

Estaciones luminosas y acordes con su entorno

El objetivo de los arquitectos es «hacer ciudad» en todos los lugares por los que pasa la línea

M. D. ALVARADO

SEVILLA. El metro de Sevilla tendrá estaciones luminosas, con una edificación interior esencial para facilitar la circulación de viajeros y, sobre todo, será acorde con su entorno para hacer ciudad y poner en valor las zonas por las que pase. Esa es la base del proyecto realizado por los arquitectos Enrique Abascal García, Miguel Díaz Zulaetegi y Ángel Díaz Domínguez para la oferta liderada por Dragados y Sacyr que, a falta de la firma de la consejera de Obras Públicas, es la que se ha adjudicado la construcción y explotación de este nuevo sistema de transporte.

El metro partirá del intercambiador de Mairena del Aljarafe, para tras pasar por las estaciones de Cavaleri, San Juan Barrio Alto y Barrio Bajo, llegar a Sevilla, a Blas Infante, en superficie. Desde allí irá, en subterráneo, por Parque de los Príncipes y Plaza de Cuba para, salvando el río con un túnel, llegar a Puerta de Jerez, Prado de San Sebastián —donde está previsto que lo hará por debajo de las viviendas—, San Bernardo, Nervión, Gran Plaza, Mayo, Amate, La Plata y Guadaira desde la que se da paso a las estaciones en superficie de la Pablo Olavide y Olivares de Quintos.

El proyecto arquitectónico plantea unas estaciones muy luminosas. En las que irán en superficie resaltan la del intercambiador de Mairena del Aljarafe, un gran ventanal que da gran protagonismo a la luz y que, a la vez, permite que la estructura se adecue al entorno, con un techo en forma de artesonado con grandes vigas de acero rojo; el de San Juan Barrio Alto, donde el aparcamiento se hará subterráneo para permitir construir un pequeño jardín relacionado con el nivel de la vía o el del Guadaira, donde se ha diseñado una estación a la que el tren llegará en viaducto y a través de una gran puerta.

En las estaciones subterráneas la

gran profundidad de la Plaza de Cuba se salva convirtiendo el vestíbulo en sala de usos múltiples, mientras que en Puerta Jerez se opta por una sala de exposición arqueológica y su conexión con el foso de la Universidad.

En todas, la luminosidad se reforzará con pantallas de vidrio que además de cubrir las zonas de servicio, servirán para proyectar vídeos y publicidad.



Sobre estas líneas, una composición del intercambiador del Aljarafe desde donde partirá, en superficie, el Metro. Abajo, una visión de la que será estación del Prado, un espacio luminoso y amplio



Un tren cada 3,36 minutos y que funcionará entre las 6 y las 23 horas

El metro de Sevilla, según los términos de la oferta ganadora del concurso, contará en su línea 1 con 17 trenes que permitirán que, en hora punta, se pueda coger este medio de transporte cada 3,36 minutos en el tramo central, entre las estaciones de Blas Infante y Cocheras y cada 7,12 minutos entre los tramos conexión con la periferia. Los tiempos de espera se estiman en 1,48 segundos en el

tramo central y de 3 minutos y 36 segundos entre Ciudad Expo y Blas Infante y la estación de Cocheras y Dos Hermanas. En los días laborales, el metro funcionará entre las 6 de la mañana y las once de la noche; en los sábados y vísperas de festivos el horario se prolongará hasta las 24:30 horas y los domingos y festivos el Metro funcionará entre las 7 y las 23.30 horas.

En materia de seguridad, en todos los trenes y estaciones, tanto las subterráneas como las que vayan en superficie, habrá cámaras de vigilancia. En las estaciones subterráneas habrá tres máquinas expendedoras de billetes y dos en las de superficie, aunque también se contará con máquinas validadoras de títulos de transporte. Habrá 4 aparcamientos gratuitos para los clientes del metro



La estación de Guadaira, adonde el tren llegará en un viaducto y atravesará una puerta para alcanzar los andenes