

TRIBUNA DE OPINIÓN

● El autor, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, reflexiona sobre cómo han sido las actuaciones en la ciudad desde la Expo y analiza las perentorias necesidades a las que existen

JOSÉ LUIS DE JUSTO

Presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias



DURANTE la Expo del 92 es cierto que Sevilla recibió importantes inversiones en infraestructuras. Sin embargo, hay que tener en cuenta los siguientes puntos:

1 Sevilla era el lugar ideal para la celebración de esta Exposición Universal, al situarse en ella, en 1503, la primera sede de la Casa de la Contratación, durante 214 años, entre cuyas misiones figuraba “recoger y tener en ella, todo el tiempo necesario, cuantas mercaderías, mantenimientos y otros aparejos fuesen menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias; para enviar allá todo lo que conviniera; para recibir todas las mercaderías y otras cosas que de allí se vendiese, de ello todo lo que hubiese que vender o se enviase a vender e contratar a otras partes donde fuese necesario”. Esto hace que, de facto, Sevilla se convierta en el puerto desde el que habían de salir y al que debían llegar todos los barcos que comerciaban con América, hasta 1522, en que se comparte esta misión con La Coruña, en la que se establece la Casa de Contratación de la Especiería. En 1529, Carlos I permitió que los puertos de La Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga podían exportar productos a las Indias, aunque los barcos de regreso debían pasar por Sevilla. En el reinado de Felipe II, las Molucas pasaron de nuevo a control español. En 1561 Felipe II ratificó a esos puertos su privilegio con la salvedad de que no podían transportar viajeros. En 1573 Felipe II revocó el permiso ya que los barcos que regresaban no pasaban



JUAN CARLOS MUÑOZ

Las necesidades de infraestructuras de la provincia de Sevilla

por la Casa de Contratación de Sevilla, sino que pasaban por puertos portugueses o por otros.

La elección de Sevilla como ciudad con monopolio en el comercio con las Indias posibilitó que en torno a 1540 Sevilla desbancara a Amberes como centro financiero de Europa.

En 1680 se decidió que los barcos que viniesen de América se pudieran despachar tanto en Cádiz como en Sevilla. La Casa de la Contratación permaneció en el mismo lugar hasta que fue trasladada oficialmente a Cádiz en 1717.

2 Además, el patrimonio artístico de la ciudad hacía de Sevilla un lugar ideal para esta misión.

3 Una prueba del éxito de esta elección es el extraordinario éxito de la Expo del 92, con una cifra de 42 millones de asistentes, muy alta comparada con la población de la ciudad.

4 Es cierto que, con motivo de la Expo, se construyó el AVE Sevilla-Madrid y se terminó la autovía del V Centenario entre Sevilla y Huelva, pero desde entonces Sevilla se ha

visto abandonada en los siguientes campos:

El Metro. En el momento actual sólo está terminada una línea, frente a lo que ocurre con Valencia, Bilbao, Málaga y Granada, que tienen sus metros prácticamente terminados. Hay que decir, sin embargo, que la Junta de Andalucía tiene, actualmente, bien enfocado el problema, y que el Metro está encaminado correctamente. Pero no vendría mal la obtención de fondos adicionales que acelerasen la puesta en marcha de este medio de transporte

fundamental para Sevilla. En mi opinión, la idea del Metrocentro ha sido para distraer de la necesidad del Metro, e incluso para distraer fondos de la UE que deberían haber ido al Metro. Cuando yo era niño en Sevilla el transporte se realizaba por medio de tranvías y hubo un soplo de alivio cuando fueron sustituidos por autobuses, que ahora pueden ser eléctricos. ¡Y mientras tanto el tráfico de Sevilla patas arriba! ¿Qué problemas de tráfico resuelve el tranvía actual?

Sevilla está siendo gravemente afectada por la sequía, debido a la falta de construcción de infraestructuras hidráulicas. Entre los embalses que podrían paliar la sequía en la provincia de Sevilla, están los de San Calixto, en el Genil, en Córdoba, y la cerrada de la Puerta del Guadiana Menor, que han sido suprimidos, como otros embalses previstos en el plan hidrológico. Otra necesidad es llevar agua a la margen derecha del Guadalquivir, donde hay 20.000 hectáreas de regadío, para mantener la salinidad en el límite de 1g/l, mediante un recrecimiento del canal del Bajo Guadalquivir y cruzando el río hacia la margen derecha mediante un sifón para, que permita un caudal suficiente durante la campaña de riegos, a la altura de La Puebla. Esta traída de aguas modificaría la actitud de los arroceros en lo que respecta a los dragados del Guadalquivir.

El tráfico, en los alrededores de Sevilla, está colapsado, debido a la no terminación de la SE-40. Es preciso que se terminen de dilucidar todos los temas relacionados con la polémica túnel-puente, cuyo coste puede ser de un tercio el coste del túnel. Para ello se precisa un estudio de impacto ambiental que tenga en cuenta las reclamaciones de la base del Copero, de la autoridad portuaria de Sevilla, de Doñana y del alcalde de Coria del Río. Por el momento las posturas están encontradas y la conclusión es que la SE-40 no se terminará nunca.

JUNTO AL COLEGIO EUROPA



A sólo 10 minutos de Plaza de Armas

¿Crees que lo conoces todo en el Aljarafe?



LA ALTANA
by Grupo Galia
descubre **La Altana**



GRUPO GALIA

comercial@laaltanaaljarafe.es
t. 650 315 224
www.laaltanaaljarafe.es