

SR. JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL:

Los abajo firmantes, como miembros de la comisión gestora de la **Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe**, con domicilio en Camino del Pulido nº 13 en Espartinas (Sevilla), habiendo tenido conocimiento de la exposición al público del “**Estudio Informativo de la Autovía SE-40 de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, cuarto cinturón**”, y en ejercicio de nuestro derecho como asociación interesada en la ordenación del territorio del área metropolitana y, en especial, de la comarca del Aljarafe, queremos manifestar nuestra oposición al proyecto de la mencionada autovía, por las razones que se exponen a continuación.

1º. El Ministerio de Fomento, al proyectar una vía interior al Área Metropolitana de Sevilla, interfiere en las competencias de ordenación del territorio que corresponden a la Junta de Andalucía.

Dentro del reparto de competencias establecido por la Constitución, el Estatuto de Autonomía de Andalucía y las restantes Leyes Administrativas, competen a la Administración de Estado (en este caso, al Ministerio de Fomento), las carreteras estatales, siendo éstas (artículo 149 de la Constitución y artículo 4 de la Ley de Carreteras) las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma. Dentro de esta definición compete al Estado el trazado de variantes de poblaciones o de aglomeraciones urbanas para desviar el tráfico de paso por fuera de dichas poblaciones o aglomeraciones cuando ello sea necesario.

Sin embargo, éste no es el caso de la autopista SE-40 que propone el estudio informativo que se expone al público. En efecto, ya en la escueta justificación de la necesidad de la obra con la que se inicia el estudio (Introducción), se dice que, junto a los motivos de dar continuidad a la red de itinerarios del Estado, la SE-40 servirá también para mejorar la movilidad metropolitana en la aglomeración urbana de Sevilla.

Pero es que, más adelante, al examinar los datos del Estudio Informativo, se observa que esta segunda finalidad es, en realidad, la justificación y motivo principal del trazado de la autovía.

En primer lugar, todas las alternativas de trazado planteadas son interiores al área metropolitana, no planteándose entre las 16 opciones estudiadas ni una sola con un trazado exterior. En efecto, en el tramo Este entre los accesos de Córdoba y de Cádiz, todas las alternativas discurren en los terrenos entre las extensiones de Sevilla que son los barrios de Torreblanca, Quintos y Bellavista, y los núcleos de Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas. En el tramo Norte-Noroeste entre los accesos de Huelva y de Córdoba, los trazados evaluados discurren por la Vega inmediata al casco urbano de Sevilla (dejando fuera los núcleos de San José de La Rinconada y La Rinconada) y suben al Aljarafe entre los núcleos de Valencina y Salteras. En cuanto al tramo Suroeste entre los accesos de Huelva y

Cádiz, las alternativas discurren todas por el valle del Repudio (que separa los núcleos y urbanizaciones de la Cornisa -Camas, Castilleja, Gines, Tomares, Bormujos, Mairena, Palomares- de los pueblos de la segunda orla -Olivares, Villanueva, Espartinas, Bollullos, Almensilla-) para cruzar después el Guadalquivir entre Coria y Palomares. Como se ve, todas ellas transcurren interiormente al espacio metropolitano identificado en todos los estudios realizados hasta ahora y definido en el acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAU).

¿Cómo se justifica que, en un documento como es un estudio informativo (que, según la legislación de carreteras, debe permitir la evaluación de las distintas alternativas posibles), no se valore la posibilidad de una alternativa exterior al ámbito metropolitano? Como única justificación, en la breve introducción del Estudio se dice que la nueva circunvalación, además de garantizar la continuidad de las carreteras del Estado, deberá servir para “mejorar la movilidad metropolitana en la aglomeración de Sevilla”. Dicho de otra manera, tan sólo con el tráfico de paso no se justifica la obra, por lo que es necesario añadirle el tráfico interior metropolitano.

Ello se confirma en las hipótesis de tráfico que efectúa el Estudio, en las que se observa que la mayor parte de dicho tráfico son viajes con origen y/o destino en el área metropolitana, siendo los viajes con origen y/o destino exterior inferiores:

Hipótesis de distribución de tráfico por tramos para el año 2008 (capítulo sobre tráfico de los tres estudios informativos).

	<u>Viajes metrop</u>	<u>Viajes exterior</u>
- Tramo autopista de Huelva-Autovía de Coria:	10.032	9.195
- Tramo autovía de Coria- Variante Bellavista	30.925	11.935
- Tramo Variante Bellavista- Cra. Cádiz	21.259	9.696
- Tramo Cra. Cádiz- Cra. Utrera:	19.490	9.518
- Tramo Cra. Utrera- Cra. Málaga	32.449	11.311
- Tramo Cra. Málaga- Autovía Córdoba	16.339	11.054
- Tramo autovía Córdoba- La Rinconada	13.759	10.876
- Tramo La Rinconada- Cra. Mérida	16.397	10.235
- Tramo Cra. Mérida- Valencina	8.965	4.110
- Tramo Valencina- Autopista Huelva	6.085	3.572

TOTAL

175.691

91.499

O sea que, según los datos del propio Estudio, tan sólo el 34 % del total de viajes que prevé captar la infraestructura son exteriores, siendo el resto interiores al área metropolitana. Esto demuestra que la principal finalidad de la SE-40 proyectada es la captación del tráfico metropolitano.

En tal caso, es de aplicación lo establecido en el artículo 13 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, que atribuye competencias exclusivas a la Comunidad Autónoma en cuanto a ordenación del territorio y urbanismo y en cuanto a ordenación del transporte.

El Ministerio de Fomento no puede planificar unilateralmente, como si se tratara de una variante de la red de carreteras del Estado, una infraestructura como la SE-40 cuya función principal es la canalización del tráfico interior del área metropolitana de Sevilla y que, como se demostrará más adelante, ejercerá, en caso de construirse, un papel decisivo en la ordenación del territorio, el urbanismo y el transporte en la mencionada área metropolitana.

Es a la Junta de Andalucía a la que compete la planificación de esta infraestructura, por lo que consideramos viciada de origen la iniciativa que se recoge en el Estudio Informativo.

2º. El Estudio Informativo no se adecua a las directrices y criterios en cuanto a planificación de la red viaria y el transporte que se establecen en el Plan Director de Infraestructuras y en el Plan Intermodal del Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, ni a las tendencias actuales en cuanto a planificación del transporte en las áreas metropolitanas.

El proyecto de carreteras en general, y más específicamente en los ámbitos metropolitanos, hoy en día no se puede realizar correctamente desde una óptica únicamente sectorial de proyecto viario, sino que debe enmarcarse, por una parte en la planificación integral del territorio (dada la interacción que existe entre los usos del territorio y las infraestructuras de comunicación), y por otra en el planeamiento del transporte en el que se consideren globalmente todos los modos de transporte y las relaciones entre ellos (planes intermodales de transporte).

Así se reconoce en los acuerdos y estrategias internacionales relativos al transporte en las ciudades. Como muestra, en la **Declaración de Estambul de 1999 sobre los Asentamientos Humanos**, los Gobiernos firmantes se comprometen (base 10) "...a adoptar modalidades sostenibles de producción, consumo, **transporte** y desarrollo de los asentamientos; a prevenir la contaminación; a respetar la capacidad de carga de los ecosistemas, y a velar por que se preserven las oportunidades de las generaciones futuras...".

En España, en la época del desarrollismo bajo la dictadura de Franco se aplicaron políticas de construcción de autopistas urbanas y cinturones de circunvalación, que dieron lugar en los años 70 a un fuerte movimiento de oposición vecinal en las principales ciudades, por su agresividad respecto al medio urbano y a la población, por su desconsideración de las consecuencias en la ordenación

urbana y territorial, y por la degradación progresiva del transporte colectivo en favor del automóvil. Una vez conquistada la democracia, se fue produciendo un cambio de mentalidad en el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en el sentido de considerar las consecuencias de las actuaciones viarias en el entorno y de integrar los proyectos en la planificación global. Esta nueva actitud se concretó, en la época del ministro Borrell, en la redacción y aprobación del **Plan Director de Infraestructuras (P.D.I.)**.

Este Plan, vigente hoy en día, establece los criterios, objetivos y estrategias de actuación de la Administración del Estado en cuanto a la planificación y ejecución de infraestructuras para el periodo 1993-2007; contemplando como una problemática específica la de las actuaciones en las ciudades y áreas metropolitanas. En este sentido, establece como criterios y objetivos la integración de acciones urbanas e interurbanas, la planificación global del sistema de transportes con una estrategia intermodal que contemple conjuntamente todos los modos de transporte., y la **potenciación del transporte público** como elemento sustancial para ofrecer un servicio de transportes en condiciones razonables de coste y calidad, ante la imposibilidad de que el vehículo privado pueda resolver las demandas crecientes de movilidad que se están produciendo en las ciudades.

Para lograr estos objetivos, el P.D.I. establece como instrumentos en las áreas metropolitanas los **Planes Intermodales de Transporte**, cuya finalidad es insertar el conjunto de actuaciones en red viaria y transporte en un planeamiento global, intermodal y concertado del sistema de transportes en el marco de una estrategia territorial, para superar los estrechos ámbitos de la planificación sectorial o del proyecto técnico. La ejecución de los Planes Intermodales se prevé de manera concertada entre las diversas Administraciones estatal, autonómica y local, mediante los instrumentos de los convenios o los contratos-programa.

Los casos de Valencia y Bilbao son ejemplos de ciudades con un rango poblacional semejante a Sevilla, en las que se han aplicado las políticas y estrategias previstas en el P.D.I., con un éxito reconocido por todo el mundo. En ambos casos, la integración entre planificación territorial y urbana y planificación del transporte, y la priorización de la inversión en transporte público (ambas ciudades disponen hoy en día de Metro), han dado un resultado óptimo en cuanto a mejora de la movilidad y aumento de la calidad de vida.

Esta misma línea de actuación es la que se considera adecuada en los estudios efectuados en la propia área sevillana. En efecto, desde 1994 la Consejería de Obras Públicas y Transportes está redactando el **Plan Intermodal del Transporte del Área Metropolitana de Sevilla**, documento que, además de constituir un estudio muy documentado sobre la problemática del transporte en el área metropolitana, ha sido sometido a un largo proceso de discusión y participación con todas las Administraciones implicadas. Pues bien, en los documentos “Análisis de la situación actual” y “Diagnóstico Propositivo” de Febrero de 1995, se concluye que, en cuanto al transporte público, la situación del área sevillana es tercermundista al compararla con la de otras ciudades españolas (Madrid, Barcelona, Valencia), ocupando la última posición en cuanto a líneas de autobús, velocidad

comercial y viajeros, y con una incidencia muy baja de los medios de transporte en plataforma reservada (solamente la escasa red de ferrocarril de cercanías, frente al Metro existente en las otras ciudades). Como consecuencia, la incidencia del transporte público en el total de viajes mecanizados es muy baja (32 % del total, cuando el objetivo a conseguir se considera que es el 50 %) Esta situación comporta graves deficiencias en la movilidad y la calidad de vida de la población, y es insostenible a medio plazo.

Por ello, el Plan Intermodal propone para Sevilla un nuevo modelo de sistema de transportes, dentro de cuyos objetivos figura en primer lugar el de impulsar la comunicación con transporte colectivo, mejorando los medios existentes (ferrocarril de cercanías, autobuses urbanos e interurbanos) y desarrollando nuevos medios de transporte colectivo (planteando como alternativas el metro convencional, el metro ligero y el tranvía); junto a otras medidas complementarias (integración tarifaria, aparcamientos disuasorios, intercambiadores, mejora del medio ambiente restringiendo los modos más contaminantes). Para llevar a cabo estas propuestas, se propone la creación de una autoridad única del transporte en el área metropolitana.

Más tarde, en el documento “Alternativas de actuación” de Noviembre de 1995, el P.I.T., conocida ya la intención de Fomento de proyectar la SE-40, se pronuncia específicamente sobre esta infraestructura. En este sentido, como criterio general **no considera necesaria la construcción de un nuevo anillo de circunvalación cerrado para Sevilla, al creer que las necesidades del tráfico en el horizonte temporal del P.I.T. no justifican la construcción de una infraestructura tan costosa, y que se debe priorizar la inversión en transporte público.** En un análisis más pormenorizado de los tres arcos posibles del anillo de circunvalación, considera justificada solamente la construcción del arco entre la carretera de Madrid y la de Cádiz (único en el que el volumen del tráfico es lo bastante importante y que ha quedado englobado en la ciudad), y la reserva de terrenos para el arco Norte entre la carretera de Huelva y la de Madrid (no considerándose necesaria de momento su construcción); y no considera necesaria ni conveniente la construcción del arco Suroeste entre la carretera de Huelva y la de Cádiz, debido a que considera que el actual paso del río una vez remodelado el enlace de los accesos a los puentes de Juan Carlos I y Reina Sofía tendrá capacidad suficiente para canalizar el tráfico previsible en el horizonte temporal del Plan y que no se debe potenciar la movilidad en transporte privado en detrimento del transporte público.

El Plan Intermodal plantea, como alternativa al anillo cerrado, la mejora de la funcionalidad de la SE-30 reformando sus enlaces más conflictivos y conectándola con la Ronda Supernorte para integrarse en un único anillo de circunvalación, y una serie de nuevas vías (autovía de unión de la autopista de Huelva con la autovía de Coria, eje Norte-Sur del Aljarafe, eje del Guadaira), la mayoría de ellas reforma y adecuación de vías existentes; todo lo cual, con un coste mucho menor al basarse en la optimización de los recursos existentes, permitirá orientar el grueso de la inversión hacia el transporte público.

En este sentido, El P.I.T. propone cinco tipos de actuaciones:

- Potenciación del sistema de transporte público existente (autobuses urbanos e interurbanos)

mediante la creación de un sistema eficaz de carriles bus y la planificación conjunta de los itinerarios y frecuencias.

- Creación de un nuevo sistema de transporte colectivo (metro convencional, metro ligero y/o tranvía).
- Potenciación de los modos de transporte distintos del automóvil privado (ferrocarril de cercanías, bicicleta, taxis, etc.)
- Creación de intercambiadores entre los distintos modos de transporte y de aparcamientos disuasorios, que permitan la intermodalidad y reduzcan la penetración al centro urbano en automóvil.
- Implantación de una tarifa unificada del transporte metropolitano.

Estas actuaciones (que se esbozan en el documento de “Alternativas de actuación” y deben ser desarrolladas en sucesivos documentos del Plan), dibujan una línea de actuación completamente distinta de la que plantea ahora el Ministerio de Fomento con el proyecto de autovía SE-40, mucho más adecuado a las tendencias actuales en cuanto a planificación del transporte y, en nuestra opinión, a los problemas reales del área metropolitana de Sevilla.

En efecto, en el periodo anterior a la **coyuntura de 1992**, se realizaron en el área metropolitana de Sevilla **fortísimas inversiones en red viaria** (autovía de circunvalación SE-30, rondas urbanas de Sevilla, ronda Supernorte, accesos a Mairena del Aljarafe, etc.), que solucionaron déficits históricos de la ciudad y, después de las cuales, Sevilla alcanzó un nivel similar al del resto de ciudades españolas en cuanto a su red viaria de carácter general.

Bien es cierto que, con el paso del tiempo, se han puesto de manifiesto deficiencias en dicha red, derivadas sobre todo de la falta de jerarquización (superposición en algunos tramos de tráfico urbanos, metropolitanos y de paso), del mal diseño de algunos de los enlaces (sobre todo, de los de la Gota de Leche -ya remodelado-, de la carretera de Utrera y de los accesos a los puentes de Juan Carlos I y Reina Sofía), y de la mala ordenación del territorio que ha permitido que se sobrecarguen algunos enlaces con accesos directos a usos singulares sin establecer las adecuadas vías de servicio (caso paradigmático es el del hipermercado Hipercor). A pesar de ello, y del incremento de población que ha sufrido el área en los años transcurridos, la red viaria del 92 funciona aceptablemente y **en el área sevillana en general no existe un grado de congestión del tráfico superior al resto de ciudades similares ni que exija soluciones urgentes ni extraordinarias**. Ello, independientemente de la existencia de problemas de conexión interiores a los distintos ámbitos metropolitanos, que requieren soluciones a otro nivel y que se analizan más adelante en el caso del Aljarafe.

El verdadero problema del transporte en Sevilla hay que situarlo en la **sobrecarga de tráfico que sufre el centro metropolitano (que coincide con el centro histórico de Sevilla) debido a los viajes desde la periferia (donde reside la mayor parte de la población) al centro (donde se**

concentra el trabajo y los servicios). Ello produce los problemas de congestión en los accesos a dicho centro, de degradación por contaminación e invasión de coches aparcados, de pérdida de tiempo en los desplazamientos, y de imposibilidad de acceso por falta de aparcamiento, que todos los estudios señalan como los principales a solucionar.

El trazado de cinturones de circunvalación como solución única a estos problemas, es una técnica que hoy en día se ha demostrado insuficiente y contraproducente. Se ha constatado, y así lo reconocen todos los estudios y expertos, que el aumento de la oferta viaria en la periferia como única actuación lleva a un aumento del número de coches en la red, y ello lleva de manera indefectible a un aumento de los viajes al centro y, con ello, a un incremento de la congestión y de los problemas de tráfico.

Las soluciones que hoy en día se consideran adecuadas, pasan por la ordenación del territorio (localizando la población y los usos de manera que se disminuya la necesidad de desplazamientos), y por la **potenciación del transporte público y de otros modos de desplazamiento distintos del automóvil privado;** en la línea, pues, de lo que se propone en el P.D.I. y el P.I.T.

Por ello, consideramos que la construcción de una autovía de circunvalación tal como la plantea el Estudio Informativo, con un coste (según el propio Estudio) de 77.000 millones de pesetas, no se justifica en cuanto a su necesidad y su rentabilidad social frente al resto de inversiones necesarias en el área.; no pudiendo alegarse solamente criterios sectoriales de diseño de carreteras, ni plantearse al margen de los procesos de planificación del transporte en marcha, y de manera unilateral por la Administración estatal en contra de la filosofía de concertación entre Administraciones que según hemos visto debería presidir estas actuaciones.

Además el Ministerio plantea esta actuación como su prioridad en el área de Sevilla, cuando todavía están pendientes de realizar las reformas de los enlaces de la SE-30, cuando todavía no se ha integrado en el proyecto del Metro de Sevilla (que están iniciando la Junta y los Ayuntamientos) ni se ha previsto ni una peseta en sus presupuestos para este fin, y cuando existen obras imprescindibles en la provincia (autovía de la Plata) todavía sin financiación.

No nos parece mal (al contrario) que el Ministerio de Fomento invierta en infraestructuras en el área de Sevilla. Sin embargo, creemos que estas inversiones deben dirigirse hacia las necesidades más prioritarias desde el punto de vista del interés público y que, en cuanto al transporte, deben adecuarse a la planificación (P.I.T.) y a las prioridades que dicha planificación establezca. Piénsese que **con el presupuesto previsto para la SE-40 se podría construir una línea del Metro;** o que con mucho menos dinero, se podrían realizar las reformas necesarias en la SE-30 de manera que se resolverían la mayor parte de atascos existentes hoy en día en dicha autovía.

Al contrario, la ejecución de la SE-40 sin establecer antes un sistema de transporte público eficiente en el área sevillana, llevará, tal como se ha argumentado, indefectiblemente al aumento de los problemas actuales de congestión de la ciudad central y, a medio plazo, a un colapso de la nueva autovía, con lo que dentro de unos años se planteará la necesidad de una nueva circunvalación, en un

círculo vicioso del que sólo se puede salir, a nuestro entender, con las soluciones enmarcadas en la filosofía de potenciación del transporte colectivo y de planificación integrada que hemos venido preconizando.

3º. El Estudio Informativo no tiene en cuenta las consecuencias del trazado de la autovía en la ordenación del territorio, ni se sitúa al nivel adecuado en cuanto a rango normativo y plazo de redacción con respecto a la planificación del territorio en redacción por la Junta de Andalucía (Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla).

En las áreas urbanas, las infraestructuras viarias constituyen uno de los **principales elementos de la estructura general del territorio**, y ejercen un papel determinante en la definición de las pautas de localización de los usos y la población.

Esta tesis, que es universalmente aceptada en la disciplina de la ordenación del territorio y el urbanismo, se puede comprobar en la realidad de numerosas ciudades y áreas metropolitanas. En el caso de la de Sevilla, es paradigmático el ejemplo de la autovía SE-30.

En efecto, hoy en día, a los cerca de 10 años de la puesta en servicio de dicha autovía, se puede constatar como poco a poco se han ido colonizando sus bordes, primero con grandes edificaciones puntuales para usos terciarios o de servicios de rango metropolitano cuya localización exige una óptima accesibilidad (hipermercados, nuevos centros de ocio, etc.), y después, alrededor de estos edificios, por tramas urbanas en general para usos no residenciales, siendo el tercer paso del proceso la implantación de usos residenciales. Lo ocurrido alrededor de los nudos de la SE-30 en Tomares y La Pañoleta ilustra perfectamente este proceso. Se trata de un proceso muy difícil de frenar por la legalidad urbanística o de protección de carreteras o, incluso, por las restricciones físicas (terrenos inundables, por ejemplo), ya que al final acaba imponiéndose la fuerza de atracción de la infraestructura y se modifican los planes urbanísticos, se estrechan las franjas de protección, se crean muros de defensa contra las inundaciones, etc.

Por ello, **en los proyectos de nuevas carreteras en las áreas metropolitanas se deben de tener en cuenta las repercusiones de la obra** en la ordenación del territorio. Ello, además de ser de sentido común, viene exigido por la **Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía**, que establece en su artículo 29 que las actuaciones sectoriales deberán valorar el impacto que, una vez ejecutadas, producirán en dicha ordenación.

A nuestro entender, ello no se ha tenido en cuenta de manera suficiente en el proyecto de nueva autovía SE-40, pues una de sus carencias principales es que considera los usos del suelo en el territorio tan solo como un factor limitativo para las alternativas de trazado, sin tener en cuenta el efecto inducido que la autovía producirá sobre la futura implantación de dichos usos del suelo. No existe en la memoria del Estudio Informativo, ni un solo capítulo que evalúe estas consecuencias. Se trata de un proyecto típico de carreteras redactado con criterios propios de las carreteras interurbanas. Para no considerar, ni tan siquiera en sus estudios de tráfico tiene en cuenta las

actuaciones en red viaria previstas por otras administraciones (Junta de Andalucía sobre todo), de manera que efectúa el reparto del tráfico metropolitano entre la SE-30 y la futura SE-40 como si no existieran o no se fueran a construir otras carreteras en el territorio metropolitano.

Ello es especialmente grave cuando se trata de una vía que, de construirse, constituirá el principal sistema general viario del área metropolitana, y en consecuencia su trazado influirá de manera decisiva en la futura ordenación del territorio de dicha área.

Solamente por ello ya consideramos técnicamente incorrecto el Estudio Informativo. Pero además, lo consideramos rechazable porque se adelanta a la planificación del territorio que está redactando la Consejería de Obras Públicas y Transportes y no tiene en consideración los estudios y diagnósticos efectuados dentro de esta planificación.

En efecto, por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de fecha 31 de Mayo de 1994, se inició la redacción del **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla**, conocido por sus siglas (**POTAU**). Dicho Plan, redactado en virtud de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, debe desarrollar la ordenación integral del territorio de la aglomeración o área metropolitana de Sevilla, y su ámbito comprende los municipios de Sevilla, Alcalá de Guadaíra, Dos Hermanas, Castilleja de la Cuesta, Gelves, Coria del Río, Puebla del Río, Almensilla, Mairena del Aljarafe, Palomares del Río, San Juan de Aznalfarache, Bormujos, La Rinconada, La Algaba, Santiponce, Valencina, Gines, Castilleja de Guzmán, Tomares, Espartinas y Salteras; ámbito dentro del cual se desarrollan en todo su recorrido las alternativas de trazado de la SE-40 que se establecen en el Estudio Informativo.

Entre los objetivos del Plan, el Acuerdo del Consejo de Gobierno establece el de mejorar la articulación de la aglomeración urbana con el exterior de la Comunidad así como con el resto de las aglomeraciones urbanas andaluzas, así como con las comarcas de su entorno económico y funcional; y entre sus determinaciones, la definición del esquema de las infraestructuras básicas. Es evidente que la definición del trazado y características de una vía metropolitana de primer orden como es la SE-40 tal como se plantea en el estudio Informativo, entra de lleno dentro de los objetivos y determinaciones que el Consejo de Gobierno encomienda al Plan Territorial.

El Consejo de Gobierno encomendó la redacción del POTAU a la Consejería de Obras Públicas y Transportes, iniciándose el proceso de redacción, que hasta el momento ha dado como resultado el **Documento de Diagnóstico** de Mayo de 1996. Dicho documento contiene los estudios y trabajos de información previos y el diagnóstico de la situación del espacio metropolitano, sin llegar todavía a realizar propuestas de ordenación. Parece que en estos momentos la Consejería está ultimando un primer documento propositivo.

A nuestro entender, en ningún caso la definición del trazado de cualquier vía de primer orden interior al espacio metropolitano (como es la SE-40 que plantea el Estudio Informativo) debe de hacerse con carácter previo a la definición de las propuestas de ordenación del Plan Territorial (con mayor o menor nivel de concreción) en un documento público que posibilite su conocimiento y valoración

por parte de los ciudadanos. No nos vale, por consiguiente, la afirmación que se hace en estudio de la SE-40 de que su contenido se ha negociado con los redactores del Plan Territorial; afirmación que, por otra parte, no viene avalada por ningún informe de dichos redactores o de la Consejería de Obras Públicas.

Pero es que, además, de los estudios y diagnósticos efectuados se deducen algunos criterios de ordenación que no casan con los trazados previstos para la autovía. En efecto, en el capítulo relativo al medio rural del Documento de Diagnóstico, se definen como áreas rurales a proteger de los usos urbanos, el valle del Repudio y las Vegas de la Algaba y la Rinconada; en el capítulo relativo a los recursos para la constitución del sistema verde, se incluyen como áreas susceptibles de forestación las cornisas Norte y Este del Aljarafe y los cerros de Quintos y La Motilla; determinaciones todas ellas que entran en contradicción con los trazados proyectados. Finalmente, en el capítulo relativo a las infraestructuras viarias, se insinúan unos posibles corredores de nueva red arterial que no coinciden con los previstos en el Estudio Informativo (son más exteriores y no incluyen el arco Suroeste).

En conclusión de todo lo expuesto en esta apartado, se considera que el Estudio Informativo debe de posponerse hasta que se definan en un documento público los criterios de ordenación del POTAU, y que el trazado de cualquier vía por el Ministerio de Fomento debe de adecuarse a lo que establezca la ordenación del territorio definida en dicho Plan.

4º. La autovía proyectada significaría, en caso de construirse, un impacto negativo muy fuerte sobre la estructura del territorio, el medio ambiente, el paisaje y la identidad cultural de la comarca del Aljarafe, sin representar a cambio la solución a los problemas del transporte de dicha comarca.

Todas las alternativas de trazado de la autovía SE-40 que se plantean en el Estudio Informativo, penetran en la comarca del Aljarafe por la Cornisa Norte entre los núcleos de Salteras y Valencina, la recorren de Norte a Sur por el valle del Repudio, y salen cruzando la Cornisa Este entre los núcleos de Palomares y Coria del Río.

Como ciudadanos del Aljarafe, nos oponemos a este trazado por los siguientes motivos:

A) El trazado significaría la partición en dos de la comarca del Aljarafe:

La comarca del Aljarafe constituye una unidad incuestionable desde el punto de vista físico (meseta elevada de origen terciario situada al Oeste de Sevilla entre las vegas de los ríos Guadalquivir y Guadiamar) e histórico (tierras del alfoz de Sevilla que, desde siempre, fueron el principal granero de la capital -aportando los productos de la tríada mediterránea: aceite, trigo y vino- y, al mismo tiempo, sirvieron de lugar de recreo y residencia de las clases más pudientes). El tipo de poblamiento

en pequeños pueblos muy numerosos y cercanos entre sí, único en el Bajo Guadalquivir, acaba de singularizar este territorio dentro de la provincia de Sevilla y la Baja Andalucía.

A pesar de las fuertes transformaciones que ha sufrido la comarca en las últimas décadas (cuando se ha producido la explosión residencial que ha originado el crecimiento desmesurado de los núcleos de la Cornisa), el carácter unitario de la comarca se mantiene, debido a la fuerza de la geografía y de la historia, a la potencia de algunos elementos territoriales -en especial, la densa red de caminos existentes entre unos y otros pueblos-, y a la fuerte idiosincrasia de sus habitantes.

El trazado de una autopista por el valle del Pudio significaría la **partición en dos mitades de la comarca**: la mitad oriental o **Aljarafe interior** y la mitad occidental o **Aljarafe exterior**. De esta manera, el Aljarafe interior quedaría integrado físicamente a la ciudad de Sevilla, y el Aljarafe exterior seguiría siendo un área rural en el entorno de influencia de la capital.

Nosotros estamos radicalmente en contra de este modelo de ordenación territorial de la comarca. En primer lugar, porque es un factor de pérdida de la identidad histórica y de homogeneización cultural que no creemos que sea bueno. En segundo lugar, porque los recursos para dotar de un orden y de una estructura territorial a la conurbación indiferenciada que se ha creado en la zona oriental (Cornisa), están precisamente en la zona occidental, de manera que la única posibilidad de realizar una ordenación del territorio correcta es la contemplación conjunta de la comarca.

Es cierto que el Aljarafe está necesitado de sistemas generales que lo articulen de Norte a Sur; pero su diseño debe de hacerse desde la lógica interna de la comarca, y en ningún caso puede asumir este papel una vía con segregación de tráfico a la que solamente se accedería por dos o tres puntos, y que cortaría la red de comunicaciones rurales que en nuestra comarca es especialmente densa y ejerce un papel importantísimo en cuanto a vinculación entre los pueblos.

Estamos por la ordenación territorial conjunta del Aljarafe como una unidad específica dentro de área metropolitana de Sevilla; por ello, nos oponemos a la partición que significaría la construcción de la SE-40.

B) La SE-40 que proyecta Fomento significaría la desaparición del valle del Riopudio como recurso para la ordenación territorial y la mejora del medio ambiente y el paisaje de la comarca.

En las últimas décadas, la comarca del Aljarafe ha sufrido una gran transformación, debido al alud de nuevos pobladores que se han trasladado desde la capital a vivir en la comarca, por sus mejores condiciones ambientales y la oferta de viviendas más asequibles, lo que ha producido un gran incremento del suelo ocupado por los núcleos urbanos y las urbanizaciones -en detrimento del destinado a cultivos- y una modificación de las características socioeconómicas, con una tendencia a convertirse en zona residencial de personas que trabajan y obtienen servicios en la capital.

Este proceso ya ha producido la pérdida de las características y estructura peculiares de la comarca en la zona de la Cornisa central (Camas, Castilleja, Bormujos, Tomares, San Juan, Mairena, Gelves),

en donde se ha creado una gran conurbación o continuo urbano que agrupa a casi 200.000 habitantes. En la actualidad, el crecimiento urbano está ya afectando a la segunda orla de municipios (Valencina, Salteras, Villanueva, Espartinas, Umbrete, Bollullos, Almensilla). Por ello, reviste especial importancia, en orden a compaginar el crecimiento residencial con el mantenimiento de la calidad de vida y de la identidad histórica de la comarca, la conservación de los espacios y elementos rurales y naturales que todavía quedan, de manera que separen las distintas zonas urbanas y permitan la continuidad de las actividades rurales y el ocio y recreo de la población.

Dentro de estos espacios, reviste especial importancia el **valle del Riopudio**, situado en el centro de la comarca, entre la conurbación de la Cornisa y los pueblos de la segunda orla, recorriendo la comarca de Norte a Sur desde Salteras hasta Coria.

El Río Pudio, o Riopudio, o Repudio (o cualquier otra variación de su nombre original) tiene una longitud de más de 20 kms., desde su nacimiento en Olivares, 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 Pudio 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.

El Riopudio conforma, pues, con su cauce, con sus márgenes y con su vaguada, uno de los escasos elementos hidráulicos naturales y espacios de biodiversidad que aún quedan en El Aljarafe. Los carrizales, los acebuches aislados, los bosquetes de álamos y de eucaliptos forman su nicho ecológico, donde anidan infinidad de especies similares a las que hacen de Doñana un espacio único en Europa Occidental.

En las orillas de su cauce y en su vaguada, se sitúa una llanura aluvial relativamente importante, que en su tramo final cerca de Coria del Río, llega a medir más de 500 m. de ancho, y forma un excelente suelo para el cultivo de huertas, de frutales y demás cultivos de regadío.

Este cauce hidráulico principal y fundamental para el ecosistema de El Aljarafe tiene multitud de afluentes entre los que destacan los arroyos Sequillo, Bormujos y Liso, que poco a poco han sido entubados y sus riberas poco a poco cubiertas por urbanizaciones destruyendo su entorno natural.

Aunque en la actualidad el cauce del Río Pudio 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.

Alrededor del Riopudio se sitúa un valle en el que predominan los olivares y la vegetación endémica, donde habitan infinidad de especies animales características como los erizos, las lagartijas colirrojas, los lagartos, las liebres, los topos, etc., y donde las aves encuentran ambientes propicios para anidar en las cercanías de Doñana y de las marismas, (recordemos la importancia de la Cañada de los

Pájaros para la cual la vaguada del Río Pudio actúa como soporte ecológico).

La avifauna del Pudio 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 Pudio 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.

A los valores ecológicos de este espacio, se añade el valor paisajístico. En efecto, las condiciones propias de buena visibilidad dada la forma de su cuenca ligeramente abocinada, con poca visibilidad desde ella hacia las áreas urbanas cercanas exteriores a su cuenca, y mucha hacia su interior, que por ejemplo, permite ver la Iglesia de Salteras desde la mayor parte del recorrido del cauce, además de la calidad arquitectónica de construcciones catalogadas por la Consejería de Cultura como parte del Patrimonio Cultural Andaluz, que destacan sobre el verdor del olivar, las espadañas, los pueblos, las torres de las haciendas, etc.. hacen que se constituya en una de las zonas con mayor valor paisajístico del área metropolitana.

Otro elemento fundamental en la estructura del territorio y la identidad de la comarca, es la red de vías pecuarias y caminos rurales, espacialmente densa en el espacio al que nos estamos refiriendo. Desde siempre, en el Aljarafe se ha ido a pie de unos pueblos a otros, gracias a la proximidad entre ellos y a la existencia de esta densa red de comunicaciones rural. El elemento más importante es, sin duda, la **Cañada Real de Medellín a Isla Mayor**, una de las vías pecuarias más importantes de la Península, al comunicar los pastos de verano de Castilla y Extremadura con los pastos de invierno en las Marismas del Guadalquivir. Esta vía atraviesa el Aljarafe de Norte a Sur en paralelo al Pudio y a una distancia de entre 100 y 500 m., y se conserva como viario rural transitable en casi todo su recorrido; constituyendo, a lo largo de los 12 kms. en los que recorre la comarca y teniendo en cuenta que su ancho legal es de 75 m., una superficie de dominio público de unas 100 has. Otras importantes vías pecuarias que cruzan transversalmente el valle del Riopudío son el **Cordel del Patrocinio** (que desde Sevilla se dirige a Aznalcóllar y la Sierra Norte), y la **Cañada Real de Triana a Villamanrique**, conocida ruta entre Sevilla y la Marisma que se utiliza en la romería del Rocío. Estas vías, junto con el resto de caminos que existen en el valle, constituyen un recurso muy importante, en primer lugar para posibilitar las comunicaciones y el acceso a las explotaciones agrarias, y en segundo lugar, como base para establecer una red de itinerarios para paseos a pie, a caballo, en bicicleta, y para actividades recreativas y lúdicas, en unos terrenos que ya son de dominio público.

Pero además, el valle del Pudio contiene importantes recursos socioeconómicos. La agricultura, sobre todo la del olivar de mesa (de cuyo cultivo la provincia de Sevilla es el primer productor mundial y, dentro de ella, el Aljarafe es la primera comarca productora) es una fuente de riqueza

muy importante, tanto por el valor de su producción como por aportar una parte significativa de los puestos de trabajo de la comarca. Asimismo, el valle del Pudío puede llegar a significar un importante motor de desarrollo local para las economías de los Municipios en los aspectos turísticos y recreativos, si llegamos a convertirlo en una verdadera vía verde.

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, de creación de un continuo urbano indiferenciado con evidente pérdida de la calidad de vida y del atractivo de la comarca como zona residencial.

Pues bien, la construcción de la autovía propuesta, a corto plazo acarreará la desaparición del pulmón de El Aljarafe, de su columna vertebral hidráulica y de su valor como espacio de conservación de la biodiversidad; significando la aparición de nuevas formas de contaminación hoy desconocidas en la vaguada del Pudío, tales como la *contaminación térmica* -donde unas 100 hectáreas de hormigón y asfalto aumentarán la reverberación estival-, la *contaminación olfativa* producida por la combustión de motores que remplazará definitivamente el aroma del romero y el olor a tierra labrada, y la *contaminación acústica* producida por el paso constante de camiones y turismos cuyo ruido sustituirá al trino de los pájaros y al arrullo de las palomas. Y a medio plazo, acarreará la urbanización del espacio rural del valle del Riopudío -de manera indefectible, como se ha razonado en el apartado 3 de esta escrito-, perdiendo con ello la mayor posibilidad que tiene la comarca de ordenar correctamente su territorio.

C) La SE-40 no solucionará los problemas del transporte de los habitantes del Aljarafe.

Antes de llegar a tomar la decisión de condenar a la desaparición a un espacio verde tan importante para el equilibrio ecológico de la zona debe asegurarse que no existe otra posibilidad para solucionar el problema que se pretende, y ese no es el caso de la propuesta SE-40, puesto que no soluciona nada para la Comarca al emplazar una autovía de circunvalación cuyos usuarios ni siquiera serán los habitantes de El Aljarafe y sí, en cambio, la perjudica al destruir una amplia zona de biodiversidad.

Del análisis de rutas posibles de ser utilizadas para desplazarse a Sevilla capital por los pobladores del arco territorial de El Aljarafe definido desde la Carretera Sevilla-Mérida hasta la autovía de Coria, donde como se ha dicho líneas arriba, se partiría a la Comarca en una zona de *Aljarafe interior* y otra zona de *Aljarafe exterior*, se observa que es absurdo suponer que los residentes de la *interior* empleen la autovía, puesto que existen vías de comunicación más directas y que no significan un aumento considerable en el tiempo de desplazamiento. Algo similar sucede con los habitantes de los núcleos de población ubicados en el exterior del anillo, puesto que existen vías

radiales que los conducen directamente a Sevilla sin tener que dar un rodeo tan amplio como el planteado por la SE-40.

Plantear que la autovía permitiría la comunicación fluida entre los municipios circundantes de Sevilla, podría ser un argumento de más peso que el que justifica la autovía para comunicar a esas poblaciones con la ciudad de Sevilla, pero aún así no parece tener solidez al pensar que la actividad económica dominante y preponderante se da en el espacio urbano de la ciudad de Sevilla, que los pueblos mantienen una función meramente de ciudades-dormitorio, donde los elementos que privan son las calidades de vida antes que las fuentes de trabajo, aunque adolecen de falta de zonas comerciales, lúdicas, de ocio, etc, que sin embargo sí existen en la capital y por ello refuerzan su papel de centro de atracción para los pobladores del entorno y mantienen el condicionamiento para sus desplazamientos.

A nuestro entender, hay que diferenciar entre dos tipos de problemas, los derivados de la comunicación con el centro metropolitano, y los de comunicación interior entre los distintos núcleos de la comarca.

En cuanto a los primeros, hacemos extensivo a la población del Aljarafe el razonamiento que hemos hecho en el apartado 2: la solución sólo puede venir de la **mejora de los transportes públicos existentes y de la construcción de nuevos modos de transporte colectivo dentro del planeamiento general del transporte metropolitano**. En cuanto al primer aspecto, es patente en nuestra comarca la necesidad que existe de racionalizar la red de autobuses interurbanos, ampliando las frecuencias, coordinando los itinerarios, estableciendo un billete combinado con los transportes públicos de Sevilla, mejorando la conexión con otros modos de transporte y la penetración en el centro metropolitano, etc. En cuanto al segundo aspecto, creemos indispensable la incorporación del Aljarafe al proyecto de transporte colectivo metropolitano en plataforma reservada (en sus variantes de ferrocarril de cercanías, metro, tren ligero o tranvía); llamando la atención sobre la existencia en la comarca de un recurso (la línea férrea Sevilla-Huelva) totalmente infrautilizado y que podría servir de punto de partida para la implantación de este sistema.

En cuanto al segundo grupo de problemas, existen suficientes rutas de comunicación intermunicipal en El Aljarafe. Sin embargo, las vías existentes son deficitarias en cuanto a eficiencia puesto que son vías que a su paso por los núcleos de población pierden su característica de carretera para transformarse en vías urbanas, en calles, con más tráfico que el resto de las de la población, pero calles al fin y al cabo.

Si se estudiase la reconversión de dichas arterias y se les diese un tratamiento técnico que correspondiese a vías rápidas interurbanas, es decir un grado menos que el tratamiento conferido a las carreteras, pero un grado más que el conferido a las calles municipales, es muy probable que nos encontrásemos cerca de la solución: en gran parte el problema de la circulación rodada en Gran Bretaña se soluciona mediante este tipo de vías, que preservan el ecosistema, a la vez que facilitan la rapidez en los desplazamientos.

Vías rápidas que intercomunican a los núcleos de población de El Aljarafe, que discurran por las calzadas actuales, que se complementen con los distribuidores de circulación necesarios, tales como rotondas, variantes, desdoblamientos, etc., que a su paso por las ciudades y pueblos de la Comarca

encuentren facilidades de circulación tales como sincronía de semáforos, pasos peatonales elevados, o pasos protegidos, carriles especiales para autobuses, rutas alternativas para vehículos de carga, etc.

En este sentido, existen iniciativas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes -que se plasman en el "**Estudio sobre la red viaria del Aljarafe**"- en las que se plantean una serie de medidas de mejora de las carreteras actuales y de trazado de nuevas vías comarcales y metropolitanas, que van en la línea de lo que aquí se propone y creemos que son el tipo de medidas que la comarca necesita para mejorar la conectividad interior y con el resto del área metropolitana.

5º. Conclusiones.

En virtud de todo lo expuesto con anterioridad, los abajo firmantes solicitan a esta Demarcación de Carreteras del Estado que:

1º.- Quede en suspenso la realización del proyecto de autovía SE-40 de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, hasta que se establezcan los criterios en cuanto a ordenación del territorio por parte del "Plan Territorial de la Aglomeración urbana de Sevilla", formulado en virtud del Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de fecha 31 de Mayo de 1994, y de ordenación del transporte por el "Plan Intermodal del Transporte del Área Metropolitana de Sevilla" redactado asimismo por la Junta de Andalucía, que es a quien compete la ordenación del territorio, de la red viaria y del transporte en el interior de dicha área metropolitana.

2º.- El Ministerio de Fomento se integre en la planificación del transporte de área metropolitana que está realizando la Junta de Andalucía a través del "Plan Intermodal del Transporte del Área Metropolitana de Sevilla", así como en la Autoridad Única del Transporte que propone dicho Plan, adaptando sus iniciativas a los criterios que establezca el Plan, y aportando recursos económicos para la constitución del sistema de transporte metropolitano en la misma forma y proporción que se ha hecho en otras áreas urbanas del Estado.

3º.- Se excluya de cualquier proyecto futuro la partición de la comarca del Aljarafe por una autopista tal como se hace en el proyecto de la SE-40; respetándose en la planificación futura el carácter unitario de la comarca y la necesidad de preservar el ámbito rural del valle del Riopudio como espacio libre central equilibrador del desarrollo urbano; y considerando la mejora y potenciación del transporte público como el objetivo prioritario en la planificación del transporte en la comarca.

Sevilla, a 30 de Marzo de 2000.

Fdo. Albert Batiste Triadó

Fdo. Juan Antonio Morales González

Fdo. Daniel Mitter Ortega

Fdo. Alfonso Muñoz Mendoza