

Sevilla

EL GUADALQUIVIR EN EL SIGLO XXI Proyecto para recuperar el uso del río de la consultora Eddea y el Instituto de Estudios Cajasol

La dársena como transporte diario

Técnicos del curso de expertos de Dirección de Proyectos analizan la viabilidad de aplicar en Sevilla una línea de catamarán que uniría ocho zonas clave de la ciudad entre la avenida de la Raza y el Alamillo

A. S. Ameneiro

Una quincena de profesionales arquitectos, aparejadores, ingenieros, economistas y un sociólogo analizan hasta junio la viabilidad de implantar una línea regular de transporte en las aguas de la dársena que conectaría ocho puntos de la ciudad con suficiente atractivo y potencial: los muelles de la avenida la Raza, el muelle Delicias, la antigua Tabacalera de Los Remedios, la Torre del Oro, la calle Betis, Torneo, Isla Mágica y la Cartuja a la altura del Alamillo.

Económicamente ha de ser autofinanciable para adaptarse a la actual situación de crisis. La clave es atraer inversiones alrededor de esos ocho puntos que hagan el proyecto viable. El proyecto se dará a conocer a las administraciones

José Luis López de Lemus
Coordinador del curso (Eddea)

“Estamos convencidos de la viabilidad de la propuesta y de su impacto beneficioso en el empleo”

nes y entidades interesadas, en verano, cuando esté concluido.

Esta es la tarea práctica que se ha encomendado a los alumnos de la cuarta edición del curso de expertos en Dirección de Proyectos (Project Management) organizado por la consultora Eddea, bajo la dirección del arquitecto José María de Cárdenas Domínguez-Adame, y el Instituto de Estudios Cajasol.

“Estamos convencidos de la viabilidad de la propuesta, de su impacto beneficioso en el empleo y sobre todo de las posibilidades del río para los habitantes de la ciudad y para el turismo”, explica el coordinador del curso y arquitecto José Luis López de Lemus Domínguez-Adame, socio de Eddea.

De momento, los alumnos proponen usar como medio de transporte catamaranes electrosolares con capacidad para unas 60-80 personas. Las ventajas y posibles inconvenientes están por analizar. “Queremos que los sevillanos lo usen como transporte alternativo y que los turistas tengan otras rutas fuera del centro”, explican.

La idea es buscar un sistema de transporte sencillo para la población local y foránea (turismo) que vuelva a conectar, como nueva línea de transporte de la ciudad, focos escogidos en las dos orillas del río urbano, desde la avenida de la Raza en el puer-



Los alumnos del curso recorrieron ayer en barco las aguas del río urbano de un extremo a otro.

FOTOS: V. CTORIA HIDALGO



José Luis López de Lemus, de Eddea, coordinador del curso.

Sin noticias de la propuesta de línea fluvial pública del PGOU de 2006

La línea de transporte autofinanciable que propone a sus alumnos la consultora Eddea casaría con una propuesta similar incluida en el planeamiento urbanístico (PGOU) vigente en Sevilla desde 2006 y que todavía no se ha cumplido más de cinco años después. En el capítulo dedicado a la movilidad, el plan urbanístico ya propone, como transporte alternativo, una línea regular de transporte fluvial entre el Puerto y San Jerónimo. El documento cita a Tussam como la empresa pública municipal que podría ha-

cerse cargo de esta línea por la dársena. Los problemas económicos de Tussam, sin embargo, alejan definitivamente la posibilidad de que la empresa pública de transportes urbanos se haga cargo de esta iniciativa. La empresa llegó a calcular los costes que le supondría esta línea con el gobierno anterior de Monteseirín, pero eran demasiado altos para la maltrecha economía de Tussam. Así pues, de salir adelante, la línea fluvial sería de capital privado con ayuda financiera de las entidades bancarias.

to industrial, hasta el Puente del Alamillo. López de Lemus recalca que, en la situación actual, “hay que crear proyectos de lo que somos y lo que tenemos, el río, y analizar cómo podemos volver a convertirlo en un motor nuevo para nuestra economía”.

El reto es solucionar la limitación del río: que es poco accesible, por lo que ha dejado de ser un sistema para conectar puntos del territorio como lo fue en siglos pasados. Según López de Lemus, los políticos y gestores de todas las ideologías hace años que vienen planteando convertir la dársena en el motor del turismo, de la ciudad, pero este proyecto no acaba de arrancar.

El reto es analizar las condiciones de estos puntos, idear las infraestructuras necesarias y concretar el sistema de embarcaciones ideales para cubrir estos desplazamientos. La prioridad es hacerlo viable y autofinanciable y poder convertirlo en una estrategia empresarial a corto plazo, que genere empleo y riqueza.

Los alumnos se montaron ayer por la mañana en un barco cedido por la Autoridad Portuaria para ver sobre el terreno la situación de la dársena y, por la tarde, debatieron con expertos del Puerto (el director gerente, Fausto Arroyo), de la Agencia de Puertos de la Junta (el director de Infraestructuras, Onofre Sánchez) y del Ayunta-

miento de Sevilla (el economista y responsable del Plan Estratégico, Rafael Salgueiro).

Antes del debate, celebrado en Tomares, en la sede del Instituto de Estudios Cajasol, los aspirantes a expertos en Dirección de Proyectos expusieron su reto de utilizar el río como canal de transporte con posibles paradas que interconecten la ciudad, “una vía de transporte abierta, para uso de los propios sevillanos, más tran-

AHORRO DE COSTES

Los alumnos proponen utilizar catamaranes electrosolares que podrían llevar a 60-80 personas

quila que otros transportes, sin atascos, más ecológica”.

Rafael Salgueiro centró su intervención en el fomento de la utilización del río, la dársena y el canal de navegación, y la gestión de los proyectos relacionados. Onofre Sánchez expuso el caso del catamarán de la Bahía de Cádiz con el fin de buscar las posibilidades y sinergias que se pueden crear en el río de Sevilla. Por último, Fausto Arroyo detalló la situación actual del Puerto de Sevilla y las posibilidades presentes y futuras como dinamizador de la economía de la ciudad.