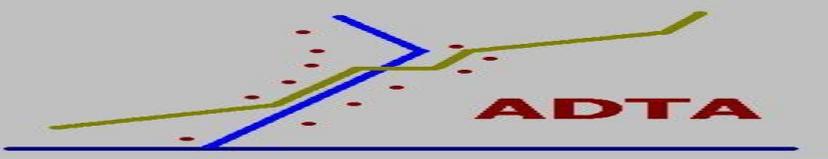


**PROPUESTA PARA IMPULSAR EL PARQUE CENTRAL DEL ALJARAFE Y EVITAR
LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVIA QUE LO ATRAVESARÍA, EN TOMARES.**
(ADTA Diciembre de 2008)



1.- Introducción.

La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA) es una asociación entre cuyas finalidades está el ejercicio del derecho de participación ciudadana en la toma de decisiones en asuntos vinculados al interés público. Para ello utiliza, entre otros, los canales establecidos en la legislación sectorial, territorial y urbanística, en los procesos de redacción de los planes, con el fin de velar porque en las propuestas de dichos Planes se tenga en cuenta el carácter global e interrelacionado de los problemas sectoriales, territoriales y urbanísticos de la comarca del Aljarafe, predomine la visión a largo plazo y los intereses colectivos por encima de la visión a corto plazo y los intereses particulares, y se sitúen dentro de la filosofía del desarrollo sostenible adoptada por la mayoría de organismos europeos e internacionales y que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos.

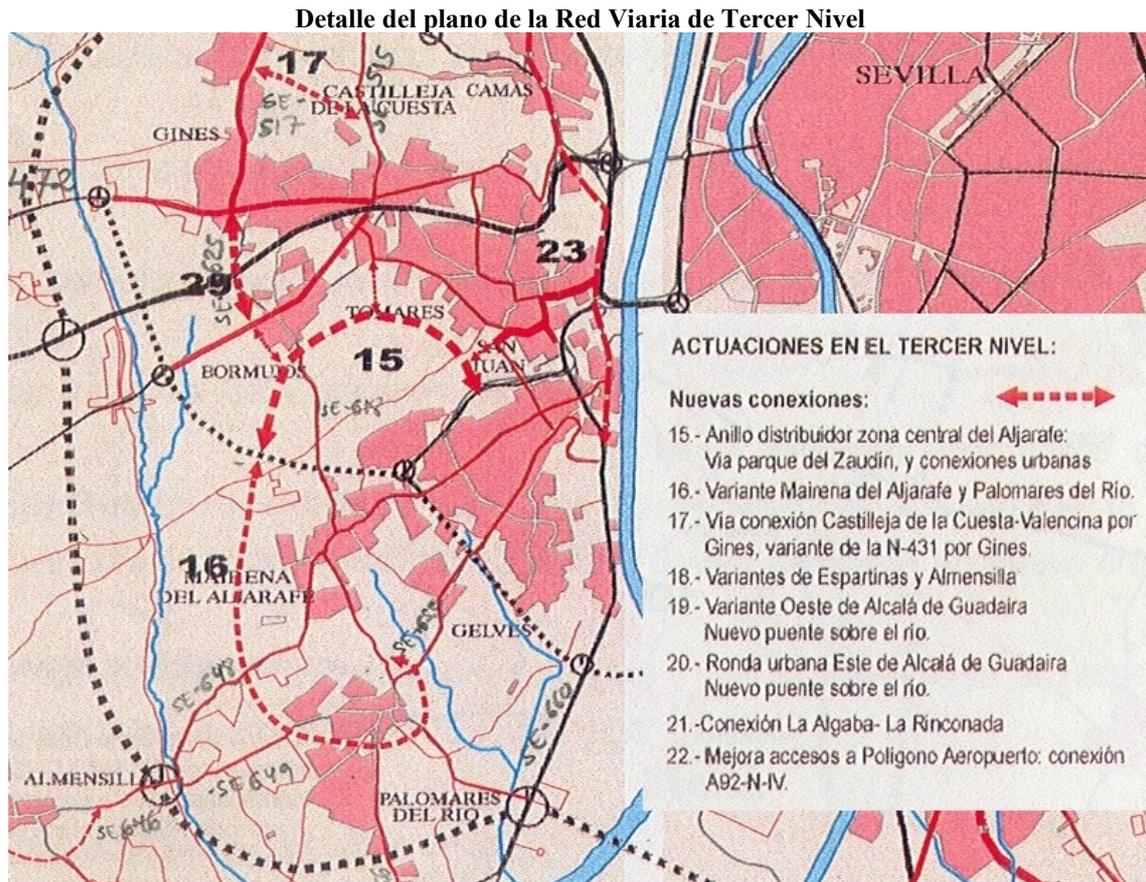
El día 18 de diciembre de 2008, ADTA fue invitada por un grupo de ciudadanos de Tomares, en asociación en proceso de constitución, llamada “Salvemos el Olivar”, para hablar sobre el motivo de su asociación, que es la oposición a la construcción de la denominada Vía Parque del Zaudín, prevista en el PGOU de Tomares. En el curso de dicha reunión, ADTA se comprometió a trasladar a un documento, un análisis territorial de la zona del denominado Parque Aljarafe Centro y la Vía Parque del Zaudín, así como las propuestas que correspondiesen, de acuerdo con dicho análisis, los deseos de los vecinos y la defensa de los intereses públicos de acuerdo con los objetivos de ADTA. En base a dicho compromiso se redacta por socios de ADTA el presente documento-propuesta.

El PGOU de Tomares data del año 2005. Han pasado sólo casi cuatro años, pero en estos cuatro años, el panorama territorial y urbanístico ha cambiado radicalmente. Sobre un trasfondo de crisis globales (climática, energética, económica, etc...) ó nacionales (corrupción urbanística generalizada, caso Marbella, crisis inmobiliaria,...), y con una incipiente preocupación de la opinión pública, se han desarrollado como nunca nuevas normas (Plan de Transportes Metropolitano de Sevilla, Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, modificaciones de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, Ley de Suelo estatal, Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.... algunas llevaban más de 10 años en el cajón) que servirían supuestamente para lmejorar la situación y resolver los problemas planteados, aunque la enorme reacción de empresarios y alcaldes, ha tenido como consecuencia que el gobierno andaluz haya dado marcha atrás en puntos clave de esas normas. Es en ese contexto de cambio normativo, en el que debemos de entender el problema que nos ocupa, porque la llamada Vía Parque del Zaudín es una pieza caída en la vorágine de los cambios habidos.

El documento analiza varios de los documentos de incidencia territorial más importantes en relación con los elementos territoriales citados y termina en el punto 6 de propuestas.

2.- El Documento de Objetivos del POTAUS del año 2000.

Por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, el 31 de mayo de 1994 se formuló el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS). En el año 2000, se expuso al público el Documento de Objetivos del citado POTAUS. Dicho documento preveía en su Objetivo número dos, la mejora de la red viaria metropolitana y consideraba tres niveles de vías metropolitanas. Entre las actuaciones de tercer nivel, preveía (página número 22) la nueva actuación denominada “15 Anillo distribuidor zona central del Aljarafe: Via Parque del Zaudín, y conexiones urbanas.” un bucle en torno al Parque Central del Aljarafe.

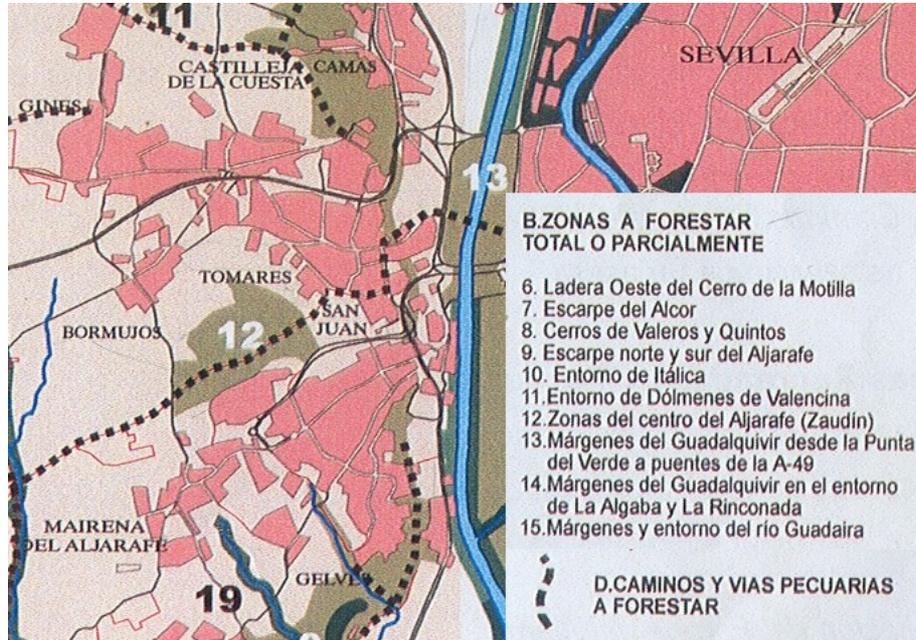


También proponía, en su objetivo 4 Crear una Red de Espacios Libres. Entre otros proponía la creación (página número 28) del “*Parque Central del Aljarafe, en los términos municipales de Tomares y Bormujos.*” y la “*forestación de las vías pecuarias y caminos de mayor interés territorial, así como su adecuación al uso público e integración de los mismos en itinerarios paisajísticos y de conexión entre los parques, áreas recreativas y áreas forestales*”, e incluía expresamente el *Cordel de Triana a Villamanrique*.

Con posterioridad a la publicación del documento de objetivos, en el año 2000, la Consejería de Obras Públicas y Transportes elaboró la Memoria de Ordenación del POTAUS, que nunca fue publicada. Basado en dicho documento la Consejería elaboró otro, denominado **Directrices de Ordenación para la Coordinación del Planeamiento Municipal del Área Central del Aljarafe**, que sólo fueron dadas a conocer a los municipios afectados: Tomares, Bormujos, Mairena del Aljarafe y San Juan de Aznalfarache. Dicho documento lo resume la Memoria de Información de PGOU de Tomares:

“La ordenación propuesta consiste en esencia en la consolidación de un cinturón de alta actividad

urbana apoyado en la vía parque de nueva creación, que conecte con la red metropolitana de segundo nivel (que a su vez conecte el Área Central del Aljarafe con Sevilla y el resto del Área Metropolitana), y conserve el vacío central que está integrado por el campo de golf “El Zaudín” y los terrenos destinados al futuro Parque Metropolitano”.



CONSIDERACIÓN A.- El Documento de Objetivos del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana del Área de Sevilla, del año 2000, definía en los municipios de Tomares, Bormujos y San Juan de Aznalfarache, la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN, el PARQUE CENTRAL DEL ALJARAFE y preveía la forestación del CORDEL DE TRIANA A VILLAMANRIQUE.

3.- El Documento de PGOU de Tomares del año 2005.

El vigente PGOU de Tomares, aprobado definitivamente en el año 2005, asume las determinaciones del Documento de Objetivos del POTAUS, descrito en el apartado anterior. Así queda reflejado en la Memoria de Ordenación.

“4.3.1 Sistema General de Comunicaciones.

A) -Sistema General Viario.

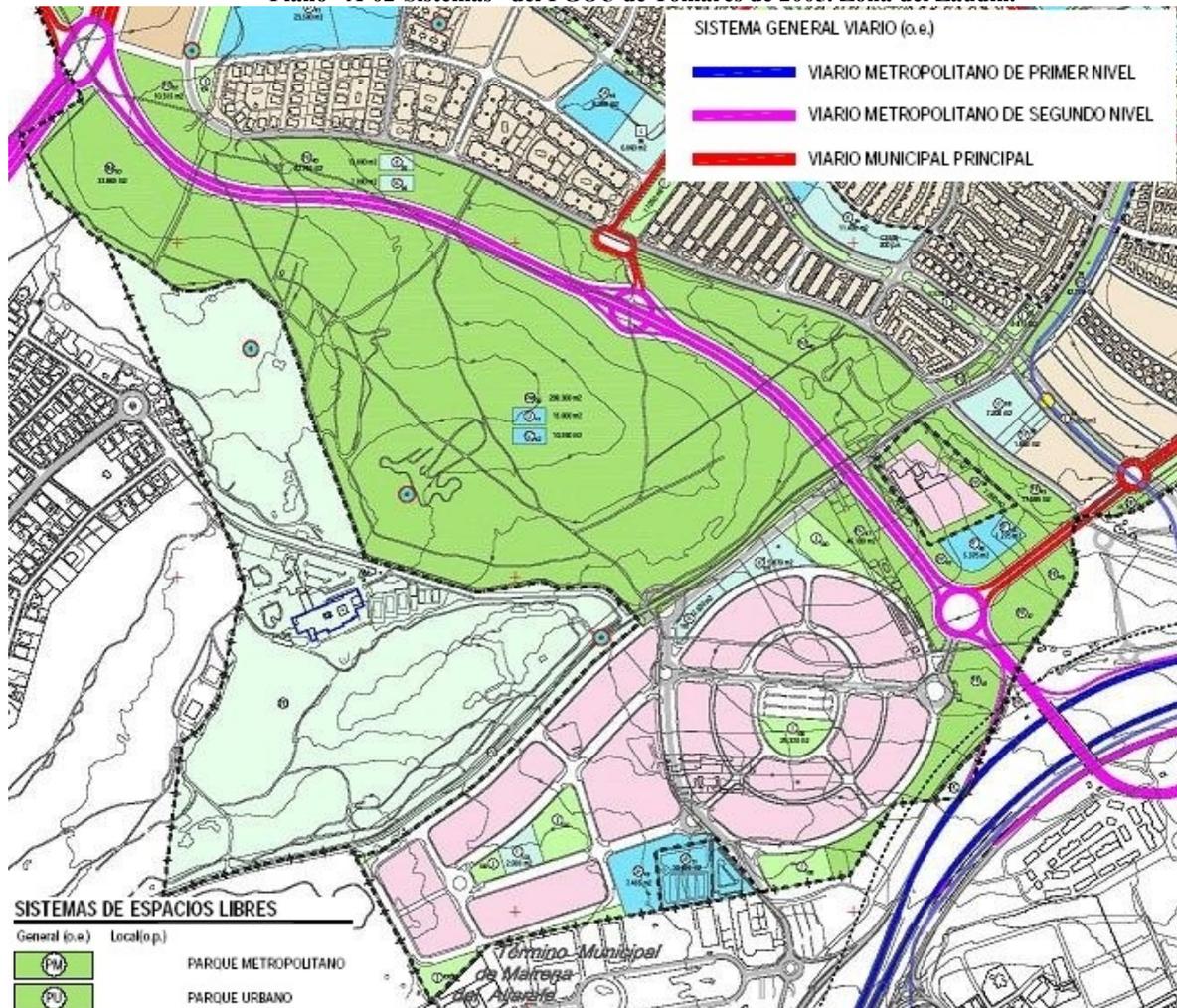
-Sistema General Viario Metropolitano:

A los únicos efectos de dejar clara su distinta jerarquía se han distinguido dos niveles. El primer nivel lo constituyen las autovías intermunicipales existentes y el segundo la Vía Parque del Área Central del Aljarafe (denominada en el documento de diagnóstico del P.O.T.A.U. "Vía Parque Zaudín") cuyo trazado el Plan General adapta con ligeras modificaciones respecto del previsto en el Esquema de Ordenación Metropolitana del Área Central del Aljarafe con objeto de respetar el cauce del arroyo de Las Fuentes. Desde este elemento viario, se prevén tres conexiones con elementos transversales del Sistema General Viario Municipal.

4.3.2 Sistema General de Espacios Libres Públicos.

El Sistema General de Áreas Libres, está constituido por espacios ya existentes en suelo urbano, así como por nuevos espacios que se prevén en el suelo urbanizable. Se distinguen se distinguen cuatro clases: Parque Metropolitano, Parque Urbano, Protección y Jardines.”

Plano “A-02-Sistemas” del PGOU de Tomares de 2005. Zona del Zaudín.



El Estudio Económico valora la Vía Parque en 4.283.000 € y la incorpora como Sistema General adscrito en su totalidad a los sectores SUS-1 y SUNS-1. Ambos Sistemas Generales, la Vía Parque y el Parque Central, son definidos en la “*SECCIÓN 3ª SISTEMAS GENERALES Art. VI.12.- Definición, delimitación e identificación*” de las Normas y en los planos referidos en dicho texto.

Al mismo tiempo que se tramitaba el POTAUS, la Consejería de Obres Públicas y Transportes tramitaba otro documento igualmente importante para la ordenación territorial del área de Sevilla, el llamado Plan Intermodal de Transportes del Área de Sevilla, formulado mediante el Decreto 172/95 de 11 de julio del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

En relación con dicho plan, y como queda reflejado en la memoria de ordenación del PGOU,

*“la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, remite al Ayuntamiento de Tomares el documento de **Estudio de Alternativas para la creación de la Plataforma Reservada de Transporte Público para la conexión del Aljarafe Centro-Sur,**”.*

Y en la memoria de ordenación:

“4.3.1 Sistema General de Comunicaciones.

B) -Sistema General de Metro Ligero.

Constituye, junto con el viario metropolitano, el elemento esencial de conexión del Área Central del Aljarafe con el resto del Área Metropolitana. Para ello se reserva el suelo necesario para su implantación futura”

CONSIDERACIÓN B.- El Documento de Plan General de Ordenación Urbana de Tomares, aprobado definitivamente en el año 2005, asume la incorporación como Sistemas Generales del PARQUE CENTRAL DEL ALJARAFE y la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN, en cumplimiento de las directrices emanadas del trámite del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana del Área de Sevilla. También asume la reserva de suelo para el METRO LIGERO, en cumplimiento de las directrices emanadas del trámite del Plan Intermodal de Transportes.

4.- El Documento del Plan de Transportes del año 2006.

La mayoría de organismos internacionales y europeos han adoptado una filosofía del desarrollo sostenible, que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos. Es el caso de la Agenda 21 (ONU, Conferencia de Río 1992), la Agenda 21 Local (Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles, Conferencia de Aalborg 1994) ó la **Estrategia Territorial Europea** (Reunión de Ministros Responsables de Ordenación del Territorio, Potsdam 1999). En un sentido similar se orienta la Comunicación de la Comisión, de 11 de febrero de 2004 - «Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano» [[COM \(2004\) 60](#) - Diario Oficial C 98 de 23 de abril de 2004], que es una de las siete estrategias temáticas contemplada en el [Sexto Programa de Acción en materia de Medio Ambiente](#).

A partir del año 2005 se acelera la redacción de planes territoriales y leyes que incorporan esa nueva filosofía. En efecto se acelera la redacción del Plan de Ordenación del Territorio (exposición al público en noviembre de 2005, aprobado en junio de 2006 y publicado en Boja en diciembre de 2006), del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (exposición al público en marzo de 2006, publicado en Boja en diciembre de 2006), el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (reformulado en noviembre de 2006, se prevé su publicación en los próximos días), la nueva Ley de Suelo (2007), ...

Se ha producido una fuerte reacción de algunos empresarios (constructores), propietarios de suelo y alcaldes, que han provocado una cascada de medidas que desvirtúan ó directamente contradicen en gran medida el contenido y la filosofía de dichos planes. Pero no cabe la menor duda de que los criterios aplicables en la Ordenación Territorial se han modificado sustancialmente. Y especialmente en lo que afecta al transporte.

En efecto, el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla (diciembre de 2006), dice en el preámbulo del decreto de aprobación:

“En síntesis, las propuestas y determinaciones del Plan se orientan hacia un nuevo modelo de movilidad más sostenible, efectuándose el mayor esfuerzo inversor en materia de infraestructura para el transporte público y propuestas tendentes a promover los modos de transporte no motorizados, con la meta de dotar al espacio metropolitano de Sevilla de un sistema de transporte funcionalmente eficiente, ambientalmente sostenible y socialmente cohesivo”.

A los efectos que nos ocupan, el plan cambia el enfoque del Documento de Objetivos del POT AUS del año 2000, respecto al transporte metropolitano. Y más concretamente, entre las propuestas incluidas¹ en el sistema viario **NO FIGURA LA VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN.**

¹ **Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla**

5.3. Las actuaciones sobre la red viaria metropolitana...

• Aljarafe

Las actuaciones en este ámbito se encuentran todas ellas en fase de estudio y comprenden las siguientes intervenciones:

– La Ronda Urbana Sur de Mairena del Aljarafe; su trazado es utilizado para encajar la propuesta del Plan del tramo de Metroaljarafe Mairena-Coria, teniendo en cuenta su amplia sección y el importante desarrollo urbano de alta densidad que allí se está creando.

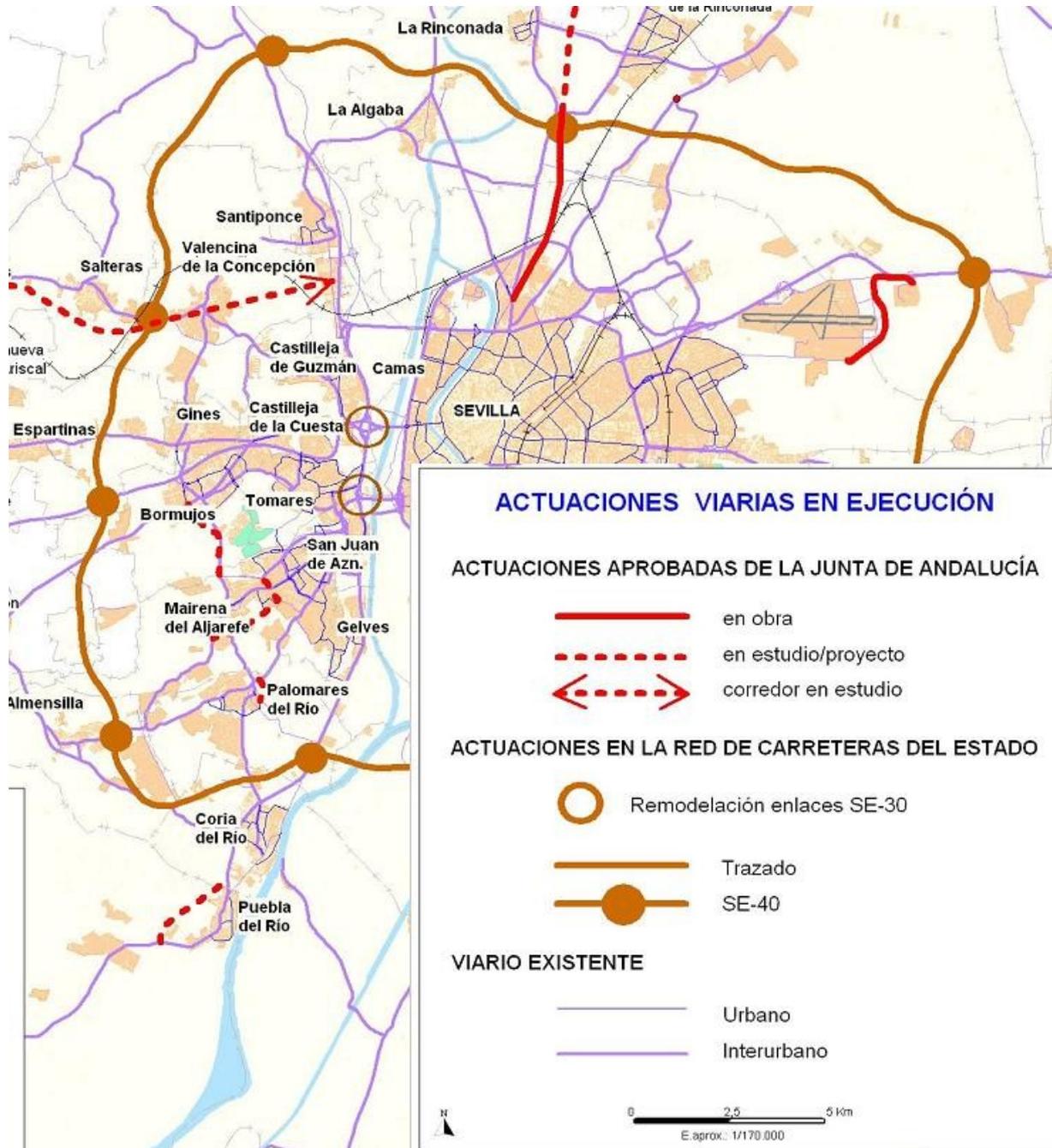
– Conexión de las carreteras A-8057 y A-474, entre Mairena y Bormujos, prolongando el trazado perimetral del PISA, recientemente finalizado. Esta vía soportaría la plataforma del tramo de Metroaljarafe Mairena-Bormujos

– Variante de Palomares, en proyecto

– Variante de Puebla del Río, cuyo estudio informativo se encuentra actualmente en redacción

– Nuevo trazado de la A-8077, entre Olivares-Albaida y la SE-30, para mejorar la articulación viaria del Aljarafe Norte, con estudio informativo en redacción, que deberá tener en cuenta las posibles afecciones a las zonas arqueológicas

Y no son pocas las vías previstas en el Documento de Objetivos del POT AUS del año 2000 que ha sido desestimada como vías metropolitanas. Y es que los principios orientadores, hacen que las propuestas se dirijan hacia la potenciación del transporte público y los medios no motorizados de movilidad.



Podría pensarse que el Plan de Transporte no hubiese incluido la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN**, debido a que ya ha sido asumida su financiación por el Ayuntamiento de Tomares. Pero la finalización de dicha vía, que incluía un paso elevado sobre la autovía de Mairena, ya en el término de San Juan quedaría en entredicho, limitando la funcionalidad de la Vía Parque para el fin previsto inicialmente.

De hecho, el Avance de PGOU de San Juan tampoco se hace eco del previsto puente sobre la autovía a Mairena. Si ello es así, y todo parece que así será, la funcionalidad de la Vía Parque quedaría limitada.

Avance de PGOU de San Juan Detalle del plano "04-1-Estructura Urbana. Red Viaria"



Por otra parte, la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN** tiene una muy limitada función como viario urbano local, al ser una vía insertada entre dos parques. Su función puede ser absorbida perfectamente, por otras infraestructuras actuales ó previstas.

CONSIDERACIÓN C.- El Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, aprobado en octubre de 2006, cambia radicalmente los principios orientadores, objetivos y propuestas del transporte metropolitano, basando la movilidad sostenible en el transporte público y potenciando los medios no motorizados de movilidad. Entre sus propuestas el plan **NO INCLUYE LA VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN.**

CONSIDERACIÓN D.- En base a lo anterior, hacemos las siguientes consideraciones respecto a la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN,**:

- a) La no inclusión de la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN**, como viario metropolitano, es motivo para su posible revisión por el Ayuntamiento de Tomares.
- b) De los datos contenidos en el Plan de Transportes y de las directrices de él emanadas, no sólo es posible, sino muy recomendable, que no se haga la mencionada vía, ya que contradice los principios orientadores del mismo (Movilidad Sostenible, y consiguiente potenciación del transporte público), motivo para su exclusión del mismo.
- c) Su funcionalidad estaría limitada por la no conclusión del paso elevado hasta San Juan
- d) Tiene una muy limitada función como viario urbano local, al ser una vía insertada entre dos parques.
- e) Su función puede ser absorbida por el viario local existente ó previsto.

5.- El Documento de POTAUS del año 2008.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), documento de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, fue formulado mediante el Decreto 195/2006 de 7 de noviembre (BOJA 24-11-2006), fue expuesto al público entre octubre de 2007 y el enero de 2008, ha sido aprobado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo, y está sólo a falta de su aprobación definitiva y publicación en los próximos días. Este documento asume los principios establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (diciembre de 2006) y las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano de la Aglomeración Urbana de Sevilla (diciembre de 2006). Esto supone en la práctica un cambio radical respecto al Documento de Objetivos del POTAUS del año 2000, en cuyos criterios se fundamentan las actuaciones de índole metropolitano incluidas en el PGOU de Tomares del año 2005 (vigente en estos momentos), especialmente los elementos territoriales que nos ocupan: El Parque Central del Aljarafe y la denominada Vía Parque del Zaudín, como antes hemos expuesto.

El POTAUS, establece en su artículo 3, sus objetivos generales, entre los que figura dar “*prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla*”, así como “*establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas*”.

4.1- El Transporte sostenible y la Vía Parque.

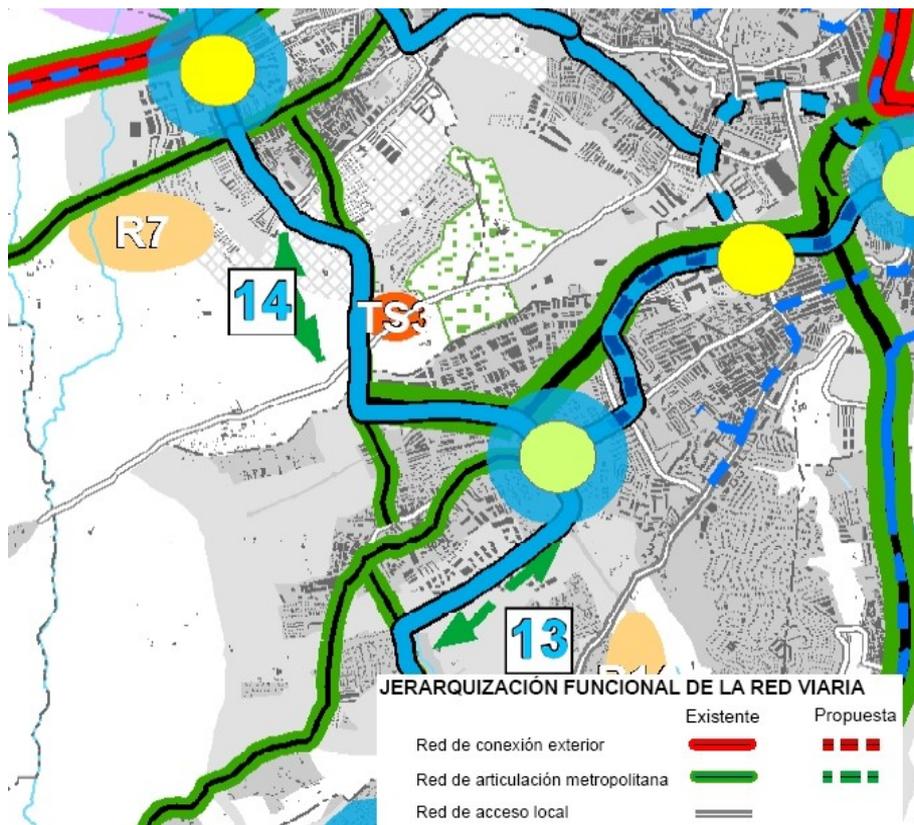
Asimismo, en su artículo 20, el POTAUS establece como objetivo concreto:

“Construir un Sistema integrado de transporte y movilidad de carácter intermodal, que satisfaga las demandas de movilidad de la población en coherencia con la ordenación del territorio y en condiciones adecuadas de sostenibilidad ambiental y equidad social” y para ello propone como estrategias “*para la mejora de la movilidad y el sistema de transportes, las siguientes: a)Reducir la movilidad motorizada. b) Fomentar el uso del transporte público*”.

En el artículo 31 establece las categorías funcionales de la Red Viaria: La Red de Conexión Exterior, la Red de Articulación Metropolitana y la Red de Acceso Local. En el artículo 33 se define pormenorizadamente la Red de Articulación Metropolitana. Pues bién, **en dicha relacion NO SE CITA LA VIA PARQUE de Tomares.** Tampoco aparece la citada Vía Parque, entre la carreteras de la actual Red Autónoma de Carreteras de Andalucía.

CONSIDERACIÓN E.- La denominada VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN prevista en el PGOU de Tomares, ha dejado de tener interés metropolitano y no está incluida en el POTAUS. Ha desaparecido por tanto la razón por la que fue incluida en el PGOU de Tomares.

CONSIDERACIÓN F.- La denominada VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN prevista en el PGOU de Tomares, es contraria a los nuevos criterios de movilidad sostenible contenidos en el POTAUS, que propone como solución para una movilidad sostenible, la potenciación del transporte público y de los medios no motorizados de movilidad.



4.2- El Parque Metropolitano Aljarafe Centro.

Por otra parte en los artículos 36 y siguientes del POTAUS se define y regula la Red de Espacios Libres de la aglomeración urbana de Sevilla. En el artículo 39 figura la relación de componentes de dicha red, entre los que figura el **PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO**, como Parque Metropolitano por hacer. Y en el artículo 41, apartado 4, se le dota de las siguientes determinaciones:

*“En la ordenación del Parque Central del Aljarafe, se procurará su **inserción e integración con las tramas urbanas colindantes, y su accesibilidad mediante transporte público** desde los municipios del sector central de la primera corona del Aljarafe. Su diseño y ordenación se orientará fundamentalmente a la consecución de un gran espacio verde arbolado.”*

Por otra parte, en el artículo 47, se incluye como componente de la Red de Corredores Verdes Metropolitanos, otro elemento territorial de primer nivel metropolitano de la zona, el **CORDEL DE TRIANA A VILLAMANRIQUE**, que conecta el **PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO** con otros componentes de la Red de Espacios Libres Metropolitanos (Riopudio, Guadamar, Pinares de Aznalcázar, ...) y con Doñana.. La mencionada Red de Corredores Verdes tiene como finalidad (Memoria de Ordenación apartado 3.3):

“...favorecer el reconocimiento y puesta en valor para su uso recreativo de las zonas más destacadas de la aglomeración urbana en razón a sus valores paisajísticos y estructuradores (ribera del río Guadalquivir y las cornisas del Aljarafe y Los Alcores), así como permitir la percepción y disfrute del conjunto del territorio a través de un denso mallado de corredores que posibilitan la percepción del territorio y sus paisajes y el disfrute para el uso público de estos elementos lineales y de los espacios públicos a los que sirven como vía de acceso y conexión.

Esta nueva red tiene como finalidad unir los cascos urbanos y los principales espacios de uso

público a través de un viario blando que permite a ciclistas y paseantes no tener que atravesar ni discurrir por vías destinadas a tráfico rodado. Estos viarios se apoyan bien en antiguos trazados de ferrocarril, en vías pecuarias, en caminos públicos y/o en las franjas de servidumbre de los cauces fluviales”.

El **CORDEL DE TRIANA A VILLAMANRIQUE** es incluido además, en el artículo 64, que relaciona y dota de determinaciones específicas a la Vías Pecuarias de interés Metropolitano. Dice el POT AUS (Memoria de Ordenación punto 5.2.b) respecto a las Vías Pecuarias:

“La red de vías pecuarias, regulada por la Ley 3/1995, debe considerarse no solo como un patrimonio público de gran importancia territorial por su función histórica ligada a la ganadería, sino también como parte esencial del viario metropolitano. Hoy día pueden unir a su tradicional papel ganadero nuevas funcionalidades metropolitanas y, de hecho, buena parte de los corredores ecológicos y ciclistas que se están trazando se apoyan en esta red, sin olvidar que soportan un importante tráfico mecanizado ligado a las explotaciones agrarias.

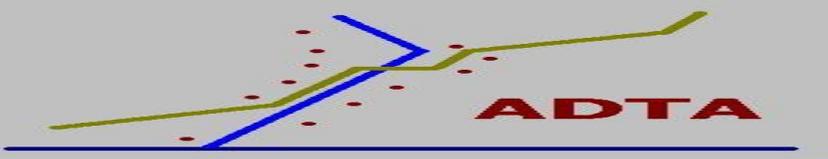
A este respecto la protección debe hacerse extensiva al planeamiento urbanístico, que debe considerarlas dentro de los sistemas generales viarios asegurando el mantenimiento de sus trazados y anchuras, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento yacondicionamiento.

*Su función como viario rural puede compatibilizarse con su papel de **corredores recreativos y ecológicos**, para lo que requerirían intervenciones de reforestación. El Plan establece las vías prioritarias para estas acciones de reforestación”.*

En todo caso, el POT AUS aboga por la conservación, forestación y uso peatonal y ciclista, del Cordel.



Esos elementos territoriales y sus valores, de indudable interés metropolitanos deben prevalecer sobre otros elementos que no son. Los intereses metropolitanos en la construcción de la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN** justificaron en su día su construcción y prevalencia sobre la conservación del **PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO** y al colindante **PARQUE URBANO** a los que afecta en su hidrología, paisaje y medioambiente, como se analiza en un punto posterior. Pero al decaer, de forma



sobrevenida, el interés metropolitano sobre la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN, la situación se ha invertido y deben ser aquellos valores hidrológicos, paisajísticos y mediambientales, los que prevalezcan.

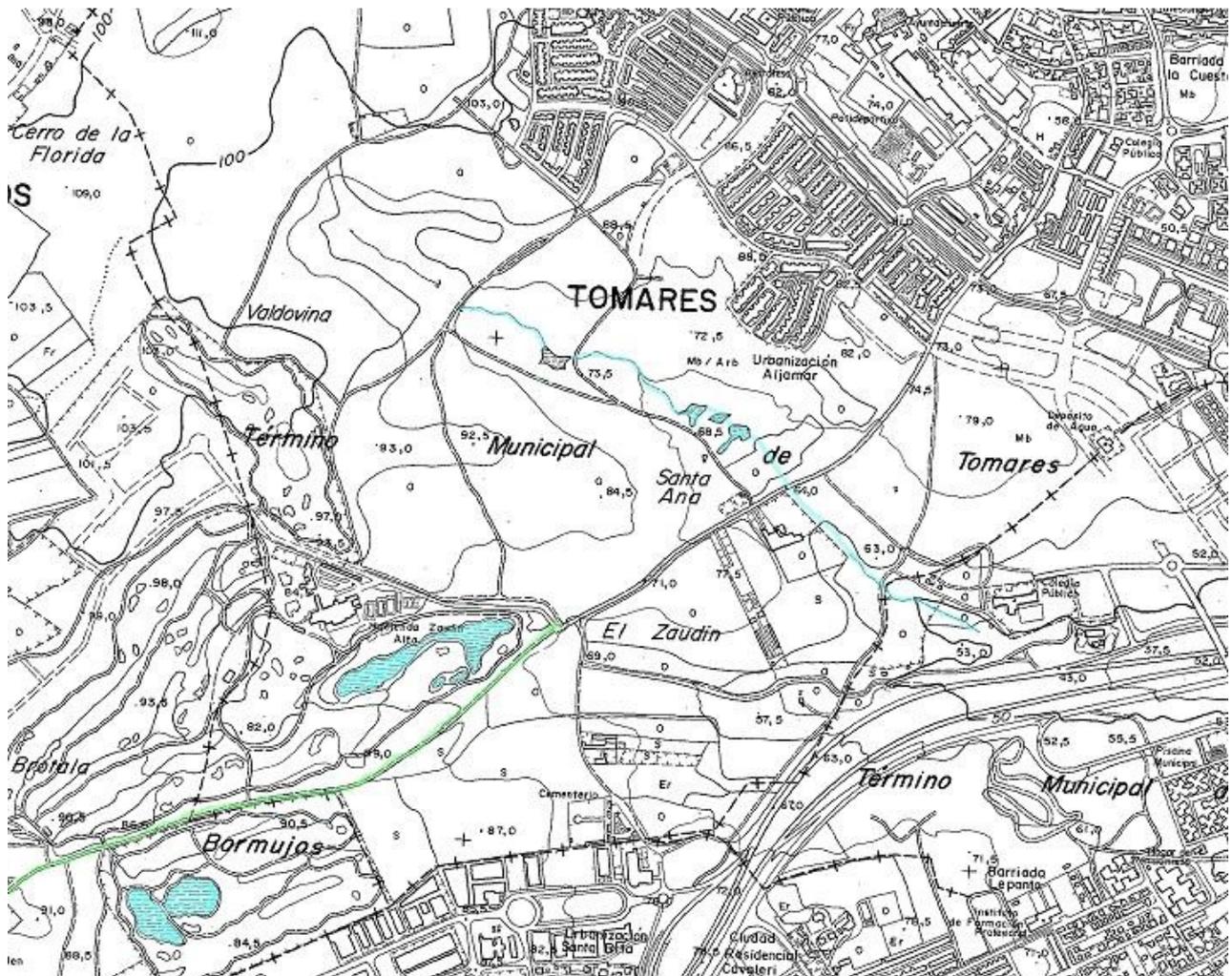
Por otra parte, la inserción e integración del PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO con las tramas urbanas colindante, incluido el denominado PARQUE URBANO, se vería dificultada ó menoscabada si se construyese la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN, al constituir la misma una importante barrera física y paisajística.

CONSIDERACIÓN G.- La ejecución del PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO y su conexión con el resto de red, a través del CORREDOR VERDE METROPOLITANO constituido en torno al CORDEL DE TRIANA A VILLAMANRIQUE, tienen un indudable interés metropolitano, que debe prevalecer sobre otras consideraciones de menor importancia territorial, como la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN.

CONSIDERACIÓN H.- La aplicación de las determinaciones del POTAUS respecto al PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO, que incluye su inserción e integración con las tramas urbanas colindante, se vería dificultada ó menoscabada si se construyese la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN, al constituir la misma una importante barrera física y paisajística.

5.- El Medio Ambiente y el Paisaje.

Tomares fué famosa por la calidad del agua de sus fuentes. (“Los trabajos del agua”, Juan Lamillar). Son frecuentes los afloramientos de agua, debido probablemente a la escasa profundidad de la capa freática. En la zona que nos ocupa, existen unas lagunas naturales, conocidas también como lagos del Zaudín y/o lagunas de La Fuente. A partir de las lagunas más próximas al límite norte de la zona, se forma un pequeño arroyo, el arroyo Las Fuentes.



El PGOU de Tomares asumió la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN**, pero con una modificación de su trazado para respetar el arroyo Las Fuentes:

*“.. la Vía Parque del Área Central del Aljarafe (denominada en el documento de diagnóstico del P.O.T.A.U. "Vía Parque Zaudín") cuyo trazado el Plan General adapta con ligeras modificaciones respecto del previsto en el Esquema de Ordenación Metropolitana del Área Central del Aljarafe con objeto de **respetar el cauce del arroyo de Las Fuentes**. Desde este elemento viario, se prevén tres conexiones con elementos transversales del Sistema General Viario Municipal”.*

El trazado propuesto, respeta el cauce del arroyo, **pero altera sustancialmente su entorno tanto en lo que afecta a lo que resta de su pequeña cuenca de aporte, como al paisaje del entorno**. La autovía tendría un grave impacto sobre el sistema hidrológico, sobre el paisaje y el medioambiente de la zona.

El cambio normativo producido desde la aprobación del PGOU de Tomares afecta al tratamiento de los cauces, al paisaje y al medioambiente de forma radical. Podremos citar entre otras, la siguiente directiva del POT A:

“[90] Red hidrográfica [D].....

1. La totalidad de los cauces fluviales, incluyendo las aguas y las zonas de protección de las márgenes establecidas en la Ley de Aguas constituyen un dominio público que, como tal, ha de ser identificado, reconocido y protegido.

Las múltiples funciones ecológicas y territoriales de los ríos han de ser tomadas en consideración de manera integrada. Junto a la protección del recurso agua y su calidad, es necesario proteger los propios espacios fluviales.

2. Desde la perspectiva de la ordenación del territorio y de las políticas activas dirigidas a la prevención y evitación de los procesos de deterioro que pueden afectar a este dominio público, las determinaciones del Plan consisten en:...

h) El desarrollo de actuaciones de recuperación y mejora de los paisajes fluviales, tanto en los cauces urbanos, incluyendo la ordenación del uso público y recreativo, como en el medio rural, incorporando aquellos ecosistemas singulares derivados del aprovechamiento secular del agua a conservar...”

La zona es frecuentada por multitud de aves y es objeto de visita por numerosas personas, a pesar de su lamentable estado de abandono. Por ejemplo, es muy conocida entre los ciclistas la ruta Zaudín-Vado del Quema, ruta que parte del **PARQUE ALJARAFE CENTRO**, discurre por el **CORDEL DE TRIANA A VILLAMANRIQUE**, atraviesa el **RIO PUDIO** y la **CAÑADA REAL DE ISLA MAYOR A MEDELLÍN** (futuro **PARQUE DEL RIO PUDIO**) y llega hasta el **RIO GUADIAMAR (PARQUE CORREDOR DEL GUADIAMAR)**.

La zona tiene además interés arqueológico. El PGOU de Tomares (plano E-06 - Estructural_Proteccion-Especial), localiza en la zona los yacimientos Y1 (Aljamar, Grado I), Y2 (Venta el Zaudín Bajo, Grado I) e Y12 (Aljamar II, Grado I).

CONSIDERACIÓN I.- Las condiciones excepcionales desde el punto de vista hidrológico, paisajístico, medioambiental e histórico de la zona, aconsejan la revisión de la decisión de la construcción de la VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN, La no construcción de dicha Vía Parque impediría el deterioro y/o mejoraría la calidad hidrológica, paisajística y ambiental y del conjunto constituido por el PARQUE URBANO, el PARQUE ALJARAFE CENTRAL, el Corredor Verde Metropolitano constituido en torno al CORDEL TRIANA A VILLAMANRIQUE y los SISTEMAS GENERALES previstos ó existentes en la zona que incluye el singular sistema hidrológico de las lagunas y arroyo Las Fuentes.

Debemos dejar constancia de nuestra preocupación por el reciente soterramiento y desviación del arroyo La Laguna, en el término de Tomares, como muestran las fotografías. Y ello a pesar de las normas citadas anteriormente y que el POT AUS viene a precisar aún más:

“Artículo 68. Red de drenaje y cuencas vertientes. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general *considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral*, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales, proponiendo la infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos...

5. Las infraestructuras de drenaje evitarán los embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y

la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas

6. Las administraciones públicas competentes deberán abordar un programa de inversiones para eliminar los estrangulamientos derivados de actuaciones que hayan disminuido la sección del cauce. Siempre que sea posible, estas modificaciones tenderán a reponer los cauces abiertos que hayan sido objeto de transformación anterior mediante embovedados o cubriciones....”-



Término de Tomares. Reciente soterramiento junto a la nueva subestación eléctrica.

Vista de las obras del Sector 1B de San Juan, hacia el este. La línea de término es el borde exterior del vial situado en la trasera del edificio. La desviación y soterramiento del arroyo, es en el término de Tomares. Esta zona está incluida en los Sistemas Generales de Espacios Libres en el PGOU de Tomares, y sirve de unión entre el Parque Urbano y los parques (uno en Tomares y otro previsto, de San Juan) situados al norte (izquierda en la foto) de esa zona, y la zona verde del Sector 1B de San Juan (a la derecha en la foto).



CONSIDERACIÓN J.- El ayuntamiento de Tomares podría solicitar a las empresas implicadas en los soterramientos indicados, que los eliminen y restituyan en lo posible, el cauce a su estado originan.

6.- La revisión de las decisiones municipales.

El Ayuntamiento de Tomares no sólo tiene la posibilidad, sino que tiene la obligación de revisar la decisión de incluir la **VIA PARQUE DEL ZAUDÍN** en su Plan General de Ordenación Urbanística, efectuada en cumplimiento de unos criterios metropolitanos que ya no sólo no están en vigor, sino que son cuestionados, por ser contrarios al principio adoptado de Movilidad Sostenible por tres planes de ámbito territorial aprobados (el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla) y por tanto en vigor de forma sobrevenida. En efecto, la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía establece lo siguiente:

“Artículo 35. Vigencia y suspensión de los instrumentos de planeamiento.

...

3. La entrada en vigor sobrevenida de Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional comportará

a) La prevalencia de sus normas de aplicación directa cuando estas sean contrarias o incompatibles con las determinaciones del instrumento de planeamiento urbanístico.

b) La adaptación de las normas del instrumento de planeamiento urbanístico en la forma que establezcan sus directrices.

c) La obligación del municipio o municipios afectados de proceder a la innovación de sus instrumentos de planeamiento urbanístico para la adaptación de sus determinaciones a las de la planificación territorial en los términos previstos en éstas”.

7.- Propuestas.

En base a las consideraciones anteriores, hacemos las siguientes propuestas:

- a) A la Junta de Andalucía, que impulse la creación del **PARQUE METROPOLITANO ALJARAFE CENTRO**, del **CORREDOR VERDE** en torno **CORDEL DE TRIANA A VILLAMANRIQUE**, para su conexión con otros Espacios Libres Metropolitanos, y que colabore con el Ayuntamiento de Tomares para la ejecución de los Sistemas Generales contemplados en la zona.
- b) Al Ayuntamiento de Tomares, que revise de oficio la decisión de incluir en el Plan General de Ordenación Urbanística, la **VÍA PARQUE DEL ZAUDÍN** y desista de su construcción.

En el Aljarafe, a 15 de enero de 2008.

ADTA