

Para la intervención en la mesa redonda 'Nuevos retos para el Área Metropolitana de Sevilla' organizada por la SER el 10 de abril de 2018.

Damián Álvarez Sala, ingeniero de caminos.

1. En los años `80, tras su designación como capital de la Comunidad Autónoma Sevilla emprendió una reforma general que treinta años después permanece inconclusa. Hoy, el principal reto es reimpulsarla actualizando los proyectos que consoliden su condición de metrópoli de más de un millón de habitantes. Entre ellos, el desarrollo de los sistemas metropolitanos de transporte público y de espacios libres, y la constitución de una autoridad metropolitana.

2. Las tres reformas precedentes comparables (siglos XII, XVI y XIX), habían mantenido la construcción compacta de la ciudad, cumpliendo con el criterio que Platón puso en boca de Sócrates: *'Creo que la ciudad puede crecer en tanto conserve su unidad; pero no más allá'*. (1)

Pero entre 1960 y 1980 el principio de continuidad física no había resistido la expansión de la población y del mercado de trabajo y vivienda. En dos décadas la población se había duplicado y rozaba el millón de habitantes mientras la urbanización se multiplicaba por tres, en un proceso de formación de suburbios y conurbaciones contrario al modelo histórico de desarrollo en continuidad o por reforma interior.

El contacto urbano con el río, cuyo paso seguía siendo el de Chapina, alcanzaba los ocho kms.; y el espectro de las relaciones cotidianas iba configurando un ámbito de unos 700 km². que comprendía pueblos, espacios rurales y elementos del soporte natural, componentes ya de la metrópoli en ciernes y obligados partícipes en su ordenación.

La continuidad de la ciudad real estaba rota, y mediante concertación con los municipios concernidos, la Junta de Andalucía trató de reconducir la expansión urbana hacia la constitución de una metrópoli cuyo superior potencial espacial y humano favoreciera el desarrollo económico y el pleno ejercicio de su jerarquía territorial.

3. La reconducción del crecimiento disperso a un orden general continuo y conexo se confió al desarrollo de dos sistemas 'conjuntivos' y complementarios: el de espacios libres y el viario y de transporte público;

y a una organización en sectores que facilitara la gestión de la nueva estructura y los servicios metropolitanos.

Al '*sistema de espacios libres*' correspondería favorecer la reintegración de la naturaleza en el medio urbano, la continuidad de los paisajes interiores y la inhibición de los procesos de conurbación; y ser el principal recurso para la regeneración ambiental.

Para desarrollar la conectividad interior y alcanzar en el ámbito metropolitano la intensidad y diversidad de relaciones propias de una verdadera ciudad, se proponía la gestión conjunta de una red viaria ampliada y un sistema de transporte público que incorporara una red de transporte rápido en vía propia, tranvía o 'metro'.

4. Los sistemas de espacios libres y de comunicaciones, se articulaban sobre tres grandes espacios vacantes que habrían de ser los ámbitos centrales de relación en la estructura metropolitana,: Cartuja-Chapina, Guadaira y el comprendido entre Mairena, Bormujos, Tomares y San Juan en el Aljarafe.

La consolidación de éste último -con la autovía de acceso, la línea 1 de metro, las conexiones transversales, el Polígono Pisa, el parque del Zaudín y la red de comercio y servicios- muestra el avance, lento pero avance, de la reforma metropolitana iniciada en los '80, necesitada ahora de un nuevo impulso para completar su desarrollo.

Señalaré dos propuestas que creo imprescindibles: completar e integrar las redes de transporte público y avanzar en la constitución de una autoridad metropolitana.

Respecto al transporte, la Línea 1 de metro necesita, para dar servicio a todo su ámbito potencial, que al menos otra línea (L 3 y la conexión en superficie a Alcalá) permitan funcionar en red, cuya cobertura se extienda mediante líneas de autobuses y aparcamientos en las cabeceras (Aljarafe y Guadaira).

Por otra parte, una política tarifaria que beneficiara a los viajes de dos o tres tramos en las horas punta ayudaría a descargar la congestionada red viaria en el paso del río.

En cuanto a la gestión concertada del proyecto metropolitano sería conveniente avanzar mediante acuerdos parciales sobre zonas, para construir poco a poco un pacto general interadministrativo.

5. En resumen, es importante asumir que la reforma metropolitana de Sevilla, con origen en el ya lejano 1984, sigue siendo necesaria y es todavía un proyecto inconcluso; sus ejes principales no han culminado su desarrollo, a pesar del avance en todos ellos:

- El paso único del río, es ahora un paso múltiple carretero, ferroviario y de metro, desplegado en un tramo de más de 8 kilómetros, pero faltan los pasos norte y sur del sistema.

- Después de perseguir su construcción durante décadas, el metro cuenta con una sola línea, sin que pueda operar aun de acuerdo con su original concepción en red; y su concertación con la red de autobuses es aun insuficiente.

- El puerto, que supo renacer de su casi extinción en el siglo XIX, no parece tener alternativas ante los problemas que plantea el dragado del canal de navegación, en ausencia de una estrategia de integración funcional de los puertos del Estado andaluces.

- El desarrollo del sistema de parques y bosques, esencial en la defensa de la habitabilidad de la metrópoli y una de las principales innovaciones de la reforma, avanza lentamente, sin una concepción global que garantice su función conjuntiva en la estructura general metropolitana.

- La consideración del paisaje como base de la calidad habitacional del área sigue siendo inusual en las actuaciones públicas;

- Y, en fin, no hay autoridad metropolitana eficaz ni apenas reflejo en la opinión pública de la necesidad de concluir un proyecto de ciudad que ha ido perdiendo fuelle a la vez que imagen.

El retraso de actuaciones básicas en los sistemas de transporte y de espacios libres y en la constitución de una autoridad metropolitana pone en peligro no ya el progreso económico sino la jerarquía territorial de Sevilla, y ahonda en la indeterminación de lo que la ciudad pueda proponerse llegar a ser en las próximas décadas.