

San Juan de Aznalfarache–Sevilla: desconectado para peatones y bicicletas tras años de obras y promesas.



El puente de San Juan de Aznalfarache fue desde 1934 un paso natural para todo tipo de vehículos y personas desde el Aljarafe a la capital y viceversa.

Sin embargo, a partir de 1992 se impuso el vehículo motorizado de manera masiva, con grandes obras de infraestructuras como la SE-30, en un falso progreso hacia la modernidad en el que se olvidaron completamente de todo de aquello que no tuviese motor, incomunicando así toda el área metropolitana de Sevilla.



El Aljarafe, que ha ido creciendo y dependiendo de la Se-30 para absolutamente todo, está sin embargo tan cerca del centro de Sevilla como pudiera estarlo cualquier barrio sevillano periférico.

El <<síndrome de la SE-30>> ha causado una sensación de lejanía en la población del Aljarafe. Allí los trayectos en bicicleta sólo son para los más atrevidos, mientras que miles y miles de personas en la capital sevillana recorren distancias que duplican la que hay entre Sevilla y su área metropolitana sin problema alguno.

Tras el corte de la carretera que unía San Juan de Aznalfarache con la capital, dicho puente quedó inutilizado para ciclistas y peatones. Sólo el vehículo a motor ha usado este puente desde 1992 como vía de escape en las horas punta.

Tras varias manifestaciones en los años noventa, con miles de ciclistas reclamando la conexión segura que siempre existió, se consiguió el carril bici, pero dicha obra no incluía un tramo que conectase las zonas urbanas de San Juan y Sevilla, dejando del lado de Sevilla, la insalvable SE-30, y en el lado de San Juan una carretera sin aceras y ni arcén.

La única solución para peatones, ciclistas era y es arriesgar la vida en la SE-30 o dar un rodeo kilométrico por zonas con caminos rurales sin asfaltado, iluminación ni señalización, por la orilla del Guadalquivir.

En 2006, el puente se volvió a cortar con la promesa de convertirlo en una infraestructura para el transporte público, peatones y ciclistas. Estuvo menos de un mes abierto como plataforma de alta ocupación, sin iluminación ni conexión segura entre ambos municipios.



Tras varias reuniones con el Consorcio de Transportes y una con Obras Públicas, se llegaron a acuerdos muy atractivos y prometedores: una conexión total mediante acerado y carril bici iluminado en todo su recorrido desde San Juan hasta Sevilla.



Todo esto, se ha ido retrasando por diversos motivos, en parte debido la desidia de la U.T.E Metro de Sevilla, que se comprometió a reformar el puente y posteriormente hizo el suyo propio, desentendiéndose totalmente del asunto. Pese a publicitar un carril bici paralelo a lo largo de todo el recorrido de la línea de metro, retrasando así la obra dos años más.



En 2008 finalmente el puente de Hierro comenzó su reforma que finalizó en 2010 sin ninguna solución concreta al paso sobre la SE-30. Éste iba a ser resuelto mediante la promesa de una pasarela peatonal y ciclista sobre la Se-30 presupuestada en 1,9 millones de euros por la Junta de Andalucía.



de un modo mínimamente seguro.

Aunque como vemos, el puente ha quedado muy bonito y podría ser un ejemplo (si estuviera conectado e iluminado) de cómo deben ser las vías ciclistas interurbanas, su utilidad resulta bastante escasa al seguir sin resolverse el problema del paso sobre la SE-30. De ese modo miles de personas se ven imposibilitadas de transitar andando entre San Juan y Sevilla

La actual crisis pone en entredicho el comienzo de las obras de una pasarela peatonal que tiene un presupuesto de casi dos millones de euros. Lo único realizado hasta la fecha ha sido la reforma del puente, que costó 8 millones de euros y al mes de su inauguración quedó sin iluminación de nuevo por el robo del cableado de cobre, que la Junta prometió que repondría y no hizo.

La realidad es que actualmente, llevamos dos décadas esperando una conexión segura y varios años esperando una obra que debería estar ya terminada, que fue paralizada por la poca sensibilidad de la U.T.E del metro de Sevilla y por la falta de voluntad y prioridad política en la Junta de Andalucía.

La situación es la misma que desde 1992: En la práctica, los vehículos a motor utilizan ilegalmente el puente, mientras cientos de ciclistas se juegan la vida diariamente cruzando ilegalmente en ambos sentidos por una pasarela que sobrevuela la Se-30, sólo autorizada para vehículos a motor en una sola dirección y con tres carriles de circulación.

Juan Manuel Ureña Pérez.
A Contramano.

