



for a living planet®

Expansión urbanística en Doñana

El Corredor Verde del Guadiamar como ejemplo de los problemas de la expansión urbanística del Aljarafe sobre Doñana.



*25 Abril de 2006
8º Aniversario de la Catástrofe de Aznalcóllar*

Expansión Urbanística en Doñana: El Corredor Verde del Guadamar como ejemplo de los problemas de la expansión urbanística del Aljarafe sobre Doñana.

© WWF/Adena

Gran Vía de San Francisco, 8-D

28005 Madrid

Tel.: 91 354 05 78

Fax: 91 365 63 36

www.wwf.es

info@wwf.es

Texto: Juanjo Carmona, Felipe Fuentelsaz y Mari Carmen Romero.

Contribuciones: Eva Hernández y Guido Schmidt.

Fotos: WWF/Adena-Juanjo Carmona, WWF/Adena-Felipe Fuentelsaz, WWF/Adena-Guido Schmidt.

Mapas: Felipe Fuentelsaz

Abril de 2006

WWF/Adena agradece la reproducción del contenido del presente informe, siempre y cuando se cite la fuente

Índice

1	Introducción.....	4
2	De la catástrofe de Aznalcóllar al Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar.....	4
3	Objetivos del corredor: ordenación del territorio	6
4	Ordenación del Territorio y planes urbanísticos.....	8
5	Conclusiones.....	19
6	Propuestas de WWF/Adena.....	29
7	Anexo I: Tabla de población del Aljarafe 1981-2005.	31
8	Anexo II: Mapa del Corredor Verde y términos municipales colindantes.....	32

1 Introducción

La conservación y restauración de los espacios naturales, el aumento de la calidad de vida de sus habitantes y la minimización de los impactos ambientales de la actividades humanas, han sido los objetivos del trabajo que WWF/Adena viene desarrollando en Doñana desde los años 60 hasta la actualidad.

WWF/Adena participa activamente en la vida de Doñana, organiza actividades de educación ambiental con los habitantes de la comarca, interviene en foros municipales, colabora en el desarrollo de las Agendas 21, es miembro del Patronato del Parque Nacional de Doñana y el Patronato de la Fundación Doñana 21, es propietaria de la Reserva Biológica del Guadiamar en el interior del Parque Nacional de Doñana y mantiene una oficina permanente en el municipio de Hinojos para el desarrollo y ejecución de actividades y proyectos en la comarca de Doñana.

En cuanto a la situación del corredor verde del río Guadiamar, WWF/Adena tuvo un papel activo durante la catástrofe de Aznalcóllar, tanto en la fase de actuaciones urgentes, como durante la restauración posterior del río Guadiamar a través del proyecto del Corredor Verde.

Desde el 25 de abril de 1998 hasta la actualidad, WWF/Adena ha realizado diversos informes sobre la situación del Guadiamar, analizando los distintos impactos y problemas encontrados, señalando las cuestiones pendientes y realizando propuestas para mejorar la situación ambiental del espacio natural.

Dentro de este contexto y con motivo del 8º aniversario de la catástrofe, WWF/Adena presenta este informe sobre la situación del Corredor Verde en relación con la ordenación del territorio y los proyectos urbanísticos, especialmente los que están en fase de planificación en el Aljarafe. El informe no sólo hace referencia al Guadiamar, sino que también entra a evaluar algunos impactos de estos proyectos urbanísticos sobre el conjunto de los espacios protegidos de Doñana, de los que el Corredor Verde forma parte.

2 De la catástrofe de Aznalcóllar al Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar

El 25 de abril de 1998, se produce en la mina de Aznalcóllar la rotura y caída de más de cuarenta metros del muro de contención de una balsa de decantación, que se usaba para los residuos de pirita de esta explotación, propiedad de la empresa sueco-canadiense Boliden Apirsa S.L.

La rotura produjo de forma inmediata el vertido al río Agrio y al Guadiamar de un volumen aproximado de dos mil millones de litros de lodos, con alto contenido en elementos metálicos procedentes del proceso de flotación de la pirita, y otros cuatro mil millones de aguas ácidas cargadas de metales pesados en disolución.

El vertido afectó a un tramo de 62 kilómetros de longitud de la cuenca del río Guadiamar, con una anchura variable de entre 500 y 1000 metros, desde Aznalcóllar

hasta el tramo final de la marisma de Entremuros, en el límite con el Parque Nacional de Doñana, donde quedó retenido casi la totalidad del vertido por una serie de muros de contención construidos por la Administración.

En total, la superficie afectada, según datos oficiales, fue de 4.634 ha.



El río Guadamar a su paso por la Parcelación los Ranchos del Guadamar (Sanlúcar la Mayor) en abril de 1998.

Los efectos sobre la fauna y la flora del cauce fueron inmediatos, desapareciendo en la práctica totalidad del mismo la flora, la fauna piscícola, cangrejos, anfibios y otra fauna acuática, viéndose también afectadas varias colonias de aves.

Se activó entonces un Plan de Medidas Urgentes, que tenía como actuaciones más importantes la retirada urgente de los lodos, que se depositan en la antigua corta de la mina, y la expropiación de los terrenos afectados, que pasan a ser de titularidad pública.

Para la restauración de la cuenca del Guadamar y sus ecosistemas, se establece el Proyecto del Corredor Verde del Guadamar, que se plasma en un plan de acción (Estrategia del Corredor Verde del Guadamar), apoyado por un programa de investigación específico para este espacio, conocido como PICOVER, desarrollado entre 1998 y 2002.

El 22 de abril de 2003, una vez finalizadas las principales actuaciones, el Corredor Verde entró a formar parte de la Red de Espacios Protegidos, con la categoría de Paisaje Protegido, el primero de Andalucía, con un total de 2.707 hectáreas.

3 Objetivos del corredor: ordenación del territorio

WWF/Adena ha valorado siempre como positiva la iniciativa de la Junta de Andalucía de afrontar la catástrofe minera de Aznalcóllar, tanto en lo que se refiere a las acciones de limpieza urgente, como en cuanto a su propuesta y acciones para restaurar la zona minera y el Corredor Verde a medio plazo.

En el informe que se realizó con motivo del 6º aniversario de la catástrofe se afirmaba: “WWF/Adena cree que el Corredor Verde del Guadiamar constituye una de las más importantes y positivas experiencias de restauración tras un accidente minero a nivel global. No obstante, hay una serie de aspectos que deben mejorarse y resolverse en los próximos años para que los logros actuales no se puedan perder, del mismo modo, debe asegurarse el cumplimiento de los objetivos del proyecto”.



La Corta de Aznalcóllar (2006)

En relación con la ordenación del territorio, la Estrategia del Corredor Verde, establecida en 1999, recogía los siguientes objetivos:

- ✓ **Promover un modelo de gestión de uso múltiple del territorio que permita potenciar una cuenca de gran heterogeneidad ecológica y de esta forma, recuperar el flujo de especies y procesos naturales entre la sierra y el litoral.**
- ✓ **Mejorar la calidad de vida de los habitantes del área mediante el impulso de estrategias de desarrollo compatibles con la conservación de las funciones de sus sistemas naturales.**
- ✓ **Contribuir a la transformación de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, como una red de espacios conectados mediante corredores ecológicos, entre los que destacan los corredores fluviales.**

- ✓ **Servir de modelo de planificación integrada de una cuenca mediterránea que pueda ser extrapolable a otras zonas y regiones.**

Para poder dar cumplimiento a estos objetivos, creando un corredor eficaz entre Doñana y Sierra Morena, cuyos valores naturales sirvan para potenciar actividades económicas sostenibles en el entorno del espacio protegido y sirva de modelo planificación integrada, WWF/Adena consideraba imprescindible:

- La ampliación del Corredor Verde hacia el norte, para lo cual es de gran interés conseguir un pronunciamiento positivo expreso de los Ayuntamientos, lo cual facilitaría la ampliación por parte de la Consejería de Medio Ambiente.
- La ordenación del territorio de la cuenca: control de la presión urbanística entorno al Corredor Verde. Especialmente preocupantes son los proyectos de Huévar y Aznalcázar por su cercanía al corredor. En el caso de Huévar estamos hablando de la construcción de un polígono industrial y zonas residenciales a menos de setecientos metros del corredor verde.
- La realización de un plan de desarrollo económico y social, con la participación de los Ayuntamientos y agentes sociales, basado en los principios de la sostenibilidad para el área de influencia del Corredor Verde.



La balsa siniestrada recuperada en la actualidad, sobre ella una instalación de placas solares (2006)

Partiendo de los objetivos del Corredor Verde y las propuestas realizadas por WWF/Adena, es obligado realizar un diagnóstico de la situación actual y de los planes urbanísticos que los ayuntamientos están realizando en estos momentos, con el fin de conocer si los mismos son compatibles con los objetivos y finalidades ambientales del espacio protegido.

4 Ordenación del Territorio y planes urbanísticos

4.1. Área de estudio

El Guadiamar

El río Guadiamar es la frontera occidental de la Cornisa del Aljarafe, la cual avanza paralela al mismo desde las cercanías de Sanlúcar la Mayor hasta la entrada del río en el espacio natural de Entremuros, donde comienzan las marismas de Doñana.

Desde Aznalcóllar hasta su entrada en la marisma recorre unos 60 kilómetros atravesando los términos municipales de Aznalcóllar, Sanlúcar la Mayor, Benacazón, Húévar y Aznalcázar,

Hasta 1998, año de la catástrofe de Aznalcóllar, los terrenos más cercanos al río eran explotaciones agrícolas o ganaderas, no existiendo núcleos urbanos en el mismo, con la excepción de las urbanizaciones de parcelas de los Ranchos del Guadiamar y los Encinares de Sanlúcar, ambas en el término municipal de Sanlúcar la Mayor.



El Guadiamar en su curso medio (2004)

A partir de entonces, las tierras afectadas por el vertido tóxico fueron expropiadas por la Junta de Andalucía y restauradas, para convertirse en el Paisaje Protegido del Corredor Verde del Río Guadiamar, el cual sigue estando rodeado casi por completo por tierras de cultivo.

Los núcleos urbanos más cercanos al río se encuentran a escasos kilómetros, situados la mayor parte de ellos sobre la propia Cornisa del Aljarafe (Sanlúcar la Mayor,

Benacazón y Aznalcázar), con excepción de Huévar, situada en el margen izquierdo del Guadiamar. Todos estos núcleos urbanos son visibles desde el cauce del río.

El Aljarafe

El Aljarafe ha sido tradicionalmente un conjunto de pequeños municipios, casas blancas, olivares, campos de cultivo, arroyos y pinares. Esta imagen comenzó a modificarse durante los años 80, cuando las primeras promociones urbanísticas comenzaron a construirse en municipios como Castilleja de la Cuesta, Camas o San Juan de Aznalfarache. Esta situación se ha intensificado durante la década de los 90, donde hay municipios como Castilleja de la Cuesta que han urbanizado todo su término municipal u otros donde el cemento ha pasado a ser el paisaje predominante como Bormujos o Gines, perdiéndose haciendas, cortijos, olivares y pinares centenarios, sustituidas por urbanizaciones insulares, carreteras, autovías, rotondas y complejos comerciales.



La Cornisa del Aljarafe vista desde Huévar (2006).

Hace unos años, el Aljarafe se dividía en varias subcomarcas geográficas, sin embargo en los últimos años, la división se establece por lo que se conocen como “coronas metropolitanas” o simplemente “coronas”, que toman como eje la ciudad de Sevilla y desde la misma avanzan hacia el oeste hasta el límite con la provincia de Huelva.

Cuadro nº 1. Municipios del Aljarafe.

1º Corona del Aljarafe	2ª Corona del Aljarafe	3ª Corona del Aljarafe
Bormujos	Albaida del Aljarafe	Aznalcázar
Camas	Almensilla	Carrión de los Céspedes
Castilleja de la Cuesta	Benacazón	Castilleja del Campo
Castilleja de Guzmán	Bollullos de la Mitación	Huévar del Aljarafe
Gelves	Coria del Río	Pilas
Gines	Espartinas	Villamanrique de la Condesa
Mairena del Aljarafe	Olivares	
Palomares	Puebla del Río	
Santiponce	Sanlúcar la Mayor	
Tomares	Salteras	
S.Juan Aznalfarache	Umbrete	
Valencina de la Concepción	Villanueva del Ariscal	

Actualmente la conocida como primera corona, concentra a la mayor parte de la población, así como los municipios con mayor desarrollo urbanístico hasta la actualidad: Bormujos, Camas, Castilleja de la Cuesta, Gelves, Gines, Mairena del Aljarafe, Tomares o Valencina. Aunque la segunda corona desde finales de la década de los 90 también ha apostado decididamente por el desarrollo urbanístico.

4.2 El urbanismo en el Aljarafe: aspectos generales

Población y desarrollo urbano

En el año 1981, el censo de población del Aljarafe era de 192.395 vecinos. Quince años después, en 1996, los censos de los distintos municipios reunían un total de 249.137 inscripciones, o lo que es lo mismo un crecimiento de 56.742. Estos mismos censos señalan que la población era de 303.423 vecinos en el año 2005. Este dato significaría un aumento de 54.286 vecinos en este periodo y un total de 111.028 desde el año 1981.

Para hacer frente a este aumento de la población, la oferta de viviendas en El Aljarafe no ha dejado de crecer en los últimos años, siendo el mayor de la provincia de Sevilla y de Andalucía.

Según el Libro Blanco del Aljarafe entre los años 1991 y 2000 se han construido en la Primera Corona más de 15.500 viviendas, lo que supone un incremento en el número de residencias de más del 35% respecto a las registradas en 1991.

En la Segunda Corona la situación es similar. Desde 1997 la construcción aumentó la oferta de viviendas en casi un 30% respecto a la oferta de 1991, lo que significa más de 8.000 nuevas residencias que hicieron aumentar su población en 21.000 personas. La tendencia es obvia al haber más territorio “virgen” no urbanizado y más barato para la construcción.

Hasta la actualidad, la situación de la Tercera Corona ha sido diferente. La oferta de vivienda disponible ha crecido a un ritmo inferior a las dos primeras, un 12,5% respecto a 1991. El crecimiento de la población en esta zona ha sido diez veces menor respecto de la Segunda Corona y veinte veces menor que en la Primera.

De estos datos se puede concluir que el aumento de la población para la Primera Corona en el periodo 1996-2005 ha sido del 23%, mientras que el de la vivienda para el periodo 1991-2005 ha sido del 35%, once puntos de diferencia. Sólo admitiendo que existiera al menos un 10% de población sin empadronar en esta zona, lo que aumentaría el censo aproximadamente en 10.000 vecinos, se podrían igualar ambos porcentajes, pero sin este dato, hay que suponer que parte de la vivienda construida aun está sin habitar.

Tipología de las construcciones

Durante los años 80, los municipios se expandían normalmente siguiendo el diseño y la tipologías de construcción tradicional de sus cascos urbanos, o bien siguiendo el esquema de barriadas de bloques de pisos que surgen en España a partir de la posguerra. La heterogeneidad de las construcciones era evidente, ya que junto a barrios de casas tradicionales aparecían locales para pequeños negocios y barriadas con varios bloques de pisos con el mismo diseño.

En los años 90, el fenómeno de extensión residencial ha sido, sin duda, el de mayor trascendencia territorial. La generalización de una tipología de urbanización “autosuficiente” de baja densidad y con edificación unifamiliar en diversas modalidades: adosados, pareados y vivienda en parcela, ha sido la base de un floreciente negocio inmobiliario. Han surgido áreas residenciales homogéneas en todos los municipios del Aljarafe, siguiendo un mismo esquema constructivo y relevando los locales de negocio a áreas comerciales, grandes superficies o centros comerciales.



Venta de adosados en el Aljarafe (2006)

Un tipo de ordenación territorial que a veces se ignora pero que es relevante en el área de la Tercera Corona del Aljarafe es la parcela con segunda residencia. Es este el caso de municipios como Sanlúcar la Mayor, Aznalcázar, Pilas, Castilleja del Campo o Carrión de los Céspedes, donde las parcelaciones, ya sea en forma de urbanizaciones o de forma independiente, son habituales.

Los polígonos industriales.

En un primer momento se apostó únicamente por el desarrollo residencial de los municipios, siendo escasos los polígonos industriales y siempre de pequeño tamaño.

Es principalmente a finales de los 90 cuando los municipios comienzan a reservar mayor superficie de suelo para desarrollar polígonos industriales y áreas terciarias.



Polígono Industrial de los Ventolines en Pilas (1999)

Los 23 municipios que forman el Área metropolitana de Sevilla están desarrollando proyectos para incrementar el suelo industrial y terciario en 22.369.535 m² en los próximos 10 años.

Los proyectos urbanísticos

La situación de los distintos municipios del Aljarafe en relación con los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) está encuadrada actualmente dentro de una de estas tres situaciones siguientes:

- Municipios con el PGOU aprobado. Actualmente es el grupo más pequeño de todos con sólo tres municipios.
- Municipios con el PGOU en avance-aprobación inicial. En este grupo se encuentran en torno a una docena de municipios. Junto con el tercero de los grupos es el que mayores problemas presenta, tanto por el número de viviendas que plantea como por algunos proyectos anexos como campos de golf, ciudad deportiva del Sevilla F.C, centros comerciales, etc.

- Municipios con el PGOU en revisión (trabajos preliminares). La mayor parte de los municipios se encuentran actualmente en este trámite.

En el cuadro nº 2 se señala la situación actual de los PGOU de los distintos municipios del Aljarafe.

Cuadro nº 2. Estado de los PGOU.

Municipios del Aljarafe	Estado del PGOU
1º Corona del Aljarafe	
Bormujos	Avance
Camas	Trabajos preliminares
Castilleja de la Cuesta	Trabajos preliminares
Castilleja de Guzmán	Avance
Gelves	Aprobado
Gines	Aprobación inicial
Mairena del Aljarafe	Aprobado
Palomares	Avance
Santiponce	Trabajos preliminares
Tomares	Aprobado
S.Juan de Aznalfarache	Trabajos preliminares
Valencina de la Concepción	Trabajos preliminares
2ª Corona del Aljarafe	
Albaida del Aljarafe	Trabajos preliminares
Almensilla	Aprobación inicial
Benacazón	Avance
Bollullos de la Mitación	Trabajos preliminares
Coria del Río	Trabajos preliminares
Espartinas	Trabajos preliminares
Olivares	Aprobación inicial
Puebla del Río	Aprobación inicial
Sanlúcar la Mayor	Trabajos preliminares
Salteras	Trabajos preliminares
Umbrete	Avance
Villanueva del Ariscal	Aprobación inicial
3ª Corona del Aljarafe	
Aznalcázar	Aprobación inicial
Carrión de los Céspedes	No se tienen datos
Castilleja del Campo	No se tienen datos
Huévar del Aljarafe	Trabajos preliminares
Pilas	Trabajos preliminares
Villamanrique de la Condesa	Trabajos preliminares

En la Primera Corona, sólo Santiponce –posiblemente porque cualquier obra tiene como consecuencia desenterrar restos de Itálica y la consiguiente paralización del proyecto por la Consejería de Cultura- y Castilleja de la Cuesta –debido a que ya ha agotado su término municipal, se prevén crecimientos menores a los 3.000 habitantes en los próximos 15 años (Santiponce tiene actualmente unos 8.000 vecinos y Castilleja 18.000). El resto de los municipios prevén en su mayoría duplicar o incluso triplicar su

población. Y estos son aún datos provisionales, ya que muchos proyectos están todavía en fase de avance o trabajos preliminares, por lo que pueden ser revisados al alza en cualquier momento.

Con los datos actuales, un municipio como Camas que creció en el periodo 1991-2005, un 1%, prevé que su población aumente para el periodo 2005-2015 un 17% más. Algo previsiblemente difícil de conseguir con los datos demográficos que se manejan actualmente.

Pero no sólo los datos demográficos les afectan, sino también la competencia de otros municipios de la Primera Corona, así Gines quiere aumentar su parque de viviendas en 1.750. Bormujos propone 5.000 viviendas (crecimiento de un 174,2%). Mairena del Aljarafe quiere llegar a los 80.000 habitantes, para lo cual construirá 10.000 nuevas viviendas, un aumento del 106,3%. Y Valencina de la Concepción llevará su crecimiento al 169,1%.

El caso de Tomares llama la atención por que ha aprobado construir 13.000 viviendas, regresando a la construcción de bloques de pisos para conseguirlo, ya que es la única fórmula que han encontrado para aprovechar al máximo el suelo que aún no está urbanizado. Lo más escandaloso de este proyecto que llevará a Tomares a crecer un 98,7% es que la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía lo ha calificado como de sostenible.

San Juan de Aznalfarache o Castilleja de la Cuesta, que suponen el conglomerado más denso del Aljarafe, tienen agotado el suelo de su término municipal, pero ello no los hace mantenerse al margen de promociones inmobiliarias. Además de finalizar las últimas urbanizaciones que han colmado su superficie, se están derribando antiguas casas, bien de manera individual o varias colindantes, y en su lugar están apareciendo pequeñas viviendas o bloques de apartamentos, por lo que donde antes habitaba una familia, ahora lo harán varias. De esta manera, aumentarán su población en los próximos años.

La segunda Corona tampoco es ajena a estos proyectos urbanísticos. Municipios como Espartinas o Bollullos de la Mitación, aprovechando su proximidad a la futura SE-40 y a la actual A-49, prevén un elevado crecimiento. E incluso están llevando a cabo operaciones adelantándose al nuevo PGOU, lo cual no contraviene la normativa urbanística si se usan herramientas como las normas subsidiarias, sin embargo, sí son criticables desde el punto de vista de la ordenación del territorio, ya que la negociación de algunos convenios condiciona el futuro ordenamiento y coarta la participación pública que pueda darse en el proceso de aprobación del PGOU. Así, Bollullos tiene prevista la construcción de la Ciudad Deportiva del Sevilla con 2.000 viviendas anexas.

Casi todos los municipios de la Segunda Corona plantean un crecimiento del 100% o superior, como por ejemplo, Espartinas (151,3%).

Sin embargo hay dos casos que llaman especialmente la atención por lo escandaloso de sus cifras. En el caso de Almensilla, el PGOU recoge un crecimiento entorno a las 15.000 viviendas, para pasar de los escasos 5.000 habitantes de la actualidad a 60.000 en 15 años, con un aumento del 1.223% de viviendas. Algunas empresas

suministradoras han advertido de la dificultad de asegurar los suministros de energía y agua para hacer frente a este crecimiento desmedido.

El otro caso significativo es el del municipio de Palomares, donde el Ayuntamiento ha montado una campaña de participación pública para que los vecinos “construyan” su PGOU. La realidad es que los primeros documentos del plan urbanístico contemplan la construcción de viviendas para acoger a 20.000 vecinos, en vez de los cerca de 5.000 que son actualmente, o lo que es lo mismo, multiplicar la población por cuatro. Mientras, se intenta convencer al municipio de que el aumento de la población traerá nuevos y mejores servicios al pueblo, pero no se les explica los problemas que surgirán a cambio: impactos ambientales, atascos, ruidos, pérdida de seguridad, etc.

Con estas previsiones, el Aljarafe se verá invadido por 150.000 viviendas, a todas luces un número excesivo, sobre todo si se le unen las 50.000 de Sevilla, las de los municipios de otras zonas como el Corredor de la Plata, Dos Hermanas o Alcalá de Guadaíra, y los municipios del Aljarafe que aún no han hecho públicas sus previsiones definitivas.

Los actuales alcaldes y sus equipos de gobierno ven con excesivo entusiasmo el crecimiento de la población, manejando cifras nada realistas, ya que se habla de crecimientos de hasta 55.000 habitantes en 15 años, o lo que es lo mismo, 3.600 al año y ello en un municipio como Almensilla, que no llega a los 5.000 habitantes. Un crecimiento de un 1.100%.

Estas cifras, sin embargo contrastan con la que indica que en los últimos tres lustros los 23 municipios que forman la corona metropolitana de Sevilla han crecido un 14%. Esto aplicado para el caso anterior, significaría un crecimiento inferior a 1.000 habitantes sobre una base de 5.000.

Por otra parte, con la actual tasa de crecimiento ya han aparecido graves problemas de movilidad, problemas en el suministro de servicios mínimos(luz, agua...), saturación de servicios sanitarios, polución ambiental o contaminación acústica, y se ha presentado una gran falta de cohesión social puesto que los municipios del Aljarafe se han convertido en ciudades dormitorio.

En resumen, con el desarrollo de los nuevos PGOUs, en un plazo de menos de 10 años y según los cálculos de alcaldes y concejales, el Aljarafe pasaría de unos 300.000 habitantes a 700.000, más del doble de la población actual.

En el cuadro nº 3 se recoge la evolución de la población en varios de los municipios de las dos primeras coronas del Aljarafe, así como las previsiones que se realizan para el año 2020. Sólo el conjunto de estos municipios llegaría a los 400.000 ciudadanos, a los que habría que unir unos 300.000 habitantes más de los municipios que no se recogen en la tabla (la mayoría habitarían en la Segunda y Tercera Corona).

Cuadro nº 3. Población actual y proyección de población para el año 2020.

	1981	1996	2005	2020
Almensilla	1.550	23.598	4.534	60.000
Bormujos	4.686	5.704	14.585	40.000
Castilleja de Guzmán	208	643	2.409	5.000

Castilleja de la Cuesta	11.999	16.195	16.819	20.000
Coria del Río	19.954	23.598	25.735	60.000
Gelves	3.516	4.340	7.958	15.000
Gines	4.117	8.073	12.177	20.000
Mairena del Aljarafe	12.672	29.708	38.770	80.000
Palomares	1.207	3.096	4.728	20.000
Santiponce	5.822	6.551	7.558	10.000
Tomares	5.785	15.786	20.127	40.000
Valencina de la Concepción	3.212	5.286	7.431	20.000
Total	74.728	142.578	162.831	390.000

Fuente: INE, IEA y Diario de Sevilla (2006)

Por último, hay que señalar que además de las miles de viviendas previstas, los polígonos comerciales e industriales y las dotaciones de servicios públicos (a veces insuficientes, tal y como ha reconocido ya la Consejería de Medio Ambiente en algún caso), están planificados hasta un total de ocho nuevos campos del golf en Benacazón, Bollullos de la Mitación, Almensilla, Palomares, Castilleja de Guzmán, etc. Así como la ampliación de algún campo existente como el de Aznalcázar. Esta proliferación de campos de golf no tiene razón de ser ni argumentos lúdicos, turísticos o deportivos para ser defendida dentro de una ordenación del territorio a escala comarcal. Tal interés por este tipo de infraestructuras a escala local sólo puede deberse a razones especulativas, a fin de poder construir núcleos residenciales unidos a los campos de golf.

4.3 Ordenación del territorio en el entorno del corredor: los casos de Benacazón, Huévar y Aznalcázar

El río Guadiamar por su situación geográfica, en la denominada Tercera Corona, no había sufrido hasta principios del siglo XXI los efectos de la “desordenación del territorio” y el “canibalismo urbanístico” característicos del Aljarafe.

Los municipios colindantes habían seguido un crecimiento sostenible, adecuado a sus necesidades. Sin embargo, la situación ha cambiado de manera radical y municipios como Benacazón, Aznalcázar o Huévar han planteado planes urbanísticos similares a los del resto del territorio aljarafeño. Los propósitos estos municipios nos pueden servir de ilustración acerca de los riesgos que acechan al Corredor Verde.

Benacazón ha reservado suelo para levantar 5.500 viviendas nuevas, el doble de las que actualmente existen (2.200 y 450 en obras). El gobierno local cree que una parte importante de las viviendas van a funcionar como segunda residencia, por lo que finalmente se pasaría de los 6.600 habitantes de hecho actuales a los 15.000, con un crecimiento del 227%.

Del total de viviendas, 1.822 se vinculan a un campo de golf que se promueve en 151 hectáreas de terreno, que albergarán un campo de 18 hoyos, otro de entrenamiento y un hotel, todo ello vecino al término municipal de Aznalcázar.

Aznalcázar por su parte también ha previsto dos campos de golf, a los que hay que sumar el existente que se pretende ampliar, todo ello junto con un complejo “residencial turístico”.



Señalización de uno de los campos de golf de Doñana(2006)

Este Ayuntamiento plantea construir 6.000 viviendas para aumentar la población hasta las 15.000 personas, todo ello junto al Parque Natural de Doñana y el Corredor Verde. Este espacio además se vería afectado por la construcción de un polígono industrial vecino al mismo en la zona de Buitrago.

Todos estos proyectos están recogidos en el PGOU aprobado inicialmente por el Ayuntamiento. Un plan urbanístico con una incoherencia tal que pretende construir en suelos declarados no urbanizables por el POTAD (Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana) o convertir alguna de las vías pecuarias existentes en el municipio en viales urbanos.

Se ha tenido noticia de que la Delegación de Medio Ambiente de Sevilla ha advertido a Aznalcázar de que su Declaración de Impacto Ambiental será negativa, debido a que el Plan carece de las infraestructuras necesarias para el crecimiento demográfico que prevé.

El caso de Huévar es posiblemente el más preocupante de todos actualmente, ya que ha pasado de ser un planteamiento sobre un papel a convertirse en una realidad de naves, construcciones y banderolas anunciando próximas urbanizaciones.



El municipio de Huévar desde la A-49 (2006)

Aprovechando su situación geográfica, frente al Corredor Verde, han aparecido varias promociones urbanísticas vendiendo las excelencias del mismo y ofreciendo “vivir en un entorno natural privilegiado, junto al Corredor Verde del Guadamar”. Un espacio calificado como “paisaje protegido” que pronto perderá sus cualidades paisajísticas por la construcción en sus lindes de polígonos industriales y cientos de viviendas.

La planificación urbanística de Huévar es una de las más perversas que hemos encontrado en nuestro análisis. La pretensión del Ayuntamiento es crecer de fuera hacia dentro, o lo que es lo mismo, conseguir la realización de una serie de urbanizaciones y polígonos alejados del núcleo urbano actual, dejando entre éste y aquéllas suelos de uso agrícola. Estos suelos serán más fáciles de urbanizar en el futuro argumentando la necesidad de unir los diferentes núcleos urbanos y el escaso impacto ambiental sobre un área rodeada de casas y naves industriales. Con esta actuación, el municipio se asegura para el futuro una expansión urbanística con pocas objeciones o condicionantes ambientales o legales. Este tipo de actuación contradice las previsiones de la nueva ley de Ordenación Urbana de Andalucía, que recoge que el crecimiento de los núcleos urbanos debe ser del centro hacia fuera y no al contrario.

A proyectos como los mencionados habría que sumar la pretensión de algunos colectivos de conectar las vías que unen Sevilla con Huelva (A-49) y Mérida (A-66), a través de una carretera directa y de alta capacidad, sin necesidad de tener que llegar a la SE-30, junto a la capital hispalense. Con ello argumentan que no habría que realizar los 25 kilómetros que distan Huévar de Santiponce, actualmente con un nivel muy alto de tráfico y retenciones diarias. Esta nueva carretera con dos carriles en cada sentido, saldría desde la A-49 a la altura de Huévar hasta Aznalcóllar y desde allí hasta el municipio de Gerena donde conectaría con la A-66. Con este trazado la carretera avanzaría paralela al Corredor Verde durante al menos 14 kilómetros y tendría que cruzarlo a la altura de Aznalcóllar.

Con el planteamiento actual, el margen izquierdo del río Guadiamar sería un continuo de casas que se asomarían a la cornisa desde Sanlúcar la Mayor hasta Aznalcázar. El



Polígono industrial de Huévar, en primer término el Corredor Verde (2006)

margen derecho estaría limitado desde Aznalcóllar hasta Huévar por una vía de alta capacidad. En Huévar, a escasos 600 metros del Corredor existiría una aglomeración urbana de más de 10.000 personas y cientos de naves industriales. En Aznalcázar, a otros 600 metros del Corredor y en una zona con un grado de ocupación humana importante, existiría una nueva carretera aprovechando la vía pecuaria y un polígono industrial con docenas de naves.

Además, la A-49 se está convirtiendo en una gran avenida urbana repleta de viviendas, pequeñas parcelaciones con segundas residencias y naves industriales, lo cual también tendría sus efectos sobre los espacios naturales de Doñana, entre ellos el Corredor Verde.

Todas estas nuevas construcciones supondrían además un aumento de la contaminación lumínica, atmosférica y acústica en el entorno del Guadiamar, un aumento del número de tránsitos motorizados, un aumento de los vertidos al río, la pérdida de hábitats y paisajes, etc. En resumen un empobrecimiento de la calidad ambiental del Paisaje Protegido del Corredor Verde.

5 Conclusiones

El fenómeno urbanístico que está desarrollándose en el Aljarafe y, por tanto, en el entorno más cercano al Paisaje Protegido del Corredor Verde del Guadiamar, es fruto fundamentalmente del actual modelo económico, que hace de la construcción su motor principal, y de las fórmulas de financiación municipal, que encuentran en las promociones urbanísticas una fuente de ingresos muy apetecibles.

Cientos de municipios de toda la geografía española se han lanzado a una ‘loca’ carrera, donde el ganador es aquel que consigue construir más casas, centros comerciales y naves industriales. Pero eso sí, los promotores privados y públicos aseguran que todos estos planes urbanísticos se diseñan siguiendo esquemas sostenibles y en beneficio de los ciudadanos. Aunque realmente los únicos que se han beneficiado de este modelo han sido las empresas constructoras, que no tienen siquiera que buscar suelo, ya que son los propios Ayuntamientos quienes se lo ofrecen.

WWF/Adena considera que este es un modelo perverso que desprestigia al sistema democrático municipal hasta límites insospechados debido a los casos de corrupción ligados a la construcción. En la actualidad hay abiertos casos en Canarias, Marbella y

Orihuela, pero la sensación social es que estos son sólo la punta del iceberg, lo cual no es precisamente una buena señal ni para nuestra sociedad ni para nuestro sistema democrático.

5.1 El Aljarafe

Analizando la situación del Aljarafe, WWF/Adena ha llegado a las siguientes conclusiones:

5.1.1 La planificación es inexistente.

La ordenación del territorio en el Aljarafe es inexistente, lo cual ha sido reconocido incluso por la propia Junta, y está basada en hipótesis y análisis muy discutibles. Los municipios son los que están organizando el conjunto del mismo según sus expectativas a corto plazo, sin que los organismos supramunicipales hayan puesto medidas efectivas para impedirlo.

En este sentido, la Junta de Andalucía es la responsable de la falta de organización territorial, de que los municipios no contemplen en sus planes una reserva de suelo para infraestructuras viarias, de que se pueda construir en el interior de un pinar a más de cinco kilómetros del núcleo urbano o que se instale un polígono industrial de alta capacidad a escasos quinientos metros de un espacio protegido. Es también responsable de que haya pueblos que pretendan triplicar el número de viviendas, ocupando cientos de hectáreas agrícolas o de capital natural, sin que exista una necesidad real en el municipio para llevar a cabo dicha construcción.



Polígono de Characena en Huévar (2006)

No existe un plan de ordenación territorial para este conglomerado urbano, donde cada municipio establece su plan y su crecimiento sin atender a las necesidades reales de la comarca. Se construyen infraestructuras que muchos municipios tendrán dificultades de mantener en el futuro en vez de establecer planes de colaboración y coordinación, de forma que no existan tantas infraestructuras sobredimensionadas, especialmente en el ámbito deportivo y cultural.

En la Primera Corona, municipios que conurban unos con otros, podrían colaborar entre ellos para crear un complejo deportivo de uso compartido entre varios municipios, lo cual permitiría un mejor uso de los recursos. Estas infraestructuras comunes estarían unidas por líneas de transporte intercomarcal, con lo cual se daría el servicio a los ciudadanos sin duplicar o sobredimensionar infraestructuras. Esta situación se da con mayor intensidad en la Segunda y la Tercera Corona, debido principalmente a los ingresos que están obteniendo los Ayuntamientos de la zona de la urbanización de sus terrenos.

En opinión de WWF/Adena, en el Aljarafe, y especialmente su Primera Corona, falta una planificación urbanística y el desarrollismo sigue primando sobre el desarrollo sostenible.

5.1.2 Las cifras demográficas que se están usando para justificar los planes urbanísticos no tienen ninguna base fundamentada y son muy controvertidas.

Teniendo en cuenta las previsiones de nuestro país y más concretamente del área de Sevilla, no es posible augurar un *boom* demográfico tan grande, como el que sería necesario para doblar la población del Aljarafe en los próximos 15 años.

En el periodo 1981-2005, el crecimiento de población ha sido de 4.626 habitantes/año, o lo que es lo mismo, 154 habitante/año/municipio. Hay que señalar que con las previsiones de crecimiento poblacional para los próximos 15 años que han realizado los 30 municipios del Aljarafe, sería necesario un crecimiento de 26.666 habitantes/año.

Un municipio como Almensilla, con una población actual de 4.500 habitantes y que pretende tener 60.000 vecinos en 2020, tiene registrados 74 nacimientos en el 2004. Si la media de nacimientos hasta el 2020 en este municipio fuera de 200 niños anuales –media aproximada de un municipio de 20.000 habitantes-, esto significaría un aumento de 3.000 habitantes por esta vía. Ello tiene como corolario que tendrían que emigrar a este municipio –y eso sin contar con los fallecidos en este periodo de tiempo- un contingente de 52.500 personas, o lo que es lo mismo, 3.500 personas anuales.

De donde procederán los 400.000 habitantes previstos por el conjunto de planes urbanísticos municipales es un misterio, sobre todo si tenemos en cuenta que Sevilla no prevé en sus planes perder población y que el resto de los municipios del área metropolitana también tienen previsto crecer a un ritmo similar a los aljarafes. Es más no se conoce ningún municipio que pretenda perder población en los próximos años en un radio de 50-80 kilómetros de Sevilla. Las casas de podrán vender a personas que las compren para usarlas como segunda residencia o como inversión inmobiliaria, pero la mayoría no como primera residencia que hagan aumentar los padrones municipales.

Se argumenta que una gran cantidad de estas viviendas será para cubrir las necesidades de los inmigrantes tanto laborales (sudamericanos, magrebíes y subsaharianos principalmente) como climáticos (holandeses, alemanes, ingleses, etc). Sin embargo, las cifras de la inmigración también son hipotéticas, tanto en el número como por la preferencia del destino –en especial en el caso de los inmigrantes climáticos que buscan zonas más cercanas a la costa, áreas menos humanizadas, pequeños municipios- .

Por otra parte, aumentar la población inmigrante en altos porcentajes en tan corto espacio de tiempo suele generar problemas sociales en los municipios, provenga de donde provenga la inmigración. Ejemplos de esta situación los encontramos en la

Costa del Sol, Mallorca, Canarias o Almería (El Ejido, Roquetas del Mar, etc), donde existen conflictos entre la población autóctona y los colectivos inmigrantes.

Para WWF/Adena ni con un boom de nacimientos totalmente impensable hoy día, ni con inmigración nacional –ya sea provincial o regional-, ni con inmigración internacional, se alcanzan cifras de población suficientes para cubrir la oferta de viviendas que se pondrán en el mercado. No se puede justificar la necesidad social de construir estas miles de viviendas, hay que adecuar las cifras a las necesidades reales de crecimiento de la población.

5.1.3 Las Administraciones dan por hecho que el Aljarafe es una gran área urbana por urbanizar.

Definir el Aljarafe como “coronas metropolitanas” por parte de las administraciones, conlleva la idea de que esta comarca en un gran área urbana a la espera de ser llenada de calles, casas, carreteras, parques públicos, campos de fútbol, centros comerciales, gasolineras y rotondas.

El término “corona metropolitana” viene a decir que no hay alternativas para el Aljarafe más que convertirse en una macro-ciudad, una ciudad plasma o, como ya se la denomina, en parte de la Sevilla norteamericana. Las antiguas subcomarcas aljarafeñas, que se articulaban en torno a su localización geográfica, sus valores ambientales, sus tradiciones, sus vínculos culturales, la tipología de sus cultivos y su desarrollo socioeconómico histórico, ha sido sustituida por una clasificación que sólo tiene en cuenta su posición respecto a Sevilla y su desarrollo urbanístico.

La primera Corona del Aljarafe se ha convertido en un continuo de urbanizaciones que se suceden unas con otras sin separación entre ellas. Las fronteras municipales y jurídicas se han rebasado por el potente desarrollo inmobiliario. Las consecuencias que esto supone para el paisaje natural son desastrosas, el pasado rural es ya un recuerdo en toda la Primera Corona y en la Segunda y Tercera va en camino de desaparecer.

La situación de saturación es tal que la Junta de Andalucía ha dado por perdida la Primera Corona. Los argumentos que motivan esta situación son contundentes e incontestables: La pérdida de calidad ambiental, los problemas de movilidad, la degradación paisajística, la falta de servicios e infraestructuras, la ordenación territorial inexistente, la falta de suelo libre para llevar a cabo ciertas operaciones de equipamiento urbanístico o la falta de voluntad política municipal para implantar nuevos modelos ajustados al desarrollo sostenible. Para WWF/Adena, estos problemas son causa suficiente para tomar medidas que impidan que esta situación en la Segunda y Tercera Corona del Aljarafe.

Por otra parte, hay municipios, como Benacazón que han manifestado que un gran porcentaje de sus nuevas construcciones están destinadas a convertirse en segunda vivienda. Acabar con decenas de hectáreas de suelo fértil para convertirlas en viviendas de uso temporal es continuar con modelos desarrollistas tradicionales (ciudad plasma, modelo americano...), incompatibles con las nuevas necesidades sociales y ambientales.

Para WWF/Adena, la Consejerías relacionadas con el proceso urbanístico como Ordenación del Territorio, Obras Públicas y Transporte o Medio Ambiente, han evitado hasta ahora entrar en conflicto con los Ayuntamientos aljarafeños, muchos de ellos gobernados por el PSOE (Castilleja de la Cuesta, Huévar, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Coria del Río, Puebla del Río, Castilleja de Guzmán, Almensilla) y con megaproyectos urbanísticos en marcha.

La paralización de estos planes significaría poner freno al auge de la construcción y sus derivaciones aparentemente beneficiosas para el municipio (alto nivel de empleo temporal, ingresos municipales, réditos electorales, etc). Por otra parte, son escasos los alcaldes que plantean modelos urbanísticos distintos a los actuales porque saben que no sólo no encontrarían apoyo en su partido, sino que la oposición lo usaría como arma electoral, con acusaciones como “se quiere parar el progreso de nuestro municipio”. Reconducir la situación necesita de políticas traumáticas y costosas que ningún partido político está dispuesto a asumir, prefiriendo una huida en conjunto hacia delante y sin mirar el precio que hay que pagar por la misma.

WWF/Adena critica la política de la Junta de Andalucía, que ante la falta de ordenación territorial, la ausencia de sostenibilidad de los planes urbanísticos y la destrucción de cientos de hectáreas de cultivos y espacios naturales, no actúa de forma contundente, decretando una moratoria en los planes urbanísticos hasta la realización de un Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito del Aljarafe.

5.1.4 El modelo urbanístico ha provocado un colapso de tráfico imposible de solucionar con los métodos tradicionales de construcción de más infraestructuras viarias. Este problema se incrementará si se cumplen las previsiones constructoras.

La intensidad media diaria registrada en las carreteras que articulan El Aljarafe aumenta de forma exponencial cada año. La Consejería de Obras Públicas y Transportes calcula que unos 50.000 vehículos al día acceden a Sevilla desde El Aljarafe a primeras horas de la mañana.

El embotellamiento se produce en los accesos a Sevilla, donde convergen todos los flujos que avanzan por una red comarcal atestada de vehículos. Se calcula que la red arterial de Sevilla tiene una capacidad de absorción de unos 35.000 vehículos, lo cual supone un déficit que satura diariamente los accesos provocando atascos de duración creciente y aumentando el tiempo medio de desplazamiento al trabajo.

La construcción de nuevas infraestructuras viarias sólo servirá para aliviar temporalmente el problema, no para resolverlo. Si tenemos en cuenta que los planes urbanísticos estiman un crecimiento de 150.000 nuevas viviendas en el entorno de Sevilla, esto significará la presencia de entre 150.000 y 200.000 vehículos más circulando por los accesos a la capital y las redes comarcales, que tendrían que crecer al menos cinco veces sobre la capacidad actual para acoger dicha demanda. Frente a esta necesidad, los municipios no reservan suelo para infraestructuras viarias de alta capacidad, y conseguir los fondos para construir tal cantidad de carreteras es tarea harto complicada.

La Junta de Andalucía ha decidido actuar mediante un Plan de Movilidad, cuyo mayor handicap es su lentitud frente a la rapidez de los municipios para plantear nuevos PGOU que multiplicarán por miles sus parques de vehículos.

Mientras, el transporte público no es eficaz para la aglomeración urbana que es el Aljarafe: el transporte intercomarcal aun es básico, los autobuses carecen de carril propio, al no existir medidas disuasorias la gente sigue usando el automóvil para sus desplazamientos al trabajo, los municipios no han reservado suelo para la construcción de líneas de metro de superficie y los proyectos para mejorar la red de transporte público van extremadamente lentos.

Tampoco se potencian otros modos de transporte alternativo: la planificación urbana no facilita el tránsito a pie, y los carriles bici son prácticamente inexistentes.

Para WWF/Adena, sólo un sistema de transporte público colectivo ofrece soluciones realistas para los problemas de tráfico en el Aljarafe: Los autobuses deben disponer de un carril propio hasta Sevilla desde cada una de las entradas, deben reforzarse las flotas de vehículos, aumentando el número de rutas y horarios, tomando medidas disuasorias contra el uso del automóvil, fomentando autobuses especiales para polígonos industriales y la creación de redes de trenes, tranvías y metros como alternativa al transporte por carretera. Estas acciones deben ir en todo caso acompañado por una ordenación del territorio que reduzca las necesidades de desplazamiento.

5.1.5 La aprobación y ejecución de los PGOU que se están planificando por los Ayuntamientos, es contradictoria con los principios del desarrollo sostenible defendidos por la Junta de Andalucía en documentos tales como el Plan de Medio Ambiente de Andalucía 2004-2010 (en su apartado “contribuir a la consolidación de un modelo de ciudades sostenibles”).

El “canibalismo urbanístico” del Aljarafe amenaza con acabar con los “órganos” que han sustentado durante siglos la vida en esta comarca: el territorio, los cultivos, las tradiciones, las áreas naturales, los espacios culturales, los ríos... ofreciendo a cambio miles de metros cúbicos de “progreso y empleo, dentro de un modelo de desarrollo sostenible”.

El discurso de todos los Ayuntamientos del Aljarafe, incitados desde organismos supramunicipales, es el mismo: sin estos proyectos urbanísticos no habrá progreso, ni servicios, ni empleo en los municipios del Aljarafe. Sin embargo, nadie se pregunta qué ocurrirá cuando todo el suelo esté ocupado por zonas urbanas, qué alternativas económicas existirán, qué hacer con las viviendas que queden inhabitadas, etc.

Los municipios han ejecutado políticas desarrollistas sin entrar a considerar la estructura territorial en la que debían articular sus espacios urbanos. Este “canibalismo” está comenzando a mostrar sus verdaderos costes, ocultos hasta ahora, y su insostenibilidad económica, social y ambiental.

Económica debido a los altos costes que suponen para los habitantes los atascos, la desaparición de rentables actividades tradicionales, la temporalidad del trabajo constructor, los costes que suponen para los Ayuntamientos la puesta en marcha de servicios sobredimensionados, los problemas que para las actividades económicas supone el modelo viario, la desaparición del comercio tradicional, la aparición de cientos de empresas ligadas a la construcción que requirieren de nuevas obras para mantener sus puestos de trabajo, la desaparición de la agricultura y sus puestos de trabajo, etc.

En el aspecto social podemos hablar de la pérdida de calidad de vida de los aljarafeños, la desaparición de tradiciones y espacios culturales, la falta de integración de una gran parte de los nuevos vecinos que entienden su municipio exclusivamente como su lugar de residencia pero no de ocio, compras o trabajo o la pérdida de rasgos de identidad básicos. Las romerías tradicionales como la del Rocío avanzan ahora entre avenidas y centros comerciales en vez de campos de cultivos y bosques de pino.

Por último, desde el punto de vista ambiental, este crecimiento urbanístico sin fin del Aljarafe ha hecho desaparecer espacios naturales o los ha degradado hasta el punto de que pierdan sus valores. La pérdida de la flora y fauna del Aljarafe es evidente, pero además en el medio ambiente urbano son evidentes los problemas existentes en materia energética, contaminación acústica y atmosférica, residuos, suministro de agua, etc. Todos estos problemas se verán incrementados de forma exponencial ante la construcción de los nuevos complejos urbanísticos que se prevén. Incluso empresas de suministro de luz y agua ya han advertido que no es posible garantizar actualmente el normal abastecimiento de estas nuevas viviendas.

Ante esta avalancha de despropósitos la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Sevilla ha impuesto nuevos requisitos a los PGOU. Se les exige que contengan un anexo en el que se aborde una proyección detallada del crecimiento demográfico pretendido en relación con el incremento de residuos, consumo de agua, generación de vertidos y consumo de energía eléctrica, que habrá de ser cuantificado en un cronograma ligado al desarrollo del plan. Sin embargo hay que señalar que en el nivel normativo la tramitación de los PGOU y su documentación anexa puede ser correcto, pero en la realidad cotidiana se demuestra la insostenibilidad del sistema urbano del Aljarafe.

WWF/Adena considera inviable el actual modelo desarrollista que se planifica en Aljarafe. La comarca aljarafeña puede crecer utilizando modelos de desarrollo sostenible más acordes con su territorio, economía, cultura, sociedad y espacios naturales.

5.2 El Corredor Verde del Guadiamar.

En relación con los problemas específicos que este planeamiento urbanístico puede tener sobre el Corredor Verde, WWF/Adena ha llegado a las siguientes conclusiones.

5.2.1 Los proyectos urbanísticos de Aznalcázar y Huévar constituyen una amenaza real sobre el Guadiamar y su función como corredor ecológico.

Los espacios protegidos de Doñana deben complementarse a fin de asegurar la continuidad de los habitats básicos de la comarca y de estos con otras zonas de la geografía andaluza (río Tinto, Andévalo, Sierra de Huelva, Sierra Norte de Sevilla, etc).

Dentro de este puzzle, el río Guadiamar tiene un importante papel como corredor para recuperar la unión que nunca se debió perder con Sierra Morena.

Sin embargo, los proyectos de crear grandes núcleos urbanos o industriales junto al río limitan seriamente sus posibilidades de lograr este objetivo. El Guadiamar en su curso cruza zonas altamente humanizadas, por lo que añadir mayor presión urbanística sobre el mismo en su curso medio (Aznalcázar-Huévar), puede significar nuevamente la ruptura entre el área de marismas-pinares de Aznalcázar, Puebla y Villamanrique, con las primeras estribaciones de Sierra Morena en Aznalcóllar, que se ha recuperado con el Corredor Verde.

Estamos presenciando un nuevo desastre ecológico tan impactante e importante como el de Aznalcóllar, con la diferencia de que ahora es irreversible.

Para WWF/Adena, el impacto de estos planes urbanísticos hace perder al Guadiamar la mayor parte de su potencialidad como corredor, convirtiéndolo en un Parque Periurbano en su tramo medio. Además se abre una peligrosa puerta para la expansión de nuevas urbanizaciones junto al río, especialmente entre Sanlúcar la Mayor y Aznalcóllar, así como en la zona de Benacazón, contigua al polígono industrial de Huévar.

5.2.2 El Corredor Verde sufrirá una pérdida de calidad paisajística severa e irreversible.

Son numerosos los documentos relacionados con el Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar que hacen referencia a la recuperación de los valores paisajísticos y de las funciones ecológicas del río tras la catástrofe de Aznalcóllar. A modo de ejemplo, la Guía turística de los Pueblos Ribereños del Río Guadiamar, editada por la Junta de Andalucía, afirma: “El objetivo que se pretende no es otro que el garantizar a largo plazo la conservación de sus valores naturales y de las funciones ecológicas y sociales... parece claro que en un futuro no muy lejano se convertirá en un paisaje de ribera maduro, caracterizado por su naturalidad y heterogeneidad dentro de un espacio agrícola de campiña...”

Sin embargo, al igual que su función como corredor está seriamente amenazada por el proceso urbanizador tal y como hemos visto en el punto anterior, los paisajes que se pretende recuperar sólo existirán en los proyectos y documentos que se están elaborando, pero no en la trama urbana que se llevará a cabo en la realidad y que implicará una transformación irreversible.

Desde el mirador de la Cárcaba (Benacazón) construido para contemplar el paisaje del bosque de ribera del Guadiamar y la campiña de Huévar, Benacazón y Aznalcázar, actualmente lo que se ve es un complejo de naves, donde destacan el centro logístico de una cadena de supermercados y las fábricas de aceitunas, las banderolas anunciando próximas promociones y las calles construidas a la espera de las naves y casas que se instalarán junto a ellas.



Vista de los polígonos industriales de Huévar desde Benacazón (2006)

Si las promociones urbanísticas se llevan a cabo tal y como se están planteando sobre la Cornisa del Aljarafe, la vista del río desde la campiña mostrará la plataforma del Aljarafe coronada por casas y bloques de pisos.

En opinión de WWF/Adena, de llevarse a cabo los planes urbanísticos actuales, los impactos tan severos que sufrirá el Guadiamar, especialmente en su tramo medio, le harán perder por completo los paisajes que se pretenden proteger con su declaración como Paisaje Protegido.

5.2.3 Los impactos ambientales producidos por los planes urbanísticos sobre el Corredor Verde van a dificultar que cumpla sus funciones ecológicas.

Uno de los objetivos al establecer el Corredor Verde del Guadiamar era promover un modelo de gestión de uso múltiple del territorio, que permita potenciar una

cuenca de gran heterogeneidad ecológica y de esta forma, recuperar el flujo de especies y procesos naturales entre la sierra y el litoral.

Como ya hemos analizado, los planes urbanísticos van a dificultar sus funciones como corredor, pero además, también ponen en cuestión sus funciones como hábitat permanente para la flora y la fauna.

WWF/Adena considera que los impactos más relevantes son los siguientes:

- Impactos sobre los suelos (compactación, erosión, pérdida de suelos fértiles, etc).
- Impactos sobre las aguas superficiales, especialmente sobre los arroyos temporales (cambio de cauces, soterramiento, reducción de escorrentías, entubamiento, etc).
- Impactos sobre aguas subterráneas (construcción en zonas de recarga de acuíferos, reducción de escorrentías, aguas recogidas en tuberías y vertidas directamente a ríos y arroyos, etc).
- Destrucción de hábitats.
- Pérdida de biodiversidad: Afecta especialmente a las formaciones vegetales (pinares, olivares, campiñas, pastizales, cañaverales de los arroyos, etc) que serán destruidas al urbanizar. La fauna que queda en estas zonas es escasa y muchas veces desaparece al poco tiempo, siendo sustituida por especies adaptadas a los núcleos urbanos (ratas, palomas, gorriones).
- Mayor presión humana sobre el medio natural. La cercanía de algunos núcleos residenciales al espacio protegido es sencillamente inaceptable. Además, las carreteras ven su tráfico aumentado, por lo que el efecto barrera crece.
- Aumento de los RSU. El aumento de los RSU es un aspecto que no está resuelto, ya que el rápido crecimiento de los núcleos urbanos y la cantidad de habitantes que se pretende alcanzar ponen en crisis los sistemas establecidos actualmente.
- Aumento de los niveles de contaminación atmosférica y los impactos por contaminación acústica y lumínica.

Además, en el caso de la zona del Guadiamar hay que tener en cuenta dos aspectos importantes:

- Los efectos que los planes urbanísticos pueden tener sobre la Cornisa del Aljarafe. Ésta en su mayor parte está compuesta por materiales calizos, areniscas, margas y arenas, por lo que es muy sensible a procesos erosivos, que han dejado su huella especialmente en la cornisa occidental. Un aumento de la construcción en sus márgenes e incluso en zonas de pendiente menos pronunciada pueden facilitar la erosión de la Cornisa del Aljarafe.
- La calidad y cantidad de las aguas del río Guadiamar se puede ver alterada por los vertidos urbanos e industriales. En relación a la calidad, la depuración de las aguas es una solución técnicamente viable, siempre y cuando existan las infraestructuras necesarias para ello.

En cuanto a la cantidad, los problemas de un aumento de vertidos al río es importante, puesto que si atendemos a los proyectos urbanísticos actuales, sólo Huévar, Aznalcázar y Sanlúcar la Mayor, que vierten directamente al río,

acumularían una población de alrededor de 60.000 habitantes, 42.000 más que en la actualidad. El vertido de esta agua en verano cuando el cauce del río está reducido al mínimo puede modificar los ecosistemas existentes. En épocas de fuertes lluvias el Guadiamar es un río torrencial, por lo que el aumento de vertidos también es un inconveniente.

- Por último no se deben pasar por alto otros impactos que podrían tener lugar, pero en este caso a nivel social y económico, como son la pérdida de valores etnográficos y culturales, o la pérdida de la diversidad económica de la zona (desaparición de cultivos tradicionales y la ganadería extensiva, traslado de actividades molestas en ámbitos urbanos como granjas, etc). Además de la clara disminución de calidad de vida. Al crecer, los anteriormente pequeños núcleos urbanos comienzan a sufrir problemas que antes desconocían: aumenta el nivel de ruidos, se colapsan los servicios municipales, hay problemas de aparcamiento, hay problemas de desarraigo, aumenta la contaminación atmosférica, etc.

A juicio de WWF/Adena, la importancia, efectos e irreversibilidad del conjunto de impactos es tan importante que provocarán un segundo desastre ecológico en el río Guadiamar con consecuencias más graves que las de Aznalcóllar con el agravante de que el proceso urbanizador es un proceso irreversible.

6 Propuestas de WWF/Adena

Para WWF/Adena aun se está a tiempo de cambiar los modelos urbanísticos insostenibles que se están dando en el Aljarafe y que impactarán severamente sobre el Corredor Verde del Guadiamar, pero es necesario actuar con urgencia.

En relación con el conjunto del Aljarafe, WWF/Adena cree necesario:

- ✓ Decretar una moratoria para los planes urbanísticos del Aljarafe hasta la realización de un Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito del Aljarafe inspirado en el desarrollo sostenible. Esta planificación deberá someterse al régimen de evaluación ambiental de planes y programas que dicta la normativa europea.
- ✓ Articular mecanismos para que la planificación de los PGOU se ajuste a los principios del desarrollo sostenible y al crecimiento real de la población, no a los cálculos hipotéticos sin fundamento o a las meras expectativas a corto plazo de los ayuntamientos interesados.
- ✓ Realizar un estudio de los impactos ambientales acumulativos de los PGOU de los municipios del Aljarafe.
- ✓ Diseñar un plan de mejora del transporte público, a fin de reducir los tránsitos en vehículo privado tanto desde el Aljarafe hacia Sevilla como a nivel intercomarcal.

- ✓ Realizar una ordenación rigurosa en relación a los campos de golf en la Comarca del Aljarafe. Si se llevan a cabo todos los proyectos existirán en una docena de campos de golf, a todas luces superior a la demanda real de esta clase de infraestructuras.

Respecto al Corredor Verde del Guadiamar y en relación con la materia urbanística, WWF/Adena reclama a la Junta de Andalucía:

- ✓ Ampliar este año el espacio protegido del Paisaje Protegido Corredor Verde hacia el norte, para lo cual es de gran interés conseguir un pronunciamiento positivo expreso de los Ayuntamientos.
- ✓ Llevar a cabo la ordenación del territorio de la cuenca y el control de la presión urbanística en torno al Guadiamar, con el fin de cumplir los objetivos que el Corredor Verde ha establecido en relación a sus funciones ecológicas y como corredor ambiental.
- ✓ Prohibir la construcción en el entorno del Guadiamar hasta que se realice un Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito del Aljarafe, que deberá establecer medidas especiales de protección para el Corredor Verde y la Cornisa del Aljarafe, a fin de preservar ambos espacios naturales.
- ✓ Articular las medidas que sean necesarias para que el Corredor Verde no pierda la calidad paisajística que le ha hecho merecedor de la figura de Paisaje Protegido.
- ✓ Estudiar la posibilidad de ampliar el Corredor a lo ancho o bien de establecer una zona de protección, para la amortiguación de impactos, donde esté prohibida la urbanización de los terrenos, para proteger el Guadiamar de futuros proyectos urbanísticos que pongan en riesgo el espacio protegido o no permitan el cumplimiento de sus fines básicos.
- ✓ Realizar un mapa de riesgos y un análisis de impactos de la cuenca del Guadiamar a fin de establecer las medidas necesarias para minimizarlos.

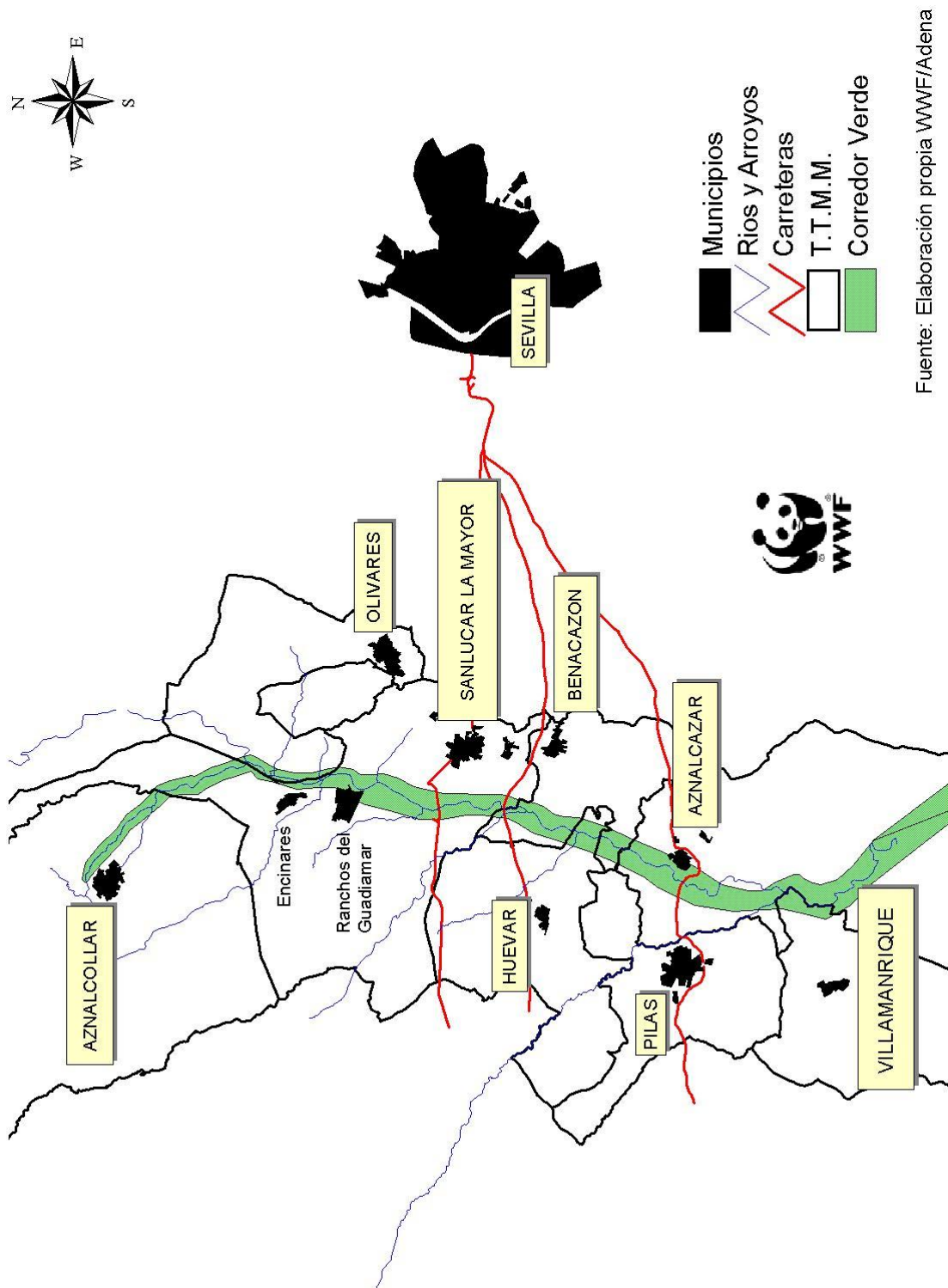


Polígono industrial Guadial (2006)

7 Anexo I: Tabla de población del Aljarafe 1981-2005.

1º Corona del Aljarafe	Población (1981)	Población (1996)	Situación actual(2005)
Bormujos	4.686	5.704	14.585
Camas	25.574	25.939	25.768
Castilleja de la Cuesta	11.999	16.195	16.819
Castilleja de Guzmán	208	643	2.409
Gelves	3.516	4.340	7.958
Gines	4.117	8.073	12.177
Mairena del Aljarafe	12.672	29.708	38.770
Palomares	1.207	3.096	4.728
Santiponce	5.822	6.551	7.558
Tomares	5.785	15.786	20.127
S.Juan de Aznalfarache	22.465	23.004	20.170
Valencina de la Concepción	3.212	5.286	7.431
Población total	101.263	144.325	178.500
Aumento de población	0	43.062	34.175
2ª Corona del Aljarafe	Población (1981)	Población (1996)	Situación actual(2005)
Albaida del Aljarafe	1.598	1.791	2.231
Almensilla	1.550	2.154	4.534
Benacazón	4.300	4.966	5.754
Bollullos de la Mitación	4.040	6.209	6.639
Coria del Río	19.954	23.598	25.735
Espartinas	1.900	3.918	7.958
Olivares	5.487	7.135	8.729
Puebla del Río	13.742	10.888	11.326
Sanlúcar la Mayor	7.758	10.047	11.762
Salteras	2.278	1.823	4.142
Umbrete	3.720	4.710	5.797
Villanueva del Ariscal	3.452	4.172	5.511
Población total	69.779	81.411	100.118
Aumento de población	0	11.632	18.707
3ª Corona del Aljarafe	Población (1981)	Población (1996)	Situación actual(2005)
Aznalcázar	2.873	3.372	3.692
Carrión de los Céspedes	2000	2.356	2.274
Castilleja del Campo	580	638	638
Huérvar del Aljarafe	2000	2.291	2.457
Pilas	10500	11.051	11.918
Villamanrique de la Condesa	3400	3.693	3.826
Población total	21.353	23.401	24.805
Aumento de población	0	2.048	1.404
Población total del Aljarafe	192.395	249.137	303.423
Aumento total de población		56.742	54.286

8 Anexo II: Mapa del Corredor Verde y términos municipales colindantes.



Fuente: Elaboración propia WWF/Adena