

**Dirección General de Carreteras.
Consejería de Obras Públicas y Transportes.
JUNTA DE ANDALUCÍA.
Avda. Diego Martínez Barrio nº 10.
41013 SEVILLA.**

En El Aljarafe, a 5 de febrero de 2009.

La **Asociación en Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA)**, asociación registrada ante la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas y domiciliada en Palomares del Río (Sevilla), calle Cruz del Sur número 8, ante la reciente exposición al público del “*Estudio informativo para la mejora de la articulación del Aljarafe Norte. Carretera A-8077 de Camas a Sanlúcar la Mayor. Fase II. Desarrollo de Soluciones.*” (en adelante Estudio Informativo ó simplemente EI), **EXPONE lo siguiente:**

1º. La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA) es una asociación entre cuyas finalidades está la participación, a través de los canales establecidos en la legislación sectorial, territorial y urbanística, en los procesos de redacción de los planes, con el fin de velar porque en las propuestas de dichos Planes se tenga en cuenta el carácter global e interrelacionado de los problemas sectoriales, territoriales y urbanísticos de la comarca del Aljarafe, predomine la visión a largo plazo y los intereses colectivos por encima de la visión a corto plazo y los intereses particulares, y se sitúen dentro de la filosofía del desarrollo sostenible adoptada por la mayoría de organismos europeos e internacionales y que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos.

2º. El tiempo disponible, para hacer alegaciones a un documento de la complejidad que se expone, ha sido a todas luces insuficiente incluso para asociaciones como ADTA que tiene cierta experiencia en este tipo de trabajos. Por ello, hay aspectos que no hemos podido abordar y otros que no han sido abordados con la suficiente profundidad. Pero esta insuficiencia esconde otro indeseable efecto. Se ha dado un margen muy estrecho al debate del documento entre los ciudadanos. Dificultad que se ve reforzada por el hecho de no haberse realizado durante este periodo actividad alguna de apoyo al debate y estímulo a la participación ciudadana, promovida desde la autoridad pública competente en la materia. Y recordemos el Título Preliminar, artículo 9 apartado 2 de la Constitución Española : “*Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social*”.

3º. A la vista de las propuestas, y de acuerdo con los objetivos de la Asociación antes expuestos, hacemos **las consideraciones y sugerencias** que se exponen en los apartados siguientes.

A.- Consideraciones respecto al rio Pudio.

Esta asociación viene defendiendo desde el año 2002, una propuesta denominada “**RIOPUDIO. CORREDOR VERDE DEL ALJARAFE**”, cuyas características más relevantes le adjunto en ANEXO 1. La propuesta en forma de exposición de 18 paneles ha sido exhibida en numerosos ocasiones y se han realizado otras actuaciones de difusión y divulgación. Todo ello puede ser consultado en la página web <http://www.adta.es> .

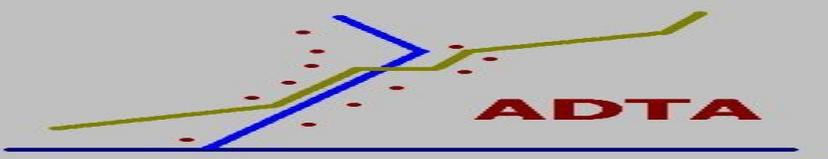
En estos momentos se está ejecutando el “**PROYECTO DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL DEL ARROYO RIOPUDIO**”, con un plazo de desarrollo de tres años (comenzó en octubre de 2008) y cuyo ámbito de desarrollo es afectado por el presente EI. Dicho proyecto incluye la expropiación de una **banda de al menos 30 metros de ancho, a ambos lados del arroyo**, banda que se amplía a todo el suelo existente entre el arroyo y la Cañada Real de Isla Mayor a Medellín. Dichos suelos serán dotados de nuevas pendientes, forestados y dotados de caminos para su uso por medios no motorizados. Acompañamos como ANEXO 2 un DVD con el citado proyecto redactado y ejecutado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Por otra parte el documento de **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)**, documento en trámite por la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio (fué aprobado en diciembre de 2008 por la Comisión de Ordenación del Territorio), propone la creación de una serie de PARQUES METROPOLITANOS, entre los que figuran el **PARQUE DEL RIOPUDIO**. Podemos ver en el detalle del Plano de Espacios Libres, correspondiente al ámbito del presente Estudio Informativo, que dicho parque, tiene una configuración lineal y ocuparía, al menos, los terrenos expropiados por el proyecto de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

En dichos documentos queda de manifiesto la afectación a dichos planes, del presente Estudio Informativo.



Detalle del Plano de Espacios Libres del POTAUS



Esta Asociación ya se dirigió al Ministerio de Fomento, para que en el proyecto de carretera SE-40, se tuviesen en cuenta los mencionados proyectos. El Ministerio de Fomento se ha mostrado receptivo y contempla en el proyecto de la SE-40 sendos viaductos, uno al sur entre los términos de Coria y Almensilla, y otro al norte en el término de Espartinas, que respetan la continuidad física y visual del corredor formado por el arroyo, los caminos laterales y la Cañada Real.

Asimismo, esta asociación ha enviado recientemente sendas cartas, al Ministerio de Fomento (Jefatura de Carrteras de Andalucía Occidental) y a la Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Obras Públicas, para la adecuación de las carreteras del ámbito a los nuevos proyectos¹.

El presente Estudio Informativo, contempla un viaducto para el paso sobre el río Pudío, en sus cuatro alternativas. En la descripción de las alternativas dice lo siguiente:

“Alternativa 1 “En esta franja de terreno se produce un cruce con el arroyo Repudio, que se salva con un viaducto ente los pk 4+800 y 4+925 no afectando a la actuación proyectada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir”.

Alternativa 2 “En esta franja de terreno se produce un cruce con el arroyo Repudio, que se salva con un viaducto ente los pk 5+300 y 5+600 no afectando a la actuación proyectada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir”.

Alternativa 3 “En esta franja de terreno se produce un cruce con el arroyo Repudio, que se salva con un viaducto ente los pk 6+254 y 6+375 no afectando a la actuación proyectada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir”.

Alternativa 4 “En este tramo se trazan dos viaductos, uno entre los pk 6+525 y 6+650 para cruzar el arroyo Repudio no afectando a la actuación proyectada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir”.

¹ Petición ADTA al Ministerio de Fomento y a la Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Obras Públicas:

“Algunos de los obstáculos, para la continuidad física y visual del corredor, en torno al río Pudío y la Cañada Real de Isla Mayor a Medellín, lo constituyen las carreteras que lo atraviesan. Los pasos de las carreteras sobre el arroyo y la Cañada, se diseñaron de la forma más simple posible. Por ello, y para adecuar dichas infraestructuras al nuevo entorno creado por el PROYECTO DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL DEL ARROYO RIOPUDIO de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y a la condición de futuro PARQUE METROPOLITANO DEL RIOPUDIO determinado por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), esta asociación quiere dirigirse a las administraciones responsables, para que cometan las obras de adecuación necesarias.

En base a todo ello, le solicitamos lo siguiente:

a) Que se modifiquen los pasos sobre el arroyo Pudío y la Cañada Real de Isla Mayor a Medellín, de las carreteras:

“A-8054 DE PALOMARES DEL RÍO A ALMENSILLA”.

“A-474 DE SEVILLA A ALMONTE POR PILAS”.

“A-8076 DE SEVILLA A SANLÚCAR LA MAYOR”.

“A-8077 DE CAMAS A SANLÚCAR LA MAYOR”.

(de la A-49 en el caso del Ministerio de Fomento)

b) Que dichos pasos se contemple en forma de viaducto, con la luz suficiente para respetar la integridad visual del corredor.

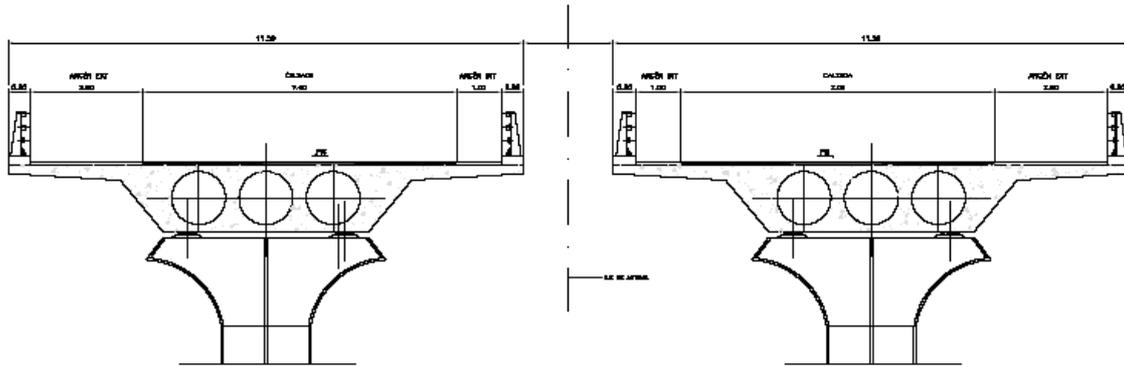
c) Que dichos pasos se contemplen de forma que estéticamente se adapte al nuevo carácter de ámbito.”.

ADTA Inscrita en Registro Andaluz de Asociaciones, nº 9.041 Sección primera. 3

Domicilio: Calle Cruz del Sur, 8. 41928. Palomares de Río. (Sevilla)

Tlf: 955763591 Correo electrónico: adta@adta.es Página web: <http://www.adta.es> CIF G-91184226

También especifica el diseño del perfil de dicho viaducto:



SECCIÓN TIPO DE VIADUCTO PARA PASOS SOBRE FERROCARRIL Y ARROYO REPUDIO EN LOS TRONCOS PRINCIPALES DE LAS ALTERNATIVAS 1, 2, 3 Y 4 Y RAMAL DE CONEXIÓN CON SANLÚCAR

En el Estudio de Impacto, en el apartado “3.8 Paisaje”, podemos leer

“3.8.2 CULTIVOS..

La calidad paisajística de esta unidad es media. Es un paisaje muy ligado a la actividad agrícola y ganadera.

3.8.3 RIBERAS Y CURSOS DE AGUA...

Cabe señalar que la actuación de recuperación de la ribera del Arroyo del Ríopudio ha recuperado un paisaje que antes estaba fuertemente degradado, la limpieza del cauce, y la introducción de vegetación autóctona aportan un paisaje de notable belleza que debe ser conservado.”

El **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**. (POTA), protege los valores paisajísticos del territorio e incorpora los acuerdos internacionales sobre el paisaje².

En el mismo documento el Aljarafe aparece entre los **Ámbitos agrarios con especiales valores paisajísticos**. Puede observarse en la detalle del correspondiente plano del POTA que se adjunta.

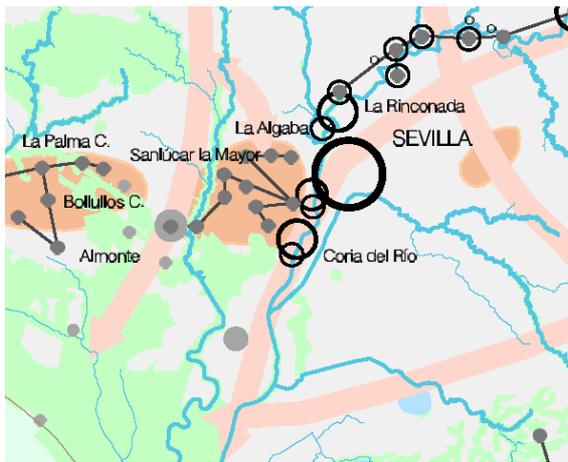
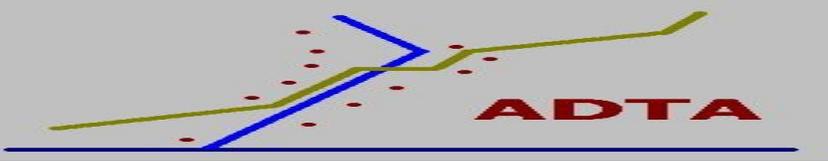
² **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**. (POTA).

“TÍTULO III. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL, Capítulo 3 Sistema Regional de Protección del Territorio. Sección 2. Sistema del Patrimonio Territorial”, dice:

“...Desde esta perspectiva, se viene configurando un marco de actuación para estas políticas desde el **paisaje**, entendido como la expresión visible de la relación de la sociedad con el medio a lo largo del tiempo, que constituye un bien común que ha de ser protegido, mejorado y fomentado, en tanto que es también expresión cultural del **equilibrio y calidad del territorio**.

En la actualidad existen responsabilidades dispersas por el conjunto de la administración, aunque van existiendo referencias comunes como la reciente Convención Europea del Paisaje (Florenca, 2000), aprobada por el Consejo de Europa, y su antecedente, la Carta del Paisaje Mediterráneo (Sevilla, 1993), iniciativa promovida, entre otras regiones, por Andalucía.

La **diversidad paisajística de Andalucía constituye uno de los valores esenciales del territorio** y de la diversidad de las culturas que expresan las diferentes formas de adaptación al medio, en el envoltorio común del mundo mediterráneo, y con las diferentes formas de utilización de los recursos del territorio y de la construcción de sus elementos urbanos e infraestructurales....”



SUGERENCIA A.- En base a todo lo anterior, sugerimos que el paso de la nueva carretera A-8077, sobre el río Pudio, se adecúe estéticamente al nuevo carácter de ámbito y al singular paisaje de la zona.

B.- Consideraciones respecto al Transporte Metropolitano.

El Plan del Transporte Metropolitano del Área de Sevilla califica de inviable el modelo de transportes vigente hasta ahora y basado en la extensión de la red viaria.

“... las políticas de inversión pública se han centrado, en lo fundamental, en el aumento de la capacidad de la red viaria metropolitana. Así, a partir de los primeros noventa, el A.M. de Sevilla cuenta con un distribuidor metropolitano de alta capacidad (SE-30), y todos los corredores metropolitanos, menos el Norte, disponen de, al menos, una carretera de alta capacidad de conexión con Sevilla (algún Corredor, como el Sur, con 3 vías de alta capacidad). Este modelo ha permitido mantener un nivel adecuado de servicio, sobre todo porque la entrada en funcionamiento de la mayoría de las actuaciones en la red viaria han coincidido con un período de recesión económica y de menor crecimiento de la movilidad, durante los primeros noventa...

La actuación de la línea 1 de metro y el metrocentro de Sevilla tienden a romper este modelo, facilitando una alternativa de movilidad en transporte público de plataforma reservada y gran capacidad a algunos de los flujos metropolitanos y urbanos de movilidad más importantes.

*Pero estas actuaciones, que suponen el inicio de un nuevo modelo, pueden no ser suficientes por sí mismas para romper las tendencias de un proceso, que, en ausencia de estas y otras actuaciones similares, aparece **como claramente no viable a medio y largo plazo**, por las siguientes razones:*

1º La resolución de las necesidades de movilidad metropolitana planteadas a medio plazo mediante el aumento de la capacidad viaria metropolitana pueden ser financieramente insostenibles.....

2º.- El ámbito Central de la ciudad de Sevilla carece de capacidad para absorber la movilidad metropolitana e interna a medio plazo, si esta se produce en vehículo privado....

3º. El impacto ambiental del modelo de transporte tendencial no es asumible desde criterios de sostenibilidad y compromisos ambientales internacionales....

*La movilidad en el ámbito sevillano y el sistema de transporte metropolitano que la sirve se revelan, de esta manera, regidos por un **modelo insostenible** que resulta ser:*

- ineficiente desde la óptica de la propia funcionalidad del sistema...*
- ineficaz desde la óptica de la sostenibilidad de la ciudad, ...*
- injusto socialmente...*

*La consecución de un sistema integrado de transporte de estas características debe sustentarse en la implementación **de tres políticas básicas**:*

- Potenciar el transporte público como medio de transporte masivo más eficiente*
- Moderar y controlar el tráfico de vehículos privados (lo que se conoce en la literatura especializada como calmar el tráfico)*
- Favorecer los desplazamientos en modos autónomos de transporte: peatones y bicicletas*

...

Los criterios de actuación de aplicabilidad al conjunto del espacio metropolitano serán los siguientes:

i) El aumento de la participación del transporte público en la movilidad metropolitana

mecanizada ...

ii) ... creación de plataformas reservadas que canalicen los grandes flujos de desplazamientos,

iii) ... es necesario cambiar este discurso y que en este papel de estructuración del espacio metropolitano el transporte público juegue un papel decisivo.

iv) ... creación de intercambiadores de transporte, ...

v) La moderación del uso del vehículo privado exige un conjunto de medidas coordinadas, ...”

El Aljarafe Norte dispone de una línea de ferrocarril (la actual línea Sevilla-Huelva), que con las debidas inversiones (estaciones, intercambiadores, soterramiento en Sanlúcar,...), se convertirá en línea de cercanías. Su conexión con la línea 1 de metro a través de la conexión Estación de La Cartuja- Estación de Blas Infante, y con el ramal norte del metro del Aljarafe, conectaría esa línea de cercanía a toda la red de metro de Sevilla y del resto del Aljarafe, convirtiéndose así en un auténtico eje vertebrador del nuevo modelo de transportes en el Aljarafe Norte. Todas ellas son propuestas contenidas en el Plan de Transportes Metropolitano.

Esta línea dará servicio a Camas, Santiponce, Valencina, Castilleja de Guzmán, Salteras, Espartinas, Olivares, Villanueva, Albaida, Sanlúcar, Banacazón y Huévar, con una población que en un futuro muy próximo podría ser similar a la de Dos Hermanas, población en la que la implantación del tren de cercanías ha sido un éxito.

El Plan de Transporte renunció a realizar numerosas carreteras, como el “Nuevo acceso al Aljarafe-Sur”, la “Nueva variante oeste metropolitana”, el “Anillo distribuidor zona central del Aljarafe”, la “Variante Mairena-Palomares”, etc... Todo ello ayudará a reforzar la nueva política de transportes, concentrando las inversiones en el transporte público.

Sin embargo, el Plan de Transporte, asumió la carretera A-8077, de forma contradictoria con sus principios, y a pesar de ser un corredor atendido por una vía férrea susceptible de absorber el tráfico existente.



En base a todo ello, esta Asociación, en congruencia con lo ya expresado en procesos participativos anteriores, sugiere que NO se construya la carretera A-8077 por los siguientes motivos:

- a) Es necesario cambiar el modelo, basado en la extensión de la red viaria e ir a un nuevo modelo donde la prioridad sea el transporte público, como propone el propio Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Desde 2006, año en que hicimos la misma sugerencia, se han multiplicado las razones que fundamentan el cambio de modelo, sobre todo a partir de la presentación del quinto informe del panel Intergubernamental de expertos sobre Cambio Climático (IPCC), el 10 de febrero de 2007, y la decisión del Consejo Europeo de fijar como objetivo una disminución drástica del 20% de sus emisiones de gas de efecto invernadero de aquí al año 2020.
- b) En su lugar proponemos la mejora del actual trazado de la carretera A-8077, mejorandolo mediante variantes de Salteras y Olivares-Albaida, así como incorporando plataformas para el tráfico de autobuses, carriles-bici y camino para peatones.

SUGERENCIA B.- Consideramos que la construcción de la nueva carretera A-8077 proyectada, no entra dentro del modelo deseable de transporte metropolitano. Sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto y los recursos destinados a ella se inviertan en potenciar las nuevas políticas y propuestas contenidas en el Plan de Transportes del Área de Sevilla respecto al transporte público. Y en especial el Tren de Cercanías del Aljarafe, incluyendo el desdoble de la vía, y su conexión con las líneas de metro.

C.- Consideraciones sobre el impacto del proyecto en la Ordenación del Territorio.

La construcción de la carretera A-8077 tendrá el efecto de generar nuevos tráficos, como consecuencia de los desarrollos urbanísticos que surgirán en su entorno y que basarán su acceso en la misma.

En el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes, documento del Ministerio de Fomento, podemos leer:

“Por otra parte, en el caso de la ordenación urbanística, el planeamiento que habitualmente se decide por los gobiernos regionales y municipales, se redacta por los equipos técnicos, y se desarrolla por los constructores, encaja a la perfección en esta imparable necesidad de transporte, especialmente viarias. Los sistemas generales de transporte sirven para segregar funcional y socialmente el territorio, y para separar las diferentes actividades productivas, residenciales, comerciales o de ocio. Al mismo tiempo, el transporte permite la accesibilidad a estos destinos.

En el ámbito metropolitano y urbano algunas infraestructuras que se plantean como la solución a los problemas de transporte y congestión, incentivan la realización de actuaciones de carácter urbanístico que colonizan territorio. Este es el caso de ciertas circunvalaciones o variantes de carreteras existentes; su construcción induce a la aparición de nuevos desarrollos urbanos. Además, es frecuente que en los interurbanos las infraestructuras permitan la aparición de actividades diversas (centros de ocio, parques temáticos, zonas de servicio, urbanizaciones, etc), ubicadas en cualquier lugar, y sin una planificación previamente establecida”.

En el Plan del Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, podemos leer:

“Las prácticas urbanísticas sobre las que se ha sustentado el desarrollo urbano de las últimas décadas, incluyendo en ellas las de planeamiento, son uno de los principales factores coadyuvantes al insostenible modelo de movilidad descrito. En particular, son elementos que han incidido de forma singularmente desfavorable:

- Como aspecto más general, la incapacidad para plantear áreas multifuncionales e integradas que minimicen la necesidad de uso del transporte motorizado
- La tolerancia en la creación ex novo de núcleos residenciales alejados de los núcleos de población preexistentes
- La proliferación incontrolada de viviendas unifamiliares como tipología edificatoria residencial dominante a lo largo de los últimos 20 años, conformando áreas de baja densidad, muy poco propicias a ser servidas por el transporte público, habiendo sido éste un fenómeno generalizado en el Aljarafe
- La implantación incontrolada de centros comerciales y de ocio en la periferia metropolitana, totalmente dependientes para su acceso del vehículo privado y cuya ubicación preferente lo ha sido en el entorno inmediato de los principales nudos viarios, con el consiguiente colapso de los mismos; así, los cuatro centros comerciales que se localizan en el entorno del enlace de San Juan - en la conexión de la SE-30 con las autovías de Coria y Mairena- podrían constituir el caso más extremo de esta situación
- La consideración exclusiva de la red viaria como único elemento del sistema de transporte estructurante del territorio, con el consiguiente olvido casi total del planeamiento respecto al transporte público como elemento esencial a considerar, tanto para concentrar edificabilidad en el entorno de infraestructuras...”

La aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía ha significado un freno a las expectativas de crecimiento planificadas por los ayuntamientos, carentes en su mayor parte de planes de movilidad sostenibles. Pero la construcción de la nueva carretera A-8077 generará expectativas para reavivar esos planes dentro de los máximos legales posibles. De hecho el mismo Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), documento de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en trámite, propone varias Áreas de Oportunidad en las inmediaciones de la nueva carretera..

SUGERENCIA C.- Consideramos que la construcción de una nueva carretera como la A-8077 tendrá un efecto negativo sobre la Ordenación del Territorio, creando nuevas expectativas de asentamientos, por lo que sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto.

No obstante lo anterior, consideramos que de las alternativas planteadas, la más convenientes desde el punto de vista territorial, son las Alternativas 1 y 2, en ese orden, por los siguientes motivos:

- a) Dejan suficiente espacio para el crecimiento urbanístico de Salteras.
- b) La conexión con Salteras está lo suficientemente cerca como para atraer el tráfico de la mayor parte de la población.
- c) Es disuasoro frente a futuras e indeseables procesos de conurbación con municipios vecinos.

SUGERENCIA D.- Consideramos que de las alternativas planteadas, la más convenientes desde el punto de vista territorial, son las Alternativas 1 y 2,

Por la Asociación para la Defensa del Territorio del Aljarafe

**AL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS DE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**

ANEXO.-

Propuesta "RIOPUDIO. CORREDOR VERDE DEL ALJARAFE"

1.- El arroyo Riopudio y la Cañada Real de las Islas a Medellín.

En las áreas metropolitanas, para que el crecimiento urbano se produzca de manera equilibrada, es necesario que junto a las zonas edificadas existan espacios libres y áreas rurales, tanto por razones socioeconómicas -importancia de la producción y del empleo del sector agrícola- como ambientales -producción de oxígeno, retención del suelo y del agua, mantenimiento de hábitats faunísticos-, urbanísticas -ruptura y articulación del continuo urbano, acogida de las actividades de ocio y recreo- y culturales (variedad paisajística, continuidad con la cultura rural tradicional). En este sentido, en el Aljarafe reviste especial importancia el área alrededor del arroyo Riopudio ó Repudio (ambas acepciones han sido usadas) y la Cañada Real de la Isla.

El arroyo Ríopudio, o Repudio (o cualquier otra variación de su nombre original) tiene una longitud de unos 20 kms., desde su nacimiento entre Olivares y Salteras, hasta su confluencia con el Guadalquivir, en Coria del Río; desciende unos 178 metros en ese recorrido, y tiene por tanto, una pendiente media de cerca de una milésima. Posee un cauce estrecho que en promedio oscila entre 1 y 2 metros de ancho, que se traduce en una capacidad de transporte del orden de 200 m³/seg. La estrechez de su cauce hace que con fuertes lluvias, los desbordamientos sean frecuentes.

Este río tiene una cuenca estimada en unas 8.000 Ha., es decir, que el Riopudio drena casi toda la mitad oriental de El Aljarafe, lo que lo convierte en el espinazo hidráulico de la zona, fundamental para el equilibrio ecológico de la Comarca entera y sostenimiento de la biodiversidad del territorio. Tiene multitud de afluentes entre los que destacan los arroyos Sequillo y Liso, que poco a poco han sido entubados y sus riberas poco a poco cubiertas por urbanizaciones destrozando su entorno natural.

Aunque en la actualidad el cauce del Ríopudio recoge vertidos de las urbanizaciones y de las poblaciones cercanas a su cauce, así como algunos vertidos ilegales del proceso de fabricación de aceite de oliva, existen planes y proyectos en ejecución para sanear, tanto su cauce, como su corriente.

La avifauna del Riopudio es variada, como cabe esperar de un espacio antesala tanto de los humedales de las Marismas como del propio Parque Natural de Doñana; incluye desde aves de envergadura como cigüeñas y garzas reales, desde rapaces como los ratoneros comunes, los gavilanes, los milanos reales y negros, los cernícalos, etc., hasta aves de menor tamaño como las perdices pardillas, las codornices, los alcaravanes, las palomas torcaces, las tórtolas, las lechuzas comunes, los mochuelos, los cárabos comunes, etc. además de los vencejos, golondrinas, abubillas, aviones, lavanderas, etc.

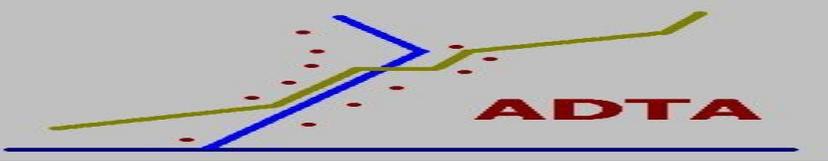
La vegetación característica de la cuenca del Ríopudio es también un amplio muestrario de especies entre las que destacan los olivos, los sauces, los chopos, los álamos, árboles frutales, etc., plantas ruderales tales como amapolas, jaramagos, romeros, palomillas azules, ortigas, yerbas de San Juan, etc., y en su cauce plantas tales como juncos, carrizos, etc.

En paralelo al arroyo y a poca distancia -entre 100 y 500 metros-, la **Cañada Real de Medellín a Isla Mayor** recorre asimismo de Norte a Sur la comarca. Se trata de una importante vía pecuaria, por la que antaño transitaban los rebaños que desde Castilla y Extremadura se dirigían a los pastos de invierno de las Marismas de Guadalquivir. Hoy en día se conserva como viario rural transitable en casi todo su recorrido por la comarca. Pero su valor territorial reside no sólo en su papel como vía de comunicación, sino en el carácter legal de dominio publico de su calzada y márgenes (75 m. de ancho según la Ley de Vías Pecuarias) que en un recorrido de unos 15 km. da una superficie de 100 has. de dominio publico.

Alrededor de estos dos elementos se extiende un amplio valle, delimitado al Este por los núcleos y urbanizaciones de la Cornisa y al Oeste por los pueblos de la segunda orla, que constituye todavía un fragmento del paisaje tradicional aljarafé. Las suaves lomas, la blancura de las haciendas sobre el verde oscuro de los olivos, el perfil de los pueblos con sus torres y espadañas recortándose en el azul del cielo, son todavía los componentes fundamentales del paisaje de este valle. Dentro de él, además del arroyo Repudio y la Cañada Real que constituyen su eje, existen otros elementos naturales (afluentes del arroyo, arboledas dispersas o en las haciendas) y de la red de vías pecuarias (Cañada Real de Triana a Villamanrique, Cordel del Patrocinio, Cordel de los Carboneros, Cordel de Ugena y otras) y de caminos, en una comarca en la que los pueblos están próximos entre sí y se puede ir andando de unos a otros. La concentración en este territorio de varios de los elementos más importantes del patrimonio arquitectónico (haciendas de Torrijos, Mejina, Marchalomar, Valencinilla del Hoyo, Peregrina, Torreblanca, Torquemada, Regla, Estrella) y arqueológico de la comarca, acaba de definir los valores de este espacio singular.

Sin embargo, a nuestro entender, el valor más importante de este espacio es su papel de **espacio rural separador entre la conurbación de la Cornisa, ya consolidada, y el futuro desarrollo urbano de la comarca**, que sin duda se producirá (ya está empezando a hacerlo) alrededor de los núcleos de la segunda orla metropolitana: Salteras, Albaida, Olivares, Villanueva, Espartinas, Umbrete, Bollullos y Almensilla (junto con los más alejados de Sanlúcar, Benacazón y Aznalcázar). Para mantener la calidad de vida de la comarca, es indispensable que se mantengan espacios libres que separen las distintas zonas urbanas para permitir la producción de oxígeno, romper la monotonía del paisaje urbano y permitir la ubicación de las actividades recreativas y al aire libre. De lo contrario, se volverá a producir el error de la Cornisa central, de creación de un continuo urbano indiferenciado con evidente pérdida de la calidad de vida y del atractivo de la comarca como zona residencial.

Bien es verdad que este ámbito no ha estado exento de intrusión de usos urbanos –urbanizaciones y parcelaciones, vertederos, infraestructuras, etc.- y que algunos de los núcleos que lo circundan están dirigiendo últimamente su desarrollo urbano hacia este territorio; sin embargo, todavía es posible la consecución, alrededor del arroyo y la Cañada, de un espacio libre lineal o corredor verde, que desde Salteras a Coria con una longitud de 15 km. se constituiría en el principal parque periurbano de la comarca a la vez que elemento común de los municipios que lo circundan, aglutinador de la identidad comarcal y testigo de su memoria histórica.



2.- Propuestas de ADTA; “Riopudio. Corredor Verde del Aljarafe.”

Para ello se deberían llevar a cabo las siguientes actuaciones:

* Mantenimiento del valle del Riopudio como espacio rural, a lo largo de sus 15 km. sin discontinuidades y con una amplitud suficiente para que permita crear en su interior una sensación de espacio natural y una cuenca visual mínima sin intrusiones urbanas. Ello implica la clasificación como suelo no urbanizable en el planeamiento urbanístico de este ámbito, y la no intrusión de usos o infraestructuras incompatibles con la protección de dichos valores.

* Protección y mejora del medio físico y natural, recuperando el cauce y el caudal ecológico del arroyo, eliminando los vertidos y actuaciones agresivas con dicho medio, y emprendiendo actuaciones de forestación y plantación de árboles y arbustos en las márgenes y en los dominios públicos integrados por la red de vías pecuarias. En especial, el espacio entre el Riopudio y la Cañada Real podría constituirse como un gran parque forestal central del Aljarafe de 15 Km. de longitud y 100 has. de superficie. La inclusión como parque periurbano dentro del inventario de espacios naturales que gestiona la Consejería de Medio Ambiente, podría vehicular estas actuaciones junto con las de otras Administraciones y colectivos sociales implicados en la conservación del medio ambiente.

* Creación de una red de itinerarios y de equipamientos para la comunicación y el ocio activo de la población de la comarca -paseos a pie, a caballo, en bicicleta, footing, áreas de picnic, enclaves de naturalización y de observación de la naturaleza, deportes al aire libre, centros de investigación y de enseñanza relacionados con la naturaleza o las actividades tradicionales, etc.- basada en la red de vías pecuarias y de caminos y fomentando la reutilización de las edificaciones agrarias en desuso. La Administración titular de las vías pecuarias y la Mancomunidad de municipios podrían ser los elementos aglutinadores de estas actuaciones, junto con los Ayuntamientos y los colectivos de la comarca.

1. Fomento de las actividades económicas agrarias, en especial del cultivo del olivar tradicional en la comarca, y turísticas compatibles con la protección de los valores naturales y paisajísticos del ámbito.

3.- Situación actual.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir ha iniciado recientemente el **PROYECTO DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL DEL ARROYO RÍOPUDIO** y la Consejería de Medio Ambiente está desarrollando también el **PROYECTO DE DELIMITACIÓN DE LA CAÑADA REAL DE MEDELLÍN A ISLA MAYOR**, que discurre paralela al arroyo, en coordinación con el proyecto anterior. El Proyecto de Restauración del Arroyo Riopudio es uno de los proyectos piloto de la nueva política de restauración de arroyos del Ministerio de Medio Ambiente, con la participación ciudadana en todo su desarrollo. Incluye la restauración del arroyo y una franja de suelo a ambas orillas, de cómo mínimo treinta metros, y en todo caso hasta la Cañada Real, por lo que toda la franja entre el arroyo y la Cañada, resultará finalmente de dominio público.

Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, documento aprobado por la Comisión de Ordenación del Territorio de Andalucía y pendiente sólo de su aprobación definitiva por la Junta de Andalucía, propone la creación del **PARQUE METROPOLITANO DEL RIOPUDIO**, ocupando los suelos mencionados.

Algunos de los obstáculos, para la continuidad física y visual del corredor, lo constituyen las carreteras que lo atraviesan. Los pasos de las carreteras sobre el arroyo y la Cañada, se diseñaron de la forma más simple posible. Por ello, y para adecuar dichas infraestructuras al nuevo entorno creado por el proyecto de la Confederación Hidrográfica y a la condición de futuro **PARQUE METROPOLITANO DEL RIOPUDIO**, esta asociación se ha dirigido a las administraciones responsables, para que acometan las obras de adecuación necesarias.



Las obras del Rio Pudio avanzan abriéndose camino trabajosamente...



Las obras del Rio Pudio “descubren” un rio y un paisaje.



Las obras del Rio Pudio “descubren” un rio y un paisaje.

En el Aljarafe, enero de 2009.