

SEVILLA

TRIBUNA DE OPINIÓN

● El autor reflexiona sobre cómo debe actuar la sociedad civil para impulsar la creación de la red completa del Metro de Sevilla



JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑÉS

Presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias



El Metro de Sevilla y la sociedad civil

DURANTE mucho tiempo hemos visto cómo una obra tan fundamental como el Metro de Sevilla se ha promocionado o retrasado desde los organismos públicos: Ayuntamiento, Junta de Andalucía y Ministerio de Transportes.

Posteriormente hemos visto cómo asociaciones surgidas de la sociedad civil han tratado de promocionar el Metro, comenzando con *Sevillasemueve*.

Este lunes fui invitado a asistir a una mesa redonda sobre el Metro en Sevilla Este, organizada por la asociación *Sevilla Quiere Metro*, que transcurrió con gran éxito de

público y lleno absoluto del local en el que se celebró, con una gran cantidad de personas de pie y, por primera vez, verdadero entusiasmo con el tema del Metro.

Esta asociación dirigida por profesionales no directamente relacionados con el Metro consiguió una cita con la Comisión de Citas del Parlamento Europeo, donde expuso que Sevilla era la única ciudad de ese tamaño que no tenía Metro (una línea no es un Metro). Consiguió una segunda cita a la que acudió acompañada por responsables de los organismos de los que dependería el Metro de Sevilla, y se informaron de cuáles se-

rían los caminos para solucionar el problema en el menor tiempo posible. Dejo a los responsables de esta asociación la exposición de estos caminos que describen en cualquiera de las reuniones vecinales que celebran o en algunas de las conferencias a las que acuden.

Pero no siempre la sociedad civil, y sobre todo la prensa, han ayudado al Metro de Sevilla, por lo que procede recordar brevemente su historia.

La gestación del Metro de Sevilla se inicia con el Plan Decenal del Ayuntamiento de Sevilla de 1968, elaborado por el director del Servicio Municipal de Transportes de

esta ciudad, Plácido Álvarez Fidalgo (Ingeniero de Caminos). En este momento Sevilla era la tercera ciudad de España que inicia gestiones para obras de Metro, tras Madrid y Barcelona.

Las obras se inician entre 1976 y 1979 y se suspenden, por parte del Ayuntamiento de Sevilla, en 1984, de forma precipitada, debido a los daños producidos en tres edificios de mediana importancia para la ciudad, la casa de los Guardiola, el edificio de la Equitativa y la estación de Cádiz, y a una campaña de prensa, acompañada de eslóganes como "El Metro un túnel sin salida", o la afir-

mación de que no se podía construir un Metro en el terreno de Sevilla, falsa como se demostró con la construcción de la línea 1.

En vista de la prolongación de la paralización de dichas obras, organizamos unas *Jornadas sobre el Metro de Sevilla* en la Escuela de Arquitectura a principio de los años 90 de las que surgió el único libro escrito sobre el Metro del que soy autor, titulado *Pasado y Futuro del Metro de Sevilla*, de 254 páginas. En estas jornadas trajimos a representantes de los metros de Valencia, Lille, Lyon, Marsella y Amberes, que demostraron la eficacia del Metro en estas ciudades, algunas de tamaño semejante a Sevilla. Creemos que estas jornadas aceleraron el interés por el Metro, y, así, la línea 1 se reinició en 2002, tras 18 años de parada, con el buen hacer de la consejera Concepción Gutiérrez del Castillo, para terminar en 2009. Entretanto, Valencia, con 9 líneas, y Bilbao, que empezaron más tarde, tienen sus metros terminados. En estos 18 años de parada hubo intentos de boicotear el Metro, como fueron los planes intermodales del área metropolitana de Sevilla, en los que se llegó a decir que el Metro no hacía falta, o los intentos de sustituir el Metro por tranvías.

Si Sevilla quiere tener su red completa de Metro terminada, la sociedad civil tiene que empujar y no dejarse amedrentar por cualquier incidente o inconveniente, que los habrá, teniendo una cosa clara: los tranvías, que ya los hubo con mucha anterioridad, no son la solución adecuada al Metro.

Este año han comenzado las obras en la línea 3, y tenemos unas administraciones con ganas de construir el Metro que Sevilla se merece. El Metro no se podrá construir sin sacrificios de la población, el dinero necesario para acelerar su construcción habría que sacarlo de otras partidas, pero es conveniente que la sociedad civil exprese que el Metro es una necesidad vital para Sevilla y que Sevilla está dispuesta a algunos sacrificios.

Cuando se produjo la posibilidad de que Cataluña abandonase la Unión Europea, numerosas empresas trasladaron su sede a Valencia, y muy pocas a Sevilla. ¿Hasta qué punto influyó la movilidad en ambas ciudades?

La limpieza de los parques empresariales se refuerza con 140 trabajadores

R. S.

El área de Empleo puso en marcha ayer el plan de empleo específico para reforzar la limpieza y el mantenimiento de los parques empresariales de la ciudad con la incorporación de 140 trabajadores para estas tareas, de los que la mayoría (125) proceden de la

bolsa municipal de peones. Este nuevo programa laboral cuenta con un presupuesto total de 5 millones de euros, cofinanciados por la Diputación Provincial de Sevilla a través del *Plan Contigo*.

En concreto, son 125 peones, 10 oficiales y 5 capataces los que se incorporan como equipo de limpieza de los parques empresariales con un doble objetivo, según consta en la documentación elevada para la captación de los fondos de la institución provincial. Por un lado, mejorar unos recintos que constituyen uno de los motores de la economía y del empleo de Sevilla; y, por el otro, contribuir a la contratación directa de personas desempleadas,

en especial las pertenecientes a aquellos colectivos que tienen más complicado el acceso al mercado laboral y a las que, así, se les ofrece una experiencia de trabajo con la que aumentan sus posibilidades posteriores de inserción. De los 140 trabajadores y trabajadoras, los 125 peones proceden de la bolsa de peones del

Ayuntamiento, mientras que el resto (oficiales y capataces) han sido seleccionados mediante oferta genérica entre los desempleados inscritos en el Servicio Andaluz de Empleo.

Este equipo abordará trabajos de limpieza general o específica y de retirada de las malas hierbas en los parques empresariales Aeropuerto, La Chaparrilla, Parsi, Carretera Amarilla, El Pino, La Negrilla, Store, Calonge, Nuevo Torneo, Hytasa y viario del polígono San Jerónimo que une la Glorieta Mineralogía con la Avenida de San Jerónimo.