



sevillasemueve

Ideas para Mayo'15 en adelante





Introducción y valoraciones previas

En los últimos años, Sevilla se ha conformado con mantenerse como una urbe abúlica, sin nada que proponer y sin nada en lo que destacar. Y parece que ya son demasiados años. Atrás quedó la época de grandes proyectos, se puede decir que esa ocasión fue la Expo'92, en la que la ciudad se transformó radicalmente. Cambios que hacían soñar con un futuro prometedor, colocándose en el escaparate internacional en diversos campos. La primera línea de Metro, el éxito rotundo de la bicicleta, arquitectura contemporánea sin competir con nuestro gran legado histórico, el despegue económico basado en el I+D+i del Parque Científico Tecnológico Cartuja, el desarrollo como polo aeronáutico europeo, la apuesta empresarial por las energías renovables. Todo ello habría podido servir para redefinir eso que ahora llaman 'Marca Sevilla'. Una nueva visión de la ciudad no necesariamente asociada a esa típica imagen turística y tradicional, sino que se proyecta como una ciudad contemporánea y capaz de cualquier reto, pero que de ningún modo puede permitirse el lujo de olvidar su pasado, construido sobre tres milenios de historia.

Pero parece que no, nada cambia. Una vez más, Sevilla se ha quedado a medias. La crisis, la falta de ideas en los distintos gobiernos, la falta de interés de estos por dar a Sevilla lo que se merece, los celos políticos, esa confusa idea según la cual Sevilla debe estar a la cola de las inversiones nacionales y autonómicas gracias a algún extraño conjuro que nos persigue constantemente. Cualquier motivo es válido para una excusa política, pero la realidad es que Sevilla no ha sido capaz, o más bien, los adormecidos sevillanos, no hemos reivindicado la apuesta renovadora que la convertiría en esa imprescindible ciudad atractiva para todos los públicos.

Para el futuro, Sevilla debe sacudirse los complejos y adoptar el papel que le corresponde. La capital de Andalucía, que aglutinando al resto de andaluces y haciendo gala de nuestra cultura, historia y valor humano, no se desprende de liderar el papel de gran capital del sur de Europa.

En ese sentido, desde la asociación 'sevillasemueve' proponemos acciones fijadas en múltiples aspectos de nuestra vida cotidiana que en 2008 decidimos centrar en cinco grandes áreas y que nos ayudarán a ordenar las necesidades de los habitantes de Sevilla y su aglomeración urbana. Acciones imprescindibles para renovar profundamente la situación de la ciudad y de la aglomeración urbana más importante del sur de Europa.



Arquitectura y urbanismo

Toda ciudad necesita un modelo urbanístico futuro, consensuado, definido aunque abierto, con unos objetivos marcados a medio-largo plazo, con valores arquitectónicos, culturales, sociales, económicos y vitales que lo acompañen.

Nuestra asociación, crítica por su propia razón de ser, acepta un planeamiento como el actual PGOU, que adopta un modelo de ciudad que si bien en estos años de crisis ha podido quedar desfasado en algunos aspectos, no se aleja de lo que entendemos como desarrollo factible para nuestra futura evolución. Exigencia de arquitectura de calidad, especialmente para los poderes públicos en sus nuevas sedes, ciudad compacta en altura que permita racionalizar las infraestructuras básicas y la movilidad ciudadana huyendo de modelos en 'mancha de aceite' que en nada ayudan a la economización de las necesidades de los vecinos y una verdadera apuesta por los residentes, de modo que su bienestar, comodidad y disfrute de esos espacios públicos estén en lo más alto de las prioridades.

La edificación en altura en la ciudad

Quizá por la influencia de la torre del complejo Puerto Triana,, que en muchos casos se ha visto con una óptica negativa y como algo a no repetir, se está cambiando el enfoque del PGOU respecto a nuevos desarrollos. En ese sentido, los terrenos de la vieja fábrica de Cruzcampo, Buenaire o Pítamo han visto cercenadas sus expectativas de construir en altura. Desde la perspectiva de 'sevillasemueve', se estaría cometiendo un grave error. Basarse en la idea de que con la Torre Pelli se ha violado el 'falso' techo de la ciudad que significaba la Giralda, superada hace más de veinte años por los Puentes del Alamillo y del Centenario, es un argumento, en cierta medida, arcaico y casposo. De la misma forma, referirse a la movilidad de la zona es equivocarse: concentrar en altura la edificabilidad nos deja más espacios libres a pie de calle para zonas libres, verdes y de esparcimiento ciudadano.

En cualquier caso, la ciudad, bajo nuestro punto de vista, no debe cerrarse a las formas de arquitectura actuales, que es una expresión más del tiempo en que vivimos, que pervive en la historia, como perviven fabulosos ejemplos de otras épocas que enriquecen con distintos estilos el paisaje de nuestra ciudad.

Infraviviendas. Rehabilitación integral de barrios.

Las administraciones tomaron la determinación de acabar con las situaciones de barrios degradados, envejecidos y que ofrecían deficientes condiciones de vida a sus vecinos mediante la construcción de nuevas viviendas en su mismo emplazamiento. Si bien hemos visto algún ejemplo correcto, como el caso de 'Regiones Devastadas', observamos con decepción lo que se pretende hacer en 'Los Pajaritos'. Es inadmisibles que se demuelan edificios de tres plantas para volver a construir edificios de la misma altura, con la misma volumetría que significa reducir el número de éstas, de modo que se expulsa a familias residentes de toda la vida. Se previó construir edificios de más altura que permitirían concentrar la edificación y las nuevas viviendas de los vecinos, ganando en superficie para plazas, viarios, suelo dotacional y zonas verdes. Este es el camino que no debería seguirse si lo que se pretende realmente es cambiar radicalmente la situación de estos barrios, y sobre todo, la de sus vecinos.



Altadis.

Es necesario que este espacio no quede en el limbo sine die, Partiendo de la base del acuerdo existente con Altadis, la edificabilidad prevista para la empresa se podría ofrecer con otros suelos en otro punto del término municipal, o bien, para conservar el máximo de las infraestructuras existentes, que no pocos expertos consideran de calidad, edificar las nuevas propuestas en altura de modo que se pueda conservar el máximo patrimonio industrial existente posible.

En cualquier caso, sin obviar que un gran centro de arte contemporáneo municipal como la Tate Gallery o Pompidou parisino puede quedar fuera de las posibilidades de nuestro consistorio, haría falta un proyecto definido de lo que se quiere y se puede concebir allí, desde dotaciones que el barrio de Los Remedios necesita, a otra propuestas que pueden estar todavía no bien valoradas.

El potencial del río urbano

El río es el germen que posibilitó el primer asentamiento que desembocó en nuestra ciudad. Transformado constantemente durante la historia hasta dejarlo en nuestra actual dársena, no debemos olvidar que es nuestro gran potencial, Muy pocas ciudades occidentales pueden presumir de un bien de este calibre. Si bien a lo largo de estos años se han ido incorporando nuevas zonas regeneradas, como el Muelle de Nueva York, hemos de tener en cuenta que debemos sacarle mucho más partido, especialmente a zonas que ya están en uso. Ejemplo de ello podría ser el Muelle de las Delicias, que tras la llegada del Acuario puede ser objeto de una vuelta de tuerca. No obstante, el ejemplo sangrante es el Muelle de la Sal y el Paseo Marqués de Contadero, por donde los coches campan a sus anchas ensuciando uno de los paisajes más señeros de la ciudad, algo a lo que ni siquiera ha puesto coto el Mercado del Barranco. Más penosa si cabe es la situación de toda la fachada del río a la Cartuja, con espacios muertos y zonas degradadas, rematados por unos puentes sin apenas mantenimiento, que notan mucho ya el paso del tiempo: una de las más potentes imágenes de la ciudad ensuciada. Son situaciones a las que el Ayuntamiento debe poner fin, cumpliendo su responsabilidad.

Una vez hecho eso, al río se le pueden conseguir sacar mucho partido. ¿Se ha pensado en que el barco fluvial vaya dejando pasajeros a lo largo del río? ¿Se ha pensado en mostrar los puentes nuevos de la ciudad como un atractivo más? ¿En integrar ciertas zonas de una vez en la ciudad, con espacios públicos acordes?



Movilidad

Como consecuencia de lo anterior, una ciudad necesita un modelo de movilidad que permita el desarrollo de infraestructuras a años vistas, que, con un adecuado dimensionamiento sea capaz de prever futuras.

Sin duda una de las grandes necesidades de Sevilla es la ejecución de la red completa de Metro, pero no basta como solución absoluta a todos nuestros problemas de movilidad. Un área metropolitana como Sevilla requiere de soluciones globales, de diferentes redes de transporte conectadas entre sí y con una adecuada intermodalidad, desde el Cercanías, metro, tranvía hasta el bus interurbano o urbano, incluyendo las adecuadas vías de distribución para el tráfico rodado y carriles bici.

Aunque muchas de esas responsabilidades son supramunicipales, Sevilla, como punto central de su área de influencia, tiene un importante papel en todas ellas, y es quien debe encabezar una política que priorice el transporte público, al tiempo que dé cabida al vehículo privado.

Sevilla, ciudad de la bicicleta

En la actualidad, Sevilla es por derecho propio una ciudad referente en el campo de la movilidad ciclista debido al exponencial crecimiento que su uso ha experimentado, siendo reconocida internacionalmente. Sevilla es un caso de éxito en este campo, puesta de ejemplo en multitud de ciudades que estudian sus propios sistemas de movilidad. Es por ello que debemos hacer gala de esa imagen y usarla como parte de la “Marca Sevilla”, en lugar de darle la espalda.

Ejemplo de asignatura pendiente, en la que poco ha avanzado la ciudad en los últimos años, podría ser potenciar el cicloturismo, que podría diversificar la oferta existente de la ciudad, abriéndose hacia otros mercados. Asimismo, tampoco se ha apostado por afrontar una ampliación de las infraestructuras existentes, que no siempre pasan por la creación de nuevos carriles bici (si bien hay zonas con necesidades, como barrios periféricos e interconexiones entre ellos). Se podría pensar en promover zonas 30 en barrios y señalar ciclocalles, que permitan pacificar el tráfico motorizado y promover que los ciclistas usen la calzada sin temor.

Actuaciones en este sentido son trascendentales en el casco histórico, ya que por sus estrechas calles es imposible implementar carriles bici. Así, las ciclocalles, combinadas con una cierta relajación de las normas generales de circulación allí donde las circunstancias lo permitan, pueden ser objeto de un nuevo plan consensuado para ampliar la patente realidad ciclista de la ciudad, manteniendo el estatus de la “Capital del Sur de Europa de la Bicicleta” y haciendo del centro histórico un espacio permeable para la bicicleta.

Otras medidas en esa senda podrían ser la creación de una red segura de aparcabicis (existen ejemplos exitosos a lo largo y ancho de la Universidad de Sevilla) o promover la movilidad en bicicleta en los colegios, enseñando educación vial a los más pequeños y dotando de aparcabicis internos para que puedan los chicos acudir a la escuela sobre dos ruedas.



La modernización de la red de TUSSAM

Pero la bici no lo es todo. También TUSSAM, que si bien ha experimentado interesantes “reconversiones” en su red, debe salir de las limitaciones que la tradicional red radial supone, al tiempo que generalizar la implantación de carriles bus en grandes avenidas.

La transversalidad de las rutas permite una mejor distribución de las personas, al permitir una mayor correspondencia y puntos de trasbordos entre las líneas que componen la red. Casos como el de la “reciente” línea 3 debería servir como ejemplo de transversalidad: un trazado de extremo a extremo de la ciudad que a lo largo de su recorrido se cruza con multitud de líneas con las que intercambiar para conseguir llegar a casi cualquier punto de la ciudad. Aún así, para conseguir una mayor eficacia en líneas de esta naturaleza, sería deseable evitar recorrer barrios enteros en sus cabeceras de línea para hacerlas circular por grandes avenidas buscando la fluidez.

En todo esto hay puntos que necesitan una especial atención: barrios contiguos en la periferia de la ciudad que carecen de interconexión entre ellos, obligando a hacer uso del coche, o en polígonos industriales y otros centros de trabajo, como la Isla de la Cartuja, que habitualmente cuenta con pocas o nulas opciones de transporte público en relación al volumen de ciudadanos que albergan.

Si todo ello se completa con la restauración del trasbordo gratuito, TUSSAM habrá ganado enteros.

El papel de vehículo privado en la movilidad urbana

Independientemente de lo anterior, el vehículo privado, aunque no debe ser la prioridad, también necesita su sitio. Sumado a lo ya expuesto, los mayores problemas de Sevilla en materia de movilidad es el excesivo tráfico y la escasez de aparcamientos en algunas zonas. Para lo primero, quizás el caso más sangrante sea el cierre de la SE-30 por el norte. La ejecución de la SE-35 según plantea el PGOU permitiría hacer de la Ronda Urbana Norte una verdadera ronda urbana, una avenida de gran capacidad integrada en la ciudad, en lugar del actual sucedáneo de autovía que abre dos barrios en canal con un continuo reguero de coches, con el ruido y contaminación que ello supone.

En otra escala, muchos otros puntos de la ciudad padecen constantes colapsos, en ocasiones causados por la doble fila, que en la mayoría de los casos no está causada exclusivamente por la falta de aparcamientos, sino por la falta de civismo. No obstante, es necesaria la construcción de más zonas de aparcamiento (subterráneo o en altura), al tiempo que se impone, a pesar de lo impopular, la mano dura con la doble fila para permitir aumentar espacios públicos transitables.

Al fin y al cabo, todas las mejoras sobre el vehículo privado repercuten en el común de los ciudadanos con necesidad de desplazarse, por lo que ninguna de ellas puede materializarse de forma aislada, sino teniendo en cuenta todas y cada unas de sus repercusiones.

El Casco Histórico

Especial hincapié merece el entorno del casco histórico, donde se debe potenciar la construcción de aparcamientos disuasorios en su entorno, así como limitar el acceso de vehículos a su interior, que lejos de mejorar la accesibilidad al centro causan un problema en su entorno. En ese sentido, medidas que vayan en la línea del derogado Plan Centro son un



acuerdo que lleva a potenciar el papel peatonal que, característicamente, tiene el Casco Histórico. En ese sentido, las peatonalizaciones deben seguir adelante allá donde sea posible. Por otro lado, a la hora de plantear una reurbanización, es preciso eliminar las microaceras y realzar la prioridad peatonal, algo que debería quedar claro para todos los conductores que accedan al casco histórico.

Metro y Cercanías

La movilidad de la ciudad necesita de un transporte público rápido y eficiente, parámetros bajo los que funcionan estos dos medios de transporte. Ambos medios de transporte no son estrictamente competencia municipal, pero entendemos que el Ayuntamiento debe exigirlo a las administraciones responsables.

El caso del metro es interesante. La línea 1, en funcionamiento, cumple las previsiones de pasajeros, tras subir de nuevo en 2014, lo que demuestra que el suburbano es socialmente rentable. El siguiente paso, lógico, sería el de abordar la construcción de nuevas líneas, tramo a tramo, que conecten con la línea existente. Así, la aparición de la línea 3 es el paso idóneo y necesario para barrios densamente poblados como Pino Montano o el Polígono Norte. Tal y como se recoge en los proyectos redactados, el transporte debe ser completamente segregado y soterrado en la ciudad lo cual, si bien requiere sistemas constructivos más caros, es mucho más eficiente tanto para el propio metro (en cuestiones de velocidad comercial, esencialmente) como para las avenidas de la ciudad. Es preciso que el Ayuntamiento exija a la Junta de Andalucía que vayan acometiéndose estas necesidades para la ciudad, al igual que se están abordando en la actualidad en otras ciudades andaluzas. Igualmente, el Ministerio de Fomento debe abordar la ampliación de la red de cercanías, lo cual pasa por la ampliación de la línea C2, que lleve la línea desde La Cartuja hasta Blas Infante, permitiendo el trasbordo con la Línea 1 del Metro y sirviendo al entorno del rascacielos y del barrio de Triana. Por otra parte, es preciso que se ejecuten nuevas estaciones, como la necesaria en la línea C4 para trasbordar con el Metro en las cercanías de la Universidad Pablo de Olavide. Incluso, deberían estudiarse nuevas estaciones, en las proximidades del barrio de Pino Montano o en el entorno de la intersección de la Carretera de Carmona con Kansas City.

El remate: La tarjeta de transporte, 'real' e intermodal

En la movilidad de la ciudad hay muchos actores diferentes: Ayuntamiento, Junta, Estado... Es el motivo principal de que nunca se haya llegado a un sistema tarifario realmente intermodal, por lo que el trasbordo entre sistemas distintos simplemente se bonifica con un 20% de descuento en la suma total, algo completamente irrisorio y que no promueve en absoluto el transporte público. Lo lógico sería que, pagando un viaje, pudiera viajar por toda una zona tarifaria al mismo precio en cualquier transporte, sea Cercanías, Metro, Tussam o Bus Metropolitano.

No obstante, el usuario diario de transporte necesita un abono transporte real, que por una cantidad fija al mes pueda usar cualquier transporte en una zona tarifaria dada (que pueden abarcar la ciudad, o esta y varias coronas metropolitanas). Es algo que no existe, pues lo más similar es el abono mensual de Tussam o el trimestral de Cercanías, abonos que se vuelven inservibles cuando hace falta un trasbordo con otro sistema de transporte.



Avanzar en una intermodalidad tarifaria pura es dar un paso en la dirección en la que, imprescindiblemente, debe considerarse el transporte público en el área metropolitana: de manera unificada, de manera global. Y, en ello, el Ayuntamiento juega un papel clave al reclamarlo y negociarlo con las otras administraciones competentes.



Cultura y patrimonio

Sevilla tiene un gran potencial cultural: falta que nos lo creamos y que apostemos decididamente por ello. En nuestra ciudad contamos con la segunda pinacoteca del Estado en importancia, numerosos ejemplos de estilos arquitectónicos, patrimonio religioso y conventual, museos infravalorados y museos potenciales... Pero parece que, prácticamente, dichos temas nunca han interesado demasiado, a pesar de que Sevilla es la ciudad de Velázquez, Bécquer o Machado, irrepetibles en la historia del arte. ¿Interesa la cultura en esta ciudad? Rara vez ocupa las primeras páginas, pero cabe hacerse la pregunta sobre si esto ocurre realmente por una falta de interés en los medios y las administraciones, que suspendan en el papel de correa de transmisión a la ciudadanía.

El futuro del Museo de Bellas Artes

La segunda pinacoteca de España languidece en una ciudad que no sabe extraerle todo el jugo que tiene realmente. Dejando a un lado la corta promoción del espacio o que turísticamente no se sea capaz de mostrarlo como un atractivo de primer nivel de la ciudad, el enfoque y el espacio no parece ser el idóneo: numerosas obras no pueden exponerse por motivos de espacio, y la administración responsable (la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Cultura) no realiza una apuesta real por el espacio. Soluciones que impliquen a diversas administraciones, con consenso para sacar adelante un patronato que gestione con ambición el espacio pueden ser las adecuadas.

Plaza de América: la plaza de los museos

Parecería mentira que, cualquier ciudad que se precie, tuviese apartados y sin darles la importancia que merecen a tales ejemplos de arquitectura singular como los que tenemos en los pabellones heredados de la Exposición Iberoamericana de 1929. Es sonrojante que la Plaza de América sea más conocida por un par de discotecas o los niños correteando tras las aves que por los museos que se encuentran en su entorno.

El Museo Arqueológico, en la ciudad de los Tartessos y el tesoro del Carambolo, sigue aguardando una imprescindible reforma que lo ponga al día sus instalaciones, bastante anticuadas ya y que impiden un funcionamiento digno. Por su parte, el Museo de Artes y Costumbres Populares necesita, así mismo, mayor promoción y difusión e, incluso, inversión, pues una de sus plantas se mantiene cerrada. La plaza se completa con el Pabellón Real, sobre el que se comentó como opción real para ubicar allí la Colección Bellver, lo cual podría ser una salida idónea siempre y cuando se sepa hacer una reforma interna de un edificio bastante modificado.

En el ámbito de la Plaza de América, encontramos un patrimonial Parque de María Luisa, que necesita también una mirada con otros ojos, ya que no es un parque más de la ciudad: hay mucho patrimonio en su interior que, para más inri, es atacado con demasiada frecuencia por el vandalismo. Mayor vigilancia y una gestión independiente, quizá también a través de un patronato, pueda ser una buena opción.



Espacios vacíos: el potencial olvidado

Otra realidad en la que la ciudad queda, tristemente, retratada. Ejemplos que la ciudad no sabe sacar adelante son la Fábrica de Artillería, las Reales Atarazanas, el Pabellón del Futuro de la Expo'92, la Fábrica de Vidrios de Miraflores, el edificio racionalista de la Gavidia, la vieja cárcel de la Ranilla, el Monasterio de San Jerónimo, las naves de RENFE en ese mismo barrio, el Convento de San Agustín, la fábrica de tabacos de Altadis en Los Remedios... ¿Podemos darle una salida real? Hay algunos espacios que serían idóneos para grandes espacios museísticos, otros para usos participativos... ¿Alguno de estos espacios es apto para el nonato Museo de la Ciudad? ¿Existe la amplitud de miras necesaria que permita encontrarles una rehabilitación y uso satisfactorio? En algunos casos contados, empieza a verse la luz...pero son demasiados los que agonizan en la sombra, siendo desmantelados y expoliados día a día.

Devolver a la ciudad obras de arte expoliadas

Los expolios no son algo novedoso. Siglos atrás, en el culmen de la ocupación francesa en la península Ibérica, Sevilla sufrió un extraordinario robo patrimonial, perpetrado por el Mariscal Soult, a las órdenes de Napoleón. Numerosas obras de arte, por entonces señas de identidad de nuestra ciudad, salieron de Sevilla para satisfacer a la corte francesa, muchas de las cuales terminaron posteriormente en manos privadas.

No obstante, en el siglo XX el Estado Español consiguió la devolución de muchas de esas obras, que sin embargo nunca llegaron a su punto de origen, sino que permanecieron en Madrid para enriquecer a la capital del Reino, como ocurre con la colosal Inmaculada que Murillo pintó para el Hospital de Los Venerables y que hoy en día permanece *secuestrada* en el Museo del Prado de Madrid. ¿Acaso Sevilla no es digna de conservar su patrimonio? ¿Sevilla no merece que se le devuelva lo que es suyo? ¿Por qué se anteponen motivos políticos a motivos históricos?

La Noche en Blanco

La asociación 'sevillasemueve' viene organizando los últimos tres años este evento, de carácter anual, el primer fin de semana de octubre, cumpliendo el objetivo de aunar el músculo cultural de la ciudad, sea público o privado, para ponerlo en valor tanto de cara al público local que no suele bucear en ellos como para el turístico. Al tercer año, podría decirse que se consolida, con un ambiente excepcional, con más de 50.000 personas participantes en las más de cien actividades que se llevaron a cabo.

Este evento se ha venido desarrollando a coste 'nulo' aparte del inherente a las actividades que promueve, para el ayuntamiento, pues el peso de la organización lo ha llevado 'sevillasemueve' gracias a los patrocinadores. No obstante, si bien el ayuntamiento participó con sus espacios, en las siguientes ediciones los nuevos pasos a dar podría ser una mayor promoción del evento en el exterior, haciendo de la Noche en Blanco un atractivo más para visitar la ciudad.



Economía y desarrollo

El desarrollo económico de Sevilla ha sido muy variable a lo largo de su historia, estando sostenido por sectores muy dispares en diversos momentos, en lugar de especializarse en campos concretos. Esto puede verse como un defecto o como una virtud, pero nunca debe ser excusa para cuestionar las fuentes de riqueza que nutren a una ciudad.

Turismo

El Turismo siempre ha ocupado un papel destacado en nuestra economía, pero éste cambia y la imagen que se proyectan al exterior caduca. Nadie niega del extraordinario valor patrimonial de nuestros representantes en la lista de Patrimonio Mundial (Catedral, Alcázar y Archivo de Indias), o de nuestras fiestas mayores, pero todo ello es compatible con la multitud de atractivos que la ciudad posee. Su inclusión en el catálogo turístico contribuiría a enriquecer el perfil del turista, a diversificarlo, a aumentar el número medio de pernoctaciones y a no caer en tópicos excesivos o clichés caducos. En definitiva, a no convertirse en una más de esas ciudades - parque temático en la que el turista arrasa con todo lo que encuentra sin preocuparse por la ciudad en sí.

Aeropuerto de San Pablo: puerta de conexión al mundo

A pesar de los números, el aeropuerto constituye una verdadera puerta al mundo para nuestra ciudad. Medio centenar de destino, la mayoría internacionales, así lo demuestran, pero sigue teniendo deficiencias y oportunidades por aprovechar. Muchos son los sevillanos, personas de a pie, políticos o empresas, que habitualmente fijan en Madrid o Málaga como punto de inicio o fin de sus viajes, sin plantearse siquiera las opciones que Sevilla ofrece.

El desconocimiento, la falta de promoción o la promoción de esos otros aeropuertos son en una gran parte responsables de este hecho, que contribuye además a mermar el potencial de nuestro aeropuerto, pues se fomenta que la demanda se escape a otras ciudades, contribuyendo, además a que esas otras ciudades terminen haciendo una mayor competencia a San Pablo.

¿Por qué para volar a Rotterdam hemos de ir hasta Málaga para volar de forma directa en lugar de volar desde Sevilla a Amsterdam y desplazarse desde allí hasta Rotterdam? ¿Por qué actuar contra el mercado, centrando la demanda en un único punto? ¿Por qué no aprovechar, promocionar y hacer valer nuestras propias oportunidades?

TAP, Air Berlin, Vueling, Transavia/KLM, Brussels Airlines...las recién desembarcadas British Airways y Lufthansa...¿se aprovecha el tirón del turismo de congresos para aumentar conexiones con los grandes HUBs europeos (que no son únicamente Madrid e Iberia) en lugar de cerrarse sólo a los destinos directos?

Sevilla no es turismo de "Sol y playa", pero las costas onubenses y gaditanas están a un paso. ¿Cabe trabajar juntos para ser puerta de acceso a la Costa de la Luz? ¿Pueden Sevilla y Cádiz colaborar para que ésta última no pierda de forma rotunda la cantidad de vuelos de los que disfruta única y exclusivamente en temporada de verano para pasar a mantenerlos entre ambas áreas urbanas?



Dragado y desarrollo portuario sostenible

Hace años el Puerto de Sevilla comenzó un proyecto de modernización de sus instalaciones, para abrirse nuevos caminos en el mundo de la navegación y de la logística, incluso en el turístico, proyecto que poco a poco va cumpliendo hitos y objetivos, pero que aún tiene una gran piedra en el camino.

Quizás es así por el sensible entorno donde se encuentra enclavado el acceso marítimo a Sevilla, rodeado por uno de los humedales más ricos de Europa y que no puede permitirse el lujo de ser maltratado. Esa es al menos la excusa esgrimida por sectores contrarios a la ejecución del dragado de profundización del Guadalquivir, que hacen de él la bandera del fin de Doñana sin reparar en el daño que, con dragado o sin él, se hace actualmente al corazón del Parque Nacional.

Los problemas actuales y potenciales a Doñana son un hecho, pero su existencia no es excusa para no hacer nada, sino una oportunidad para solucionarlos y hacer posible un desarrollo conjunto.

Distrito Cartuja

La herencia de la Expo'92 se ha convertido, a pesar del tópico del abandono y los jaramagos (que haberlos, haylos), en un potente núcleo de desarrollo económico para nuestra ciudad. A la Isla de la Cartuja acuden diariamente unos 15.000 trabajadores y otros 10.000 estudiantes, que conforman el 10% del PIB de la ciudad. Sin embargo este extraordinario centro productivo no goza del cuidado que se merecería y no se expresa la investigación y el desarrollo como parte de esa Marca Sevilla.

Quizás una de las fuentes de problemas es que, a pesar de estar a las puertas del mismísimo centro histórico, sus "ciudadanos" (trabajadores y empresarios) sólo lo son a tiempo parcial y que entre sus preocupaciones no está el hacer ciudad. Con todo, no es recibo que el las Administraciones permanezcan de brazos cruzados viendo pasar el tiempo, sino que aúnen esfuerzos, trabajando codo con codo entre ellas y con los "vecinos" de la zona para hacer de la Cartuja lo que se merece.

¿Cabe la creación de un *Tecnodistrito* Cartuja cuyo objetivo sea proyectar esa otra Sevilla que allí se cuece cada día?



Medio ambiente y sostenibilidad

Cualquier ciudad que se precie que tenga decidido mirar sin complejos al futuro necesita integrar estos dos conceptos. El medio ambiente y la sostenibilidad son imprescindibles para un desarrollo estable y un futuro donde la calidad de vida esté asegurada. En ese sentido, la ciudad necesita parques y jardines dignos, así como que la ciudadanía sea capaz de valorarlos, así como dar un enfoque sostenible a las actuaciones que se propongan.

La gestión de las zonas verdes

Que Parques y Jardines ha tenido sus carencias es algo que ha sido más o menos evidente desde hace décadas, sin importar el gobierno municipal que ostentase el mandato. Para comprobarlo, simplemente hace falta compararse con otras ciudades y observar que en Sevilla escasean los parterres y que, de haberlos, no son de tanta calidad ni tan potentes. Podemos presumir de ser una de las ciudades del país con más metros cuadrados de zonas verdes por habitante (aún incluyendo bulevares inhóspitos como Diego Martínez Barrio), en parte gracias a fondos europeos, que junto a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir han movido al Ayuntamiento para conseguir traído zonas regeneradas, como la Rivera de San Jerónimo, el viejo cauce del Guadaíra o el Parque del Tamarguillo en el Parque Alcosa. No obstante, no es simplemente cuestión de sumar metros de zonas verdes: es mantener. Y el caso más sangrante es, sin lugar a dudas, los jardines de la Cartuja: el Jardín Americano y los Jardines del Guadalquivir, dos joyas a las que no se les da la importancia ni, sobre todo, el mantenimiento necesario. Quizá es que son bastante singulares al resto de parques de la ciudad, pero no por ello es merecedor de un trato o estado inferior. Necesitamos Parques y Jardines de calidad y, queda claro, que hay modelos que no funcionan con los resultados que necesita la ciudad.

Los árboles de la ciudad

Aparte de los parques, gran parte de la fuerza del pulmón vegetal de la ciudad son los árboles y el tejido verde que cose las calles de la ciudad. Sevilla es una ciudad dura en verano y, aunque seamos de echar las horas centrales del día en casa con las persianas bajadas, hay que tener en cuenta que las calles con árboles de un porte suficiente que den sombra mejoran sustancialmente el espacio público, como se ha reseñado en numerosas ocasiones por expertos.

En ese sentido, observando la -inadmisible- cantidad de alcorques vacíos que tiene la ciudad, una vez que se apuesta decididamente por dotarlos de árboles, puede ser interesante abrir el debate de la especie del árbol a emplear. A muchos les puede encantar el olor por primavera del naranjo en flor, que es una de las señeras postales de la ciudad, pero esta especie no es una de las que más sombra da, sino que tiene un carácter más ornamental. ¿Podrían emplearse más otros árboles que den más sombra, como pinos o tipuanas?

Otro asunto son las podas, que los concejales de distrito se empeñan en vender como algo positivo, de cara a la galería de fotos con asociaciones de vecinos a lo largo y ancho de la ciudad. No obstante, observamos que muchas de esas podas son salvajes y excesivas, hasta el punto de dejar sin ramas el árbol. Esto, además de dejar un árbol irreconocible, puede estar relacionado con enfermedades y pudrimientos internos, que hagan más débil el árbol (las ramas que salen tras las podas nacen jóvenes y enclenques) y que puedan dar pie a



desprendimientos a la mínima que venga un temporal o a talas y apeos que hemos visto en los últimos años.

Tablada, verde

La amplia llanura de más de 350 hectáreas de la dehesa de Tablada formó parte del patrimonio comunal de Sevilla desde que Alfonso X la donara a la ciudad en el siglo XIII. Durante siete siglos cumplieron una importante función agropecuaria, relacionada con el suministro a la ciudad. El ayuntamiento, en quiebra por las deudas de la Exposición Iberoamericana de 1929, la vendió al estado por un precio a la baja, para que en estos terrenos se desarrollara el aeródromo militar de Tablada. Esta disposición de la ciudad hacia las necesidades del estado, no encontró sin embargo retorno cuando en 1999 el ministerio de defensa decidió deshacerse de los terrenos, y en este caso en vez de revertirlos a su propietario original, la ciudad de Sevilla, los sacó a pública subasta, con el silencio del ayuntamiento de la época.

El recorrido de los intereses urbanísticos de los sucesivos propietarios de Tablada es un perfecto modelo a escala de los mecanismos de la especulación y el pelotazo de la década pasada. No obstante, el desarrollo urbanístico no se produjo ya que los nuevos gobiernos municipales, el PGOU de 2006 y sentencias como la del Tribunal Supremo de 2013, han dejado claramente asentado el carácter no urbanizable de este espacio. Pero que Tablada no sea urbanizable no “soluciona” el problema de Tablada, ya que lo más importante de este territorio no es lo que “no va a ser”, sino lo que puede llegar a ser.

Ya ha quedado establecido de manera fehaciente e irrefutable la improcedencia de urbanizar en este espacio, debido a la obligatoriedad de realizar grandes obras de contención de inundaciones, en ambos márgenes del río. Esta llanura de inundación debe mantener, por tanto, su funcionalidad para asumir las crecidas del río.

Pero la potencialidad de Tablada como verdadero corazón ambiental y paisajístico no ya de Sevilla, sino de todo el área metropolitana, es tal que cualquier consideración urbanística cortoplacista palidece ante trascendencia para el futuro de Sevilla de contar con este espacio verde. Es una verdadera garantía para el aumento de la calidad de vida, ambiental y paisajística de la ciudad por generaciones. Tablada puede, por su extensión, contener una diversidad de paisajes naturales, como bosque de ribera, humedales, dehesas, y otros como parque con servicios, zonas deportivas, equipamientos ambientales, etc...

Pare ello es imprescindible:

- 1- Aumentar al máximo el carácter protegido de este espacio, especialmente a través de su declaración mediante la figura de Parque Perirubano por la Junta de Andalucía.
- 2- Conseguir la propiedad pública de los terrenos, mediante la fórmula que sea menos onerosa para las arcas públicas, si bien no debe limitarse a las arcas municipales. Otras administraciones son corresponsables de la situación, con lo cual deberían de participar también de la recuperación para lo público de estos suelos.
- 3- Desarrollar un proyecto integral para el desarrollo ambiental y el uso público de Tablada, desde la participación ciudadana, y establecer un calendario y fases para su desarrollo.



Conclusiones

Desde 'sevilla**semueve**' pensamos que, a través de estas ideas, se puede llegar a un buen clima de debate político y público, de modo que puedan llegarse a conclusiones que vayan en pos del bien de la ciudad, por y para ella.

Por ello, independientemente de que se sigan o no nuestras propuestas, animamos a todos los partidos políticos en general, que sin lugar a dudas constituyen una palanca de cambio en la realidad de la ciudad, a debatir lo que la ciudad necesita, sin enfrascarse en debates meramente partidistas y afuncionales que, desgraciadamente, para la percepción de la ciudadanía son bastante comunes.

Sea como fuere, les deseamos mucha fuerza y ánimo en los próximos cuatro años, deseando que tengan en cuenta que, en el objetivo de hacer progresar a Sevilla, tendrán a su costado tanto a 'sevilla**semueve**' como a numerosos ciudadanos de esta ciudad que tanto amamos.