

Jorge Benavides Solís¹

El lunes ocho de setiembre de dos mil ocho (08-09-08) será una de las referencias más expresivas en la repetitiva historia de los atascos en el acceso a Sevilla por Castilleja de la Cuesta. Merece sintetizar los datos recogidos por la prensa acerca del descomunal atasco motivado por las promociones en dos centros comerciales contiguos, los que tuvieron unos 22.000 visitantes: duración total 5 horas; 5.000 vehículos sin poder salir del aparcamiento de los centros comerciales; longitud mínima a las 16 horas, 6 km; longitud máxima a las 20 horas, 16 km; vehículos en una sola dirección, 3.600 y 9.600 respectivamente (en las dos direcciones, 1,5 veces); velocidad media, 2 km/hora, velocidad máxima 11 km/h; personas auto-secuestradas en el doble sentido de la palabra, al menos 20.000. La Junta no ha comentado el suceso.

La primera alarma de un atasco similar causado por el mismo motivo, se produjo hace cuatro años, precisamente en la inauguración de IKEA (24-01-2004), antes de que Aire Sur abriera sus puertas. Al respecto publiqué un artículo el 10-02-04 poniendo en evidencia la expansión urbanística descontrolada e insostenible en El Aljarafe. Dos años después (10-12-06) la prensa publicó los resultados parciales de una investigación sobre movilidad que había realizado: **28.000 aljarafeños que diariamente se desplazan por varios motivos a Sevilla, permanecen auto-secuestrados 35 días al año.** Después del último atasco, será necesario actualizar los cálculos y complementarlos con los resultados acerca de la contaminación, de las horas perdidas de ocio, trabajo o descanso. Del gasto, del coste debido al consumo de combustible y de la contaminación. No hay que olvidar que el coche consume 2 veces la energía que el autobús, 3,7 veces más que el tren ligero. Que mientras de 1 litro de petróleo sacado de la tierra se puede producir 100 unidades de trabajo, el coche solamente se alcanza 0,12852 unidades.

El atasco es una de las manifestaciones de la mala organización del sistema de movilidad y de sus ineficientes relaciones con el entorno, o sea, de su mal funcionamiento. No es como tradicionalmente se asume: el efecto de una determinada causa o de la suma de varias: amplias zonas de aparcamientos, presencia de grandes generadores de tráfico, falta de acceso directo a los centros comerciales, aumento creciente del parque automotor, insuficiente número de carriles, carencia de autorizaciones policiales para el control de las promociones en hiper-superficies comerciales.

Si fuera así bastaría eliminar, de una en una dichas causas para solucionar el problema. Pero no, no es así. El mal ejemplo de la ciudad de Los Ángeles nos lo demuestra. Llevan más de 30 años construyendo autopistas nuevas, ensanchando y levantando infernales pasos a nivel, llevando los grandes centros comerciales a la periferia para así, aumentar la velocidad de circulación de los coches cada vez más potentes. El resultado siempre es contrario a los objetivos propuestos, tal como comenzamos a notar entre nosotros.

En aquella ciudad, la velocidad media de un vehículo en el centro, cada año es menor. Hasta hace 10 años era de 15 km/hora; actualmente es de 11 Km/h. Qué coincidencia, la misma que se alcanzó en el último atasco en Sevilla según el testimonio directo de numerosos damnificados. Y no habrá solución mientras la expansión urbanística se haga con una densidad de: 18 viviendas/Hectárea, 36 vehículos/hectárea y no exista una decisión política para evitar el despilfarro del consumo de los recursos naturales no renovables: agua, suelo, combustibles fósiles.

¹ Dr. Arq. Profesor Titular de la ETSA. benavide@us.es

Con la forma actual de ocupar el suelo, ningún sistema público de movilidad será rentable: autobuses, metro, tranvía y hasta tren de cercanías; por eso, los manuales ingleses y la Unión Europea recomiendan evitar urbanizaciones con densidades menores a 30 viv/Hect. Son ineficientes. En el País Vasco están prohibidas.

En los últimos cuatro años la administración, incluso con su visión mecanicista podía haber hecho bastante más para impedir la irracional expansión urbanística que obliga al uso del coche, también para cubrir el evidente déficit de equipamientos públicos: zonas verdes, parques, zonas de ocio, centros de educación y sobre todo, para evitar que el coche sea el único sistema de movilidad, desarrollando otras alternativas: tren de cercanías interrelacionado con eficientes líneas interurbanas de autobuses, carriles preferentes, carriles bici, aprovechamiento de los caminos rurales, etc.

Se podría decir que el POTAUS dará solución a estos problemas; pero si se aprueba con las mismas características de su Avance, solamente se habrá cumplido tarde una orden administrativa y, un análisis mecanicista merecerá propuestas para mantener la elephantiasis del sector inmobiliario privado, la anemia de lo público y sobre todo el desinterés por la participación en el proceso de construcción de la ciudad, de la sociedad civil organizada (Aljarafe Habitable, Asociación de Empresarios del Aljarafe, Ecologistas en Acción, etc.)

Los problemas urbanísticos incluso los atascos convertidos en cantidades no son un problema técnico; se resuelven con programas y simulaciones informáticas. El problema es político, depende de la forma de gobernar y, si se quiere, de gestionar incluso como recomienda el señor Florida, autor citado por el socialista Teniente Alcalde de Sevilla. Bastaría hacer realidad sus recomendaciones también en el “clase creativa” de los políticos: las 3T y las 7 variables, sobre todo la quinta: “credibilidad de la alta dirección”

Sevilla 14 de setiembre 2008



Sevilla, las cinco horas del descomunal atasco