y Palomares del Río (Enlace con la A-8058), incluyendo el cruce bajo el río Guadalquivir. Las obras se adjudicaron a la Unión Temporal de Empresas (UTE), formada por Obrascón Huarte Lain, S.A., Sando, S.A. y Azvi, S.A. El presupuesto asciende a 203.646.497 euros (IVA excluido) y el plazo de ejecución es de 41 meses. Tiene una longitud de 2,76 kilómetros, y supone la ejecución de los dos tubos Norte, de la embocadura oriental y del edificio de instalaciones de la margen Oeste, así como la de las dos calzadas de la autovía desde la embocadura occidental hasta el final del tramo. La sección tipo genérica del tramo está compuesta por dos calzadas con cuatro carriles cada una de 3,50 metros de

Cuatro carriles por sentido



Fuente: Ministerio de Fomento. Gráfico: Dpto. de Infografía.

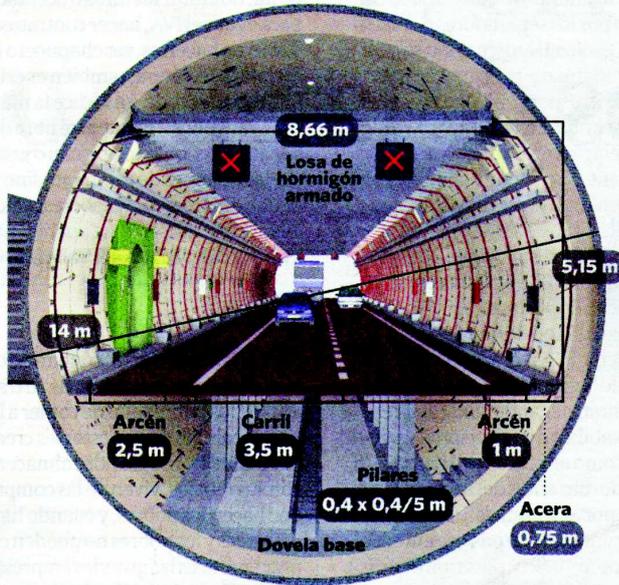
ancho, arcenes exteriores de 2,50 metros e interiores de 1,50 metros. El segundo subtramo, comprendido entre Coria del Río y Almensilla, se adjudicó a la empresa Vías y Construcciones, S.A. El presupuesto asciende a 70.380.000 euros y el plazo de ejecución es de 34 meses. El tramo incluye la construcción de 6,9 kilómetros de nueva autovía, con 12 estructuras (cinco pasos superiores, tres pasos inferiores y cuatro viaductos), y un falso túnel de 320 metros de longitud junto a la urbanización Carramolos.

Entre los puntos kilométricos 0 y 2, la sección tipo del tronco de la autovía estará formada por dos calzadas separadas por mediana estricta de dos metros. Cada calzada está constituida por cuatro carriles de 3,50 metros de anchura cada uno, más un arcén exterior de 2,50 metros y uno interior de 1,50 metros. Entre el punto kilométrico 2 y el final del tramo, la mediana pasa a ser de 10 metros y cada calzada está diseñada con tres carriles de 3,50 metros de anchura, más un arcén exterior de 2,50 metros.

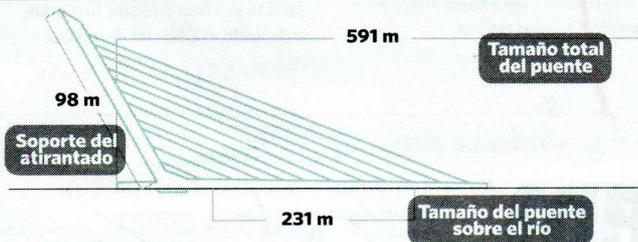
ARCO SUR El año que viene estará en obras el trazado entre las localidades de La Rinconada y Espartinas, el 75% del proyecto

AUTOVÍA proyecto de

Cuatro carriles por sentido



□ PUEBLO DEL PASO NORTE DEL RÍO GUADALQUIVIR



Fuente: Ministerio de Fomento. Gráfico: Dpto. de Infografía.

Magdalena Álvarez
Ministra de Fomento

“La SE-40 es la infraestructura más importante que se va a construir en Sevilla desde la Exposición Universal de 1992”

Alfredo Sánchez Monteseirín
Alcalde de Sevilla

“Sevilla cuenta con inversiones amarradas y consolidadas para que el sector de la construcción afronte esta situación complicada”

EN DETALLE

De dos carriles a tres, con posibilidad de cuatro

Los estudios informativos redactados en 2004 por el Gobierno del PP preveían que la SE-40 tuviese dos carriles por sentido, pero Fomento lo amplió luego a tres. La previsión es que pueda acoger el tráfico durante los próximos 20 años, pero se ha reservado una plataforma central de diez metros para hacer posible una ampliación a cuatro carriles, que en el caso de los túneles serían incluso seis por sentido aprovechando los arcenes.

Un enlace de tres niveles con la A-92

La SE-40 contará con 14 viaductos, 72 pasos superiores y 77 inferiores en sus 77 kilómetros de recorrido. Entre sus enlaces con otras vías, destaca el de la A-92. Según el Ministerio, el aprovechamiento máximo del terreno ha obligado a ejecutar una conexión de tres niveles.

Pasos de fauna y árboles trasplantados

La protección del ambiental ha sido una prioridad, según el Ministerio. Las obras de drenaje de la futura autovía se han diseñado de tal modo que sirvan también como pasos para la fauna, en tanto que los árboles afectados por el trazado serán en su mayoría trasplantados.

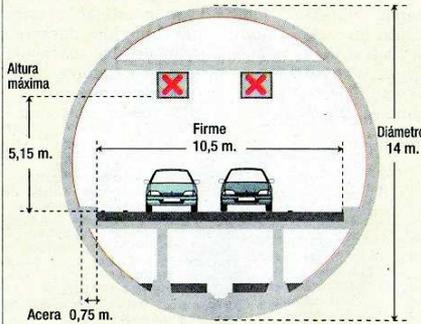
25 minutos menos entre la A-4 y la A-49

Los tiempos de trayecto se reducirán de forma muy significativa para los vehículos que, procedentes de Córdoba y Cádiz por la A-4, se dirigen hacia Huelva por la A-49, y viceversa. De los 35 minutos que requiere en la actualidad el recorrido por la saturada SE-30 se pasará a sólo 10 minutos, según indicó ayer la ministra. El paso diario de vehículos está calculado en 134.000.

EL PROYECTO DE LOS CUATRO TÚNELES BAJO EL GUADALQUIVIR

Tendrán una longitud de 2,2 kilómetros y en su cota más profunda se encontrarán a 40 metros bajo el Guadalquivir

► Dimensiones



► Trazado de la SE-40



► Los túneles por dentro

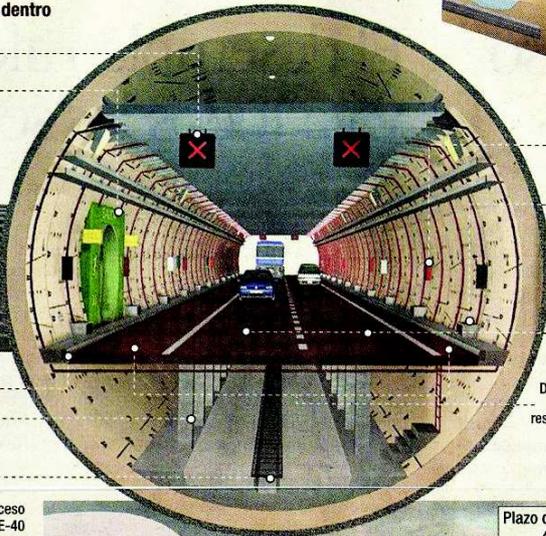
- Paneles de señalización
- Salida de emergencia

- Corredor de conexión entre túneles

- Acera
- Pilares

- Canaleta de drenaje

- Imagen virtual del acceso a los túneles por la SE-40



- Extintores y teléfonos de emergencia

- Boca de ventilación
- Dos carriles de 3,5 m. cada uno

- Dos arcenes de 2,5 m. y 1 m. respectivamente

Plazo de ejecución: 4 años



Fuente: Ministerio de Fomento

El Correo de Andalucía

Un paso más para el Cercanías

■ **Magdalena Álvarez** desglosó ayer los más de 1.000 millones de euros que el Ministerio de Fomento dedicará en 2009 a los ferrocarriles, de los que la partida más pequeña es para las líneas del Cercanías: sólo 72 en toda Andalucía.

La secretaria de Estado de Infraestructuras, Josefina Cruz, destacó: "Estamos trabajando con

los alcaldes y las obras van a empezar en 2009". Igualmente, indicó que "ya se está trabajando en la remodelación o nueva construcción de las estaciones -19 en las dos líneas del Aljarafe y Cartuja- además de en los aparcamientos disuasorios". El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) "está finalizando los

proyectos, y entonces se licitarán, en principio, durante el primer semestre de 2009", según apuntó.

También en relación al Cercanías, la ministra adelantó que se van a incorporar tres trenes Civia, con más capacidad de viajeros.

Dentro de la partida de ferrocarriles, dio cuenta del buen ritmo del AVE Sevi-

lla-Cádiz. Del mismo modo, subrayó que se está realizando el cambio de ancho de vía para que los usuarios de la línea Jaén-Córdoba-Sevilla reduzcan en 35 minutos su viaje. Y, por último, remarcó que los viajeros de Sevilla a Barcelona tardarán dos horas 40 minutos menos cuando las conexiones eviten pasar por Madrid.

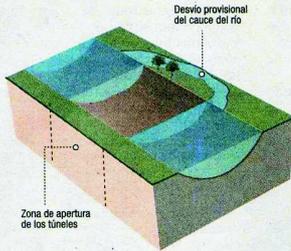
La futura ronda de circunvalación » Los túneles son el punto más delicado del sector suroeste de la futura autovía » A lo largo del año que viene estará en obras todo el tramo que va de la A-4 hasta la A-49

LOS CUATRO NUEVOS TÚNELES BAJO EL GUADALQUIVIR

LA TECNOLOGÍA DE CONSTRUCCIÓN

El suelo donde se realizará la obra es blando e inestable, por lo que se ha optado por utilizar un procedimiento alternativo a la tuneladora, tecnología usada en la mayor parte del tramo subterráneo del Metro de Sevilla. Está previsto que los cuatro túneles se ejecuten mediante el sistema de pilotes o micropilotes, una técnica muy apropiada para solventar el paso del cauce del Guadalquivir con las mayores medidas de seguridad y en el menor tiempo posible.

1 En la primera fase se procederá al desvío provisional del cauce del río con objeto de dar mayor seguridad a la obra.



2 Una vez desviado el cauce del río, una pilotadora taladra dos filas de pilotes en el eje longitudinal del túnel, con la anchura suficiente para poder ejecutar en su interior la catzada de la autovía.



3 Tras finalizar las dos pantallas de pilotes se comienza a excavar entre ellas, hasta llegar a la bóveda del túnel.

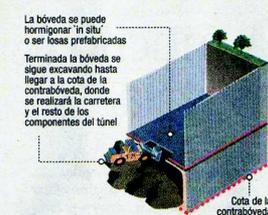


LOS OTROS TÚNELES BAJO EL GUADALQUIVIR

El paso del trazado del Metro entre las estaciones de Plaza de Cuba y Puerta de Jerez requería sortear la dársena del Guadalquivir. Se utilizó la tuneladora y se reforzó el fondo del río instalando una losa de hormigón de 80 cms. de grosor colocada mediante una tubería asistida por buzos.



4 La fase siguiente consiste en hormigonar la bóveda y seguir excavando hacia abajo para poder meter máquinas excavadoras por debajo de la bóveda.



5 Sobre la bóveda se rellena con material procedente de la excavación hasta devolver el terreno natural a la cota previa.

La contrabóveda se hormigona y sobre ella se ejecutan el firme, las instalaciones de seguridad, iluminación, ventilación, etc.



LOCALIZACIÓN DE LOS TÚNELES EN LA SE-40



LOS DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

- A El tráfico será supervisado mediante cámaras conectadas con el Centro de Control, lo que supone que cualquier incidencia será detectada y atendida inmediatamente.
- B Bocas de incendio equipadas junto con teléfonos de emergencia repartidas por todo el trazado permitirán afrontar las emergencias de incendio en cualquier parte del túnel.
- C Cada 200 metros habrá una salida de emergencia que conectará los túneles y que servirá de vía de escape. También se incluirán zonas de parada de emergencia (apartaderos).
- D Los sistemas de ventilación suministran un flujo de aire variable para adaptarse a las condiciones cambiantes de tráfico y que puedan seguir funcionando con temperaturas extremas en situaciones de emergencia.

Fuente: Elaboración propia

Teltru Rubio

Una gran obra de ingeniería con un sistema convencional

Será el segundo túnel bajo el Guadalquivir » No se utilizará tuneladora, como en el del Metro de Sevilla

El de la SE-40 será el segundo túnel que se construya en Sevilla bajo las aguas del río Guadalquivir. El de la línea 1 del Metro de Sevilla, que entrará en funcionamiento en diciembre, mide 150 metros y discurre entre las dos márgenes del río. Se hizo mediante el sistema

de doble túnel con tuneladora y su ejecución requirió una semana.

Sin embargo, según está previsto, el macrotúnel de la SE-40 no se construirá con tuneladora sino mediante pilotes o micropilotes, un sistema que se engloba dentro de la tecnología

convencional. Mediante este sistema se han construido algunos túneles de la M-30, el del Metro de Granada, el de Gedo en la autovía de Castilla, los túneles de Guadarrama y el del Marchante, en la autovía que va de Nerja a Almuñécar.

Los túneles de la SE-40 forman parte del trazado del sector suroeste de la futura circunvalación y es, hasta el momento, la actuación más compleja y

costosa de toda la ronda. Los proyectos de los tres tramos que componen este sector (que se inicia en Dos Hermanas y que concluye en Espartinas) están ya redactados pero sólo se han licitado las obras del último, que nace en Almensilla, con 7,7 kilómetros y algo más de 92 millones de presupuesto. El trazado subterráneo comienza por El Copero (Dos Hermanas) y a la salida un súperenla-

ce conecta con la A-8058. También lleva un puente sobre el río a su paso por La Algaba.

El Estado planea licitar antes de fin de año los 19,3 kilómetros de este sector que conecta el Aljarafe y el sur de la Gran Sevilla. Fomento espera que en 2009 estén en obras 43,25 de los 77 kilómetros de la SE-40 desde la A-4 hasta la A-49 en dirección Huelva y con una inversión de 970 millones.

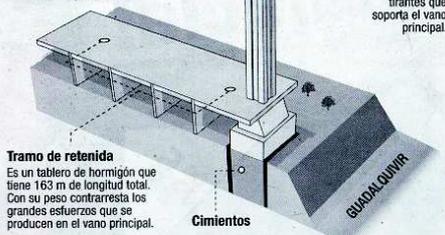
El puente de la SE-40 se hará sin afectar al curso del Guadalquivir

El pilono estará en la orilla derecha y tendrá los cimientos a 35 metros de profundidad

EL MÉTODO CONSTRUCTIVO

► La técnica elegida para la construcción es la denominada avance en voladizo con atrinamiento. Con este sistema se evita cualquier afectación al cauce del río.

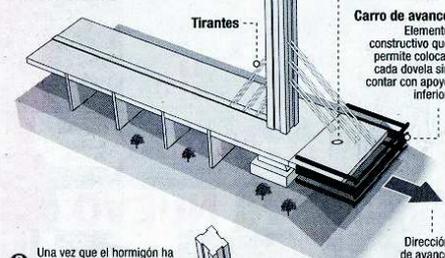
1 En la primera fase se construyen el pilón y el tramo de retenida. La cimentación, con pantallas de hormigón armado, alcanza los 35 metros de profundidad.



Tramo de retenida
Es un tablero de hormigón que tiene 163 m de longitud total. Con su peso contrarresta los grandes esfuerzos que se producen en el vano principal.

Pilón
Con una altura de 106,27 metros y una inclinación de 4,08°, es el punto de apoyo del sistema de tirantes que soporta el vano principal.

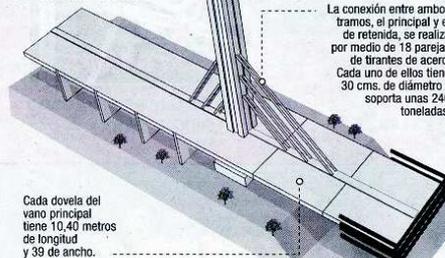
2 Se procede a construir las partes del tablero principal avanzando en voladizo. Cada dovela se coloca en posición mediante un carro de avance, se suelda a la anterior y se colocan los cordones de los tirantes de esa dovela.



Dovela
Cada uno de los segmentos que componen el tablero.

Carro de avance
Elemento constructivo que permite colocar cada dovela sin contar con apoyo inferior.

3 Una vez que el hormigón ha alcanzado una cierta resistencia, se tensan los tirantes y se continúa añadiendo dovelas hasta cruzar el río.



La conexión entre ambos tramos, el principal y el de retenida, se realiza por medio de 18 parejas de tirantes de acero. Cada uno de ellos tiene 30 cms. de diámetro y soporta unas 240 toneladas.

Cada dovela del vano principal tiene 10,40 metros de longitud y 39 de ancho.

ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA

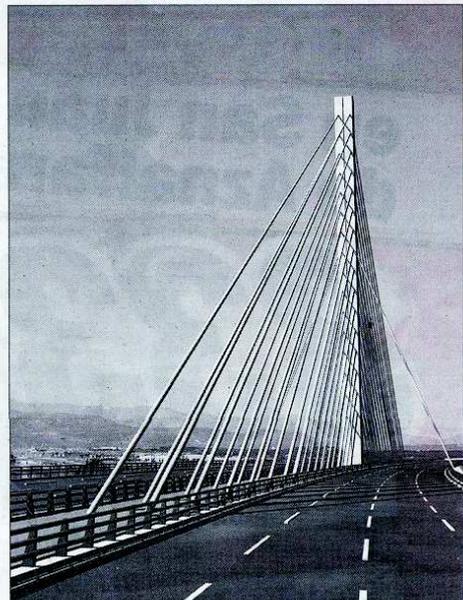
La construcción del futuro puente de la SE-40 a la altura de La Algaba se acometerá sin afectar al curso del Guadalquivir. El sistema constructivo elegido es el de avance en voladizo, con lo que no hará falta colocar ninguna estructura en el río durante las obras.

El viaducto salvará el Guadalquivir entre La Algaba y La Rinconada, en el tramo norte de la futura ronda de circunvalación de Sevilla. Con un presupuesto de 43,1 millones de euros, el Ministerio de Fomento ha diseñado un puente que será el segundo más largo de Sevilla con sus 704 metros totales, y que crecerá desde la orilla derecha del río (la más cercana a La Algaba) para cruzar el curso sin colocar estructuras o pilonos en el cauce.

El método con el que se acometerá la construcción será el de avance en voladizo, para lo que el primer paso será hacer el pilono central, de 106,27 metros de altura y una leve inclinación de 4,08 grados. La cimentación se acometerá mediante pilotes o pantallas de hormigón armado, lo que permitirá horadar el terreno hasta los 35 metros de profundidad y así alcanzar las margas azules típicas del subsuelo de Sevilla.

A partir de aquí entra en juego un sistema de equilibrios para compensar las partes del puente, que se divide en tres tramos con 14 vanos: el tablero en sí que cruza el río (231 metros), cuatro pequeños puentes (120 metros en total) en la orilla izquierda y otros nueve pequeños puentes (que suman 353 metros) en la izquierda. De estos nueve, los cuatro más cercanos al tablero central forman lo que se define como tramo de retenida, cuyo peso equilibrará el de la estructura que sobrevolará el río.

Una vez hecho este tramo de retenida, que se construirá soportado por una cimbra apoyada en el terreno, se acometerá el tablero principal. Cada parte de éste tendrá 10,4 metros de longitud y 39 de ancho,



RECREACIÓN. Fotomontaje con los tirantes vistos desde el puente.

que se irán colocando sobre el río mediante un carro de avance: cada tramo se soldará al anterior y se pondrán los cordones de los tirantes. En total, el puente cuenta con 18 parejas de tirantes de acero, cada uno de los cuales tiene 30 centímetros de diámetro y es capaz de aguantar 240 toneladas.

TIRANTES. Con la base del tramo puesta, se hormigonará la losa del forjado superior y, una vez que el hormigón haya alcanzado la resistencia adecuada, se tensarán los tirantes, que subirán para atravesar el pilono y volverán a bajar para anclarse en el tramo de retenida. De esta manera, si en el tablero principal habrá tirantes cada 10,4 metros, se colocarán

cada 9,05 metros en el tramo de retenida, que con su peso es el encargado de contrarrestar los grandes esfuerzos que se producen en un vano principal con 231 metros de luz y tres carriles en cada sentido, con una zona de reserva para poder poner en servicio un carril adicional en cada dirección si es necesario en un futuro.

Los técnicos llaman también la atención sobre que el tablero tendrá una cierta curvatura, con un radio de 2.450 metros, y que los 13 vanos (nueve en la orilla derecha y cuatro en la izquierda) que dan acceso al puente en sí se construirán apoyando una cimbra convencional sobre el propio terreno, ya que la rasante está muy próxima al suelo.

Longitud total:	704 mts.
Altura:	106 mts.
Tirantes de acero:	18 parejas
Presupuesto:	43,1 millones



Fuente: Ministerio de Fomento

▲ Tixtau Rubio

Un puente que será un símbolo

La Algaba y La Rinconada resaltan el diseño del paso de la SE-40

A.M.G. ■ SEVILLA

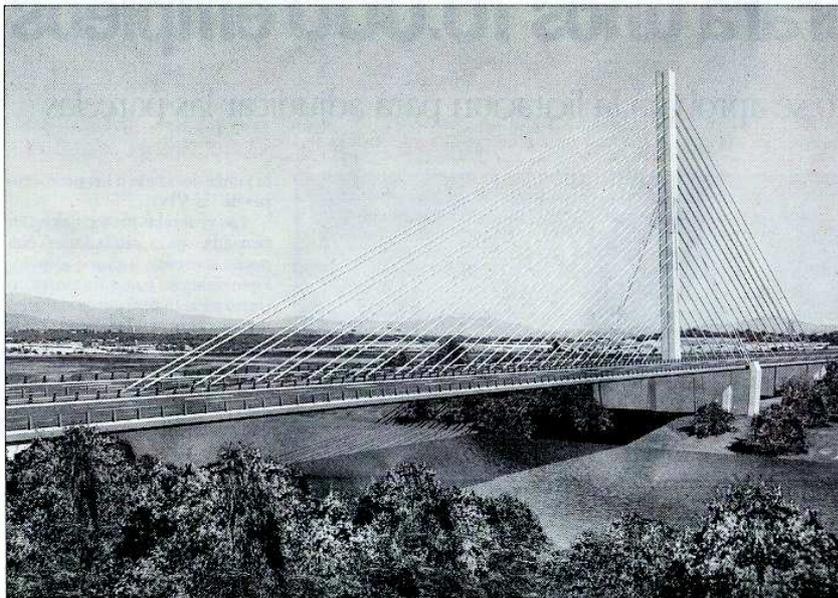
Un puente llamado a convertirse en símbolo. Así ven el nuevo viaducto de la futura SE-40 en La Algaba y La Rinconada, los dos municipios que quedarán un poco más cerca gracias a esta estructura que salvará el Guadalquivir y por la que podrán circular hasta 9.000 vehículos a la hora.

La Algaba y La Rinconada han recibido la noticia del diseño del puente de la SE-40 con una doble satisfacción: por un lado resaltan su estética y están convencidos de que se convertirá en un elemento simbólico, y por otro consideran que se están cumpliendo los plazos para que la ronda de circunvalación sea una realidad.

La Algaba no ve la hora de que la SE-40 funcione para así desviar buena parte del tráfico que ya le atosiga, y más que lo hará porque en ese entorno van un polígono industrial y varias promociones que suman más de 1.000 viviendas. "Cuando se producen atascos las colas llegan casi hasta la barriada de San Jerónimo", ya en Sevilla, explica el alcalde algabeño, José Luis Vega (IU).

Al otro lado del río el regidor rinconero, Francisco Javier Fernández (PSOE), resalta que el puente va a ser un "importante elemento de vertebración y de comunicación" en la comarca de la Vega. "Va a acercar a La Rinconada pueblos vecinos que ahora están cerca pero con los que tenemos malas conexiones", como ocurre con la propia La Algaba, a un tiro de piedra pero sin carreteras directas que faciliten las relaciones entre ambos municipios.

COMUNICACIONES. Fernández aprovecha para recordar que en La Rinconada hay infraestructuras metropolitanas como el parque de El Majuelo, al que con la nueva ronda con su puente podrán llegar incluso residentes de la zona norte del Aljarafe. Desde La Algaba, José Luis Vega se con-



ASÍ SERÁ. Fotomontaje del puente, que tendrá tres carriles por sentido y espacio para hacer dos más.

LAS CIFRAS DEL VIADUCTO

704 metros
DE LONGITUD, EL SEGUNDO
MÁS LARGO DE SEVILLA

Los 704 metros son los de longitud total, algo en lo que sólo le gana el V Centenario. La luz (el tramo entre los dos apoyos que salva el río) será de 231 metros.

43,1 millones
DE PRESUPUESTO EN EL GRAN
HITO AL NORTE DE LA RONDA

El puente será el elemento más simbólico que tendrá la SE-40 en su parte norte, ya que en la zona sur el protagonismo se lo llevará el macrotúnel de ocho carriles.

18 parejas
DE TIRANTES DE ÁCERO
SITUADOS EN AMBOS SENTIDOS

Los tirantes le dan un aire similar al del puente del Alamillo, pero en este caso estarán en ambos sentidos. Serán 18 parejas, con 30 centímetros de grosor cada cable.

106 metros
DE ALTURA DEL PILONO, CON
UNA INCLINACIÓN DE 4 GRADOS

El pilono central tendrá una leve inclinación de 4,08 grados (el del Alamillo tiene 58 grados) y se elevará hasta los 106,27 metros de altura en la orilla derecha del río.

gratula porque su municipio tendrá "las mejores comunicaciones de la Sevilla metropolitana".

En lo que también hay coincidencia es en resaltar el diseño. "Es precioso, va a ser uno de los puentes emblemáticos del Guadalquivir", señala Vega, lo que Fernández apostilla subrayando que estamos ante un elemento "singular" que se va a convertir en uno de los viaductos "más simbólicos" de toda Sevilla. "Va a ser todo un orgullo", remacha.

Otra conclusión es que, si se habla del puente, es que está cerca la resolución de la SE-40, una infraestructura que los dos ven "vital" para la corona metropolitana. El tramo en el que se incluye este paso del río es el último de los 11 en que está dividida la ronda, en tres de los cuales (entre La Rinconada y Dos Hermanas) ya están las obras en marcha.

La nueva ronda de circunvalación

Sólo el puente del V Centenario superará en longitud al nuevo viaducto, que se ubicará entre los actuales puentes de La Algaba y el de la presa de Alcalá del Río

El puente de la SE-40 en La Algaba será el segundo más largo de Sevilla

La estructura recuerda al Alamillo, tendrá una inclinación de cuatro grados y tirantes a ambos lados

Los datos básicos de un elemento simbólico en la SE-40

LONGITUD TOTAL

704 mts.

INCLINACIÓN

4 grados

DISEÑO

18 parejas de tirantes

PRESUPUESTO

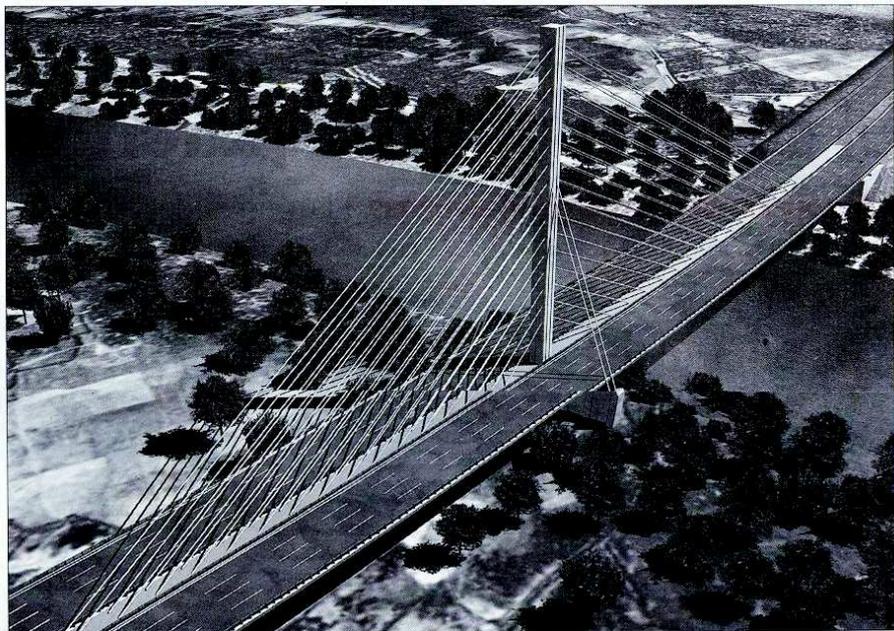
43,1 millones

LUZ

231 mts.

ALTURA

106 mts.



ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA
Tendrá un aire como el del Alamillo, más pequeño en altura pero mucho más largo y con tirantes a uno y otro lado. Así será el nuevo puente sobre el Guadalquivir, por el que cruzará la SE-40 para salvar el río entre La Rinconada y La Algaba y por el que podrán circular hasta 9.000 vehículos a la hora.

Junto al macrotúnel de ocho carriles cercano a Coria, este puente será el elemento más simbólico de la SE-40. A ello ayudarán sus dimensiones, ya que en longitud total el nuevo puente será el segundo más largo de los que salvan el Guadalquivir por Sevilla, sólo superado por el del Quinto Centenario.

El diseño recuerda mucho al del Alamillo, con un pilono central y tirantes, pero ya en el primer vistazo llama la atención que estos cables van a estar en los dos lados de la estructura y que el gran mástil no estará tan inclinado. En concreto, el puente se inclina 4,08 grados frente a los 58 de su vecino sevillano, que si le ganará en altura: 142 metros frente a los 106,27 que tendrá el de la futura SE-40.

En lo que están empatados es en los carriles, ya que ambos tienen tres en cada sentido, aunque aquí el de la SE-40 se guarda un as en la manga: cuenta con una zona de reserva para poder poner en servicio un cuarto carril más en cada sentido si, en el futuro, fuera necesario. Los seis carriles permitirán una capacidad máxima de hasta 9.000 vehículos -4.500 en cada sentido-, que se elevarán hasta 12.000 si alguna vez se hacen los dos adicionales.

Continuando el paralelismo con el Alamillo, si éste gana en altura el de la SE-40 se impone en longitud y por bastante, porque hablamos de que es más de un 80% más largo: 704 metros frente a 250, de manera que sólo le van a superar los 2.016 metros del V Centenario. En la luz (el espacio que hay entre los apoyos de cada orilla para salvar el río) también gana el futuro puente (231 metros frente a 200), lo que le convierte en la tercera mejor marca de Sevilla tras

los 265 del V Centenario y los 235 de la Pasarela de la Cartuja.

Las cifras se completan con una anchura de 39 metros y otro dato relevante: la inversión para levantarlo superará los 43,1 millones de euros. De lo que no se habla aún es de plazos, porque el tramo todavía ni se ha licitado, a lo que se procederá a lo largo de este año.

Además de la longitud y la gran luz que tiene su tramo central, si algo llama la atención del puente son sus tirantes. Aquí hablamos de un total de 18 parejas de nervios de acero que pasan por el pilono central, cada uno con 30 centímetros de diámetro y capaz de aguantar 240 toneladas.

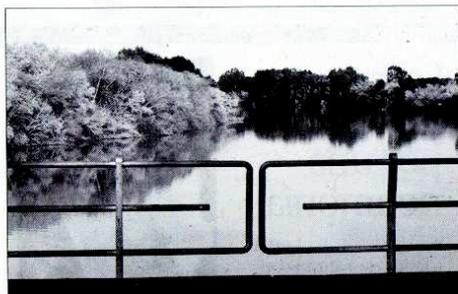
El viaducto, como el del Alamillo, será una estructura mixta de hormigón con un cajón de acero. Lo que no se sabe todavía es si tendrá nombre propio ("los nombres los pone el Consejo de Ministros", se apunta desde el Ministerio de Fomento), aunque sí se da por hecho que se convertirá en una de las referencias de la SE-40, "un icono de modernidad de la Sevilla del siglo XXI", tal y como lo definió la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en su última visita a las obras.

LA CUESTIÓN

¿Por qué no se apuesta por un túnel?

■ Al sur un macrotúnel para cruzar el Guadalquivir, pero al norte un puente. ¿Y por qué? Pues porque es más económico, más seguro y, sobre todo, porque se puede. En este caso, antes de llegar a Sevilla capital el río es navegable, con lo que para hacer allí un puente tendría que ser enorme para no impedir el paso de los barcos.

Al norte la cosa cambia. Aquí el río ya no es navegable, lo que permite construir un viaducto sin tener que embarcarse para ello en un proyecto que, por tamaño, tendría que ser similar al del puente del V Centenario. Aún así, desde Fomento se destaca que tendrá una "enorme luz", tanto que en sí supone "la mayor medida ambiental posible".



EL LUGAR. Entorno en el que se levantará el nuevo puente.

JOSE MANUEL CABELLO

**Fomento impulsa
la Gran Sevilla**

La mitad de la inversión en la provincia para 2009 irá a la ronda de circunvalación, que contará con tres carriles por sentido y la posibilidad de ampliarlos a cuatro

La obra del túnel de la SE-40 durará cuatro años y generará 300 empleos

Magdalena Álvarez anuncia que el 75% del trazado estará en ejecución el año que viene

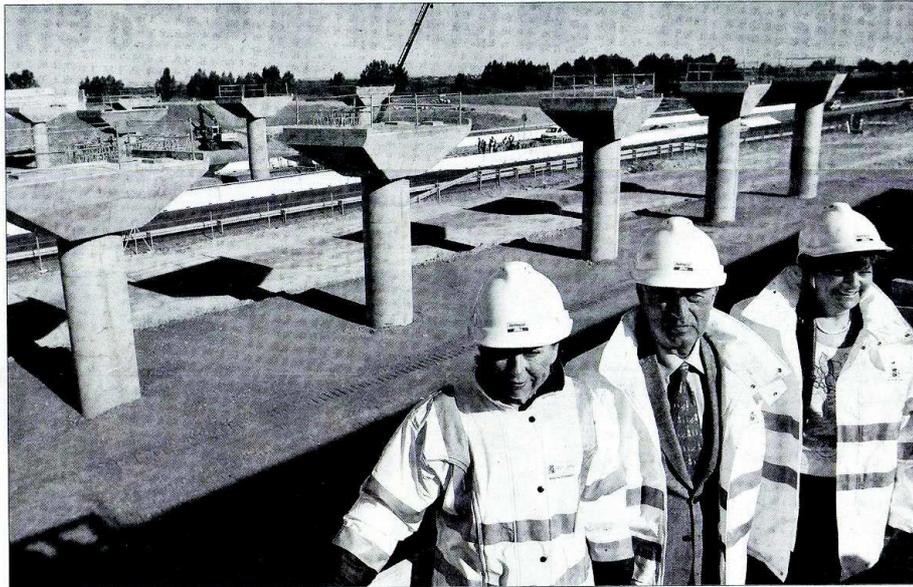
AUXILIADORA VILLAR ■ SEVILLA

Más de cuatro años de obras y 300 operarios estarán destinados a la construcción del túnel de la SE-40 el "elemento más singular y complejo" de la nueva ronda de circunvalación. Fue ayer la estrella dentro de la presentación del proyecto por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez.

La ministra detalló ayer en la sede de la Delegación del Gobierno en Sevilla el estado de la SE-40, los tramos que están en construcción, licitación o estudio. No obstante, fue la presentación del túnel bajo el río Guadalquivir el que centró buena parte de los comentarios. En realidad son cuatro túneles de dos carriles cada uno, con una longitud de 2,2 kilómetros y 14 metros de diámetro, con una cota inferior de 40 y "con capacidad para absorber el tráfico previsto para los próximos 20 años", según afirmó.

La ministra destacó que es una "gran obra de ingeniería civil que cubrirá la necesidad por la saturación de tráfico de la SE-30, con 134.000 vehículos al día". En este tramo "la inversión será muy superior a la media por kilómetro por la complejidad de la obra, además del coste de las expropiaciones y de las medidas medioambientales".

También reconoció que "inicialmente se planteó un puente", pero el carácter navegable del río por esta parte eliminó la opción porque tendría que tener unos 50 metros de altura. "Es la primera vez que se va a construir en España un túnel bajo un río navegable, y en Europa sólo existe uno en Hamburgo (Alemania)", según subrayó, al tiempo que concretó que "se hará con tuneladora para



ENLACE. Magdalena Álvarez posa ante los pilotes del enlace de la SE-40 con la A-4 a la altura de La Rinconada, el tramo más avanzado.

evitar el desvío del cauce". En todo caso, el hecho de no ser navegable el paso norte del Guadalquivir, en las proximidades de La Algabe, va a permitir que aquí se salve el río con una estructura atirantada de 591 metros y una luz libre sobre el agua de 231. "Una estructura muy bonita, que será un icono de modernidad de la Sevilla del siglo XXI", aseveró.

Otro aspecto de la obra des-

tacado fueron los enlaces con las autovías actuales, que permitirán fluidez y seguridad vial.

TRAMOS. Durante su exposición, resaltó que en 2009 estarán en obras ocho de los 11 tramos de la nueva ronda de circunvalación, el 75% del total de 77 kilómetros y 1.370 millones de euros de presupuesto. Tendrá tres carriles por sentido, con una mediana de 10

metros, que en un futuro puede servir para un cuarto carril. "Conforme se pongan los tramos en servicio, se irá dando soluciones, absorbiendo en parte el tráfico de la SE-30", añadió.

Junto a los tres tramos ya en ejecución -los que unen la A-4 con la A-92 con una longitud de 24,3 kilómetros- adelantó que "en 2009 estará en obras todo el arco sur de la SE-40, desde este punto

de la A-4, en La Rinconada, a su conexión con la A-49". En total serán 250 millones de euros en 2009, "fruto de la voluntad política de solucionar los problemas de tráfico de Sevilla".

En total serán 14 viaductos, 72 pasos superiores y 77 inferiores, lo que supondrá "el impulso económico" que Sevilla necesita del Estado y "oxígeno para la economía" en situación de crisis.

La futura ronda de circunvalación

» El Ministerio de Fomento destaca que se trata de una obra de ingeniería «de gran magnitud» » La nueva infraestructura no estará acabada antes del año 2011

El macrotúnel de la SE-40 será el mayor de España hecho bajo un río

Tendrá dos kilómetros de longitud y ocho carriles y costará más de 500 millones de euros

ÁNGELA SERRATO ■ SEVILLA

Cuatro túneles, ocho carriles, dos kilómetros de longitud y más de 500 millones de euros de presupuesto. El tramo subterráneo de la futura SE-40, que salvará el río Guadalquivir entre Dos Hermanas y Coria del Río, será el túnel más importante de España construido bajo un río.

En esto coinciden Ayesa, encargada del diseño, y las fuentes consultadas de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, que aseguran que en España "no hay un proyecto igual". Pese a que la carretera tiene finales de 2011 como horizonte para su puesta en marcha, el Ministerio de Fomento es reacio todavía a desvelar las claves de una obra de ingeniería "de gran magnitud", que tiene en los túneles de la M-30, que discurren bajo la orilla del río Manzanares a su paso por Madrid, en el Metro de Sevilla y el que se construye bajo el río Genil para el de Granada los referentes más cercanos en el tiempo.

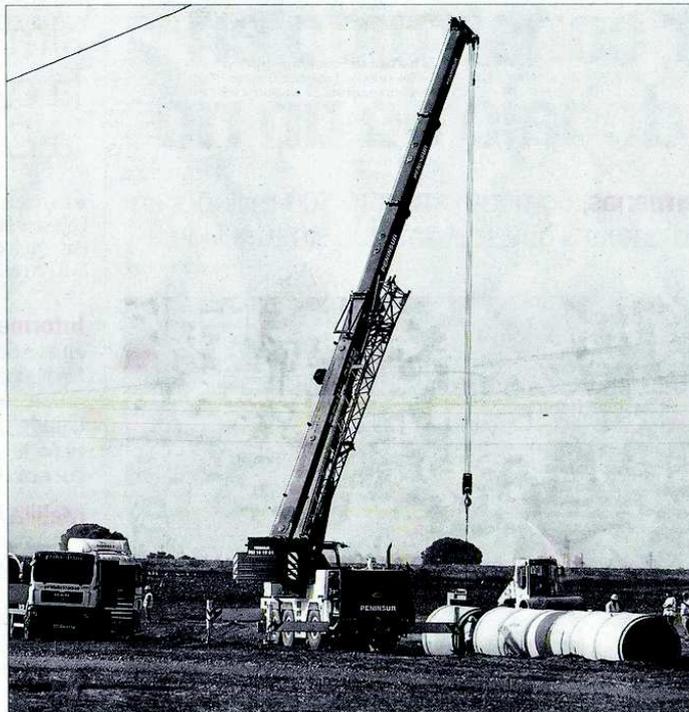
La idea inicial del Ministerio, según explicaron fuentes cerca-

Para construirlo no se utilizará una tuneladora, sino un sistema convencional de pilotes

nas al proyecto, es usar para su construcción un sistema convencional de pilotes y no una tuneladora, que fue el método empleado para construir el túnel de la línea 1. Este sistema es "el más apropiado para este tipo de infraestructuras", asegura Juan Carlos Hernández del Pozo, profesor de Obras Subterráneas y Túneles en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada.

GARANTÍA. El también responsable de la geotecnia del túnel de Granada agrega que la de Sevilla "es una obra complicada, pero hay maquinaria suficiente para garantizar su seguridad".

La construcción de los túneles de la SE-40, según el experto, "está resuelta desde el punto de vista técnico y sólo hacen falta medios económicos y dedicar el tiempo que haga falta para acometer el estudio previo". De hecho, según el ingeniero, "no es necesaria tanta mano de obra como especialistas en inyección y con experiencia en el sistema de pilotes". La fase de excavación,



EN CONSTRUCCIÓN. Obras de la SE-40 en el primer tramo que se empezó, el de La Rinconada.

según apostilla, "es sencilla y está muy mecanizada".

En este sentido, una de las cuestiones más importantes en este tipo de obras es garantizar la seguridad de la infraestructura antes y después de su puesta en funcionamiento. "Por fortuna, en España contamos ya con capacidad para acometer este tipo de proyectos", prosigue el experto. Una vez que el túnel esté abierto, la seguridad de los usuarios se garantizará con un complejo sistema compuesto por postes de auxilio, iluminación, circuito cerrado de televisión, señalización variable, detección de humos e incendios, ventilación, suministro eléctrico, extintores y salidas de emergencia.

En esto coincide el representante en Córdoba del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Juan Escrivano Rodríguez. Las margas azules propias del terreno en el Guadalquivir "permiten acometer la obra con garantía", asegura.

Para ser el mayor bajo un río del país, el macrotúnel de la

El paso subterráneo de la ronda salvará el Guadalquivir entre Dos Hermanas y Coria del Río

ronda de circunvalación tendrá que medirse con otros proyectos de gran calado como los pasos subterráneos de la M-30, que entraron en funcionamiento hace poco más de un año. De todos, el más importante es el que enterra el tráfico bajo las orillas del Manzanares y que empalma al sur con otro túnel contiguo. Juntos suman 10 kilómetros y está considerado el túnel por tramo urbano más largo de España.

Una muestra de la magnitud de estos túneles es que tienen 15 salidas de emergencia, sistemas de ventilación reversibles, red de optimización de la calidad del aire y varios centros de control. Menos espectacular es el del Metro de Granada, que atraviesa el ancho del río. Destaca también el túnel ferroviario de varios kilómetros de longitud que se construye para la línea del AVE de Levante en el tramo comprendido entre el embalse Contreras y Villagordo del Cabriel, en Albacete. El del Metro de Bilbao bajo la ría y el de la autovía del Cantábrico en Villavieja (Asturias) son otros referentes.

EL ENLACE

Tramo clave en la futura vía rápida

■ El macrotúnel de la SE-40 se incluye en el sector suroeste de la carretera, para el que el Gobierno liberó en agosto 764 millones. Sólo el tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río costará 588 millones. Los cuatro túneles, que se incluyen en este tramo, se llevan prácticamente el 70%. Esta inversión ha disparado el presupuesto de la SE-40, que se cifró en un principio en unos 540 millones de euros, hasta casi 1.300.

■ TRAZADO DE LA SE-40



■ El Correo de Andalucía

Adjudicados dos túneles de la SE-40 y el tercer carril de la A-49

El plazo se acorta para el paso bajo el río de la ronda de circunvalación

EL CORREO ■ SEVILLA
Dos de las principales obras de infraestructuras del área metropolitana tienen ya adjudicatario. El Ministerio de Fomento hizo público ayer los nombres de las empresas que acometerán el tercer carril de la A-49 entre Bormujos y Sanlúcar la Mayor, así como dos de los cuatro túneles de la SE-40.

El proyecto más importante es, con diferencia, el de dos de los cuatro túneles de la SE-40, concretamente los situados más al sur, que se han adjudicado con un presupuesto de 232,2 millones de euros. Esta cantidad supone un ahorro de 13,3 millones sobre la cantidad calculada al licitarse la obra, una reducción que también se ha producido en los tiempos: si inicialmente se calculaba que se tardaría 50 meses, al final son 40, es decir, tres años y cuatro meses, con lo que podría cumplirse el objetivo de terminar los trabajos para 2013.

Las obras de este tramo unirán el enlace de la A-4 en Dos Hermanas con el nuevo nudo de conexión con la autovía de Coria (A-8058), en término municipal de Palomares del Río. Este trazado incluye cuatro túneles con dos carriles cada uno (en total, cuatro carriles en cada sentido) bajo el Guadalquivir, la obra llamada a convertirse en el principal hito de la SE-40.

Se trata de uno de los mayores proyectos de ingeniería acometidos en la provincia de Sevilla en los últimos años. En este sentido, la importante singularidad de este tramo, de cinco kilómetros de longitud, es que gran parte discurre en subterráneo, en concreto 2.080 metros, y sumando los túneles sur y norte está compuesto por cuatro tubos conectados por ocho galerías peatonales y dos para vehículos. De la longitud total de lo que discurre por subterráneo, 1.900 metros se proyectan como túnel ejecu-

tado con tuneladora, con un diámetro interior de 12,60 metros.

El proyecto incluye como estructuras, además del túnel propiamente dicho, la construcción de un viaducto sobre el río Guadalquivir, un falso túnel, un edificio de instalaciones y dos estructuras de paso (una superior y otra inferior) para reponer diversos caminos del entorno.

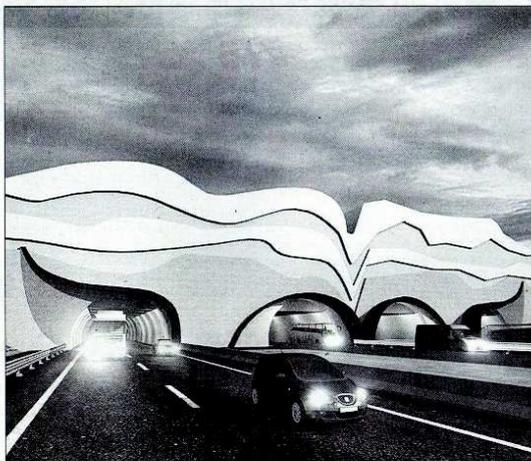
La nueva vía rápida estará compuesta por dos calzadas con cuatro carriles de 3,50 metros de ancho, arcones exteriores de 2,50 e interiores de 1,50. Se completará la sección con una mediana estricta de dos metros además de aceras de 0,75 en la parte subterránea para viandantes. Con un total de 77 kilómetros, esta nueva arteria nace para paliar los pro-

Los trabajos de los subterráneos durarán 40 meses, con lo que estarían terminados en 2013

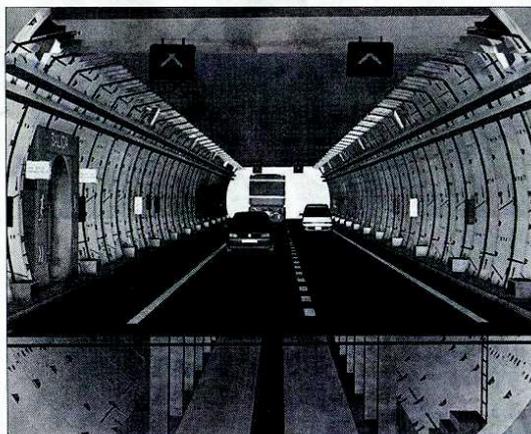
blemas de saturación de la actual ronda de circunvalación, la SE-30.

CARRIL EN LA A-49. En cuanto a la obra en la A-49, tiene por objeto la ampliación de dos a tres carriles por calzada desde el punto kilométrico 5,400 hasta el 16,500 en el enlace de Sanlúcar la Mayor-Benacazón, así como la remodelación del enlace Gines-Bormujos con la carretera A-8062. Con un presupuesto de 20,8 millones, se le ha adjudicado a Joca Ingeniería.

La ampliación se realizará por la mediana, que se reduce a una anchura estricta de dos metros, de manera que la calzada se quedará con tres carriles de 3,5 (además de arcén exterior de 2,5 e interior de 1,5) en cada sentido. Con ello prosigue la ampliación de la capacidad de esta vía, tras ejecutarse el tercer carril hasta Bormujos-Gines.



POR FUERA. Recreación en la que se ven los cuatro túneles de la SE-40.



POR DENTRO. Cada uno de los túneles tendrá dos carriles.

DOS MEJOR QUE UNA

El tramo adjudicado por Fomento de la SE-40 incluye sólo dos de los cuatro túneles porque el proyecto definitivo se dividió al final en dos partes, para así encargárselo a empresas diferentes y que sean dos tuneladoras las que trabajen a la vez. De esta manera, se logró una rebaja inicial de 15 meses sobre los plazos previstos, que a su vez se han recortado en otros 10 meses al hacer la adjudicación definitiva.

PARECE CORIA, PERO NO LO ES

Una curiosidad en relación con los túneles es que todas las referencias apuntan a que unirán Dos Hermanas y Coria del Río, aunque técnicamente nunca llegarán a esta localidad. Aunque será el punto urbano más cercano (el cruce con la autovía de Coria está a 500 metros de la primera entrada), lo cierto es que todo el proyecto se asienta en término municipal de Palomares del Río.

EL PROYECTO

La tuneladora de la M-30 se aleja

■ **Sobre el papel aún no se sabe, pero todo apunta a que las tuneladoras que trabajaron en la M-30 en Madrid (Dulcinea y Tizona, que hasta hace poco ostentaban el récord de ser las más grandes del mundo) no acabarán en las obras de la SE-40.**

Por lo pronto, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seit) ha adjudicado los túneles sur a Aldesa Construcciones, Copisa Constructora Pirenaica y Bruesa Construcción, ninguna de las cuales es propietaria de estas máquinas: Dulcinea es al 50% de Acciona y Ferrovial, mientras que Tizona se la reparten a partes iguales FCC y Dragados. Esto no quita para que las

adjudicatarias lleguen a un acuerdo para comprar o alquilar estas tuneladoras, ya que fuentes del Ministerio de Fomento señalaron ayer que el contrato no les obliga a adquirir una máquina nueva. Eso sí, dentro de los 232,2 millones del coste total del proyecto va incluida la cantidad necesaria para construir una tuneladora.

Desde Fomento se indica que, aunque los tamaños

Ninguna de las empresas adjudicatarias es propietaria de una de estas dos máquinas

sean relativamente parecidos, no es tan fácil ajustar los 15 metros de diámetro de Tizona y Dulcinea a los 14 metros que tienen los túneles de la SE-40. "Si las empresas consiguen otra tuneladora o logran que se adapte al tamaño exigido, no habría problema", aunque se da por hecho que la empresa es bastante complicada.

Ahora queda por adjudicar los túneles norte, un proyecto con un presupuesto de licitación más bajo (232,7 millones frente a 245,5). En total, se calcula que en ambos proyectos trabajarán 480 operarios: 300 en los túneles en sí, 100 en las instalaciones interiores y 80 en el tramo en superficie.

La SE-40 avanza con 45 millones de euros para un tramo de 4,3 km

El entorno de la Hacienda Torrijos contará con un centro intermodal de transporte que conectará la futura autovía, la A-8077 duplicada, Cercanías, tranvía y autobús

J. Chaparro

La gran apuesta del Gobierno de la nación en materia de infraestructuras con la provincia de Sevilla, la circunvalación SE-40, ha dado un nuevo paso con la aprobación del proyecto de construcción de un nuevo tramo, el que unirá la A-49 a la altura de Espartinas con la carretera A-8077, que enlaza Camas con buena parte de los municipios del Aljarafe Norte, hasta Sanlúcar la Mayor.

El presupuesto del proyecto es de 38.773.391,81 euros, más el IVA del 16%, que asciende a 6.203.742,69 euros. En total, casi 45 millones de euros.

El tramo proyectado, de 4,3

3

CARRILES POR SENTIDO

El proyecto contempla tres carriles, que podrían ampliarse a cuatro a costa de la mediana

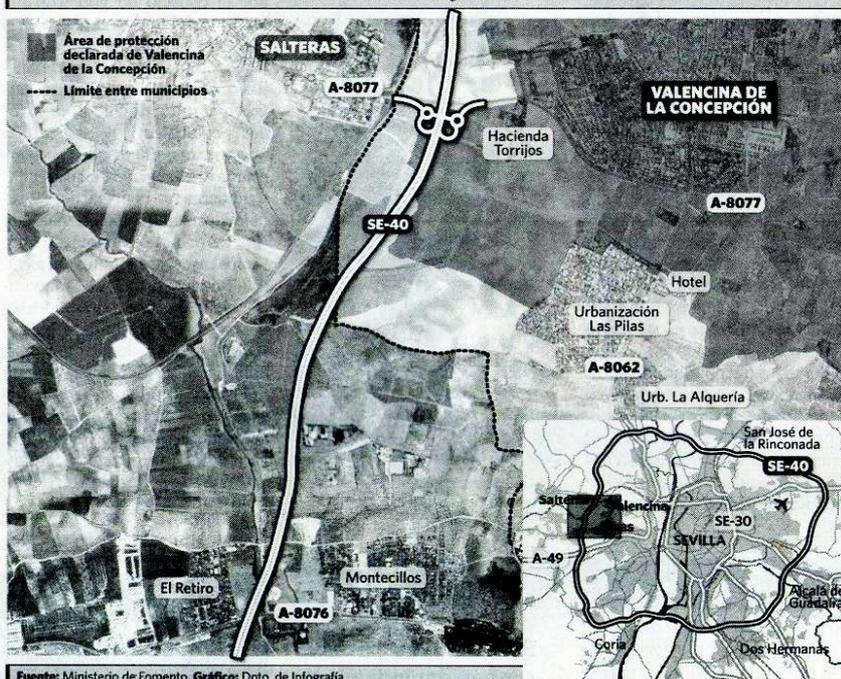
kilómetros de longitud, discurre por los términos municipales de Espartinas y Valencina de la Concepción y está a la espera de que se hagan las expropiaciones de terreno oportunas —453.697 metros cuadrados de suelo rústico en su totalidad— y de adjudicación de las obras.

El origen de este tramo, situado unos 500 metros al sur de la carretera A-8076, se unirá a la A-49 a través de un enlace también pendiente e irá unos 500 metros más allá de la A-8077, en la transición entre un relleno y un desmonte.

La construcción de este tramo será el primer jalón del futuro centro intermodal de transportes que se ubicará entre Salteras y la Hacienda Torrijos, en el término de Valencina.

La intención es que en este punto —muy cercano al previsto Parque Cultural de los Dólmenes de Valencina y Castilleja de

Trazado de la SE-40 entre la A-49 y Valencina



Fuente: Ministerio de Fomento. Gráfico: Dpto. de Infografía.

Los Cercanías de la Cartuja y Aljarafe salen a licitación

El Ministerio de Fomento ha sacado a licitación la redacción de los proyectos de trenes Cercanías del Aljarafe y de la Cartuja con un presupuesto base 689.655,17 euros —más IVA— y un plazo de 8 meses. El 22 de diciembre se abrieron las ofertas, de las cuales las más bajas fueron las presentadas por la UTE formada por las empresas Train Estudios y Proyectos S.L. y Certum SA, con 550.431,04 euros (sin IVA), y Clothos SL con 544.137,93 euros (sin IVA). El Ministerio tiene un plazo máximo de dos meses para resolver la adjudicación del proyecto a

Huévar presenta a Renfe su proyecto de 'puerto seco'

El alcalde de Huévar, Rafael Moreno (PSOE), se reunió ayer con el presidente de Renfe, José Salgueiro, al que presentó un proyecto de centro logístico de transporte de mercancías —el "puerto seco"— que el gobierno local pretende levantar junto al trazado de la vía Sevilla-Huelva. Según informó el gobierno local la línea Sevilla-Huelva discurre por el municipio, aunque no tiene estación. Moreno estuvo acompañado por los propietarios de los terrenos, con los que ya ha firmado un "preacuerdo", aunque la iniciativa debe superar el visto bueno de la Adminis-

rrirá en paralelo al arroyo Rio-pudio.

Esta autovía de la segunda corona metropolitana de Sevilla contará con dos calzadas, de tres carriles cada una y 3,50 metros de ancho —separadas por una mediana de 10 metros, sobre la que se podrán habilitar más carriles—, un arcén exterior de 2,5 metros y uno interior de un metro, además de bermas no pavimentadas de un metro. El proyecto prevé que para enlazar con la A-8077 se construirán glorietas de tipo semitrébol.

Además, salvará la carretera autonómica A-8076 (antes A-472) de Bormujos a Sanlúcar la Mayor mediante un paso inferior, en tanto que varios caminos públicos y vías pecuarias se superarán mediante pasos a distinto nivel. También se recogen en el proyecto una serie de caminos

Atascos, problema técnico y también político

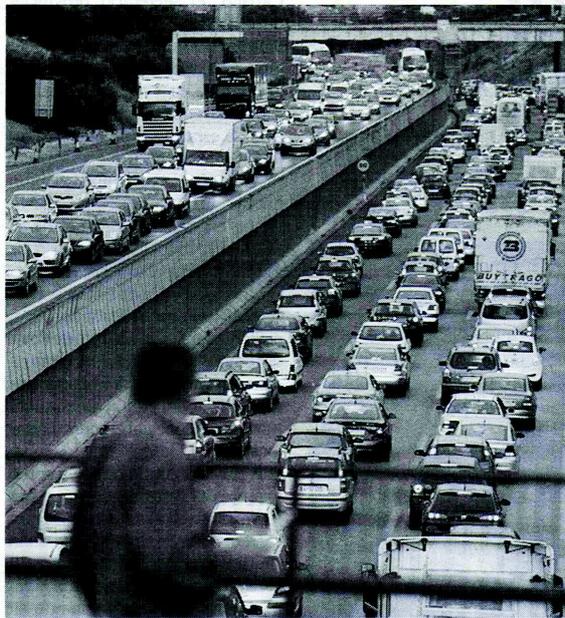
Jorge Benavides

Profesor de la Escuela
Técnica Superior de
Arquitectura de la
Universidad de Sevilla



El lunes ocho de septiembre de dos mil ocho (08-09-08) será una de las referencias más expresivas en la repetitiva historia de los atascos en el acceso a Sevilla por Castilleja de la Cuesta. Merece sintetizar los datos recogidos por la prensa acerca del descomunal atasco motivado por las promociones en dos centros comerciales contiguos, los que tuvieron unos 22.000 visitantes: duración total 5 horas; 5.000 vehículos sin poder salir del aparcamiento de los centros comerciales; longitud mínima a las 16 horas, 6 km; longitud máxima a las 20 horas, 16 km; vehículos en una sola dirección, 3.600 y 9.600 respectivamente (en las dos direcciones, 1,5 veces); velocidad media, 2 km/hora, velocidad máxima 11 km/h; personas auto-secuestradas en el doble sentido de la palabra, al menos 20.000. La Junta no ha comentado el suceso.

La primera alarma de un atasco similar causado por el mismo motivo se produjo hace cuatro años, precisamente en la inauguración de IKEA (24-01-2004), antes de que Aire Sur abriera sus puertas. Al respecto publiqué un artículo el 10-02-04 poniendo en evidencia la expansión urbanística descontrolada e insostenible en El Aljarafe. Dos años después (10-12-06) la prensa publicó los resultados parciales de una investigación sobre movilidad que había realizado: 28.000 aljarafeños que diariamente se desplazan por varios motivos a Sevilla, permanecen auto-secuestrados 35 días al año. Después del último atasco, será necesario actualizar los cálculos y complementarlos con los resultados acerca de la contaminación, de las horas perdidas de ocio, trabajo o descanso. Del gasto, del coste debido al consumo de combustible y de la contaminación. No hay que olvidar que el coche consume 2 veces la energía que el



Atasco en la A-49, a su paso por Ikea, el pasado día 8 de septiembre. M.G.

autobús, 3,7 veces más que el tren ligero. Que mientras de 1 litro de petróleo sacado de la tierra se puede producir 100 unidades de trabajo, el coche solamente se alcanzan 0,12852 unidades.

El atasco es una de las manifestaciones de la mala organización del sistema de movilidad y de sus ineficientes relaciones con el entorno, o sea, de su mal funcionamiento. No es como tradicionalmente se asume: el efecto de una determinada causa o de la suma de varias: amplias zonas de aparcamientos, presencia de grandes generadores de tráfico, falta de acceso directo a los centros comerciales, aumento creciente del parque automotor, insuficiente número de carriles, carencia de autorizaciones policiales para el control de las promociones en hiper-superficies comerciales.

Si fuera así bastaría eliminar, de una en una dichas causas para solucionar el problema. Pero no, no es así. El mal ejemplo de la ciudad de Los Ángeles nos lo demuestra. Llevan más de 30 años construyendo autopistas nuevas, ensanchando y levantando infernales pasos a nivel, llevando los grandes

centros comerciales a la periferia para así, aumentar la velocidad de circulación de los coches cada vez más potentes. El resultado siempre es contrario a los objetivos propuestos, tal como comenzamos a notar entre nosotros.

En aquella ciudad, la velocidad media de un vehículo en el centro cada año es menor. Hasta hace 10 años era de 15 km/hora; actualmente es de 11 Km/h. Qué coinci-

Los Ángeles es ejemplo de mala gestión llevando los centros comerciales a su periferia: el resultado es similar al de Sevilla

dencia, la misma que se alcanzó en el último atasco en Sevilla según el testimonio directo de numerosos damnificados. Y no habrá solución mientras la expansión urbanística se haga con una densidad de: 18 viviendas/Hectárea, 36 vehículos/hectárea y no exista una decisión política para evitar el despilfarrado del consumo de los recursos naturales no renovables: agua, suelo, combustibles fósiles.

Con la forma actual de ocupar el suelo, ningún sistema público de movilidad será rentable: autobuses, metro, tranvía y hasta tren de cercanías; por eso, los manuales ingleses y la Unión Europea recomiendan evitar urbanizaciones con densidades menores a 30 viv/Hect. Son ineficientes. En el País Vasco están prohibidas.

En los últimos cuatro años la administración, incluso con su visión mecanicista podía haber hecho bastante más para impedir la irracional expansión urbanística que obliga al uso del coche, también para cubrir el evidente déficit de equipamientos públicos: zonas verdes, parques, zonas de ocio, centros de educación y sobre todo, para evitar que el coche sea el único sistema de movilidad, desarrollando otras alternativas: tren de cercanías inter-relacionado con eficientes líneas interurbanas de autobuses, carriles preferentes, carriles bici, aprovechamiento de los caminos rurales, etc.

Se podría decir que el Plan Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (PO-TAUS) dará solución a estos problemas; pero si se aprueba con las mismas características de su Avance, solamente se habrá cumplido tarde una orden administrativa y un análisis mecanicista merecerá propuestas para mantener la elephantiasis del sector inmobiliario privado, la anemia de lo público y sobre todo el desinterés por la participación en el proceso de construcción de la ciudad, de la sociedad civil organizada (Aljarafe Habitable, Asociación de Empresarios del Aljarafe, Ecologistas en Acción, etcétera).

Los problemas urbanísticos, incluso los atascos convertidos en cantidades, no son un problema técnico; se resuelven con programas y simulaciones informáticas. El problema es político, depende de la forma de gobernar y, si se quiere, de gestionar incluso como recomienda el señor Florida, autor citado por el socialista teniente alcalde de Sevilla. Bastaría hacer realidad sus recomendaciones también en el "clase creativa" de los políticos: las 3T y las 7 variables, sobre todo la quinta: "Credibilidad de la alta dirección".

La SE-40 le quitará un 20% de tráfico a la SE-30 en cuanto abra

La nueva circunvalación absorberá circulación y generará la suya propia

ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA

La SE-40 se espera como agua de mayo porque nace para aliviar algunas de las rondas más saturadas del área metropolitana. La más beneficiada será la SE-30, cercana ya al colapso y que perderá un 20% de la circulación que ahora soporta en cuanto abra la futura circunvalación, entre 2013 y 2014.

Las previsiones con las que se ha trabajado para el diseño de la SE-40 barajan que la actual ronda de circunvalación, la SE-30, tendrá una media de 134.771 vehículos diarios en 2010. Para esa fecha se barajó en su momento la apertura de la SE-40, a la que se le calcula en su primer año de funcionamiento un tráfico de 78.180 coches cada día.

La entrada en servicio de la SE-40 lo notará la SE-30 desde el primer minuto. Las previsiones barajan que de los 134.771 vehículos previstos se pasará a 107.517, una reducción de 27.254 que supondrá un 20,2% menos. Esta disminución es posible gracias a que por la nueva ronda circularán del orden de los 78.180 coches y camiones al día durante su primer año de funcionamiento.

En los estudios técnicos de la

LAS CIFRAS

78.180

COCHES EN LA SE-40

El proyecto fijaba en 2010 la apertura de la SE-40, un primer año para el que se calculaba esta circulación.

27.254

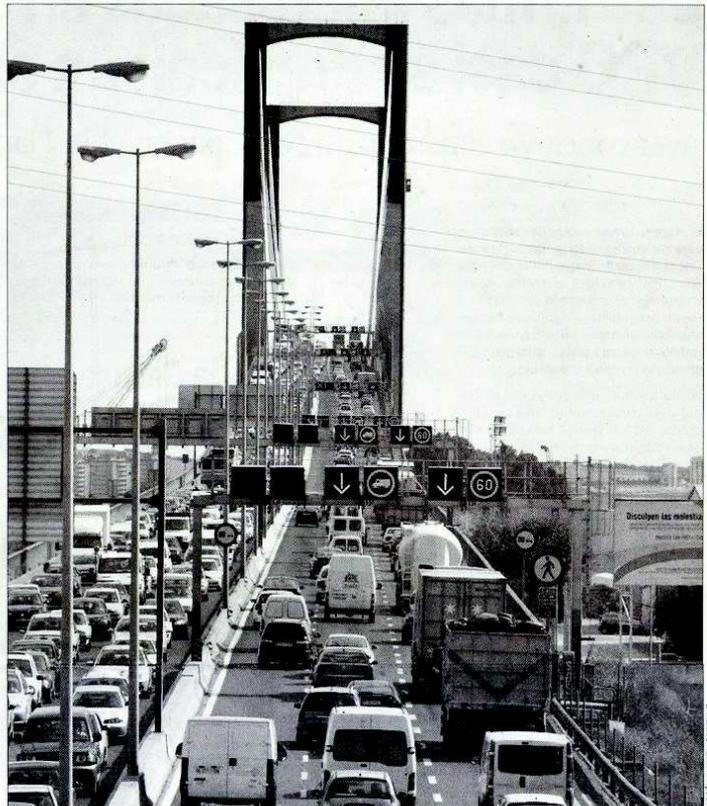
VEHÍCULOS MENOS

La entrada en servicio de la SE-40 tiene un efecto fulminante en la SE-30, que se ahorra 27.000 vehículos.

107.517

COCHES EN LA SE-30

Gracias a la reducción del tráfico propiciada por la SE-40, la SE-30 se queda con 107.000 vehículos al día.



RETENCIONES. Los atascos son el pan nuestro de cada día en muchos puntos de la SE-30.

JOSE MANUEL CABELLO

SE-40 se explica que la apertura de la segunda ronda de circunvalación producirá dos efectos: uno de captación de un porcentaje de la circulación que actualmente usa otros itinerarios alternativos y otro de atracción de un tráfico que ahora no utiliza las infraestructuras de esta zona. Este segundo uso crecerá conforme se conozca la carretera, de tal manera que se calcula que el tráfico aumentará un 10% durante el primer trienio de funcionamiento: un 4% el primer año y un 3% los dos siguientes. Este crecimiento será constante

en las dos rondas, con cifras que realmente asustan. Las previsiones, en las que el punto de partida de la SE-40 era 2010, le daban entonces los referidos 107.517 coches al día a la SE-30, que en 2030 alcanzaría nada más y nada menos que los 192.226, una auténtica barbaridad. La SE-40 no se queda corta: de los 78.180 de 2010 se plantaría en 154.219 en 2030.

Las cifras son imponentes, pero están pensadas en un panorama sin Metro y sin Cercanías del Aljarafe. Estas dos potentes infraestructuras aliviarán de tráfico sobre todo a la SE-30, que ya

hoy está al borde del colapso en varios de sus tramos.

Otro detalle que llama la atención de las cifras es que la primera ronda de circunvalación siempre mantiene unos flujos de tráfico considerablemente superiores a los de la SE-40. La respuesta es sencilla -es la más cercana a la ciudad, que al fin y al cabo es hacia donde se dirige el grueso de la circulación-, aunque con un doble matiz importante: en la SE-30 se va a eliminar el tráfico de paso y, sobre todo, se le dice adiós al grueso de los vehículos pesados.

Una ronda diseñada para ir a 100 kilómetros por hora

Tendrá tres carriles de 3,5 metros y medianas de 2,5
» La mediana será de 10 metros por si se amplía la vía

SEVILLA ■ Una carretera para ayudar a otras carreteras. Para eso nace la SE-40, una ronda de circunvalación exterior que, según el Ministerio de Fomento, tiene como objetivo aliviar los tráficos de la SE-30, la A-92 y la A-49, mejorar los accesos a las poblaciones del entorno y reducir la incidencia del tráfico de largo recorrido en el casco

urbano de Sevilla y de los municipios adyacentes.

¿Y cómo será la SE-40 para cumplir esta misión? Pues se ha diseñado para circular con una velocidad específica de 100 kilómetros por hora, lo que no supone que en algunos tramos se pueda conducir a mayor velocidad. La SE-30, por ejemplo, tiene tramos en los que hay que

ir como máximo a 60 kilómetros por hora (en los puentes del Centenario y el Alamillo) y su limitación media es de 80, aunque hay tramos en los que está permitido ir a 100 e incluso a 120 kilómetros por hora.

La SE-40, dicen los técnicos, será una carretera de conducción cómoda: tendrá una sección tipo de tres carriles de 3,5 metros con arcenes de 2,5 metros e interiores de un metro. La mediana tiene una anchura de 10 metros con vistas a una

futura ampliación en la que podría añadirse un carril más en cada sentido, para lo que se han dejado preparados los tableros de las estructuras.

Eso sí, estas dimensiones son las que se determinaron una vez que los últimos estudios de capacidad alertaron de que por aquí iban a circular más vehículos de los inicialmente previstos. De hecho, el proyecto inicial, aprobado allá por 2004, preveía una autovía de dos carriles por sentido.

Con una inversión que ha ido creciendo y que ahora está fijada en 1.370 millones de euros, la nueva ronda de circunvalación de Sevilla tendrá una longitud total de 77 kilómetros, con una calzada de un radio mínimo en planta de 750 metros. Se construirán 13 enlaces (algunos de ellos se anunciaban bastante espectaculares) para conectar con otras carreteras, además de 14 viaductos, 72 pasos superiores y otros 77 inferiores.

Fomento adjudica por 232 millones el tramo suroeste de la futura SE-40

El proyecto enlazará Dos Hermanas con Coria del Río y el plazo de ejecución de las obras que se prevé es de 40 meses

Sevilla El consejo de administración de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre ha adjudicado, en su última reunión, el contrato de obras de un tramo de la nueva ronda de circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla SE-40 en su sector suroeste a la Unión Temporal de Empre-

ros y el plazo estimado para la ejecución de las obras es de 40 meses. El objeto de las obras es la construcción del tramo 'Dos Hermanas (A-4)-Coria del Río (A-8058)'. Subtramo: Enlace A-4 (Dos Hermanas)-Túneles Sur del Guadalquivir- Embocadura Oeste' perteneciente a la Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla SE-40.

Esta nueva arteria de circunvalación se plantea alejada de los núcleos urbanos del entorno inmediato de la capital y con una perspectiva de futuro que evite los problemas de saturación de la SE-30.

El tramo antes mencionado se desarrolla en tres proyectos segregados; dos de obra civil y uno que contiene las instalaciones del túnel. El subtramo que se licita está comprendido entre los municipios de Dos Hermanas, Sevilla y Palomares del Río (enlace con la Autovía A-8058).

Las obras tienen por objeto la construcción de un tramo de la futura autovía de circunvalación de Sevilla, SE-40 entre la carretera A-4 en su tramo 'Variante de Bellavista' y la autovía A-8058 (Sevilla-Puebla del Río), de titularidad autonómica.

Tercer carril para la A-49

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la empresa Joca Ingeniería y Construcciones, S.A. las obras de construcción del tercer carril en la A-49 desde el punto kilométrico 5,400 al 16,500, en la provincia de Sevilla.

Las obras, con un presupuesto adjudicado de 20.824.339,38 euros, tienen por objeto la ampliación de dos a tres carriles por calzada en la Autovía del V Centenario A-49, desde el kilómetro 5,400 hasta el 16,500 en el enlace de Sanlúcar La Mayor-Benacazón, y la remodelación del enlace Gines-Bormujos con la carretera A-8062.

La ampliación se realizará por la mediana, reducida a una anchura estricta de 2 metros, por lo que la sección de cada calzada dispondrá de tres carriles de 3,5 metros de ancho, arcén exterior de 2,5 metros, arcén interior de 1,5 metros y bermas exteriores de un metro.

Las obras serán ejecutadas por las empresas (UTE) constituida por Aldesa Construcciones, Copisa Constructora Pirenaica y Bruesa Construcción.

El presupuesto de adjudicación, según informó el Ministerio de Fomento, es de 232.205.011,10 eu-

ros. La singularidad de este tramo de cinco kilómetros de longitud, es que gran parte discurre en subterráneo en el denominado Paso Bajo el Río Guadalquivir, que tiene una longitud total de 2.080 metros y está compuesto por cuatro tubos conectados por ocho galerías peatonales y dos vehiculares. De la longitud total del tramo subterráneo, 1.900 metros se proyectan como túnel ejecutado con tuneladora, con un diámetro inte-

rior de 12,60 metros donde se alojan dos carriles cada uno.

Este subtramo de obra civil incluye las dos calzadas de la autovía desde el punto kilométrico cero hasta el 2,24, la ejecución de la embocadura, el falso túnel y el edificio de instalaciones de acceso. El proyecto incluye como estructuras, además del túnel propiamente dicho, la construcción de un viaducto sobre el Río Guadaira.

gran sevilla

Albaida del Aljarafe □ Alcalá de Guadaíra □ Alcalá del Río
□ La Algaba □ Almensilla □ Aznalcázar □ Aznalcóllar
□ Benacazón □ Bollullos de la Mitación □ Bormujos
□ Brenes □ Camas □ Carmona □ Carrión de los Céspedes

Ordenación del territorio

» La primera versión del plan recogía 47 iniciativas industriales y residenciales, con lo que al final habrá más de 70 » Las nuevas apuestas se aglutinarán junto a la SE-40

El Potaus admitirá al final un 50% más de áreas de oportunidad

La segunda corona concentra los 23 proyectos nuevos

ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA

Al final se va a abrir la mano y muchos municipios podrán desarrollar proyectos residenciales e industriales que, inicialmente, se les negaron. La Junta de Andalucía ha decidido aumentar en más de 20 las áreas de oportunidad autorizadas en la Gran Sevilla, un 50% más de las permitidas hasta ahora.

Aunque sigue abierta la negociación para cerrar el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (Potaus), sí ha trascendido que, frente a las 47 áreas de oportunidad (enclaves tanto residenciales como industriales de nueva creación) admitidas inicialmente, al final serán más de 70: a día de hoy ya se han aceptado 23 nuevas de todo tipo, y todavía se negocia para otras dos o tres más, señalan fuentes de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. Es decir, que se van a permitir un 50% más de iniciativas sobre las inicialmente previstas.

La característica principal de estas nuevas áreas de oportunidad es que, básicamente, se ubican en la segunda corona metropolitana. Según las mismas fuentes, la intención es *huir* de la zona con más problemas y apostar por otras "en las que todavía se pueden hacer bien las cosas". En este sentido, la segunda corona todavía sufre una presión poblacional mucho menor, lo que se traduce también en carreteras y servicios menos colapsados. O sea, que hay muchas más opciones para desarrollar nuevas infraestructuras.

INFRAESTRUCTURAS. La cuestión fundamental son precisamente estas infraestructuras y aquí juega un papel básico la futura ronda de circunvalación SE-40, llamada a jugar un papel "articulante". La segunda corona es la que va a tener conexiones directas con esta vía diseñada para aliviar en parte el colapso circulatorio de la Gran Sevilla.

Otro de los criterios aplicados para admitir estas más de 23 nuevas áreas de oportunidad es su carácter supramunicipal, es decir,

LAS DOS CORONAS

PRIMERA CORONA	
Localidad	Población
Alcalá de Guadaíra	66.089
Algaba, La	14.064
Almensilla	5.096
Bormujos	16.548
Camas	25.694
Castilleja de Guzmán	2.627
Castilleja de la Cuesta	17.034
Coria del Río	26.831
Dos Hermanas	117.564
Espartinas	10.485
Gelves	8.540
Gines	12.568
Mairena del Aljarafe	39.389
Palomares del Río	5.738
Puebla del Río, La	11.851
Rinconada, La	34.211
Salteras	4.692
San Juan Aznalfarache	19.943
Santiponce	7.794
Sevilla	699.145
Tomares	21.099
Valencina Concepción	7.796
Total	1.174.798

SEGUNDA CORONA	
Localidad	Población
Albaida del Aljarafe	2.586
Alcalá del Río	9.943
Aznalcázar	3.860
Aznalcóllar	6.168
Benacazón	6.089
Bollullos de la Mitación	7.729
Brenes	12.022
Carmona	27.578
Carrión de los Céspedes	2.261
Castilleja del Campo	631
Gerena	6.016
Guillena	9.995
Húévar del Aljarafe	2.533
Isla Mayor	5.759
Mairena del Alcor	19.363
Olivares	9.012
Palacios y Villafra, Los	35.775
Pilas	12.478
Sanlúcar la Mayor	12.221
Umbrete	6.779
Utrera	49.135
Villamanrique	4.000
Villanueva del Ariscal	5.769
Viso del Alcor, El	17.714
Total	275.416

TOTAL ÁREA METROPOLITANA 1.450.214

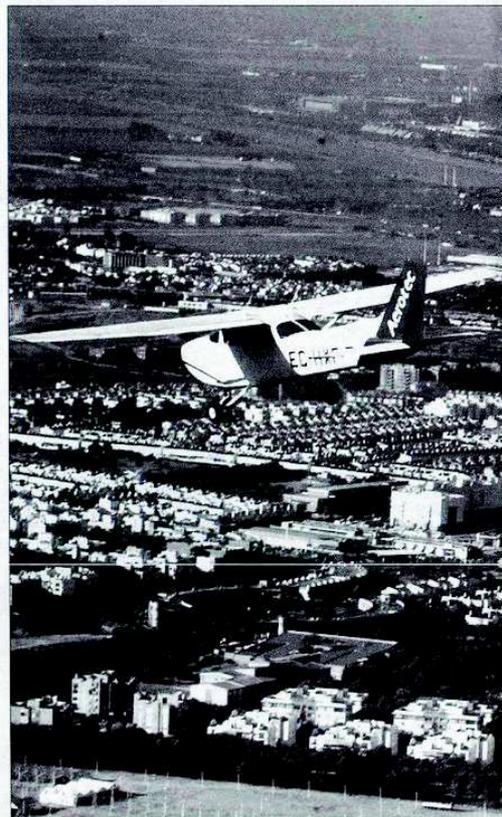
Fuente: Población de derecho que tenía cada municipio en 2007, a fecha 1 de enero de 2008, según el Instituto Nacional de Estadística.

que beneficien a más de una localidad. Como ejemplo se pone que "se autorizarán viviendas en suelos que estén junto a otros municipios que ya lo hayan agotado", lo que favorece a las dos partes.

Esta filosofía es una realidad en buena parte de las viviendas concedidas en la primera redacción del Potaus, un documento que prevé en toda la Gran Sevilla la construcción de más de 40.000 casas. Pues bien, de esta cifra más de 25.000 VPO no serán exclusivas para los residentes en el municipio de turno, sino que podrá aspirar a las mismas cualquier ciudadano residente en el área metropolitana aunque no esté empadronado en la localidad en la que se levantarán las viviendas.

EXCEPCIONES. Y es que las áreas de oportunidad residencial suponen una excepción a las limitaciones que impone la legislación básica, en este caso el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Esto supone que, por ejemplo en el caso de las viviendas, son actuaciones extraordinarias que se suman a las ya incluidas en los planes generales de ordenación urbana (PGOU) de cada municipio. Esto, en la práctica, implica que no computan en la norma que limita -excepto en los pueblos con menos de 10.000 habitantes- el crecimiento poblacional a un 30% como mucho en ocho años, lo que supone todo un chollo para la localidad a la que le toca.

Volcando estas áreas de oportunidad en los municipios ahora con menos presión urbanística e industrial se pretende "equilibrar la primera y la segunda corona", ordenando mejor las relaciones entre ambas. En este sentido, y para intentar evitar el caos circulatorio que sufre la primera corona, cabe recordar que el Potaus ya impone condiciones como que los suelos productivos se localicen en la proximidad de los nuevos desarrollos urbanos y que tengan garantizadas todas las infraestructuras. De hecho, se exige que las empresas de más de 200 trabajadores cuenten con planes de movilidad específicos.



EXPANSIÓN. Vista aérea de Sevilla y la primera corona del Aljarafe. La

LAS CLAVES

1 NUEVOS PROYECTOS

Un mínimo de 23 que pueden ser incluso más

La primera versión del Potaus recogía un total de 47 áreas de oportunidad entre productivas y residenciales. En esta segunda ronda ya se han admitido por ahora 23 de todo tipo, y todavía puede haber dos o tres más.

2 UBICACIÓN

Apuesta por la segunda corona metropolitana

La mayoría de los nuevos 23 proyectos se enclavan en la segunda corona metropolitana, un área que aglutina a 24 de los 46 municipios de la Gran Sevilla. La escasa presión urbanística (sólo aglutina al 19% de los habitantes del área) propicia que sea un territorio en el que se pueden corregir muchos de

los problemas de la primera corona, sobre todo los de infraestructuras y servicios.

3 INFRAESTRUCTURAS

La SE-40 como vía que articula el territorio

La SE-40, la nueva ronda de circunvalación ya en construcción, funcionará como columna vertebral de la segunda corona. Las buenas conexiones gracias a esta vía han influido también para apostar por estas zonas.

4 DESARROLLO

Un nuevo equilibrio entre las dos coronas

La apuesta por la segunda corona persigue descargar de más presiones a la primera, con lo que el dibujo final que se busca es el de un mayor equilibrio entre ambas áreas y con mejores comunicaciones.

El desarrollo que llama a la puerta

» La SE-40 y las nuevas áreas de oportunidad extenderán el fenómeno urbano » Los expertos advierten de que es acuciante desarrollar mucho más el transporte público

La hora de la segunda corona

Los municipios de la periferia metropolitana serán los que más crezcan ahora

F.V. ■ SEVILLA

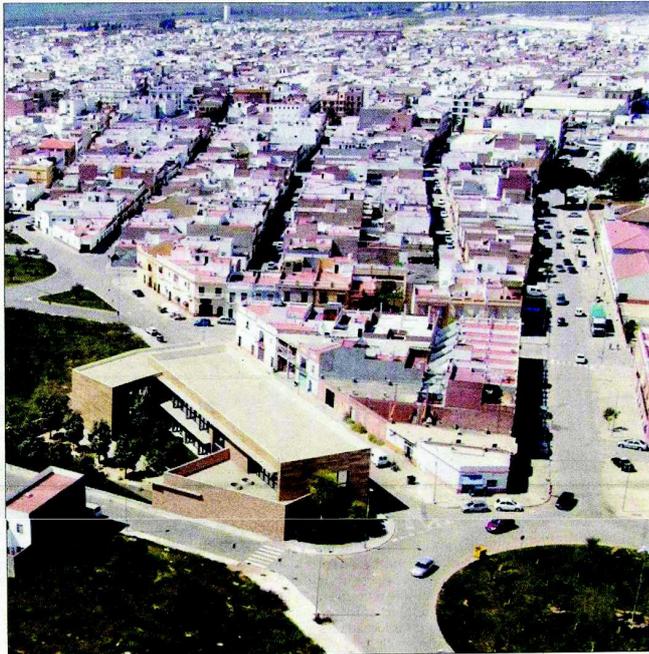
Las localidades más próximas a Sevilla están saturadas: ahí están el caos urbanístico de San Juan de Aznalfarache o Camas, la altísima densidad de población de Castilleja de la Cuesta... el fenómeno metropolitano llama ya a la puerta de la segunda corona. ¿Lo hará con la cabeza o con los pies?

Pero ante todo, ¿qué es la segunda corona? Pues mucho más que el Aljarafe más lejano: todos los municipios metropolitanos que quedarán más allá de la SE-40, como Huévar, pero también Guillena, Utrera o Los Palacios. Según el arquitecto Luis Recuenco, autor del estudio crítico *Frente al Potaus* sobre la construcción de la Gran Sevilla, su transformación de periferia rural sólo a medias en una realidad plenamente urbana llegará de la mano de esta circunvalación ya en obras.

Esta autovía será la columna vertebral de la segunda corona, territorio en el que viven 275.000 personas frente al millón largo que ocupa la primera. Es un espacio mucho menos ocupado, lo que lo convierte en una oportunidad para hacer un área metropolitana ideal si no se repiten los errores de la primera corona. De hecho, la Consejería de Vivienda prepara el rediseño de las áreas de oportunidad del Potaus para colocarlas junto a la SE-40.

«La construcción de la segunda ronda metropolitana abre ya los procesos avanzados de metropolitanización. Los municipios de la corona unida por esa segunda ronda experimentarán un extraordinario crecimiento poblacional, en especial los situados en sus enlaces viarios con las [carreteras] radiales, mientras que la ciudad central detiene por completo su crecimiento», pronostica Recuenco. Para que este desarrollo traiga prosperidad y no dolores de cabeza los regidores de Umbrete, Bollullos de la Mitación y Espartinas se han entrevistado hace pocas semanas con la delegada de Obras Públicas, Salud Santana, con el fin de que las administraciones por encima de los municipios no repitan errores del pasado como el colapso de la autopista A-49 (Sevilla-Ayamonte) a la altura de Castilleja de la Cuesta y Tomares y su fórmula matemática para el atasco perfecto: grandes superficies comerciales + población residente + clientes de zonas muy alejadas = colapso.

Recuenco explica en su libro el proceso de expansión de la segunda corona una vez la SE-40



DE PUEBLO A CIUDAD. Los Palacios es uno de los municipios más grandes de la segunda corona.

«La primera corona se unirá con la segunda»

■ El profesor jubilado de Arquitectura Curro Morilla, experto en las áreas metropolitanas de París y Madrid, asegura que la SE-40 debe tener un trazado diferente. El proyecto de esta circunvalación, cuyo recorrido por el Aljarafe atraviesa el valle del Repudio, entre la primera y la segunda coronas, ha facilitado "que las inmobiliarias adquieran los terrenos colindantes", expone, por lo

que, pese a la protección que anuncia el Potaus, la primera y la segunda corona acabarán unidas. "Y Sevilla será una ciudad incómoda, muy grande y concéntrica". Cree que el proyecto "se ha hecho sin planes territoriales ni ambientales, sólo de tráfico y con la presión de ayuntamientos como Mairena del Aljarafe y Espartinas para que la SE-40 pasara por sus términos y cre-

cer". Por eso sostiene que ayudará a que se prolongue un modelo de Sevilla "de mancha de aceite, el menos idóneo". Como alternativa Morilla propone desviar la SE-40 hacia el oeste, cerca de la cornisa de Sanlúcar la Mayor para quitar presión al valle del Repudio. La tenaza urbanística también se cebará con la zona entre Carmona y Sevilla y entre La Aljaba y la capital.

pase del dicho al hecho: "Nuevos suelos de la segunda corona, hasta entonces vacantes, se ponen a la carga, y el área metropolitana experimenta un salto de escala y también cualitativo, con consecuencias como la imposibilidad de resolver la movilidad exclusivamente sobre el sistema viario, fundamentalmente los accesos a la ciudad central".

EL GRAN ATASCO. Para quien no lo haya entendido: los atascos del futuro próximo amenazan con ser mucho peores que los del presente sin nuevas autovías y un sistema de transporte público eficaz.

¿Qué hay más allá de la segunda corona? Recuenco responde que, una vez configurada la segunda corona y la segunda ronda, "emergen complejas realidades urbano-territoriales con centralidades difusas". Pero estas megaciudades "sólo surgen en lugares escasos y selectivos", con importancia planetaria. En España, por el momento, sólo Madrid.

LAS DOS CORONAS

PRIMERA CORONA	
Localidad	Población
Alcalá de Guadaíra	66.089
Aljaba, La	14.064
Almensilla	5.096
Bornujos	16.548
Camas	25.694
Castilleja de Guzmán	2.627
Castilleja de la Cuesta	17.034
Coria del Río	26.831
Dos Hermanas	117.564
Espartinas	10.485
Gelves	8.540
Gines	12.568
Mairena del Aljarafe	39.389
Palomares del Río	5.738
Puebla del Río, La	11.851
Rinconada, La	34.211
Salteras	4.692
San Juan Aznalfarache	19.943
Santiponce	7.794
Sevilla	699.145
Tomares	21.099
Valencina Concepción	7.796
Total	1.174.798

SEGUNDA CORONA	
Localidad	Población
Albaida del Aljarafe	2.586
Alcalá del Río	9.943
Aznalcázar	3.860
Aznalcóllar	6.168
Benacazón	6.089
Bollullos de la Mitación	7.729
Brenes	12.022
Carmona	27.578
Carrión de los Cáspedes	2.261
Castilleja del Campo	631
Gerena	6.016
Guillena	9.995
Huévar del Aljarafe	2.533
Isla Mayor	5.759
Mairena del Alcor	19.363
Olivares	9.012
Palacios y Villafra, Los	35.775
Pilas	12.478
Sanlúcar la Mayor	12.221
Umbrete	6.779
Utrera	49.135
Villamanrique	4.000
Villanueva del Ariscal	5.769
Viso del Alcor, El	17.714
Total	275.416
TOTAL ÁREA METROPOLITANA	1.450.214

Fuente: Población de derecho que tenía cada municipio en 2007, a fecha 1 de enero de 2008, según el Instituto Nacional de Estadística.

Economía

ARQUITECTURA



Panorámica de la silueta de la localidad gaditana de Arcos de la Frontera.

RAFAEL LUCAS

Siluetas urbanas, un claro símbolo de identidad

Son un patrimonio intangible de gran trascendencia en el reconocimiento de las ciudades, y por ello es importante conservarlas o transformarlas, nunca perderlas

Rafael Lucas

Doctor arquitecto y director del Máster Universitario de Jefatura de Obra de **Dolmen Consulting Inmobiliario** (*)



LOS atardeceres en otoño ofrecen un contraluz muy intenso que hace resaltar las siluetas oscuras de ciudades y pueblos sobre la sinfonía de colores con la que algunos días el sol nos obsequia en su ocaso. Hora mágica para los fotógrafos en la que anaranjadas figuras con sombras violetas parecen despedirse nostálgicas. La melancolía sobrevuela los horizontes del día que se extingue inevitablemente y se confunde con la incertidumbre y la esperanza del amanecer siguiente.

Hace casi cuarenta años que Kevin Lynch, profesor de Massachusetts muy conocido en los ambientes intelectuales en los que se investiga el paisaje urbano, estudió con detalle la imagen de la ciudad y la importancia de los elementos que la identifican, adelantándose de forma indiscutible a las praxis medioambientales, sostenibles y patrimoniales de hoy.

Uno de los temas estudiados, que se desarrolló a partir de entonces, es la llamada línea del cielo, denominación que arroja luz sobre el conocimiento de las siluetas que las ciudades ofrecen en el paisaje. Modelos para clasificar las diferentes formas de siluetas que se pueden encontrar, y dentro de ellas, identificar los elementos que las caracterizan. El tema es apasionante, porque permite explicar desde un punto de vista técnico y científico cuestiones que

han estado vinculadas al pensamiento poético y a la belleza. También nos ayuda a tomar medidas para conservar patrimonios frágiles por su intangibilidad en adecuado equilibrio con el desarrollo deseable para las ciudades.

En los albores del siglo XIX, la indiscutible fuerza expresiva y potencia comunicadora de las siluetas fue descubierta y tratada en Europa por románticos y viajeros como William Turner, David Roberts, Pannemaker, Pérez Villamil o Charles Cliford, que de forma intuitiva dibujaron, pintaron, fotografiaron, describieron y pusieron en valor poético la imagen recortada de monumentos, ciudades y paisajes. Los trabajos de aquellos pioneros han sido para bien o para mal la imagen recurrente que el mundo tiene del paisaje andaluz. Símbolo referencial de ciudades a mitad de camino entre la realidad y el deseo, la silueta en la lejanía es expectación, misterio, reconciliación, cobijo, negocio, seguridad y aventura como el sentimiento que invade a los pillos de Benavente, Leandro y Crispín cuando avistan la silueta de la ciudad imaginaria en la que harán realidad su afán de crear intereses.

La reflexión y debate sobre este tema pondría de moda más tarde el término *skyline*, manoseado y desgastado por todo tipo de aficionados a la modernidad hasta el punto de que en determinados ámbitos se decidiera no utilizar más esta denominación, sinónimo de silueta o contraluz. Su importancia es indudable: no olvidemos que el ataque contra las Torres Gemelas de Nueva York fue, sobre todo, la rotura de la silueta del mundo norteamericano conocido en el planeta.

Andalucía es rica en cantidad y diversidad de líneas del cielo o siluetas, debido a su variada orografía y compleja historia. A modo de ejemplos apresurados recordemos los siguientes: desde el mirador de San Nicolás contra el blanco immaculado de Sierra Nevada, la Alhambra de Granada; desde el puerto, recortada contra el azul limpiísimo del verano, la Alcazaba de Almería; y desde la mar Salobreña agreste. También las siluetas de las catedrales de Málaga o Cádiz. En los llanos, desde valles o

'PATRIMONIO'

Andalucía es rica en cantidad y diversidad de líneas del cielo por su orografía e historia

vegas podemos identificar las siluetas de ciudades situadas en cerros, oteaderos, lomas y peñas como Carmona, Chiclana de Segura, Arcos de la Frontera, Ronda, Zahara de la Sierra o Medina Sidonia.

Otro paisaje de siluetas extraordinarias son las torres que se elevan como contrapunto a la línea horizontal. Ciudades extendidas por los valles como Montellano, Utrera, o Lebrija con la Giralda de la parroquia de Santa María de la Oliva. Mención aparte merece Écija con su docena larga de torres, que algunas tardes, en la niebla de la calma veraniega parecen surgir de mundos de fantasía. Monumentos como la Mezquita Catedral de Córdoba que identifica a la ciudad desde hace mil años, sobre todo si se contempla desde la otra orilla, por la entrada del puente romano. La Giralda de Sevilla desde

el Aljarafe o las colinas suaves de Montequinto convertida en símbolo, representación iconográfica de la ciudad e incluso de Andalucía. No queremos olvidarnos de la Colegiata de Osuna, el Castillo de Olvera, el de La Calahorra, el de Almodóvar del Río, Cazorla y tantos otros que identifican lugares, semantizan caminos y convierten el territorio en algo escrito, pintado, dibujado, siluetas que en la lejanía comunican belleza e historia.

Las siluetas recortadas contra fondos de cielos tórridos en atardeceres de leyenda, amanecidas ateridas o inasequibles grises de serranías escarpadas, son como el final de un camino que el poeta alumbra y que el técnico o el científico tiene que seguir hasta el fondo para encontrar explicaciones sobre su pasado o devenir. Conocido el final—el desenlace—es más fácil escribir la realidad con fórmulas, explicar los avatares del destino, hacer ciencia, justificar lo percibido de antemano por visionarios que, como el águila real, avistan el territorio desde el cielo antes de que otros dibujen los mapas.

Nuestra reflexión sobre el tema es que las claves de una silueta para que sea reconocida por el observador son muy pocas pero muy importantes en la configuración de la misma, por lo que su pérdida o modificación son trascendentales. El desarrollo de las ciudades es imparitable y así debe ser, por lo que aquellas que tienen este patrimonio deben optar por una de estas alternativas: reconocer y mantener los elementos claves de sus siluetas para que la población siga siendo reconocida o cambiar la silueta por otra también reconocible que suponga un nuevo valor.

La cuestión no es banal. Sevilla,

por ejemplo, con la edificación de la Torre Pelli se ha enfrentado y se arriesga hacia una nueva silueta de la ciudad no presidida en exclusiva por la mole de la Catedral y la Giralda. La nueva imagen dual, de llevarse a la realidad, entrará o no en sintonía con la imagen medieval milenaria y supondrá un cambio de silueta sobre la que sólo el tiempo tiene la palabra. Cádiz no tuvo suerte con la construcción de los bloques de viviendas frente al castillo de Santa Catalina, error irreparable en su silueta que impedirá durante siglos gozar de la armonía y el prestigio que le corresponde.

La dinámica de cambios intrínseca al devenir de la historia ha permitido que determinadas ciudades casi por casualidad dispongan de una imagen simbólica vinculada a su silueta, valor cultural intangible pero importante en el arraigo de la población, en sus señas de identidad y en su desarrollo. Las ciudades seguirán cambiando y es importante que estas joyas paisajísticas no se pierdan en la vulgaridad y queden relegadas al silencio. Es posible siempre un desarrollo armónico que vincule la belleza heredada con las innovaciones. Son imprescindibles para ello la amplitud de miras, el estudio, la aplicación de soluciones sencillas, la formación de la población y la perseverancia en la creencia de que la consecución de este objetivo redundará en beneficio de todos.

Pasión al imaginar aquellas caravanas que tras semanas avistan de arenas deslumbrantes avistaban las siluetas recortadas de Ur, Babilonia o Khorsabad y aceleraban el paso para acercarse a la mágica vigilancia de los toros alados y sonrientes, los míticos jardines colgantes y tantas maravillas perdidas, aunque no olvidadas. En nosotros está mantener la misma pasión y misterio cuando al final de una autopista apresurada contra un atardecer incendiado se siga recordando la hermosa silueta de una ciudad siempre desconocida.

Más información en www.dolmen.es

(*) Rafael Lucas es catedrático de la Escuela de Arquitectura Técnica de la Universidad de Sevilla.

El desarrollo que llama a la puerta » Alcaldes de todos los partidos y un experto señalan el camino que seguirá la segunda corona » Ven una oportunidad para hacer las cosas bien o para la irracionalidad



PELIGRO CONSTANTE. El crecimiento metropolitano y la dependencia del coche hacen del atasco la espada de Damocles para un millón y medio de sevillanos.

Antonino Gallego
(alcalde de Bollullos de la Mitación, PP)

«Áreas de oportunidad sólo para los 'amigos'»

SEVILLA ■ El alcalde de Bollullos de la Mitación explica que en el área metropolitana "falta" un plan estratégico que desarrolle la Gran Sevilla los próximos 10 o 15 años. Al contrario, el Potaus se ha "ordenado de arriba a abajo, sin contar con los alcaldes", por lo que pide que se consensie con vistas a que el desarrollo de la segunda corona sea armónico y no una trampa. "No quiero un consenso político, sino de ordenación técnica del territorio. En Sevilla ocurre algo que no es nuevo, que ha ocurrido en otras ciudades, y el crecimiento metropolitano es un problema conocido, podemos aprender de ciudades como Valencia, Bilbao, o Madrid y Barcelona, más grandes. E incluso de París o Londres".

Y lo que Antonino Gallego cree que enseñan estas ciudades es, "primero, que la apuesta del Estado ha sido muy fuerte, que ha habido una coordinación magnífica entre la ciudad y el área metropolitana, una fuerte



apuesta por el Metro y el transporte público y un desarrollo de comunicaciones que no sólo es radial, sino que permite la conexión entre municipios".

Con el "estudio exhaustivo" que reclama en lugar de la actual versión del Potaus, "será mucho más fácil trabajar y definir competencias, y a la larga será más fácil a los municipios exigir gobierno quien gobierne".

Lo que no cree Gallego que aporte desarrollo a la segunda corona es el "otorgar las áreas de oportunidad a los amigos [socialistas]".

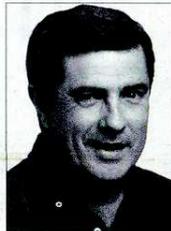
Antonio Cano
(alcalde de Carmona, PSOE)

«Lo que hay que hacer es respetar el Potaus»

SEVILLA ■ El alcalde de Carmona considera que la segunda corona necesita tener mucha planificación para evitar los errores de la primera, y para eso está el Potaus. "Si en el espacio entre Sevilla y Carmona se construyen más urbanizaciones e industrias dispersas el resultado será muy feo", explica para alertar de que, una vez el área metropolitana cuente con un plan de organización -el Potaus-, éste "se respete" y sus conclusiones se reflejen en los planes urbanísticos -PGOU- de las localidades de la Gran Sevilla.

El Ayuntamiento de Carmona ha solicitado tres áreas de oportunidad para su desarrollo, una de ellas la ampliación del parque logístico, precisamente muy cerca de la espina dorsal que está llamada a ser la circunvalación SE-40.

Asimismo, Carmona pretende concentrar su expansión industrial en la zona industrial de El Pileiro -otra área de oportuni-



dad solicitada- y su expansión residencial con una tercera área de oportunidad de mil viviendas, el 75% VPO. "No queremos hacer un urbanismo como el del Aljarafe, y nuestra intención es atraer a Carmona empresas grandes que creen empleo".

Carmona tiene una asignatura pendiente: las conexiones con Sevilla dependen de la autovía A-4 (Sevilla-Madrid), saturada. El alcalde clama por un tranvía y por autobuses que no tarden tres cuartos de hora en llegar a Sevilla.

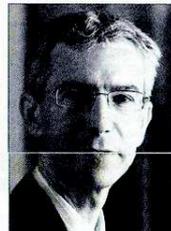
Francisco Jiménez
(alcalde de Utrera, PA)

«Por favor, carreteras antes de urbanizar»

SEVILLA ■ El alcalde de Utrera percibe que al desarrollo del espacio más al sur del área metropolitana está llegando el momento "después de haberse desarrollado el Aljarafe", y cree que esta zona está a las puertas de dar un salto "sin esa especulación, pero sólo si se hacen las cosas bien".

El error del pasado que hay que evitar ahora, en opinión de Jiménez, es la construcción de las vías de comunicación después del desarrollo urbanístico y empresarial. "La autovía de Utrera a Sevilla [A-376] hubiera estado muy bien si se hubiera terminado en su día, hace 15 años", ejemplifica el regidor.

"El crecimiento de la segunda corona metropolitana será una pesadilla si las vías de transporte no se ejecutan antes que el resto de desarrollos". Echa de menos el desdoble de la carretera A-394 (Arahál-N-IV), un atajo utilizado por los camiones en la ruta entre Algeciras y Madrid, que evitan



con ella el tapón de la aglomeración de Sevilla a costa de taponar la ciudad de Utrera a su paso por ella.

También cree urgente el alcalde de la cuarta ciudad de la provincia (tras Sevilla, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra) que el Potaus, el documento para la ordenación del territorio metropolitano que revisa la Consejería de Vivienda tras haber recibido cientos de alegaciones de particulares, asociaciones y ayuntamientos, recoja las áreas de oportunidad que ha reclamado su municipio.

José Ramón Moreno (ex director general de Vivienda)

«Un estímulo a la especulación»

SEVILLA ■ El ex director general de Vivienda de la Junta José Ramón Moreno cree que la SE-40 atraerá más coches a la segunda corona de la Gran Sevilla, "un principio de quienes se preocupan por lo sostenible que parece que también con esta autovía va a ser demostrado".

Se posiciona en contra de "hacer coronas" porque los nuevos cinturones "generan expectativas de suelo que se va a urbanizar",

frente a lo que ocurre con las carreteras radiales. "Las expectativas que se generan junto a las circunvalaciones, por lo que he observado cuando se ha hecho la circunvalación de una localidad, son imposibles de dominar", explica. Los ayuntamientos "no tienen capacidad" para controlar la espiral especulativa que generan las circunvalaciones de sus propios cascos urbanos, cuánto más esta autovía".

Juan Carlos Velasco (alcalde de Alcalá del Río, IU)

«Los partidos no somos claros»

SEVILLA ■ Desde Alcalá del Río, su alcalde aprecia una gran debilidad en la construcción metropolitana "por la falta de claridad política de los partidos, empezando por el mío, que no damos respuesta a una realidad social, sino que condicionamos todo... y no será buena una batalla política por el control de la segunda corona como las que ha habido por el control del agua, por ejemplo".

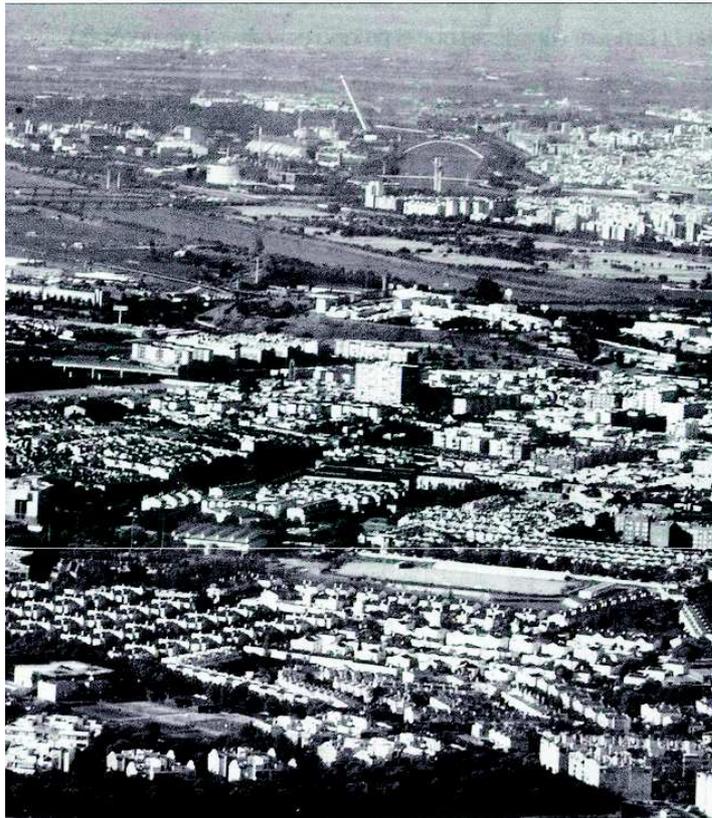
Eso sí, la fortaleza de la segunda corona

está en que acoge cada vez más población "que reclama una calidad de vida que ya no le da la capital y se encuentra, sobre todo, en el sector norte del área metropolitana, donde creemos con racionalidad y prestamos servicios. Tenemos todavía posibilidades de acomodar infraestructuras y crecimiento". La corona norte "servirá para que alguien de la Sierra Norte no tenga que ir a la Macarena para llegar a Sevilla".

□ Castilleja de Guzmán □ Castilleja de la Cuesta □ Castilleja del Campo □ Coria del Río □ Dos Hermanas □ Espartinas □ Gelves □ Gerena □ Gines □ Guillena □ Huévar del Aljarafe □ Isla Mayor □ Mairena del Alcor □ Mairena del Aljarafe □ Olivares □ Los Palacios y Villafranca □ Palomares del Río □ Pílas □ La Puebla del Río □ La Rinconada □ Salteras □ San Juan de Aznalfarache □ Sanlúcar la Mayor □ Santiponce □ Sevilla □ Tomares □ Umbrete □ Utrera □ Valencina de la Concepción □ Villamanrique de la Condesa □ Villanueva del Ariscal □ El Viso del Alcor

Ordenación del territorio

» La desaparición de muchos inversores ha rebajado la tensión en la negociación para cerrar el documento » La redacción definitiva estará consensuada a finales de mes



Junta cree que ha llegado el momento de la segunda corona, al amparo de la futura SE-40.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD YA INCLUIDAS EN EL POTAUS

PRODUCTIVAS			
MUNICIPIO	NOMBRE	HECTÁREAS	USO
Alcalá de Guadaíra	Tecnópolis	250,5	Tecnológico
Alcalá de Guadaíra	Parque logístico	270,9	Logístico
Almensilla	Aljarafe Sur	246,8	Empresarial
Aznalcóllar	PAMA	150,8	Empresarial
Botillos de la Mitación	Parque empresarial	17,1	Empresarial
Carmona	Parque logístico	66,1	Logístico
Carmona	Parque empresarial	20	Empresarial
Carrión de los Céspedes	Ciudad del Agua	3,4	Tecnológico
Coria del Río	La Estrella	25,3	Empresarial
Dos Hermanas	Ciudad del Conocimiento	50,6	Tecnológico
Dos Hermanas	La Isla	234	Empresarial
Gines/Bormujos/Espartinas	Pétalo	77,3	Empresarial
Guillena	El Esparragal	150,9	Empresarial
Huévar	Parque empresarial	166,2	Empresarial
Mairena Alcor/El Viso	Parque empresarial	20	Empresarial
Mairena del Aljarafe	PISA	11,9	Tecnológico
Palacios y Villafranca, Los	Agropolis	64,9	Tecnológico
Palomares del Río	Parque empresarial	20	Empresarial
Pílas	Parque empresarial	20	Empresarial
Rinconada, La	Aerópolis	169,2	Tecnológico
Rinconada, La	Espartales	218,7	Empresarial
Salteras	Los Llanos	180,5	Mixto
Sanlúcar la Mayor	Parque solar	160,8	Tecnológico
Sevilla	Villanueva del Pitamo	65,7	Tecnológico
Sevilla	Palmas Altas	33,5	Tecnológico
Sevilla	Puerto	59,6	Logístico
Sevilla	San Nicolás	174,1	Empresarial
Sevilla	Santa Bárbara	389	Empresarial
Sevilla/La Rinconada	Majaravique	218,6	Logístico
Umbrete	Parque Aljarafe	69,1	Empresarial
Utrera	Centro logístico	70	Logístico

RESIDENCIALES			
MUNICIPIO	NOMBRE	HECTÁREAS	VIVIENDAS
Alcalá de Guadaíra	El Zacatín	94,6	6.000
Almensilla	Sin concretar	20	1.000
Carmona	Sin concretar	20	1.000
Coria del Río	Sin concretar	20	1.000
Dos Hermanas	Entrenuculos	197,6	20.000
Guillena	El Molinillo	32,5	1.000-1.500
Huévar del Aljarafe	Sin concretar	42,7	500
Mairena del Alcor	Sin concretar	20	1.000
Mairena del Aljarafe	Sin concretar	20	1.000
Palomares del Río	Sin concretar	20	1.000
Rinconada, La	Pago de Enmedio	180,1	5.200
Salteras	Tierras Blancas	64,6	1.200
Sanlúcar la Mayor	Sin concretar	20	800
Sevilla	Cortijo de Cuarto	155,2	5.200
Umbrete	San Cristóbal	34	1.000

La crisis se lleva por delante varios de los proyectos más problemáticos

La nueva coyuntura rebaja la presión de algunos municipios que han visto desaparecer a los inversores

A.M.G. ■ SEVILLA
Las crisis nunca son buenas, pero mira por donde la que ahora sufrimos no ha venido del todo mal para el desarrollo de un documento tan sensible como el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (Potaus). Y es que si, mientras se redactaba, las presiones de los ayuntamientos han sido continuas para que se asumiesen como áreas de oportunidad los proyectos que tenían previstos, a día de hoy la realidad es muy diferente y a muchas de estas iniciativas se las han llevado los

tiempos de estrecheces económicas: más de un inversor se ha retirado porque no están los tiempos para grandes aventuras. Desde la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio se confirma que algunos de los proyectos que se han venido abajo eran precisamente de los más polémicos. Casi siempre los problemas venían derivados porque se perseguía la construcción de una cantidad desmesurada de viviendas, pretensión que chocaba con las limitaciones impuestas por la nueva legislación. La desaparición de más de un

inversor le ha quitado bastante tensión a las reuniones que, en los últimos meses, ha mantenido la Consejería con los alcaldes. En estos encuentros se estudiaban las alegaciones presentadas por los municipios, pero en más de un caso ha ocurrido que lo que se iba a pelear ya no existía. Dicho con otras palabras, más de un regidor que en principio iba exigir, al final lo que quería era negociar para salvar lo que pudiese de lo que todavía seguía en pie.

FACTADO. Así las cosas, desde Vivienda y Ordenación del Territorio se considera que todos los alcaldes "están más o menos convencidos" tras este periodo de negociación, por lo que confían en

que no sean muchos "los que pongan el grito en el cielo" en disconformidad con la redacción definitiva del Potaus. El que muchos de los proyectos aprobados en esta segunda ronda sean supramunicipales (beneficiarán a más de una localidad) ha ayudado a evitar el malestar de más de un alcalde. Con estos mimbres, el objetivo ahora es tener a finales de octubre la última reunión con los regidores, antes de convocar la Comisión de Redacción que debe validar el documento definitivo. A partir de ahí, tendrá que ser aprobado en Consejo de Gobierno, paso previo a la bendición final del Parlamento, que se espera para finales de año o principios ya de 2009.

LO QUE COSTARÁ

3.068 millones de euros
COMUNICACIÓN

El Potaus prevé esta inversión para proyectos relacionados con el transporte público, red viaria, plantas logísticas y equipamientos. Ahora hay un gran desequilibrio entre las dos coronas.

1.107 millones de euros
MEDIO AMBIENTE

De esta cifra total, 646 millones son para regadíos, abastecimiento, saneamiento, residuos y energía. Otros 461 millones son para parques fluviales y metropolitanos y reforestación.

Fomento impulsa
la Gran Sevilla

La mitad de la inversión en la provincia para 2009 irá a la ronda de circunvalación, que contará con tres carriles por sentido y la posibilidad de ampliarlos a cuatro

La obra del túnel de la SE-40 durará cuatro años y generará 300 empleos

Magdalena Álvarez anuncia que el 75% del trazado estará en ejecución el año que viene

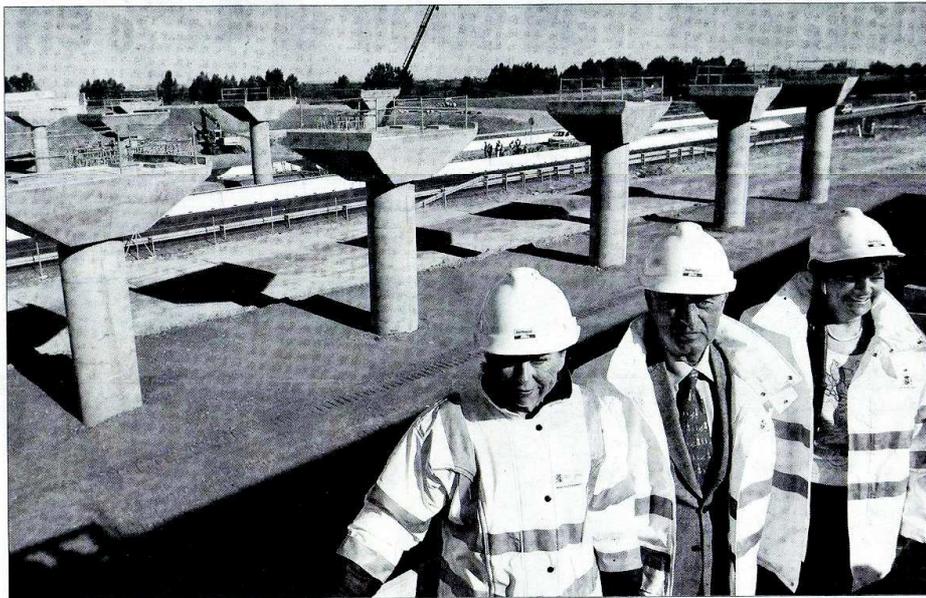
AUXILIADORA VILLAR ■ SEVILLA

Más de cuatro años de obras y 300 operarios estarán destinados a la construcción del túnel de la SE-40 el "elemento más singular y complejo" de la nueva ronda de circunvalación. Fue ayer la estrella dentro de la presentación del proyecto por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez.

La ministra detalló ayer en la sede de la Delegación del Gobierno en Sevilla el estado de la SE-40, los tramos que están en construcción, licitación o estudio. No obstante, fue la presentación del túnel bajo el río Guadalquivir el que centró buena parte de los comentarios. En realidad son cuatro túneles de dos carriles cada uno, con una longitud de 2,2 kilómetros y 14 metros de diámetro, con una cota inferior de 40 y "con capacidad para absorber el tráfico previsto para los próximos 20 años", según afirmó.

La ministra destacó que es una "gran obra de ingeniería civil que cubrirá la necesidad por la saturación de tráfico de la SE-30, con 134.000 vehículos al día". En este tramo "la inversión será muy superior a la media por kilómetro por la complejidad de la obra, además del coste de las expropiaciones y de las medidas medioambientales".

También reconoció que "inicialmente se planteó un puente", pero el carácter navegable del río por esta parte eliminó la opción porque tendría que tener unos 50 metros de altura. "Es la primera vez que se va a construir en España un túnel bajo un río navegable, y en Europa sólo existe uno en Hamburgo (Alemania)", según subrayó, al tiempo que concretó que "se hará con tuneladora para



ENLACE. Magdalena Álvarez posa ante los pivotes del enlace de la SE-40 con la A-4 a la altura de La Rinconada, el tramo más avanzado.

evitar el desvío del cauce". En todo caso, el hecho de no ser navegable el paso norte del Guadalquivir, en las proximidades de La Algaba, va a permitir que aquí se salve el río con una estructura atirantada de 591 metros y una luz libre sobre el agua de 231. "Una estructura muy bonita, que será un icono de modernidad de la Sevilla del siglo XXI", aseveró.

Otro aspecto de la obra des-

tacado fueron los enlaces con las autovías actuales, que permitirán fluidez y seguridad vial.

TRAMOS. Durante su exposición, resaltó que en 2009 estarán en obras ocho de los 11 tramos de la nueva ronda de circunvalación, el 75% del total de 77 kilómetros y 1.370 millones de euros de presupuesto. Tendrá tres carriles por sentido, con una mediana de 10

metros, que en un futuro puede servir para un cuarto carril. "Conforme se pongan los tramos en servicio, se irá dando soluciones, absorbiendo en parte el tráfico de la SE-30", añadió.

Junto a los tres tramos ya en ejecución -los que unen la A-4 con la A-92 con una longitud de 24,3 kilómetros- adelantó que "en 2009 estará en obras todo el arco sur de la SE-40, desde este punto

de la A-4, en La Rinconada, a su conexión con la A-49". En total serán 250 millones de euros en 2009, "fruto de la voluntad política de solucionar los problemas de tráfico de Sevilla".

En total serán 14 viaductos, 72 pasos superiores y 77 inferiores, lo que supondrá "el impulso económico" que Sevilla necesita del Estado y "oxígeno para la economía" en situación de crisis.

En Portada

● La nueva circunvalación de Sevilla

Cuatro túneles bajo el río y un gran puente serán los iconos de la SE-40

Los pasos subterráneos serán los más largos de España bajo un cauce, con 2,2 km • Un mástil de 98 metros soportará el viaducto de 591 metros entre La Algaba y La Rinconada • El presupuesto total, 1.470 millones

Javier Chaparro / SEVILLA

Cuatro túneles de 2,2 kilómetros de longitud, con dos carriles cada uno bajo el Guadalquivir para unir Dos Hermanas y Coria del Río, y un puente similar al del Alamillo a la altura de La Algaba y La Rinconada, con un mástil de 98 metros que soportará mediante tirantes de acero una estructura de 591 metros, serán los dos elementos más significativos de la futura SE-40, la ronda de circunvalación que recorrerá la corona metropolitana de Sevilla.

En pleno aluvión de datos económicos negativos, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, presentó ayer en Sevilla el proyecto de construcción de estos 77 kilómetros de autovía que contarán con un presupuesto total de 1.370 millones de euros—20 millones de euros por kilómetro—la mayor inver-

SOLUCIÓN AL TRÁFICO

La previsión es que pasen 134.000 vehículos al día, muchos de ellos usuarios de la congestionada SE-30

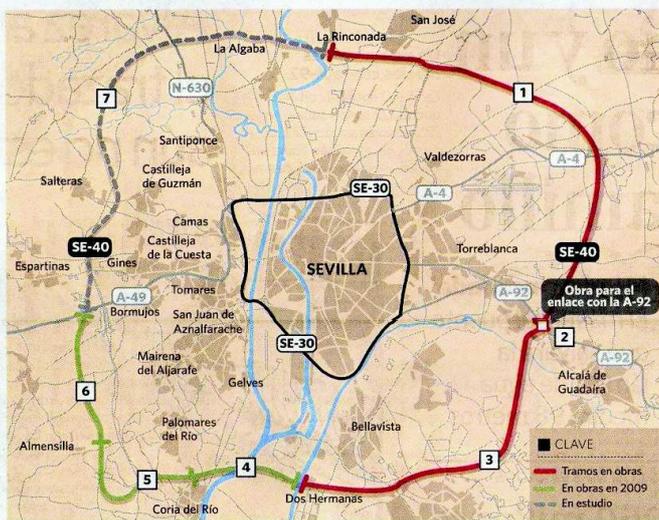
sión que haya recibido Sevilla desde la celebración de la Expo. A juicio de Álvarez, será un "revulsivo" que servirá para amortiguar la crisis: en primer lugar, por la inyección de fondos que reciben las constructoras y por la contratación de mano de obra; en segundo, por la construcción de una infraestructura de "gran impacto" que mejorará las comunicaciones y que servirá para descongestionar la SE-30.

No habló la ministra de plazos de finalización de la SE-40, aunque aseguró que en 2009 estará en obras el 75% del proyecto. En la actualidad, están en ejecución tres tramos (entre La Rinconada y el enlace de la A-92 en Alcalá de Guadaíra) y antes de final de año se licitarán otros tres: Dos Hermanas-Coria del Río—que incluye los túneles bajo el río—, Coria del Río-Almensilla y Almensilla-Espartinas.

Los túneles suponen el elemento estrella, no sólo porque su construcción acapara casi la mitad del total del presupuesto, sino porque será la obra de estas características de mayor envergadura de las realizadas en España.

La SE-40 está diseñada en todo su recorrido para acoger tres carriles por sentido—ampliada a cua-

20 millones de euros por kilómetro



SECCIÓN DE LA AUTOVÍA DE TRES CARRILES



Fuente: Ministerio de Fomento. Gráfica: Dpto. de Infografía.



Viera, García Garrido, Sánchez Monteseirín, Álvarez, López Garzón y Cruz Villalón—de izq. a dch.—ayer.

tro gracias al posible aprovechamiento de la mediana, de diez metros de anchura—pero en los túneles se eleva ese número de carriles a cuatro por sentido—dos por túnel— para evitar atascos provocados por la reducción de la velocidad de los vehículos. Incluso, según el Ministerio, la anchura de los arcones permitirá que los carriles por sentido pasasen a ser seis.

Los túneles pasarán 40 metros por debajo del lecho del río y su construcción mediante tuneladora, en lugar de mediante el sistema de pilotes, como se había previsto inicialmente, evitará tener que desviar temporalmente el curso del Guadalquivir, según informó la ministra. Con ello se logrará una menor afección ambiental, dando cumplimiento a la declaración de impacto previa del proyecto.

El otro punto estrella de la cir-

IMPACTO AMBIENTAL

El uso de una tuneladora evitará el desvío provisional del Guadalquivir

convalación será la construcción de un puente en el llamado "paso territorial norte". A diferencia de lo que sucede en la zona sur, este tramo del Guadalquivir no es navegable para los grandes buques, lo que permite la construcción de un viaducto.

El Ministerio no ha dado a conocer los detalles concretos, pero la descripción que hace del mismo hace presumir que sea de un diseño similar al del Alamillo, con un mástil en uno de sus extremos que sirve para soportar la estructura. Para la ministra, se tratará de un "icono para la Sevilla del siglo XXI".

El acto de presentación fue respaldado por cargos públicos del PSOE y por el secretario general del partido en la provincia, José Antonio Viera, que se dejó fotografiar con el alcalde y otros representantes políticos para dar imagen de unidad en torno a un proyecto que los socialistas quieren convertir en su bandera. Sánchez Monteseirín se fijó en los 161.990 parados que existen ya en la provincia y en el "preocupante" crecimiento del desempleo para apuntar a renglón seguido que la SE-40 servirá para "sobrellevar" la crisis.

La futura ronda de circunvalación

» El Ministerio de Fomento destaca que se trata de una obra de ingeniería «de gran magnitud» » La nueva infraestructura no estará acabada antes del año 2011

El macrotúnel de la SE-40 será el mayor de España hecho bajo un río

Tendrá dos kilómetros de longitud y ocho carriles y costará más de 500 millones de euros

ÁNGELA SERRATO ■ SEVILLA

Cuatro túneles, ocho carriles, dos kilómetros de longitud y más de 500 millones de euros de presupuesto. El tramo subterráneo de la futura SE-40, que salvará el río Guadalquivir entre Dos Hermanas y Coria del Río, será el túnel más importante de España construido bajo un río.

En esto coinciden Ayesa, encargada del diseño, y las fuentes consultadas de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, que aseguran que en España "no hay un proyecto igual". Pese a que la carretera tiene finales de 2011 como horizonte para su puesta en marcha, el Ministerio de Fomento es reacio todavía a desvelar las claves de una obra de ingeniería "de gran magnitud", que tiene en los túneles de la M-30, que discurren bajo la orilla del río Manzanares a su paso por Madrid, en el Metro de Sevilla y el que se construye bajo el río Genil para el de Granada los referentes más cercanos en el tiempo.

La idea inicial del Ministerio, según explicaron fuentes cerca-

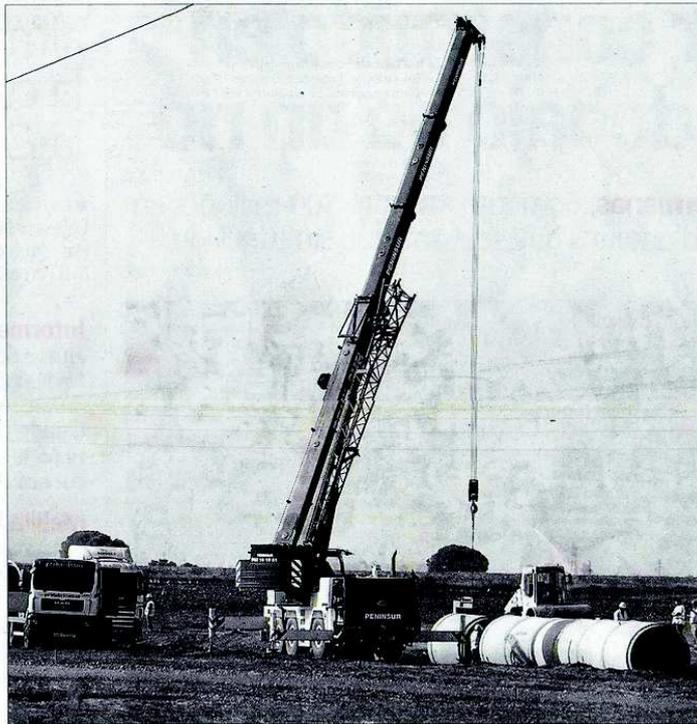
Para construirlo no se utilizará una tuneladora, sino un sistema convencional de pilotes

nas al proyecto, es usar para su construcción un sistema convencional de pilotes y no una tuneladora, que fue el método empleado para construir el túnel de la línea I. Este sistema es "el más apropiado para este tipo de infraestructuras", asegura Juan Carlos Hernández del Pozo, profesor de Obras Subterráneas y Túneles en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada.

GARANTÍA. El también responsable de la geotecnia del túnel de Granada agrega que la de Sevilla "es una obra complicada, pero hay maquinaria suficiente para garantizar su seguridad".

La construcción de los túneles de la SE-40, según el experto, "está resuelta desde el punto de vista técnico y sólo hacen falta medios económicos y dedicar el tiempo que haga falta para acometer el estudio previo". De hecho, según el ingeniero, "no es necesaria tanta mano de obra como especialistas en inyección y con experiencia en el sistema de pilotes". La fase de excavación,

■ El macrotúnel de la SE-40 se incluye en el sector suroeste de la carretera, para el que el Gobierno liberó en agosto 764 millones. Sólo el tramo entre Dos Hermanas y Coria del Río costará 588 millones. Los cuatro túneles, que se incluyen en este tramo, se llevan prácticamente el 70%. Esta inversión ha disparado el presupuesto de la SE-40, que se cifró en un principio en unos 540 millones de euros, hasta casi 1.300.



EN CONSTRUCCIÓN. Obras de la SE-40 en el primer tramo que se empezó, el de La Rinconada.

según apostilla, "es sencilla y está muy mecanizada".

En este sentido, una de las cuestiones más importantes en este tipo de obras es garantizar la seguridad de la infraestructura antes y después de su puesta en funcionamiento. "Por fortuna, en España contamos ya con capacidad para acometer este tipo de proyectos", prosigue el experto. Una vez que el túnel esté abierto, la seguridad de los usuarios se garantizará con un complejo sistema compuesto por postes de auxilio, iluminación, circuito cerrado de televisión, señalización variable, detección de humos e incendios, ventilación, suministro eléctrico, extintores y salidas de emergencia.

En esto coincide el representante en Córdoba del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Juan Escribano Rodríguez. Las margas azules propias del terreno en el Guadalquivir "permiten acometer la obra con garantía", asegura.

Para ser el mayor bajo un río del país, el macrotúnel de la

El paso subterráneo de la ronda salvará el Guadalquivir entre Dos Hermanas y Coria del Río

ronda de circunvalación tendrá que medirse con otros proyectos de gran calado como los pasos subterráneos de la M-30, que entraron en funcionamiento hace poco más de un año. De todos, el más importante es el que enterrará el tráfico bajo las orillas del Manzanares y que empalma al sur con otro túnel contiguo. Juntos suman 10 kilómetros y está considerado el túnel por tramo urbano más largo de España.

Una muestra de la magnitud de estos túneles es que tienen 15 salidas de emergencia, sistemas de ventilación reversibles, red de optimización de la calidad del aire y varios centros de control. Menos espectacular es el del Metro de Granada, que atraviesa el ancho del río. Destaca también el túnel ferroviario de varios kilómetros de longitud que se construye para la línea del AVE de Levante en el tramo comprendido entre el embalse Contreras y Villagordo del Cabriel, en Albacete. El del Metro de Bilbao bajo la ría y el de la autovía del Cantábrico en Villavieja (Asturias) son otros referentes.

EL ENLACE

Tramo clave en la futura vía rápida

TRAZADO DE LA SE-40



La nueva ronda de circunvalación

Sólo el puente del V Centenario superará en longitud al nuevo viaducto, que se ubicará entre los actuales puentes de La Algaba y el de la presa de Alcalá del Río

El puente de la SE-40 en La Algaba será el segundo más largo de Sevilla

La estructura recuerda al Alamillo, tendrá una inclinación de cuatro grados y tirantes a ambos lados

Los datos básicos de un elemento simbólico en la SE-40

LONGITUD TOTAL

704 mts.

INCLINACIÓN

4 grados

DISEÑO

18 parejas de tirantes

PRESUPUESTO

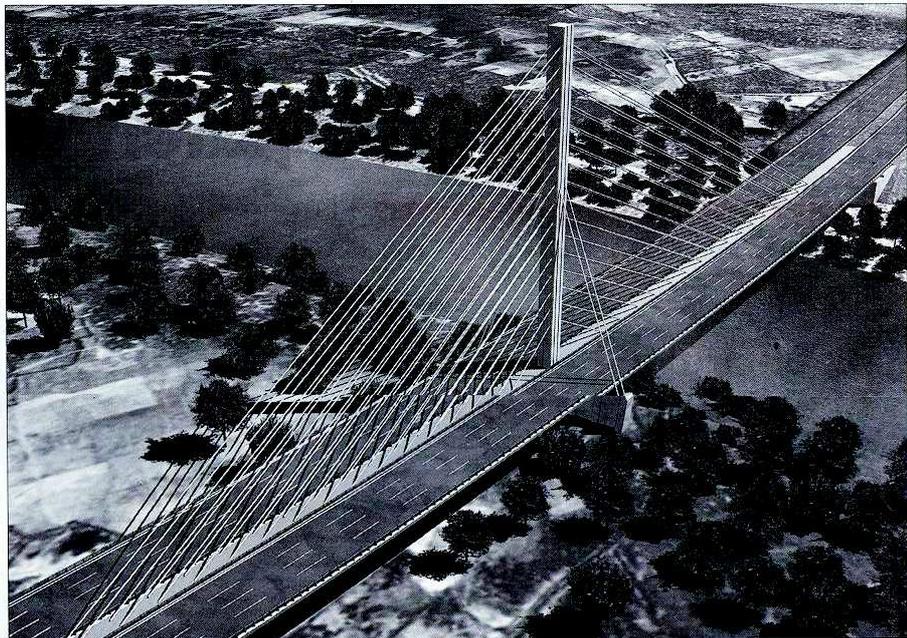
43,1 millones

LUZ

231 mts.

ALTURA

106 mts.



ANTONIO MORENTE ■ SEVILLA

Tendrá un aire como el del Alamillo, más pequeño en altura pero mucho más largo y con tirantes a uno y otro lado. Así será el nuevo puente sobre el Guadalquivir, por el que cruzará la SE-40 para salvar el río entre La Rinconada y La Algaba y por el que podrán circular hasta 9.000 vehículos a la hora.

Junto al macrotúnel de ocho carriles cercano a Coria, este puente será el elemento más simbólico de la SE-40. A ello ayudarán sus dimensiones, ya que en longitud total el nuevo puente será el segundo más largo de los que salvan el Guadalquivir por Sevilla, sólo superado por el del Quinto Centenario.

El diseño recuerda mucho al del Alamillo, con un pylon central y tirantes, pero ya en el primer vistazo llama la atención que estos cables van a estar en los dos lados de la estructura y que el gran mástil no estará tan inclinado. En concreto, el puente se inclina 4,08 grados frente a los 58 de su vecino sevillano, que sí le ganará en altura: 142 metros frente a los 106,27 que tendrá el de la futura SE-40.

En lo que están empatados es en los carriles, ya que ambos tienen tres en cada sentido, aunque aquí el de la SE-40 se guarda un as en la manga: cuenta con una zona de reserva para poder poner en servicio un cuarto carril más en cada sentido si, en el futuro, fuera necesario. Los seis carriles permitirán una capacidad máxima de hasta 9.000 vehículos -4.500 en cada sentido-, que se elevarán hasta 12.000 si alguna vez se hacen los dos adicionales.

Continuando el paralelismo con el Alamillo, si éste gana en altura el de la SE-40 se impone en longitud y por bastante, porque hablamos de que es más de un 80% más largo: 704 metros frente a 250, de manera que sólo le van a superar los 2.016 metros del V Centenario. En la luz (el espacio que hay entre los apoyos de cada orilla para salvar el río) también gana el futuro puente (231 metros frente a 200), lo que le convierte en la tercera mejor marca de Sevilla tras

los 265 del V Centenario y los 235 de la Pasarela de la Cartuja.

Las cifras se completan con una anchura de 39 metros y otro dato relevante: la inversión para levantarlo superará los 43,1 millones de euros. De lo que no se habla aún es de plazos, porque el tramo todavía ni se ha licitado, a lo que se procederá a lo largo de este año.

Además de la longitud y la gran luz que tiene su tramo central, si algo llama la atención del puente son sus tirantes. Aquí hablamos de un total de 18 parejas de nervios de acero que pasan por el pylon central, cada uno con 30 centímetros de diámetro y capaz de aguantar 240 toneladas.

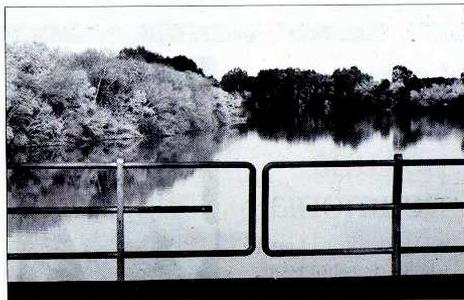
El viaducto, como el del Alamillo, será una estructura mixta de hormigón con un cajón de acero. Lo que no se sabe todavía es si tendrá nombre propio ("los nombres los pone el Consejo de Ministros", se apunta desde el Ministerio de Fomento), aunque sí se da por hecho que se convertirá en una de las referencias de la SE-40, "un icono de modernidad de la Sevilla del siglo XXI", tal y como lo definió el ministro de Fomento, Magdalena Álvarez, en su última visita a las obras.

LA CUESTIÓN

¿Por qué no se apuesta por un túnel?

■ **Al sur un macrotúnel para cruzar el Guadalquivir, pero al norte un puente. ¿Y por qué?** Pues porque es más económico, más seguro y, sobre todo, porque se puede. En este caso, antes de llegar a Sevilla capital el río es navegable, con lo que para hacer allí un puente tendría que ser enorme para no impedir el paso de los barcos.

Al norte la cosa cambia. Aquí el río ya no es navegable, lo que permite construir un viaducto sin tener que embarcarse para ello en un proyecto que, por tamaño, tendría que ser similar al del puente del V Centenario. Aún así, desde Fomento se destaca que tendrá una "enorme luz", tanto que en sí supone "la mayor medida ambiental posible".



EL LUGAR. Entorno en el que se levantará el nuevo puente.

JOSE MANUEL CABRELO

Un puente que será un símbolo

La Algaba y La Rinconada resaltan el diseño del paso de la SE-40

A.M.G. ■ SEVILLA

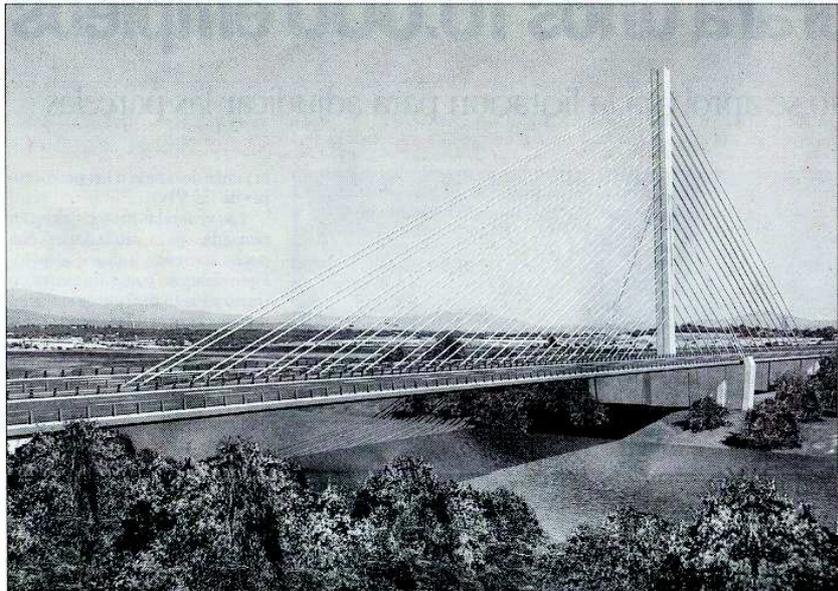
Un puente llamado a convertirse en símbolo. Así ven el nuevo viaducto de la futura SE-40 en La Algaba y La Rinconada, los dos municipios que quedarán un poco más cerca gracias a esta estructura que salvará el Guadalquivir y por la que podrán circular hasta 9.000 vehículos a la hora.

La Algaba y La Rinconada han recibido la noticia del diseño del puente de la SE-40 con una doble satisfacción: por un lado resaltan su estética y están convencidos de que se convertirá en un elemento simbólico, y por otro consideran que se están cumpliendo los plazos para que la ronda de circunvalación sea una realidad.

La Algaba no ve la hora de que la SE-40 funcione para así desviar buena parte del tráfico que ya le atosiga, y más que lo hará porque en ese entorno van un polígono industrial y varias promociones que suman más de 1.000 viviendas. "Cuando se producen atascos las colas llegan casi hasta la barriada de San Jerónimo", ya en Sevilla, explica el alcalde algabero, José Luis Vega (IU).

Al otro lado del río el regidor rinconero, Francisco Javier Fernández (PSOE), resalta que el puente va a ser un "importante elemento de vertebración y de comunicación" en la comarca de la Vega. "Va a acercar a La Rinconada pueblos vecinos que ahora están cerca pero con los que tenemos malas conexiones", como ocurre con la propia La Algaba, a un tiro de piedra pero sin carreteras directas que faciliten las relaciones entre ambos municipios.

COMUNICACIONES. Fernández aprovecha para recordar que en La Rinconada hay infraestructuras metropolitanas como el parque de El Majuelo, al que con la nueva ronda con su puente podrán llegar incluso residentes de la zona norte del Aljarafe. Desde La Algaba, José Luis Vega se con-



ASÍ SERÁ. Fotomontaje del puente, que tendrá tres carriles por sentido y espacio para hacer dos más.

LAS CIFRAS DEL VIADUCTO

704 metros
DE LONGITUD, EL SEGUNDO
MÁS LARGO DE SEVILLA

Los 704 metros son los de longitud total, algo en lo que sólo le gana el V Centenario. La luz (el tramo entre los dos apoyos que salva el río) será de 231 metros.

43,1 millones
DE PRESUPUESTO EN EL GRAN
HITO AL NORTE DE LA RONDA

El puente será el elemento más simbólico que tendrá la SE-40 en su parte norte, ya que en la zona sur el protagonismo se lo llevará el macrotúnel de ocho carriles.

18 parejas
DE TIRANTES DE ACERO
SITUADOS EN AMBOS SENTIDOS

Los tirantes le dan un aire similar al del puente del Alamillo, pero en este caso estarán en ambos sentidos. Serán 18 parejas, con 30 centímetros de grosor cada cable.

106 metros
DE ALTURA DEL PILONO, CON
UNA INCLINACIÓN DE 4 GRADOS

El pylon central tendrá una leve inclinación de 4,08 grados (el del Alamillo tiene 58 grados) y se elevará hasta los 106,27 metros de altura en la orilla derecha del río.

grata porque su municipio tendrá "las mejores comunicaciones de la Sevilla metropolitana".

En lo que también hay coincidencia es en resaltar el diseño. "Es precioso, va a ser uno de los puentes emblemáticos del Guadalquivir", señala Vega, lo que Fernández apostilla subrayando que estamos ante un elemento "singular" que se va a convertir en uno de los viaductos "más simbólicos" de toda Sevilla. "Va a ser todo un orgullo", remacha.

Otra conclusión es que, si se habla del puente, es que está cerca la resolución de la SE-40, una infraestructura que los dos ven "vital" para la corona metropolitana. El tramo en el que se incluye este paso del río es el último de los 11 en que está dividida la ronda, en tres de los cuales (entre La Rinconada y Dos Hermanas) ya están las obras en marcha.

300.000 horas perdidas en atascos

El Partido Popular diseña una propuesta para solucionar los problemas derivados de las retenciones que se producen a diario en el área metropolitana de la capital y cuyo coste sería de 3.000 millones de euros

Luis Cotán

El PP calcula que, cuando acabe el verano, los sevillanos habrán perdido cerca de 300.000 horas en atascos, lo que equivaldría a 33 años de vida. Así lo afirmó ayer el presidente del Partido Popular en Sevilla, José Luis Sanz. Una sorprendente estimación con la que los populares pretenden llamar la atención sobre la necesidad de mejorar la movilidad en el área metropolitana.

El estudio realizado por el PP tiene en cuenta, a la hora de calcular esta cifra, el tiempo medio de espera en los cuatro puntos de mayor conflictividad en las salidas hacia la costa de Cádiz y Huelva: la AP-4, a la altura de Dos Hermanas; la N-IV, a la altura de Las Cabezas de San Juan y Lebrija; la A-483, y la A-49. A esto le suman dos personas de media por vehículo y una distancia de seguridad de diez metros entre cada coche.

El presidente del PP de Sevilla advirtió que en el estudio sólo se tienen en cuenta las cuatro operaciones de salida de verano y que se dirigen hacia las costas de Huelva y Cádiz. "Si tuviéramos en cuenta los atascos que se producen en otras fechas y en las carreteras que comunican Sevilla con otras provincias costeras, los resultados serían considerablemente mayores", añadió Sanz. A este respecto, el portavoz del PP en el Ayuntamiento de Sevilla, Juan Ignacio Zoido, coincidió en que la mejora en las infraestructuras de Sevilla capital y de su área metropolitana es un tema urgente que perjudica también al sector turístico y económico: "Sería un

Plan Metropolitano del PP



que las últimas inversiones en infraestructuras que se produjeron en la capital andaluza tuvieron lugar en 1992, cuando se construyeron la SE-30 y la A-49, las cuales "se han quedado pequeñas" a la hora de facilitar el tránsito de los más de tres millones de desplazamientos que se producen de manera diaria. Zoido lamentó también que la Junta de Andalucía no haya invertido tanto dinero en Sevilla como en la Costa del Sol.

Sanz aseveró que las medidas se trasladarán al Parlamento de Andalucía y al Congreso de los Diputados, así como a todos los ayuntamientos afectados por los "permanentes atascos" del área metropo-

33 AÑOS DE VIDA

Según los populares, los sevillanos son los españoles que más horas pierden en retenciones

extraordinario reclamo turístico para esta ciudad el ofrecer la posibilidad de poder disfrutar de las mejores playas de España, que las tenemos a tan sólo una hora y media de camino, aunque el tiempo que perdemos en ir hacia la costa es bastante superior por culpa de unas infraestructuras deficientes", declaró Zoido.

Estas críticas vienen acompañadas de algunas soluciones. En concreto, Sanz presentó ayer una serie de propuestas para mejorar la movilidad en la provincia de Sevilla, cuyo coste ascendería a unos 3.000 millones de euros, "lo que equivale

al dinero que la Junta le ha negado en estos últimos 27 años a Sevilla en inversiones para modernizar sus infraestructuras", afirmó en un discurso en clave política.

Estas medidas incluirían la construcción de la autovía entre Huelva y Cádiz, la puesta en marcha de un tercer carril en la A-49 hasta la salida Carrión de los Céspedes-Pilas, la SE-35, la SE-40 hacia el Aljarafe, los pasos territoriales Sur y Norte, nuevos puentes sobre el río Guadalquivir, el soterramiento de puntos concretos de la A-49, la carretera Camas-Salteras-Olivares-Sanlúcar, la construcción de las líneas 5 y

6 de metro y el acondicionamiento del firme y el trazado de todas las vías entre el Aljarafe y la capital hispalense. "Somos los españoles que más horas pasamos en atascos", aseguró el presidente del PP de Sevilla, quien denunció que durante los últimos 20 años, la población del área metropolitana de Sevilla ha aumentado un 40%, mientras que las infraestructuras "siguen siendo las mismas".

Según Sanz, si no se toman medidas urgentes, en el año 2020 se llegará a una situación de "colapso total" en este área, que comprende 46 municipios. También recordó

litana. "Vamos a exigirle a la Junta que no vuelva más la espalda a la capital de Andalucía y que todas las actuaciones que realicen en infraestructuras y transporte se lleven a cabo de manera coordinada y equilibrada", dijo Sanz, quien añadió que exigirán el establecimiento de unos planes de inversiones pluri-anales que garanticen inversiones para estas medidas.

El grupo popular pedirá además la comparecencia del presidente José Antonio Griñán para que explique "por qué no se han mejorado las infraestructuras en el área metropolitana de Sevilla".

Representaciones virtuales de enlaces de la SE-40



Correo de Andalucía 25/8/2009. Nudo SE-40 A-8077



Correo de Andalucía 25/8/2009. Nudo SE-40 Salteras





Enlace A-4 Norte La Rinconada



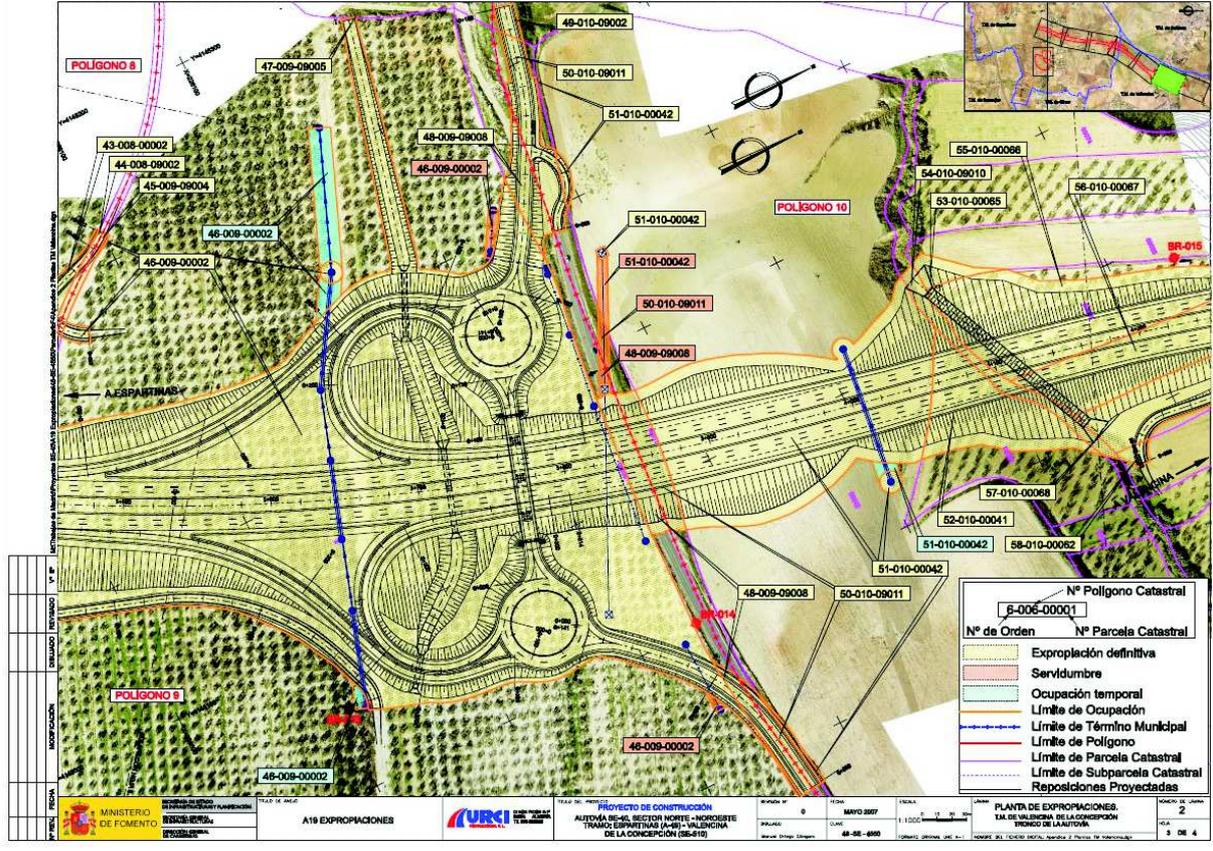
Enlace A-49



Enlace nuevo acceso norte



Enlace SE-510



SE-40. Enlace con la actual carretera A-8077

Fotos de atascos de tráfico y de rotondas

Atascos









Rotondas



































Enlaces a documentación SE-40

Enlaces con documentación de la SE-40, objeto de la visita de campo del Grupo de trabajo III, del día 8 de julio de 2009, a iniciar en Valencina, en la Venta Bovito, a las 07:30 horas.

TRAMO ESPARTINAS A-8076 A VALENCINA SE-510 (EN LA ACTUALIDAD A-8077)

[\[Descargar documento\]](#) (pdf - 18,8 mb)

http://www.4shared.com/file/84962306/9f33ca5c/Informacin_publica_SE-40_Espartinas-Valencina.html

1.- MEMORIA http://issuu.com/andrestg/docs/se-40_tramo_espartinas_valencina/3?viewMode=presentation

[\[1.1\]](#) Objeto del documento

[\[1.2\]](#) Descripción de las obras

[\[1.3\]](#) Fuentes de información

[\[1.4\]](#) Criterios para determinar las afecciones

[\[1.4.1\]](#) Expropiación

[\[1.4.2\]](#) Ocupación temporal

[\[1.4.3\]](#) Imposición de servidumbres

[\[1.5\]](#) Elaboración de los Planos parcelarios

[\[1.6\]](#) Replanteo del Dominio Público

[\[1.7\]](#) Determinación de los bienes y derechos afectados

2.- LÁMINAS

[\[Lámina Nº 1\]](#) Planos parcelarios del T.M. de Espartinas

http://issuu.com/andrestg/docs/se-40_tramo_espartinas-valencina/10?viewMode=presentation

[\[Lámina Nº 2\]](#) Planos parcelarios del T.M. de Valencina de la Concepción

http://issuu.com/andrestg/docs/se-40_tramo_espartinas-valencina/19?viewMode=presentation

3.- APÉNDICES http://issuu.com/andrestg/docs/se-40_tramo_espartinas_valencina/3?viewMode=presentation

[\[3.1\]](#) Relación de Bienes y derechos afectados

[\[3.1.1\]](#) T.M. Espartinas

[\[3.1.2\]](#) T.M. Valencina de la Concepción

[\[3.2\]](#) Fichas Individualizadas

[\[3.2.1\]](#) T.M. Espartinas

[\[3.2.2\]](#) T.M. Valencina de la Concepción

[\[3.3\]](#) Resolución de aprobación provisional del Proyecto

TRAMO VALENCINA SE-510 (EN LA ACTUALIDAD A-8077) HASTA LA A-66

Memoria del Proyecto

http://www.4shared.com/file/77948567/47569acb/Proyecto_de_trazado_SE-40_-_Memoria.html

Planos

http://www.4shared.com/file/77969932/812d5760/Proyecto_de_trazado_SE-40_-_Planos.html

Toda esta documentación viene recogida en el interesantísimo blog “Urbanismo en Valencina” de Andrés Trevilla, joven arquitecto de Valencina.

<http://urbanismoenvalencina.blogspot.com.es/>

Panel informativo

El trazado de la A-8077

7



EL TRAZADO DE LA A-8077 LA ALTERNATIVA CIUDADANA ACCIONES Y PROPUESTAS EN DEFENSA DE VARIOS YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS



UN ÉXITO DE LA CIUDADANÍA.

El proceso de lucha por un nuevo trazado de la carretera A- 8077 ha demostrado la utilidad y la necesidad del movimiento ciudadano. La carretera era una agresión al pueblo, y Valencia Habitable puso en marcha un mecanismo de sensibilización, información y construcción de consensos que culminó en la Mesa Ciudadana y en el nuevo trazado de la carretera. Ciudadanos de un territorio que se unen desde preocupaciones comunes y con rigor y seriedad, construyen alternativas, tejen relaciones y aparecen en escenarios distintos para luchar y elaborar nuevas propuestas. Ante la participación rigurosa de la ciudadanía, tanto los partidos como las administraciones tuvieron que aparecer, argumentar y elevar el nivel de sus propuestas. Esa es la democracia, y la necesaria participación de la ciudadanía en el ámbito de la toma de decisiones. Con ello, todos hemos salido ganando.

- ALTERNATIVAS Nº 1, 3 Y 5 BARAJADAS POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA
- ALTERNATIVA PROPUESTA POR EL AYUNTAMIENTO DE VALENCINA
- ALTERNATIVA PROPUESTA POR LA PLATAFORMA "VALENCINA HABITABLE"

SEVILLA
14 de febrero de 2017

La Junta acuerda con el PSOE un nuevo trazado para la variante del Aljarafe norte

La alianza (PSOE) entra en el momento de las negociaciones... La redacción del proyecto se cierra en 2017

VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN
14 de febrero de 2017

Presentarán alegaciones al trazado de la carretera A-8077

Los vecinos se manifestarán antes de que termine el plazo de alegaciones a la A-8077

Aducen que reparte en dos el municipio y afecta al yacimiento arqueológico y al paisaje

Rechazo frontal a la nueva vía que atravesará Valencia

La Junta planea desdoblarse la carretera SE-510 para rodear Carnas

La Mesa Ciudadana de Valencia pide a la Junta «alternativas» al desdoble de la A-8077

Dólmene atropellados

Crece la protesta contra la autovía de los dólmene

Valencia de la Concepción. Piden un trazado alternativo



Pegatina de la campaña

Por otro trazado para la autovía A-8077

Yacimiento Prehistórico de Valencina-Castilleja de Guzmán

Reserva Paisajística del Aljarafe

NO



SI



Parque Arqueológico Calcolítico

Mesa Ciudadana de Valencina por un nuevo trazado de la carretera A-8077