

DIARIO DE SEVILLA / 19/10/2015

JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑES

TODOS los días tardo una hora en realizar un trayecto por la SE-30 que se debería hacer en un cuarto de hora. Situado en nivel rojo, circulo con la esperanza de pasar a nivel amarillo y el temor de pasar a nivel negro. Y pienso en Sevilla, en su grandeza pasada y en que esto no debe seguir así.

Las 128 piezas inspiradas en Sevilla hacen de nuestra ciudad la ciudad más cantada en la historia de la ópera. Esto demuestra que pocas ciudades han sido tantas veces importantes a lo largo de la Historia.

Sevilla ya fue muy importante en el siglo VII, durante la dominación visigoda, cuando San Isidoro escribe los veinte tomos de las Etimologías, que resumen todo el saber de su tiempo: gramática, retórica, dialéctica, matemáticas, geometría, música y astronomía, medicina, derecho, geografía, historia, zoología, antropología, geología, agricultura, jurisprudencia, construcciones. Y aquí viene la primera frustración: San Isidoro y San Leandro han sido sustituidos, en los membretes de la cuna del saber, la Universidad de Sevilla, por la Fama (¿la mensajera de Júpiter?). ¿Quién habla hoy en día de San Isidoro? Cuidado, ¡que en el plano científico no tenemos tantos nombres! Sevilla volvió a ser importante en la España musulmana, como lo demuestran sus monumentos. En 1163, el Califa almohade, Abu Yaqub Yusuf, mandó restablecer la capitalidad en la ciudad hispalense.

Tras la conquista cristiana, Sevilla se convirtió en residencia preferente de los sucesivos reyes: Fernando III, que conquistó Sevilla y murió aquí, Alfonso X el Sabio, que le dio su escudo, Pedro I, que construyó su Alcázar y se instaló en él. Aquí nace doña Leonor de Guzmán, que dio origen a la dinastía de los Trastámara, entre los que se encuentra la reina Isabel I. Durante el siglo XV, Sevilla se convierte en la ciudad más importante de España, alcanzando un tamaño semejante al de Florencia, y su reino aportaba entre un 15% y un 20% de todos los tributos de Castilla.

Tras el descubrimiento de América, Sevilla se convirtió en el centro económico del Imperio español, al instalar aquí la casa de contratación de Indias los Reyes Católicos (1502) y monopolizar el comercio transoceánico.

La decadencia económica y científica de Sevilla se inicia ya en el siglo XVII, a pesar del extraordinario florecimiento de las artes, y en el siglo XVIII comienzan las frustraciones de Sevilla, que trata a través de una serie de proyectos, todos fallidos, de seguir sobresaliendo en el panorama español. Al hacerse la navegación por el Guadalquivir cada vez más difícil, la casa de contratación se acaba trasladando a Cádiz (1717). Por cierto, que esto podría servir de aviso a los que se oponen de forma radical al dragado del Guadalquivir. En conferencia pronunciada recientemente por la entonces presidenta de la Autoridad Portuaria, indicó que las dificultades existentes respecto a la turbidez y la salinidad son sólo marginales, y es de esperar que se puedan solucionar.

Sin embargo, no todo es negativo en el siglo XVIII. En 1728 se inicia en Sevilla la Fábrica de Tabacos, uno de los primeros edificios de construcción industrial en Europa. En el siglo de las luces se inicia un renacimiento científico en toda España. En este siglo nace en Sevilla Antonio de Ulloa, insigne geodésico y científico español, descubridor del platino y Fellow de la prestigiosa Royal Society de Londres, que, por cierto, sólo tiene una calle minúscula en Sevilla.

Pero continuando con las frustraciones, entre ellas está la de la industria textil sevillana o el canal Sevilla-Bonanza. Pero la mayor frustración es la del metro de Sevilla, que se gestiona entre los años 1960 y 1970. En ese momento Sevilla era la tercera ciudad de España con metro, siendo lamentablemente detenidas las obras por el Ayuntamiento cuando estaban muy avanzadas en 1984. Tras 18 años paradas, se proyectan cuatro líneas y en el año 2002 comienzan de nuevo las obras. El 2 de abril de 2009 se inaugura la línea 1 del nuevo metro de Sevilla, que es un metro superficial y utiliza buena parte del trazado antiguo. Entretanto ciudades como Valencia, con un área metropolitana semejante a la de Sevilla y Bilbao (con un área mucho menor), que empezaron mucho más tarde, tienen sus metros terminados. Avanzan los metros de Málaga y Granada, mientras que el de Sevilla está totalmente parado. En ese año la entonces consejera de Obras Públicas y Vivienda, Rosa Aguilar, declaraba: "Con respecto a la próxima línea que se va a construir en la ciudad, la 3 -que irá desde Pino Montano a los Bermejales- las obras en la Ronda para la toma de datos están próximas a concluir. Para finales de noviembre o primeros de diciembre estarán esas obras listas y, en seguida y sin dilación, nos pondremos con las decisiones oportunas para la construcción de la Línea 3. En cuanto acabemos con los trabajos en la Ronda empezaremos en la otra parte de la línea, en Los Bermejales. El objetivo es empezar cuanto antes la Línea 3".

En 2012, el entonces presidente de la Junta, Griñán, declaraba: "La única certeza ahora es que los sevillanos son los únicos que tienen metro. Granada y Málaga también lo tendrán". Granada, porque está abierta en canal y tiene la financiación garantizada a través del Banco Europeo de Inversiones. Málaga, porque lo tiene en obras avanzadas y que en cuanto a las nuevas líneas del metro de Sevilla, el entonces presidente no descartó que en el futuro se retomen, si existe posibilidad presupuestaria, y si hay consenso con el Gobierno central para que se comprometa con su financiación. Sin embargo, la línea 1 construida es una línea que enlaza Sevilla con su área metropolitana, el Aljarafe y Dos Hermanas, pero en absoluto es un metro que solucione para nada el problema de la ciudad. Este cometido se irá alcanzando paulatinamente a medida de que se vayan terminando sus tres restantes líneas. ¿Con tanta ayuda que ha llegado de la Unión Europea, no se ha podido pedir financiación semejante para

el metro de Sevilla? ¿Ya no preocupa la contaminación señalada por el Plan de Movilidad Sostenible de febrero de 2006?

Todo esto suena una vez más a finiquito y a una nueva frustración para Sevilla. Ahora que está pasando la crisis es el momento de retomar el tema del metro. Y la punta de lanza en este tema debe partir del Ayuntamiento, que debe hacer ver a la Junta de Andalucía y al Gobierno central (existe una Ley del Metro de Sevilla, no abolida) la importancia que tiene el metro para Sevilla.

Entretanto, la Consejería de Fomento y Turismo nos notifica que la única línea del metro transporta cada día 40.000 viajeros con un incremento del 3%. Con tanto aeropuerto, autopista o línea de alta velocidad sin viajeros, ¿cómo es posible que no haya dinero para el metro de Sevilla? ¿Por qué no se concierta con la iniciativa privada? Esperamos de la sensibilidad de la nueva presidenta de la Junta de Andalucía, que se reinicien las obras del metro de Sevilla.

Sevilla debe preparar un futuro esperanzador, y dentro de ese futuro están el metro y la resolución del tema del dragado del río, una vez superados los problemas medioambientales.