

XI. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL COMO CONDICIONANTE DEL NUEVO PLAN GENERAL

1. LA CIUDAD PREVISTA POR LOS PLANEAMIENTOS MUNICIPALES EN EL ÁREA METROPOLITANA	XI. 3
• El planeamiento municipal en el sector sur - Guadaira	XI. 5
• Sector norte: La Vega	XI. 6
• Subsector Aljarafe - norte	XI. 6
• Subsector Aljarafe - central	XI. 6
• Subsector Aljarafe - sur	XI. 7
2. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA	XI. 9
2.1. PROCESO	XI. 9
2.2. OBJETIVOS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA	XI. 9
• Objetivos referidos a la estructura del territorio	XI. 9
• Objetivos referidos a la ordenación de los usos productivos	XI. 10
• Objetivos referidos a la protección de los recursos naturales, paisajísticos y culturales	XI. 11
• Objetivos referidos a otras infraestructuras	XI. 12
• Áreas estratégicas	XI. 12
2.3. GRANDES OPERACIONES SECTORIALES	XI. 13



XI. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL COMO CONDICIONANTE DEL NUEVO PLAN GENERAL

En este capítulo se exponen los instrumentos de planificación, con los que se están abordando los procesos de transformación de la ciudad metropolitana. Para ello es necesario contrastar tres perspectivas: en primer lugar, el que surge de la visión conjunta de los planeamientos urbanísticos municipales del ámbito metropolitano; en segundo lugar, el derivado de los procesos de planificación supramunicipales en desarrollo; y, por último, el subyacente a las grandes operaciones sectoriales planteadas en el ámbito.

En su conjunto, esos tres modelos definen el escenario complejo y, a veces, contradictorio al que se tiene que referir el nuevo Plan de Sevilla.

1. LA CIUDAD PREVISTA POR LOS PLANEAMIENTOS MUNICIPALES EN EL ÁREA METROPOLITANA

De los planeamientos municipales interesan sus objetivos generales en relación a las estructuras urbanas que proponen y a la calificación y clasificación de suelos que establecen, ya que esos parámetros son los que definen principalmente las tendencias de desarrollo a corto y medio plazo y permiten, extraer las dimensiones urbanísticas fundamentales de la aglomeración y su distribución espacial, aspectos que condicionan en gran medida la articulación e integración estructural del área metropolitana.

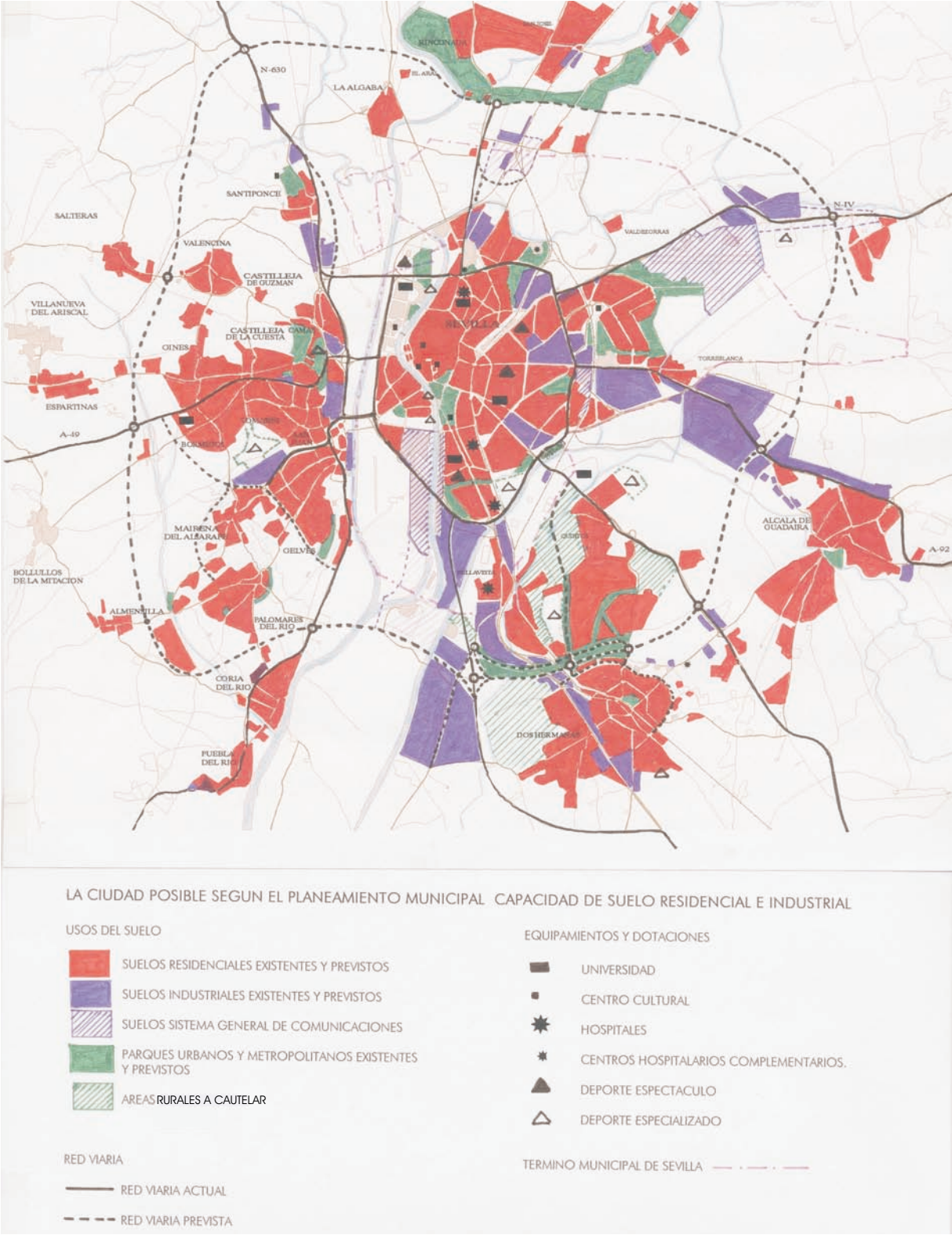
Por coherencia con los análisis y diagnósticos ya realizados, el estudio se centra en el mismo ámbito definido para el Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

La información que ya se tiene del territorio de la aglomeración permite abordar un análisis y diagnóstico por sectores metropolitanos, pues en el estado actual del fenómeno ya se identifican ciertas subestructuras diferenciadas. Así, los cuadros y comentarios se han realizado por sectores y no exclusivamente por municipios, ya que de esa forma se puede conseguir una visión más general sobre la distribución espacial de los principales usos del suelo existentes y, sobre todo, de los previstos por el planeamiento de los municipios que forman parte del área metropolitana.

Para ello se consideran seis sectores:

- Sector sur - Guadaira, constituido por los municipios de Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas.
- Sector norte - La Vega, constituido por los municipios de La Algaba y La Rinconada.
- Sector Aljarafe norte, constituido por los municipios de Camas, Santiponce, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras y Espartinas.
- Sector Aljarafe centro, constituido por los municipios de Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe y Gelves.
- Sector Aljarafe sur, constituido por los municipios de Coria del río, Puebla del Río, Palomares del Río y Almensilla.
- Sector central: Sevilla.





CUADRO DE SUPERFICIES (ha) DE SUELO CLASIFICADO POR EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL (% SOBRE SUPERFICIE DE TÉRMINO MUNICIPAL)

Municipio	Término Municipal	Suelo Urbano	Suelo Urbanizable	Total S. Urbano/Urbanizable	Suelo No Urbanizable
SECTOR SUR: GUADAIRA					
Alcala de Guadaira (1994)	28.310	1181,40 (4,17)	1016,77 (3,59)	2198,17 (7,76)	26111,83 (92,24)
Dos Hermanas (2000)**	15.910	2616,89 (16,44)	1377,07 (8,66)	3993,96 (25,10)	11916,04 (74,90)
SUBTOTAL	44.220	3798,29 (8,59)	2393,84 (5,41)	6192,13 (14,00)	38027,87 (86,00)
SECTOR NORTE: LA VEGA					
La Algaba (1994)	1.790	84,92 (4,74)	24,77 (1,38)	109,69 (6,13)	1680,31 (93,87)
La Rinconada (2000)	13.890	312,26 (2,25)	372,92 (2,68)	685,18 (4,93)	13204,82 (95,07)
SUBTOTAL	15.680	397,18 (2,53)	397,69 (2,54)	794,87 (5,07)	14885,13 (94,93)
SECTOR ALJARAFE: NORTE					
Camas (2000)	1.164	220,40 (18,94)	195,10 (16,76)	415,50 (35,70)	748,40 (64,30)
Santiponce (1993)	840	53,22 (6,34)	141,98 (16,90)	195,20 (23,24)	644,80 (76,76)
Castilleja de G. (1990)	200	11,48 (5,74)	29,61 (14,81)	41,09 (20,55)	158,91 (79,45)
Valencina de la C. (1987)	2.463	247,83 (10,06)	43,00 (1,75)	290,83 (11,81)	2172,17 (88,19)
Salteras (1998)	5.800	79,00 (1,36)	113,17 (1,95)	192,70 (3,32)	5607,83 (96,68)
Espartinas (2000)	2.300	137,53 (5,98)	242,37 (10,54)	379,90 (16,52)	1920,10 (83,48)
SUBTOTAL	12.767	749,46 (5,87)	765,23 (5,99)	1514,69 (11,86)	11252,21 (88,14)
SECTOR ALJARAFE: CENTRO					
Castilleja de la Cuesta (1996)	222,57	140,96 (63,33)	75,37 (33,87)	216,33 (97,20)	6,24 (2,80)
Gines (1996)	285	195,20 (68,49)	34,25 (12,02)	229,45 (80,51)	55,55 (19,49)
Bormujos (1994)	1.214	91,47 (7,53)	371,82 (30,63)	463,29 (38,16)	750,71 (61,84)
Tomares (1985)	516	164,66 (31,90)	211,18 (40,93)	375,84 (72,83)	140,16 (27,17)
San Juan de A. (1983)	380	125,85 (33,12)	112,09 (29,48)	237,94 (62,62)	142,06 (37,38)
Mairena del Alj. (1986)	1.737	495,56 (28,53)	76,82 (4,42)	572,38 (32,95)	1164,62 (67,05)
Gelves (1994)	808	66,46 (8,23)	117,52 (14,54)	183,98 (22,77)	624,02 (77,23)
SUBTOTAL	5.162,57	1280,16 (24,80)	999,05 (19,35)	2279,21 (44,15)	2883,36 (55,85)
SECTOR ALJARAFE: SUR					
Coria del Río (1982)	6.143	183,10 (2,98)	74,60 (1,229)	257,70 (4,20)	5885,30 (95,80)
Puebla del Río (1984)	36.628	106,25 (0,29)	19,59 (0,05)	125,84 (0,34)	36502,16 (99,66)
Palomares del R. (2000)	1.289	229,00 (17,77)	198,00 (12,26)	387,00 (28,33)	862,00 (66,87)
Almensilla (1993)	1.426	35,00 (2,45)	199,24 (13,97)	234,24 (16,43)	1191,76 (83,57)
SUBTOTAL*	8.858	447,10 (5,05)	471,84 (5,33)	918,94 (10,38)	7939,06 (89,62)
TOTAL CORONA METROPOLITANA *	86.687,57	6672,19	5027,65	11699,84	74987,63
Sevilla (1987)	14.057	5459,0 (38,83)	1497,17 (10,65)	6956,17 (49,48)	7100,83 (50,52)

* Sin contabilizar Puebla del Río, pues el enorme tamaño de su término municipal desvirtuaría los resultados.

** Datos del Plan General en proceso de tramitación en la fase de Aprobación Inicial.

Fuente: Diagnóstico del POTAU y actualización propia.

CUADRO DE SUPERFICIES GLOBALES SEGÚN USOS PREVISTOS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL (ha)

Municipio	Suelo Urbano				Suelo Urbanizable			
	RE	IN	EQ	EL	RE	IN	EQ	EL
SECTOR SUR: GUADAIRA								
Alcalá Guadaira (1994)	634,56	471,34	37,52	38,02	412,90	540,26	16,56	47,05
Dos Hermanas (2000) *	1996,86	464,97	58,99	96,07	401,91	520,44	151,97	302,75
SUBTOTAL	2631,42	936,31	96,51	134,09	904,90	1104,26	168,53	349,80
SECTOR NORTE: LA VEGA								
La Algaba (1994)	63,14	2,50	9,86	9,42	21,71	3,06	-	-
La Rinconada (2000)	211,36	75,00	5,52	20,38	179,92	119,87	33,13	40,00
SUBTOTAL	274,50	77,50	15,38	29,80	201,63	122,93	33,13	40,00
SECTOR ALJARAFE: NORTE								
Camas (2000)	170,93	26,10	11,13	12,24	73,29	83,31	5,23	33,27
Santiponce (1993)	50,00	0,80	0,92	1,50	29,99	23,63	13,46	86,98
Castilleja de Guzmán (1990)	6,97	0,00	4,03	0,48	25,84	0,00	0,81	2,96
Valencina de la C. (1987)	183,74	56,28	2,50	5,31	29,74	5,20	1,97	6,09
Salteras (1998)	63,40	6,86	4,54	4,20	34,21	78,96	0,00	0,00
Espartinas (2000)	98,96	14,19	10,26	14,12	190,84	37,70	5,39	8,44
SUBTOTAL	574,00	104,23	33,38	37,85	383,91	228,8	26,86	137,74
SECTOR ALJARAFE: CENTRO								
Castilleja de la Cuesta (1996)	119,69	4,50	9,12	7,65	51,06	5,70	3,75	14,86
Gines (1996)	167,01	12,70	8,55	6,94	31,34	0,00	1,59	1,31
Bormujos (1994)	83,94	4,43	2,10	1,00	245,42	57,14	41,07	28,19
Tomares (1985)	142,05	13,73	2,54	6,34	139,33	13,66	37,35	20,84
San Juan de Aznalfar. (1983)	87,72	7,90	14,70	15,53	35,03	0,00	47,75	29,31
Mairena del Aljarafe (1986)	395,51	13,09	63,16	23,80	26,10	42,58	4,59	3,55
Gelves (1994)	47,05	0,00	15,30	4,11	86,86	16,14	5,74	8,78
SUBTOTAL	1042,97	56,35	115,47	65,37	615,14	135,22	141,84	106,84
SECTOR ALJARAFE: SUR								
Coria del Río (1982)	153,30	6,60	16,70	6,50	35,20	25,90	7,50	6,00
Puebla del Río (1984)	89,95	0,00	11,20	5,50	1,40	16,80	0,47	0,92
Palomares del Río (2000)	211,13	0,00	8,77	9,10	119,84	15,22	3,20	13,87
Almensilla (1993)	30,29	0,00	3,13	1,58	184,68	5,00	5,96	3,60
SUBTOTAL	484,67	6,6	39,8	22,68	341,12	62,92	17,13	24,39
TOTAL CORONA METROPOLITANA	5007,56	1180,99	300,54	289,79	2446,70	1654,13	387,49	658,77
Sevilla (1987)	3068,10	1110,00	845,90	435,00	484,39	381,38	232,86	398,54

* Datos del Plan General en proceso de tramitación en fase de Aprobación Inicial.
 Fuente: Diagnóstico del POTAU y actualización propia.

• El planeamiento municipal en el sector sur - Guadaira

La extensión de los términos municipales de Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas supone el 50 % del territorio de la aglomeración, triplicando en extensión al de Sevilla. Ambos municipios tienen una gran autonomía y sus políticas urbanísticas inciden directamente en la estructuración de todo el área sureste de la aglomeración. Mientras que Alcalá de Guadaira tiene su planeamiento adaptado a la nueva Ley desde 1994, en Dos Hermanas el nuevo plan se encuentra en proceso de tramitación, concretamente en la fase de aprobación inicial.

Se considera que los datos del plan aún hoy vigente de Dos Hermanas (de 1987) pueden desvirtuar, por obsoletos, este análisis. Por ello, se toman en su lugar los del Plan General actualmente en tramitación, aún siendo posible que se produzca alguna modificación hasta la culminación del proceso de tramitación.

Ambos planes son relativamente expansivos, aunque sus objetivos estructurales son muy distintos. Alcalá de Guadaira concentra los crecimientos previstos en prolongación y complemento de su núcleo urbano actual, ya sea al Sur y al Este del casco urbano para los desarrollos residenciales y a lo largo de la autovía A-92 para el suelo industrial, con el fin de reestructurar las instalaciones ya existentes.

Por el contrario, Dos Hermanas plantea el principal desarrollo residencial entre el núcleo cabecera y Quintos (que hasta la fecha ha sido un barrio residencial más dependiente de Sevilla que de aquél), buscando la unión física y estructural de ambos. Hay que señalar que el núcleo de Quintos se encuentra enclavado dentro de una de las zonas con mejores condiciones medioambientales del Este de la aglomeración. El nuevo suelo industrial de Dos Hermanas se prevé como ampliación del ya existente en el polígono industrial La Isla. En ambos casos el trazado de la futura SE-40 resulta fundamental aunque la valoración que se puede realizar es muy diferente. Así, el potenciar el polígono industrial La Isla, ya consolidado, y mejorar su nivel de accesibilidad viaria es un planteamiento netamente lógico aunque, a menor escala, sea dudosa la delimitación planteada para su crecimiento por el Este, llevada hasta el borde mismo de la variante de Bellavista. Sin embargo, la gran bolsa residencial presenta una localización cuando menos sorprendente, conectada directamente a un tramo de la SE-40, en la que parece encontrar su razón de ser. Parece difícil con todo ello que el objetivo de unir el núcleo principal y el asentamiento de Quintos resista el corte que el potente conjunto de infraestructuras (autovía de circunvalación, vías de servicio, obras de drenaje, etc...) infligirá al pretendido continuo urbano.

En conjunto, las previsiones de planeamiento de los dos municipios duplican la capacidad residencial en número de viviendas respecto al censo de 1991, lo cual supone un 27% de la capacidad actual del municipio de Sevilla y un 16% de la total de la aglomeración. Hay que señalar un dato muy significativo y es que para esa cifra de viviendas, en el sector sur - Guadaira se destina una extensión de suelo prácticamente igual al que actualmente se asigna para ese uso en el planeamiento vigente de Sevilla, y constituye la mitad del total del de la aglomeración. Es decir, los desarrollos urbanos residenciales en este sector se están proyectando con un consumo de suelo muy superior al del conjunto del área, aspecto que redundaría en la extensión de las infraestructuras complementarias y servicios urbanos.



• **Sector norte: La Vega**

Es la zona donde la extensión del fenómeno metropolitano se ha desarrollado con mayor debilidad, debido al carácter inundable de gran parte de sus terrenos, a la estructura de la propiedad del suelo, a la importancia económica del regadío y a un sistema de comunicaciones de carácter más local. La Algaba y La Rinconada son los municipios que integran este sector y ambos tienen sus planeamientos locales adaptados a la nueva Ley, el primero desde 1994 y el segundo en el 2000.

El de la Algaba es fundamentalmente un planeamiento de consolidación de la estructura interna pero, pese a ello, plantea duplicar la capacidad residencial, proyectando prácticamente todo su desarrollo entre el núcleo actual y el cauce del Guadalquivir.

Por su parte, el planeamiento de La Rinconada es claramente expansivo, con el objetivo de consolidar el núcleo urbano como cabeza comarcal del norte metropolitano, tanto como centro subregional de dotaciones comarcales, como centro de la oferta de suelo para la producción industrial y de transformación agrícola. Para ello se califica una gran bolsa de suelo residencial que pretende la unión física de los dos núcleos principales del municipio: La Rinconada y San José de La Rinconada.

En conjunto, este sector duplica su capacidad residencial, con una densidad que ronda la media de la corona metropolitana. En cuanto al suelo industrial, se consolida y amplía como tal el área industrial ya existente junto a la N-IV, que viene a suponer aproximadamente un 7 % de la oferta de suelo industrial total de la aglomeración.

• **Subsector Aljarafe - norte**

El subsector septentrional del Aljarafe lo componen los municipios de Santiponce y Camas, cuyos núcleos se sitúan al pie del escarpe sobre el eje de la carretera de Extremadura, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción y Salteras, situados sobre el borde de la cornisa norte y, por último, Espartinas sobre el eje de la antigua carretera nacional a Huelva.

Es un ámbito en el que aún no se ha llegado a producir el grado de conurbación del Aljarafe central, aunque muestra síntomas del inicio del proceso. Los planeamientos actuales siguen favoreciendo el contacto entre núcleos en algunas zonas, como por ejemplo en la Vega de Camas donde se colmata el espacio entre la Pañoleta y el polígono El Manchón, con previsiones de uso residencial y terciario-industrial al cincuenta por ciento. La zona industrial se ubica al Sur, unida a las existentes de Tomares y San Juan de Aznalfarache con lo cual quedan urbanizados todos los suelos tras el muro de defensa entre el puente del Alamillo y el de Juan Carlos I. Igualmente se detectan tensiones de conurbación en los ejes Gines - Valencina y Gines - Espartinas, en este caso con uso residencial exclusivamente.

Salvo Valencina de la Concepción, todos los municipios del sector tienen su planeamiento adaptado a la nueva Ley, lo que permite afirmar que el plano de la ciudad que se desprende de la lectura conjunta de los mismos puede aproximarse bastante al plano de ciudad futura.

Es de destacar que, del conjunto de suelos clasificados en este sector como urbanos o urbanizables, casi el 65% se destina a residencia, duplicándose la capacidad residencial. Estos fuertes incrementos de reserva de suelos residenciales se justifican en todos los planeamientos como respuesta a las demandas del área metropolitana y, fundamentalmente, para cubrir parte de los excedentes de Sevilla capital, ya que en ningún caso responden a la previsión de crecimiento vegetativo propio.

Por otro lado, casi el 22% del suelo urbano y urbanizable se destina a uso industrial, que prácticamente en la totalidad de los planes se consideran compatibles con el terciario-comercial. Estos suelos se concentran básicamente en cuatro zonas: en la Vega de Camas, unos en los suelos de contacto con el área actual de implantaciones comerciales y terciarias de los municipios de Tomares y San Juan de Aznalfarache, y otros, como extensión del actual polígono industrial Los Girasoles situado junto a la carretera de Extremadura, ampliación directamente relacionada con la previsión de trazado de la futura variante de la N-630; y en los municipios de Salteras y Espartinas como operaciones de reserva de suelo asociadas al fuerte desarrollo urbano de Bormujos junto a la A-49 y al nuevo trazado de la SE-40.

• **Subsector Aljarafe - central**

En esta zona se han producido en los últimos años y se siguen llevando a cabo los más extensos desarrollos residenciales metropolitanos, acompañados, en la zona de vega por numerosas instalaciones terciario-comerciales. Esto ha generado ya un continuo urbano entre Castilleja de la Cuesta y Gines, al norte de la A-49, y entre Tomares, Bormujos, San Juan de Aznalfarache y Mairena del Aljarafe al sur de la misma. Sólo el trazado de la nueva vía de acceso a Mairena desde la SE-30 organiza el acceso al sector, que carece aún de una verdadera estructura interna así como de un nivel adecuado de dotaciones en relación a la población que aloja y que sigue, por tanto, dependiendo funcionalmente de Sevilla.

De los planeamientos actuales los más recientemente adaptados son los de Castilleja de la Cuesta y Gines, ambos de incidencia menor en la ordenación del conjunto pues, prácticamente, tienen clasificado como suelo urbano o urbanizable el 90% de sus términos municipales, que son además los de menor extensión del sector.

Del resto hay que destacar la incidencia que tiene el Plan de Bormujos por su dimensión enormemente expansiva. El Plan, aprobado en 1994 y actualmente en desarrollo, multiplica por siete la capacidad residencial del municipio y prácticamente prolonga el continuo urbanizado hasta el límite natural que supone el río Pudío.

Por último, es necesario comentar que los planes de Tomares, San Juan de Aznalfarache y Mairena del Aljarafe se encuentran aún en proceso de adaptación a la nueva Ley, habiendo todos ellos resuelto un gran número de actuaciones urbanísticas -fundamentalmente implantaciones de centros terciarios y áreas residenciales- mediante modificaciones puntuales de planeamiento, es decir sin un previo replanteamiento de la estructura general, no ya territorial sino ni siquiera local.

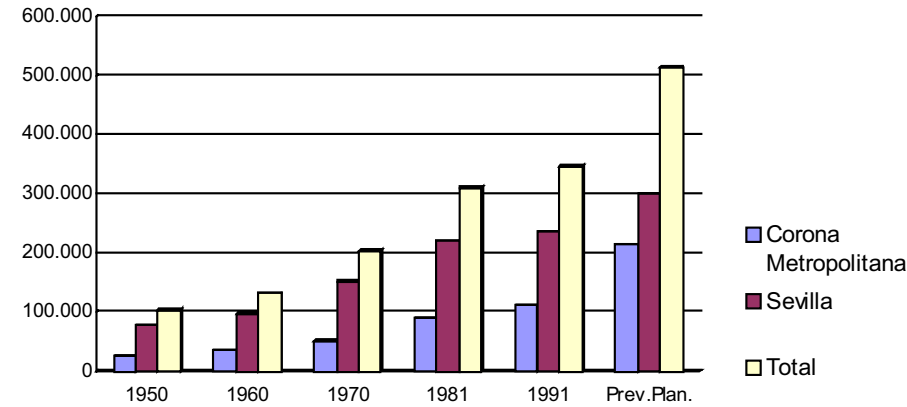
En resumen, los datos del planeamiento vigente hablan de una capacidad residencial del sector -en número de viviendas previstas- que supone el 12% del total del área y el 20% de la de Sevilla, pero con un consumo de suelo algo superior: el 15% del suelo residencial del área y casi el 50% del de la capital. Así mismo, la tendencia que apuntan las revisiones actuales, en estado de avance o de aprobación inicial, es la de continuar favoreciendo los crecimientos residenciales en el área central de este sector apoyándolos en las nuevas infraestructuras viarias previstas: SE-40, nueva variante oeste de conexión de la autovía de Coria con la A-49 y anillo de conexión de dicha variante con la actual autovía de acceso a Mairena del Aljarafe por el Norte.

• Subsector Aljarafe - sur

De los cuatro municipios que lo constituyen, Coria del Río y Puebla del Río mantienen todavía un cierto alejamiento de las tensiones urbanizadoras presentes en todo el Aljarafe. En Almensilla es la urbanización residencial dispersa el rasgo a destacar, mientras que Palomares del Río, que responde a ese mismo modelo, expresa en el Plan recientemente aprobado nuevas expectativas de crecimiento urbano, fundamentalmente residencial, derivadas de la influencia del sector central del Aljarafe y de las previsiones de ampliación y mejora de la red viaria.

El conjunto de los planeamientos locales comentados, cuyas clasificaciones, calificaciones de suelo y estructura orgánica se expresan gráficamente en la figura adjunta, plantean un escenario probable en torno a la ciudad central. El desarrollo temporal de los mismos ha supuesto que buena parte de ellos (14 de 21) sean planes recientes, adaptados a la nueva Ley, redactados lógicamente sin contar con la referencia que un planeamiento más actualizado de Sevilla pudiera haber proporcionado para la realización de sus previsiones.

GRÁFICO: EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VIVIENDAS Y ANÁLISIS DE LAS PREVISIONES DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL EN EL ÁREA METROPOLITANA



Fuente: Documento de Avance de Directrices para la Coordinación Urbanística en el Área Metropolitana de Sevilla, y actualización propia.

CUADRO DE CAPACIDAD DEL PLANEAMIENTO POR MUNICIPIOS Y SECTORES METROPOLITANOS

Municipio	Existente 1991		Suelo Urbano		Suelo Urbanizable		TOTAL	
	Nº viv. (a)	Hab.(b)	Nº viv. (a)	Hab.(b)	Nº viv. (a)	Hab. (b)	Nº viv. (a)	Hab.(b)
SECTOR SUR: GUADAIRA								
Alcalá de Guadaira (1994)	17.300	52.257	22.000	77.000	8.374	29.309	30.374	106.309
Dos Hermanas (2000)*	23.652	78.025	39.556	138.446	11.622	40.677	51.178	179.123
SUBTOTAL	40.952	130.282	61.556	215.446	19.996	69.986	81.552	285.432
SECTOR NORTE: LA VEGA								
La Algaba (1994)	3.974	12.294	5.382	18.837	1.336	4.676	6.718	23.513
La Rinconada (2000)	7.262	21.320	11.550	40.425	2.450	8.575	14.000	49.000
SUBTOTAL	11.236	33.614	16.932	59.262	3.786	13.251	20.718	72.513
SECTOR ALJARAFE NORTE								
Camas (2000)	8.563	25.501	10.651	37.314	3.492	12.222	14.143	49.536
Santiponce (1993)	1.742	6.304	1.888	6.608	1.114	3.899	3.002	10.507
Castilleja de Guzmán (1990)	197	360	293	1.026	427	1.495	720	2.520
Valencina de la C. (1987)	2.084	4.410	2.412	8.442	589	2.062	3.001	10.504
Salteras (1998)	907	2.554	1.677	5.870	529	1.852	2.206	7.722
Espartinas (2000)	1.762	2.819	3.949	13.822	4.125	14.438	8.074	28.260
SUBTOTAL	15.255	41.948	20.870	73.082	10.276	35.968	31.146	109.049
SECTOR ALJARAFE CENTRO								
Castilleja de la Cuesta (1996)	4.759	15.095	5.459	19.107	1.160	4.060	6.619	23.167
Gines (1996)	2.211	6.351	4.213	14.746	618	2.163	4.831	16.909
Bormujos (1994)	1.657	5.277	2.067	7.235	5.156	18.046	7.223	25.281
Tomares (1985)	4.678	13.218	5.922	20.727	4.384	15.344	10.306	36.071
San Juan de Aznalfar. (1983)	7.116	21.790	8.802	30.807	2.280	7.980	11.082	38.787
Mairena del Aljarafe (1986)	7.699	24.556	10.885	38.098	7.148	25.018	18.033	63.116
Gelves (1994)	1.231	4.081	1.540	5.390	1.802	6.307	3.342	11.697
SUBTOTAL	29.351	90.368	38.888	136.110	22.548	78.918	61.436	215.028
SECTOR ALJARAFE SUR								
Coria del Río (1982)	7.541	21.928	7.464	26.124	1.268	4.438	8.732	30.562
Puebla del Río (1984)	5.136	16.377	3.961	13.864	63	221	4.024	14.084
Palomares del Río (2000)	1.311	2.494	2.080	7.280	2.220	7.770	4.300	15.050
Almensilla (1993)	794	1.809	813	2.846	2.208	7.728	3.021	10.574
SUBTOTAL	14.782	42.608	14.318	50.114	5.759	20.157	20.077	70.271
TOTAL CORONA METROPOLITANA	111.576	338.820	152.564	534.014	62.364	218.280	214.929	752.293
Sevilla (1987)	236.048	683.028	263.228	921.298	37.073	129.756	300.301	1.051.054
TOTAL ÁREA METROPOLITANA	347.624	1.021.848	415.792	1.455.312	99.437	348.036	515.230	1.803.347

* Datos del Plan General en proceso de tramitación en fase de Aprobación Inicial.
 Fuente: Diagnóstico del POTAU y actualización propia.



De hecho prácticamente la totalidad de los municipios de la corona metropolitana considera la residencia como motor fundamental de su desarrollo, justificando las nuevas ofertas de suelo residencial como forma de satisfacer, no sólo sus propios crecimientos poblacionales, sino para acoger los excedentes que no *pueden* quedar cubiertos en Sevilla. A ello les alienta el éxito que este tipo de oferta inmobiliaria ha tenido y todavía tiene en el área, éxito motivado por la coincidencia de un ciclo económico expansivo, las mejoras de la red viaria, la carestía del suelo central y la buena acogida de las tipologías residenciales extensivas: vivienda unifamiliar, adosada, pareada o exenta, que son casi imposibles de ofertar en la capital a precios competitivos. Este modelo de crecimiento está produciendo graves problemas funcionales debido, fundamentalmente, a tres factores:

- La dependencia casi exclusiva del vehículo privado para los desplazamientos diarios -acceso al lugar de trabajo, a los principales servicios metropolitanos, etc.- ha provocado que en menos de una década se haya prácticamente agotado la capacidad de la red viaria principal metropolitana.
- El que la mayoría de los nuevos desarrollos residenciales de la corona se hayan construido como meras *ciudades dormitorio* ha producido una sobrecarga de uso en los equipamientos de Sevilla que, en general, han de servir a una población mayor de la teórica para los que fueron proyectados. Así, al estar los principales servicios metropolitanos -sanitarios, deportivos, culturales, educativos, etc.- concentrados en Sevilla, llega a resultar que algunos barrios de Sevilla están en la práctica peor dotados (por usuario) que muchos municipios de la provincia.
- La segregación social de la población, con una fuerte tendencia a ocupar las clases altas el espacio central, las clases medias los barrios periféricos de Sevilla o las nuevas residencias de la corona y una escasez general de vivienda para los sectores más desprotegidos: apenas es relevante en el área las previsiones de viviendas de protección oficial y, aún menos, las de promoción pública.

La visión conjunta de estos planeamientos urbanísticos, muchos de ellos de reciente redacción, permite entrever que, detectadas las disfuncionalidades anteriores, se presta especial atención, como viene siendo ya una constante histórica, a la resolución de la primera de ellas: la mejora de la accesibilidad viaria a las distintas zonas del área. Así, se toman como elementos estructurales fundamentales de las nuevas ciudades los trazados de los viarios previstos: ronda de circunvalación SE-40, variante oeste del Aljarafe, nuevo acceso norte a Sevilla, variante de la N-630, etc... trazados que surgen para mejorar las relaciones viarias de la aglomeración en su estado actual pero que a su vez se convierten en justificación de nuevos desarrollos residenciales extensivos, aunque también industriales y terciario-comerciales.

Los planeamientos más recientes apuntan así mismo una tendencia a dotar con determinados servicios metropolitanos algunos sectores externos del área para disminuir su dependencia funcional con Sevilla, pero está aún por comprobar, en los plazos de ejecución, en qué medida se desarrollan paralelamente a los nuevos desarrollos residenciales o si por el contrario se demoran *sine die* agravando aún más la situación actual.

Resulta también de interés comentar que aún cuando la capacidad residencial ofertada en la corona se aproxima al 45% del total de la aglomeración (en el censo de 1991 era del 32%), prácticamente ningún nuevo plan aborda la reserva específica de suelos para viviendas protegidas, obviándose claramente su necesidad.

En cuanto a la distribución del suelo productivo: industrial y terciario comercial, fundamentalmente, que son, después de la residencia, los que mayor consumo de suelo presentan en el área metropolitana, la tendencia es la consolidación o ampliación de las grandes zonas actuales que, a excepción de los polígonos industriales históricos de Sevilla, se localizan en general apoyados sobre una infraestructura viaria. Así, se puede comprobar en el eje Sevilla - Alcalá de Guadaira sobre la A-92, en Bellavista - Dos Hermanas sobre la antigua N-IV, en el polígono industrial La Isla asociado a la cabecera del Canal Sevilla-Bonanza, en el eje Camas Santiponce vinculado a la N-630, en Majarabique asociado a la infraestructura ferroviaria y el ya incipiente parque aeronáutico junto a la carretera N-IV, a la altura del aeropuerto. A ellos habría que añadir los polígonos industriales situados en el Aljarafe, Pisa en el área central y El Manchón en la Vega, ambos de carácter diferente, el primero por ser más un área de servicios terciarios especializados y el segundo por su paulatina transformación hacia usos comerciales de gran superficie.

Así, en la actualidad, un 50% de los suelos industriales y terciarios se encuentran en la corona pero la calificación de suelos industriales prevista indica que en un futuro hasta un 70 % de los suelos dedicados a este uso estarían ubicados en la corona y no en Sevilla, y casi el 50% del total en el arco sureste, concretamente en el que se ha denominado sector sur - Guadaira, y ello sin contar con las instalaciones del Puerto de Sevilla también situadas en esta zona y con previsiones de ampliación y traslado hacia el Sur.

La estructura de ciudad que surge de la yuxtaposición de los planeamientos actuales sugiere una ciudad metropolitana radiocéntrica, en torno a Sevilla, cuyos radios quedan definidos por las penetraciones de las históricas vías territoriales: carreteras de Madrid, Málaga, Utrera, Cádiz, Huelva y nuevo acceso norte, y los arcos por las rondas sucesivas, incluso la prevista SE-40, trazadas como ampliaciones del radio de la ronda histórica sevillana. Por el contrario, la distribución de usos del suelo muestra la incipiente formación de nuevas áreas de centralidad, fundamentalmente el sector sur - Guadaira y el sector central del Aljarafe, que hablan de una estructura más polinuclear y menos central, pudiéndose afirmar que la ciudad metropolitana prevista por el planeamiento local traslada su centro de gravedad hacia el Sur, acumulando las principales reservas de crecimiento tanto del tejido residencial como industrial-terciario en el arco comprendido entre las carreteras de Madrid, Cádiz y Huelva.

Por último, es de gran importancia advertir que el orden que imponen la infraestructura viaria y la distribución de usos del suelo descritos se superpone al orden natural preexistente: el relieve y la red fluvial con el conjunto de obras hidráulicas que históricamente han condicionado la forma de recorrer este territorio y son la base de su actual configuración espacial. Y, por ello, aún después del enorme crecimiento experimentado en los últimos 40 años y con los nuevos desarrollos previstos, estos elementos de orden natural todavía son plenamente visibles siendo, a su vez, los que mantienen mayores posibilidades para la recomposición de la nueva ciudad metropolitana.

2. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

2.1. PROCESO

Hasta el día de hoy, los planeamientos urbanísticos municipales han carecido de una referencia normativa de ámbito superior, y ello no por falta de estudios técnicos y aportaciones que han venido insistiendo en la necesidad de considerar la planificación del desarrollo urbano en un marco más amplio que el municipal. Ya el Plan General de Sevilla de 1963 se refería reiteradamente a esa necesidad e incluso planteaba actuaciones de gran trascendencia fuera de su término municipal. En 1974 el Avance del Plan General para la Comarca de Sevilla planteaba de una forma explícita una política territorial y urbana a nivel metropolitano, que no se llegó a plasmar en una formulación definitiva.

Hay que esperar diez años para que, bajo la denominación de Propuesta para la Coordinación de las Políticas Urbanísticas Municipales, la Administración Pública, en este caso la Autonómica, se propusiera incidir en la organización del espacio metropolitano. Fue una iniciativa que, a partir de 1994, se apoyaba sobre la nueva base legal aportada por la Ley 1/94 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, pero que continuaba el enfoque conceptual marcado por el trabajo anterior. Se inició así la redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla cuya fase de Objetivos se culminó en 1999 y que supone, por el momento, el último intento de reorganizar con racionalidad el aglomerado en que se ha convertido el ámbito.

Es difícil evitar cierto pesimismo al comprobar la marcha del proceso y la carencia, al día de hoy, de culminación de ninguna de las figuras normativas citadas pese a tratarse de una necesidad ya detectada hace, al menos, un cuarto de siglo. Y ello es revelador, en parte, de la complejidad del empeño pero, también, de la incapacidad social y administrativa de construir una ciudad plenamente contemporánea. En cualquier caso, esa ausencia legal no significa que los estudios y las propuestas abordadas hayan sido totalmente improductivas. La dilatada reflexión llevada a cabo sobre la organización y estructura del ámbito metropolitano se ha constituido en el principal -posiblemente el único- referente metodológico que han tenido las políticas urbanísticas municipales y las sectoriales, en las que ha incidido de forma más o menos satisfactoria.

El POT AUS se constituye hoy en un punto de convergencia del conocimiento y comprensión de la estructura y organización del ámbito metropolitano y del entendimiento de las oportunidades que aún están presentes para desarrollar una propuesta integral para su ordenación territorial, con el fin de conseguir un ámbito más eficaz y competitivo, que contribuya a garantizar las mejores condiciones de bienestar y calidad de vida para sus habitantes, como reza el acuerdo del Consejo de Gobierno de Andalucía para su formulación.

El diagnóstico del Plan incide en la acelerada extensión del fenómeno urbanizador que se sustenta sobre el antiguo sistema de asentamientos urbanos, sistema que ha multiplicado por diez la superficie de los suelos urbanos en las tres últimas décadas, sin que se hayan generado los nuevos elementos de la estructura territorial y agotando progresivamente los existentes.

Es una extensión que además se produce degradando uno de sus recursos más singulares como es la base física y desplazando los usos agrícolas y rurales. Así, el sistema fluvial, el relieve y el medio rural, que han sido tratados por el proceso urbanizador como meros obstáculos o como territorios a colonizar, pasan a ser considerados por el nuevo proceso de planificación como elementos activos de la nueva organización metropolitana, constituyéndose en los referentes del sistema de espacios libres.

2.2. OBJETIVOS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

Los objetivos del Plan se organizan en cuatro grandes bloques temáticos que son: los que inciden en la estructura general del territorio; en la organización de los usos productivos; en la protección de los recursos naturales y, por último, los referidos a otras infraestructuras. Como anexo al documento se incluyen los objetivos de ordenación más pormenorizados en seis zonas estratégicas para la construcción del orden metropolitano.

Entendidos como conjunto es claro que todos los objetivos del Plan repercuten en la ciudad central de la aglomeración, pero muchos lo hacen de forma indirecta. Por ello, y dada la finalidad de este trabajo, nos centramos ahora sólo en los que tienen una relación más directa con el municipio sevillano manteniendo, lógicamente, referencias a su incardinación general.

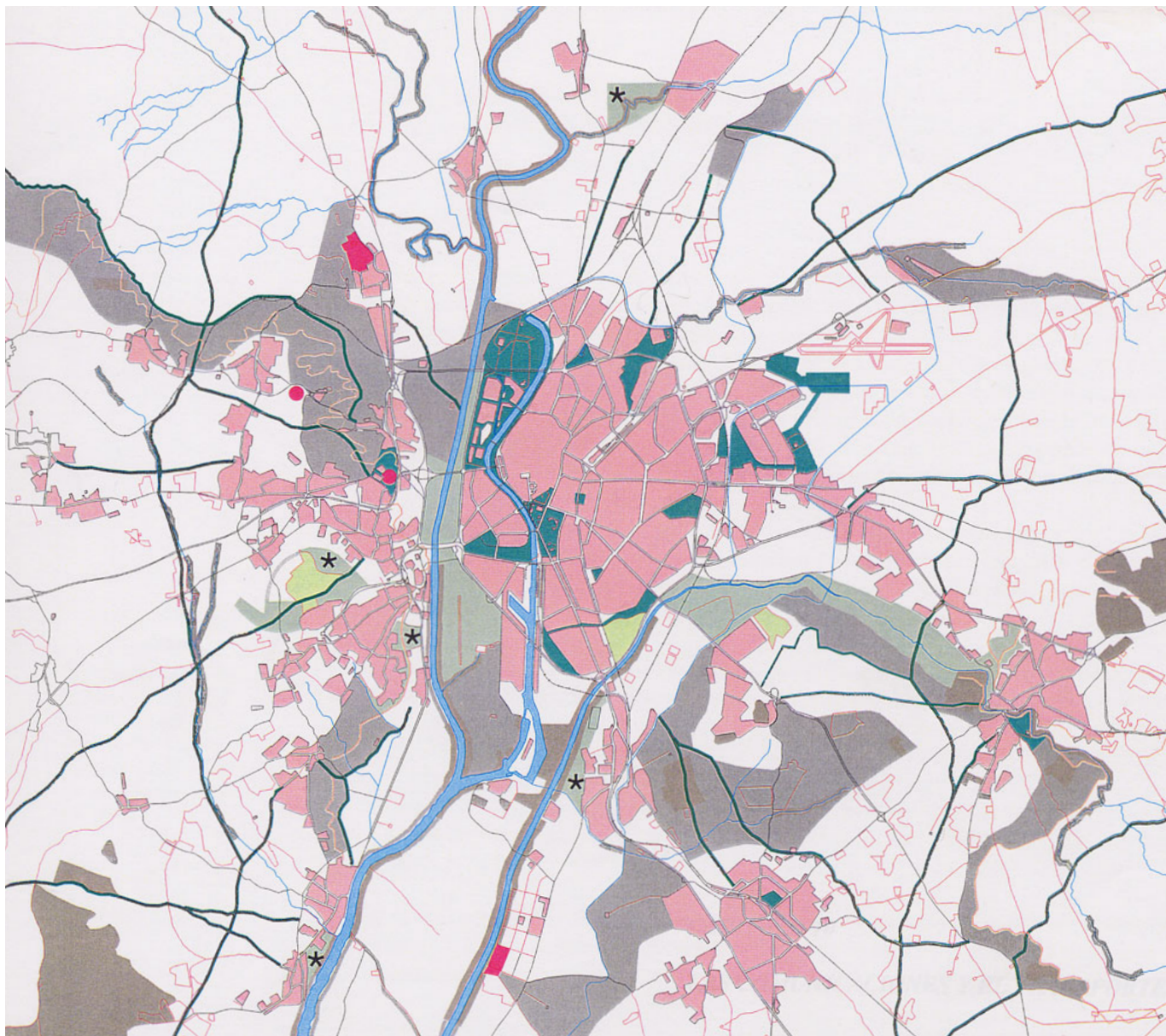
• Objetivos referidos a la estructura del territorio

De los cuatro objetivos que definen este bloque: *mejorar la funcionalidad del sistema de asentamientos; mejorar la accesibilidad viaria en la corona metropolitana; apoyar el transporte público y crear un sistema de espacios libres*, interesa señalar aquí una serie de consideraciones relevantes del primero y del último de ellos.

Aunque la urbanización indiscriminada ha dado ya lugar a fenómenos de conurbación en muchas zonas del área y a una cierta pérdida de la identidad de los núcleos históricos y, en definitiva, a una cierta degradación de sus valores paisajísticos, es posible aún establecer, como propone el Plan, *una organización de los núcleos en subámbitos o sectores metropolitanos, que sirvan de base para la descentralización de las dotaciones y equipamientos de carácter supramunicipal descargando así la excesiva dependencia de Sevilla*. Se identifican como áreas con capacidad para asumir funciones de rango metropolitano las siguientes: zona central del Aljarafe; el eje del Río Guadaira y los suelos colindantes con la A-92; el corredor de la N-IV a su paso por Dos Hermanas; y La Rinconada, apoyando -parece que como caso excepcional- la integración espacial de los dos núcleos urbanos actuales. Se hace además expresa referencia a la necesidad de establecer un control sobre la dispersión de la actividad urbanizadora para favorecer el mantenimiento de un sistema de núcleos urbanos definidos y diferenciados del espacio rural y evitar la aparición de nuevas conurbaciones, dictando para ello criterios tendentes a que se califiquen los nuevos suelos urbanos colindantes a los núcleos ya existentes.



RECURSOS PARA LA CONSTITUCIÓN DEL SISTEMA DE EE.LL. METROPOLITANO



Fuente: Diagnóstico del POTAUS. Consejería de O.P y T.

En cuanto a la construcción de una red de espacios libres es importante apuntar que desde los inicios del proceso se ha insistido en su carácter esencial para la creación del orden metropolitano por ser donde, de forma más eficaz, se puede materializar la unidad urbanística de la nueva ciudad. Sus enormes posibilidades de vertebración de una realidad desordenada y difusa radican en su capacidad para integrar en un mismo sistema desde los parques naturales a los parques urbanos y metropolitanos, desde los recursos de la base física -

escarpes, riberas, cauces de inundación y todo tipo de redes de drenaje territoriales- hasta los espacios agrarios y forestales. Se trata, en suma, de una nueva continuidad territorial, la del espacio libre, que concebida de acuerdo con la constitución del soporte físico puede dar forma y hacer comprensible la nueva ciudad metropolitana. Es un nuevo sistema que debe contar con sus propias redes de acceso y registro complementarias a la red viaria funcional, integradas por el conjunto de caminos rurales, vías pecuarias, avenidas urbanas y otras de nueva construcción que establezcan recorridos continuos de carácter recreativo y paisajístico. Del conjunto de recursos que se consideran imprescindibles para la configuración del sistema de espacios libres en los objetivos del POTAU se recogen aquí los que de forma directa inciden en el término de Sevilla:

- Mejora y ordenación de los parques y zonas recreativas existentes, como el Parque del Alamillo y el conjunto de grandes parques urbanos de Sevilla.
- Zonas a forestar total o parcialmente para la formación, a partir de las masas de vegetación existentes, de zonas de bosque mediterráneo. Se incluyen, entre otras, las márgenes del Guadalquivir en todo su recorrido, las márgenes y entorno del río Guadaira, riberas de los arroyos Tamarguillo y Miraflores, y el entorno de la laguna de Fuente del Rey.
- Creación de áreas recreativas y parques metropolitanos, entre los que se incluyen la ampliación del Parque del Alamillo, el nuevo Parque del Guadaira, el Parque del Guadalquivir en los terrenos del Charco de la Pava en la margen izquierda y los exteriores al muro de defensa. En la margen derecha: áreas recreativas de Tablada y Punta del Verde.
- Caminos y vías pecuarias a forestar e integrar en una red de itinerarios paisajísticos y de conexión del conjunto de elementos integrantes de la red de espacios libres.

• Objetivos referidos a la ordenación de los usos productivos

Tres objetivos componen este bloque: *potenciar los usos urbanos productivos en la corona metropolitana, mejorar el espacio industrial y proteger, mejorar e integrar el espacio agrícola*. Los dos primeros contemplan previsiones y medidas bastante similares y coherentes con las del planeamiento municipal, que ya ha sido descrito en un apartado anterior. Interesa detenerse brevemente en el espacio rural pues presenta casi siempre un carácter marginal dentro de los planeamientos urbanísticos vigentes.

- El Plan centra la atención sobre las posibilidades de ordenación positiva de los suelos rurales, subrayando su valor fundamental no sólo por su productividad agraria, sino como factor de equilibrio del espacio urbanizado -sobre todo en un territorio con alto grado de urbanización como es el área de Sevilla- y cuya protección y ordenación sirve para limitar la dispersión de los desarrollos urbanos y para cualificar el medio ambiente y el paisaje del espacio metropolitano.

En este sentido, se plantea establecer directrices para la regulación de usos en suelos rurales, determinar qué espacios deben ser objeto de protección por sus especiales valores ambientales, productivos o paisajísticos y cuales deben ser objeto de actuaciones para su ordenación, mejora y /o erradicación de usos urbanos. De las distintas áreas relacionadas, las que pueden tener incidencia directa en el planeamiento general de Sevilla son:

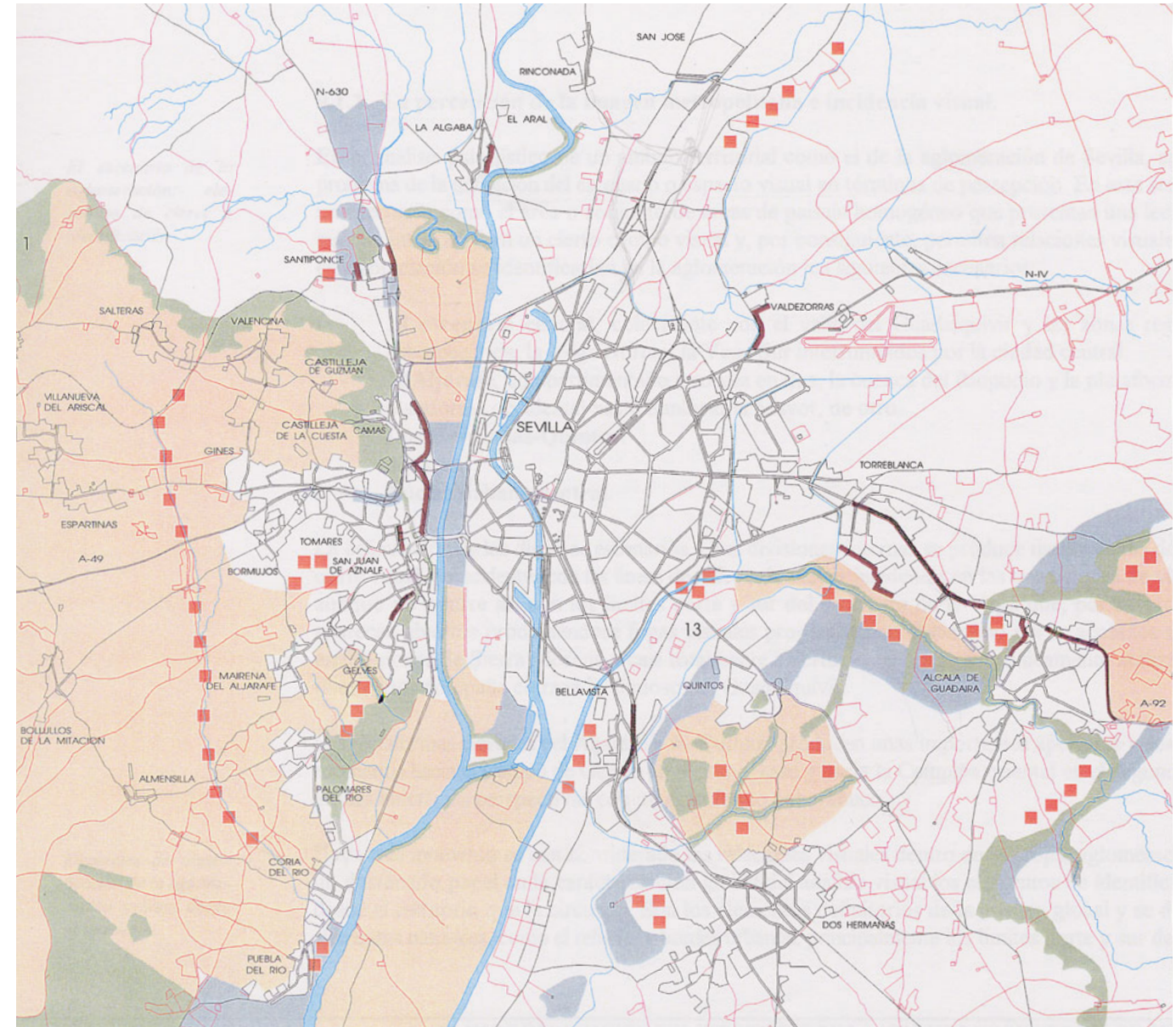
- Áreas rurales a cautelar, por su posición relativa como espacios de borde o límites de núcleos urbanos y como espacios valiosos para el mantenimiento de la forma física del territorio, cuya transformación de rural a urbano ha de evitarse: las Huertas de Miraflores.
- Áreas agrícolas a proteger por su capacidad productiva: el valle inferior, entre Sevilla y La Rinconada; la vega de la Madre Vieja; la vega del Río Viejo y la vega de Gelves y Palomares.
- Áreas que requieren ordenación y mejora: entornos de Tarazona, el Gordillo y La Jarilla.

• **Objetivos referidos a la protección de los recursos naturales, paisajísticos y culturales**

Se incluyen cuatro: *preservar los espacios de interés ambiental para la aglomeración, mejorar la calidad del paisaje y preservar las singularidades físicas del territorio, proteger e integrar el patrimonio cultural, y controlar la incidencia de riesgos naturales y tecnológicos.* Todos ellos esenciales para mejorar la calidad medioambiental del área e, indirectamente, para la creación de un nuevo sistema de espacios libres. Por su contenido se considera más relevante señalar los dos primeros.

- Los espacios de interés ambiental que se reconocen más próximos a Sevilla son:
 - Riberas fluviales con vegetación asociada: del Guadalquivir, del Guadaira y del Miraflores - Tamarguillo.
 - Zonas húmedas: las asociadas a graveras en Aeropuerto y la laguna de Fuente del Rey.
 - Espacios forestales: los bosquetes de tarajales en el canal Sevilla-Bonanza.
- En cuanto a la mejora de la calidad del paisaje y protección de las singularidades físicas del territorio se identifican los elementos destacados de la forma del mismo: formas del relieve en que deben evitarse las alteraciones topográficas; cursos y láminas de agua, cuyos desvíos, cubrimientos o entubados debe evitarse con carácter general, salvo para evitar riesgos de inundación; y masas de vegetación, ya sean boscosa, formaciones de ribera, forestales o agrícolas con objeto de, al menos, mantener la superficie arbolada actual. Así mismo, se identifican un conjunto de espacios con especiales valores paisajísticos, entre ellos los de mayor incidencia en el municipio central:

PAISAJE: ÁREAS DE INTERÉS PARA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



Fuente: Diagnóstico del POTAUS. Consejería de O.P y T.



- Áreas de mayor valor paisajístico a proteger, conservando sus características singulares: márgenes del Guadalquivir y bordes fluviales de Sevilla, perfil del centro histórico de Sevilla y escarpes de la cornisa del Aljarafe y los Alcores.
- Áreas de paisajes agrarios a cautelar en las que se regularán actividades compatibles con sus valores paisajísticos generales : vega sur del Guadalquivir y entorno agrícola del Guadaira.
- Áreas de fragilidad paisajística a cautelar en las que se establecerán medidas para evitar las intrusiones y los impactos visuales: cauce central del Guadalquivir.
- Áreas con potencialidad paisajística a desarrollar: vega del Guadaira.
- Áreas que requieren medidas correctoras de impactos paisajísticos: vega del Guadalquivir, incluidos los muros de defensa actuales, bordes de las carreteras de acceso a Sevilla, La Rinconada y Brenes, borde ferroviario de Bellavista, y alrededores de Valdezorras.

• Objetivos referidos a otras infraestructuras

Garantizar el abastecimiento y la depuración de las aguas, y Mejorar y extender el abastecimiento energético. Se detecta la necesidad de establecer medidas relativas a la distribución de infraestructuras y servicios urbanos básicos con el objeto de facilitar la coordinación de las administraciones, prever suficientes reservas de suelo para las instalaciones y lograr -mediante la gestión coordinada- un ahorro de consumo de recursos naturales y valores ambientales.

Necesidad de mejoras en la red actual para evitar pérdidas y procurar que la diferencia entre agua tratada y facturada sea inferior al 25%. Así mismo, dentro del conjunto de actuaciones es de destacar la necesidad planteada de unificar la gestión de los tres sistemas que abastecen al área metropolitana: EMASESA, Aljarafe y Huesna, ejecutando una nueva conducción desde la estación de tratamiento del Consorcio del Huesna al depósito de Adufe, complementaria a la actualmente en ejecución. En cuanto a la mejora y optimización de la red de saneamiento se incide en la posibilidad de reutilización de las aguas depuradas para riegos de los espacios libres metropolitanos, posible, por ejemplo, desde las estaciones de Tablada y Ranillas.

En el segundo caso, se hace hincapié en la necesidad de corregir los impactos paisajísticos de los tendidos aéreos de distribución de energía eléctrica y a la necesidad de ampliar la red de actual de gas a los nuevos centros metropolitanos.

• Áreas estratégicas

El documento de *Objetivos del Plan* concluye con un anexo donde se concretan avances de esquemas de ordenación para determinadas zonas de valor estratégico. Las especiales características y localización, y su carácter supramunicipal, justifican un tratamiento más específico de esas seis zonas, de las cuales las cuatro siguientes inciden directamente en el término de Sevilla:

- Cauce central del Guadalquivir (área 1)
- Cauce del Guadaira (área 2)
- Nuevo acceso norte y servicios ferroviarios de Majarabique (área 5)
- Eje sur: Bellavista - Fuente del Rey - La Isla (área 6)

El espacio del cauce ordinario y de avenidas del Guadalquivir, reúne, al menos, tres características esenciales que le hacen constituirse en la médula del ámbito metropolitano: en primer lugar su situación central en la aglomeración y de confluencia con otras piezas muy relevantes (la transición hacia la Vega Norte, la isla de La Cartuja, la conexión a través del antiguo brazo de Gordales con la dársena y el centro histórico de Sevilla, el espacio de Tablada, etc.). En segundo lugar porque no existe ningún espacio de tal dimensión y escala interno al ámbito, que, además, sea abarcable visualmente con un sentido unitario y que esté netamente delimitado en sus dos frentes longitudinales: el escarpe del Aljarafe y la gran fachada urbana de Sevilla. Y en tercer lugar porque tiene el valor -particularidad de significado más intangible pero no por ello de menor fundamento- de ser hoy el río vivo.

La correcta ordenación de este espacio, evitando por ejemplo la fragmentación a que tienden las distintas esferas de influencia administrativa o integrando como parte del mismo proyecto las obras de infraestructuras (hidráulicas, de paso de sistemas de comunicaciones, etc.) que sobre él se planteen, parece actualmente un empeño superior a las energías conceptuales y de gestión que poseemos no sólo en la ciudad sino en la región. Pero no por ello debe dejarse de incidir en la oportunidad insustituible que representa.

La segunda zona estratégica es la constituida por el río Guadaira. La artificialidad de parte de su cauce no invalida las posibilidades de convertirse en elemento de articulación de todo el cuadrante sureste de la ciudad (sector sur - Bermejales, Pineda, las Tres Mil Viviendas, hasta Héroes de Toledo) con el medio rural y las terrazas de los Alcores. Para ello debe superarse la tendencia a ver el Guadaira como límite final y, a partir de ese enfoque, como trasera no sólo desde Sevilla sino también desde Dos Hermanas y Alcalá de Guadaira. En Sevilla, el engarce con ese espacio presenta ya algunos obstáculos, como el efecto barrera de la SE-30, pero no es aún imposible, manteniéndose incluso posibilidades de conectarlo a espacios libres significativos internos a la trama urbana como el antiguo cauce del Guadaira por los Bermejales, la avenida de la Palmera, los suelos reforestados entre Pineda y las Tres Mil Viviendas o la avenida de La Paz, en una operación de articulación del espacio rural y el urbano al modo que en Barcelona se está planteando la *matriz verde*. No obstante parece que esas oportunidades aún hoy siguen sin considerarse ni valorarse, pues la remodelación en curso de un enclave ya tan urbano y, a la vez, próximo al Guadaira como es el de la conexión

de La Paz, de la SE-30 y de la salida a la carretera de Utrera, se está ejecutando como un mero nudo sin otras implicaciones.

La Vega norte es la tercera de las zonas estratégicas cuyo valor proviene del mantenimiento aún hoy de su carácter netamente agrícola y de la persistencia del orden rural, entendidos como dos activos paisajísticos y medioambientales. El riesgo aquí no viene dado por las extensiones urbanizadoras, aunque hayan aparecido puntualmente implantaciones desordenadas en ese sentido, sino más bien por la construcción de infraestructuras pesadas que puedan fraccionar el espacio, convirtiéndolo en amplias cuñas estancas e inconexas. Los objetivos del POT AUS establecen como actuación prioritaria la ejecución de un nuevo acceso viario norte a Sevilla, que se relaciona a su vez con la integración (en el sentido de unión física) de los núcleos de La Rinconada y San José o la implantación del área industrial de Majarabique.

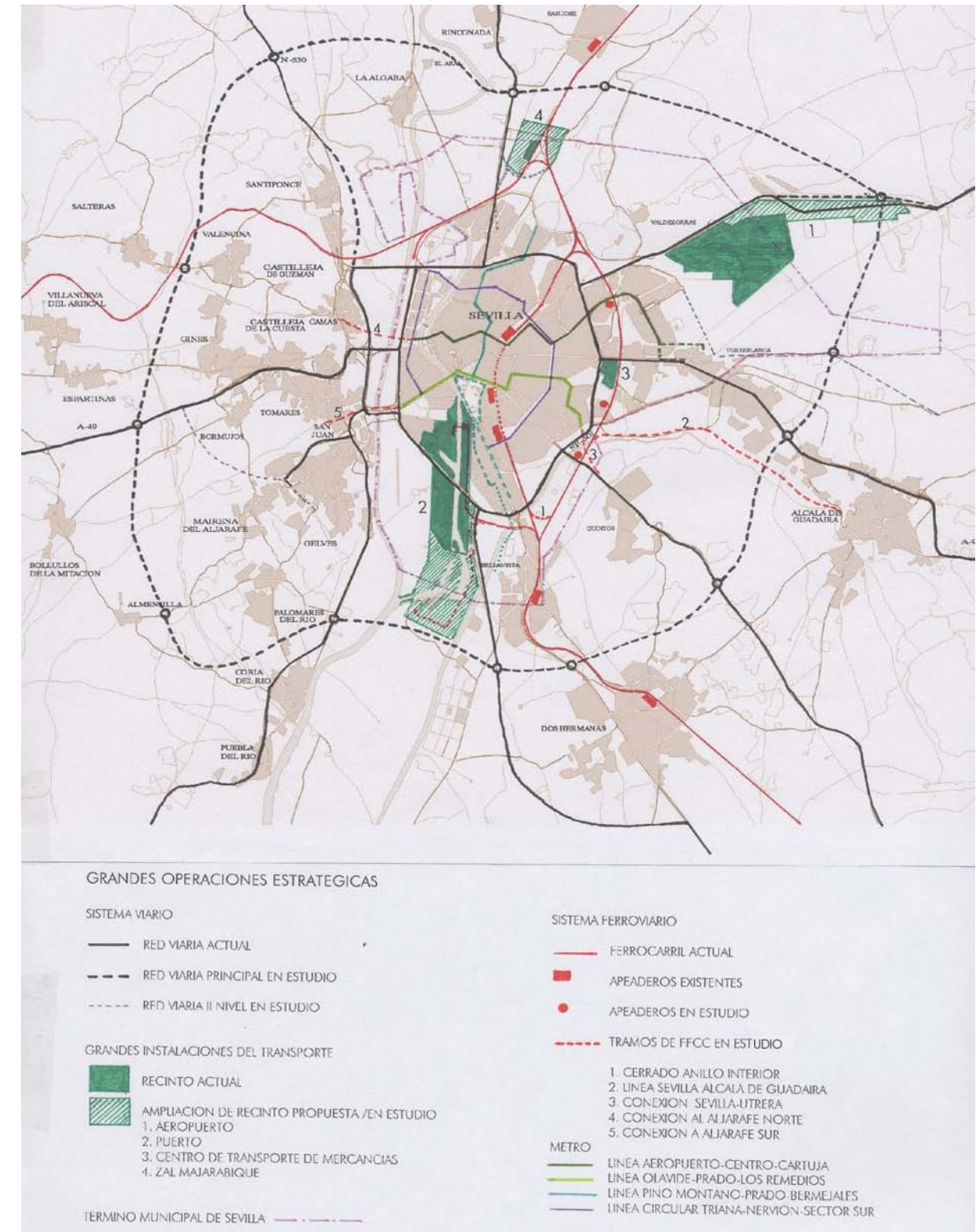
En el eje sur Bellavista - Fuente del Rey - polígono industrial La Isla, puede encontrarse algunas características de la base física y rural similares a las comentadas en la vega norte, pero en este caso más comprometida al tratarse de un espacio agrícola menos organizado. El ámbito posee una fuerte concentración industrial (puerto de Sevilla, polígono la Isla y márgenes de la CN-IV, entre otros) y una elevada accesibilidad favorecida por la recientemente construida variante de la Nacional IV a Bellavista y Dos Hermanas. El Plan propone aquí la consolidación de un eje de actividad económica que debe relacionarse con las nuevas infraestructuras y los espacios naturales del sector.

2.3. GRANDES OPERACIONES SECTORIALES

En este apartado se valora la incidencia que determinadas intervenciones sectoriales de gran calado tendrán, sin duda, en la configuración de la ciudad metropolitana. Nos referimos, en concreto, a las actuaciones que se están llevando a cabo en relación con el desarrollo y ampliación de los sistemas de comunicaciones y transportes, ya sea en las redes lineales -viaria y ferroviaria- como en las grandes instalaciones nodales -Puerto, Aeropuerto y Centro de Transportes de Mercancías.

La coherencia de la imagen de la ciudad metropolitana es en buena medida el resultado que proporciona la trabazón entre el sistema de comunicaciones, la distribución de usos y actividades, la arquitectura de los edificios e instalaciones y la forma del soporte físico. Resulta imprescindible la discusión y análisis de las transformaciones que se están actualmente planteando en cuanto a la organización de las comunicaciones metropolitanas, con el objeto de garantizar tanto su integración y articulación en el sistema metropolitano, como la protección de los recursos espaciales necesarios para su construcción y la obtención de la máxima rentabilidad de las inversiones a realizar. Así, la nueva red no sólo ha de satisfacer las necesidades de canalización de tráfico, sino que ha de contribuir de forma activa en la configuración de un armonioso paisaje metropolitano.

En cuanto a la red viaria, el análisis se centra en los estudios que actualmente se están llevando a cabo para completar la red arterial o de primer nivel y la sectorial o de segundo nivel.



De entre las modificaciones previstas en la red arterial es especialmente relevante el Estudio Informativo realizado por el Ministerio de Fomento para la configuración de una nueva circunvalación periférica al conjunto del sistema urbano metropolitano (denominada SE-40), que señala los siguientes tramos:

- Arco oriental, entre la carretera de Madrid (N-IV) y la autovía A-92, por los términos de La Rinconada, Sevilla y Alcalá de Guadaira, y con enlaces en la carretera de Madrid, aproximadamente a 3 Km. del aeropuerto, en la carretera de Mairena del Alcor y en la A-92 a la altura de la barriada Venta de la Liebre.
- Arco suroriental, entre la carretera A-92 y la nueva variante de Bellavista, con trazado al oeste de Alcalá de Guadaira y al norte de Dos Hermanas; con accesos desde la carretera de Utrera, al sur de Quintos, desde la antigua N-IV, al norte del actual acceso a Dos Hermanas, y desde la variante de Bellavista, al sur de la barriada Fuente del Rey, junto a la entrada del polígono industrial La Isla, planteándose éste también como acceso a la autopista de Cádiz.
- Arco sur, entre la variante de Bellavista y la autovía de Coria del Río, con paso del río mediante túnel compatible con la navegación, y enlace en la autovía de Coria a la altura de la estación depuradora.
- Arco suroeste, entre la autovía de Coria del Río y la autovía de Huelva A-49, con trazado por la margen derecha del río Pudio y con enlace en la carretera de Palomares a Almensilla y con la A-49, entre las actuales salidas de Gines y Bollullos de la Mitación.
- Arco noroeste, entre la autovía de Huelva A-49 y la ctra. de Extremadura N-630, con trazado entre Gines - Espartinas y Valencina de la Concepción - Salteras, en buena parte en paralelo a la Cañada Real de Isla Mayor y con enlace previsto entre Valencina y Salteras.
- Arco norte, entre la carretera de Extremadura N-630 y la autovía de Madrid N-IV, con trazado por el norte de La Algaba, por donde cruza el río y al sur de los núcleos de La Rinconada y San José, con enlaces previstos en su cruce con la carretera de Brenes y carretera de la Rinconada.

El trazado previsto, aunque planteado como una red arterial, es decir para garantizar la conexión directa -evitando el paso por la ciudad- entre las carreteras de la red principal radial de acceso a Sevilla y las terminales de los grandes sistemas nodales de transporte (aeropuerto y puerto), tiende más a construir una red de conexión interna de los grandes sectores metropolitanos, con lo que asume un doble papel: el de adecuar los enlaces de la ciudad a las redes territoriales regionales, nacionales e internacionales, y el de mejorar las comunicaciones internas del área y la movilidad entre todos sus sectores e instalaciones. Este doble carácter es sobre todo patente en los trazados de los arcos este, sureste y sur donde prevalece claramente el carácter de vía de conexión transversal entre sectores metropolitanos.

El resto de las actuaciones en estudio para el desarrollo de la red viaria se refieren a la mejora o construcción de vías de carácter sectorial o urbano de menor impacto conceptual que el que supone

para la configuración del espacio metropolitano el trazado previsto para la circunvalación periférica de Sevilla. Así, la red de segundo nivel o sectorial asume el carácter de ciudad radioconcéntrica que otorga al área de Sevilla la red arterial en estudio, dirigiéndose fundamentalmente a completar o mejorar los accesos radiales:

- Nuevo acceso norte
- Desdoblamiento de la A-92 entre Alcalá de Guadaira y Sevilla, al norte de Torreblanca
- Nuevo acceso a Alcalá de Guadaira por el sur de los polígonos industriales
- Nuevo acceso al Aljarafe desde Sevilla por el Sur

El conocimiento y participación municipal de Sevilla en el proceso de gestación de las redes viarias antes descritas es de suma importancia ya que su red urbana forma parte esencial del sistema viario metropolitano, lo cual exigirá la mejora de la conexión de las vías urbanas a las de rango superior planteadas.

Pero más importante aún es no olvidar que las demandas crecientes de movilidad en el área se han venido resolviendo históricamente mediante la ampliación de la capacidad de la red viaria existente, habiéndose llegado a la saturación y colapso progresivo de las sucesivas infraestructuras construidas; a su vez, las ampliaciones de dicha red han fomentado la expansión metropolitana, permitiendo a los ciudadanos residir, trabajar, comprar o divertirse lejos de las áreas centrales. Es decir, las mejoras en las conexiones viarias han sido decisivas en el desarrollo de las áreas residenciales exteriores, en el éxito de los centros comerciales y, en definitiva, en la segregación espacial progresiva de las actividades cotidianas. Ahora bien, parece que el modelo de ciudad que depende para su funcionamiento casi exclusivamente del tráfico privado de automóviles está llegando a sus límites de viabilidad y racionalidad, debido a los costes económicos y ambientales de la saturación de tráfico en términos de energía derrochada y tiempo perdido. Es, por ello, de especial importancia en la configuración de la ciudad prevista, otorgar prioridad al desarrollo del transporte colectivo como medio de garantizar no sólo un desplazamiento rápido a través de la misma, sino de mejorar su calidad ambiental. Y, en este sentido, incidir en la necesidad que tiene el espacio viario previsto de albergar junto a los restantes tráficos metropolitanos un sistema de transporte público eficaz.

Es en este contexto donde hay que encuadrar las propuestas, actualmente en estudio, de implantación de un sistema de transporte colectivo multimodal e integrado, que partiendo de la evolución y mejora del sistema actual -redes de autobuses urbanos e interurbanos, principalmente- incorpore líneas rápidas de carril exclusivo coordinadas con las redes interurbanas y el ferrocarril componiendo un sistema integral de transporte del área metropolitana.

En lo que se refiere al ferrocarril, las actuaciones llevadas a cabo, en la última década, de remodelación de la red interior ferroviaria y ejecución del nuevo acceso de doble vía electrificada de ancho internacional, soporte del AVE Madrid-Sevilla, son el punto de partida para el desarrollo de esta modalidad de transporte en el ámbito del área metropolitana.

En este punto son especialmente trascendentes los siguientes estudios que están realizando RENFE y la Dirección General de Transportes de La Junta de Andalucía, en relación con la ampliación de la red de cercanías por su influencia en la movilidad del área metropolitana:

- Los que se están llevando a cabo para la puesta en funcionamiento de un anillo ferroviario que utilice también para transporte de viajeros la actual línea de mercancías, con nuevos apeaderos en Sevilla este, Palmete y Universidad Olavide - Montequinto.
- La previsión de enlace de dicho anillo con una posible línea a Alcalá de Guadaira que, aprovechando el trazado de la antigua línea actualmente en desuso, permita ofrecer un servicio de cercanías similar al que se presta actualmente entre Dos Hermanas y Sevilla.
- Los anteproyectos de conexión mediante líneas de plataforma reservada en los siguientes corredores metropolitanos: acceso del Aljarafe centro, por el antiguo trazado del ferrocarril de Huelva; acceso del Aljarafe sur y acceso de Utrera.
- Las propuestas para la creación del Metro de Sevilla, como modo básico de comunicación interior de la ciudad, que aprovecha los tramos de túnel y estaciones ya realizados entre La Plata y San Bernardo, y que ha de ser debidamente concebido como parte de un sistema de accesibilidad multimodal.

Finalmente es necesario referirse a los tres grandes nodos del sistema de transporte intermodal en el área metropolitana: el Puerto, el Aeropuerto y el Centro de Transportes Regional de Mercancías en Sevilla.

El Puerto de Sevilla ha sido destacado componente de la estructura económica y urbanística de Sevilla. Su situación estratégica dentro del sistema territorial del área confiere un peso fundamental a las previsiones que en la actualidad se tienen sobre su futura actividad. Dentro del sistema portuario andaluz, el Puerto de Sevilla dispone de una buena posición en relación con los puntos de generación de tráfico de mercancías de la región, así como de una oferta diversificada de muelles y utillaje y el asentamiento de industrias típicamente portuarias, lo cual le sigue permitiendo captar tráficos, fundamentalmente de granel sólido y mercancía general, de su área de influencia inmediata a lo que se suma su especialización en el tráfico de mercancías fraccionadas con Canarias.

Tiene además las ventajas de ser un puerto interior, aunque ello le plantea a su vez la continua necesidad de dragado del río para garantizar el calado, y como tal ha de rentabilizar sus enormes posibilidades en relación con la implantación de actividades logísticas que requieren un alto grado de conexión intermodal con otros sistemas de transportes.

Con el objeto de potenciar su especialización, mejorar la rentabilidad de sus instalaciones y sus conexiones intermodales, la Autoridad Portuaria de Sevilla redactó en Octubre de 1999 *el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios* que extiende el ámbito del Puerto (regulado por el Plan Especial de 1994) hacia el Sur, sobre el espacio de la traza de la cabecera del canal Sevilla-Bonanza, planteando la construcción de una nueva esclusa en la Punta del Verde y el dragado del canal navegable hasta un calado de 8 metros.

En ese documento se plantea, así mismo, la mejora de sus conexiones tanto viarias como ferroviarias a las nuevas redes en estudio y una zonificación de todos los espacios portuarios, definiéndose un área de puerto comercial, un área para desarrollo industrial compatible portuario, otra posible para el desarrollo de una zona logística e intermodal específica, denominándose, además, a las áreas más imbricadas en la estructura urbana como zonas de integración puerto-ciudad: fundamentalmente las instalaciones actuales de la avda. de la Raza, y los espacios portuarios, prácticamente ya sin actividad comercial, al norte del puente de las Delicias.

La incorporación a la ciudad de los espacios portuarios en desuso ha sido una constante en la evolución histórica de las relaciones puerto-ciudad, de modo que aquellas márgenes del río que históricamente han acogido actividades portuarias han ido desarrollando un fuerte carácter urbano, derivado en buena parte de su uso como muelles comerciales. Así, el Puerto ha ido configurando, allí donde ha desarrollado actividad comercial, una gradación espacial entre el plano de la ciudad y la lámina de agua, creando un nivel intermedio -muelles- que estructura con claridad la relación río-ciudad, conservando, al mismo tiempo su carácter abierto, público y libre de edificaciones. Por el contrario, las zonas de la margen derecha del la dársena de Alfonso XIII, cuya incorporación al sistema portuario ha sido débil o prácticamente nula, han permanecido hasta la actualidad sin una completa urbanización, llegándose, incluso en algunos casos, a privatizar, generando con ello un carácter fragmentario y escasamente urbano. Es, pues indudable el enorme potencial que para el proyecto de nueva ciudad tienen el conjunto de espacios portuarios, desde los puramente comerciales a los denominados de *integración puerto-ciudad* por haber ya agotado su función comercial. Pero en especial hay que referirse a estos últimos, en un momento en que el Puerto vuelve a plantearse una extensión al Sur, y la posibilidad de recuperar la relación espacial de ciudad abierta al río (que en su día Aníbal González propuso en el Plano General de la Exposición del 29).

En cuanto al Aeropuerto debe señalarse que en 1995 acogió casi el 15% del conjunto de pasajeros de este modo de transporte en Andalucía y el 20% del tráfico de aeronaves. Ha pasado en el período 1960-1995 de 95.000 a 1.306.000 viajeros anuales, lo cual lo coloca dentro del volumen medio de pasajeros movido por los aeropuertos europeos, siendo su principal papel a desarrollar el del transporte de viajeros en relación con la oferta turística de la ciudad y de la Comunidad Autónoma. Para ello cuenta con una infraestructura recientemente renovada, unas excelentes condiciones para el tráfico aéreo desde el punto de vista climático y orográfico, y una posición en la vertical de las rutas aéreas que comunican Europa con África occidental, América del Sur y Canarias. Ello sumado al hecho de ser la sede del Centro Regional de Navegación Aérea y a sus buenas conexiones tanto con la red de carreteras de alta capacidad como con el ferrocarril de alta velocidad puede permitir plantearse a medio y largo plazo su aprovechamiento y explotación como punto de ruptura de carga de los vuelos entre Europa e Iberoamérica, Norte de África y Oriente Medio, ante la previsible saturación del tráfico aéreo en los grandes aeropuertos nacionales e internacionales que actualmente cumplen esta función.

En ese sentido, el *Plan Director del Aeropuerto de Sevilla* de AENA, prevé a largo plazo la posibilidad de ampliación de pistas del complejo actual hacia el Noreste, lo que incide en la necesidad de reservar de la urbanización los suelos situados en su entorno para garantizar unas buenas condiciones de desarrollo de la navegación aérea, teniendo en cuenta, así mismo, las posibles zonas de afección y servidumbre.



Por último, es necesario hacer mención de los estudios que se están llevando a cabo en relación con la conveniencia de fomentar la implantación en el área de una zona de actividades logísticas que integre y relacione todos los modos de transporte de mercancías, proporcionando la infraestructura necesaria para el desarrollo de las funciones territoriales de Sevilla como capital regional y como centro principal de producción de bienes y servicios del sur de la península. Con este objetivo se impulsó la construcción del Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla en los terrenos de La Negrilla, junto a la autovía de Málaga, la SE-30 y el ramal exterior ferroviario lindante con la estación de mercancías y terminal de contenedores de RENFE. No obstante su buena ubicación en relación a la red viaria e instalaciones ferroviarias ha sufrido desde sus inicios graves carencias, que parece no pueden resolverse en la ubicación actual:

- La falta de reservas suficientes de suelos para poder desarrollar una masa crítica mínima que pueda incidir en la regulación del sector y atraer la instalación de actividades de mayor valor añadido como son el montaje, control de calidad, adicción de tecnología, etc.
- Un deficiente sistema de enlaces con las redes viarias adyacentes, quizás debido, precisamente, a su situación en una zona urbana prácticamente consolidada y a la escasez de suelo para resolver con la necesaria amplitud los accesos a un recinto que se caracteriza principalmente por acoger vehículos pesados de largo recorrido.
- Escasas condiciones para la acogida de carga ferroviaria ya que, aunque linda con la estación de mercancías y terminal de contenedores, la organización espacial del conjunto no favorece en absoluto la integración funcional entre dos *recintos* proyectados autónomamente y a cotas distintas.
- Escasa relación y conexión con las áreas industriales próximas -polígono Carretera Amarilla, polígono El Pino, polígono Aeropuerto, etc.- debido precisamente a su ubicación en un recinto cercado por grandes infraestructuras que discurren a distinta cota: enlace SE-30 con la A-92 por el Oeste y por el Norte en alto, y anillo exterior ferroviario en trinchera al que se suma el cauce del Ranilla por el Este.
- Escasa relación con las instalaciones aeroportuarias.

Por tanto, dado que el Centro de Transportes no puede desarrollar en sus instalaciones actuales las funciones que requiere una plataforma logística moderna, ya se están planteando actuaciones complementarias al mismo, entre las que cabría destacar una nueva instalación de este carácter en Majarabique, donde ya se encuentra en funcionamiento la Estación de Clasificación de Mercancías de RENFE para lo que habría que preservar de otros usos suelos suficientes así como proyectar enlaces viarios de capacidad suficiente. No obstante, creemos que no se debe descartar la alternativa, estudiada en su día, de una localización en terrenos portuarios, compatible con los objetivos del ya comentado *Plan de Utilización de las Instalaciones Portuarias*, y que permitiría integrar no sólo la prestación de servicios de intermodalidad carretera-ferrocarril, sino también puerto-carretera y ferrocarril, situándose, por otro lado, en la zona de la aglomeración en la que están previstas las mayores reservas de suelo industrial.