

**A LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
JUNTA DE ANDALUCIA.- Avd. Diego Martínez Barrio, 10 41013 Sevilla**

Solicitante Ecologistas en Acción AL-GABAB G-41296559, y con domicilio a efecto de notificación calle Huerta n:1 en La Algaba Sevilla Andalucía, como organización, D I G O: medio del presente escrito, de acuerdo con el Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA (POTAUS), y ateniéndose al periodo de información pública establecido,

EXPONE:

1. Consideraciones

Con carácter previo a los varios argumentos desplegados en ésta *alegación* creo necesario exponer las siguientes dos consideraciones que los sustentan :

PRIMERA, si éste documento de **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla(POTAUS)** que ahora se presenta se hubiese propuesto y aprobado una década antes para el conjunto del **Área Metropolitana(AM)** de Sevilla, aún bajo esas directrices de crecimiento urbano, de accesibilidad, de criterios ambientales, de conservación del patrimonio histórico y territorial,..., se habría limitado mucho un hecho extendido y muy perjudicial que ha tenido, y tiene aún, gran relevancia en el actual caos metropolitano: **cual es la gestión y actuación absolutamente *parcial* que han venido practicando las corporaciones municipales de toda tendencia política en los ayuntamientos conformadores del AM al defender exclusivamente los *intereses locales* de su municipio, así como los electorales propios, desentendiéndose de los otros municipios y compitiendo con ellos.** Así todas las corporaciones municipales han querido crecer por crecer agrandando lo más posible su núcleo urbano con habitantes, viviendas, algunas industrias,...y en muchos casos bajo las presiones y pequeños intereses de inmobiliarias y propietarios de terrenos. Ha sido una concepción y actuación sobre el urbanismo y la economía local con muy pequeña visión y a muy *corto plazo* la que se ha venido practicando, lo que difícilmente podría rentabilizarse económicamente y urbanística menté a *medio y largo plazo*. Y esos mismos *intereses parciales y locales* fueron los que ya también presionaron para el trazado de la SE-40 y la obtención de equipamientos, zonas industriales,...Y es por ello que en el mismo **POTAUS** en el apartado **4.2.1. Sistema de Asentamientos** de la pág 40 del INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL se reconoce: “*El Plan considera que el control de los*

procesos urbanos que actualmente se están dando en el territorio metropolitano es urgente, teniendo en cuenta la inminencia de la ocupación de muchas zonas y de una gran cantidad de suelo, atendiendo a políticas urbanísticas diseñadas para dar frutos económicos en el corto plazo”... “Por otra parte, es dudoso que la limitada capacidad financiera de los Ayuntamientos pueda afrontar en el medio plazo los gastos derivados de sostener los servicios y las dotaciones de las amplias porciones del territorio, ocupadas además por urbanizaciones residenciales en baja densidad.”. Y asimismo acentúa que... “la descoordinación de los usos del suelo inducida por estrategias de competitividad mal entendida entre municipios cercanos para atraer inversiones inmobiliarias que, según lo ocurrido en otros lugares, se demuestran gravemente comprometedoras de la sostenibilidad ambiental y también de la social y la económica.”

De los argumentos anteriores se infiere que a partir de ahora será obligación de las INSTITUCIONES SUPRAMUNICIPALES imponer una suficiente gestión y acción colectiva en los procesos urbanos del Área Metropolitana (AM) de Sevilla evitando la descoordinación en los usos del suelo y competencia entre municipios que ha acontecido hasta ahora.

SEGUNDA, toda *alegación*, al igual que toda crítica u oposición a una propuesta, si no quiere ser una simple **negación no constructiva** debe sustentarse en una previa alternativa que se contrapone a la que se quiere modificar. Es el único mecanismo intelectual que puede evitar el que la crítica a lo diferente sea simple y vacía **negación**. Y por ello me siento obligado a exponer la alternativa en la que se sustenta nuestra *alegación*, la cual ofrece en relación al Aljarafe algunas diferencias y matices con la que éste **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)** propone.

Tal alternativa sustentante, que creo trascendental y vengo apoyando desde hace un par de años, ya se contenía esbozada en el manifiesto **REFLEXIÓN SOBRE EL URBANISMO ESPAÑOL Y EL PATRIMONIO. El Aljarafe y Sevilla**, el cual salió en la prensa durante 2006, y quedó más desarrollada en el documento **Impacto en el Paisaje y Patrimonio Natural del Aljarafe de las infraestructuras viarias del PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA**, elaborado en el pasado mes de agosto. Y ambos textos fueron apoyados por numerosas personas de ámbitos intelectuales diferentes.

Y la alternativa surgió bajo una perspectiva *macroeconómica, medioambiental y cultural* unificada en la que un excepcional *conjunto patrimonial* en el norte del Aljarafe, basado en el valor arqueológico conjunto de los **Parques Culturales** de Valencina-Castilleja de Guzmán y de Santiponce (Itálica), debe tener una plena y natural conexión *económica, espacial, medioambiental y cultural* con el valle del arroyo Riopudio y el corredor Verde que en él se restaurará. Pues los actuales usos y actividades agrarias que en el Valle existen, protegidos y fomentados en base a los productos agrarios de gran calidad existentes (aceitero, vitivinícola,..), son de un gran valor en aras de la industria agro-alimentaria. Y no sólo de cara a mercados más amplios sino en relación con la cada vez mayor conurbación del Aljarafe, así como en relación con el turismo que pueda fomentarse. Y al sur el valle del arroyo Riopudio debe recuperar una suficiente conexión *espacial* con el eje esencial que para el AM de Sevilla va a ser el Guadalquivir, tal como muy bien se formula en éste **POTAUS**. Esa triple y esencial conexión entre un *conjunto patrimonial* constituido por dos **Parques Culturales** al norte, y el *turismo cultural* que en torno a él surja, con el eje del Valle del arroyo Riopudio, y la agricultura con posible *ecoturismo* en él, mas la posterior conexión de éste con el eje esencial que es el Guadalquivir, y el *turismo fluvial* que en torno a él se desarrolle, sería de tal potencia *macroeconómica, medioambiental y cultural* que reforzaría enormemente el AM de Sevilla, y a esa “gran Sevilla” que se está difundiendo.

Y un absoluto apoyo normativo de esas conexiones se encuentra en el **Art. 3** de la LOUA, en el POTA en **[110] Líneas Estratégicas [E]**., en la Norma **[111] Componentes del Sistema del Patrimonio Territorial de Andalucía [N]**. y en la Norma **[113] Estrategias de planificación y gestión integrada del Patrimonio Territorial [N]**. Y cuyos contenidos se expondrán más adelante.

Es por ello por lo que ésta *alegación* alternativa tiene una notable coincidencia con los *objetivos y perspectiva* que se plasman en el texto de la MEMORIA DE ORDENACIÓN, aunque encuentro un desajuste entre esos *objetivos y perspectiva* de los textos y el pragmatismo en la ubicación de algunas “áreas de oportunidad” así como en algunos crecimientos. La coincidencia es, sobretodo, en la concepción de algunos de los *espacios libres* que se proponen, aunque sin la suficiente protección, así como con algunos de sus instrumentos de planeamiento cual es el caso del *área de centralidad*. Aunque discrepando con algunos tramos de infraestructuras muy perjudiciales y aprobados con anterioridad a éste **POTAUS**, con la insuficiente cantidad de espacios libres que se proponen en cambio para el sureste entre Sevilla, Alcalá de G. y Dos Hermanas, con los crecimientos para Coria y Palomares que ahogan aún mas la conexión del arroyo Riopudio con el Guadalquivir, con el crecimiento de Almensilla, con la superficie de **parque Cultural** para Valencina así como con las *áreas de oportunidad* de Salteras y Castilleja de Guzmán.

Nódulo esencial de la alternativa sustentante de ésta *alegación* es la propuesta al norte del Aljarafe de un *área de centralidad cultural* en base al *conjunto patrimonial* que conforman el **Parque Cultural** de Santiponce(Itálica) y el de Valencina-Castilleja de Guzmán. Y que debería estar plenamente conectada a través de la Cornisa Norte y del espacio de la histórica Hacienda Torrijos con el entorno del arroyo Riopudio y con los espacios de olivar de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Salteras, Gines,...así como con la Cañada Real de las Islas y otros cordeles y vías pecuarias. Y así ya se conformaría al norte un *entorno espacial* integrado de enorme *potencialidad cultural, medioambiental y económica*.

Tal *área de centralidad cultural* alternativa en el seno de ese *entorno espacial* se conforma y apoya:

- A.- en ese concepto de *área de centralidad*, que consideramos muy fructífero
- B.- en específicos criterios de *sostenibilidad* y en *valores territoriales, culturales, patrimoniales, medioambientales y económicos* extraídos empíricamente de éste *entorno espacial*
- C.- en la plasmación de esos *valores* así como de la *conexión estratégica* entre ellos bien en leyes genéricas, o más específicas, de diferente rango normativo.

A.- El *área de centralidad cultural* sería el espacio nuclear y representativo de los *valores culturales* acumulados en el área norte del Aljarafe. Y que por representar el *núcleo patrimonial* más importante de la Comunidad Autónoma Andaluza, y tal vez de España, en él podrían ubicarse instalaciones suficientes para poder albergar congresos sobre prehistoria, historia antigua así como actos y representaciones de la Cultura de Sevilla. Y que para así descentralizar actividades del centro de Sevilla ante la saturación de actividades y viaria que hoy sufre se podría ubicar en el centro estratégico de un espacio entre Santiponce(Itálica), Valencina, Castilleja de Guzmán y Salteras, en torno a la A-8077, la línea Férrea Sevilla-Huelva y el AVE hacia Huelva. Y el cual colindaría y conectaría a través de la Cornisa Norte con el espacio conformado por la histórica Hacienda Torrijos, la cabecera del arroyo Riopudio y los espacios de olivar de Espartinas, Villanueva del Ariscal, Gines,...así como con la Cañada Real de las Islas y otros cordeles y vías pecuarias.

B.- En el *entorno espacial* descrito se superponen muy importantes *valores* que en la última década han sobrevivido a la presión inmobiliaria que ha acechado a los municipios del norte del Aljarafe. Y es por lo que en ese *entorno espacial* esos *valores* deben mantenerse interrelacionados y potenciarse. Ellos son:

- al importante patrimonio de Itálica se añade la enorme relevancia de los yacimientos arqueológicos del Periodo Calcolítico en Valencina y Castilleja de Guzmán, que, paradójicamente, no han tenido suficiente atención ni por la Delegación Provincial de Cultura ni por la Consejería. Y éstos yacimientos se extienden hasta la franja norte de la **Hacienda Torrijos** tal como se recogen en las figuras 10, 11, 12 y 15 de la **Carta Arqueológica Municipal de Valencina**, las cuales son unificadas a una misma escala en el MAPA A. Una parte de ellos se encuentran localizados en el entorno inmediato de la Hacienda (fig. 11), siendo el mas espectacular el Cerro Catalán. Pero en la zona este desde la Hacienda hasta el Cerro de Margarejo ha aparecido abundante material de varias épocas tras las excavaciones para zanjas y colectores. Y así se recoge en la fig. 15 de la **Carta Arqueológica**.

- por haberse salvado de la urbanización en ese entorno se ha refugiado y sobrevivido una importante fauna, tal como lo asevera el estudio **Fauna y Flora silvestres del término municipal de Valencina de la Concepción (Sevilla)** de Juan J. Negro, Carlos Ibáñez, Ana Andréu, José Cabot y Héctor Barco, miembros del **Consejo Superior de Investigaciones Científicas** y de la **Estación Biológica de Doñana**. Pues en su pág. 21 se afirma: “*Con 3 especies de anfibios, 9 de reptiles, 20 de mamíferos y 88 especies de aves, el municipio de Valencina presenta una notable diversidad de vertebrados terrestres*”,...“*La presencia como nidificantes de especies con poblaciones VULNERABLES en el ámbito nacional, como el **aguilucho cenizo** y la **avutarda**, justificaría la declaración de parte del término municipal como **Zona de Especial Protección de aves (ZEPA)**. Las zonas de mayor interés ambiental son el entorno de la **Hacienda de Torrijos, la cabecera del Río Pudío, la vaguada de Montijo, la cornisa del Aljarafe y los terrenos de campiña en las zonas de vega, al norte del casco urbano**. Debido a la presencia de especies protegidas, la preservación de estos lugares, o incluso su mejora mediante labores de reforestación, deberá ser tenida en cuenta por las autoridades municipales o supra-municipales cuando realicen planes de ordenación o cuando se proyecten obras de infraestructuras*”. (se adjunta el estudio)

- una parte de ese entorno del norte del Aljarafe que se ubica entre Valencina y Salteras, cual es la histórica Hacienda Torrijos, es colindante y pertenece al valle del arroyo Riopudio, pues el arroyo de Cañada Honda en esa Hacienda es afluente del arroyo Riopudio no habiéndose tenido en consideración para la restauración de su cuenca. Y ello se constata comparando la fotografía del “vuelo americano” de 1956 y la actual del GOOGLE EARTH(se adjuntan). Asimismo en ese arroyo existe una notable vida animal al presentar surgencias de agua durante todos los veranos.

- en la Cornisa Norte puede constatarse abundante vida animal, y lo asevera el anterior estudio científico mencionado, estando protegida como *paisaje sobresaliente* en el PS-4 del Plan Especial de Protección del Medio Físico.

- al constituir un mismo espacio la **Hacienda Torrijos** y las manchas de olivar de Salteras, Espartinas, Gines,..conforman una importante zona de conexión estratégica entre los dos **Parques Culturales** y el Valle y Corredor Verde del arroyo Riopudio, y que conectaría las posibles ubicaciones terciarias(hostelería) en torno al *espacio libre* de los **Parques Culturales** con el *espacio libre* del Valle del Arroyo Riopudio, y éste debería conectar con el gran eje que es el Guadalquivir. Por lo que se constituiría un

espacio continuo de valores *económicos, ambientales y patrimoniales* muy compatibles que se refuerzan mutuamente. Y en ello coincide plenamente con el espíritu de conectividad entre espacios tal como textualmente se expresa en la MEMORIA DE ORDENACIÓN, aunque en la planimetría ello no se cumpla pues no se dota de la suficiente conexión espacial del arroyo Riopudio con el Guadalquivir. Y se hace evidente que todas esas conexiones agrandarían así el valor *económico, medioambiental y cultural* del conjunto del AM en el oeste.

C.- Los diversos valores y potencialidades existentes en el territorio antes descritos así como su *conexión espacial estratégica* en aras de su mejor *utilización racional* tienen su plasmación en abundantes textos legales. De las que son una muestra por orden de rango normativo:

- el **Artículo 45** de la **CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA** : “ 1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo; 2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.”

- el **Artículo 12.3, apartados 5 y 6, del Estatuto de Autonomía de Andalucía** que prescribe: “3. Para todo ello, la Comunidad Autónoma ejercerá sus poderes con los siguientes objetivos básicos:
5. El fomento de la calidad de vida del pueblo andaluz, mediante la protección de la naturaleza y del medio ambiente......
6. La protección y realce del paisaje y del patrimonio histórico-artístico de Andalucía.”

- el **Art. 2, apartados 1 y 2. b), de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía** prescribe: “1. La Ordenación del Territorio tiene por objetivo contribuir a la cohesión e integración de la Comunidad Autónoma y a su desarrollo equilibrado.
2. Son objetivos específicos de esta materia:
b) La distribución geográfica de las actividades y de los usos del suelo, armonizada con el desarrollo socioeconómico, las potencialidades existentes en el territorio y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico y cultural.”

- el **Art. 3, 1. a) y 2. h) de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía(LOUA)** prescribe: “Fines específicos de la actividad urbanística: 1. Son fines de la actividad urbanística los siguientes: a) Conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida en Andalucía; 2. La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso: f) La protección del patrimonio histórico y del urbanístico, arquitectónico y cultural;..... h) La incorporación de objetivos de sostenibilidad que permitan mantener la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los sistemas naturales, mejorar la calidad ambiental, preservar la diversidad biológica, y asegurar la protección y mejora del paisaje.

- el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía(POTA)** en la **Sección 2. Sistema del Patrimonio Territorial** en [109] **Objetivos** prescribe: “1. Preservar el patrimonio territorial (natural y cultural), como un componente básico de la estructura

*regional de Andalucía y de su capacidad de articulación e identidad socioterritorial.”; 2. Poner en valor el patrimonio territorial como recurso para la ordenación del territorio y el desarrollo local y regional.; 3. Incorporar la dimensión paisajística, en cuanto que su adecuada atención a la memoria del lugar y del tiempo, y con la necesaria calidad en sus soluciones y tratamientos. Así como en [110] **Líneas Estratégicas** se prescribe: “1. Integrar la protección de los bienes culturales y naturales y los ejes que los interconectan y hacen accesibles en una red territorialmente coherente que conforme un Sistema de Patrimonio Territorial. 2- Desarrollar la planificación como instrumento básico de gestión del patrimonio territorial, aportando referencias espaciales que reflejen las diferentes expresiones de las culturas territoriales presentes en la región, y sirvan como marco para actuaciones de ordenación, medidas de protección, intervenciones de mantenimiento y recuperación, restauración, acrecentamiento, investigación y desarrollo, difusión, fomento y puesta en valor del Patrimonio Territorial. 3- Incorporar el paisaje como elemento activo en la política y gestión del patrimonio territorial, desde su entendimiento como legado histórico e identidad colectiva, y como responsabilidad contemporánea en la configuración de entornos de calidad y de valores sociales para las generaciones futuras. Para ello se deberá impulsar la ratificación de la Convención Europea del Paisaje por el Parlamento de Andalucía, y ser consecuentemente desarrollada por las administraciones competentes en sus distintas líneas de actuación.”*

- el POTA en la misma **Sección 2** en la norma [111] **Componentes del Sistema del Patrimonio Territorial de Andalucía [N]**. en el apartado 2 prescribe: “2. *la consideración integrada de todos estos espacios, bienes y elementos protegidos se concibe como una red territorial a escala regional y, consiguientemente, se establece una serie de ejes de comunicación que los articula física y funcionalmente:”..... d) Los pasillos ecológicos que sirven de intercomunicación entre los espacios sujetos a protección ambiental.”*

- en el POTA en la misma **Sección 2**, norma [112] **Referencias territoriales para la planificación y gestión de los bienes patrimoniales [N]**. se incluye al Aljarafe entre “*los espacios naturales de mayor significación territorial, concebidos como red que ha de ser dotada de continuidad e interconexión*”, y también en la determinación [115] **Ordenación de los paisajes [D]. punto d)** se expresa que “*desde la perspectiva regional se consideran prioritarios los siguientes espacios: Los ámbitos con paisajes agrarios singulares afectados por procesos de transformación intensos: Aljarafe, Alcores,...*”

-y además de los anteriores contenidos normativos en éste mismo **POTAUS** en la pág. 49 del **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** en el apartado **4.2.4 Infraestructuras Territoriales y equipamientos** se mantiene: “*Como el espacio libre es único es evidente que sus distintos elementos deben estar conectados entre sí, y no sólo mediante conexiones físicas viarias para el no motorizado (vías pecuarias y caminos), sino mediante espacios bien definidos que aseguren que dichas conexiones son efectivamente funcionales. El resultado es una propuesta de espacio público (en singular) en forma de ameba, que conforma, de manera inicial, todo el resto de propuestas contenidas en el Plan, esencialmente aquellas relativas al sistema de asentamientos.”...”Todas estas propuestas, que se consideran innovadoras tanto desde el punto de vista conceptual como propositivo, permiten asegurar la funcionalidad y viabilidad del territorio metropolitano evitando la ruptura de las funciones ecológicas que éste acoge”. Y también en el apartado **11.2.3. Incorporar el patrimonio histórico y etnográfico dentro de la red de espacios de uso público como parques culturales** se expresa: “*La puesta en valor del patrimonio histórico**

implica la inclusión de los principales yacimientos arqueológicos, monumentos históricos y bienes de interés etnológico dentro de la red de espacios de uso público.”..” En el área de Sevilla hay dos zonas, en el Aljarafe nororiental y en el sur de los Alcores, donde la concentración y riqueza de restos históricos permitiría gestionarlos como parques o itinerarios culturales. Estas zonas son las siguientes:

*- Itálica - Dólmenes de Valencina - El Carambolo
-Carmona – Alcaudete - El Gandul - Marchenilla - Molinos del Guadaíra - Oripipo.*

Y los anteriores contenidos normativos creo que representan el *interés general* en bastante mayor medida que los *intereses parciales y locales* de los equipos de gobierno de los municipios, propietarios de terrenos, inmobiliarias,...y que las perspectivas técnicas *parciales* de los técnicos en tráfico.

Y por eso creo también que la propuesta que aquí se formula es más respetuosa con los valores existentes y con los contenidos normativos expuestos. De ahí que me resulte pobre y escaso que el *área de centralidad* al norte del arroyo Riopudio se circunscriba únicamente en torno a Salteras y al *núcleo de comunicaciones* con intercambiador que se quiere ubicar junto a esa localidad en la Hacienda Torrijos. Cuando colindando con ese espacio existe la inmensa *potencialidad cultural* conjunta que proporcionan Santiponce(Itálica), Valencina y Castilleja de Guzmán. Pues con esa formidable alternativa *cultural* Salteras seguiría teniendo la A-8077 y el *núcleo de comunicaciones* en su término municipal, aunque con otro trazado, y participando en una centralidad mucho más amplia y poderosa, a no ser que se quiera sólo una simple *centralidad* viaria y de comunicaciones.

Para la constitución del *área de centralidad cultural* que mantenga la conexión natural entre los espacios hoy conectados propongo:

- 1- Ante la dificultad para desviar la SE-40 hacia el oeste del Valle del arroyo Riopudio, como sería más estratégico, pero se opondrían diversos municipios, se opta por desviar la SE-40 al norte hacia el oeste en paralelo con un tramo recto de la línea férrea Sevilla-Huelva.
- 2- En éste tramo se deberían realizar varios pasos ecológicos para facilitar el paso de Villanueva del Ariscal hacia el Corredor Verde del arroyo Riopudio.
- 3- Posteriormente la SE-40 se orientaría hacia el norte entre Salteras y Olivares para atravesar en túnel la Cornisa Norte y conectarla en la vega con el actual trazado.
- 4- Asimismo la A-8077 se desviaría entre Salteras y Olivares para atravesar la Cornisa Norte en túnel y discurrir por el norte de ésta hasta conectar con la línea férrea Sevilla-Huelva donde se ubicaría el *núcleo de comunicaciones* con intercambiador. El acceso desde Salteras y Valencina a ese *núcleo* se haría mediante un puente de doble acceso que se ubicaría donde ahora se ubica el que salva el paso de la línea férrea. Después la A-8077 continuaría al norte de la línea férrea y fuera de la zona protegida de Cornisa, y por esa zona deberían hacerse pasos ecológicos sobre la A-8077 para facilitar el tránsito de la Cornisa con la vega.
- 5- Al discurrir en paralelo la A-8077, la línea férrea y la línea de AVE a Huelva se ubicaría otro *núcleo de comunicaciones* en una zona que se delimitaría entre la A-8077, la carretera Valencina a Santiponce, la línea de AVE y las zonas de vega contiguas con el Polígono Industrial de Santiponce donde se podría ubicar el *área de centralidad cultural* constituida por:
 - una Ciudad de la Cultura y de la Historia a escala provincial
 - las instalaciones necesarias: auditorio, salas de conferencias, residencia hotelera, instalaciones complementarias par los departamentos de Arqueología y de Historia de la Universidad,...

- Para esa *área de centralidad cultural* habría que reservar espacios y evitar que toda esa superficie se dedique a Polígono Empresarial como se pudiera pretender.

Con ésta alternativa Salteras podría crecer de manera más óptima hacia el oeste en la proximidad de los nuevos trazados de SE-40 y A-8077, y participaría de la conexión de los **Parques Culturales** y del *área de centralidad cultural* con el Valle del arroyo Riopudío. (Para el correcto entendimiento de la propuesta se adjunta un plano con cada una de las ubicaciones.)

*

Pero esa deseable triple conexión espacial entre el *área de centralidad cultural* con el Valle del Riopudío y el Guadalquivir quedaría aniquilada al norte al quedar aislados los **Parques Culturales** de Itálica y Valencina-Castilleja de G. por el efecto fragmentador de pantalla y la devastación paisajística y medioambiental que ejercerán en esa zona norte las infraestructuras de alta capacidad proyectadas, así como el enorme e impactante *núcleo de comunicaciones* proyectado entre Valencina y Salteras. Pues los trazados de la SE-40 y de la A-8077, además de partir y seccionar el Valle del arroyo Riopudío, aniquilarán el espacio ambiental de la Hacienda Torrijos y destruirán una amplia franja de la Cornisa Norte del Aljarafe para después continuar por la vega seccionándola, en unión del futuro AVE a Huelva. Y después la A-8077 continuará durante 5 kms en el mismo espacio protegido de la Cornisa clasificado como “*Paisaje Sobresaliente*” en el PS-4 del Plan Especial de Protección del Medio Físico(PEPMF). Es por lo que, además de los daños medioambientales y físicos que de norte a sur generan, tales infraestructuras llevan al absoluto aislamiento y alejamiento espacial de los **Parques Culturales** respecto al Valle y Corredor Verde del arroyo Riopudío y la Cañada Real de las Islas, ante el enorme efecto pantalla entre ellos.

Y esos trazados han sido así concebidos porque ante los problemas de accesibilidad y la presión inmobiliaria que acosaba, y acosa, a esos espacios se redactó el **PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO del área de Sevilla(PTM)** en 2004 y 2005. Que por ser un Plan exclusivamente técnico ignoró toda perspectiva medioambiental, patrimonial, agroalimentaria, turística, arqueológica,...y concibió el trazado de la A-8077 y el *núcleo de comunicaciones* estratégico entre Valencina y Salteras como infraestructura viaria necesaria para la actividad inmobiliaria de aquellos momentos de 2004, 2005 y 2006(ello se explicará con mayor amplitud en los argumentos del próximo capítulo 2.). Y por ello es una decisión de enorme impacto territorial bajo una muy parcial perspectiva técnica que al no estar sometida a un **POTAUS** previo que contemplase todas las potencialidades de la comarca conduce a que las infraestructuras proyectadas y el *núcleo de comunicaciones* yugulen y rompan la conexión natural que hoy sobrevive en esos espacios, así como la potenciación mutua que puede generarse con la conexión plena entre *valores* tan estratégicos e importantes.

2. Argumentos ante la aprobación de la SE-40 y el PMT con anterioridad del POTAUS

Aun cuando los periodos de *alegaciones* a la SE-40, la A-8077 y el **PLAN DE TRANSPORTES METROPOLITANO del Área de Sevilla(PTM)** ya transcurrieron sin embargo la ausencia de respuesta institucional a esas *alegaciones*, o su desestimación, no agotan el procedimiento. Siempre queda la posibilidad de proceder contra tales decisiones, pero ello conlleva adentrarse en un largo litigio en el ámbito del Derecho Administrativo que supondría costes iniciales en provisiones de fondos mas la posible y cuantiosa fianza que la judicatura suele exigir por el posible dolo cesante en la aplicación de un Plan de tal envergadura. Y todo ello queda muy alejado de las posibilidades de cualquier particular o grupo. Por lo que es ésta *alegación* el único resquicio para volver a manifestarse en defensa de lo que creemos una mejor alternativa que la que resultará con la ejecución de algunos tramos de infraestructuras. Pues el trazado definitivo de la SE-40 ha resultado de la negociación con muchas corporaciones municipales del AM al extenderse el deseo de que tal vía pasase por cada término municipal para así crecer por crecer. Lo que al final ha conducido a que no se hayan impuesto en la delimitación última del trazado los *valores y potencialidades* del territorio, ni ninguna visión macroeconómica a *largo plazo* sobre ellos, ni en relación con la calidad medioambiental y de vida que resulte,...Sólo una coincidencia de *intereses parciales* bajo una concepción radiocéntrica del trazado y una lógica del tráfico adaptada a ellos, y que no deben representar todo el *interés general*. Pues en torno a todo eso se organizará el modo de vida de *todos* en el conjunto del Área Metropolitana de Sevilla. Y asimismo con posterioridad al periodo de alegaciones se han tomado decisiones de gran impacto espacial sobre la ubicación, conexiones, diseño,...de algunos *núcleos de comunicaciones* estratégicos(Coria-Gelves y sobretudo el de Valencina-Salteras) los cuales aparecían diminutamente dibujados en los pequeños planos del **PTM** pero sin que se hiciese referencia alguna a ellos en el texto expuesto al periodo de alegaciones, no dando lugar a alegar sobre ello en ese periodo. Por lo que ésta *alegación* es también el único resquicio para mostrar la discrepancia sobre esas decisiones ante el impacto tan brutal que el *núcleo de comunicaciones* entre Salteras y Valencina va generar en espacios de valor múltiple, y anulando grandes proyectos y posibilidades que ya hemos descrito. Así como también en el *núcleo de comunicaciones* entre Coria y Gelves es necesario cuidar su diseño y sus derivaciones por el impacto que puede generar en el esencial entorno del Guadalquivir.

Y también ha concurrido la circunstancia de que al no haber existido un previo Plan de Ordenación del Territorio que se impusiese por encima de tan diversos intereses locales se ha tenido que entrar a negociar tratando de satisfacerlos todos en dos decisiones muy trascendentales que se han tomado sin ninguna directriz de Planeamiento Territorial: la aprobación del trazado definitivo de la SE-40, y la aprobación del **PTM**.

Y es necesario reflexionar sobre ambas decisiones previas pues condicionan el crecimiento, fragmentan algunos espacios muy importantes y así condicionan a éste **POTAUS**, porque deberían haber sido concebidas paralelamente a él.

En relación al trazado aprobado de la SE-40 la primera característica que es necesario resaltar es su *concepción radiocéntrica*, que genera siempre un *crecimiento acumulativo radiocéntrico* por adosamiento continuo con fuerte tendencia a no dejar espacios libres interpuestos, o reducirlos al mínimo. Además se ha impuesto una ubicación equidistante y próxima de tal trazado entre Sevilla y las zonas de fuerte tendencia a crecer desordenadamente hacia ella, como son los centros de gran crecimiento industrial y residencial del AM(Alcalá de G, Dos Hermanas), por lo que va a reforzar fuertemente la tendencia a una mayor saturación en las zonas intermedias que restan entre ambos. Con esa tendencia se va a constituir en el **sector este-sureste** un espacio muy colmatado y edificado entre Sevilla-Alcalá de Guadaira-Dos Hermanas-Bellavista-Montequinto aún con los espacios libres que se proponen en el **POTAUS**, los cuales estimamos son insuficientes para evitarlo. Pues, aún con esos espacios

libres, va a surgir una mancha edificada de poco orden que superará en superficie a la actual Sevilla, constituyéndose así por el sureste un conglomerado urbanístico medioambientalmente no deseable. Y por el **sector oeste** del Aljarafe la *tendencia* con la SE-40 sería la de constituirse una gigantesca ciudad que sería mayoritariamente ciudad-dormitorio, y que trata de evitar éste POTAUS conservando bastantes espacios libres. Aunque tales espacios no están acogidos a ninguna figura jurídica de protección.

Y con ese tipo de crecimiento concéntrico siempre va acumulándose una cada vez mayor dificultad de acceso entre el centro y la periferia con un incremento progresivo en la longitud de los desplazamientos, en los tiempos empleados en ello y en el encarecimiento progresivo del mantenimiento y renovación de los sistemas y vías de transportes; mas una acumulación progresiva de gases contaminantes. Así ha sido, y es, el esquema evolutivo de muchas grandes áreas metropolitanas que han ido ocupando su territorio. Por lo que se le aplican así a una ciudad mucho menor como Sevilla los mismos esquemas de crecimiento radiocéntricos que ya se rehuyen hoy por las disfuncionalidades que han venido generando. Y que fueron aplicados hace cincuenta, cuarenta y treinta años a ciudades mucho mayores con ubicaciones geográficas y *condiciones medioambientales* no tan desfavorables como las de Sevilla.

Ello generará efectos *medioambientales* muy negativos, pues Sevilla es una ciudad con unos niveles pluviométricos muy inferiores a otras, que padece una fuerte sequía y calentamiento desde finales de la primavera hasta el otoño, y que carece de fuertes vientos de levante y poniente al estar ubicada en la depresión aluvial del Guadalquivir. Y, al contrario de otras ciudades, está alejada del mar, de la montaña y de altiplanicies, y siendo la cornisa del Aljarafe la que evita que los vientos del sur-oeste tengan fuerza en la depresión de la vega fluvial. Y por todo ello es más proclive que otras a la acumulación de gases. De ahí que la Sevilla que puede crecer por el sureste con el trazado actual de la **SE-40**, es una serpiente que engullirá el pueblo de la Algaba i fui cercano al SE-30 además de ir generando y acumulando algunos de los problemas de accesibilidad entre el centro y la periferia de todas las grandes ciudades de *evolución radiocéntrica*, estará entre los conjuntos espaciales urbanos más polucionados, y con características medioambientales menos idóneas para soportar las sombrías previsiones del cambio climático en el sur con incremento en sequía y calentamiento en los próximos 20 años. **Es por lo que Sevilla y su Área Metropolitana necesita de mayores espacios libres interpuestos que otras ciudades y conurbaciones.**

En relación con el **PTM** conviene subrayar que es una iniciativa que se antepone con urgencia a la posterior elaboración del **POTAUS**. Y entre los factores que han inducido a actuar con esa urgencia a la Consejería de Obras Públicas y Transportes(**COPT**) ha estado el desorden urbanístico y de accesibilidad acumulados en el Aljarafe, al no haber impuesto un Planeamiento Territorial una década antes. Y así se han tomado decisiones de gran incidencia urbanística y territorial bajo una muy parcial perspectiva técnica con la aprobación del **PTM**, al no estar éste sometido a estudios que contemplasen los *valores y potencialidades* de la comarca. Por lo que las infraestructuras proyectadas impactan y hacen efecto de pantalla yugulando espacios de gran importancia.

Basándose en los anteriores argumentos y en lo que establece la **Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía** la aprobación del **PTM** en 2006 no debió ser en su totalidad, debiendo haberse aprobado sólo los “ *objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano*”, para delimitar posteriormente el trazado definido del viario en paralelo con la redacción de éste **POTAUS** .

Y es que la Consejería de Obras Públicas y Transportes(COPT) aprobó el PTM basándose en las competencias que le otorga el **Artículo 4. Competencias** de la **Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía**, pero al hacerlo delimitando ya con notable precisión los futuros *trazados de grandes infraestructuras* así como la ubicación de los *núcleos de comunicaciones* (así se hace en el PTM en la fig ACTUACIONES VIARIAS EN EJECUCIÓN, pág. 9, capítulo 5), y sin atenerse a un previo Plan de Ordenación del Territorio, da cauces para argumentar legalmente contra ello.

Pues la **Ley 2/2003** en su TÍTULO III. DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN y en el **Artículo 20. Contenido del Plan de Transporte Metropolitano** prescribe:

“El Plan de Transporte Metropolitano tendrá, al menos, el siguiente contenido:

.....
g.-Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.”

Y después en el **Artículo 22.Vigencia y efectos**, en el apartado 4, se expresa una prescripción que pudiera parecer opuesta:

4. El planeamiento territorial y urbanístico recogerá y concretará espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Sin embargo en éste **Artículo 22** la idea de *recoger y concretar “espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano”* no implica que se deba imponer ya la delimitación y ubicación bien precisada del *trazado de vías* y de *núcleos de comunicaciones* a los que después habría de atenerse un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

Pues en el caso del **PTM** del área de Sevilla deben considerarse como *“objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano* los siguientes:

- desistir de aumentar la red viaria metropolitana de alta capacidad hacia Sevilla por fragmentar excesivamente el territorio y ser financiera y medioambientalmente insostenible. Y ser la tendencia hacia el transporte en vehículo privado insostenible al incrementar el consumo de energía fósil y las emisiones y ruidos.
- El ámbito central de la ciudad de Sevilla carece de capacidad de acogida del tráfico radial hacia ella a medio plazo si esta se produce en vehículo privado.
- necesidad frente a ello de incrementar en número de viajeros el transporte público y disminuir el desplazamiento individual en vehículo privado
- apuesta por la intermodalidad, por el establecimiento de plataformas, de intercambiadores, de carril-bus,...
- la posible necesidad de convertir en tren de cercanías la actual línea férrea Sevilla-Huelva.
- la necesidad de una posible autovía al norte del Aljarafe
- la necesidad de la línea de METRO 1 a Mairena
- la necesidad de una línea de metro, o tranvía, de norte a sur del Aljarafe(Metro-Aljarafe).

Tales *objetivos y criterios* sí pueden considerarse como *“objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano”*, y muy necesarios y óptimos. Pero no pueden considerarse *“objetivos y criterios funcionales establecidos”* el diseño ya muy

precisado, e inamovible, del trazado de todo el viario(la SE-40, la A-8077 así como la ubicación de *núcleos de comunicaciones* estratégicos). Pues eso lo convierte ya en un Plan de Transportes Metropolitano plenamente delimitado que se está anteponiendo a un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, que es donde se deben precisar finalmente los *trazados viarios* y la localización de los *núcleos de comunicaciones*. Al aprobarse así el **PTM** se sobrepasaban las competencias que la Ley 2/2003 le concede a un Plan de Transportes Metropolitano. Pues de esa manera serían los técnicos en tráfico y transporte, basándose sólo en la *variable tráfico-transporte*, los que decidirían la mayor parte de la evolución espacial de un AM frente a los equipos de técnicos en ordenación del territorio que han de manejar múltiples *variables (macro-económicas, demográficas, tráfico y transporte, geográficas y paisajísticas, medioambientales,...)*. Así se estaría ya determinando mucho el crecimiento urbanístico y la ocupación de los espacios, y el posterior Planeamiento Territorial estaría ya bastante condicionado. Y es por ello que en la aparente oposición entre el contenido del **Art. 20** y el del **Art. 22** debe establecerse el criterio del **Art. 20** de “*la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional*” por parte del “*Plan de Transporte Metropolitano*”.

Todo ese proceder de la **COPT** supone incurrir en incoherencia disciplinar y sobrepasar el contenido de la **Ley 2/2003**. Pero para proceder contra tales decisiones habría sido inevitable el largo y costoso litigio frente a una institución como la **COPT**.

Y es precisamente por ser el **PTM** un Plan exclusivamente técnico y redactado sólo desde la perspectiva del tráfico y la accesibilidad, y ajeno a cualquier estudio territorial, es por lo que en su elaboración no se toma en consideración ningún valor *patrimonial, cultural y medioambiental* de los espacios sobre los que proponen intervenciones viarias, pues ello corresponde a un Plan de Ordenación del Territorio. Y como la SE-40 también se decidió así es por lo que el trazado de la SE-40, la A-8077 y algunos *núcleos de comunicaciones* impactan y hacen efecto de pantalla yugulando espacios de gran importancia como el Valle del arroyo Riopudio Y en el caso del Aljarafe el trazado de la A-8077 y de los dos *núcleos de comunicaciones* emplazados entre Coria y Gelves y Salteras y Valencina, este último con un carácter muy estratégico, se decide en los momentos de redacción del **PTM**(2004 y 2005) en base a la tendencia a ocupación de espacios que imponía la dinámica inmobiliaria imperante en el Aljarafe hasta 2006. Y así se reconoce en la pág. 13 del **PTM** donde se afirma: “*habría que contar con los condicionantes del planeamiento territorial...En todo caso y dado que dicho ejercicio prospectivo supera las posibilidades de este estudio, se ha optado por deducir de las tendencias observadas más recientes...*”. En el Aljarafe ello tenía una mayor repercusión que en otros espacios del Área Metropolitana de Sevilla en tanto tales “*tendencias observadas más recientes*” estaban en esta comarca mayoritariamente marcadas por una enorme y caótica dinámica inmobiliaria, pues en los espacios de Valencina, Salteras, Espartinas, Bormujos, Almensilla, Palomares, Coria,...aún persiste esa tan fuerte presión edificatoria. Y sobretodo entre Salteras y Valencina quedan importantes espacios libres de olivar y de cereal en contraste con los términos municipales próximos de Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos,..los cuales están ya colmatados por la imparable actividad inmobiliaria. De ahí que las inmobiliarias apuntasen hace unos años hacia Valencina y Salteras como espacios colindantes a ir ocupando con urbanizaciones, por lo que casi todas las fincas ubicadas en la meseta de Valencina y algunas zonas de Salteras han sido adquiridas por las inmobiliarias. Y ello se reconoce en la pág. 14 del **PTM** cuando se afirma que el “*Aljarafe seguirá absorbiendo una parte importante del crecimiento metropolitano, en aquellos municipios que disponen de suelo calificado, y que en algún caso han señalado su techo de población: Mairena (60.000 habitantes), Palomares (20.000), Bormujos, Salteras, Valencina,...*” Así se está dando por asegurada y aceptando la continuidad de la caótica dinámica inmobiliaria residencial en la primera corona del Aljarafe y también en la segunda. Y el **PLAN** admite *explícitamente* que con la importante capacidad

viaria adicional que supondrá la **SE-40** ésta será el eje de transporte esencial entre la primera corona del Aljarafe y la segunda, por lo que ambas coronas tendrían tendencia a colmatarse con edificaciones adosadas a ambos lados de esa vía.

Es por lo que el diseño del trazado de la futura autovía A-8077 y su convergencia con la SE-40 y la línea férrea Sevilla-Huelva para conformar un gran *núcleo de comunicaciones* entre Salteras y Valencina es la respuesta del **PTM** ante esa coyuntura edificatoria en el norte del Aljarafe. Siendo por ello una decisión y solución que se toma en un momento donde imperaba una coyuntura económica de la edificación diferente a la actual.

Y por ello ese *núcleo de comunicaciones* y el *intercambiador de transporte*, tan estratégicamente concebidos, van a generar inevitablemente una fuerte tendencia hacia la edificación de los espacios circundantes. Pues un indicio de ello es la enorme y sorprendente “área de oportunidad”, exclusivamente residencial, que se propone para Salteras, y de superficie casi similar a la actualmente ocupada por esa localidad, que aspira a expansionarse junto a esas infraestructuras por el sector este. Pero, además, esas infraestructuras ya van a ocupar un gran espacio en esa zona con una total degradación ambiental de ella tras los grandes movimientos de tierras que su ejecución conlleva, lo que no queda explicitado en la planimetría que presenta éste **POTAUS**. Y tal degradación puede justificar una posterior conversión a zona urbanizable, pues esos terrenos ya están adquiridos por inmobiliarias al igual que los del “área de oportunidad” de Salteras.

El enorme impacto que van a generar la SE-40, la A-8077 y el enorme *núcleo de comunicaciones* entre Salteras y Valencina va a aniquilar el espacio de la Hacienda Torrijos, y asimismo la SE-40 junto a la A-8077 atravesarán y destrozarán una importante franja de la Cornisa para que después la A-8077 discurra durante 5 km al sur de la línea férrea y dentro de la zona protegida de la cornisa Norte. La cual está clasificada como *paisaje sobresaliente* en el PS-4 del PEPMF. Y ello contrasta bruscamente con el tratamiento que en el mismo **POTAUS** se da a esas zonas protegidas de los escarpes del Aljarafe y los Alcores, pues en el apartado **11.1.6. Mantener libres de urbanización a los escarpes por su valor paisajístico y para evitar riesgos naturales** de la MEMORIA DE ORDENACIÓN se prescribe en referencia a ellos: “*El Plan propone para la efectiva estabilización de estas laderas el mantenimiento de los cultivos arbóreos, especialmente olivares, que ahora ocupan importantes sectores de las cornisas del Aljarafe y Los Alcores.....*”*Por su parte, los trazados de nuevas infraestructuras deben estudiar y minimizar su impacto sobre la estabilidad de las laderas, la escorrentía superficial y el paisaje.*”

Y por haber concurrido tales circunstancias tanto en la redacción y aprobación de la SE-40 como en la del PTM es por lo que debiera haber flexibilidad y admitir cambios para así corregir algunos tramos que supongan mejoras para *espacios libres* tan importantes como los que he descrito en el Aljarafe.

Pues ésta propuesta, además de apoyarse en contenidos normativos muy concretos ya explicitados, coincide plenamente con abundantes argumentos desplegados en algunos de los propios argumentos de éste **POTAUS**. Por ello en la pág. 49 del INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL en el apartado **4.2.4 Infraestructuras Territoriales y equipamientos** se dice:). “*Como el espacio libre es único es evidente que sus distintos elementos deben estar conectados entre sí, y no sólo mediante conexiones físicas viarias para el no motorizado (vías pecuarias y caminos), sino mediante espacios bien definidos que aseguren que dichas conexiones son efectivamente funcionales. El resultado es una propuesta de espacio público (en singular) en forma de ameba, que conforma, de manera inicial, todo el resto de propuestas contenidas en el Plan, esencialmente aquellas relativas al sistema de asentamientos.*”...”*Todas estas propuestas, que se consideran innovadoras tanto desde el punto de vista conceptual como propositivo, permiten asegurar la funcionalidad y viabilidad del territorio metropolitano evitando la*

ruptura de las funciones ecológicas que éste acoge". Y también la MEMORIA DE ORDENACIÓN en el apartado 11.1.1. **Identificar de forma unitaria el espacio libre que ha de ser preservado de la urbanización** se establecen como criterios: "El diseño de una ciudad metropolitana requiere la previsión de una red de espacios libres, que se integre como un todo unificado y aporte los niveles de calidad ambiental que hoy demanda la ciudadanía"..... "...el sistema libre es uno y sus componentes deben constituir una red interconectada. Tales conexiones dejan de tener sentido como meros corredores, para convertirse también en espacio libre de suficiente entidad como para poder preservar los flujos y relaciones ecológicas, garantizando una buena calidad paisajística. Se trata, pues, de superar el concepto de conexión "ecológica", que suele reducirse a la insignificante, en términos territoriales, conexión vial no motorizada que sólo asegura la posibilidad del uso público común de los espacios, pero que no es suficiente para garantizar las otras funcionalidades ambientales de la red. Como consecuencia, no es el sistema de espacios libres al que hay que dotar de continuidad mediante conexiones libres de urbanización, sino que es el medio urbanizado el que debe ser necesariamente discontinuo."

*

Conviene enfatizar también que el **PTM** aún condicionando al **POTAUS** por el trazado de la SE-40 y otros trazados viarios sin embargo aporta excelentes diagnósticos y directrices para la redacción de éste. Y, además de en esas directrices, el equipo redactor se ha apoyado también en un importante texto como el del **POTA** que se inspira en una concepción del territorio y en un planteamiento de la cuestión patrimonial y medioambiental bajo criterios de *sostenibilidad* a los que son ajenos la SE-40 y algunas de las propuestas viarias del **PTM**. Pues si en el **PTM** se habla de *sostenibilidad* lo es en cuanto al coste económico "insostenible" de más vías de comunicación hacia Sevilla, del tráfico en vehículo privado, de las emisiones contaminantes y ruidos,... pero nada en relación al impacto *insostenible* de ocupación sobre el territorio que pueden generar la SE-40, la A-8077 y los *núcleos de comunicaciones* en Coria-Gelves y Salteras-Valencina.

Por ello no se puede esquivar el patente desajuste entre los modelos de crecimiento y de ocupación del territorio que inspiran a la SE-40 y al **PTM** frente al que inspira al **POTA**. Y ese desajuste es muy patente en el Aljarafe donde la SE-40 parte y hace de barrera en el Valle del arroyo Riopudio así como aniquila con su trazado algunos de los espacios de gran valor ambiental al norte.

Como síntesis final debe resaltarse que en el trazado definitivo de la SE-40 se impusieron una aglutinación de *intereses parciales* de diferentes municipios que sólo inspirados en criterios de accesibilidad viaria deseaban que tal vía pasase por su término municipal para así crecer urbanística menté. Y no parece que así puedan representar todo el *interés general*. De ahí que en esa delimitación última no tuvieran la debida prioridad los *valores y potencialidades* del territorio, ni ninguna visión macroeconómica a *largo plazo* en relación con ellos, ni en relación con la *calidad medioambiental y de vida* posterior bajo la que viviremos *todos* en el conjunto del AM de Sevilla.

Detrás de la pragmática lógica de los técnicos en tráfico y de los *parciales intereses* municipales en la SE-40, así como en la aprobación del **PTM**, se han impuesto de una manera simplista y como única finalidad el *crecimiento económico* y del *nivel de vida* con absoluta marginación de la *calidad ambiental y de vida*. Conflicto que se ha agudizado en la última década y que se realiza con la expectativa del cambio climático. A lo que ha venido siendo insensible la mayoría de la población y de las instituciones. Y por haber

concurrido tales circunstancias tanto en la redacción y aprobación de la SE-40 como en la del PTM debiera ahora haber flexibilidad para admitir cambios y mitigar ese conflicto mediante la corrección de algunos tramos de la SE-40, así como en la A-8077 y en algunos *núcleos de comunicaciones* concebidos sólo bajo criterios técnicos de accesibilidad que aniquilan algunos *espacios libres* muy importantes por su *valor cultural y medioambiental*. Se hace necesario por ello alguna flexibilidad pues de lo contrario supone mermar mucho las grandes potencialidades descritas para el oeste del Área Metropolitana de Sevilla.

3. Argumentos sobre los “ESPACIOS AGRARIOS DE INTERÉS” en el POTAUS.

Frente a esa tendencia a la ocupación de espacios inducida por las grandes infraestructuras en toda el AM éste **POTAUS** reacciona ofreciendo grandes espacios libres, sobretodo en el Aljarafe. Pero en el Plano SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL de la Cartografía de Ordenación del **POTAUS** esos espacios aparecen tipificados como “ESPACIOS AGRARIOS DE INTERÉS”, que al no ser ninguna figura jurídica de protección legal no deja nada garantizado. Esas buenas intenciones se encuentran bien formuladas en el apartado **9.1.4. Proteger las infraestructuras de transporte de la ocupación urbana**: “*La ocupación de los trazados viarios previstos y de sus zonas contiguas ha de evitarse, con el objetivo de no condicionar la implantación o ampliación futura de las infraestructuras viarias. Con esto, el Plan pretende garantizar el mantenimiento de la funcionalidad del viario, con especial atención al viario de gran capacidad y al definido como de interés metropolitano, considerando tanto el tronco principal como sus vías de acceso y ramales de giro en los enlaces.*” Sin embargo ante esas buenas intenciones surge el interrogante ¿ es ello posible en un AM como la de Sevilla que ha crecido tan caóticamente y sometida a tan feroces presiones por un sector de la edificación tan consentido institucionalmente? ¿ Qué tipo de normativa duradera hace falta para ello frente a las expectativas que han venido levantando las infraestructuras?

Pues en el caso del trazado de la SE-40 por el Valle del arroyo Riopudio ha motivado que gran parte de las fincas a un lado y otro de esa vía de alta capacidad estén adquiridas por inmobiliarias, pues se trata de una zona muy presionada para crecer. Y el conjunto de grandes espacios libres que se proponen en el plano SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL para ese Valle será una quimera si el grado de protección de esos espacios no es contundente. Pues con tal trazado de la SE-40 surcándolos la presión sobre ellos será cada vez mayor.

Así como ante la fragmentación que sobre los espacios descritos y otras partes del territorio generan las infraestructuras de alta capacidad éste **POTAUS** responde con los espacios exentos que a ambos lados de ellas prescribe la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía.

4. Argumentos sobre el *área de oportunidad* de Salteras

Un anticipo de la capacidad de expansión al norte del Aljarafe inducido y alentado por las infraestructuras de alta capacidad(SE-40, A-8077, *núcleo de comunicaciones* e

intercambiador) que se quieren ejecutar entre Salteras y Valencina, es la enorme y sorprendente intervención nominada como “área de oportunidad”, de uso exclusivamente residencial, a la que aspira la pequeña localidad Salteras.

Y la reflexión sobre tal “área de oportunidad” induce las consideraciones que siguen:

1- supone un incremento de 1.200 viviendas en una localidad cuyo parque de viviendas casi iguala esa cifra. Lo que supone un incremento en algo más del 100% que duplica a la actual Salteras.

2- las estimaciones del Instituto de Estadística de Andalucía estiman una ratio de 3,04 habitantes por vivienda ocupada para la provincia de Sevilla en 2006, pero al ser la tendencia a bajar se podría ir a la baja y utilizar la cifra de 2,9 habitantes para el presente momento frente a la previsión futura de 2,7 que ofrece el POTAUS en la pág. 90. Ello implicaría un incremento de población de unos 3.500 habitantes en Salteras, cuya población actual es de 4.400 habitantes. Lo que supondría un incremento de población del 80%. Y ello no se puede justificar sólo por la posible mano de obra que traería el Polígono Industrial los Llanos y su ampliación.

3- el incremento del 100% en el parque de viviendas y del 80% en población son cifras imposibles de justificar por las características del municipio de Salteras o por necesidades de su población. De ahí que se vulnere el **Art 9 apartado C** de la LOUA en el que se prescribe: *“C) Atender las demandas de vivienda social y otros usos de interés público de acuerdo con las características del municipio y las necesidades de la población.”*. Pues aunque ese mismo **Art. 9** prescriba en su anterior **apartado A. a)**: *A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren: “a) Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio.”* sin embargo en el caso de que un Plan de Ordenación del Territorio determine, de acuerdo al **Art. 23** de la **Ley 1/1994** así como al **Art.7. 1** de la LOUA, sobre el Plan General de Ordenación Urbana local un crecimiento únicamente residencial en una zona implicando una especialización de uso y no adecuada a las necesidades de la población ha de tenerse en cuenta que en ese mismo **Art. 9** en el **apartado C** se formula que los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben: *“C) Atender las demandas de vivienda social y otros usos de interés público de acuerdo con las características del municipio y las necesidades de la población.”* Y por ser en éste caso tal “área de oportunidad” de contenido sólo residencial conllevaría un desarrollo urbanístico de Salteras en base a una especialización funcional por el uso exclusivamente residencial de la zona en una localidad que no tiene capacidad para suministrar puestos de trabajo para los nuevos 3.500 habitantes, constituyéndose así una ciudad-dormitorio. Pues la ubicación del Polígono Industrial los Llanos y su ampliación no puede justificar tampoco esa cuantía en incremento de población, y siendo un área muy alejada del núcleo de Salteras y únicamente industrial, por lo que asimismo se incurre en un uso del suelo que conlleva especialización funcional. Y así se vulnera otra vez el **Art apartado 9.G** de la LOUA en el que se prescribe: *“G) Evitar procesos innecesarios de especialización de usos en los nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad”*. Y no parece que pueda imponerse el **apartado A. a)** del **Art. 9** sobre los **apartados C y G** del mismo artículo, al contener éstos matizaciones que no tienen ni el anterior **apartado A. a)**, ni el **Art.7. 1**.

4- frente a la anterior consideración legal no es posible en el caso de Salteras, y en la zona donde se pretende ubicar la intervención, esgrimir ninguno de los Artículos de la LOUA que constituyen el TÍTULO III, CAPÍTULO I **Los Patrimonios Públicos del Suelo**, ante el hecho de que tal zona no puede tener la consideración de Patrimonio Público de Suelo por ser propiedad de inmobiliarias. Y aunque el POTA en la Sección 4, determinación **[50] Política de vivienda y suelo residencial [N]**, en el apartado 3.c pretenda *“Incorporar, en la formulación de los Planes de Ordenación del Territorio de los Centros Regionales y litoral y aquellos otros ámbitos donde pueda establecerse una unidad de mercado, estrategias integradas en materia de vivienda y suelo,*

identificando actuaciones estratégicas para su ejecución concertada”...tal generalidad, que colisiona frontalmente con las precisas determinaciones de la LOUA, no puede imponerse sobre la misma al no poseer el POTA el mismo rango normativo que ella ni el carácter específico de contenido neto del **Art 9. de la LOUA** en los **apartados C y G** ya mencionados. Asimismo no puede esgrimirse el último párrafo de la determinación 45 del POTA en el que se expresa: *“En el supuesto de existencia de planes de ordenación del territorio de ámbito subregional en vigor, los referidos criterios se enmarcarán en las determinaciones y contenidos de éstos.”* Pues ni el POTA ni un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, en tanto Decretos, igualan el rango normativo de la LOUA, no pudiendo imponerse sus determinaciones sobre las normas de ésta.

5- la zona donde se ejecutaría el “área de oportunidad” así como un posible intercambiador se ubica en la ladera este de Salteras colindante y espacialmente unido con el ecosistema del entorno espacial y medioambiental descrito en el estudio de los científicos del CSIC(comprobarlo en ese estudio, el cual se adjunta). El cual comprende las grandes manchas de olivar de Gines, Espartinas, el entorno del arroyo Riopudio, la **Hacienda Torrijos** y la Cornisa Norte para prolongarse a la vega. Y es por ello que posee idéntico valor.

Es por lo que la concesión de tal área de oportunidad exclusivamente residencial a Salteras no se atiene a la legalidad, así como no debiera ubicarse en tal zona un intercambiador con la presión edificatoria que genera en ella ante las características ambientales de la zona. Por ello debiera tal área de oportunidad desviarse hacia el oeste, hacia donde sería pertinente desviar la SE-40 y la A-8077.y no por la vega de la Algaba como pretende el ministerio.

Pero saliendo del ámbito de la legalidad para adentrarse en el de la simple contradicción, pues el **POTAUS** es un Plan aún no aprobado, desde dentro de él se puede argumentar contra tal *área de oportunidad* por ser de uso exclusivamente residencial y contener tal número de viviendas. Pues ello contradice muchos argumentos que en el mismo **POTAUS** se formulan. Y de entre ellos pueden extraerse:

- en la MEMORIA DE ORDENACIÓN en el capítulo 6. LINEAS ESTRATEGICAS se prescribe *“el Plan apuesta por una superación de la metodología funcionalista que asigna usos exclusivos a determinadas zonas. Por el contrario, el Plan entiende que la ciudad es diversidad y que los usos residenciales, dotacionales y de servicios deben mezclarse para construir tejidos urbanos complejos,...”*

- y también en la MEMORIA DE ORDENACIÓN en el subapartado **7.2.2. Reequilibrar el reparto entre el centro y las coronas** se pretende en relación al Sector Aljarafe *“recualificar y reequipar zonas con excesiva especialización funcional, sobre todo residencial, de manera que se logre una ordenación razonable de un continuo urbano sin aparente estructura interna, más allá de la promoción inmobiliaria singular.”*

-asimismo en la MEMORIA DE ORDENACIÓN en el apartado **7.5.1. Diseñar un nuevo modelo de ciudad sostenible, compacta, diversa y multifuncional** se expresa que *“La diversidad funcional es otro rasgo esencial, que implica la imbricación de usos en un mosaico que huye de la especialización residencial, también denominada ‘ciudad dormitorio’. La apuesta del Plan por la diversidad funcional en los nuevos desarrollos supone que los usos del suelo equilibren en cantidad y localización las actividades residenciales, productivas, terciarias y dotacionales, evitando la especialización de usos por zonas”*

- - en las págs. 40 y 41 del INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL en el apartado **4.2.1. Sistema de Asentamientos** se afirma: *“el Plan apuesta por una superación de la metodología funcionalista que asigna usos exclusivos a determinadas zonas. Por el contrario, éste entiende que la ciudad es diversidad y que los usos residenciales, dotacionales y de servicios deben mezclarse para construir tejidos urbanos complejos.....manteniendo la diversidad en el poblamiento, las tramas urbanas, la población residente, las actividades y el paisaje resultante”... “en la mejora fundamental de la habitabilidad, mediante la creación de cercanía y la revitalización de la ciudad existente o la creación de nuevos desarrollos bien delimitados a las necesidades reales.”...”han sido propuestos modelos de crecimiento diferenciados, adaptados a la vocación territorial de cada sector, con la intención de preservar su singularidad física y sus especificidades sociales y culturales. Para ello el Plan apuesta por formas urbanas que se distingan mediante su adaptación al territorio concreto que las sustenta, a sus características ecológicas y a las condiciones del medio físico local.”*
- y en la pág. 44 del mismo INFORME en el **4.22. Espacio Productivo y Áreas de Oportunidad** se afirma: *“se propone la localización de usos de carácter innovador y estratégico, que generen espacios multifuncionales, diversos y con dotaciones de calidad, que contrarresten los efectos ocasionados por el expansivo desarrollo de la actividad urbanística residencial.”*
- y también en la pág. en el **4.2.3. Accesibilidad, movilidad y transporte** se propone *“la creación de proximidad mediante: La conservación y creación de los tejidos urbanos funcionalmente diversos, evitando su excesiva especialización funcional, y que sean compactos, evitando tejidos en baja densidad residencial”.*
- en la MEMORIA DE ORDENACIÓN en el capítulo **8.1.4. Introducir criterios de diversidad en el uso del suelo y de creación de proximidad, así como atender satisfactoriamente las necesidades de servicios públicos de transporte** se argumenta: *“Además de dotar a la Aglomeración Urbana de suficientes espacios productivos, el Plan atiende también a los criterios urbanísticos de diversidad funcional del tejido urbano y creación de proximidad, al objeto de disminuir las necesidades de movilidad a los ciudadanos que accedan a estas zonas productivas.”* Y también: *“ se opta por la intercalación de usos comerciales y de servicios entre las tramas residenciales, evitando la especialización por zonas, mediante un régimen más abierto de usos complementarios y compatibles en los sectores residenciales.”*

No es posible justificar por tanto el “área de oportunidad” de Salteras ni de acuerdo a la legalidad ni a los anteriores criterios urbanísticos que precisamente se prescriben desde dentro del POT AUS sobre lo que deben ser tales áreas.

5. Argumentos sobre el crecimiento para Coria, Palomares y Almensilla.

Los posibles crecimientos que se presumen para Coria y Palomares por las zonas *en blanco* de los planos RED DE ESPACIOS PÚBLICOS y SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL de la CARTOGRAFÍA DE ORDENACIÓN, así como por las *áreas de oportunidad*, ahogan aún más al arroyo Riopudio en su conexión con el Guadalquivir. Y generan una conurbación con Almensilla además de acentuar la ya existente entre Coria y Puebla del Río.

Tal conurbación no es defendible con actuales criterios urbanísticos *intrínsecos* al AM de Sevilla y, además, incurre en un buen número de vulneraciones:

1- por la ocupación de los territorios de ostensible valor agrario y paisajístico próximos al Guadalquivir supondría vulnerar el contenido del Art.3 apartado 2. g) de la LOUA que prescribe: *“h) La incorporación de objetivos de sostenibilidad que permitan mantener la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los sistemas naturales, mejorar la calidad ambiental, preservar la diversidad biológica, y asegurar la protección y mejora del paisaje.”*

2- asimismo ha de considerarse que si un Plan de Ordenación del territorio de ámbito subregional(en éste caso el **POTAUS**) puede imponer sus determinaciones de crecimiento sobre los posteriores Planes Generales de Ordenación Urbanística de acuerdo con los **Art. 23** de la **Ley 1/1994**, y los **Art. 7. 1** y **Art. 9 apartado A. a)** de la LOUA, sin embargo en el caso de la posible conurbación que se conformaría entre Coria, Almensilla y Puebla del Río ello contradice y vulnera a la misma LOUA en el **Art. 8.2** cuyo contenido prescribe: *“Artículo 8. concepto.....2. El contenido de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, sin perjuicio de su adecuada normalización, debe desarrollarse con arreglo a los principios de máxima simplificación y proporcionalidad según la caracterización del municipio en el sistema de ciudades de Andalucía, por su población y dinámica de crecimiento, por la relevancia de sus actividades y recursos turísticos, por su pertenencia a ámbitos territoriales con relaciones supramunicipales significativas o por contar con valores singulares relativos al patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural o paisajístico”*. Pues la conurbación resultante entre Coria, Almensilla y Puebla del Río conllevaría una vulneración concerniente al concepto de *“máxima simplificación y proporcionalidad según la caracterización del municipio en el sistema de ciudades de Andalucía, por su población y dinámica de crecimiento...”* así como con el concepto *“pertenencia a ámbitos territoriales con relaciones supramunicipales significativas”*. Ambos conceptos han sido posteriormente desarrollados por el POTA en varios capítulos con gran riqueza de contenidos que quedarían marginados en éste caso. Y entre ellos se formula una tesis esencial: *“ el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo”*.

3- Entre los contenidos esenciales del POTA que quedarían obviados están :

-en la norma **[12] Referentes Territoriales del Modelo [N]**. del TÍTULO II, MODELO TERRITORIAL DE ANDALUCÍA cuyo apartado 1 expresa:

“El Modelo identifica cuatro sistemas básicos determinantes para la ordenación del territorio regional, en la perspectiva de conseguir que sus elementos y estructuras terminen por conformar sistemas, esto es, conjuntos coherentes de relaciones a partir de los cuales pueda mejorarse la integración y la articulación de Andalucía.

1. ***El Sistema de Ciudades.** El Modelo se centra en aquellas estructuras que se deducen de la red de asentamientos urbanos y rurales de Andalucía, mostrando los vínculos determinantes entre los componentes de dicha red que tienen capacidad para generar ámbitos de cooperación de carácter supramunicipal y de interés regional. El resultado de todo ello es la organización del Sistema de Ciudades entendido como estructuras urbanas de relación con capacidad de conformar redes o sistemas territoriales: el Sistema Polinuclear de Centros Regionales, las Redes de Ciudades Medias, y las Redes Urbanas en Áreas Rurales.*

-en la norma **[16] Esquema Básico de Articulación Territorial de Andalucía[N]**. se expresa:

“1. Constituye el segundo conjunto de Referentes Territoriales del Modelo. Las categorías y estructuras del Sistema de Ciudades son el fundamento a partir del cual se construye, valorando los requerimientos de relación de cada nodo urbano y de cada estructura de organización territorial intermedia, con un objetivo de integración regional interna y con el exterior.”

-en [11] **Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E]**, se expresa:

1. La diversidad natural y cultural de Andalucía

El modelo plantea una imagen de la integración regional basada en la consideración de la diversidad y complejidad del territorio andaluz.....

Todo ello constituye hoy un patrimonio territorial que debe ser considerado atentamente. Aun cuando el orden territorial heredado no sea considerado intocable (incluso debe o puede ser modificado), las pautas de su organización (tramas de ciudades y asentamientos, colonizaciones del medio rural, invariantes naturales...) deben constituir aspectos a valorar en sí mismos en cuanto constituyentes de culturas territoriales diferenciadas

2. El uso más sostenible de los recursos

El Modelo Territorial de Andalucía asume como uno de sus principios orientadores la utilización racional de los recursos, entendida como argumento indispensable para progresar en la creación de un sistema territorial y productivo sostenible, que contribuya a hacer frente a retos de tanta trascendencia como los que plantea el cambio climático.

-en la determinación [45] **Modelo de ciudad [D]**, se formula:

1. *El planeamiento urbanístico y territorial favorecerá la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía.*

2. *De acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.*

3.

a) *En los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano*

continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistente.”

Y en relación con la enorme “área de oportunidad” de Almensilla ha de considerarse que si en el **Art. 9 apartado A. a)** de la LOUA se prescribe: *A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren: a) Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio.*”, sin embargo en el caso de que un Plan de Ordenación del Territorio(en éste caso el POTAUS) determine, de acuerdo al **Art. 23** de la **Ley 1/1994** así como al **Art.7. 1** de la LOUA, sobre el posterior Plan General de Ordenación Urbana local un crecimiento únicamente industrial o residencial se vulneraría el **Art 9, en los apartados C y G** de la LOUA en los que se prescribe:

-“C) Atender las demandas de vivienda social y otros usos de interés público de acuerdo con las características del municipio y las necesidades de la población.”

-“G) Evitar procesos innecesarios de especialización de usos en los nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad”.

Y no parece que pueda imponerse el **apartado A. a)** del **Art. 9** sobre los **apartados C y G** del mismo artículo, al contener éstos matizaciones que no tienen ni el anterior **apartado A. a)**. ni el **Art.7. 1 .)**

Y aunque el **POTA** en la Sección 4, determinación **[50] Política de vivienda y suelo residencial [N]**. en el apartado 3.c pretenda *“Incorporar, en la formulación de los Planes de Ordenación del Territorio de los Centros Regionales y litoral y aquellos otros ámbitos donde pueda establecerse una unidad de mercado, estrategias integradas en materia de vivienda y suelo, identificando actuaciones estratégicas para su ejecución concertada”*...tal generalidad, que colisiona frontalmente con las precisas determinaciones de la **LOUA**, no puede imponerse sobre la misma al no poseer el POTA el mismo rango normativo que ella ni el carácter específico de contenido neto del **Art 9. de la LOUA** en los **apartados C y G** ya mencionados. Asimismo no puede esgrimirse el último párrafo de la determinación 45 del POTA en el que se expresa: *“En el supuesto de existencia de planes de ordenación del territorio de ámbito subregional en vigor, los referidos criterios se enmarcarán en las determinaciones y contenidos de éstos.”* Pues ni el POTA ni un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, en tanto Decretos, igualan el rango normativo de la **LOUA**, no pudiendo imponerse sus determinaciones sobre las normas de ésta.

Por ello sobre los posibles crecimientos que se plasman para Coria, Almensilla y Puebla del Río ha de hacerse prevalecer la legislación y el interés general del AM de Sevilla frente a los intereses parciales de esos municipios. Y es por lo que no proceden en esa cuantía, por contrarios a la legalidad y a la dinámica de crecimiento del AM.

6. Argumentos sobre el Parque Cultural que se propone para Valencina

La superficie que éste **POTAUS** delimita para **Parque Cultural** en el término municipal de Valencina tal como se representa en los planos RED DE ESPACIOS PÚBLICOS y SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL sorprende por la notable coincidencia con la dedicada a “Parque Arqueológico” en el PGOU del anterior equipo de gobierno del PP y PSIV, lo que motivó el rechazo de muchas personas de ámbitos intelectuales varios y grupos culturales del Aljarafe. En ella está ausente la franja espacial delimitada entre el Cordel de los Carboneros y la carretera A-3129 constituida por la parte norte de la **Hacienda Torrijos**, el espacio la **Charca** y la **Hacienda San José**. Tal franja espacial es ya la única conexión espacial posible desde el este del **Parque Cultural** con el espacio de la Hacienda Torrijos y el Valle del arroyo Riopudio, pues el espacio al sur de esa franja está ocupado por urbanizaciones(las Pilas, la Dolorosa, la Gloria,...) aisladas e inconexas ejecutadas desde hace unas tres décadas impidiendo toda posible conexión con el oeste. Y al aparecer esa franja en *color blanco* en los planos mencionados hace suponer que pudiera ser declarada como *suelo urbanizable* en un futuro PGOU de Valencina tras la aprobación de éste **POTAUS**. Y así queda rota toda posible conexión del **Parque Cultural** con la **Hacienda Torrijos** y la cuenca del arroyo Riopudio en la cual participa a través del arroyo de Cañada Honda(ver planos de 1956 y del GOOGLE EARTH)así como aparece también en *color blanco* una franja que está al norte de la A-3129 dentro de la zona protegida en el PS-4 de la Cornisa Norte. Y así también se rompe toda posible unión entre la Cornisa Norte con la **Hacienda Torrijos** que han constituido siempre un espacio ambiental unitario.

De ésta manera la concepción de **Parque Cultural** que parece proponerse para Valencina y el norte del Aljarafe es estrechísima. Pues lo concibe como un espacio aislado que no va a estar conectado con otros espacios ambientales próximos ni incluso con aquellos en los que también existen yacimientos arqueológicos como el de la **Hacienda Torrijos**. Esa tan pobre visión es ajena a una visión global del territorio y del Planeamiento Territorial que debe conectar espacialmente los diversos valores y recursos que en él se superponen o están próximos. Pues los distintos valores ambientales, arqueológicos, faunísticos, agrológicos,...son compatibles y se refuerzan mutuamente para su “puesta en valor”. Y así se mantiene en el POTA en la determinación **[109] Objetivos** en la que se expresa: “1. *Preservar el patrimonio territorial (natural y cultural), como un componente básico de la estructura regional de Andalucía y de su capacidad de articulación e identidad socioterritorial.*”; 2. *Poner en valor el patrimonio territorial como recurso para la ordenación del territorio y el desarrollo local y regional.*” Y sobretodo en la **[110] Líneas Estratégicas** que prescribe: “1. *Integrar la protección de los bienes culturales y naturales y los ejes que los interconectan y hacen accesibles en una red territorialmente coherente que conforme un Sistema de Patrimonio Territorial.*”

Pues las posibilidades de usos terciarios(Hostelería) en el **Parque Cultural** coincide con idénticas posibilidades de ese tipo en el Corredor del Arroyo Riopudio, y de ahí que una conexión espacial, integración y “puesta en valor” conjunta de los *valores culturales y turismo cultural* del **Parque Cultural** con los *valores paisajísticos y ecoturismo* del Valle del arroyo Riopudio y del Corredor Verde sería muy estratégico, pues a su vez el arroyo Riopudio conectaría con el Guadalquivir donde se organiza un factible *turismo fluvial*.

Frente a ello conceder la posibilidad de declarar *urbanizables*, sobretodo a uso residencial, de cara a un futuro PGOU a la franja delimitada entre el Cordel de los Carboneros y la vía A-3129

dejaría al **Parque Cultural** aislado y sin conexión con el resto del espacio de la **Hacienda Torrijos** así como con el Corredor Verde del arroyo Riopudio y con el resto del Valle del Riopudio. Pues tal franja es el único espacio no edificado que queda para esa conexión.

Pero además de ese valor estratégico de conexión en esa franja concurren otros importantes valores:

a)- al igual que en la zona que se propone para **Parque Cultural**, existen yacimientos arqueológicos y zonas de la Necrópolis Calcolítica de gran importancia, y por ello no se comprende porqué no están incluidos, al menos como zonas protegidas, junto al futuro **Parque Cultural**. De la existencia de tales yacimientos son un testimonio las figs 10, 11 y 12 de la Carta Arqueológica de Valencina y el MAPA A donde están unificadas las tres figuras anteriores en una misma escala. Y ello se comprueba al superponer el MAPA A con el plano SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL (se adjunta la superposición).(Y además en el pleno del Ayuntamiento de Valencina.....)

b)- en la zona de *color blanco* en los planos del **POTAUS**, y situada al norte del Cordel de los Carboneros, existe en torno al caserío de la **Hacienda Torrijos** una gran arboleda de varios siglos donde anidan aves como el *Busardo Ratonero*, además de servir de zona de refugio a otras aves que anidan en los espacios del entorno de esa Hacienda como el *Aguilucho Cenizo*, y que son aves protegidas. Y también sirve de paso para otras aves de emigración desde Doñana a otros ámbitos. Ello se extrae del estudio **Fauna y Flora silvestres del término municipal de Valencina de la Concepción (Sevilla)** de Juan J. Negro, Carlos Ibáñez, Ana Andréu, José Cabot,..(investigadores del CSIC) en cuya pág. 21 se afirma: “*Con 3 especies de anfibios, 9 de reptiles, 20 de mamíferos y 88 especies de aves, el municipio de Valencina presenta una notable diversidad de vertebrados terrestres*”,...“*La presencia como nidificantes de especies con poblaciones VULNERABLES en el ámbito nacional, como el aguilucho cenizo y la avutarda, justificaría la declaración de parte del término municipal como Zona de Especial Protección de aves (ZEPA). Las zonas de mayor interés ambiental son el entorno de la Hacienda de Torrijos, la cabecera del Río Pudio, la vaguada de Montijo, la cornisa del Aljarafe y los terrenos de campiña en las zonas de vega, al norte del casco urbano. Debido a la presencia de especies protegidas, la preservación de estos lugares, o incluso su mejora mediante labores de reforestación, deberá ser tenida en cuenta por las autoridades municipales o supra-municipales cuando realicen planes de ordenación o cuando se proyecten obras de infraestructuras*”.

Por los anteriores valores el declarar urbanizable en un futuro PGOU esa franja norte vulneraría el **Art. 2, apartados 1 y 2.b, de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía** que prescribe: “*1. La Ordenación del Territorio tiene por objetivo contribuir a la cohesión e integración de la Comunidad Autónoma y a su desarrollo equilibrado.*

2. Son objetivos específicos de esta materia:

b) La distribución geográfica de las actividades y de los usos del suelo, armonizada con el desarrollo socioeconómico, las potencialidades existentes en el territorio y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico y cultural.”

Y en el caso de que, ateniéndose al **Art. 23** de esa **Ley 1/1994** así como al **Art. 7. 1** de la **LOUA** y también al **Art. 9 apartado A. a)** de la **LOUA**, un Plan de Ordenación del Territorio determinase sobre un Plan General de Ordenación Urbana local el declarar como *urbanizable* una zona en la que concurren diversos valores patrimoniales, ambientales,..ha de tenerse en cuenta que en la misma **LOUA** y en el mismo **Art. 9. apartado A. g)** se prescribe: *g) La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo urbano de los siguientes*

terrenos: Los colindantes con el dominio público natural precisos para asegurar su integridad; los excluidos de dicho proceso por algún instrumento de ordenación del territorio; aquellos en los que concurren valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o cualesquiera otros valores que, conforme a esta Ley y por razón de la ordenación urbanística, merezcan ser tutelados; aquellos en los que se hagan presentes riesgos naturales o derivados de usos o actividades cuya actualización deba ser prevenida, y aquellos donde se localicen infraestructuras o equipamientos cuya funcionalidad deba ser asegurada. Y que asimismo se vulneraría el Art. 8.2 de la LOUA cuyo contenido prescribe: Artículo 8. concepto.....2. El contenido de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, sin perjuicio de su adecuada normalización, debe desarrollarse con arreglo a los principios de máxima simplificación y proporcionalidad según la caracterización del municipio en el sistema de ciudades de Andalucía, por su población y dinámica de crecimiento, por la relevancia de sus actividades y recursos turísticos, por su pertenencia a ámbitos territoriales con relaciones supramunicipales significativas o por contar con valores singulares relativos al patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural o paisajístico.

Y ha de resaltarse que la LOUA por ser posterior y mucho más específica que la escueta y genérica Ley1/1994 debe presumirse que perfila y complementa muchas situaciones que no se contemplan en la Ley 1/1994, y de ahí que deba prevalecer la LOUA sobre la anterior en caso de discrepancia.

Y asimismo se vulnera la determinación 110 del POTA antes transcrita. Y también se contradice lo afirmado en el mismo POTAUS en el apartado **11.2.3. Incorporar el patrimonio histórico y etnográfico dentro de la red de espacios de uso público como parques culturales** en el que se expresa: “*La puesta en valor del patrimonio histórico implica la inclusión de los principales yacimientos arqueológicos, monumentos históricos y bienes de interés etnológico dentro de la red de espacios de uso público.*”..” En el área de Sevilla hay dos zonas, en el Aljarafe nororiental y en el sur de los Alcores, donde la concentración y riqueza de restos históricos permitiría gestionarlos como parques o itinerarios culturales. Estas zonas son las siguientes:

- *Itálica - Dólmenes de Valencina - El Carambolo*
- *Carmona – Alcaudete - El Gandul - Marchenilla - Molinos del Guadaíra - Oripipo.*

Conviene resaltar que la urbanización de esa franja comprendida entre el Cordel de los Carboneros y la A-3129 con el único objetivo de atenerse al *modelo de ciudad compacta* que se prescribe en el POTA, constituiría un vulneración de los **Art. 8.2 y 9.A.g) de la LOUA**. Y sería un notable perjuicio al aislar el **Parque Cultural**. De ahí que tal *modelo*, aún siendo válido de manera general, no es aplicable a la singularidad de Valencina por la petulante existencia al sur desde hace más de dos décadas de Urbanizaciones como las Pilas, la Gloria, la Dolorosa,...que ya han roto las posibles conexiones espaciales con el Valle del arroyo Riopudio. Siendo la franja descrita la única posibilidad de conexión.

Asimismo la posibilidad de declarar *urbanizables* la zona al norte de la A-3129 y al sur de la Cornisa sería nula por ser un espacio incluido en el PS-4 de la Cornisa Norte que declara tal espacio como *no urbanizable*.

Es por ello por lo que considero que la propuesta de zona para Parque Cultural en el término municipal de Valencina que se plasma en los planos ESPACIOS DE USO PÚBLICO y SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL de la CARTOGRAFÍA DE ORDENACIÓN del POTAUS es inaceptable por omitir otras zonas de yacimientos arqueológicos importantes y porque lo dejaría aislado. Y porque obedece a criterios urbanísticos que perjudican mucho la utilización racional y económica de los recursos patrimoniales y medioambientales de Valencina.

Creo que deben ser los Departamentos de Arqueología de la Universidad de Sevilla, que desde 1860 hasta hoy han intervenido y estudiado los yacimientos, los que tienen legitimidad para pronunciarse y decidir sobre lo que ha de conservarse o no de ese yacimiento. Aunque sobre el coste y disponibilidades económicas así como en la gestión de la propuesta resultante la Delegación Provincial de Cultura debe tener el legítimo protagonismo.

7. Argumentos sobre el “área de oportunidad” de Castilleja de Guzmán.

El “área de oportunidad” que se ubica en el municipio de Castilleja de Guzmán aspira a la edificación de instalaciones hoteleras en los llamados “Jardines de Forestier”. En relación a esos jardines existe el DECRETO 162/2005 del 5 de julio por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento, a la antigua Hacienda Divina Pastora, su jardín y la torre contrapeso. Ello se plasma en un primer Acuerdo que la declara como BIC: *“Primero. Declarar Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento, la antigua Hacienda Divina Pastora, su jardín y la torre de contrapeso, en Castilleja de Guzmán(Sevilla), cuya descripción y delimitación figuran en el Anexo al presente Decreto.”* y en un segundo que dice: *“ Segundo. Declarar y delimitar un entorno en el cual las alteraciones pudieran afectar a los valores propios del bien, a su contemplación, apreciación o estudio. Dicho entorno abarca los espacios públicos y privados, las parcelas, inmuebles y elementos comprendidos dentro de la delimitación que figura en el Anexo y, gráficamente, en el plano de delimitación del Bien y su entorno”*. Y un tercero: *“Tercero. Incluir el Monumento y el entorno declarados en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz”*.

La pretensión de ubicar instalaciones hoteleras en el área declarada Bien de Interés Cultural(B.I.C.) con categoría de “Monumento” por su valor paisajístico es por tanto contraria a la legalidad. Y con independencia de los contundentes argumentos legales esgrimibles sería deleznable y culturalmente monstruoso que tal “área de oportunidad” se hiciera realidad.

Por todo lo anteriormente expuesto:

SOLICITO: Que admita el presente escrito con toda su documentación adjunta, por formuladas cuantas alegaciones en el mismo se contienen al documento del **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)** elaborado por esa Consejería, y en su consecuencia, tras las valoraciones oportunas, se dignen incorporar al citado texto cuantas aportaciones y consideraciones hago con la única finalidad de mejorarlo en orden a ser más respetuoso con la normativa vigente, el territorio, el medio ambiente y el bienestar de la población.

I.-La bicicleta en el POTAUS

La bicicleta aparece fugazmente entre los objetivos de la Memoria de Ordenación del POTAUS (p.96) en un párrafo que textualmente establece:

Por otra parte, la bicicleta es el medio de transporte energéticamente más eficiente y está llamado a ostentar un importante papel en un sistema de movilidad destinado a mejorar sus cotas de sostenibilidad. La propuesta de red de vías ciclistas metropolitanas se contempla en el Plan de Transporte Metropolitano al mismo nivel que las demás redes de transporte,

adoptando la necesidad de establecer autelas sobre estas redes al objeto de que sean respetadas e integradas con el resto de las redes y servicios y asegurando tanto su continuidad a lo largo del territorio como la conectividad no motorizada entre los núcleos de población. Con este fin, se establece que los planes urbanísticos contemplen la onfiguración de una red de vías ciclistas de rango municipal que conecten con el viario ciclista metropolitano, integrando la bicicleta como medio de transporte en las diferentes poblaciones. Del mismo modo, el planeamiento deberá incluir propuestas concretas que permitan utilizar la bicicleta como medio para incrementar los radios de acción de los nodos de transporte, facilitando la intermodalidad entre la bicicleta y los medios públicos de transporte.

Y mas adelante (p.132)vuelve a aparecer la propuesta de crear una red de carriles-bici de ámbito metropolitano en el marco de los "coredores verdes", en igualdad de condiciones con otro viario de vocación eminentemente recreativa, sin conexión alguna con el sistema de transporte público.

En la Memoria Económica no aparece financiación específica alguna para ninguna de estas actuaciones, ya sean carriles-bici o estaciones intermodales bicicleta -transporte público. Sólo aparece una partida genérica bajo el epígrafe "corredores verdes", de 5 millones de euros.

II.-EL PAPEL DE LA BICICLETA EN UN SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Es sabido que aproximadamente el 50% de las emisiones de CO₂ en Andalucía están ligadas de un modo u otro al sector transporte y que más de la mitad de ellas están ligadas a su vez al abuso del automóvil privado en las aglomeraciones urbanas.

Por ello, desde hace tiempo se tiende en los Planes de Transporte a fomentar el transporte público (cercanías, metro, tranvía, autobús...), con especial énfasis en las grandes áreas metropolitanas andaluzas. Ahora bien, dichos planes chocan con gran frecuencia con la inercia del uso del

automóvil privado y, sobre todo, con el proceso de sub-urbanización predominante en muchas de esas áreas. El continuo crecimiento -más en extensión que en población -de las aglomeraciones urbanas juega en contra de cualquier política de fomento del transporte público: ¿Cómo dotar de un transporte público eficaz a las urbanizaciones dispersas de las grandes áreas metropolitanas andaluzas? ¿Es posible dar servicio a dichas zonas con el esquema clásico de una parada de transporte público cada 500 metros? ¿Cuántas paradas harían falta? ¿Y cuántos transbordos?.

La intermodalidad suele invocarse como el remedio a dicho problema. Sin embargo, planteada como suele hacerse en ocasiones como intermodalidad entre el automóvil privado y el transporte público, está condenada al fracaso por múltiples razones. Razones psicológicas: el automóvil es un vehículo hecho para grandes distancias y su conductor no estará nunca predispuesto a abandonarlo antes del final de su viaje. Razones de espacio: ¿Cuanto espacio se necesita para crear los "aparcamientos" en los intercambiadores? Razones económicas ¿Cuanto cuesta el suelo para esos aparcamientos? y razones de gestión del tráfico ¿No estaríamos trasladando los atascos de la entrada de las ciudades a las entradas de dichos aparcamientos?.

La intermodalidad entre diferentes modos de transporte público, con ser una alternativa mas racional que la anterior, tiene el problema de que genera un gran número de trasbordos, el "talón de Aquiles" que constituye el principal factor disuasorio para el uso del transporte público.

Ejemplo paradigmático del fracaso de los Planes Intermodales lo constituye el

"Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla". A su formulación en 1995 el reparto modal del transporte motorizado entre privado y público estaba en el 68%-32%. La tendencia identificada para 2007 era de un 72%-28%, mientras que el objetivo del Plan se cifraba en invertir esa tendencia, logrando un reparto del 60%-40% para ese mismo año. La realidad es que unos años después de su formulación la situación era aún peor que el escenario tendencial previsto para 2007: las encuestas de movilidad evidenciaron un reparto modal del 74%-26% en 2003.

Paralelamente a estos intentos fallidos de fomento del transporte público y a consecuencia de idéntica preocupación ambiental, se han venido introduciendo en los Planes de Transporte elementos de potenciación de la bicicleta y de otros medios no motorizados, casi siempre con un carácter testimonial y con nula o casi nula traducción presupuestaria. Como consecuencia práctica de dichas actuaciones solo caben citar las redes de carril-bici de Córdoba y Sevilla, la puesta en marcha de sistemas de bicis públicas en Córdoba y Sevilla, y algunas iniciativas de intermodalidad bicicleta -transporte público (Sevilla y Cádiz). El éxito de tales experiencias, sobre todo en el caso de Sevilla, donde se han dado simultáneamente la creación de una red de carriles-bici, la creación de un sistema de bicis públicas y experiencias piloto de intermodalidad bicicleta -transporte público, hace pensar en la oportunidad de expandir dicha experiencia, avanzando hacia un nuevo modelo de movilidad en el que las diferentes piezas del sistema (transporte público, bicicleta y accesibilidad peatonal) se complementen y refuercen unas a otras. La intermodalidad bicicleta -transporte público en las grandes áreas metropolitanas tiene enormes y contrastadas ventajas sobre otras concepciones de la intermodalidad. En primer lugar aumenta el radio de acción de las paradas o estaciones del transporte público desde unos 500 metros hasta varios kilómetros. Paralelamente disminuye el número de transbordos (verdadero "talón de Aquiles" de los sistemas de transporte público) dada la relativamente gran autonomía de la bicicleta, que podemos cifrar en torno a los 10-20 kms. Finalmente, necesita una infraestructura infinitamente menos costosa en espacio y recursos que la intermodalidad automóvil -transporte público.

Ilustración: Estación de cercanías en el entorno de Amsterdam (fietsenstalling; consigna para bicicletas)

La intermodalidad bicicleta -transporte público necesita, para ser eficaz:

- Una red de carriles-bici que permita el traslado hacia y desde las estaciones de transporte público
- Un sistema de consignas y aparcamientos para bicicletas en todas las estaciones del transporte público
- Un sistema de bicicletas públicas con estaciones en las principales paradas del transporte público, especialmente en las terminales de los centros urbanos.

III.-NUESTRA PROPUESTA

Nuestra propuesta se centra en la introducción de esta filosofía, que ya está implícita en el párrafo citado al principio de esta introducción, en el POT AUS. Y en que dicha filosofía se introduzca de un modo efectivo. Para ello estimamos que es necesario incluir específicamente en el POT AUS un *Plan Intermodal de fomento de la Bicicleta*, con traducción presupuestaria específica en la Memoria Económica.

Entendemos que la introducción de la bicicleta como medio de transporte en la Aglomeración Urbana de Sevilla necesita de un plan específico, tal y como se ha realizado en la Ciudad de Sevilla, que en el caso metropolitano debería incluir las tres actuaciones mencionadas más arriba:

- Una red de carriles-bici que permita el traslado hacia y desde las estaciones de transporte público
- Un sistema de consignas y aparcamientos para bicicletas en todas las estaciones del transporte público (estaciones bici-TP)
- Un sistema de bicicletas públicas con estaciones en las principales paradas del transporte público,especialmente en las terminales de los centros urbanos.

Sólo de ese modo la filosofía enunciada en la cita de la introducción se realizará de modo eficaz.

En cuanto a la traducción presupuestaria de dicho Plan en la Memoria Económica (de otro modo carecería de credibilidad)una extrapolación del coste del Plan de Sevilla (77 km de carril-bici,18 millones de euros), considerando además las inversiones necesarias para crear las estaciones intermodales bici-TP,y suponiendo que los sistema de bicicletas públicas en las grandes poblaciones (Dos Hermanas,Alcalá...)pueden realizarse según el modelo de Sevilla,mediante concesión publicitaria,nos lleva a una estimación del orden de los 100 millones de euros.Esto representa aproximadamente el 3%de las inversiones torales previstas en articulación territorial, aunque en todo caso es bastante mas que los 5 millones de euros previstos para "corredores verdes".

En Sevilla a 5 de diciembre de 2007