

VIVA SEVILLA/4/12/2017

M.J. FLORENCIO

Portavoces de grupos que más se beneficiaron de las derramas de Monteseirín para comprar el favor de la opinión pública (al final no le sirvió de nada porque fue defenestrado por Griñán mediante aquel teletipo de Europa Press) han tratado de aprovechar el décimo aniversario del tranvía para presentar a aquél como el gran transformador de Sevilla, gracias al cual se acabó con la contaminación que ennegrecía la fachada de la catedral, en contraste, claro está, con Espadas, y reduciendo su ruinosa herencia por sus despilfarros faraónicos a “algunas trampas”.

Algunos todavía piensan que la transformación de una ciudad sólo consiste en destrozar su histórico paisaje con un rascacielos de 178 metros de altura en la Cartuja; cargarse los jardines del Prado con una ilegal biblioteca de diseño copia-pegada salida en serie del estudio de un arquitecto/a-estrella (al igual que ocurre con la torre Pelli); gastar 138 millones de euros (o más, porque ya se ha perdido la cuenta tras las diversas condenas al Ayuntamiento) en la inutilidad funcional de las Setas y 93 millones en el tranvía, sin pararse a pensar en la relación coste/oportunidad de esas decisiones y en la rentabilidad económica y social que habría tenido ese dinero dedicado a otros fines.

Lo triste es comprobar cómo el propio Espadas, contra quien van dirigidos los elogios a Monteseirín, cae en esa trampa al plantearse la ampliación del tranvía a Santa Justa sólo porque “algo habrá que presentar para las elecciones”, sin reflexionar sobre su necesidad o duplicidad (al artículo “Tranvía al cubo” me remito) o sobre que ese dinero podría tener un mayor efecto transformador dotando, por ejemplo, de ascensores a las decenas de miles de viviendas sin ellos, acabando con la infravivienda en Los Pajaritos y otros barrios marginados de la ciudad y creando las condiciones para que salgan de la pobreza (tenemos 7 de los 15 barrios más pobres de España).

Los propagandistas de Monteseirín alardean de que gracias a su supuesta política transformadora peatonalizó el Centro y permitió a los sevillanos disfrutar de una calle San Fernando y de una Avenida de la Constitución sin tráfico.

En clave política

Hay que retrotraerse a aquellos años para analizar la actuación con objetividad. Recuérdese que el PP de Soledad Becerril había ganado las elecciones municipales de 1999 con una diferencia de 2.104 votos (118.072 frente a 115.968) y de un concejal (13 frente a 12) sobre el PSOE pero que por su incompatibilidad personal con Rojas Marcos (y viceversa) el PA de éste prefirió entregarle la Alcaldía al PSOE de Monteseirín después de que en las negociaciones dirigidas por Chaves (Monteseirín no pintó nada) los socialistas aceptaran la exigencia andalucista de terminar la abandonada línea 1 del Metro.

Las obras no se reanudaron hasta septiembre de 2003 y sufrieron numerosas incidencias (desde la caída de la viga de un paso elevado sobre la SE-30, que podría haber causado una catástrofe entre los automovilistas, hasta el hundimiento del suelo en la Puerta de Jerez, que se tragó el kiosco existente) y acentuadas protestas, especialmente de los comerciantes, porque no penetraban hasta el Centro y se limitaban a bordearlo en el tramo Puerta de Jerez-Prado de San Sebastián.

Temiendo que la polémica y la mala imagen del Metro y las críticas hacia él por no plantarse ante la Junta (en manos de su mismo partido) y exigirle que el suburbano llegara hasta la Plaza Nueva se la hicieran pagar los sevillanos en las urnas, Monteseirín concibió su particular línea al Centro, pero no como un Metro subterráneo, entre otras razones porque ya no le daba tiempo a tenerlo para las elecciones de mayo de 2007, sino en superficie, de ahí su engañosa denominación de “Metrocentro”. Quería instalar en la mente de los votantes la idea de que era él y no la Junta ni nadie más quien les había logrado una línea de Metro hasta el corazón de Sevilla.

Ese fue el origen y el motivo del proyecto, meramente electoralista y sin pensar en su utilidad, coste y alternativas más baratas. El entonces alcalde no pensó ni en la contaminación del tráfico sobre la catedral, ni en los peatones, pero como había que “vestir” la idea se publicitaron las posibles consecuencias positivas como la génesis del proyecto: un transporte ecológico que permitiría peatonalizar dos calles (San Fernando y la Avenida) , con lo que se daba fundamento al lema de “la ciudad de las personas”.

No llegó a tiempo

Las obras se iniciaron en junio de 2006, once meses antes de las elecciones municipales de mayo de 2007, con el indisimulado objetivo de Monteseirín de presentarse a las mismas con el tranvía como principal activo de su gestión.

Hasta entonces, según la Memoria de Sostenibilidad de Tussam de 2005 (véase el capítulo IV) llegaban hasta la Plaza Nueva once líneas, servidas por 83 autobuses y que transportaron aquel año un total de 19.380.638 viajeros, a una media de 53.097 diarios.

Monteseirín abrió en canal el itinerario entre el Prado y la Plaza Nueva durante casi año y medio, por lo que no llegó a tiempo a las elecciones de mayo de 2007 (el tranvía se inauguró el 28 de octubre), y aunque se mantuvo en el poder cuatro años más gracias al pacto con la IU de Torrijos y hasta consiguió un edil más, por la ley D' Hont, perdió aquellos comicios, que supusieron el principio de su final político a manos del PP de Zoido (el PSOE perdió 6.424 votos y el PP ganó 9.381 y tres ediles).

El tranvía cubría únicamente los 1.200 metros entre el Prado y la Plaza Nueva y en la mitad de su trayecto se superponía en superficie con el mismo recorrido subterráneo del Metro (desde la Puerta de Jerez hasta el Prado), con lo que el único tramo que quedaba sin servicio de transporte no duplicado eran los 600 metros y pico a partir de la Puerta de Jerez. Esa mínima distancia suponía un simple paseo a pie de entre 7 y 10 minutos.

Renuncia a la financiación

En este sentido, el edil Celis declaró que no hacía falta prolongar la línea 1 del Metro hasta la Plaza Nueva porque la distancia desde la Puerta de Jerez era tan corta que se podía ir perfectamente andando. De esta manera, inconscientemente, confirmó la inutilidad del tranvía, porque su argumento era perfectamente aplicable al denominado "Metrocentro" en superficie, cuya construcción solapándose en un 50% con el Metro se la habrían podido ahorrar, más las molestias añadidas, los contribuyentes sevillanos.

Un ahorro cierto porque la entonces consejera de Obras Públicas, Concepción Gutiérrez del Castillo, con tal de hacerle un favor político a su correligionario Monteseirín, se mostró dispuesta a calificar el tranvía en superficie proyectado por éste como una extensión del Metro de la Junta que prestaría un servicio metropolitano y por lo tanto podría ser costado por el Gobierno andaluz y gestionado por el consorcio de empresas privadas adjudicatario del Metro.

Temerosos de tal posibilidad y de las exigencias y condiciones de las empresas privadas frente a las laxas que tenían en el Ayuntamiento, sindicalistas radicales de Tussam fueron unas cuantas noches a protestar frente a la casa del entonces alcalde, el cual prefirió plegarse ante aquéllos antes que ahorrarle millones a los sevillanos. Pudiendo salir gratis a Sevilla (aunque el concepto es relativo, dado que el dinero es al fin y al cabo público), como Monteseirín, en su falta de coraje, se negó a adscribirlo al Metro, el primer tramo del tranvía le costó al Ayuntamiento unos 53 millones (la Junta habría acabado financiando sólo unos 30 millones).

La lanzadera

Durante la construcción del tranvía, las líneas de autobuses que rendían en la Plaza Nueva lo hicieron en la Avenida de Roma (entre el hotel Alfonso XIII y el Palacio de San Telmo y los jardines de Cristina), desde donde cada pocos minutos partía una lanzadera que a través del Paseo de Colón y de la calle Reyes Católicos llegaba hasta la Magdalena. Se demostró así que habría sido posible peatonalizar de forma real, con todo el espacio para los transeúntes, San Fernando y la Avenida, poniendo en servicio una lanzadera servida por autobuses no contaminantes, a gas o eléctricos, como los que ya existían en aquella época.

No hace falta irse a Londres, Ginebra u otras ciudades europeas con líneas de autobuses ecológicos. Una semana antes de la inauguración del tranvía de Sevilla, el alcalde de Málaga presentó once autobuses eléctricos-híbridos no contaminantes (reducción del 98,34% de las emisiones) de la marca Iveco y con placas fotovoltaicas en el techo para las líneas circulares malagueñas.

Con tal de tener el tranvía para las elecciones, Monteseirín cortó todos los árboles desde el Prado hasta la Plaza Nueva y destruyó los hornos almohades que había en la Puerta de Jerez. Hoy, los peatones disponen de menos espacio que antes de la supuesta peatonalización, ya que al tranvía por en medio se unen bicicletas, coches de caballo, patinadores y ocupantes de patinetes eléctricos (los Segway), más veladores por doquier.

Como muchos usuarios de Tussam no tomaban el tranvía en el Prado y se iban andando hasta la Plaza Nueva (mejorando el aserto de Celis de que se podía suplir el Metro con un paseo; en este caso, todo el tranvía), para tratar de justificar la necesidad del tranvía que iba, según la expresión popular, “de ningún sitio a ninguna parte”, el gobierno de Monteseirín lo prolongó

hasta San Bernardo (con nuevo gasto, hasta un total de 93 millones para toda la línea) a partir del 15 de abril de 2011 (2,2 kilómetros de recorrido todo solapado con el Metro).

La paradoja es que desde entonces nunca se han alcanzado los 4,78 millones de viajeros del tranvía en aquel año, con una caída acentuada hasta 2015. En este decenio, ha transportado un total de 42,6 millones de viajeros en números redondos, a una media diaria de 11.660, frente a los 53.097 de media de las once líneas de autobuses que rendían en Plaza Nueva.

Conclusión: Monteseirín se gastó 93 millones de euros (el equivalente al 67% del coste de las Setas) en un Metrocentro que diez años después transporta 41.437 viajeros menos al Centro que los autobuses a los que suplió.