las bases que han de regir la oposición libre para cubrir una plaza de Oficial de Administración de la Policía Local en Conil de la Frontera:

Eliminar: «Clase Policía Local», localizada en la base primera. Objeto de la convocatoria, al final de la segunda línea del párrafo segundo. Dicho párrafo quedaría tal como se indica:

«Esta plaza está encuadrada en la Escala de Administración Especial, Subescala de Servicios Especiales, con funciones de auxiliar administrativo...».

El resto de las bases permanece en idénticos términos.

Conil de la Frontera, 15 de marzo de 2000

SDAD. COOP. AND. EL PINAR

*ANUNCIO. (**PP. 680/2000**).*

Don Antonio Castro del Castillo, con NIF núm. 31.438.021-B, en calidad de Liquidador de la Cooperativa de Viviendas «El Pinar, Sdad. Coop. And. en liquidación», con domicilio social en calle Armas, número 10, de Jerez de la Frontera (Cádiz), y CIF número F-11.631.645.

C E R T I F I C A

Que, en la Asamblea General de Socios de esta Sociedad Cooperativa celebrada en sesión ordinaria el día 29 de febrero de 2000, y en segunda convocatoria, se acordó por unanimidad de los socios presentes y representados, y con la mayoría necesaria para ello, disolver la Cooperativa por haber sido realizado su objeto social.

Y para que conste, expide el presente Certificado en Jerez de la Frontera, a diez de marzo de dos mil.

Jerez de la Frontera, 10 de marzo de 2000.- El Liquidador, Antonio Castro del Castillo, DNI 31.438.021.

SDAD. COOP. AND. DISTRIBUCIONES HISPASOL

*ANUNCIO. (**PP. 682/2000**).*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 111.4 de la Ley 2/1999, de 31 de marzo, de Sociedades Cooperativas Andaluzas (BOJA núm. 46, de 20 de abril de 1999), en relación con el Capítulo VIII de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas (BOE núm. 170, de 17 de julio de 1999), se comunica que la Junta General Extraordinaria y Universal de la citada Cooperativa, celebrada el día dos del presente año en el domicilio social de la misma, tomó el siguiente acuerdo:

«Disolver y liquidar la sociedad cooperativa Distribuciones Hispasol, S.C.A., conforme establece el Capítulo IX de la referida Ley de Cooperativas Andaluzas.

Sevilla, 3 de marzo de 2000.- Vº Bº El Presidente, Antonio Hormigo Martos, DNI: 28.550.874.

(Continúa en el fascículo 2 de 9)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 1 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. 4.482

Número formado por nueve fascículos

Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (2 de 9)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

1. Disposiciones generales

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

DECRETO 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, en base a lo dispuesto en el artículo 13.8 de su Estatuto de Autonomía, competencia exclusiva en materia de Política Territorial, una de cuyas manifestaciones, la primera, es la referida a la ordenación del territorio.

En ejercicio de estas facultades, y con fundamento en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de nuestra Comunidad Autónoma, cuyo objeto, recogido en su artículo 1, es regular los instrumentos y procedimientos necesarios para el ejercicio por la Junta de Andalucía de su competencia en materia de ordenación territorial, el Consejo de Gobierno, por Acuerdo de 24 de mayo de 1994, formuló el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. En el punto Séptimo de dicho Acuerdo se estableció la elaboración de unas Bases y Estrategias como documento preparatorio del Plan y con el alcance previsto en el artículo 16 de la citada Ley 1/1994, de 11 de enero, aprobándose por el Decreto 250/1998, de 10 de diciembre, las Bases y Estrategias del Plan, que contienen las finalidades del mismo y los criterios para su consecución.

En desarrollo de este documento, se ha elaborado el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada, como Plan de Ambito Subregional, de los previstos y regulados en los Capítulos II y IV del Título I de la mencionada Ley 1/1994, de 11 de enero, y con los contenidos y documentación previstos en los artículos 11 y 12 de la Ley citada y en el Acuerdo de formulación. La Comisión de Redacción del Plan, responsable de la dirección y seguimiento de los trabajos en sus distintas fases, en su sesión de 12 de mayo de 1999 informó favorablemente el Plan y propuso iniciar su tramitación. En consecuencia, previos informes de los Departamentos de la Junta de Andalucía interesados en razón de su competencia, mediante Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 25 de junio de 1994, el Plan fue sometido a información pública y, simultáneamente, se dio audiencia a la Administración General del Estado, a la Diputación Provincial y a los Ayuntamientos afectados.

Concluido el trámite de información pública y audiencia, acordadas por la Comisión de Redacción del Plan las modificaciones a introducir derivadas de las alegaciones recibidas, previo informes favorables de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada y de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Transportes, tras su examen por la Comisión Delegada de Planificación y Asuntos Económicos, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 27 de diciembre de 1999,

D I S P O N G O

Articulo Unico. Aprobación del Plan.

Se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada que figura como Anexo al presente Decreto.

Disposición Transitoria Primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

El planeamiento urbanístico general de los municipios que integran la aglomeración urbana de Granada, así como los Planes con incidencia territorial que afecten a dicho ámbito deberán adaptarse a las determinaciones del presente Plan en el plazo máximo de cuatro años.

Disposición Transitoria Segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

El planeamiento urbanístico general de los municipios integrados en la aglomeración urbana de Granada, así como los Planes con incidencia territorial que afecten a dicho ámbito, que estuvieran formulándose a la entrada en vigor del presente Plan, deberán adaptarse a sus determinaciones, con independencia del grado de tramitación que hubieran alcanzado.

Disposición Derogatoria Unica.

1. Quedan derogadas en el ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada las determinaciones contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Granada, aprobado por Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes de 7 de julio de 1986.

2. Quedan derogadas las determinaciones sobre el suelo no urbanizable del Planeamiento Urbanístico General de la aglomeración urbana de Granada relativas a los suelos afectados por este Plan, al sistema de comunicaciones y transportes, al sistema de espacios libres y a las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones que contradigan lo establecido en sus respectivas Normas Reguladoras.

Disposición Final Primera. Desarrollo normativo.

Se autoriza al Consejero de Obras Públicas y Transportes para dictar cuantos actos y disposiciones sean necesarios para la ejecución y el desarrollo de este Decreto.

Disposición Final Segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 27 de diciembre de 1999

MANUEL CHAVES GONZALEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

FRANCISCO VALLEJO SERRANO
Consejero de Obras Públicas y Transportes

INTRODUCCIÓN

La Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía establece que la actuación de las Administraciones Públicas en la Comunidad Autónoma se regirá, entre otros, por el principio de planificación, que en el orden territorial, y en ámbitos menores a la totalidad de Andalucía, se realizará mediante Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

En desarrollo de este mandato legal, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó el 24 de mayo de 1994 la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, cuya redacción debía realizarse según las siguientes estipulaciones:

A. El Plan abarcaría inicialmente los municipios de Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Chauchina, Churriana de la Vega, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevejar, Huétor Vega, Jun, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa fe, Vegas del Genil, Víznar y La Zubia.

B. Los objetivos generales a conseguir con el Plan serían:

   1. Potenciar las funciones a desarrollar en la aglomeración urbana de Granada y favorecer su integración en los principales ejes de desarrollo económicos españoles y comunitarios.

   2. Mejorar la articulación externa de la aglomeración urbana, tanto con el resto de las aglomeraciones urbanas andaluzas, como con el exterior de la Comunidad Autónoma y aprovechar sus ventajas relativas de posición y accesibilidad.

   3. Estructurar y organizar el complejo sistema de asentamiento y optimizar las condiciones de accesibilidad y conectividad internas.

   4. Preservar los espacios con valores medio-ambientales, paisajísticos, productivos, históricos o culturales de la aglomeración y garantizar el aprovechamiento de las potencialidades existentes.

   5. Potenciar el uso y disfrute colectivo de la aglomeración, dotándola de un sistema verde, integrado en el esquema de articulación territorial, y ligado a los espacios de valor natural y ambiental existentes.

C. La dirección y seguimiento de los trabajos de redacción del Plan, correspondería a una Comisión de Redacción creada al efecto y constituida por todos los municipios implicados territorialmente y resto de Administraciones implicadas sectorialmente.

D. Como documento preparatorio del Plan deberían formularse unas Bases, que señalaran los objetivos pormenorizados a perseguir y las estrategias a utilizar para alcanzarlos.

La Comisión de Redacción se constituyó el 20 de enero de 1995. El 11 de junio de 1996 se aprobó por dicha Comisión el Diagnóstico Territorial de la Aglomeración, tramitado internamente entre los meses de octubre del '96 y mayo del '97. El 22 de julio de 1997 la Comisión informó favorablemente el documento de Bases, que fue expuesto al público entre los meses de octubre del '97 y febrero del'98, volviendo a informarlo favorablemente de manera definitiva el día 5 de mayo de 1998, siendo aprobado finalmente por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía mediante el Decreto 250/1998, de 10 de diciembre, publicado en el BOJA de 9 de enero de 1999, ampliando, además, el ámbito del Plan a los municipios de Cíjuela y Láchar.

En desarrollo de las Bases y en preparación del Plan, la Comisión de Redacción conoció y debatió entre los meses de septiembre del '98 y enero del '99 los siguientes diez documentos de carácter sectorial:

1. Propuesta de sistema viario.
2. Propuesta de sistema ferroviario.
3. Propuesta para la ordenación y protección de la Vega de Granada.
4. Propuesta de sistema de espacios libres.
5. Propuesta de tratamiento de los espacios de valor ambiental, natural y paisajístico.
6. Propuesta de ordenación global de las áreas conurbadas y estratégicas.
7. Propuesta de coordinación del sistema de dotaciones.
8. Propuesta de coordinación de los servicios urbanos.
9. Propuesta de potenciación de las actividades productivas.
10. Propuesta de sistema de transporte público.

El día 19 de enero de 1999 la Comisión de Redacción acordó la aprobación de los anteriores documentos de propuesta, incorporando a las mismas más de ciento cincuenta sugerencias municipales realizadas durante el período de participación interno, y ordenó que se procediera a la redacción final del Plan de Ordenación del Territorio.

Dicha redacción se realizó entre los meses de enero y abril de 1999, acordando por unanimidad la Comisión de Redacción el día 12 de mayo del mismo año informar favorablemente el Plan y solicitar al Consejero de Obras Públicas y Transportes que resolviera su exposición pública, que tuvo lugar entre los meses de julio y octubre.

El día 22 de noviembre de 1999 la Comisión de Redacción acordó aceptar más de la mitad de las casi cien cuestiones alegadas e informar favorablemente, de nuevo por unanimidad, el documento resultante.

Finalmente, el documento de Plan fué informado favorablemente, igualmente por unanimidad, por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía los días 24 de noviembre y 1 de diciembre respectivamente.

Concluida su tramitación, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó su aprobación por Decreto el día 27 de diciembre de 1999.

El documento de Plan se organiza en tres documentos escritos y once planos. El primer documento, Memoria, contiene: la síntesis de la información urbanística y del diagnóstico aprobado por la Comisión de Redacción; las bases, objetivos y estrategias aprobadas previamente por el Consejo de Gobierno; la memoria de ordenación, donde se exponen y justifican las determinaciones del Plan; y la memoria económica, que recoge la valoración y priorización de las principales líneas de intervención. El segundo documento, Normativa, contiene las normas, directrices y recomendaciones para la aplicación del Plan y los anexos correspondientes. El tercer documento, Catálogo, señala los bienes inmuebles de valor arquitectónico, arqueológico y etnológico de interés para la aglomeración, estableciendo sus condiciones básicas de ordenación. De los once planos, los cuatro primeros plasman gráficamente las condiciones previas de la aglomeración y los siete restantes reflejan espacialmente las determinaciones de ordenación.

ÍNDICE GENERAL

MEMORIA

Memoria de información y síntesis del diagnóstico

Bases, objetivos y estrategias

Memoria de ordenación

Memoria económica

NORMATIVA

Normativa del Plan de Ordenación del Territorio

Anexo de determinaciones pormenorizadas del sistema de espacios libres

CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

MEMORIA DE INFORMACIÓN Y SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

I. Formación histórica de la comarca de la Vega de Granada.

II. El acelerado proceso de transformación.

III. La aglomeración urbana de Granada.

La cuestión del ámbito.

Unidad espacial.

Integración funcional del sistema urbano.

Mercado único de viviendas.

Integración espacial del mercado de trabajo.

Integración espacial de las actividades económicas.

Integración relativa en la prestación y consumo de dotaciones.

Los sistemas estructurantes del territorio de la aglomeración.

Alto índice de movilidad diaria en la aglomeración.

IV. Un proceso de transformación que resulta insatisfactorio.

IV.1. El proceso de aglomeración realiza un consumo innecesario de recursos ambientales.

IV.2. La nueva ciudad funcional no tiene un paralelismo en la ciudad estructural.

IV.3. El sistema urbano que conforma la aglomeración tiende progresivamente hacia el desorden.

IV.4. El conjunto de ciudadanos de la aglomeración no recibe los servicios adecuados.

IV.5. El proceso de aglomeración dificulta la mejora y modernización de los recursos productivos territoriales.

I. FORMACION HISTORICA DE LA COMARCA DE LA VEGA DE GRANADA

La Comarca de La Vega de Granada ha sido históricamente reconocida como un ***territorio diferenciado*** de su entorno próximo por sus características morfológicas y productivas. Desde tiempos remotos sus condiciones naturales y la acción del hombre han conseguido ***un espacio agrario singular*** que, unido a su estratégica posición de cruce de caminos este-oeste y norte-sur, y a su singularidad orográfica, posibilitaron la formación del conjunto urbano más importante de la Andalucía Oriental.

Sin embargo, su difícil conexión con la costa mediterránea en los momentos históricos, aun hoy vigentes, y el traslado de la población y la actividad hacia el litoral, produjeron su progresivo decaimiento en el que todavía se encuentra. Su posición aislada en un territorio circundante de muy difícil accesibilidad y productivamente paupérrimo dificultó la concentración de rentas agrícolas que se produjo entre los siglos XVI y XIX en otras grandes ciudades andaluzas, manteniéndola en un nivel de subsistencia, excepto algunos destellos de prosperidad producidos por su incorporación a determinadas actividades de excepcional éxito coyuntural, caídas posteriormente en desuso.

La organización territorial interna (sistema urbano y sistema relacional) fue fiel reflejo de la explotación agraria realizada, concentrándose mayoritariamente la población y las actividades en la ciudad de Granada, mientras que a su alrededor se generaban una serie de pequeños núcleos exclusivamente agrícolas, cuya única finalidad era servir de hábitat a los trabajadores de la tierra, necesariamente próximos a las explotaciones por la continuidad e intensidad de las labores. La compleja red hidrográfica transversal al espacio de La Vega y tangente en algunos casos a la ciudad histórica de Granada (Beiro al norte y Genil al sur), impuso una red de caminos radiales cuyas trazas y efectos territoriales aún perduran en la actualidad. Granada es el centro que todo lo atrae y sobre el que gira toda la vida de la comarca; sólo Pinos Puente y Santa Fe, suficientemente alejados del municipio capital, consiguen destacar sobre el resto de núcleos, agrupando cada uno de ellos alrededor de 7.500 habitantes a principios de siglo, cuando Granada contaba diez veces más. Esta centralidad no es sólo cuantitativa sino también cualitativa, dando como resultado núcleos de una débil estructura urbana y una arquitectura popular en nada monumental, cuyas consecuencias se dejarán sentir más tarde.

La llegada del ferrocarril a Granada se produce tardíamente y como suma de concesiones, cuya finalidad extractiva va a dificultar tanto su conexión fácil y directa con otros grandes conjuntos urbanos, como con ciudades menores sobre las que apoyar ***el desarrollo de actividades económicas***, dada la debilidad de su hinterland. Pese a ello, las consecuencias positivas del ferrocarril se hacen notar inmediatamente, sobre todo al coincidir su implantación con el momento de mayor auge agrícola de los últimos siglos, basado en la producción de azúcar trás la pérdida de Cuba en 1898.

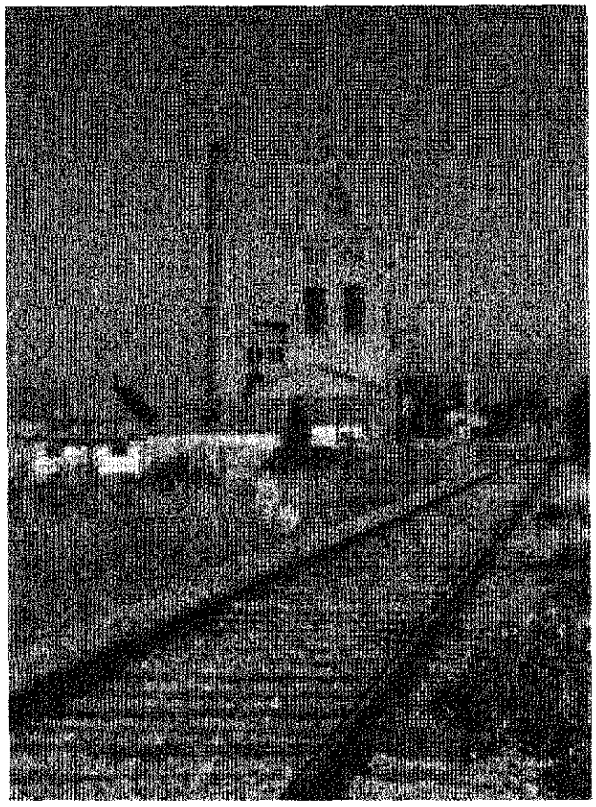
La industrialización, aunque precaria, exige la inmediata transformación de los medios de transporte, contruyéndose en pocos años una extensa ***red de tranvías eléctricos*** que desde Pinos Puente hasta Sierra Nevada van a modernizar el sistema relacional, pero que no consiguen transformar el funcionamiento secular del sis-



Ortoimagen de la aglomeración urbana de Granada

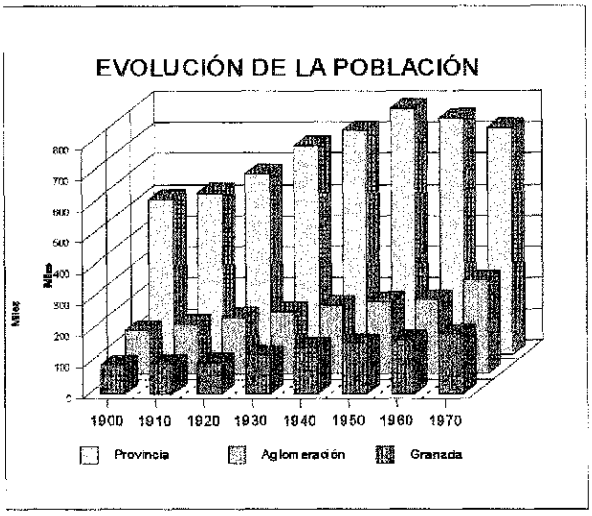
tema urbano. Consecuencia de esta industrialización será el desarrollo económico de la comarca, sobre todo de su cabecera, producido en los primeros veinte años del siglo y luego posteriormente eclipsado; la implantación del primer sistema moderno de articulación territorial (la red de tranvías) y unos magníficos ejemplos de arquitectura industrial (las azucareras) han pasado a formar parte del paisaje de La Vega como los únicos restos directos que hoy quedan de aquel espejismo.

La atonía que comienza tras la Guerra Civil Española fue de tal rigor durante los veinticinco años siguientes, que para su comprensión basta citar dos datos: de una parte, la población de Granada permanece estable en torno a los 195.000 habitantes entre 1940 y 1960, mientras la del resto de la comarca crece en 10.000 habitantes, pasando de 87.000 a 97.000 aproximadamente, es decir produciéndose un proceso de ruralización sólo comprensible desde la falta de abastecimientos y medios de vida urbanos; y de otra, la provincia de Granada ocupa en 1.960 el penúltimo lugar en renta per cápita nacional, dudoso honor que todavía mantiene con leves movimientos coyunturales.



Azucarera de San Isidro junto a la vía del ferrocarril

El fracaso conceptual de los primeros planes de desarrollo en el sentido de mantener que la mejora puntual potenciando determinados espacios nacionales traería como consecuencia el desarrollo natural por el ***cambio de la base económica*** del resto del territorio, como si de un proceso de metropolitanización se tratara, alcanzó plenamente a la comarca de La Vega de Granada, así como al resto de la provincia y en general de Andalucía Oriental, produciéndose un proceso de emigración general que aún dificultaría en mayor medida el crecimiento económico. Lamentablemente, cuando finalmente en 1973 se vislumbra el error y le corresponde la intervención a la comarca de Granada, la situación general tanto nacional como internacional cambió tan radicalmente que del crecimiento ilimitado se pasó a la crisis estructural y al abandono de toda política incentivadora que no fuera atender las graves crisis institucionales que se sucedían, quedando fuera la comarca de La Vega, que no había llegado a industrializarse. De este período han quedado diversas herencias que conviene destacar: primero, el elevado crecimiento poblacional de la ciudad central frente al resto de La Vega, invirtiéndose el proceso anterior; segundo, el inicio del proceso de salida de actividades del núcleo de Granada hacia el entorno próximo (Polígonos Industriales de Juncaril y Asegra); tercero, una profunda transformación de la ciudad de Granada en sus accesos, tamaño, morfología y densidad; y finalmente, un Plan Comarcal que por primera vez consideró que no era posible en este territorio la ordenación fragmentada por municipios.



II. EL ACELERADO PROCESO DE TRANSFORMACION DE 1973-1993

El proceso de transformación producido en la comarca de Granada desde 1973, hasta la actualidad puede considerarse vertiginoso, aunque con evidentes similitudes con los de otras aglomeraciones andaluzas y nacionales.

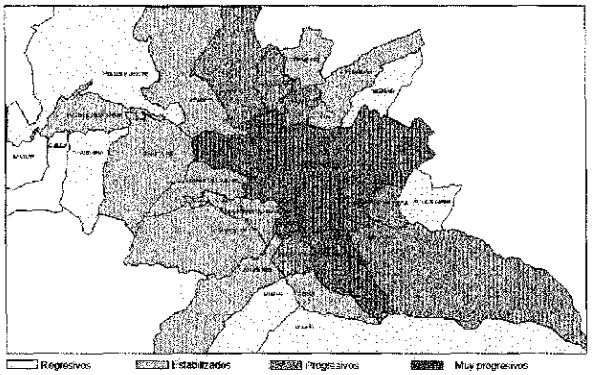
La consideración de 1973 como año de inicio del proceso de transformación desde una comarca de características agrícolas y morfología tradicional de núcleos aislados perfectamente diferenciados en el territorio a una aglomeración urbana se justifica por tres causas principales: primero, la declaración del Polo de Desarrollo para la comarca con una consideración globalizadora del ámbito; segundo, el inicio de la denominada «crisis del petróleo», que rompe drásticamente con las expectativas económicas y el elevado crecimiento de la década anterior; y finalmente por la aprobación del Plan Comarcal de Ordenación Urbana, como primera figura de ordenación territorial que considera el hecho supramunicipal.

En un análisis histórico de las poco más de dos décadas trancurridos desde entonces, es necesario diferenciar dos periodos con consecuencias económicas, urbanas y territoriales sobre el ámbito sustancialmente distintas: el periodo de 1973 a 1983 y el de 1984 a 1993 o propiamente hasta la actualidad.

Globalmente, la ***primera década*** puede definirse como la de consolidación de la centralidad del municipio de Granada, frente al resto de la comarca e incluso de la provincia.

El alto índice de crecimiento vegetativo de la época, junto a la disminución de las migraciones a otras regiones españolas y por supuesto a otros países, da como resultado el periodo de mayor ***crecimiento poblacional*** de la comarca de Granada a lo largo de su historia moderna, tanto en cantidades absolutas (82.967 hab.), como relativas (27,9%). Este crecimiento se localiza fundamentalmente en el municipio de Granada (86,5%) y en los municipios inmediatos a él (Armilla, Maracena, Huétor Vega y Cenes de la Vega), con ello, la zona central de la comarca pasará de suponer el 71,5% del total en 1971 al 76,6% en 1981, habiendo concentrado casi el 95% del crecimiento total decenal. El resto de los municipios, en la mayor parte de los casos pierde población de forma relativa e incluso absoluta (Chauchina, Dílar, Otura, Pinos Puente, Vegas del Genil y Víznar), en muchos casos por la propia migración de sus habitantes a la zona central.

A partir de 1973, con la construcción de los polígonos industriales de Juncaril y Asegra al norte de la capital y fuera de su territorio municipal, comienza un proceso de ***salida de actividades productivas del centro a la periferia*** que ya será imparable hasta la actualidad. En el mismo sentido, comienza a consolidarse el corredor norte de la CN-323 (Bailén-Motril) como el principal eje industrial de la comarca; también surgen otros dos corredores de actividad dignos de mención en las carreteras CN-432 a Córdoba (hacia Atarfe) y CN-342 antigua Málaga-Sevilla, si bien éste es de bastante menor importancia.

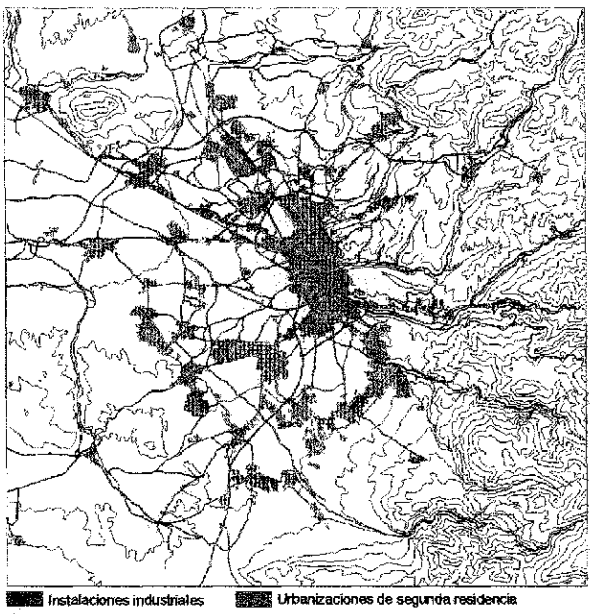


Caracterización de los municipios por su crecimiento relativo (1970-81)

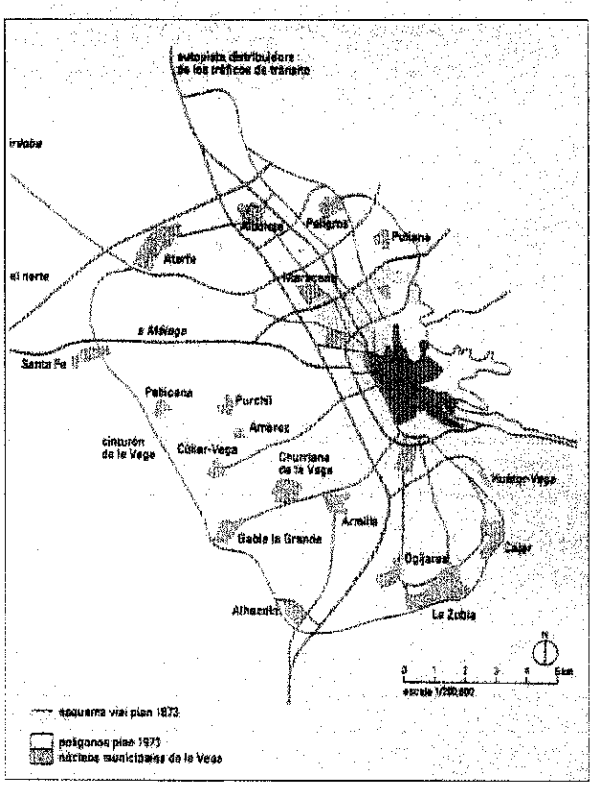
En todos los casos las implantaciones industriales se apoyan en los accesos ferroviarios, teniendo especial importancia esta infraestructura en el polígono Juncaril y en el corredor hacia Atarfe, cuya estación ya le había permitido concentrar históricamente un cierto núcleo productivo. Todas estas actuaciones consolidan la zona norte de la comarca como la zona de carácter productivo industrial, con la relatividad que el término tiene en este ámbito.

Durante esta década toma carta de naturaleza otro fenómeno social territorial que va a marcar el futuro de la aglomeración: ***la segunda residencia.*** Aún cuando ésta se trata de un fenómeno que surge en la práctica totalidad de las grandes ciudades andaluzas y españolas, sobre todo del interior (baste recordar los casos de Córdoba, Jaén o Sevilla), en la comarca de Granada presenta una característica específica producto de su propio sistema urbano, que es la proximidad al núcleo central. Así, municipios como Cájar, Monachil, Ogíjares y Otura en el sur de la comarca, ubicados a menos de 5 Km. llegan a tener más de una cuarta parte de su total de viviendas destinadas a residencia secundaria, básicamente estival. En las zonas norte y noreste también se producen algunas actuaciones de segunda vivienda, aun cuando en mucho menor número y sobre todo a mayor distancia en general del núcleo central. De esta forma, se inicia como se ha dicho anteriormente, otra característica de la futura aglomeración consistente en el destino residencial de toda la zona sur, dándose un primer paso muy importante en el proceso de aglomeración, tanto por sentar las pautas de una determinada forma de crecimiento, como por la facilidad de su posterior cambio a primera residencia.

Las infraestructuras de comunicaciones que se realizan durante esta primera década o poco antes, son en general consecuentes con la situación territorial del momento caracterizada por la absoluta centralidad de Granada y colateralmente de la zona cen-



Ubicación de la industria y segunda residencia



tral de la comarca, la escasa dinámica del resto de los núcleos, la inexistencia aún de relaciones de base diaria y unos primeros intentos de descentralización de actividades. Por todo esto, la mejora de la red viaria comarcal se limita a la creación o reforma de los accesos a la ciudad central y especialmente al norte y noroeste de la misma. Así, se mejora el acceso norte de la CN-323, Bailén-Motril, sirviendo de base para la posterior construcción de los polígonos públicos del norte de la ciudad (Almanjáyar) y del corredor productivo que se extenderá hasta Albolote con el polígono también público de Juncaril; asimismo, se realiza el nuevo acceso este, que concentra los de las CN-432 a Córdoba y CN-342 a Málaga y Sevilla, reforzando los precarios corredores existentes.

En este marco, con la declaración del Polo de Desarrollo se ordenó la redacción de un Plan Comarcal de Ordenación Urbana acometido por el entonces Ministerio de la Vivienda y el Ayuntamiento de Granada.

Las propuestas contenidas en dicho plan supusieron un salto adelante en el entendimiento territorial de la comarca, que no fueron comprendidas en general, convirtiéndose más en un instrumento para la destrucción de las ciudades que para la construcción del territorio, tal y como fue planteado.

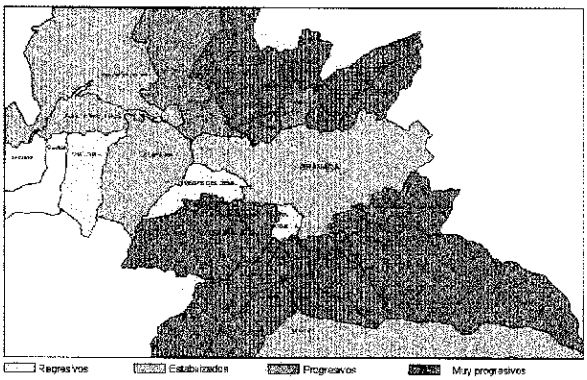
La práctica imposibilidad de aplicación del Plan Comarcal en los núcleos menores de la zona central, unido a la débil estructura urbana de éstos y a la falta de un patrimonio arquitectónico valorable, forzó que el ***crecimiento de los núcleos urbanos*** se produjera de forma espontánea y especulativa, marcando necesariamente su futuro durante muchos años. El resto de los núcleos de la periferia de la comarca permaneció alejado de los fenómenos de crecimiento, excepción hecha de la segunda residencia citada, con absoluta indiferencia hacia el Plan Comarcal, en el caso de que estuviesen integrados en él. Por su parte, el municipio de Granada sufrió un proceso de densificación y pérdida de los niveles de calidad de vida de los que solo ha logrado reponerse tras años de un enorme esfuerzo.

Los cambios que se producen a partir de 1976, junto con la materialización general de la crisis económica de 1973, que se consolida en los últimos años de la década de los setenta y primeros de los ochenta, permitirían resumir el primer periodo considerado desde el punto de vista urbano como la «década perdida». El final de una etapa política, social y económica (hasta 1976, prácticamente 1978) el inicio de otra etapa que no alcanza una consolidación suficiente hasta 1981 ó 1982 y todo ello en el marco de una crisis económica, que por su duración y gravedad se comenzó a considerar estructural, imposibilitaron de hecho cualquier previsión territorial a largo plazo permitiendo sólo la actuación del día a día, mientras se paralizaba el esfuerzo de planificación que con mejor o peor fortuna se había realizado pocos años antes.

La ***segunda década*** considerada en este análisis 1984-1993 va a resultar muy diferente a la anterior. Si antes se había considerado ésta como la que consolidó la centralidad del municipio de Granada en la comarca, el período a partir de 1.984 podría definirse como el de la consolidación de la periferia sobre el municipio central y formación de la aglomeración urbana de Granada.

Los dos factores antes citados de crisis económica y cambio político produjeron desde el principio de la década de los ochenta un profundo cambio en los comportamientos demográficos que para los efectos de este documento se pueden caracterizar por la disminución vertiginosa del crecimiento vegetativo y la fijación de los habitantes a su lugar de residencia, con la excepción que luego se verá. La crisis económica, fundamentalmente en lo que conllevó de incertidumbre sobre el futuro y ante todo el cambio político que incorporaba objetivos sociales como el acceso generalizado de la mujer al trabajo y la necesidad de la planificación familiar, dió como resultado un radical cambio de tendencia del crecimiento vegetativo. Por otra parte, nuevamente la incertidumbre de la crisis económica y sobre todo el inicio de una política social específica para los trabajadores agrarios, posteriormente extendida al mundo rural en general, dieron por su parte como resultado la permanencia de los habitante en las áreas rurales que tradicionalmente habían sido la fuente de inmigración a la ciudad de Granada. Ambos factores, bajo crecimiento vegetativo y fuerte descenso de la inmigración, coinciden para que el crecimiento relativo de la población del ámbito en la década alcance escasamente la mitad de la década anterior (14,7% frente al 27,9%). Esta nueva fase de ***estabilidad poblacional*** permitirá un profundo cambio en las políticas urbanas que se aplicarán en la década.

Sin embargo, la estabilidad poblacional alcanzada en el ámbito, globalmente considerado éste, sólo tiene un reflejo muy parcial en lo que sucede internamente al mismo. Si en la década anterior la zona central de la aglomeración había captado el 95% del total del crecimiento, esta cuota se reduce en el período ahora considerado al 59,5% y para el municipio de Granada al 45,5%, lo que



Caracterización de los municipios por su crecimiento relativo (1981-91)

Saldo migratorio (1981-91)

MUNICIPIOS	CRECIMIENTO INTERCENSAL	CRECIMIENTO VEGETATIVO	SALDO MIGRATORIO
Albolote	3027	909	2118
Alfacar	584	320	264
Alhendín	550	208	342
Armilla	643	698	-55
Atarfe	1015	741	274
Cájar	832	49	783
Cenes de la Vega	1157	153	1004
Cúllar Vega	392	144	248
Chauchina	77	165	-88
Churriana de la Vega	1652	398	1254
Dílar	151	-5	156
Fuente Vaqueros	235	152	83
Gójar	639	130	509
Granada	8570	19230	-10660
Güevéjar	217	95	122
Huétor Vega	1939	563	1366
Jun	184	51	133
La Zubia	2317	705	1612
Las Gábias	1013	317	696
Maracena	3119	992	2127
Monachil	695	251	444
Ogíjares	2743	310	2433
Ótura	541	123	418
Peligros	1692	665	927
Pinos Genil	286	68	218
Pinos Puente	603	990	-387
Pulianas	403	236	167
Santa Fe	709	637	72
Vegas del Genil	24	28	-4
Víznar	115	-7	122

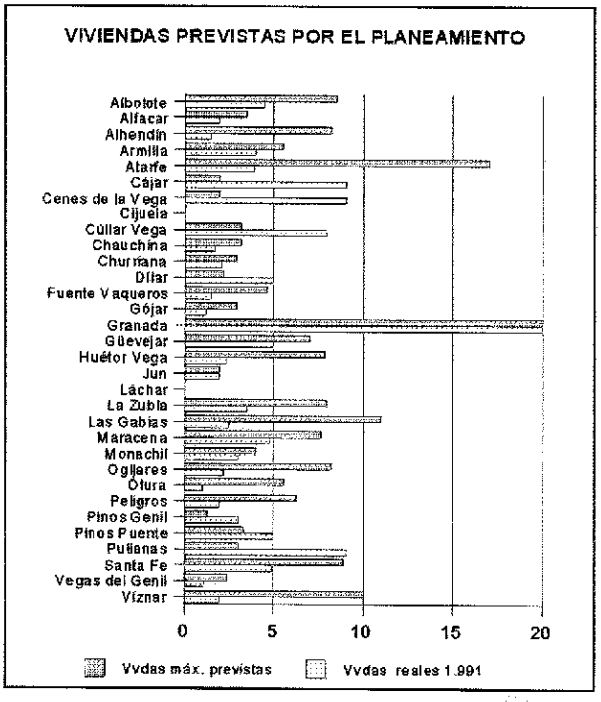
en ambos casos supone porcentajes inferiores a su peso poblacional inicial 76,6% y 68,8% respectivamente del total del ámbito. Las causas de este cambio de dinámica se pueden resumir en tres: de una parte, los municipios más rurales del ámbito (zonas Este, Oeste y Dílar) fijan a sus habitantes por los mismos motivos vistos antes para la provincia; de otra, la inmigración proveniente de la provincia, si bien mucho menor que en el decenio anterior, parcialmente establece su residencia en el ámbito fuera del municipio central; y finalmente, se producen ***movimientos de relocalización en la aglomeración*** al iniciarse el proceso de cambio de residencia del municipio de Granada a otros municipios del ámbito, dando comienzo así a la auténtica consolidación de la aglomeración urbana de Granada.

Las causas de estos movimientos de relocalización son múltiples, pero a los efectos de este documento se van a limitar a cinco: la política urbana restrictiva llevada a cabo por el municipio de Granada en su Plan General de 1985; las políticas urbanas expansivas propuestas por muchos municipios de la comarca en sus respectivos planes municipales; el cambio en el modelo de tipología residencial preferido por los habitantes del ámbito; el incremento general de la motorización y la modernización de las infraestructuras de comunicaciones generales.

Constituidas las corporaciones democráticas en 1979, una de las primeras cuestiones que abordan de forma generalizada es la reconsideración de la ordenación urbanística vigente, como medio para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Si bien en un primer momento el Ayuntamiento de Granada y la Diputación Provincial acometen la revisión del Plan Comarcal de 1973 con la finalidad de mantener su ámbito supramunicipal, pronto se percibe que tal objetivo va a resultar inviable por el legítimo deseo de cada municipio de establecer sus propias políticas urbanas a través del planeamiento general. Desagregado formalmente el Plan Comarcal en 1983, se perfilan dos tipos de políticas urbanas entre los municipios: los que optan por una estrategia de contención del crecimiento para abordar un ***proceso de reurbanización interno***, cuyo máximo exponente será el municipio de Granada; y los que optan por una estrategia de crecimiento urbano, confiando en algunos casos, que con dicho crecimiento se producirá la mejora urbana y de la calidad de vida de sus ciudadanos.

El Plan General de Granada de 1985 incorpora una serie de determinaciones que van a conllevar un cambio del mercado inmobiliario de la comarca, entre las que cabe citar: contención del suelo clasificado como urbanizable; disminución de los aprovechamientos urbanísticos en el suelo urbano y urbanizable; protección del patrimonio edificado; establecimiento de importantes reservas de suelo para dotaciones y espacios libres, aplicación de los instrumentos de gestión urbanística en todos sus extremos, etc.; como ejemplo de la estrategia aplicada de contención del crecimiento baste citar que el máximo de viviendas previsto en suelo urbanizable o en operaciones de reforma en el suelo urbano era de unas 17.500 viviendas, cuando el número de viviendas construidas en la década anterior fue de practicamente el doble. Como consecuencia de todo esto, se produjo una drástica paralización del mercado inmobiliario interno al romperse el equilibrio entre propietarios y promotores en la formación del precio del suelo.

En el sentido contrario, muchos de los municipios integrados en el Plan Comarcal de 1973 van a formular en sus nuevos planes urbanísticos estrategias tendentes al crecimiento urbano, cuando no abiertamente hacia la captación de población de otros municipios y sobre todo de la ciudad central. Entre las características principales de estos planes cabe citar: clasificación sobredimen-sionada de suelo urbano y urbanizable; tipologías de edificación de vivienda unifamiliar adosada o aislada; adecuación de las unidades de planeamiento y gestión urbanística a la estructura de la propiedad; inexistencia de cargas urbanísticas, excepto las mínimas exigidas por la legislación; etc. Como consecuencia de la estrategia aplicada, el conjunto de los municipios del ámbito, excepto Granada, clasifican suelo para la construcción de un total de 85.000 viviendas, frente a las 17.500 previstas



para Granada, pese a tener menos de la mitad del peso poblacional de ésta.

La coincidencia alrededor del año 1985 de la aplicación de políticas urbanas tan dispares en un ámbito tan próximo y de la tan esperada salida de la crisis económica que entre otras formas se manifiesta con el denominado «Boom inmobiliario», producen que el mercado inmobiliario, diferenciado hasta entonces entre zona central y resto de la comarca, se extienda de forma unitaria desde el centro hasta abarcar en un primer momento la zona sur e inmediatamente después las zonas norte y Dílar, conllevando la cristalización territorial del ***proceso de aglomeración de la comarca.*** Así, en el período 1986-1991, mientras el incremento de viviendas de la ciudad de Granada sobrepasa ligeramente las 6.000 unidades, el resto de la aglomeración alcanza las 15.000, invirtiéndose la tendencia de los años anteriores.

Desde el punto de vista del mercado inmobiliario, la ampliación del ámbito unitario de promoción, además de las ventajas de precio del suelo, facilidad de actuación, menores cargas, inexistencia de gestión urbanística integrada,...etc., posibilitaba ofertar tipologías de vivienda unifamiliar que se habían convertido en el objeto del deseo de una población saturada de viviendas en bloque abierto, cuyo desprestigio social había ido creciendo paralelamente a su extensión cuantitativa.

Pero para el establecimiento de un mercado único de viviendas no sólo basta la voluntad de Ayuntamientos y agentes inmobiliarios, sino que es necesaria la existencia de unas condiciones de movilidad mínimas, identificables con: transporte público y/o motorización privada suficiente e infraestructura adecuada del sistema de comunicaciones.

Respecto a la primera cuestión, la opción socialmente adoptada con el apoyo del sector público, fue el incremento de la motorización privada, frente a la mejora del transporte público y así, en el ámbito provincial, se pasó de los casi 91.000 vehículos matriculados en 1983 a los casi 235.000 en 1993 y de las casi 16.000 motos a más de 35.500 respectivamente, es decir multiplicando por 2,5 veces en ambos caso el número de unidades en circulación en el plazo de 10 años.

Respecto a la adecuación del sistema de comunicaciones, el esfuerzo del sector público se ha volcado en la red viaria, como no podría ser de otra forma. Si en el decenio anterior las intervenciones realizadas fueron todas de mejora y ampliación de los principales accesos radiales a la ciudad central, en el periodo 1983-1993 las intervenciones alcanzan un mayor grado de complejidad y van dirigidas a cubrir dos objetivos básicos: primero, facilitar los tráficos de paso por la red principal evitando las travesías urbanas; y segundo, ampliar y diversificar los accesos desde la red principal a la ciudad central básicamente, pero también a determinadas zonas de la aglomeración urbana. En este sentido son destacables: el nuevo tramo norte de la A-92 desde Santa Fe hasta El Fargue; el desdoblamiento de la CN-323 Bailén-Motril, desde Chaparral de Cartuja hasta Maracena; la circunvalación oeste de Granada desde Maracena hasta Armilla; el nuevo trazado de la CN-323 desde Armilla, hasta Otura; la circunvalación sur de Granada; y finalmente la variante del acceso a Sierra Nevada, desde Granada, hasta pasado Pinos Genil.

Establecidas las bases para que se produjera la transformación de la comarca de Granada a la aglomeración urbana, ésta se produce con gran celeridad, conllevando diversas formas de crecimiento en la periferia, entre las que se pueden destacar: de una parte, aquellas resultantes del cambio de segunda a primera residencia, de urbanizaciones ya existentes con anterioridad; de otra, las que se producen como nuevos núcleos de población aislados de los núcleos urbanos tradicionales; y finalmente aquellas otras que surgen como expansión de los núcleos existentes.

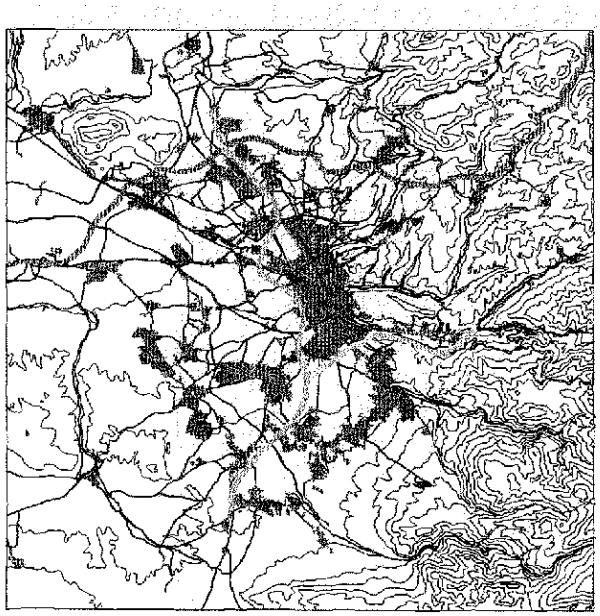
En todos los casos el crecimiento se produce apoyándose en los caminos y carreteras existentes sin generar infraestructuras capaces de ampliar la nueva ciudad de forma suficiente. La escasa dimensión de los términos municipales que acogen en su mayor parte el crecimiento y la escasez de infraestructuras produce múltiples ***procesos de conurbación***, con la consiguiente pérdida de la claridad territorial que tenía hasta entonces el sistema urbano.

A principios de la década de los noventa se producen algunos ***cambios en el proceso de crecimiento urbano***, que básicamente se pueden sintetizar en tres: el reequilibrio del mercado inmobiliario interno de Granada; el inicio del agotamiento del modelo de crecimiento en las áreas que comenzaron el proceso de aglomeración; y la extensión paulatina del proceso de aglomeración a otras zonas del ámbito.

Respecto a la primera cuestión, tras más de 5 años de paralización del mercado inmobiliario interno de Granada, las causas que la motivaron fueron desapareciendo paulativamente. Así, el «boom inmobiliario» con el alza de precios de los productos finales, permite encontrar un nuevo punto de equilibrio en la formación del precio del suelo entre propietarios y promotores; por otra parte, el sector promoción se habitúa a los nuevos mecanismos de gestión urbanística tras varios años de experimentación; y finalmente, el Ayuntamiento de Granada a través de su empresa de vivienda y suelo inicia diversas actuaciones que rompen la inercia de paralización existente.

Respecto a la segunda y tercera cuestiones, el acelerado proceso de crecimiento de la zona sur comienza a tener consecuencias negativas en diversos órdenes, tales como la pérdida de calidad ambiental, la disminución del nivel de dotaciones, el agotamiento de los sistemas de comunicaciones y el encarecimiento de los precios del suelo, entre otros. A resultas de todo esto comienza a percibirse una ralentización del crecimiento urbano, que inmediatamente ha sido aprovechado por los municipios de otras zonas de la aglomeración para formalizar estrategias desarrollis-tas, dando lugar a la tercera innovación en el crecimiento urbano citado anteriormente y definible como la expansión paulatina del proceso de aglomeración, sobre todo en la zona norte, apoyándose en las mejoras realizadas en el sistema viario.

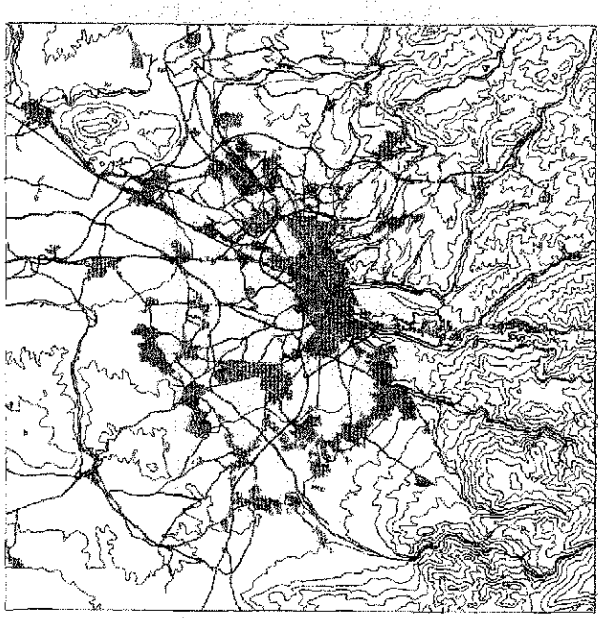
Como resultado de esta transformación de comarca agraria a aglomeración urbana se ha producido un ***incremento en la movilidad*** de los ciudadanos, cuya satisfacción se ha convertido posiblemente en uno de los factores que influyen en mayor medida en el propio desarrollo futuro del proceso de ralentización o expansión zonal del crecimiento urbano. Aumento de la motorización, mejora de las infraestructuras viarias e incremento en el número de viajes son fases sucesivas que tienen límites evidentes en la capacidad inversora pública y en las oportunidades territoriales.



Esquema del viario



Proceso de conurbación: Zona Sur



Esquema del crecimiento urbano 1.983-1.993



Proceso de conurbación: Zona Norte

III. LA AGLOMERACIÓN DE GRANADA

Analizada en el capítulo anterior la profunda transformación de la comarca de Granada en las dos décadas pasadas, se puede avanzar la hipótesis de que se ha producido el tránsito desde un sistema comarcal polinuclear de base agraria a una auténtica aglomeración urbana.

En la introducción se definió una aglomeración urbana como la transformación funcional hasta la unidad del mercado de vivienda, trabajo y servicios de un sistema urbano polinucleado supramunicipal, sin la paralela transformación de su estructura, ni de su organización administrativa.

Se trata ahora, por tanto, de confirmar la existencia efectiva de una aglomeración urbana en el ámbito de la Vega de Granada, a través del análisis de sus características básicas en relación a los aspectos fundamentales que la constituirán y que se pueden sintetizar en los siguientes: unidad del espacio físico donde se implanta; integración funcional del sistema urbano; unidad del mercado de vivienda; integración espacial del mercado de trabajo y de las actividades económicas; integración relativa en la prestación y consumo de las dotaciones e infraestructuras urbanas; y alto índice de movilidad diaria en el conjunto urbano considerado.

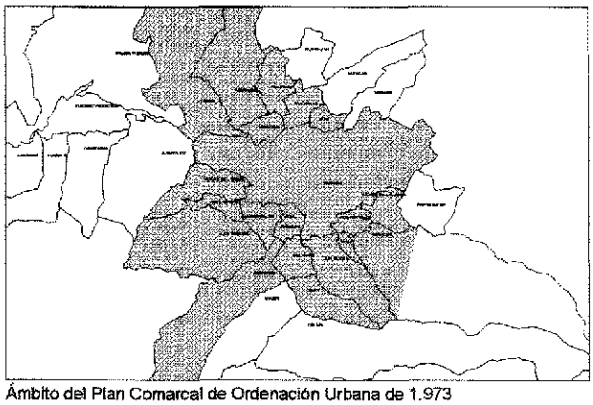
LA CUESTIÓN DEL ÁMBITO

Aún cuando el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de mayo de 1994, con el que se inició la formación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada, estableció en principio el ámbito del mismo, resulta conveniente realizar una escueta justificación de éste por la variabilidad que ha ido teniendo a lo largo de los diferentes documentos, que con idénticos o distintos fines, se han realizado sobre la comarca.

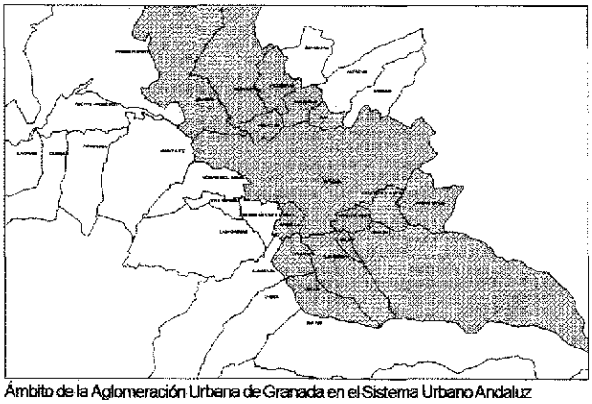
El primer documento que abordó la ordenación conjunta de la Vega de Granada fue como se ha indicado, el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de 1973, que tomó su ámbito del Polo de Desarrollo declarado, estableciéndolo en los siguientes municicipios: Albolote, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Cúllar Vega, Churriana de la Vega, Granada, Huétor Vega, Jun, Las Gabias, La Zubia, Maracena, Monachil, Ogíjares, Peligros, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe y Vegas del Genil. Este ámbito ha de entenderse por la propia finalidad para la que se dictó y recogía los municipios inmediatos a la ciudad central y los que formaban los corredores viarios norte, noroeste, sur y oeste, apoyos básicos para el desarrollo de la industrialización.

El segundo documento redactado en 1984 fueron las Directrices de Coordinación del Planeamiento de la Vega de Granada, que aún cuando no llegó a tramitarse, sí se redactaron las primeras fases. Dicho documento mantuvo el ámbito del Plan Comarcal al ser consecuencia de la desagregación de éste, completándose con la totalidad del término municipal de Monachil, por Orden del Consejero de Política Territorial de Marzo de 1983, en la que se estableció la necesidad de coordinación urbanística.

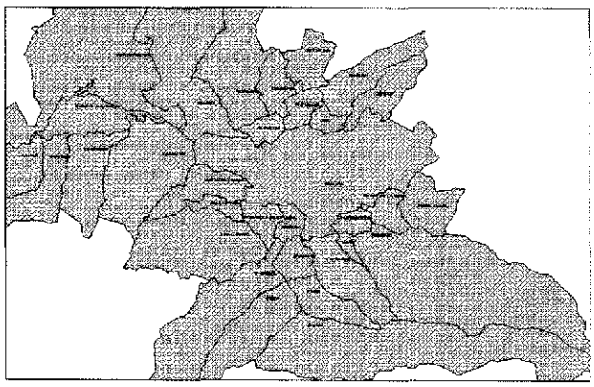
El tercer grupo de documentos que abordan el ámbito de la comarca de Granada, es el compuesto por el «Sistema de Ciudades de Andalucía» y las «Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía», todos ellos desarrollados entre 1987 y 1990 por la Consejería de Obras Públicas. El ámbito en ellos considerado para la comarca de Granada está formado por los siguientes municipios: Albolote, Alfacar, Alhendín, Atarfe, Armilla, Beas de Granada, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Cogollos Vega, Cúllar Vega, Churriana de la Vega, Dílar, Dúdar, Las Gabias, Granada, Gójar, Güéjar Sierra, Güevéjar, Huétor Santillán, Huétor Vega,



Ámbito del Plan Comarcal de Ordenación Urbana de 1.973



Ámbito de la Aglomeración Urbana de Granada en el Sistema Urbano Andaluz



Ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada

Jun, Maracena, Monachil, Nívar, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pulianas, Quéntar, Vegas del Genil, Víznar y La Zubia. En esta ocasión, al tratarse de documentos generales de la Comunidad Autónoma, la delimitación considera fundamentalmente la prestación de servicios básicos y la necesidad de dividir con criterios coherentes la totalidad del territorio andaluz. Respecto a delimitaciones anteriores, ésta restringe el ámbito por el oeste, al formar otro conjunto apoyado en las cabeceras de Pinos Puente y Santa Fe y lo amplía por el norte y este para recoger pequeños municipios cuya única relación funcional posible es con Granada capital.

El cuarto documento que delimita el área de influencia de la ciudad de Granada es el «Avance de las Normas Complementarias del Planeamiento Urbanístico Municipal en la Comarca de la Vega de Granada», desarrollado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes en 1989 y que no llegó a tramitarse. En este caso, el ámbito se extiende a los municipios siguientes: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Beas de Granada, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Cijuela, Cogollos Vega, Cúllar Vega, Chauchina, Churriana, Dílar, Dúdar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Güéjar Sierra, Huétor Santillán, Huétor Vega, Jun, Láchar, Maracena, Monachil, Nívar, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Quéntar, Santa Fe, Vegas del Genil, Víznar y La Zubia. Se trata del ámbito más extenso analizado hasta el momento, justificándose en criterios múltiples que van desde abarcar toda la extensión de la Vega de Granada por el oeste, hasta la prestación de servicios por el norte y este.

El último documento de análisis territorial que propone otra delimitación para la aglomeración urbana de Granada es la tesis denominada «El Sistema Urbano Andaluz», desarrollada por Jose Mª Feria publicada en 1992. El ámbito propuesto en el más restringido y consta de los siguientes 13 municipios: Albolote, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Granada, Huétor Vega, Jun, La Zubia, Maracena, Monachil, Peligros y Pulianas, es decir, prácticamente los conurbados al norte y sur de la ciudad de Granada.

A la vista de las delimitaciones anteriores puede definirse un grupo de municipios que no ofrece dudas sobre su integración en el ámbito de influencia de la ciudad de Granada, estando constituido por los 19 municipios siguientes: Albolote, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Cúllar Vega, Churriana de la Vega, Granada, Huétor Vega, Jun, Las Gabias, La Zubia, Maracena, Monachil, Ogíjares, Peligros, Pulianas, Vegas del Genil.

Los 21 municipios restantes hasta el máximo ámbito analizado con anterioridad, se van a dividir en zonas para su estudio pormenorizado. Dichas zonas son:

* NORESTE, formada por: Alfacar, Calicasas, Cogollos Vega, Güevejar, Nívar y Víznar.
* ESTE, formada por Beas de Granada, Dúdar, Güéjar Sierra, Huétor Santillán, Quéntar y Pinos Genil.
* SUR, formada por: Dílar, Gójar y Otura.
* NOROESTE, formada por: Cijuela, Chauchina, Fuente Vaqueros, Láchar, Pinos Puente y Santa Fe.

Los municipios de la zona noreste son de escasa entidad, variando su población entre los casi 4.000 habitantes de Alfacar y los poco más de 500 de Nívar. Alejados en general del proceso de aglomeración, sólo algunos de ellos (Alfacar, Nívar y Víznar) presentan niveles de desarrollo de vivienda secundaria que constatan la proximidad de aquella. Por otra parte, Alfacar, Güevéjar y Víznar, se sitúan directamente sobre vías radiales de la ciudad central, formando parte de su sistema urbano inmediato. Finalmente, el término municipal de Víznar es colindante con el de la ciudad central y prácticamente tangente al núcleo urbano de El Fargue perteneciente a ésta.

Como en la zona anterior, los municipios del este son también de escasa entidad, variando entre los poco más de 250 habitantes de Dúdar y los casi 3.000 de Güéjar Sierra. Igualmente se encuentran alejados del proceso de aglomeración y sin grandes efectos de la segunda residencia. Posicionalmente, sólo Pinos Genil tiene una ubicación destacable al encontrarse en el corredor a la estación de esquí de Sierra Nevada.

En la zona sur los municipios son también de escasa entidad poblacional, variando entre los 1.500 y los 2.500 habitantes. Sin embargo, tanto Gójar como Otura se encuentran dentro de la aglomeración y en el primer caso, incluso conurbados con otros municipios pertenecientes a ella.

La zona noreste presenta características sustancialmente distintas a las otras, incluyendo municipios de suficiente entidad relativa como Pinos Puente y Santa Fe que superan los 12.000 habitantes, siendo el menor el de Cijuela que no alcanza los 1.500. La posición territorial de estos municipios en el centro de la vega granadina les confiere una importancia extraordinaria, al ser éste el espacio central y justificativo de la aglomeración. Aún cuando relativamente alejados de las influencias urbanas de ésta, tanto Pinos Puente como Santa Fe ejercen de polos secundarios en los incipientes corredores de actividad formados sobre las carreteras de Córdoba y Málaga-Sevilla, respectivamente. Por otra parte, la ubicación del aeropuerto sobre el término municipal de Chauchina en la carretera Málaga-Sevilla ha producido el tensionamiento de la aglomeración por este corredor, más allá del núcleo de Santa Fe.

Como consecuencia de todo lo anterior, puede afirmarse, a los efectos de las determinaciones de éste Plan de Ordenación del Territorio, la necesidad de incluir, sin lugar a dudas, los siguientes ocho municipios: Alfacar, Chauchina, Gójar, Otura, Pinos Puente, Pinos Genil, Santa Fe y Víznar, así como la conveniencia de incluir inicialmente además los municipios de Dílar, Fuente Vaqueros y Güevejar. El primero de estos últimos por su relación funcional con Gójar y Otura y por completar íntegramente el sistema urbano sur de la comarca; el segundo por su posición central en la vega, espacio ya suficientemente resaltado con anterioridad; y finalmente, el tercero por su relación radial integrada con la ciudad central.

UNIDAD ESPACIAL

Recuperando la hipótesis analizada al principio de la formación efectiva de una aglomeración urbana en el ámbito de la Vega de Granada, el primer aspecto indicativo de la misma, se establecía en la unidad del espacio físico donde se implanta. La existencia de una unidad territorial en la aglomeraciones urbanas de Andalucía resulta ser una característica común a todas ellas, que también se da en la granadina. La Bahía de Algeciras en el Campo de Gibraltar, la Bahía de Cádiz en la aglomeración del mismo nombre, el valle del Guadalhorce en la de Málaga y el valle del Guadalquivir en la de Sevilla, tienen su reflejo en éste caso en la depresión de Granada. En todos los casos citados la singularidad de la unidad fisiográfica primitiva dió origen a un sistema urbano y relacional adecuado a sus características naturales y a la utilización antrópica que se realizaba del espacio.

El desarrollo reciente de cada uno de los conjuntos citados se ha basado en el sistema urbano y relacional preexistente, manteniendo en mayor o menor medida la íntima relación de los mismos con las características básicas del territorio que los sustenta.

Sólo la ejecución de grandes infraestruturas o el desbordamiento urbano iniciado resultan capaces de romper la relación sistema urbano-unidad geográfica, formándose entonces normalmente un área metropolitana o una ciudad-región.

El desarrollo y transformación de la comarca de la Vega de Granada se ha realizado con un ajuste mínimo de infraestructuras y en una cuantía limitada, por lo que el sistema urbano resultante mantiene las bases estructurales previas y permanece íntimamente relacionado con la Vega que lo conformó.

Veinticuatro de los treinta municipios considerados en la aglomeración están en los límites o plenamente inmersos en el espacio de la vega. Núcleos urbanos, actividades e infraestructuras se desarrollan sobre ella, que aglutina, conforma y diferencia el sistema urbano resultante.

La peculiar fisiografía de la Vega de Granada unifica el paisaje en que se desarrolla la aglomeración y posibilita un microclima propio y diferenciado. Asimismo, la unidad de cuenca de todo el es-

pacio sobre el cauce del Genil insiste en la unitariedad del espacio y la diversidad y jerarquía de la red hídrica tributaria en su interior, estructuran y organizan el sistema urbano que la ocupa.

Todos estos y otros factores han condicionado la generación de ambientes biofísicos complejos y, en muchos casos, frágiles, diferenciándose en el ámbito no menos de veinte unidades ambientales, según criterios no excesivamente restrictivos, lo que pone de manifiesto su diversidad y riqueza naturalística y paisajística.

INTEGRACION FUNCIONAL DEL SISTEMA URBANO

La descripción y análisis del sistema urbano de la aglomeración de Granada debe partir de la absoluta preeminencia de la ciudad central sobre el resto del sistema, pero sin que esta afirmación pueda dar lugar a minusvalorar la vivacidad y complejidad de los procesos urbanos que se han producido y se suceden en la actualidad en la periferia de la aglomeración. Globalmente, la aglomeración urbana de Granada se sitúa por población en tercer lugar de Andalucía, tras Sevilla y Málaga, con un total de habitantes de hecho próximo a los 440.000. De esta cantidad, dos terceras partes residen en el municipio de Granada, convirtiéndose en el cuarto de la Comunidad Autónoma, tras los citados y Córdoba.

Por otra parte, esta población es alrededor del 55% del total provincial (817.000), concentrada en menos del 7% de su superficie (830 km2), lo que supone una densidad de 530 hab./km2, frente a los 32 hab./km2 del resto de la provincia. Se pone así de manifiesto una primera característica del sistema urbano de la aglomeración de Granada como es su **aislamiento respecto de otros conjuntos urbanos** de relativa importancia.

Internamente y desde el punto de vista cuantitativo del sistema de poblamiento destaca una segunda característica como es la **diferencia entre el municipio de Granada y el resto de los municipios que conforman la aglomeración**. Así, mientras Granada cuenta con una población de hecho de alrededor de 287.000 habitantes, el siguiente municipio en población resulta ser Pinos Puente con unos 13.000, es decir, menos de una veinteava parte.

Una tercera característica también cuantitativa es la **homogeneidad poblacional** del resto de los municipios que integran la aglomeración. Exceptuando Granada, ningún municipio supera en más de un 25% el número de habitantes del inmediatamente menor, siendo lo normal diferencias inferiores al 10%.

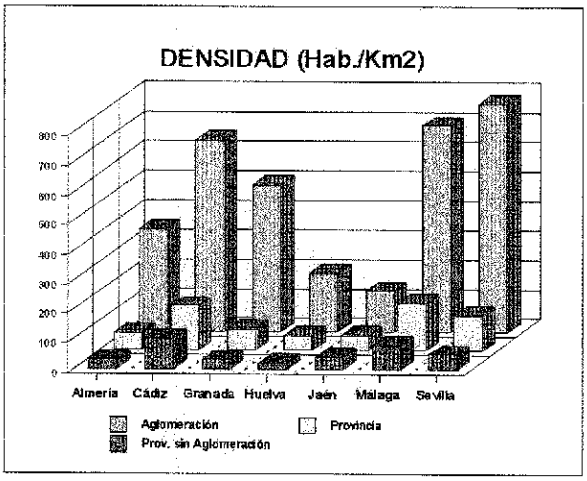
En relación al número de viviendas del sistema urbano de la aglomeración, es aplicable todo lo indicado para la población, no existen diferencias sustanciales entre distribución de habitantes y distribución de viviendas por municipios, lo que indica una escasa importancia general de la segunda residencia dentro del ámbito (11,2%) y por tanto la maduración del mismo.

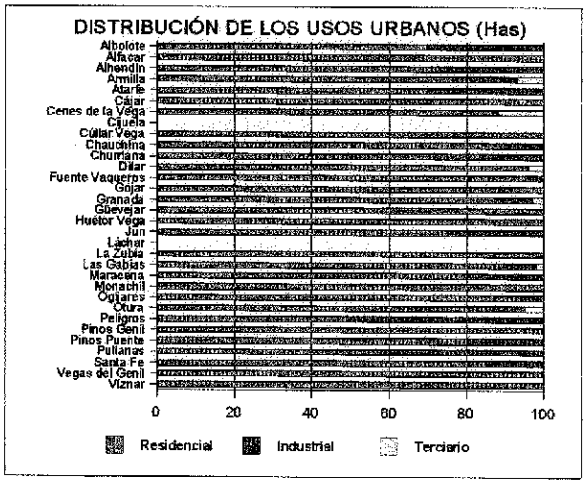
Por el contrario, la distribución de los usos urbanos del suelo en la aglomeración es exactamente la contraria a la de la población. Así, mientras dos terceras partes de los habitantes y las viviendas se localizan en Granada, de las más de 6.600 Has. urbanas totales, sólo una tercera parte se localiza en el interior del municipio de Granada, ubicándose el resto en la corona de la aglomeración. Resulta de aquí otra característica reseñable del sistema urbano como es la notable **diferencia de densidad entre el municipio central y la corona**, cuadruplicando el primero a la segunda.

Considerando los diversos usos existentes resultan grandes diferencias respecto a su distribución entre ciudad central y corona. Así, para el uso residencial es 30%-70%, para el uso industrial es 25%-75%, para el uso terciario exclusivo es 85%-15%, para el uso dotacional es 65%-35% y para los espacios libres es 75%-25%. Por tanto, además de la conclusión obtenida anteriormente sobre la densidad, se pueden deducir las siguientes: de una parte, el uso industrial se ha localizado mayoritariamente en la corona confirmando lo ya avanzado en la evolución reciente de la aglomeración; de otra, los usos terciarios exclusivos se han mantenido en la ciudad central, confirmando su función de prestataria de servicios a la globalidad del ámbito; de otra, aún cuando la distribución del uso dotacional resulta equilibrado a la población, esta consecuencia es engañosa, ya que si se consideran exclusivamente las dotaciones generales (hospitalarias, universitarias, espectáculos culturales y deportivos,... etc.) la concentración es total sobre la ciudad central y si se consideran las dotaciones intermedias (ambulatorios, centros de especialidades, enseñanza secundaria, centros asistenciales,...etc.) también resulta abrumadora la concentración en la ciudad central; y finalmente, la concentración del uso de espacios libres sobre la ciudad central es una consecuencia lógica del tamaño y la densidad de la misma frente a la que presentan los municipios de la corona.

Todo lo anterior denota la **integración funcional del sistema urbano del ámbito**, consecuencia del proceso de aglomeración sufrido en el último decenio, que se percibirá aún más nítidamente cuando se analice la localización espacial de las distintas funciones.

Otra característica reseñable del sistema urbano es su **dinamismo**, es decir, la rapidez con que evoluciona tanto global como zonalmente. Globalmente, el crecimiento poblacional se ha ido desacelerando en la última década, como se ha visto en capítulos anteriores, pasando del 27,9% entre 1970 y 1980, al 14,7%





entre 1980 y 1990. Pero además, la distribución de este crecimiento entre ciudad central y corona ha sufrido una importante transformación. Si en la década de los setenta la ciudad central acumuló más del 85% del total del crecimiento, en la década de los '80 éste se redujo al 45% del total, cuando su peso poblacional era casi del 70% de la aglomeración. Respecto a la vivienda, la evolución ha sido muy similar. Así, el crecimiento global en su número pasó del 48,8% entre 1970 y 1980 al 21,7% entre 1980 y 1990 y zonalmente, de absorber Granada el 76% en los '70 al 41% en los '80.

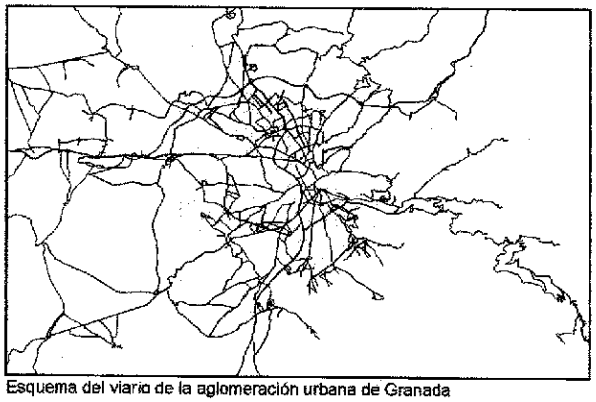
Esta evolución da pie a obtener varias conclusiones: primera, la superación del déficit histórico de viviendas durante la década de los '70, al descender el ratio crecimiento de viviendas/crecimiento de población del 1,75 en dicha década, al 1,47 en la década siguiente; segunda el cambio profundo en la dinámica del crecimiento entre ambas décadas, cuyo mayor volumen pasa del centro a la periferia tanto en población, como en viviendas; tercera, el ratio habitantes/viviendas ha ido variando tanto globalmente (proceso general en España) de 4,21 en 1960 a 2,67 en 1990, como entre ciudad central y corona, siendo inicialmente más alto en ésta última, para equilibrarse en 1980 y ser más bajo en 1990 (2,53 en la corona, frente a 2,76 en la ciudad central).

Vuelve a percibirse en esta evolución un rasgo propio de los procesos de aglomeración, definible como la pérdida progresiva de peso de la ciudad central respecto al total (68,6% en 1980 frente al 65,6% en 1990), evolución imparable además en este caso por las específicas condiciones urbanas de Granada y en especial a sus muy escasas posibilidades de crecimiento del suelo ocupable. Por tanto, otra característica reseñable del sistema urbano sería **la estabilidad de la ciudad central, frente al dinamismo de la corona.**

Esta dinámica de crecimiento de la corona, unida a los parámetros de densidad urbana con que se está realizando, permiten deducir otra nueva característica que sería su **expansividad**. En efecto, el crecimiento residencial previsible entorno a las 4.000 viviendas/año, con una distribución 30%-70% entre ciudad central y corona, con una densidad media para la corona de 15 viv./ha. supone una expansión anual del sistema urbano de alrededor de 200 Ha., es decir un 30% decenal, sobre el suelo actualmente ocupado.

En definitiva, aislamiento del exterior, integración funcional interna y expansividad caracterizan globalmente el sistema urbano de la aglomeración de Granada; preeminencia, alta densidad, concentración de equipamientos y servicios y estabilidad poblacional caracterizan a la ciudad central; y homogeneidad jerárquica, baja densidad, dependencia y dinamicidad caracterizan a la corona.

Topológicamente, el **sistema relacional** de la aglomeración puede describirse como dos haces radiales norte y sur, separados



Esquema del viario de la aglomeración urbana de Granada

por la Vega al oeste y los interfluvios del Genil, Darro y Beiro al este y unidos por Granada, complementados por un débil tercer sistema basado en el cauce del río Dílar.

El haz radial norte, sin duda el más potente de los tres, se configura de oeste a este mediante la CN-342 a Málaga-Sevilla, la CN-432 a Córdoba, la CN-323 a Bailén, el subsistema menor a Güevéjar, Alfacar y Víznar y finalmente la antigua CN-342 a Murcia. La radial primera, CN-342, sirve de apoyo a los municipios de Santa Fe, Vegas del Genil, Chauchina y Fuente Vaqueros, y a un incipiente corredor industrial, discurriendo por el centro de la vega oeste. La radial segunda CN-432 a Córdoba, sirve de apoyo a los municipios de Atarfe y Pinos Puente, y al corredor industrial de Atarfe, discurriendo por el límite este de la vega norte. El Subsistema Güevéjar, Alfacar y Víznar se compone de tres caminos radiales, sirviendo el primero a Pulianas y Güevéjar, el segundo a Jun y Alfacar y el tercero a Víznar, discurriendo en conjunto por el piedemonte suroccidental de la Sierra de Huétor. Finalmente, la antigua CN-342 a Murcia, sirve de apoyo al núcleo de El Fargue (Granada), recorriendo la ladera sur del cauce del Beiro.

El haz radial sur se configura de este a oeste por la antigua carretera a Sierra Nevada, el subsistema menor a Huétor Vega, La Zubia y Ogíjares y la CN-323 a Motril. La carretera antigua a Sierra Nevada sirve de apoyo a los municipios de Cenes de la Vega y Pinos Genil, con trazado paralelo al valle del Genil, por el lado norte. El Subsistema Huétor Vega, La Zubia y Ogíjares, se compone de tres caminos radiales, sirviendo el primero a Huétor, Cájar y Monachil, el segundo a La Zubia y el tercero a Ogíjares y Gójar, discurriendo el conjunto por la vega sur. Finalmente, la CN-323 a Motril, sirve a Armilla, Alhendín y Otura, cruzando por la división entre vega sur y vega oeste.

El Sistema del cauce del Dílar, es mucho más débil que los anteriores, estando en la actualidad más basado en las vías transversales al cauce que en las longitudinales. Sobre este sistema se apoyan los municipios de Gójar y Dílar, dependientes de la radial de Ogíjares y Churriana y Las Gabias, dependientes a su vez de una subradial de Armilla. Forma parte del sistema topológicamente, pero no funcionalmente Alhendín y Otura. Este sistema discurre por el límite suroeste de la Vega.

La unión de los haces radiales norte y sur se produce en Granada, en unprincipio por el eje Gran Vía-Reyes Católicos y posteriormente por el conjunto Paseo del Beiro- Camino de Ronda-Circunvalación del Zaidín (aún no cerrado).

Sobre ésta estructura se han producido recientemente tres modificaciones de importancia. En el haz radial norte su enlace completo en ronda exterior por la A-92. En el haz radial sur igualmente su enlace en ronda, en este caso interior, por la Circunvalación Sur. Finalmente, en la unión de ambos el eje desdoblamiento de la CN-323 a Bailén, desde la A-92 hasta Maracena-circunvalación de Granada-nuevo trazado de la CN-323 a Motril, desde la circunvalación sur hasta Otura.

El sistema relacional descrito permite sectorizar la aglomeración en las siguientes seis subáreas: Central, Oeste, Norte, Este, Sur y Dílar.

A partir de esta fragmentación del ámbito global se percibe aún con mayor nitidez la complejidad e integración del sistema urbano de la aglomeración, mediante la caracterización de cada una de las seis subáreas enunciadas.

La Subárea Central se considera formada por Granada y los municipios inmediatos, cuyos núcleos o bien se han conurbado con la primera, o bien por proximidad o posición tienen una dependencia directa con la ciudad central. Estos municipios son, además de Granada: en el norte, Maracena, Pulianas y Jun; y en el sur, Pinos Genil, Cenes de la Vega, Huétor Vega y Armilla. Esta subárea es el núcleo origen de la aglomeración urbana y su desarrollo se produjo fundamentalmente en la década de los '70. Se

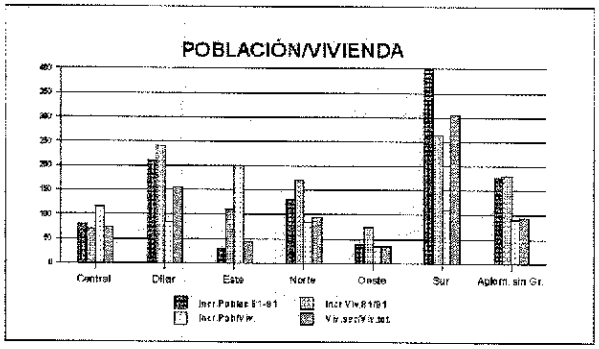
trata de una zona con un alto nivel de urbanización, fuertemente conurbada, alta densidad residencial y bien estructurada. En ella se concentran los usos terciarios, una gran parte de los usos industriales y la práctica totalidad de las dotaciones de niveles medio y alto. Se encuentra actualmente muy consolidada y con un crecimiento de moderado a bajo.

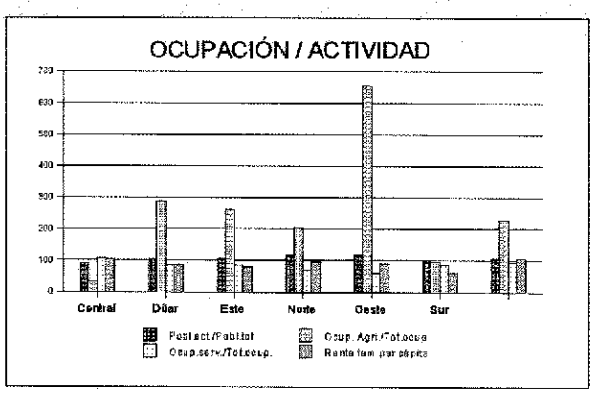
La Subárea Oeste, correspondiente a la vega baja, integra los municipios dependientes de la CN-342 a Málaga-Sevilla Santa Fe, Vegas del Genil, Churriana y Fuente Vaqueros. Esta subárea mantiene un carácter rural, teniendo su base económica en la agricultura. Formada por núcleos territorialmente aislados presenta una clara jerarquía urbana, donde destaca Santa Fe como cabecera. Tiene una baja densidad, aún cuando con una buena consolidación de los núcleos urbanos. Su crecimiento es bajo, manteniendo bastante independencia de los procesos de aglomeración.

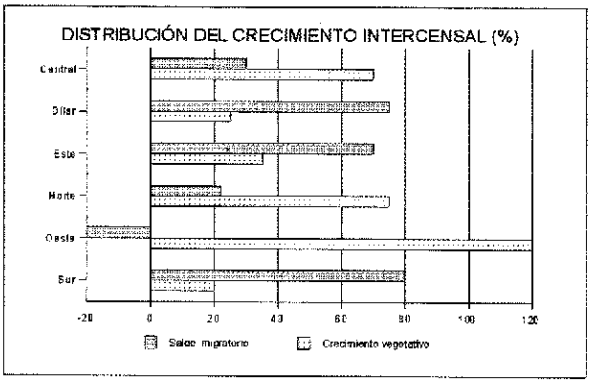
La Subárea Norte, correspondiente a la vega alta, se compone de los municipios dependientes de la CN-432 a Córdoba y de la CN-323 a Bailén. Estos municipios son: Atarfe, Pinos Puentes, Peligros y Albolote. Con un carácter mixto rural-urbano, los municipios que la componen son los de mayor tamaño de la aglomeración, superando tres de los cuatro los 10.000 habitantes. Concentra gran parte de los usos industriales, ubicados en los dos únicos polígonos claros de dicho uso existentes en el ámbito. Tiene una densidad media y escasa estructura local. Su accesibilidad a la ciudad central es buena al apoyarse en dos de las mejores radiales. Es homogénea en cuanto a la jerarquía de sus núcleos, sin que exista una preeminencia clara entre ninguno. Su crecimiento es medio con tendencia a alto.

La Subárea Este, faldas de la Sierra de Huétor, agrupa a los municipios servidos por el subsistema radial menor norte, es decir, Güevéjar, Alfacar y Viznar. Esta subárea mantiene un carácter rural, con base económica en la agricultura, si bien en menor medida que la oeste. Formada por núcleos aislados no tiene una jerarquía urbana nítida, aún cuando destaca levemente Alfacar. Tiene una densidad media baja y escasa estructura local. Su accesibilidad a la ciudad central es media por el trazado y estado de las carreteras. Su crecimiento es bajo, con tendencia a aumentar.

La Subárea Sur, cornisa del Cono de La Zubia, agrupa igualmente a los municipios servidos por el subsistema radial menor sur, es decir, Cájar, Monachil, La Zubia, Ogíjares y Gójar. Fruto de un acelerado proceso de transformación en la década pasada presenta en la actualidad un carácter urbano, sin embargo, con un bajo nivel de urbanización pese a estar muy conurbada. Exclusivamente residencial, tiene una muy baja densidad y una casi inexistente estructura local. Presenta una clara jerarquía urbana donde destacan principalmente La Zubia y en menor medida Monachil (Barrio de Monachil). Su accesibilidad a la ciudad central es buena, sobre todo gracias a la reciente ejecución de la circunvalación sur. Su crecimiento es el más alto con tendencia a ralentizarse a medio plazo.







Finalmente, en el suroeste la Subárea Dílar, se considera integrada por los municipios del sistema del cauce del mismo nombre. Estos municipios son: Dílar, Otura, Alhendín, Las Gabias, Churriana y Cúllar Vega. Zona compleja por encontrarse en la actualidad en un profundo proceso de transformación de rural a urbano. Formada por núcleos aislados, se están iniciando fenómenos de conurbación. Presenta características urbanas semejantes a la subárea sur, en cuanto a exclusividad residencial, baja densidad y ausencia de estructura local. La accesibilidad a la ciudad central es variable, según la posición de los núcleos respecto a la CN-323 a Motril. Su crecimiento es alto con tendencia a aumentar a medio y largo plazo.

MERCADO ÚNICO DE VIVIENDAS

La existencia de un mercado único de viviendas en un conjunto supramunicipal es quizás el factor más indicativo de la formación de una aglomeración urbana sobre el mismo. En apartados anteriores se ha visto cómo en la década de los ochenta se produjo una transformación radical en la cantidad y sobre todo en la distribución en el ámbito, del crecimiento tanto poblacional como urbano y como esa transformación se había producido al extenderse un mercado único de viviendas desde la zona central hacia la periferia de la aglomeración.

En un somero análisis del crecimiento poblacional en la década de los ochenta para la globalidad del ámbito se puede destacar que de los algo más de 56.000 nuevos habitantes de hecho, aproximadamente 31.000 (55%) proceden del crecimiento vegetativo, mientras que los otros 25.000 (45%) son inmigrantes. Zonalmente, el aumento de 56.000 habitantes se ha distribuido en aproximadamente 25.500 en Granada y 30.500 en el resto de la aglomeración.

En el primer caso (Granada), el incremento ha sido motivado en un 85% por crecimiento vegetativo y el 15% por inmigración, mien-

tras en el segundo (resto de la aglomeración) esta distribución ha sido del 32% y 68% respectivamente, es decir, se ha producido un intenso movimiento de población interno de la aglomeración que ha ido desplazando habitantes del centro a la periferia. Movimientos por otra parte, en absoluto justificados por una relocalización del empleo dentro del ámbito, que ha seguido concentrándose mayoritariamente en la ciudad central.

Por subzonas la distribución del crecimiento poblacional entre vegetativo e inmigración han sido los siguientes: Central sin Granada 40% y 60%; Oeste 100% y 0%; Norte 54% y 46%; Este 60% y 40%; Sur 15% y 85%; y Dílar 20% y 80%. En definitiva, el mayor crecimiento por inmigración se ha producido en dos de las zonas con mayor dificultad para generar empleo y donde éste en el mismo período sólo ha crecido en servicios, excepto en la subzona del Dílar que también ha crecido en construcción, todo ello consecuencia del propio aumento de la población.

Un análisis del crecimiento de viviendas en el mismo período intercensal arroja un estándar medio para la aglomeración de 7,6 vvd./1.000 hab./año, que puede considerarse dentro de la más absoluta normalidad. Sin embargo, al zonificar este estándar resulta que mientras para Granada ha sido de 4,64 vvd./1.000 hab./año, para el resto de la aglomeración ha sido prácticamente del triple, alcanzando las 14,25 vvd./1.000 hab./año. Ambos parámetros han de considerarse anormales, el primero por escaso y el segundo por elevado, si se observaran aisladamente, pero en su conjunto evidencian el proceso de aglomeración y la unificación del mercado de viviendas.

Considerando la evolución de viviendas iniciadas en los últimos seis años los resultados confirman la continuidad del proceso, incluso su crecimiento. Así, de cada 10 viviendas comenzadas en la aglomeración, tres lo son en el municipio de Granada y siete en el resto de los municipios, cuando el peso poblacional es aproximadamente el contrario (dos tercios/ un tercio).

Las causas de esta unificación del mercado de viviendas, analizadas en el capítulo anterior, se habían circunscrito básicamente en el ámbito local a las contradictorias políticas urbanas aplicadas entre Granada y, en general, el resto de municipios y a los cambios en los gustos de la demanda, al pasar de la vivienda colectiva a la unifamiliar y del entorno urbano al entorno «desurbanizado».

A nivel regional y nacional el descenso que se produjo entre 1987 y 1991, fundamentalmente, en la construcción de viviendas de protección oficial motivado por múltiples causas, pero sobre todo por el abandono de la política pública de vivienda, coadyuvó a la extensión del mercado inmobiliario hacia la periferia de la aglomeración. El reinicio de la acción pública en materia de suelo y vivienda ha modificado ligeramente la tendencia, más por la vía de aumentar la oferta en la ciudad central que por la de retraerla en la periferia.

Para concluir el análisis de la evolución inmediata del mercado de viviendas es necesario indicar la descompensación existente entre los distintos regímenes de vivienda. Esta descompensación también es necesario contemplarla en el ámbito general y en el zonal, para comprender bien los procesos. De cada 100 viviendas iniciadas en la aglomeración 2,5 son públicas, 11 son protegidas y 86,5 son libres, cuando estas proporciones deberían ser aproximadamente de 10, 45 y 45 respectivamente. Zonificando, en Granada la relación en 5,5, 18 y 76,5, mientras en el resto de la aglomeración es de 1,3, 7 y 91,7. Estos datos permiten afirmar que se está creando una bolsa de déficit de viviendas para las familias de rentas más bajas y también que aunque existe un mercado único de viviendas, no existe una política única de viviendas y que sólo el esfuerzo del Ayuntamiento de Granada está logrando alterar, aunque sea en escasa medida, la descompensación del mercado existente.

Sobre la evolución futura de la vivienda en la aglomeración es complejo realizar un pronunciamiento fiable, si se considera que el planeamiento municipal prevé suelo para más de 100.000 viviendas, teóricamente todas ejecutables en cualquier momento; es decir, el que sería necesario para los próximos 25 años en la totalidad de la aglomeración. Si se considerara sólo la corona la previsión sería de unas 85.000 viviendas, es decir la demanda de 30 años.

Analizando el **planeamiento parcial** aprobado es posible intuir los procesos futuros con algo más de certeza. En la actualidad el número de viviendas previstas en el planeamiento de desarrollo vigente es de algo más de 24.000, es decir unos 8 años de demanda. Zonalmente, la distribución responde a la lógica actual de 30%-70%, así en la ciudad central las previstas serían 7.000 unidades, mientras en la corona hay unas 17.000.

En consecuencia, todo hace prever que se mantenga a medio plazo, la misma distribución actual entre centro y periferia. Para esta última, cabe hacer la siguiente hipótesis de distribución entre subáreas: Central sin Granada, entre el 22% y el 28%; Oeste, entre el 7% y el 8%; Norte, entre el 18% y el 21%; Este, entre el 2% y el 3%; Sur, entre el 21% y el 28%; y Dílar, entre el 16% y el 22%.

INTEGRACIÓN ESPACIAL DEL MERCADO DE TRABAJO

La unidad del mercado de trabajo es, como se ha dicho, otro de los factores más indicativos de la existencia de una aglomeración urbana. Como se verá, en el caso de Granada no es posible aún afirmar que exista un mercado único de trabajo, pese a que aceleradamente tienda a ello, pero sí que existe un **mercado espacialmente integrado**.

Se considera que existe unidad en el mercado de trabajo cuando la tasa de actividad, la estructura del empleo por sectores económicos, la tasa de paro y las características de ocupados y demandantes de empleo son homogéneas para todo el ámbito urbano, circunstancias que no se dan actualmente. Por otra parte, se considera que existe integración espacial del mercado de trabajo, cuando residencia y empleo se ubican en distintos municipios, hecho que se produce en un alto grado en la aglomeración urbana de Granada.

La tasa de actividad global de la aglomeración se sitúa en el 49,72%, es decir cinco puntos por encima de la provincia, dos y medio por encima de la media andaluza y poco más de medio punto por encima de la media española. En el municipio de Granada, la tasa es algo inferior situándose en el 48,60%, mientras en el resto de la aglomeración es algo superior al alcanzar el 51,39%. Comparando éstos datos con los de 1.981, resulta que la tasa global ha crecido 5,17 puntos (44,55% en 1981), la de Granada 3,53 puntos (45,07% en 1.981) y la del resto de la aglomeración 7,95 puntos (43,44% en 1981). Las causas de este cambio de tendencia producido entre 1981 y 1991, en el sentido de que la periferia supere a la ciudad central en la tasa de actividad, hay que buscarlos en dos factores: primero, en los movimientos de población producidos en el decenio, fruto del proceso de aglomeración; y segundo, en el efecto de la aplicación del Plan de Empleo Rural, ya que algunos de los municipios cuya tasa de actividad ha crecido en mayor medida (Pinos Puente, Vegas del Genil, Cúllar Vega y Fuente Vaqueros), son lo que a la misma vez tienen los mayores porcentajes de población activa agrícola.

La distribución de la población ocupada por sectores económicos, globalmente en la aglomeración, presenta una estructura bastante desarrollada y significativa de las principales características de su base económica. Así, la agricultura emplea al 4,73%, la industria al 12,65%, la construcción al 10,62% y los servicios al 72%, destacando respecto a otros ámbitos mayores (provincia, Andalucía y España) el peso de los servicios, y la escasa impor-

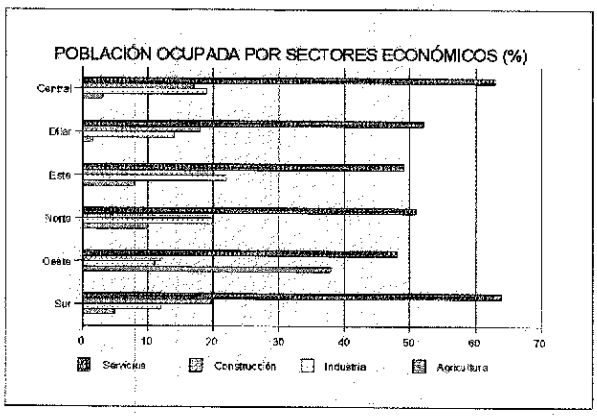
Estructura de la población ocupada por municipios y sectores de actividad (%)

MUNICIPIO	SERVICIOS	INDUSTRIA	CONSTRUCCION	AGRICULTURA
Albolote	54.74	18.03	22.35	4.88
Alfacar	47.36	22.19	25.57	4.88
Alhendín	46.15	20.45	14.47	18.93
Armilla	62.01	20.97	13.53	3.49
Atarfe	47.72	29.26	13.39	9.83
Cájar	64.54	10.95	17.46	6.95
Cenes Vega	68.15	8.33	20.16	3.36
Cúllar-Vega	50.33	14.35	18.98	16.34
Chauchina	33.41	10.29	17.70	38.61
Churriana Vega	56.89	12.61	16.97	13.52
Dílar	61.14	3.96	13.86	21.04
Fuente Vaqueros	26.79	4.09	7.90	61.22
Gójar	58.94	14.00	18.97	8.09
Granada	81.27	10.17	7.14	1.41
Huétor Vega	59.86	19.26	16.91	3.97
Jun	54.70	34.23	10.07	1.01
La Zubia	65.13	11.43	19.88	3.56
Las Gábias	51.10	22.53	18.38	8.00
Maracena	58.03	23.94	15.71	2.32
Monachil	62.53	12.08	19.56	5.83
Ogíjares	68.90	11.41	17.44	2.25
Otura	53.13	11.36	21.67	13.84
Peligros	59.31	15.25	22.18	3.26
Pinos-Genil	55.81	18.71	21.61	3.87
Pinos Puente	45.70	17.12	15.47	21.71
Pulianas	55.44	12.35	28.32	3.89
Santa Fe	53.60	15.70	11.18	19.62
Vegas del Genil	41.84	11.82	10.58	35.77
Víznar	49.16	24.37	13.87	12.61
Total Aglomeración	**72.00**	**12.65**	**10.62**	**4.73**

tancia de la industria y la agricultura, fundamentalmente ésta última, pese al supuesto carácter agrícola del ámbito. Vuelve en este parámetro a haber diferencias entre ciudad central y resto de la aglomeración. Así, la primera presenta una estructura S(81,27%), I(10,17%), C(7,14%), A(1,41%), mientras el resto del ámbito presenta una estructura semejante pero con variaciones cuantitativas importantes, S(55%), I(17,20%), C(16,98%), A(10,81%).

Insistiendo en las diferencias zonales que ayudan a caracterizar las funciones urbanas, la ciudad de Granada con el 65,6% de la población acumula los siguientes porcentajes de ocupados por sectores: S(73,02%), I(51,99%), C(43,51%) y A(19,31%), mientras el resto de la aglomeración con el 34,4% de los habitantes presenta por sectores: S(26,98%), I(48,01%), C(56,49%) y A(80,69%). Sin embargo, estas diferencias tienden aceleradamente a reducirse. Todos los municipios de la aglomeración excepto uno han perdido porcentualmente ocupados en agricultura, 25 han perdido en industria o en construcción, o en ambos sectores, y todos han incrementado en servicios.

La situación profesional de los ocupados también presenta diferencias zonales indicativas del aún inexistente mercado unitario



de trabajo. Así, mientras en Granada un 5,31% son empresarios que emplean, un 9,65% son empresarios autónomos y un 83,28% son asalariados. En el resto de la aglomeración esta distribución es del 5,26%, 12,33% y 81,71% respectivamente; relativa homogeneidad que se quiebra cuando en Granada sólo un 28,90% de los asalariados es eventual, mientras que en la periferia este porcentaje es del 50,48%.

El desempleo y las características de la población desempleada demandante de empleo, vuelven a poner de manifiesto las diferencias existentes aún en el mercado de trabajo de la aglomeración. Globalmente, el porcentaje de parados del ámbito es del 26,5% aproximadamente, es decir, intermedio entre la media andaluza y española y menor en casi cinco puntos a la media provincial. Zonalmente, mientras la ciudad central presenta una tasa de paro en torno al 24,5%, en la periferia ésta tasa supera el 29,5%, lo cual establece diferencias evidentes, que además en este caso no tienden a desaparecer, sino por el contrario a incrementarse, ya que si en la ciudad central el paro registrado descendió entre 1989 y 1993 en casi 5.000 personas, en la periferia se ha mantenido constante con tendencia a elevarse.

Un somero análisis de las características de los desempleados confirma lo expuesto. Así, en la ciudad central el nivel académico de los demandantes de empleo es elevado, con más de un tercio con la EGB terminada, un sexto con el Bachillerato cumplido y otro sexto con estudios universitarios; en el resto de la aglomeración, sólo una décima parte tiene estudios de Bachillerato y poco más de una veinteava parte cuenta con estudios universitarios. Por actividades vuelven a darse diferencias importantes. Así, la periferia duplica el porcentaje de la ciudad central en demandantes de empleo en industria y construcción, es decir los sectores que han venido perdiendo peso en la última década, mientras que la ciudad central supera ampliamente a la periferia en demandantes en servicios, el sector pujante de la aglomeración.

En definitiva, los índices analizados parecen indicar que se van a mantener en el futuro las importantes diferencias existentes entre centro y periferia en relación a la tasa de paro dentro del mercado de trabajo de la aglomeración.

Sin embargo, y pese a las diferencias existentes en el mercado de trabajo, zonalmente en la aglomeración de Granada, sí se puede afirmar que existe una amplia integración espacial, fruto del funcionamiento complejo del ámbito.

En íntima relación con esta integración territorial del mercado de trabajo de la aglomeración, en su interior, se generan diariamente 284.943 viajes por motivo de trabajo de los cuales el 68% tienen origen en Granada y el 32% en el resto de la aglomeración, cifras que responden adecuadamente a los índices de actividades y ocupación. Del total de viajes indicado 192.575 (67,6%) son internos a cada municipio, mientras que 92.368 (32,4%) se producen entre los distintos municipios de la aglomeración.

Zonalmente, Granada presenta un 81,35% de viajes internos y el resto de la aglomeración sólo un 38,04%, correspondiendo otro 37,6% a los viajes a Granada y el 24,36% restante a viajes con destino a otros municipios de la propia aglomeración.

Movilidad diaria por motivo de trabajo entre subáreas y Granada

	GRANADA	CENTRAL (Sin Granada)	NORTE	SUR	DILAR	OESTE (Sin Granada)	ESTE	TOTAL
GRANADA	156084	12117	8526	7861	4086	2587	736	194302
CENTRAL (Sin Granada)	11185	6264	981	843	848	684	115	20991
NORTE	7580	1012	12805	782	138	1018	144	23889
SUR	7884	844	781	5162	728	240	77	15844
DILAR	4049	678	184	709	7012	451	0	13227
OESTE (Sin Granada)	2423	587	1471	288	437	8987	26	14195
ESTE	738	91	169	73	0	26	1594	2886
TOTAL	192496	21904	24561	15885	13644	14458	2864	284724

En definitiva, la periferia de la aglomeración participa de una forma u otra en el 44,52% de los viajes totales al trabajo, lo que demuestra, confirmando anteriores valoraciones, el altísimo índice de integración espacial del mercado de trabajo, con una tendencia imparable a incrementarse progresivamente.

INTEGRACIÓN ESPACIAL DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Respecto a las actividades económicas en la aglomeración se deben distinguir dos cuestiones: de una parte, la debilidad, desestructuración y desequilibrio internos que presentan; y de otra, su distribución espacial en el ámbito, por la importancia que éste aspecto tiene en la constitución de la ciudad funcional intermunicipal.

El análisis de la estructura sectorial del empleo antes realizada, ya ha permitido caracterizar las actividades económicas de la aglomeración, caracterización que se confirma con el estudio del Producto Interior Bruto de la misma, cuya distribución es: sector agrario 3% (4,3% del empleo); sectores industrial y construcción 25,7% (23,27% del empleo); y sector terciario 71,3% (72% del empleo). Esta estructura refuerza el comentario realizado sobre el mito de la importancia de la agricultura en la aglomeración y el papel económico fundamental de los servicios.

Del **sector agrario** es el subsector agrícola el más importante en la aglomeración, con un porcentaje de participación en la producción final agraria próximo al 90%. El subsector ganadero de la comarca de la Vega de Granada supone el 34% del total provincial, estando compuesta la cabaña en más de un 50% por bovinos para producción lechera, cuyos problemas por la política comunitaria son de todos conocidos.

El subsector agrícola padece un grave dualismo entre potencialidad y realidad, motivado unas veces por problemas estructurales y otras veces por situaciones coyunturales.

El conjunto de la superficie de la aglomeración alcanza las 83.226 Has., de las cuales 6.664 Has. se destinan a usos urbanos, quedando un total de 76.562 para usos primarios. De ellas se cultivan casi el 60,4% distribuidas entre 20.271 Has. en regadío y 25.664 Has. en secano.

En el regadío los cultivos principales por orden de magnitud superficial son el trigo, las forrajeras, el maíz, el tabaco, las choperas y el olivar, mientras en el secano son el olivar, la cebada, el almendro y el trigo. En general, se trata de cultivos con un importante grado de regulación y sostenimiento de precios, así como con escasa necesidad de jornales, frente a aquellos otros posibles con un potencial económico mucho mayor.

Los principales problemas del sector pueden cifrarse de forma sucinta en los siguientes: minifundismo en la distribución de la tierra, con tendencia a seguir subdividiéndose; falta de riego efectivo permanente en las colas de las acequias y canales y mayoritaria en el estiaje; alto índice de dedicación parcial de los titulares de las explotaciones (superior al 50%); conservadurismo en la elección de los cultivos; falta de inversión y capitalización agrícola; y fuerte presión urbana sobre las zonas más productivas.

El **sector industrial** presenta grandes problemas de debilidad y desestructuración, pese a la leve mejora producida en la última década. Ya se ha dicho anteriormente, que en la aglomeración de Granada nunca se había producido un proceso de industrialización y, a resultas de las circunstancias actuales, no parece que esté próximo, si es que en algún momento puede llegar a producirse.

Del desestructurado sector industrial ocho son los subsectores principales: alimentación, con el 32,7% del empleo; auxiliar de la construcción, con el 14%; energía y agua con el 7,8%; químico, con el 7,1%; muebles, con el 5,4%; imprenta también con el 5,4%; textil y confección con el 5,1%; y plásticos, con el 4,2%. De ellos, los subsectores con mayor futuro potencial son la industria auxiliar de construcción, el subsector lácteo, los muebles de madera y los transformados plásticos.

Durante la pasada década (84-94) el empleo industrial ha mantenido una relativa estabilidad, pudiendo diferenciarse dos períodos. En el primero 84-90, se produjo con notable crecimiento del empleo asalariado (36,7%), que se ha perdido prácticamente en su integridad en el siguiente período. El dinamismo del primer período se debió a la creación de empresas de reducido tamaño dedicadas a actividades artesanales e intensivas en mano de obra, mientras que la pérdida de empleo del segundo se ha debido, en general, a reconversión industrial y cierre de empresas de tamaño medio, entre 50 y 100 trabajadores.

Contrariamente a esto, las inversiones industriales recientes se han producido mayoritariamente entre 1990 y 1992, con más del 60% de la inversión total de la década, años en los que sin embargo, se perdió abundante empleo industrial, como se ha dicho.

Los principales problemas del sector industrial pueden cifrarse en los siguientes: desarticulación de los sectores clave; ausencia de un sector hegemónico; predominio de actividades de demanda final intensivas en trabajo; reducida dimensión; predominio de industrias familiares-artesanales; y escaso grado de apertura al exterior.

La **construcción** en la aglomeración urbana tiene una destacada importancia con el 10,62% del empleo. Sus problemas generales como actividad económica se han analizado reiteradamente, bastando en éste documento indicar su dependencia de otros factores coyunturales externos, tales como la inversión pública o la renta familiar disponible.

En el ámbito de la aglomeración urbana no es posible pensar en un futuro halagüeño para la construcción, dada la progresiva ralentización que a medio plazo deberá producirse ante la caída en la demanda de viviendas, principal actividad del sector, motivada por la satisfacción de los déficit preexistentes, descenso tanto de la inmigración como de la población transeúnte y disminución de la demanda interna.

Los principales problemas del sector construcción pueden cifrarse en los siguientes: minifundismo empresarial; falta de capitalización; y falta de especialización.

El **sector servicios** en la economía de la aglomeración urbana de Granada aporta, como se ha dicho un 71,3% del PIB y un 72% del empleo. El crecimiento del sector ha sido superior, en términos reales y de empleo, al experimentado por los otros sectores en la aglomeración en las últimas décadas. Sin embargo, ello no significa que ésta tendencia pueda mantenerse en forma continuada a largo plazo. En efecto, en la evolución del sector servicios las distintas actividades que lo componen han jugado un papel bien distinto y lo seguirán manteniendo en el futuro. En las economías avanzadas los servicios a la producción han crecido y se han desarrollado como consecuencia de la demanda intermedia, fundamentalmente industrial. Otra de las notas características de las economías modernas, su creciente internacionalización, también afecta a los servicios. Gracias a las nuevas tecnologías, han surgido otras actividades: las consultorías, la publicidad, la transmisión de información, son ejemplos de ello. Si a ello se une la expansión del turismo, con sus efectos sobre los servicios del transporte y asistencia, el resultado final es muy distinto al de hace pocos años.

El escenario del sector servicios en la economía de la aglomeración es muy diferente del presentado por las economías desarrolladas. Los servicios públicos con un 51,3% del empleo asalariado del sector ,y el comercio con un 19,5%, son los subsectores más desarrollados en el ámbito, seguidos por hostelería y restauración, (5,5%), finanzas (4,5%) y transporte (3,3%).

En lo que respecta a los tipos de la demanda de servicios, se observa una participación creciente del consumo público en la estructura de la demanda final del propio sector servicios. Otros subsectores en crecimiento son los financieros y seguros, servicios a empresas y limpieza. Con todo, la debilidad del tejido industrial en la zona con capacidad para demandar una cuantía importante de inputs intermedios del sector servicios, hacen que los mismos se concentren en el propio sector y en la demanda final, lo que puede dificultar su futura expansión.

Por subsectores, tres de ellos tienen especial significación en el ámbito y conviene detenerse en su análisis: servicios públicos y en especial universidad; comercio; y turismo.

La implantación progresiva de la Administración Autonómica y el crecimiento de servicios prestados por la Administración Local, supuso en la década pasada un crecimiento espectacular del empleo público, del que la aglomeración participó en gran medida, sobre todo por la ubicación de determinadas instituciones de carácter regional. Sin embargo, desde comienzos de la presente década el sector público ha iniciado una clara tendencia a la congelación o reducción del gasto tanto general, como sobre todo en el capítulo de personal. En la actualidad es impensable que continúe la dinámica de crecimiento registrada hasta ahora, pudiendo preverse para la aglomeración un progresivo aunque lento descenso. Obsérvese que en este momento 36 de cada 100 trabajadores del ámbito pertenecen al sector público, volumen difícilmente mantenible en cualquier escenario previsible.

En lo que respecta a la Universidad, en el año 91 era posible estimar que su actividad generaba alrededor del 5% del PIB de la aglomeración y del 7% del VAB del sector servicios. Desde el punto de vista económico tampoco es posible pronosticar un futuro favorable en este campo tras la creación de las Universidades de Almería y Jaén, ya que el gasto de los estudiantes foráneos provinientes en su mayoría de estas provincias, suponía aproximadamente una tercera parte de las cifras antes indicadas.

En el subsector comercio la aglomeración de Granada y especialmente su ciudad central han sido cabeceras históricas para la mayor parte de Andalucía Oriental, dando lugar a un pequeño y mediano comercio ubicado en la zona histórica de la ciudad. Como es sabido, este subsector se encuentra en una profunda reconversión por varios factores como son: el cambio de los hábitos de compra; el tipo y tamaño de los centros ofertantes; y su equilibrada distribución territorial.

En el ámbito de influencia histórico de la aglomeración como cabecera comercial se han ubicado en los últimos diez años siete grandes superficies (cinco en la propia aglomeración, una en Almería y una en Jaén), estando prevista la próxima realización de otras tres (Almería, El Ejido y Jaén). Todo ello hace prever el estancamiento del empleo del subsector comercio, así como una posible pérdida de empleo a medio y largo plazo.

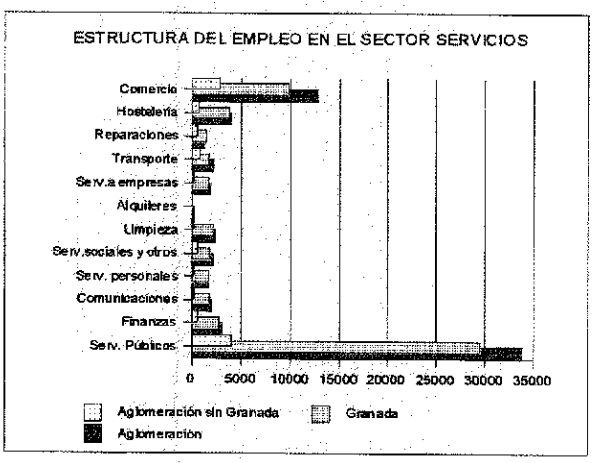
Finalmente, el subsector turismo presenta características contradictorias para evaluar su posible crecimiento. La evolución seguida históricamente no resulta favorable, ya que la ciudad de Granada ha ido perdiendo paulativamente participación en el total de viajeros desde 1.970, fecha en que el 4,3% del total de turistas visitaba la ciudad, hasta 1.993, en que lo hacía sólo el 2,5%, pero sobre todo la relación pernoctaciones-viajeros ha ido descendiendo a un mayor ritmo, estando en la actualidad en 0,48, todo ello fruto del tipo de turismo y de la mejora progresiva de las comunicaciones.

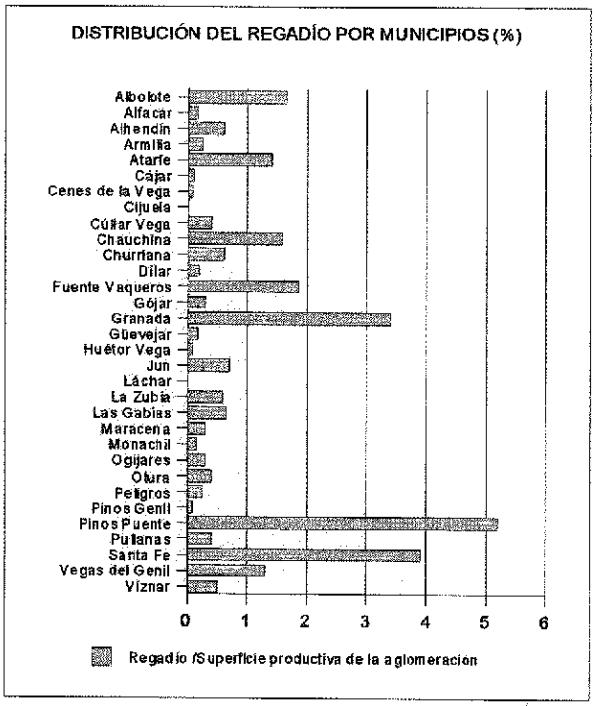
Por el contrario, existen indicios de una expansión del subsector turístico, sobre todo por su diversificación. La construcción del Palacio de Congresos, y básicamente el impulso recibido en los últimos años por la Estación de Esquí de Sierra Nevada, permiten plantear un mejor futuro que venza la trayectoria descrita.

En lo relativo a la **distribución territorial de las actividades económicas**, ya se ha hecho mención en otros aspectos a su caracterización básica: regadíos en la Vega; industria en la Subárea Norte; y servicios en la ciudad central. Se trata ahora de confirmar lo ya conocido y sobre todo de evidenciar como sólo la visión global del ámbito permite comprender la ciudad funcional.

La superficie agrícola en regadío, la de mayor potencial productivo y económico se concentra fundamentalmente en la Vega, espacio cuya importancia estructural trasciende ampliamente de su capacidad productiva. Desde éste punto de vista puramente económico, es la Vega Oeste, a partir de una teórica línea que uniría Vegas del Genil, Santa Fe y Atarfe, el espacio más productivo por sus condiciones de parcelación, facilidad y garantía de riego y, sobre todo, por su distanciamiento de los procesos de aglomeración. Los municipios incluidos en esta zona son Chauchina (38% empleo agrícola), Fuente Vaqueros (61%), Pinos Puente (21,7%), Santa Fe (19,62%) y Vegas del Genil (35,77%), que en total agrupan casi al 44% del total del empleo agrícola de la aglomeración.

La actividad industrial, como se ha visto al analizar los usos del suelo, se localiza mayoritariamente en la zona norte de la agio-





meración (Granada Norte y Subárea Norte). Los datos zonales de ubicación del empleo industrial confirman plenamente esta aseveración. En la actualidad más del 78% del empleo industrial se sitúa en los municipios de Albolote, Atarfe, Granada, Maracena y Peligros. Otro pequeño núcleo que agrupa al 12% del empleo se localiza al sur del ámbito en los municipios de Armilla, Alhendín, Churriana y Ogíjares.

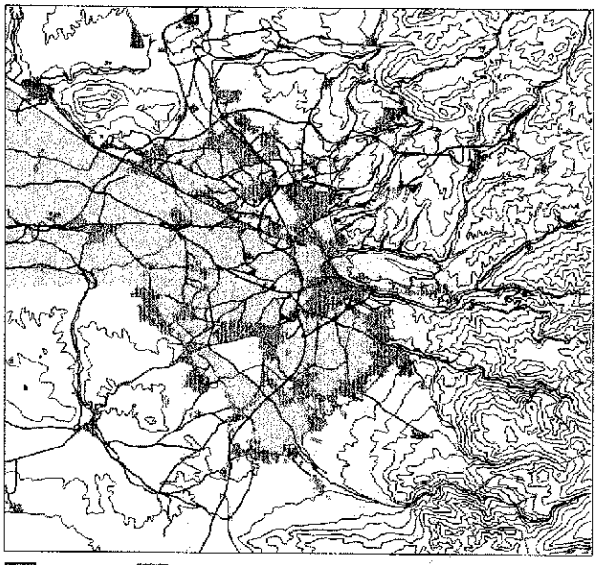
Diferenciando sólo entre ciudad central y periferia en los últimos diez años se ha confirmado la tendencia de desplazamiento industrial hacia la Subárea Norte de la aglomeración. Así, Granada ha pasado de tener en 1.984 el 64,9% del empleo industrial al 52,4% en 1.994, mientras la Subárea Norte ha pasado del 18% al 25,8%.

La tendencia resulta evidente al observar las inversiones en la aglomeración inscritas en el Registro Industrial entre 1984 y 1992, ya que el 70,8% se han realizado en la periferia y sólo el 29,21% en el municipio central.

Finalmente, los datos relativos a la localización del empleo en el sector servicios confirman la tesis mantenida de concentración en la ciudad central, donde se ubica el 85,5% del total. Por subsectores sólo superan la media de distribución en la periferia de la aglomeración del 14,5%, el subsector transportes (28,6%) reparaciones (24,8%), comercio (23,2%) y servicios personales (15,8%).

Respecto a la ubicación de los tres subsectores de servicios antes reseñados en la aglomeración -servicios públicos, comercio y turismo-, en el primero, la concentración en la ciudad central es de casi el 88%, como no podía ser de otra forma. Respecto al comercio, como se ha visto, la concentración es del 76,8%; sin embargo, analizando entre comercio de mayoristas y minoristas, resulta que para la primera modalidad es del 50%, mientras que para la segunda es del 80,2%. En relación al turismo, las plazas hoteleras en 1993 se distribuían en un 76,6% en la ciudad central, un 7,6% en la periferia de la aglomeración y un 15,8% en Sierra Nevada.

En definitiva, las actividades económicas se localizan integradamente en la aglomeración bajo la estructura de la ciudad tradicional: agricultura en el alfoz, industria en los accesos principales y servicios en el Area Central, con independencia de la partición administrativa municipal.



Esquema de la distribución de actividades en la aglomeración

INTEGRACIÓN RELATIVA EN LA PRESTACIÓN Y CONSUMO DE DOTACIONES

Los aspectos hasta ahora considerados de mercado de viviendas, mercado de trabajo y actividades económicas, son exponentes de la acción de los agentes, empresarios y operadores privados en el territorio de la aglomeración sobre sectores escasamente intervenidos por la acción pública. Se ha visto en cada uno de ellos aislada y globalmente considerados, como las pautas seguidas responden a la forma de actuación en una ciudad funcional que se extiende sobre una aglomeración urbana.

A continuación se va a analizar un aspecto que por el contrario es casi en exclusiva responsabilidad de la Administración Pública en estos momentos, como es la prestación de los servicios dotacionales a los ciudadanos.

Se consideran servicios dotacionales aquellos que posibilitan el esparcimiento, la educación, la asistencia sanitaria, la asistencia social, los abastos, la práctica del deporte o el fomento de la cultura colectiva de los ciudadanos y que exigen un espacio propio generalmente especializado y que precisan del desplazamiento del usuario para su obtención.

La adecuada obtención de los servicios dotacionales es una de las retribuciones básicas de la vida urbana a sus ciudadanos y a su vez una sociedad es considerada más avanzada cuanto mejores servicios es capaz de prestar a los ciudadanos.

La calidad de las dotaciones dependen de múltiples factores, unos propios del servicio o endógenos, tales como cualidad y profesionalidad de los prestatarios del servicio, comodidad y celeridad en la obtención, calidad y adecuación de las instalaciones,... etc y otros externos, que en general, se pueden considerar responsabilidad de la ordenación territorial y urbana, tales como idoneidad de la ubicación, accesibilidad, disponibilidad superficial,...etc., que serán los aquí analizados. Normalmente, la adecuada prestación de un servicio exige su organización como un sistema jerarquizado, en el cual se utilizan dos variables inversas básicas: proximidad al usuario y especialización funcional.

En efecto, aún cuando la voluntad del prestatario de toda dotación sea la máxima proximidad al usuario para facilitar su accesibilidad, la limitación de recursos económicos y personales, así como las exigencias organizativas exigen su paulatina concentración conforme mayor sea el nivel de especialización, trayendo como consecuencia el alejamiento del usuario (el servicio de asistencia sanitaria es quizás el más claro ejemplo).

Para el establecimiento espacial del sistema jerarquizado de dotaciones el factor principal es la población a la que sirve cada nivel del sistema. Aparecen así los conceptos de «umbral mínimo» de población necesaria y «población óptima» para la prestación del servicio, conceptos que varían según la clase y el nivel de la dotación de que se trate. Determinados ambos conceptos, la posición correcta dentro del sistema urbano será más adecuada conforme permita una mayor y más fácil accesibilidad al usuario. Se relacionan así sistema dotacional con sistema viario y sistema de transporte público, relación que deberá ser más intensa, cuanto mayor sea la población servida y por tanto más alto sea el nivel de la dotación. Por otra parte, aún cuando los distintos servicios dotacionales mantienen un alto grado de autonomía funcional mutuo, sin embargo, comparten en muchos casos usuarios habituales, que tienen una mayor facilidad de acceso a su obtención si los equipamientos se encuentran agrupados o ubicados relacionalmente entre sí, formando el denominado sistema dotacional.

En un sistema urbano tan complejo como el de la aglomeración de Granada la adecuada ubicación del sistema dotacional exige un alto grado de planificación integral tanto desde el punto de vista sectorial, como de jerarquización o de localización espacial.

Población de los núcleos urbanos, población municipal, funciones urbanas, sistema viario y sistema de transportes son las cuestiones básicas a considerar para el análisis del sistema dotacional en la aglomeración.

Al describir el sistema urbano de la periferia de la aglomeración se indicó como una de sus características la homogeneidad jerárquica de los municipios que la componen, lo que unido a su escasa población complejiza el análisis de su sistema dotacional a los efectos de este documento.

Para un estudio cuantitativo de las dotaciones existentes los municipios se han dividido en tres niveles: menores de 5.000 habitantes (16 municipios en total, que agrupan una población de 37.356 Hab.); entre 5.000 y 15.000 habitantes (13 municipios, con una población de 113.318 habitantes); y el municipio de Granada.

El primer nivel alcanza un estándar dotacional de 9,10 m2/hab., que puede considerarse adecuado globalmente y superior a los 8,5 m2/hab. mínimos recomendables. Sectorialmente por dotaciones, no se plantean problemas en cuanto a enseñanza primaria, equipamiento deportivo y centros culturales básicos, siendo las dotaciones más problemáticas la asistencia sanitaria y el grupo de los asistenciales en general.

El segundo nivel alcanza un estándar dotacional de 8,90 m2/hab., que puede considerarse ajustado a los 8,75 m2/hab. mínimos para las dotaciones propias y las que deben prestar a los municipios del primer nivel de su entorno inmediato. Como en el nivel anterior no se plantean problemas en cuanto a enseñanza primaria, equipamiento deportivo y centros culturales básicos, siendo insatisfactorios en algunos la enseñanza secundaria, además de la asistencia sanitaria y grupo de los asistenciales en general, como en el primer nivel.

Respecto al municipio de Granada, el Avance de la Revisión de su Plan General establece los principales déficits en el equipamiento asistencial, afirmando la mejora de los otros sectores, sobre todo deportivo y sanitario.

A partir de las características del sistema urbano de la aglomeración, la distinción entre dotaciones municipales y supramunicipales ha de ser necesariamente favorable a estos últimos. Así, se consideran dotaciones supramunicipales o con participación supramunicipal: la enseñanza secundaria y la enseñanza universitaria en el sector educativo; los centros de salud, ambulatorios, centros de especialidades y hospitales en el sector sanitario; los polideportivos, pistas atléticas y otras instalaciones de deporte no básico en el sector deportivo; los centros de asistencia social y residencias de ancianos en el sector asistencial; y los cines, teatros y centros de grandes espectáculos y salas especializadas de exposiciones,...etc. en el sector cultural.

Dentro del ámbito supramunicipal es necesario distinguir dos niveles: el de subárea y el global de la aglomeración.

Las Subáreas, tratadas cuando se analizó el sistema urbano, son en general ámbitos idóneos para la satisfacción de las necesidades dotacionales de jerarquía intermedia y así vienen funcionando de manera espontánea. Se consideran dotaciones de jerarquía intermedia las siguientes: la enseñanza secundaria, los centros de salud y ambulatorios, los polideportivos y pistas atléticas, determinados centros asistenciales, las residencias de ancianos y los cines o locales multiuso.

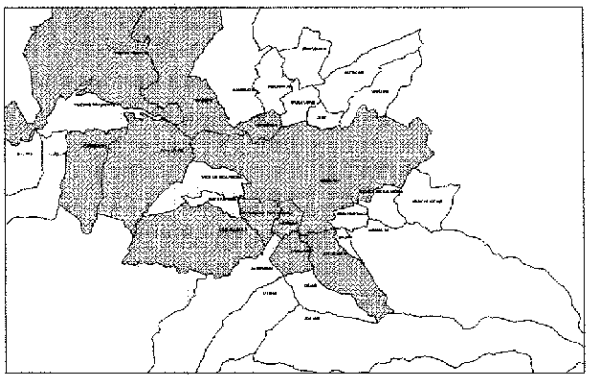
Como cabeceras de Subárea ejercen actualmente, Granada en la Central, Churriana- Las Gabias en la Dílar, Santa Fe en la Oeste y La Zubia en la Sur. La Subárea Este, por su configuración espacial y la limitada población de los núcleos carece de una cabecera clara, aún cuando podría destacarse Alfacar. Por el contrario, la Subárea Norte debido al mayor tamaño poblacional de los núcleos no presenta grandes dependencias, por lo que tampoco existe una cabecera clara.

En todas las cabeceras de Subárea existen centros de enseñanza secundaria; en Granada, Santa Fe y La Zubia existen Centros de Salud y en Granada y Santa Fe existen instalaciones polideportivas. Además de los municipios cabeceras existen servicios dotacionales de carácter supramunicipal en Albolote (polideportivo), Atarfe (enseñanza secundaria, polideportivo y centro de salud) y Pinos Puente (enseñanza secundaria, polideportivo y centro de salud) en la Subárea Norte; Armilla (enseñanza secundaria, polideportivo y centros asistenciales), Maracena (enseñanza secundaria, polideportivo y centro de salud) en la Subárea Central; Chauchina (enseñanza secundaria) en la Subárea Oeste; y Cájar (enseñanza secundaria), Monachil (polideportivo) y Ogíjares (enseñanza secundaria) en la Subárea Sur.

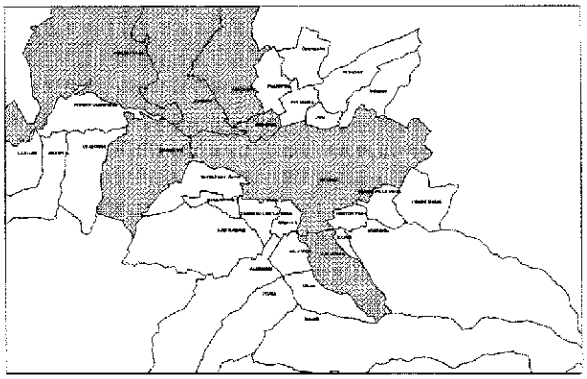
El equipamiento general de la aglomeración se ubica íntegramente en Granada ciudad, cuyo ámbito de servicio es bastante más amplio, extendiéndose a toda la provincia e incluso al ámbito subregional y regional. Estas dotaciones, además de las administrativas, son: enseñanza universitaria, centros hospitalarios, espectáculos, deportivos, centros asistenciales especializados y grandes equipamientos culturales.

Cuantitativamente las dotaciones globales de la aglomeración están satisfechas de forma adecuada tanto en la enseñanza universitaria, como en la asistencia hospitalaria y espectáculos deportivos; y en bastante menor medida en centros asistenciales, fundamentalmente, y grandes equipamientos culturales.

Espacialmente, las dotaciones generales se ubican en el área norte de la ciudad central, donde en el entorno del antiguo cauce del río Beiro, se localizan todos los centros hospitalarios y la mayor parte de las instalaciones universitarias.



Ubicación de los Centros de Enseñanza No Obligatoria



Ubicación de los Centros de Salud

Como consecuencia de todo lo anterior se puede decir que cuantitativamente están básicamente resueltas las dotaciones municipales tanto en los municipios pequeños, como en los medianos y en la ciudad central, excepción hecha del equipamiento asistencial, circunstancia que se repite de forma generalizada en Andalucía. En el nivel supramunicipal el equipamiento educativo está satisfactoriamente dotado, mientras que presentan déficit los deportivos, sanitarios, asistenciales y culturales de rango intermedio. Finalmente, las dotaciones del nivel de la aglomeración son satisfactorias, en general, en centros universitarios, hospitales y deporte espectáculo, mientras que presentan carencias en los sectores asistencial y cultural.

Desde el punto de vista de la localización y utilización de los servicios dotacionales, se van a analizar los de carácter supramunicipal y los generales de la aglomeración, objetivos del presente documento.

Los municipios de las Subáreas Central, Este y Sur presentan todavía una dependencia muy elevada en cuanto a prestación de servicios dotacionales de Granada capital, con excepción de los municipios de tamaño intermedio como Armilla y Maracena en la primera y La Zubia en la última. Así, Cenes de la Vega (85,4%), Huétor Vega (42,5%), Jun (60,3%), Pinos Genil (55,8%) y Pulianas (45,5%) en la Subárea Central, tienen en Granada el destino de más del 40% de los viajes con motivo estudios; Alfacar (42%) y Víznar (65%) en la Subárea Este; y finalmente Cájar (42,9%), Monachil (42,8%) y Ogíjares (48,5%) en la Subárea Sur. Idénticamente ocurre con los viajes motivados por otros servicios, donde a los anteriores se les suman Armilla (47,8%) en la Central y La Zubia (45,7%) en la Sur.

En la Subárea Norte, las dependencias entre municipios son mucho menores para la prestación de servicios. Todos los municipios tienen más del 60% de viajes de estudios de carácter interno, circunstancia que no se repite respecto a los viajes por otros servicios donde sólo Atarfe y Pinos Puente mantienen autonomía, pero no centralizan a Albolote (81,6%) y Peligros (66,4%) que mantienen la dependencia de Granada.

En la Subárea Dílar los municipios se presentan aún con mayor grado de autonomía, excepción hecha de Las Gabias, donde el 50% de los viajes con motivo estudios tienen destino en Granada. En viajes para otros servicios, sólo Alhendín (40,6%) y Otura (60,1%) tienen fuertes dependencias exteriores y nuevamente de Granada. En ésta Subárea, Churriana ejerce un discreto papel centralizador, que en ningún caso llega a competir con Granada.

Finalmente, la Subárea Oeste mantiene también un alto grado de autonomía, ya que sólo Fuente Vaqueros (58,6%) mantiene un acusado nivel de dependencia para otros servicios no escolares respecto a Granada. Ejercen un papel centralizador en esta Subárea tanto Santa Fe como Chauchina, fundamentalmente la primera, por contar con centros de enseñanza secundaria.

En definitiva, la ciudad central mantiene una preeminencia en la prestación de servicios supramunicipales sobre el resto de municipios, incluidas las cabeceras de Subáreas, triplicando como destino en el número de viajes intermunicipales diarios para la obtención de servicios dotacionales que en algunos sectores superan el 40% de los viajes totales, al resto. Para los servicios generales de la aglomeración, como se ha indicado antes, la preeminencia es absoluta, al estar todos ubicados en la ciudad central.

LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN

Analizada la complejidad del sistema urbano que conforma la aglomeración y cómo sobre ese sistema urbano se desarrolla una actividad social de forma unitaria o integrada, factor básico para consolidar una ciudad funcional, se van a considerar ahora aquellos aspectos que la estructuran y organizan, sobre los cuales reside la responsabilidad de construir el territorio que la sustenta, que son infraestructuras básicas, espacios libres y red de comunicaciones.

Se consideran **infraestructuras básicas** al conjunto de redes e instalaciones que permiten la prestación domiciliaria de los servicios de suministro energético, telecomunicaciones, recogida-tratamiento-eliminación de residuos sólidos y la captación, embalse, abastecimiento, depuración y reutilización del agua.

La gran inercia temporal del trazado de las infraestructuras básicas en el territorio, tanto por el horizonte con que se construyen, como por la flexibilidad en su funcionamiento, potencial de ampliación y mejoras tecnológicas en su explotación, de una parte, y de otra, la proximidad en el tiempo, apenas 10 años, del inicio en el proceso de formación de la aglomeración urbana, ha dado como resultado, que actualmente la mayor parte de los sistemas infraestructurales del ámbito se encuentren en una situación transitoria entre el funcionamiento municipal autónomo y la integración funcional para la aglomeración. Como se verá, las distintas infraestructuras no reconocen el territorio de la ciudad funcional, aún cuando su evolución reciente tienda a ello.

El suministro de **energía canalizada** se limita en éstos momentos en la aglomeración a la energía eléctrica, aún cuando está previsto a medio plazo la implantación del gas natural. La aglomeración urbana de Granada es importadora de energía eléctrica, produciendo internamente sólo el 1,9% del consumo total. El aporte energético se produce desde el norte del ámbito a dos subestaciones principales «Atarfe» con entrada a 220 Kv. y salida a 66 Kv. y «Fargue» con entrada a 132 Kv. y salida también a 66 Kv. Ambas subestaciones están unidas mediante una línea aérea doble en la misma tensión que circunvala los núcleos de Atarfe, Maracena, Pulianas y Granada. En éste trazado se apoyan seis de las siete subestaciones 66 Kv/20 Kv. que suministran a la aglomeración, estando ubicada la otra en Otura conectada por una sóla línea a la de «Fargue».

El consumo de energía eléctrica ha crecido en la aglomeración entre 1987 y 1992 un 50%, mientras que el de abonados ha crecido un 11%. Zonalmente, Granada ciudad ha crecido un 40% y un 5% y la periferia un 71% y un 24% respectivamente, claro ejemplo del proceso de aglomeración. En la actualidad, el consumo en baja tensión se reparte entre centro y periferia del ámbito en un 64,9% y un 35,1% y en alta tensión en un 54,6% y un 45,4% respectivamente.

Fruto de este proceso de consumo de la periferia de la aglomeración ha sido la reciente creación de la Subestación «Gabias» y el proyecto a medio plazo de la CSE de ampliarla para construir una Subestación 220 Kv./66 Kv., que completaría el sistema principal en alta. En este mismo sentido, la Compañía suministradora proyecta la construcción de otra Subestación 66 Kv./20 Kv. en el Polígono Juncaril.

En este momento se puede afirmar que no existen problemas para atender la demanda energética tanto general como zonal, siendo el principal problema territorial la dificultad del tendido de líneas aéreas por la dispersión urbana en el ámbito. En este sentido, baste indicar que hay un total de 14,5 Km. de líneas aéreas de tensión igual o superior a 66 Kv. que atraviesan suelo urbanos de uso residencial y 9,2 Km. que atraviesan suelo urbanizables igualmente de uso residencial.

El suministro de gas canalizado a la aglomeración está previsto en el Plan Energético Nacional 1991-2000. La acometida se realizaría mediante un gaseoducto de trazado Córdoba-Jaén-Granada, que entraría en la aglomeración por el norte (Albolote). La red de distribución en alta es de tipo ramificada con cinco brazos principales: Atarfe (industrial), El Fargue (industrial), industrias de Granada (UNIASA y DHUL), Armilla (Destilerías G. de La Fuente) y Granada centro (hospitales, Cervezas

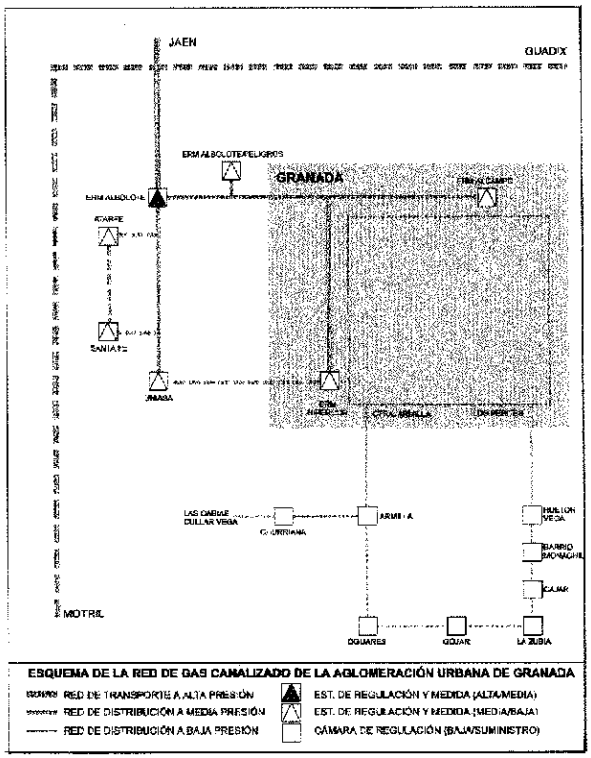
Alhambra, etc.). La distribución en baja sólo está prevista para los Polígonos Industriales del norte de la aglomeración y para Granada capital.

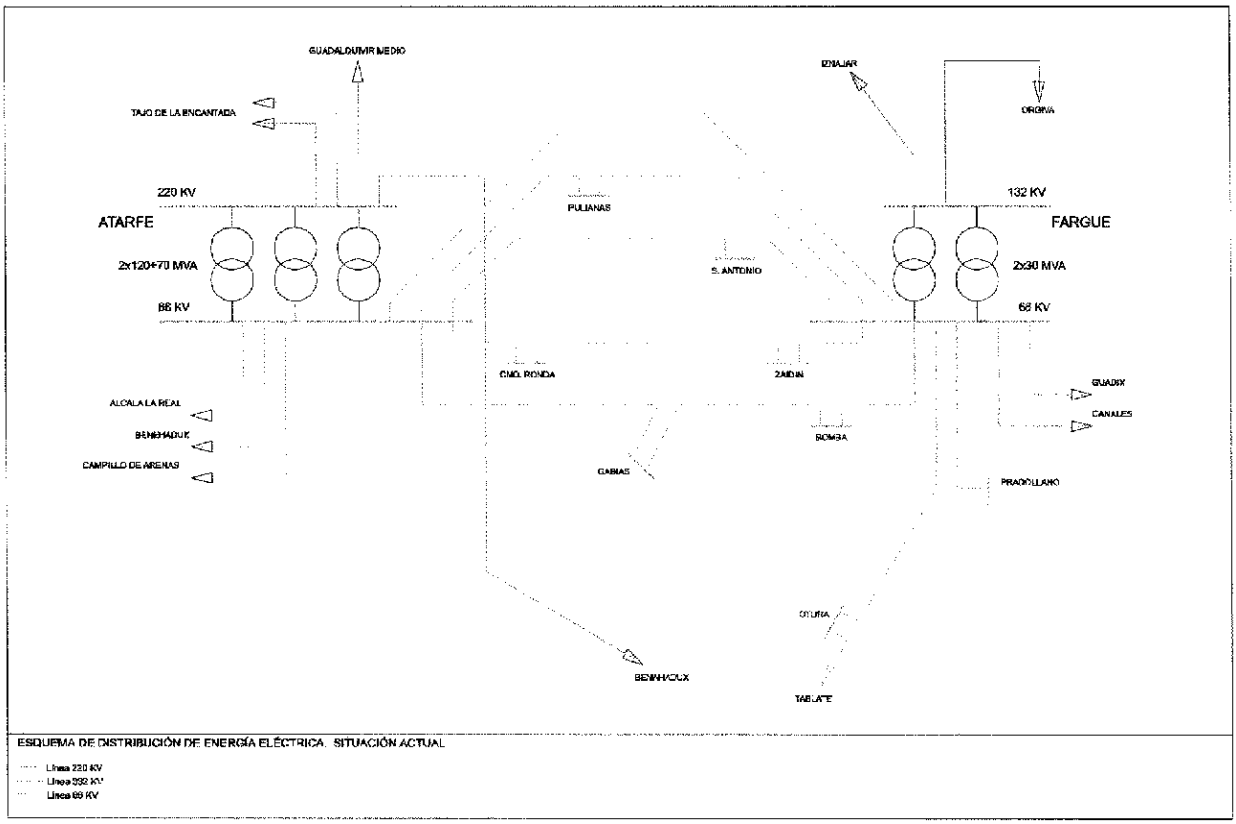
La distribución en baja al resto de la aglomeración plantea graves problemas por la escasa densidad y las tipologías residenciales, la difusión espacial de los núcleos urbanos y la inexistencia de actividades que se puedan considerar grandes consumidores.

El servicio telefónico, principal sistema de telecomunicaciones en la actualidad es posiblemente la infraestructura que ha sufrido mayores transformaciones en el pasado reciente, tanto en su demanda y uso como en su tecnología. Esta transformación le ha permitido en el ámbito acomodarse en mayor medida a la nueva situación urbana.

La aglomeración de Granada está suficientemente relacionada con las redes telefónicas regionales y nacionales, como corresponde a su estratégica posición territorial. Así, se conecta con el centro de la península vía Jaén con un cable de 32 fibras ópticas (FO), con el Levante vía Murcia también con 32 FO, con el Sur vía Motril igualmente con 32 FO y con el oeste vía Antequera con 24 FO más un coaxial. Además de estas redes terrestres se conecta a través del radio enlace de Sierra Elvira, ligado al sistema central de la aglomeración, mediante 16 FO y un coaxial. Esta diversidad de enlaces alternativos o complementarios garantizan en la actualidad unas altas prestaciones en buenas condiciones de seguridad del servicio.

La red interna de la aglomeración, además de utilizar los tendidos nacionales, se compone básicamente de un anillo de 16 FO al norte, otro semianillo no cerrado también de 16 FO al sur, un tendido radial a Cenes de la Vega de idéntica capacidad, una serie de cables de pares radiales (infraestructura anterior a la fi-





bra óptica), que conectan Granada con prácticamente todos los municipios de la aglomeración y un radio enlace entre Sierra Elvira y Sierra Nevada. En la actualidad, el 92% de la abonados están enlazados por fibra óptica.

El total de abonados es de algo más de 141.000, que suponen una media comparable de 322 líneas telefónicas por cada mil habitantes, superior a los 280 de la media nacional y a los 275 de la media andaluza. La aglomeración supone el 61,7% de las líneas provinciales, pese a integrar sólo el 55% de los habitantes. Zonalmente, el 71% de las instalaciones están en Granada capital (65% de la población), alcanzando un estándar de 348 líneas por cada mil habitantes, claro índice de la concentración de servicios, mientras que el estándar del resto de la aglomeración es de 275 líneas, coincidente con la media andaluza.

Actualmente se puede afirmar que no existen problemas para la prestación del servicio, así como que éstos no son previsibles en un futuro a corto y medio plazo.

La recogida, tratamiento y eliminación de los residuos sólidos ha sido en el pasado inmediato uno de los grandes problemas medioambientales en todo el territorio nacional, tradicionalmente mal resuelto por falta de concienciación social y política, planificación e inversiones.

De los cuatro grupos de posible consideración (municipales, industriales, inertes y agrícolas-ganaderos), por las características del ámbito sólo merecen especial mención los municipales y los inertes.

Se consideran residuos municipales las domiciliarios, de comercios y servicios, los provenientes de la limpieza viaria, zonas verdes y zonas recreativas y todos aquellos cuya recogida, transporte y tratamiento corresponde a los Ayuntamientos, de acuerdo con la Ley de Régimen Local.

Las condiciones de prestación de este servicio se encuentran en una profunda transformación, que está permitiendo su progresiva mejora en un corto espacio de tiempo. Hasta principios de la presenta década la mayor parte de los municipios del ámbito prestaban el servicio de forma individualizada, lo que dió lugar a la existencia de 26 vertederos, en muy precarias condiciones en la mayoría de los casos.

A partir de 1987 se ha producido la clausura de 17 de ellos y una agrupación en la gestión que ha supuesto una mejora sustancial. Respecto a recogida y transporte de los 30 municipios, 10 mantienen autonomía del servicio, tres están mancomunados y 17 lo tienen concedido a 2 empresas especializadas (INAGRA-IASA), ambas pertenecientes al mismo grupo. Respecto al vertido, éste se produce sin tratamiento en la práctica (cubriciones periódicas en el mejor de los casos) en los 9 vertederos que quedan activos, de los cuales 2 tienen carácter supramunicipal y 7 exclusivamente local.

En la actualidad se está ejecutando el Plan Director de Resíduos Sólidos Urbanos (PDRS) de la provincia de Granada, que solventará definitivamente las carencias del servicio en lo que a tratamiento, vertido y eliminación se refiere. Para la aglomeración urbana de Granada, el PDRS prevé la construcción de una planta de transferencia y de una Planta de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos en el término municipal de Alhendín, ya en funcionamiento, que concentrará a los 30 municipios de la aglomeración, más otros 36 externos a la misma.

El vertido de los residuos inertes -escombros y restos de movimientos de tierra normalmente- sigue manteniéndose como un problema no resuelto, ya que la responsabilidad del transporte y vertido es del ejecutor de las obras y no existen en condiciones adecuadas las instalaciones necesarias para este último.

Mejora de la gestión y condiciones de la recogida domiciliaria, ordenación del destino de residuos inertes y sobre todo sellado y regeneración de los vertederos ya clausurados, o que lo sean en el futuro, son las principales cuestiones para afrontar en un futuro inmediato.

De los servicios hasta ahora vistos (energía eléctrica, gas canalizado, telefonía y residuos sólidos) puede deducirse, como se ha indicado, una tendencia progresiva hacia la consideración de la globalidad de la aglomeración como un ámbito funcionalmente unitario o excepcionalmente integrado. Sin embargo, lamentablemente no se puede decir lo mismo sobre la gestión del agua en el ámbito de la aglomeración, pese a ser el recurso más importante y más imbricado directamente con las características territoriales.

En efecto, los recursos energéticos necesarios para la prestación de los servicios correspondientes tienen en la actualidad una fuerte independencia entre lugar de producción y lugar de consumo, al ser relativamente fácil y económico su transporte (líneas de alta tensión y gaseoductos), en relación a su coste final. Así, por ejemplo, se ha visto cómo sólo el 1,9% de la energía eléctrica consumida en la aglomeración es producida internamente. Sin embargo, el recurso agua impone condiciones mucho más complejas y costosas para su transporte, así como de éste se pueden derivar consecuencias medioambientales difícilmente evaluables. En definitiva como recurso escaso y localizado territorialmente, su adecuada gestión y consumo deben ser un objetivo prioritario.

La aglomeración urbana de Granada se encuentra situada en un enclave privilegiado desde el punto de vista hídrico. Al abrigo del macizo montañoso de Sierra Nevada en su vertiente sur y de la Sierra de Arana en sus diferentes formaciones montañosas, se constituye en receptor de las aguas de la cuencia hidrográfica del Alto Genil y de otras subcuencas que vierten a ella abarcando una extensión de 2.950 Km2. A la globalidad del ámbito se le va a denominar sistema hídrico de la Vega de Granada. La totalidad de la aglomeración se encuentra integrada en este sistema, suponiendo el 30% de su superficie. Morfológicamente, el sistema hídrico tiene una estructura arborescente con una sola rama de salida del ámbito, tanto superficial como subterránea, constituida por el cauce del río Genil, en Puente Castilla (localizado entre Láchar y Huétor Tajar), al oeste.

La aportación de agua al sistema se produce de tres formas básicas: aguas superficiales, aguas subterráneas y aguas de precipitación. Las aguas superficiales se pueden evaluar en 400 Hm3/año y suponen el 86,3% de la aportación total, siendo las subcuencas principales las del Alto Genil (94 Hm3/año), Alto Cubillas (60 Hm3/año) y Monachil (43 Hm3/año). Las aguas subterráneas se pueden evaluar en 40 Hm3/año (8,6%), destacando el manantial de Deifontes (35 Hm3/año), procedente del acuífero de Sierra Arana-Despeñadero-Cañamaya. Finalmente, las aguas de precipitación se pueden estimar en 24 Hm3/año (5,1%) recibidas sobre unos 200 Km2 permeables en el sistema.

Las salidas del sistema son básicamente de tres tipos: evapotranspiración, escorrentías superficiales y surgencias. La evapotranspiración supone la salida más importante con 231 Hm3/año (49,8%), siendo el riego la causa mayoritaria con 160 Hm3/año. La escorrentía superficial se puede evaluar en 103 Hm3/año (22,2%) en el punto de salida de Puente Castilla. Y finalmente, las surgencias subterráneas en el mismo punto del acuífero de la Vega de Granada se estiman en 130 Hm3/año (28%).

Estos datos indican entre otras cuestiones, el peso de las aguas subterráneas en el sistema hídrico de la Vega de Granada, por la existencia de un importante acuífero que ocupa gran parte de la Vega y sobre el que se asienta el núcleo central de la aglomeración. Este acuífero de la Vega de Granada, tiene un volumen estimado de agua embalsada de 1.900 Hm3, siendo explotable en algo más del 50%. Su balance hídrico se sitúa en unos 187 Hm3/año, algo más del 40% del global del sistema (464 Hm3/año). La profundidad de acceso al acuífero varía entre los casi 150 m. en el este y prácticamente superficial en el oeste (Fuente Vaqueros).

En el ámbito del aquí denominado sistema hídrico de la Vega de Granada, existen actualmente cuatro embalses (Canales en el río Genil, Quéntar en el río Aguas Blancas, Cubillas en el río Cubillas y Colomera en el río Colomera). Está en construcción uno (Velillos en el río Velillos) y se aprovechan aguas del embalse de Bermejales, aún cuando sea exterior al ámbito. De ellos, los tres primeros se encuentran dentro de la aglomeración urbana de Granada.

La capacidad total de embalse de los recursos internos es de 148 Hm3 y la regulación media de 162 Hm3/año, que pasarían a 212 Hm3 y 197 Hm3/año una vez en funcionamiento el embalse de Velillos. A esta regulación media, hay que añadirle los 31 Hm3/año del embalse de Bermejales que pasan a la aglomeración a través del Canal de Cacín, siendo por tanto finalmente los recursos regulados de 228 Hm3/año.

La principal demanda de agua del sistema hídrico de la Vega de Granada es la producida por las superficies agrícolas en regadío, que se pueden estimar en 22.000 Has., de las cuales el 90% se localizan en la aglomeración y el resto entre Cogollos Vega al norte, Dúdar al éste y Cijuela y Láchar al oeste. El volumen de agua demandada para éstos riegos se ha evaluado en algo más de 160 Hm3/año, si bien las pérdidas del sistema de distribución elevan la demanda real por encima de los 230 Hm3/año.

Las demandas urbanas se sitúan teóricamente en un volumen próximo a los 53 Hm3/año, si bien el consumo real supera actualmente los 63 Hm3/año. Las captaciones para el abastecimiento son más de cincuenta en éste momento, entre embalses (2), manantiales (18), tomas (2), pozos (>28). Zonalmente, sólo Granada tiene abastecimiento regulado (embalses de Canales y Quéntar), mientras que las zonas Norte y Este se nutren de manantiales, la Sureste de manantiales y pozos, la Suroeste y Dílar de tomas y pozos y la Oeste de pozos exclusivamente. Tanto captación como distribución tienen actualmente ámbitos municipales o incluso por núcleos de población.

La depuración de aguas aún resulta más deficitaria que el abastecimiento, ya que sólo Granada depura las aguas residuales mediante las instalaciones de la EDAR de Púrchil y la EDAR de Puente de los Vados. El resto de los núcleos vierten a acequias o cauces.

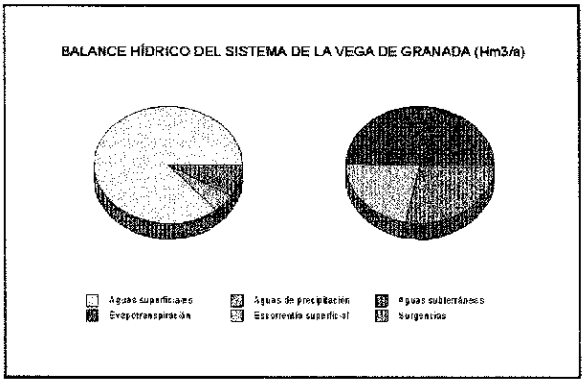
En resumen, pese a ser el agua un recurso común y único para la aglomeración, su gestión (captación, regulación, abastecimiento y depuración) no reconoce en absoluto dicho ámbito, pudiendo calificarse el resultado final de muy insatisfactorio.

El ***sistema de espacios libres*** es, como se ha dicho, otro de los elementos necesarios para construir el territorio de la ciudad funcional. Este sistema formado por la red de espacios públicos o privados básicamente no construidos, tiene por finalidad posibilitar el esparcimiento y ocio de los ciudadanos, permitir el acercamiento de los mismos a la naturaleza, aminorar los rigores climáticos, luchar contra la contaminación, facilitar el drenaje natural, potenciar las características y contemplación del paisaje, preservar suelo para futuros usos colectivos, enlazar adecuadamente los conjuntos urbanos, etc. Su correcta planificación y realización permite, junto con los otros sistemas mencionados (infraestructuras básicas y redes de comunicación), organizar y jerarquizar sistemas urbanos complejos y polinucleados, impidiendo la formación de grandes extensiones conurbadas de difícil uso y comprensión por los ciudadanos.

En la actualidad se puede afirmar que no existe en la aglomeración urbana de Granada el sistema de espacios libres correspondiente al ámbito general y, en muchos de los casos, ni siquiera el correspondiente al ámbito local. Las causas de éste importante déficit son muchas, destacando a los efectos de éste documento: la escasa importancia concedida al mismo por la colectividad y por la Administración Pública hasta hace muy pocos años; la falta de una planificación global del ámbito superadora de la división municipal del espacio; el carácter de competencia municipal atribuido a los parques y jardines, y en general a los espacios libres por la Ley de Régimen Local; la falta de recursos económicos para ésta finalidad,... etc.

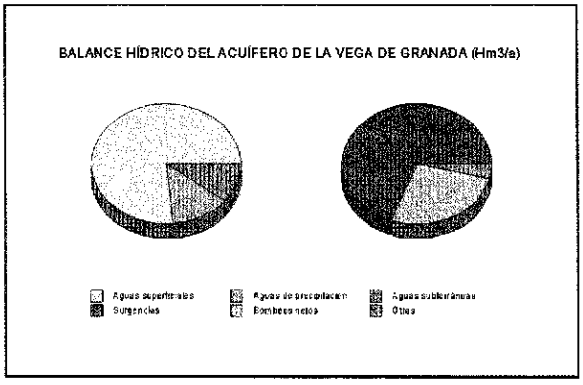
Sin embargo, el territorio de la aglomeración cuenta con importantes recursos tanto en cantidad como cualidad para su construcción. Espacios forestales, cauces fluviales, espacios estratégicos no ocupados, hitos paisajísticos, etc., constituyen una importante base que no puede seguir siendo consumida en virtud del crecimiento urbano.

Al analizar el sistema urbano de la aglomeración se ha descrito el ***sistema viario*** como dos haces radiales norte-sur, separados por



Balance hídrico del sistema de La Vega de Granada

ENTRADAS (Hm³/a)		SALIDAS (Hm³/a)	
Aguas superficiales	400	Evapotranspiración	231
Aguas de precipitación	24	Escorrentía superficial	103
Aguas subterráneas	40	Surgencias	130
TOTAL	464	TOTAL	464



Balance hídrico del acuífero de La Vega de Granada

ENTRADAS (Hm³/a)		SALIDAS (Hm³/a)	
Aguas superficiales	143	Evapotranspiración	130
Aguas de precipitación	24	Escorrentía superficial	50
Aguas subterráneas	20	Surgencias	7
TOTAL	187	TOTAL	187

la Vega al oeste y los interfluvios del Genil, Darro y Beiro al este y unidos por Granada, complementados por un débil tercer sistema basado en el cauce del río Dílar, sobre los que se han superpuesto tres elementos básicos: la A-92 en ronda exterior por el norte, la circunvalación sur en ronda interior y la circunvalación de la CN-323 Bailén-Motril.

El sistema resultante no reconoce la complejidad e integración funcional asumidas por la aglomeración urbana en los últimos años. En efecto, el sistema viario tradicional como se ha dicho reiteradamente, de topología exageradamente radial, respondía a una situación de explotación agraria de la Vega y concentración de actividades en Granada. Las actuaciones posteriores, aún cuando con finalidades distintas, tampoco responden al sistema urbano actual. Así, la A-92 es una variante territorial, que por su posición exterior al núcleo central de la aglomeración no asume prácticamente funciones de conectividad interna, que en todo caso pueden estimarse en menos de 2.000 Veh./día. La circunvalación sur, por su proximidad a Granada, preferentemente facilita y diversifica los accesos a la ciudad central y en todo caso a la cornisa sur, pero no a la movilidad interna de ésta. Finalmente, la circunvalación de la CN-323, además de canalizar el tráfico de paso hacia Motril, cumple una triple misión: en primer lugar diversificar los accesos al oeste de la ciudad central (en los tramos prolongación de calle Recogidas y calle Méndez Núñez, entre Camino de Ronda y la circunvalación la IMD es de alrededor de los 25.000 vehículos); en segundo lugar, facilitar los viajes internos a Granada en sentido norte-sur (la diferencia de IMD antes de los accesos urbanos y en el tramo central supera los 16.000 vehículos); y finalmente, canalizar los recorridos propios de la aglomeración en idéntico sentido norte-sur.

En definitiva, la aglomeración carece de un sistema viario propio que permita el desenvolvimiento de la enorme movilidad que la integración funcional intermunicipal ha generado.

ALTO ÍNDICE DE MOVILIDAD DIARIA EN LA AGLOMERACIÓN

El análisis de la movilidad y sobre todo de la intermunicipal va a servir de constatación definitiva de la integración funcional existente en el interior de la aglomeración. En el ámbito de la aglomeración se producen diariamente un total de casi 1.200.000 viajes, lo que supone 2,5 viajes por persona, tasa de movilidad superior a las de la Bahía de Cádiz (2,07) y Córdoba (2,21) e incluso a las de Aglomeraciones de mucha mayor población como Málaga (2,35), Sevilla (2,34) o Valencia (2,35). Por modos de transporte el 47,9% se realiza a pie, el 39% en vehículo privado y el 12% en transporte público. En consecuencia la tasa de movilidad mecanizada es de 1,27 viajes por persona, igualmente superior a todos los conjuntos urbanos citados.

Zonalmente, las tasas de movilidad indicadas son para Granada de 2,51 totales y 1,13 mecanizados y para la aglomeración de 2,45 y 1,55 respectivamente. En consecuencia, el 72,8% de los viajes totales y el 69,5% de los motorizados, tienen origen en Granada. Sin embargo, la periferia de la aglomeración con origen y/o destino se ve involucrada en el 46,7% de los viajes motorizados, porcentaje que sube al 51,2% si se consideran sólo los realizados en vehículo privado. En el mismo sentido, de los viajes en vehículo privado que tienen como origen y/o destino la ciudad central el 41,5% están relacionados con la aglomeración. Existe en consecuencia una altísima relación motorizada entre la ciudad central y resto de la aglomeración.

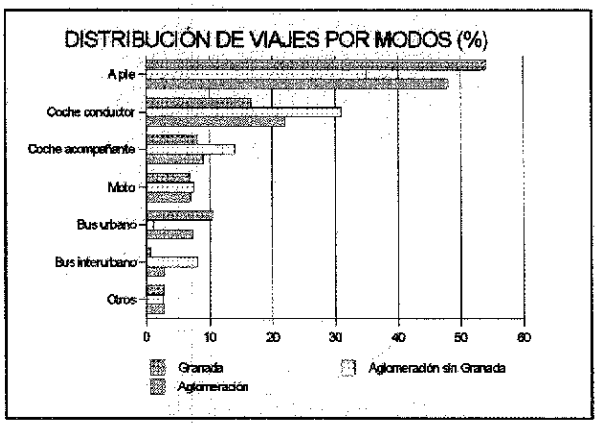
Los municipios que tienen una mayor relación con Granada son los de la Subárea Central, Sur y Norte (corredor CN-323), mientras que los municipios que tienen una mayor relación entre sí son: de una parte, los de la Subárea Norte; y de otra, el conjunto Armilla, Churriana, Las Gabias y Ogíjares al suroeste.

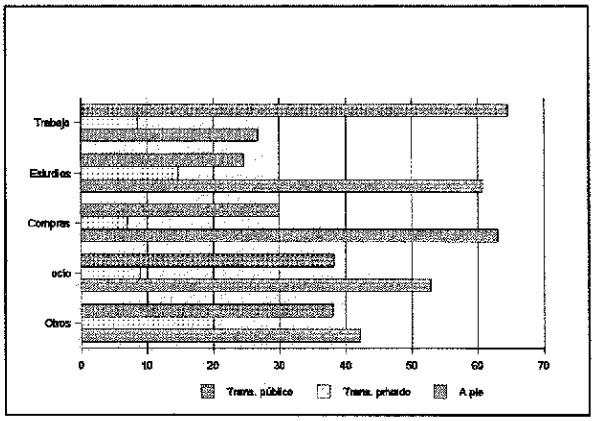
El reparto modal en cada uno de los ámbitos es muy distinto. Así, en Granada ciudad el 53% de los viajes se realizan a pie, el 13,7% se realiza en transporte público y el 32,2% en vehículo privado, mientras en el resto de la aglomeración éste reparto es del 35,5%, 10,9% y 52,6% respectivamente.

Otra característica diferencial entre centro y periferia de la aglomeración es el uso del transporte público. En la ciudad central el 30,6% de los viajes motorizados se realizan en éste modo, porcentaje que desciende al 19,7% en los viajes entre centro y periferia y que vuelve a descender al 10,3% en los viajes entre municipios de la corona de la aglomeración. Los municipios que tienen una mayor relación en transporte público con Granada vuelven a ser los de la Subárea Central, Sur y Norte (corredor CN-323).

Finalmente, en cuanto a motivos de los viajes entre la ciudad central y el resto de la aglomeración, algo más de 200.000 viajes, el 35,1% son por trabajo, el 22,3% por estudios y sólo el 11,8% son por compras, siendo por otros motivos el 30,8% restante.

En síntesis y a modo de conclusión tras el análisis de todos los aspectos de la realidad territorial considerados hasta ahora, se puede confirmar la existencia sobre un espacio unitario de la aglomeración urbana de Granada, en la que el sistema urbano es funcionalmente complejo, tiene un mercado único de vivienda, un mercado de trabajo integrado, un único sistema de actividades económicas, una alta integración en la prestación y consumo de las dotaciones y que como consecuencia de todo ello, la movilidad diaria intermunicipal es muy elevada. Es decir, se ha constituido una ciudad funcional supramunicipal y polinucleada, pero que carece de la estructura necesaria para su construcción territorial, ya que ni las infraestructuras básicas, ni el sistema de espacios libres, ni el sistema de comunicaciones, responden al nuevo ámbito urbano. Las disfunciones que ésta situación genera van a ser expuestas y analizadas en el capítulo siguiente y serán las patologías que el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada deberá tender a resolver.





IV. UN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN QUE RESULTA INSATISFACTORIO

El proceso de transformación en la comarca de la Vega de Granada ha dado lugar a una aglomeración urbana, como se ha analizado en el capítulo precedente. Se ha visto cómo en el transcurso de diez años escasamente, se han distribuido supramunicipalmente las funciones urbanas, se ha constituido un mercado único de viviendas, se ha integrado espacialmente el mercado del trabajo, se comparten servicios y dotaciones y se ha generado una movilidad diaria intermunicipal propia de un sistema urbano unitario. También se ha visto cómo infraestructuras, espacios libres y comunicaciones no se han adaptado aún a la nueva estructura funcional, por lo que no puede hablarse en puridad de metrópolis, sino de aglomeración urbana.

En el presente capítulo se van a analizar cuáles son las disfuncionalidades principales que el citado proceso de transformación ha conllevado y que deberán ser atendidas y resueltas por el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. Cinco serán los aspectos a tratar:

1. **El proceso de aglomeración realiza un consumo innecesario de recursos ambientales.**
2. **La nueva ciudad funcional no tiene un paralelismo en la ciudad estructural.**
3. **El sistema urbano que conforma la aglomeración tiende progresivamente hacia el desorden.**
4. **El conjunto de ciudadanos de la aglomeración no recibe los servicios adecuados.**
5. **El proceso de aglomeración dificulta la mejora y modernización de los recursos productivos territoriales.**

A continuación se van a analizar pormenorizadamente cada uno de estos aspectos en el nivel correspondiente al ámbito de la aglomeración, sin perjuicio de que dicha problemática se reproduzca igualmente a otros niveles territoriales, más amplios o más restringidos, pero cuyo instrumento de solución no debe ser el Plan de Ordenación del Territorio.

IV.1. El proceso de aglomeración realiza un consumo innecesario de recursos ambientales

El proceso de aglomeración es una de las formas de urbanización del territorio, es decir, de la transformación antrópica del mismo para adecuarlo a las necesidades del colectivo social que lo va a habitar y a las actividades que dicho colectivo ha de realizar. Todo proceso de urbanización conlleva un consumo de recursos ambientales, derivados tanto de la transformación inicial, como de las actividades que posteriormente se desarrollan en el ámbito urbanizado o en su entorno, como consecuencia de las demandas del colectivo social implantado.

Históricamente, la dificultad que suponía la transformación de las condiciones naturales del territorio imponía una relación de equilibrio generalmente favorable al mínimo consumo de los recursos ambientales. Posteriormente, la industrialización y la mecanización facilitaron las posibilidades de transformación del entorno, a la misma vez que aumentaban las exigencias de consumo de los recursos para el mantenimiento de las actividades implantadas. El equilibrio preexistente entre urbanización-mantenimiento de las actividades y consumo de recursos ambientales o bien se desplazó en contra de la conservación de los mismos, o bien simplemente se suprimió.

A partir de la toma de conciencia por la sociedad del peligro que supone para su propia conservación el consumo ilimitado o irracional de recursos ambientales, tanto si éstos son renovables, como, y fundamentalmente, si no lo son, se asiste a un paulatino acotamiento de la relación entre expansión urbana-mantenimiento de las actividades y consumo de recursos. En la actualidad una sociedad es considerada más desarrollada en la medida en que sea capaz de mantener o incrementar su bienestar con el mínimo consumo de recursos ambientales. Así mismo, en la propia consideración de bienestar social, se ha incluido el disfrute y la conservación de los recursos como una necesidad básica. Sin embargo, el proceso de aglomeración de la comarca de Granada y la propia aglomeración urbana constituida, realizan un consumo innecesario de los recursos ambientales de que dispone. En efecto, ni la entidad poblacional ni el crecimiento de la misma ni las actividades productivas que en la aglomeración se desarrollan, como tampoco el rendimiento agrícola que se obtiene, justifican el consumo de recursos ambientales que realiza actualmente, como en el desarrollo del apartado se verá.

Se van a considerar recursos ambientales básicos de la aglomeración los siguientes: la atmósfera, el agua, el suelo, la integración de los anteriores más la vegetación, que se denominará unidades ambientales y el paisaje. De ellos, la atmósfera es el menos influenciable por la acción antrópica localizada, aún cuando por las peculiares condiciones fisiográficas del ámbito, sí pueden derivarse efectos nocivos inmediatos por el comportamiento social. Por otra parte, el suelo y el paisaje tienen el carácter de recursos no renovables, por lo que su destrucción reviste una especial gravedad.

Respecto a los recursos atmosféricos, el marco físico de la aglomeración se inscribe en el clima mediterráneo continental; matiz de continentalidad que se acentúa en la orla montañosa. Estas situaciones atmosféricas de carácter general son mediatizadas por diversos factores locales, sobre todo topográficos, que condicionan la caracterización microclimática del área deprimida: los relieves meridionales ejercen de barreras a los flujos moderadores marítimos; la altitud media de la depresión provoca importantes descensos térmicos de gradiente; la condición de cubeta cerrada con el sustrato frecuentemente húmedo propicia las inversiones térmicas tanto por irradiación, a causa del estancamiento de aire frío, como por déficits de insolación en las capas bajas de la atmósfera, lo que da lugar a abundantes situaciones de neblinas matinales y estancamiento de las capas bajas de la atmósfera en el núcleo central de la aglomeración en situaciones anticiclónicas, dominantes en invierno y verano. Esta condición microclimática impone limitaciones a las actividades y al comportamiento social para el mantenimiento de la calidad ambiental, el confort y la calidad de vida, que, sin embargo, el funcionamiento de la aglomeración no respeta.

Las emanaciones procedentes de las calefacciones y vehículos son los principales contaminantes atmosféricos, ante la falta de industrialización del ámbito, empero, las calefacciones funcionan mayoritariamente con combustibles líquidos y la implantación del gas natural no se prevé más que a medio largo plazo y la utilización del vehículo privado es mayoritaria, frente a otros modos de desplazamiento menos contaminantes y más intensa que en otros ámbitos urbanos mayores o similares con menores limitaciones ambientales.

El suelo, entendido éste como soporte de la vegetación, tiene una gran importancia por su carácter no renovable, así como por las condiciones orográficas del marco físico, sobre todo en la zona oriental, donde se unen fuertes pendientes, grandes alturas y la irregular distribución de la pluviometría, factores todos ellos que favorecen la erosión. La puesta en cultivo de terrenos

marginales en hambrunas pasadas y ahora abandonada, la intensidad del pastoreo sobre ámbitos extraordinariamente frágiles, la explotación de canteras y graveras y los incendios forestales son, entre otros, los principales desencadenantes o favorecedores de pérdida de suelo, sin que hasta el momento se hayan iniciado las actuaciones que tiendan a frenar este deterioro irreparable.

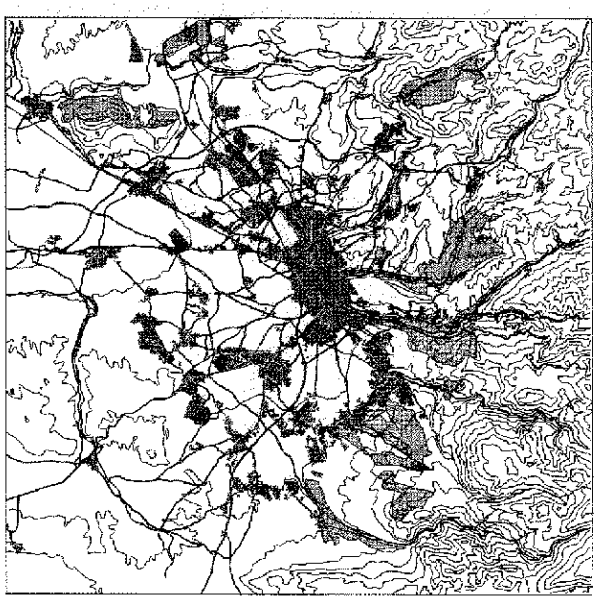
Sin perjuicio de la importancia de los aspectos anteriores, el consumo innecesario de recursos ambientales se evidencia en la aglomeración urbana de Granada, en los tres siguientes: ***destrucción de espacios de valor ambiental, excesivo consumo de agua y destrucción del paisaje.***

Al caracterizar el ámbito físico de la aglomeración se puso de manifiesto cómo una de sus singularidades principales es la ***diversidad ambiental*** interna del mismo, motivada en gran parte por: las importantes diferencias de altimetría existentes (desde la cota 3.390 en el este a la casi 500 en el oeste) en menos de 40 Km. como mayor dimensión trasversal; las distintas orientaciones de grandes laderas; la diversidad de materiales y la abundancia de agua, aunque muy desigualmente repartida. Esta riqueza interna permite diferenciar nítidamente más de veinte unidades ambientales en una superficie de poco más de 860 Km2.

La acción antrópica durante siglos ha transformado, unas veces de manera positiva y otras no tanto, las condiciones ambientales del ámbito en más de un 80% de su superficie; sin embargo, aún restan importantes áreas que se mantienen en situaciones muy próximas al climax natural, que constituyen espacios naturales de alto valor (formaciones arbóreas autóctonas, formaciones arbustivas y subarbustivas autóctonas y sotos). En general estas áreas se encuentran alejadas del sistema urbano y en cotas altimétricas muy elevadas que dificultan su accesibilidad, excepto las correspondientes a los interfluvios de los ríos Darro y Genil y los sotos asociados a cauces bajos. Estas últimas han sido en otros momentos parcialmente transformadas para la implantación de cultivos, ahora abandonados, que ponen en peligro la conservación de las áreas valorables y actualmente sufren agresiones paisajísticas, ocupaciones urbanas y contaminación debida a la actividad agrícola y de las aguas procedentes de actividades urbanas no depuradas (Valle del Genil desde el embalse de Canales hasta Granada). Otros espacios de valor natural, aún cuando en menor medida que los anteriores, son los formados por matorrales densos en proceso de regeneración, que se encuentran también ubicados en los citados interfluvios y sometidos a tensiones similares.

Del proceso de transformación del entorno realizado en épocas precedentes han surgido espacios de valor ambiental, que también ahora se ven amenazados o destruidos. Entre los de mayor valor cabe destacar las huertas arboladas de valle encajado (Cenes de la Vega, Dílar y Monachil) y los espacios agromontanos con presencia masiva de árboles (Dílar, Monachil y Víznar). Estos espacios se hallan sometidos a ocupaciones urbanas, vertidos no depurados, agresiones paisajísticas y ocupación por infraestructuras. De menor valor ecológico, aún cuando también reseñables ambientalmente, son los espacios de pinares de repoblación por la misión antierosiva, climática y paisajística que cumplen y que se ven amenazados por ocupación urbana en la base del cono de La Zubia, en Atarfe en el entorno de los llanos de Silva y en Albolote en el entorno del pantano de Cubillas, así como por presentar un alto riesgo de incendio, acrecentado por la presión humana. Cabe destacar también los espacios constituidos por las colas del citado embalse del Cubillas, donde la presencia del agua ha formado conjuntos valorables por la riqueza biológica y que se encuentran igualmente amenazadas por la ocupación urbana.

Todos los espacios citados no son en absoluto necesarios para el crecimiento urbano, ni para la realización de infraestructuras, ni son realmente mejorables sus condiciones productivas actuales



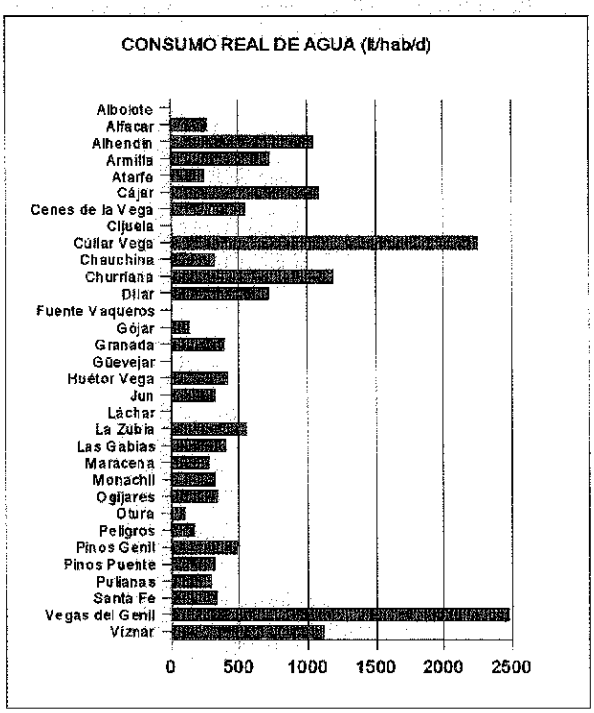
Zonas centrales de alto valor ambiental

y, sin embargo, son objeto de tensiones especulativas que pretenden monopolizar ventajas ambientales, posicionales, climáticas o paisajísticas que son patrimonio irrenunciable de la totalidad de la aglomeración.

Respecto al ***recurso agua***, ya se ha visto que la aglomeración urbana está incluida en el denominado sistema hídrico de la Vega de Granada, que constituye la cabecera de la cuenca del río Genil. El ámbito de la aglomeración ocupa una tercera parte de dicho sistema, siendo por el contrario el principal consumidor de agua (>90%), tanto en consumo humano como en riego. Del volumen anual de recursos (464 Hm3/año), el 50% se consume en el sistema, mientras que el 50% restante sale por el puente Castilla, hacia la vega de Loja y finalmente se regula en el embalse de Iznajar. Globalmente, y aún cuando sean excedentarios los recursos en años normales de precipitación para cubrir las necesidades de la aglomeración, su carácter de cabecera de cuenca obliga a racionalizar su consumo por un concepto básico de solidaridad con las zonas ubicadas aguas abajo.

Sin embargo, el uso que se realiza del agua no es siempre racional. Así, el consumo actual para riego puede estimarse en una cuantía que ronda los 215 Hm3/año, lo que supone algo menos de 50.000 m3/año por empleo agrícola, es decir, un aprovechamiento productivo del recurso que no alcanza el 20% del que se obtiene en otras zonas en regadío con mayor tecnología e infraestructuras. En este sentido el cálculo que se realiza actualmente indica que el rendimiento del sistema de riego (acequias a cielo abierto, muchas de ellas de tierra, y riego por encharcamiento) está entre el 25% y el 42%. Del agua consumida en riego, sólo menos del 20% proviene de agua depurada, siendo otro 20% procedente de pozos, un 10% de agua usada sin depurar, mientras que el resto es aportado por las aguas superficiales de la red de acequias.

El consumo para abastecimiento urbano se estima actualmente en algo más de 62 Hm3/año, es decir, aproximadamente 400 l./Hab./día, extraordinariamente alto para el tamaño de los núcleos de población y las actividades productivas localizadas en el ámbito. Son los municipios de la corona los que, con un consumo medio de 486 l./Hab./día, disparan la media. En este sentido, 6 municipios consumían a finales de la década de los '80 más de 1.000 l./Hab./día y otros 5 lo hacían entre 500 y 1.000 l/Hab./día, cantidades absolutamente desproporcionadas.

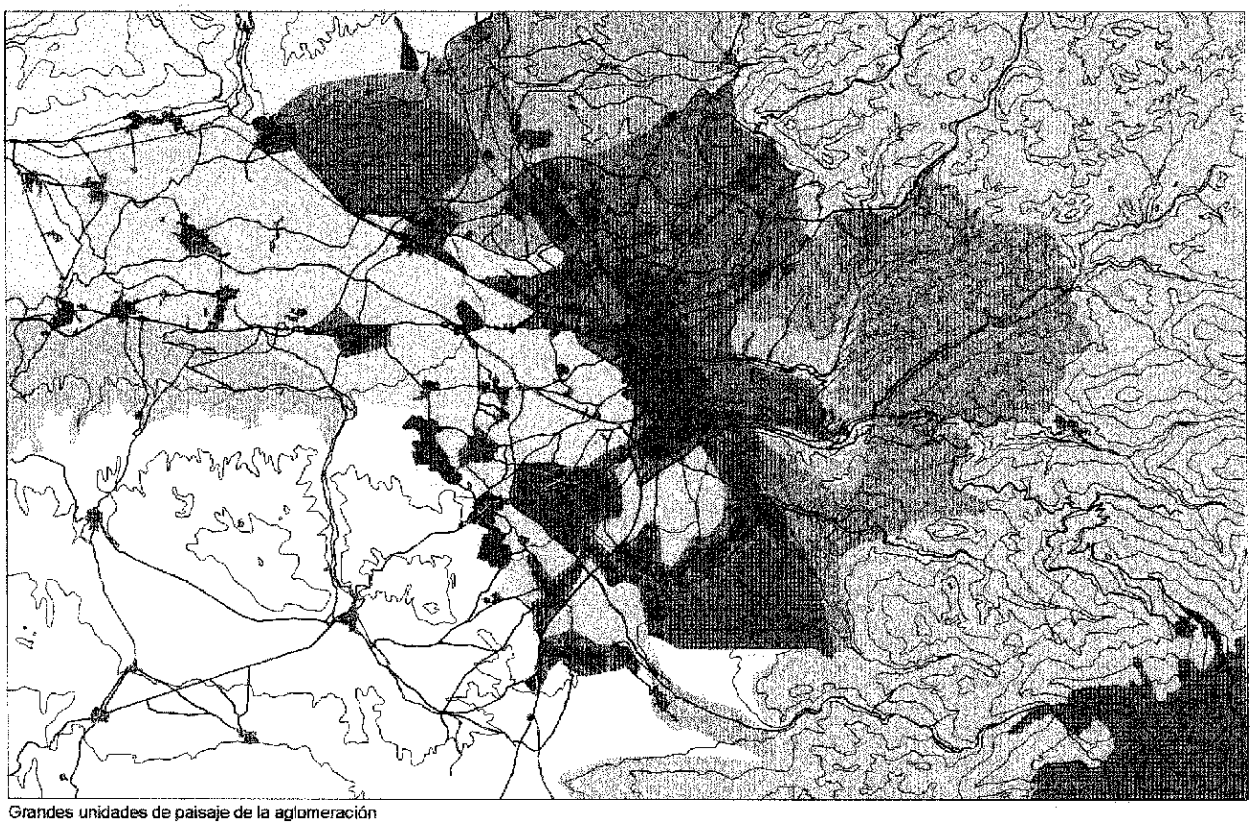


Como resultado de estos índices de consumo y del período de sequía padecido en los últimos años, el nivel del acuífero de la Vega ha descendido en el entorno de la cornisa sur de la aglomeración y desembocadura del Dílar en el Genil más de 10 m. entre 1990 y 1994 y casi 20 m. puntualmente entre 1968 y 1994.

Otro grave problema en el consumo del recurso agua es la contaminación que en él producen las actividades desarrolladas en la aglomeración y que no sólo afecta a ella misma, sino que traslada sus efectos aguas abajo por las salidas del sistema hídrico. En general, los cauces se encuentran contaminados a partir del núcleo central del ámbito debido al vertido de aguas negras. Por su parte, el acuífero, gracias al espesor de la capa no saturada, mantiene una aceptable calidad, sin embargo, los vertidos de fertilizantes químicos, sobre todo, pero también las infiltraciones que se producen de los vertidos de aguas usadas, con el tiempo alcanzará la superficie saturada, siendo entonces de extrema dificultad combatir esta contaminación, que sólo termina debilitándose de forma natural por dispersión y dilución al cabo de un elevado número de años.

Sin embargo, la dinámica del proceso de aglomeración no sólo no está ayudando a racionalizar el consumo del recurso, sino que por el contrario lo está agravando. Así, la progresiva marginalidad productiva de la agricultura (3,0% del PIB) y las bajas rentas que genera, impide la modernización de los sistemas de riego, coadyuvando a ello las tensiones generalizadas de ocupación urbana; la cada vez mayor cantidad de población de la periferia de la aglomeración, que consume agua no regulada, en muchos casos procedente del acuífero, y que se vierte sin depurar; y finalmente, las tipologías residenciales predominantes con proliferación inusitada de jardines y piscinas, que incrementan el consumo de agua muy por encima de las medias habituales.

Frente a esta situación, de auténtico derroche en algunos casos, es necesario formular un replanteamiento global del uso del agua que tienda a unificar el abastecimiento urbano, disminuir el con-



Grandes unidades de paisaje de la aglomeración

sumo, depurar las aguas usadas, reutilizar el efluyente y mejorar y proteger el acuífero de la Vega, como auténtico embalse natural para épocas de sequía.

El *paisaje* como recurso ambiental es, tal vez, el menos valorado de los hasta ahora citados, sin duda porque no es una fuente de riqueza ni un elemento imprescindible de consumo humano, ni su deterioro afecta patológicamente a la calidad de vida. El paisaje es un recurso cuyo consumo es espiritual y cultural y cuya delectación precisa de la favorable predisposición de los individuos que lo contemplan. Sin embargo, cada paisaje es irrepetible, constituyéndose como un signo de identidad del grupo social al que acoge, resultando en la práctica un recurso no renovable una vez deteriorado o destruido.

Las repetidas condiciones fisiográficas del ámbito de la aglomeración, que lo configuran como una extensa llanura aluvial rodeada de sierras y macizos montañosos, lo convierten en un espacio visualmente cerrado, dando lugar a una intensa y generalizada interrelación perceptual. Por otra parte, la diversidad de orientaciones, exposiciones solares, microclimas zonales, condiciones topográficas y variedad de vegetación lo enriquecen en un alto grado, permitiendo afirmar su singularidad en la Comunidad Andaluza.

El marco físico de la aglomeración presenta paisajes concretos que se pueden señalar como de belleza y singularidad relevante, entre los que destacan por sus características naturales: los valles encajados de los ríos Darro, Genil, Aguas Blancas, Monachil y Dílar; el nacimiento del Darro y el paraje de la Alfaguara en las sierra de Huétor; la Cortijuela, entre los picos del Trevenque y Huenes; o los Borreguiles de Sierra Nevada. Y por sus características de transformación antrópica: las vegas interiores de los mismos ríos; y, como no, el conjunto monumental de La Alhambra y el Generalife.

Sin embargo, la consideración del paisaje como recurso ambiental no puede limitarse a un puñado de singularidades, por muy numerosas y relevantes que éstas sean. Dentro del ámbito se pueden distinguir nueve grandes unidades: la Vega de Granada, los secanos envolventes por el arco occidental, Sierra Elvira, el entorno del Cubillas, la sucesión de interfluvios entre los ríos Beiro y Dílar, la cornisa sureste, la media montaña de Sierra Nevada, la Sierra de Huétor y la Alta Sierra Nevada. De estas nueve, las cinco primeras están sometidas actualmente a agresiones sistemáticas derivadas del proceso de aglomeración, que o bien amenazan su mantenimiento, o bien el deterioro sufrido es ya irreversible.

La Vega padece un proceso de acumulación de edificaciones aisladas en bordes de carreteras y caminos y de ocupación urbana, que ya ha fragmentado el espacio y que dificulta su percepción desde las vías de comunicación, además de desnaturalizar su carácter no construido. Los secanos circundantes, en su contacto con la Vega, han sido ya prácticamente edificados al norte y sur del ámbito, perdiéndose la percepción de la nítida delimitación de dos unidades tan diversas. Sierra Elvira, que además de una unidad en sí misma constituye un hito del paisaje global, ha sido fuertemente deteriorada en su ladera sur por la explotación de canteras, ocupación por edificaciones e implantación de líneas eléctricas e instalaciones telefónicas, proceso que continúa cada día con mayor ímpetu. El entorno del Cubillas, cubeta inferior a la propia depresión donde se instala la aglomeración, es objeto en la actualidad de una ocupación urbana masiva. Los interfluvios de los ríos procedentes del arco montañoso oriental, además de sufrir la degradación de sus condiciones naturales que afectan gravemente al paisaje, son objeto de ocupación urbana en el norte (río Beiro), en el este (río Genil) y en el sur (río Dílar). Finalmente, la cornisa sureste, que se extiende desde la loma de los Revites hasta el extremo suroccidental del Cono de la Zubia, ha sido el principal soporte del crecimiento urbano de la periferia de la aglomeración, alcanzando la urbanización, bien como continuo urbano, bien como núcleos aislados, cotas altimétricas que han afectado irreversiblemente al primer plano de la visión de Sierra Nevada desde el centro y norte del ámbito, agresión que se ha sumado a la producida por la explotación de canteras o la implantación de líneas eléctricas.

A esta problemática zonal, se suman una serie de agresiones puntuales generalizadas por todo el ámbito de la aglomeración, como son: la explotación de canteras y graveras, nunca cerradas y regeneradas a su estado primitivo; los más de 26 vertederos de resíduos sólidos, tampoco cerrados ni sellados; los procesos de parcelación y edificación al márgen de la legalidad; la implantación de desguaces de automóviles en la márgenes de las vías de comunicación, ...etc.

Todo este proceso de deterioro no responde a necesidades perentorias del colectivo social, ni a intereses generales, sino que es el resultado de la materialización de intereses y voluntades particulares e individuales, que amparadas bajo la cobertura de un falso desarrollo socio-económico, están destruyendo un patrimonio colectivo que ya no podrá ser recuperado por tratarse de un recurso no renovable en la práctica. La conservación y regeneración del paisaje, en la medida de lo posible, ha de ser una finalidad del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada, por cuanto su percepción es un bien comunitario no fragmentable. Por otra parte, su puesta en marcha debe servir como directriz para otras determinaciones del citado Plan, tales como el sistema de espacios libres o el sistema de comunicaciones.

IV.2. La nueva ciudad funcional no tiene un paralelismo en la ciudad estructural

La falta de adecuación entre ciudad funcional y ciudad estructural es sin duda el factor más indicativo de la existencia de un proceso de transformación urbana, cuyo dinamismo, en este caso ha tenido como consecuencia la dificultad por parte de la Administración Pública de aportar los recursos necesarios para construir los sistemas que vertebren y organicen el territorio de acuerdo con la nueva distribución espacial de las funciones urbanas.

Al analizar la distribución de los usos urbanos del suelo y de las actividades económicas en el ámbito de la aglomeración, se ha observado cómo existe una alta integración funcional del sistema urbano y cómo globalmente éste se comporta según las pautas de la ciudad tradicional, es decir, agricultura en el alfoz, industria en los accesos principales, servicios en la zona central y residencial ocupando el resto del suelo con destino urbano. En definitiva, que la aglomeración urbana de Granada se comporta funcionalmente como una única ciudad.

La urbanística tradicional a partir de las teorías funcionalistas sobre la ciudad puso de manifiesto cómo resulta necesario que las distintas actividades que en ella se realizan se articulen y relacionen entre sí mediante un sistema de comunicaciones que, de acuerdo con la ubicación relativa de los usos, las características territoriales y el tamaño poblacional, permita la movilidad y accesibilidad mutua en condiciones adecuadas de las distintas actividades entre sí.

Por otra parte, desde la ciudad clásica, pero sobre todo desde el siglo XIX con el nacimiento de la urbanística moderna, los espacios libres han constituido uno de los instrumentos básicos para la construcción de la ciudad y para la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes. En la construcción de la ciudad los espacios libres cumplen una gran diversidad de funciones, pudiendo destacarse entre otras: reconocer la orografía e hidrografía del territorio posibilitando el necesario drenaje, adecuar las zonas no ocupables al entorno urbano, preservar las áreas forestales, segregar los usos urbanos incompatibles, potenciar y salvaguardar el paisaje, crear y formalizar la escena urbana, evitar el crecimiento continuo e ilimitado de núcleos cuya estructura sea limitada funcionalmente, impedir las conurbaciones de

áreas y núcleos urbanos con identidades y organizaciones distintas, reservar suelos para otros usos futuros, etc. En la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos cumplen asimismo funciones tan diversas como posibilitar el ocio y el esparcimiento, hacer más agradables los recorridos peatonales y ciclistas, permitir la relación social, aproximar la naturaleza al medio urbano, regenerar las condiciones medioambientales, mejorar las condiciones climáticas, posibilitar la práctica deportiva, etc.

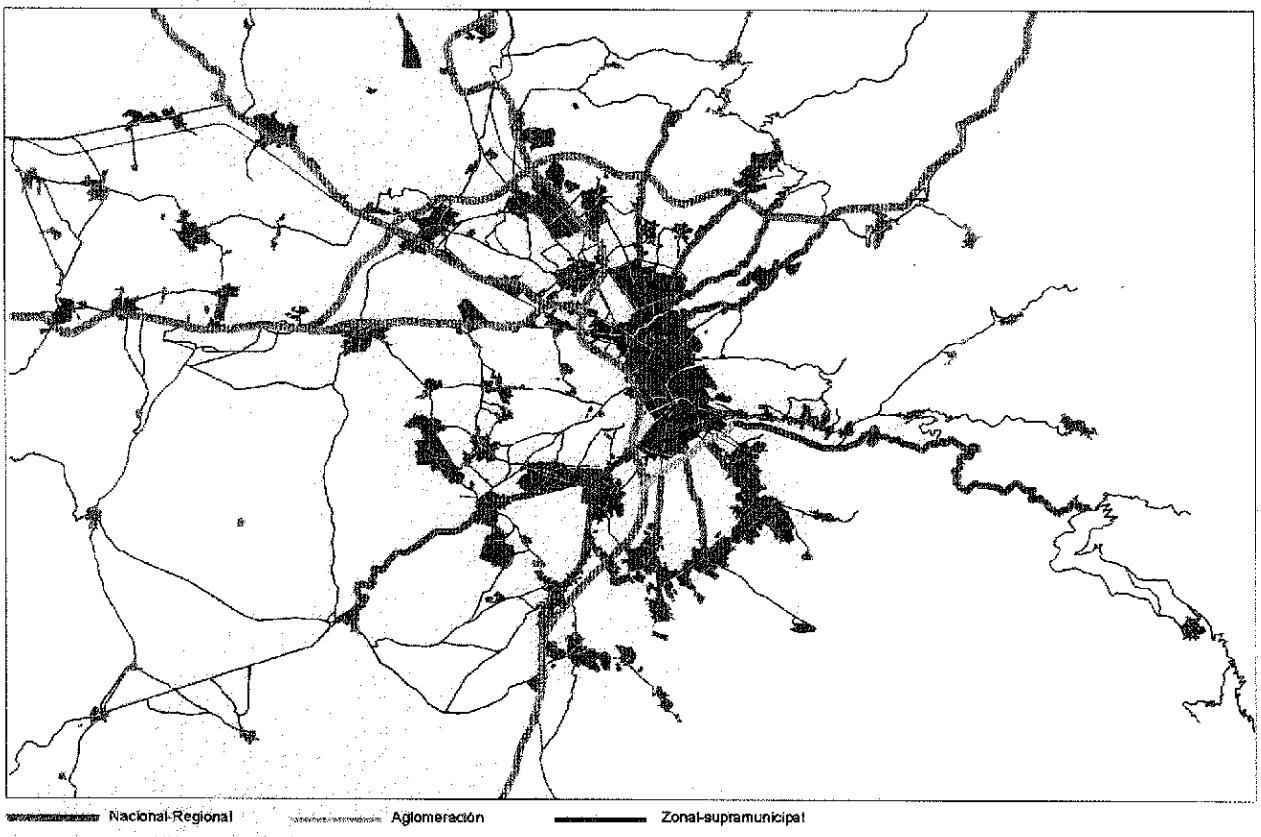
Finalmente, las infraestructuras básicas constituyen el soporte de la vida urbana. Sin abastecimiento y saneamiento de agua, sin aporte energético o sin telecomunicaciones no se puede concebir la ciudad moderna. Como se ha dicho antes de todas ellas, son las infraestructuras que permiten el ciclo del agua las que en mayor medida condicionan el funcionamiento urbano tanto por su carácter de recurso escaso como por su vinculación a un territorio concreto.

Los sistemas de comunicaciones, espacios libres e infraestructuras básicas constituyen la estructura que vertebra el conjunto urbano, que posibilita el normal desenvolvimiento de sus actividades y que garantiza su correcta inserción en el territorio que las soporta. En el proceso de transformación funcional producido en la comarca de Granada en las dos décadas pasadas, hasta la constitución de la aglomeración urbana de Granada, su estructura territorial y urbana no se ha transformado paralelamente, respondiendo básicamente a las pautas anteriores. Esta falta de adecuación se evidencia en tres aspectos: ***el sistema de comunicaciones es insuficiente, no existe un sistema de espacios libres de la aglomeración y las infraestructuras del agua no responden a las exigencias del sistema urbano actual.***

Respecto a la ***insuficiencia del sistema de comunicaciones*** hay que distinguir inicialmente entre sistema ferroviario y sistema viario. El sistema ferroviario consta de las dos líneas citadas: Granada-Estación de Moreda (conexión norte) y Granada-Bobadilla (conexión oeste). Ambas líneas convergen en la estación término Granada-Andaluces, donde se concentran los tráficos de pasajeros y mercancías. Este sistema no cumple ninguna función de transporte de pasajeros dentro de la aglomeración, ya que exclusivamente absorbe 234 viajes de los más de 1.200.000 que se realizan diariamente, no siendo previsible una mayor utilización a medio-largo plazo, tanto por la posición de los corredores (fuera de los núcleos urbanos, excepto Granada y Maracena), como por el tamaño poblacional de los núcleos próximos. Los principales problemas del sistema ferroviario se pueden resumir en obsolencia de las instalaciones de pasajeros, inadecuación posicional de las instalaciones de mercancías e inadecuación de los accesos, tanto en su número como en su trazado.

El sistema viario hay que considerarlo en sus diferentes jerarquías nacional-regional, global de la aglomeración y zonal/supramunicipal. En el núcleo central de la aglomeración urbana esta diferenciación es más nominal que funcional, ya que como se verá, la inexistencia de algunos escalones del sistema y las insuficiencias de otros, han dado lugar a la promiscuidad en el uso de la red, con los consiguientes perjuicios.

El primer nivel, sistema nacional-regional, está formado por la CN-323 Bailén-Motril, la A-92 y la CN-432 Granada-Córdoba. El tráfico soportado por esta red es muy elevado y mayoritariamente no propio de la misma, ya que sus IMD se duplican o triplican una vez que penetran en el núcleo central de la aglomeración. Así, la



Esquema del viario de la aglomeración urbana

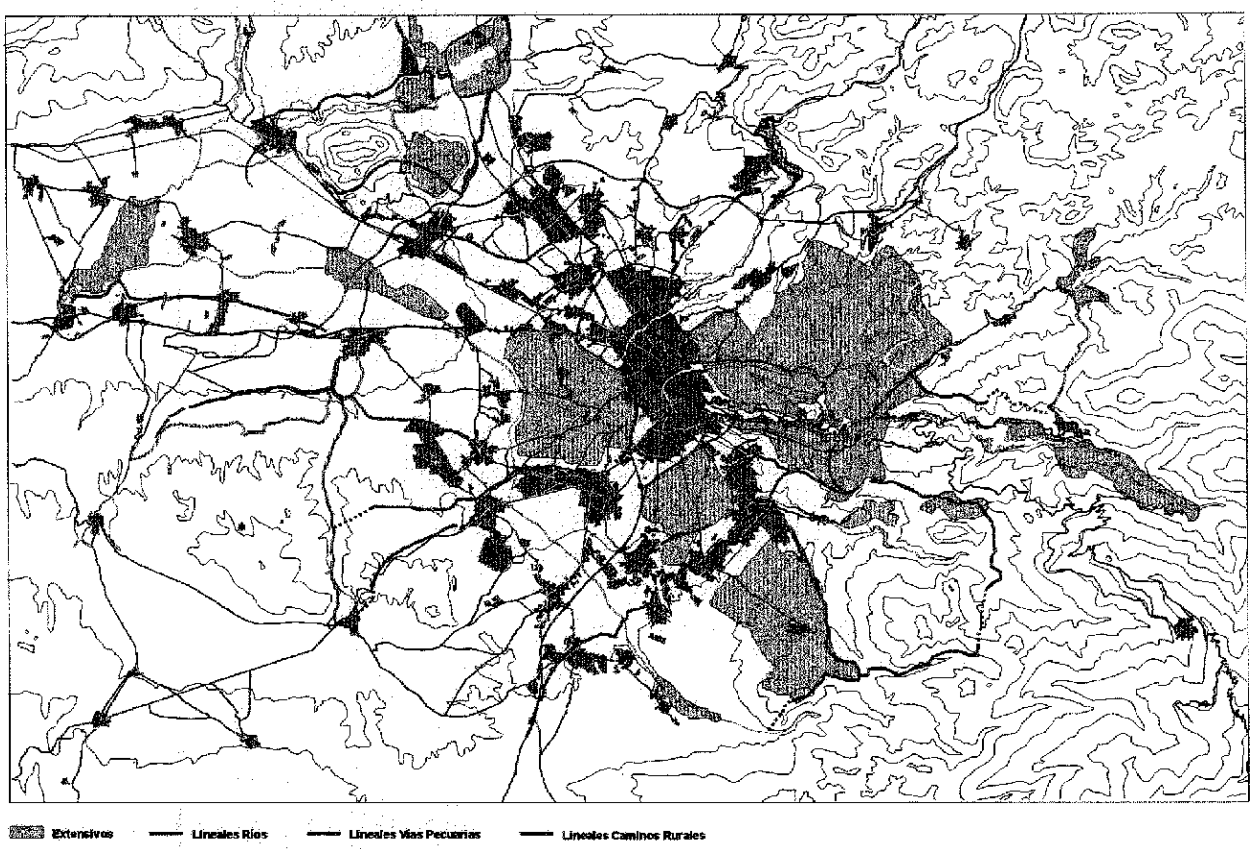
CN-323 en su tramo norte pasa de los 8.500 a los casi 40.000 vehículos y en su tramo sur de los 11.200 a los 22.900 vehículos, o la A-92 pasa de los 8.300 antes de Santa Fe a los 22.000 vehículos entre Santa Fe y Granada, anterior al enlace con la CN-432 Granada-Córdoba,... etc. Este nivel del sistema viario presenta tres problemas principales: de una parte, la excesiva proximidad de la circunvalación a la ciudad central, lo cual impide el cierre de las rondas urbanas de la misma y obliga al tránsito de los vehículos de paso por áreas consolidadas por la edificación (aún cuando segregadas funcionalmente); de otra, la ausencia de una variante territorial de todo el sistema urbano, lo que conlleva a la mezcla obligada de tráficos de paso, con tráficos de la aglomeración, e incluso locales en algunos casos; y finalmente, un elevado nivel de agotamiento de la red, con la pérdida consiguiente de seguridad y velocidad.

El segundo nivel del sistema de la aglomeración sería inexistente sino fuera por la reciente construcción de la Circunvalación Sur, corroborando la tesis mantenida de inadecuación entre ciudad funcional y ciudad estructural. En efecto, salvo la excepción citada, no hay ningún tramo de la red viaria que reconozca la integración funcional del sistema urbano de la aglomeración, ya que los componentes del nivel superior (nacional-regional) responden a su propia lógica y a facilitar los accesos a Granada ciudad y los componentes del nivel inferior (zonal-supramunicipal) responden exclusivamente a relaciones origen/destino Granada. La ausencia de este nivel intermedio da lugar a disfunciones graves en todos los órdenes, entre los que destacan, en cuanto a la movilidad: el agotamiento de la red nacional-regional y de la red zonal-supramunicipal, que deben absorber los desplazamientos que necesariamente se producen; la saturación de los accesos a la ciudad central; la dificultad de implantar un sistema de transporte público adecuado a la aglomeración por inexistencia de infraestructura y, por la misma razón, la imposibilidad de diversificar los accesos a la ciudad central; en cuanto a la localización de actividades: la obligada concentración de los servicios en la ciudad central, única con suficiente accesibilidad; el aislamiento de los corredores industriales ante la ausencia de tramos en ronda, y, también por la misma causa, la limitación de suelos estratégicamente situados para la implantación de nuevas actividades productivas; y finalmente, la dificultad para la consolidación funcional de las subáreas, por falta de viario que relacione los diversos núcleos que las componen.

El tercer nivel, zonal-supramunicipal, está formado por los haces radiales norte y sur ya mencionados anteriormente, más algunos tramos transversales, cuya precariedad impide realmente considerarlos tramos en ronda. Los principales problemas de esta red son: excesiva radialidad en su conjunto, insuficiencia de sección de la calzada, mal estado del firme, mal trazado, falta de capacidad y, sobre todo, su integración en áreas urbanas, que los convierte en peligrosos e insuficientes para cumplir funciones supramunicipales.

En definitiva, el sistema viario actual está próximo a su agotamiento, cuando no ya agotado, lo que puede poner en crisis el funcionamiento del sistema urbano, al ser el único que permite la imprescindible movilidad. La adecuación del sistema de comunicaciones a la situación actual de la aglomeración urbana, exige el replanteamiento global de la misma, para construir una red arterial propia que supere la visión sectorial y fragmentaria que ahora mismo padece.

Puesta de manifiesto la necesidad para la construcción de la estructura de la aglomeración urbana del ***sistema de espacios***



Esquema de los componentes potenciales del sistema de espacios libres

libres, su constatada inexistencia supone una importante disfuncionalidad. Sin embargo, como se ha indicado en el capítulo precedente, el ámbito de la aglomeración cuenta con los recursos necesarios para su establecimiento, como se verá a continuación.

Al tratar la fisiografía del ámbito se ha descrito como una amplia depresión tectónica, en la que se ha perfilado una extensa llanura aluvial, convertida en la Vega de Granada por la acción antrópica, rodeada casi por completo por sistemas orográficos de diversa magnitud superficial y altitudinal, donde el contacto entre ambas grandes unidades se establece por medio de rampas o escalones, que compartimentan el territorio físico, sobre todo en la zona oriental. Sintéticamente, se trata por tanto de dos importantísimos espacios serranos -Sierra de Huétor al norte y Sierra Nevada al sur- enlazados por formaciones menores que constituyen los interfluvios de los ríos Darro y Genil, una plataforma intermedia donde se ha situado el sistema urbano, que se ubica entre las cotas 700 y 800 al este y 600 y 700 al norte y sur y finalmente una extensa vega central que recibe y acumula el agua proveniente de las sierras perimetrales.

El valor natural, ecológico, ambiental y paisajístico de Sierra Nevada y Sierra de Huétor están fuera de toda duda, ambas declaradas en la actualidad Parques Naturales. Sin embargo, son los interfluvios de los ríos Darro y Genil los que más interesan a la hora de definir los recursos para construir el sistema de espacios libres de la aglomeración, por su proximidad al núcleo central de la misma y su compleja situación actual. Este espacio, delimitado por los cauces de los ríos Beiro al norte y Monachil al sur se compone, por una parte, de áreas arboladas y arbustivas autóctonas de alto valor natural, coincidentes con las laderas norte de los cauces de los ríos Darro y Genil y por áreas de repoblación de pinares de cierto valor ambiental; de otra, por áreas de matorral de degradación y pastizales nitrófilos, de escaso valor ambiental, coincidentes con las laderas sur de los cauces arteriales; y finalmente, por secanos marginales abandonados o en proceso de abandono, con alto riesgo de erosión. El conjunto, telón de fondo de la Alhambra, tiene además un alto interés paisajístico y posicional que lo convierte en el principal recurso para el sistema de espacios libres de esta zona oriental.

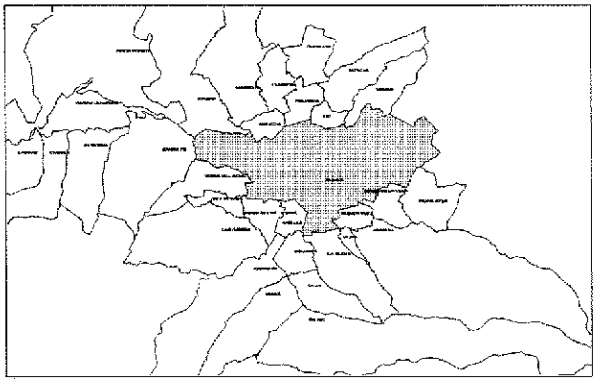
En el lado opuesto se encuentra el espacio de la Vega, del que ya se ha indicado su importancia como soporte territorial de la aglomeración y sin la cual no es posible comprender y, en consecuencia, ordenar el sistema urbano granadino. Este espacio, cuyo carácter unitario se ha de resaltar, se encuentra actualmente dividido en cuatro zonas por efecto del crecimiento urbano de la última década: la Vega norte, entre la CN-323, Sierra Elvira y la CN-432; la Vega sur, delimitada por la circunvalación sur, y los núcleos de la comisa; la Vega suroeste, al sur del cauce del río Dílar; y la Vega oeste, que ocupa desde Granada hasta Láchar. Globalmente considerado este espacio tiene un valor histórico, productivo, paisajístico y estratégico que obliga a su consideración como espacio no ocupable e integrante del sistema de espacios libres, aún cuando con un carácter singular. Su organización se establece sobre los cauces de los ríos Genil, principalmente, Darro, Dílar, Beiro y Cubillas, así como de una profusa y secular red de acequias, conjunto que debe servir para construir la red de itinerarios públicos que la recorra.

Sierra y Vega se encuentran actualmente separadas por el continuo urbano formado por Albolote, Peligros, Maracena, Granada, Huétor Vega, Monachil, Cájar, La Zubia, Gójar y Ogíjares y enlazadas por los cauces fluviales y una infinidad de vaguadas y barrancos, que constituyen en conjunto el tercer recurso básico para la construcción del sistema de espacios libres. Estos cauces son, de norte a sur, el Juncaril, el Beiro, el Darro, el Genil, el Monachil y el Dílar. A estos espacios de gran valor ambiental y paisajístico en unos casos (Darro, Genil, Alto Monachil y Alto Dílar), degradados en otros (Juncaril, Beiro medio, Bajo Monachil y Bajo Dílar) e incluso embovedados en otros (Beiro y Bajo Darro), les corresponde la responsabilidad de relacionar este y oeste, -sierras y Vega- y a la misma vez pautar y ordenar el sistema urbano. Este espacio intermedio es, sin duda, el de mayor complejidad del ámbito y donde el proceso de aglomeración ha sacrificado una parte importante de los recursos espaciales para su ordenación, sin una clara rentabilidad urbana en ningún caso. Esta dinámica es improrrogable, incluso para evitar riesgos de avenidas, inundaciones y encharcamientos y para ello, es imprescindible insertar los cauces fluviales, vaguadas y barrancos en un sistema de espacios libres que los cualifique y proteja.

En relación a las ***infraestructuras básicas del ciclo del agua***, su situación actual, descrita en el capítulo precedente, evidencia cómo éstas no responden a las exigencias del sistema urbano actual. En efecto, respecto al abastecimiento sólo las dos terceras partes de los habitantes de la aglomeración consumen agua procedente de regulación de los embalses de Quéntar y Canales y sometidas a tratamiento de potabilización, mientras el resto, más de 150.000 habitantes consumen agua proveniente de 18 manantiales, 2 tomas y más de 28 pozos. Esta situación causada fundamentalmente por la forma en que se ha producido el proceso de aglomeración, ya que bien por el carácter aislado de los nuevos núcleos de población, o bien por la insuficiencia de los abastecimientos y las redes municipales, las actuaciones urbanísticas de entidad en la periferia de la aglomeración, han solventado de manera autónoma su infraestructura de abastecimiento, situación ésta absolutamente inadmisible en un sistema urbano que funciona unitariamente y que se nutre del mismo recurso.

La situación es aún más grave al analizar las infraestructuras de saneamiento y depuración. En este caso, de igual forma, sólo se depura el efluyente de dos terceras partes de la población y la mitad aproximadamente de los efluyentes de las actividades productivas. Más de 20 Hm3./año de aguas residuales van a parar a cauces y acequias, gran parte de los cuales terminan en el acuífero de la Vega de Granada, de donde se vuelven a extraer para abastecimiento y riego. El volumen que no se infiltra al acuífero, contamina cauces y acequias que discurren por poblaciones situadas en cotas más bajas o riegan zonas inmediatas a núcleos de población. Esta situación está motivada por diversas causas, entre las que cabe resaltar la falta de concienciación social y política, el reducido tamaño de los municipios que dificulta la construcción y sobre todo el mantenimiento de las instalaciones de depuración, las condiciones de precariedad en que se ha realizado el proceso de aglomeración y la competencia existente por el agua entre riegos y usos urbanos en las zonas de mayor crecimiento poblacional.

En definitiva, la situación actual de las infraestructuras del ciclo del agua es inadmisible y no puede seguir degradándose paulatinamente mediante la formación de nuevos núcleos de población



Municipios con depuración integral de aguas

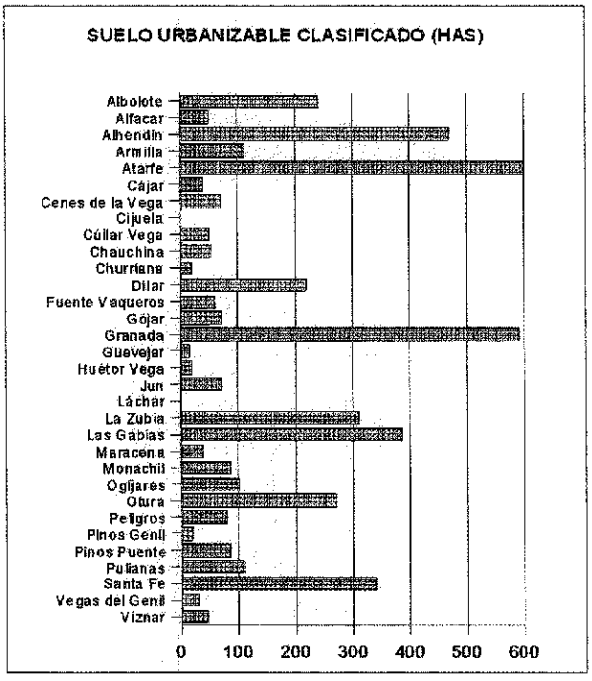
u otras actuaciones urbanísticas que dificultan progresivamente una solución conjunta al problema, única vía razonable dada la integración hidráulica, urbana y agrícola del ámbito.

La adecuación entre ciudad funcional e infraestructuras básicas del ciclo del agua, pasa al menos por: la regulación y potabilización de la globalidad del agua para consumo humano, con previsión de captaciones alternativas para períodos de sequía; la unificación del sistema de abastecimiento en alta, si bien, podrían establecerse ámbitos supramunicipales con relativa independencia, por condiciones espaciales específicas, con mantenimiento, en todo caso, de la gestión unitaria en alta; depuración de la totalidad del agua usada en el menor número posible de instalaciones, cuya gestión y mantenimiento sea centralizada o mancomunada; reutilización del agua depurada, junto con el resto de aportaciones existentes, para el riego de la Vega; y finalmente, prohibición de extracciones para consumo urbano y vertidos fuera del sistema unificado.

IV.3 El sistema urbano que conforma la aglomeración tiende progresivamente hacia el desorden

Dice Leonardo Benévolo en su libro «La ciudad europea» que, como resultado de la política de actuaciones haussmaniana sobre París a mediados del pasado siglo, se definieron cuáles eran las funciones a desarrollar por la Administración Pública y los operadores privados en la construcción de la ciudad y cómo, en definitiva, ésta es la consecuencia de la relación de fuerzas que en cada tiempo y lugar se establece entre ambos.

En efecto, desde que el capital descubrió hace 150 años que el crecimiento y la transformación de la ciudad eran actividades económicas que podrían generar fuertes plusvalías reclamó para sí esta función, que hasta entonces había sido pública, quedando para la colectividad exclusivamente las tareas de control y preparación de las infraestructuras generales. Establecido ya jurídicamente este par de fuerzas que actúan sobre la ciudad, la conformación de ésta es fruto de la situación del equilibrio inestable que se produzca.



La posterior consideración de las ciudades como una cuestión de interés general, condujo a la elaboración de una serie de códigos normativos que dictaron los mínimos estándares de calidad urbana, que en el caso de España afectaron a los servicios urbanos imprescindibles, densidades máximas y dotaciones mínimas.

Mientras que cada núcleo urbano se encuentra aislado en el territorio y constituye un mercado inmobiliario cerrado, el equilibrio resultante es admisible al actuar sobre la ciudad tensiones semejantes, cuya intensidad guarda proporción con las plusvalías que pueden generarse. Cuando el aislamiento territorial se quiebra y los mercados inmobiliarios de distintos núcleos se confunden, el equilibrio resulta más complejo y se rompe si la capacidad de control público y la capacidad de los operadores privados no son semejantes. Ejemplo evidente de esto a nivel nacional han sido los procesos metropolitanos de Madrid o Barcelona, ya que mientras las grandes ciudades han mantenido una alta calidad urbana, los municipios de las periferias han degenerado en algunos casos hasta niveles ínfimos.

En el capítulo anterior se ha analizado cómo el proceso de aglomeración de la comarca de la Vega de Granada ha traído como consecuencia la unificación de los mercados de vivienda de los distintos municipios en uno global de la aglomeración, lo que, como se verá, ha roto el equilibrio en la construcción urbana de la periferia, al contraponer capacidades públicas de control propias de municipios de menos de 10.000 habitantes, con tensiones urbanas de una ciudad con casi 450.000 residentes. La unificación del mercado de viviendas ha supuesto una profunda transformación de las condiciones en la que se forma el sistema urbano; en estas nuevas circunstancias los municipios han entrado en una competencia interna por captar las iniciativas privadas, que ahora pueden desplazarse libremente por el ámbito, limitando aún en mayor medida la capacidad pública de control.

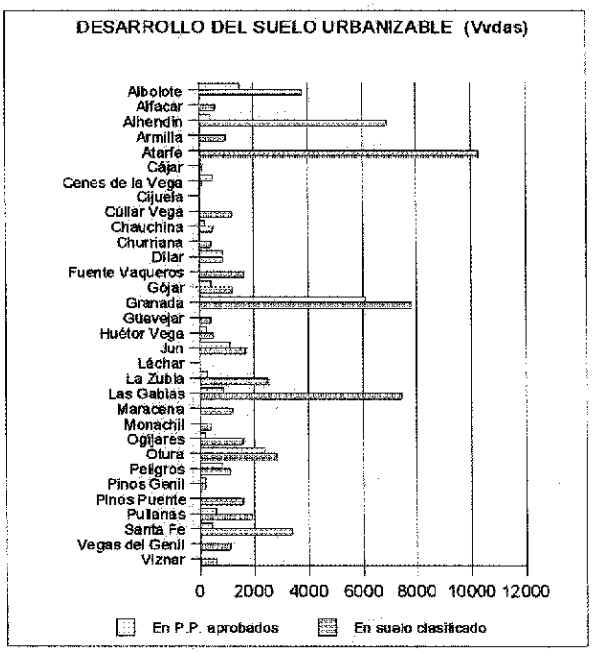
La competencia entre los distintos municipios de la periferia por captar las mayores cuotas posibles del crecimiento de la aglomeración viene motivada por muy distintas causas, entre las que cabe destacar las siguientes: de una parte, el falso mito del tamaño urbano, como medio para la captación de servicios dotacionales, terciarios,... etc. que mejoren la calidad de vida de los habitantes, carente de sentido en una aglomeración urbana; de otra, incrementar el nivel de empleo, fundamentalmente en la construcción, ya que este subsector ocupa al 17% del total de trabajadores en la periferia de la aglomeración e incluso supera en algunos municipios el 20%, también discutible dado el nivel de integración espacial del mercado de trabajo; de otra, la construcción es el factor de producción de riqueza más fácilmente captable por los municipios y que en la periferia de la aglomeración supone casi una tercera parte de su producto interior bruto; y finalmente, por cuanto los impuestos y tasas municipales que gravan la construcción significan una importante partida de ingresos para unas haciendas municipales limitadas y maltrechas, si bien de forma coyuntural, ya que a largo plazo el coste del mantenimiento de los servicios urbanos necesarios es mayor que los ingresos ordinarios que los bienes inmuebles aportan.

Esta competencia intermunicipal por captar las iniciativas inmobiliarias se evidencia en todas las facetas de la actividad urbanística, pero resulta paradigmática en el planeamiento urbanístico. Anteriormente se analizó como después del desmembramiento del Plan Comarcal de Ordenación Urbana producido en 1983, las políticas urbanas municipales se escindieron en dos: las restrictivas y las expansivas. Transcurridos doce años desde entonces, sólo 4 municipios mantienen la primera opción y proponen crecimientos en viviendas que no sobrepasan el 50% del parque existente, mientras que los otros 26 han incrementado paulatinamente sus previsiones de crecimiento demográfico, fuera de todo escenario posible. De esta forma, si en el análisis de la situación actual de la aglomeración urbana se han puesto de manifiesto evidentes disfuncionalidades, la observación con-

junta de los diferentes planes urbanísticos de los municipios pone de manifiesto que su sistema urbano tiende progresivamente hacia un mayor desorden producido por: ***la creación ilimitada de expectativas y tensiones urbanas en el ámbito de la aglomeración, el aumento en la complejidad del sistema urbano y la destrucción de las estructuras territoriales y municipales.***

El sistema urbanístico español tiene una de sus bases en la limitación de las ***expectativas y tensiones urbanas*** por el planeamiento, mediante el instrumento de la clasificación del suelo, que cualitativamente debe estar justificada en el nivel de urbanización y consolidación edilicia del territorio, cuantitativamente en las previsiones de crecimiento y espacialmente en la idoneidad del suelo para su edificación y en las posibilidades de prestación de los servicios urbanísticos básicos. Ninguno de estos condicionantes relativos a la clasificación del suelo se cumplen en el planeamiento municipal de la aglomeración urbana. Respecto a la distinción entre suelo urbano y urbanizable, los planes vigentes prevén la edificación de 37.000 viviendas en suelo urbano incluido en unidades de ejecución y de prácticamente la mitad de esta cifra, es decir, unas 18.000 viviendas en terrenos clasificados como urbanos y no sometidos a posterior desarrollo. Naturalmente, estas 55.000 viviendas superan ampliamente el margen de discrecionalidad previsto legalmente. Si se considera sólo la periferia de la aglomeración, el crecimiento residencial en suelo urbano ya supone alrededor del 90% del total de viviendas existentes en dichos municipios. Respecto a la relación entre las viviendas previstas en el suelo urbanizable y las previsiones de crecimiento, ésta es inexistente. En el total de la aglomeración se pueden construir en el suelo urbanizable o apto para urbanizar un total de 112.500 viviendas, es decir, el crecimiento previsible en 28 años. Considerando sólo la periferia, el número de viviendas sería de 95.000 y el período para su consumo de 35 años.

En relación a las posibilidades de prestación de servicios urbanísticos, los planes, en general, no consideran dicha cuestión y como se ha visto en las infraestructuras del agua, las actuaciones urbanísticas de mediana envergadura no acometen a las redes municipales, sino que autogestionan su abastecimiento y vertido.



En definitiva, el planeamiento urbanístico vigente permite la construcción de más de 167.000 viviendas, es decir, la duplicación de la totalidad del parque existente, en tanto que los municipios de la periferia de la aglomeración casi se cuadruplican al pasar de las 59.500 viviendas actuales a 206.500 totales, o lo que es lo mismo, las previsiones de crecimiento de los próximos 50 años.

Analizando el planeamiento parcial aprobado se deducen una serie de consecuencias que clarifican la situación y avalan el carácter de meras expectativas de la clasificación de suelo de los planes municipales. El planeamiento parcial vigente (alrededor de 90 figuras), tiene una capacidad global de poco más de 23.000 viviendas, de las cuales se han ejecutado 6.000 unidades. En consecuencia, la capacidad real resultante es de unas 17.000 viviendas, de las cuales sólo poco más de 4.500 (las necesarias para un año) se incluyen en planes que hayan iniciado su ejecución. En resumen, sólo el 20% del suelo urbanizable clasificado ha aprobado el planeamiento parcial, actualmente ejecutado una cuarta parte y las reservas reales en suelo urbanizado o en proceso de urbanización se limitan a menos de la quinta parte de aquél, o lo que es lo mismo, al 4% del total de suelo clasificado.

En definitiva, la sobreclasificación realizada por el planeamiento municipal no hace sino crear unas expectativas al margen de la realidad, que lejos de cooperar a la progresiva ordenación del sistema urbano, lo conducen a una situación caótica, al posibilitar la implantación de más de 800.000 habitantes sin que se prevean a la misma vez los sistemas necesarios, incluso ocupando sobre el papel el suelo que sería necesario para su realización. Por otra parte, y como se verá más adelante, la generación irreal y gratuita de expectativas urbanísticas está dañando irreversiblemente los recursos productivos, que se descapitalizan o abandonan en espera del operador urbanístico que pague por ellos lo que no valen cuando sobran.

En la situación descrita no es posible realizar una planificación efectiva para la ubicación de dotaciones, la remodelación del transporte público o la realización de infraestructuras, ya que no existe un escenario fiable a medio-largo plazo. El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada deberá diseñar este escenario probable, adoptando las cautelas necesarias para garantizar su efectividad.

Pese a la importancia de lo anterior, el principal problema de la forma de crecimiento de la aglomeración y de las determinaciones al respecto del planeamiento municipal no es el cuantitativo, sino el espacial, al producirse un progresivo aumento en la ***complejidad del sistema urbano***, ya de por sí confuso como se ha venido repitiendo a lo largo de este documento. En efecto, al tratar la prestación de los servicios dotacionales o el funcionamiento del servicio de transporte público, se ha venido insistiendo en la dificultad que plantean la existencia de 71 núcleos de población en el ámbito, la homogeneidad del sistema de asentamientos, el reducido tamaño poblacional de los municipios, la ausencia de una red viaria propia del nivel de la aglomeración,...etc. Sin embargo, el análisis del planeamiento municipal pone de manifiesto que sus determinaciones agudizan éstos y añade otros nuevos problemas que obstaculizan progresivamente la adecuación en la prestación de los servicios y la estructura territorial a la nueva situación funcional.

El territorio de la aglomeración, por sus características fisiográficas, su forma de explotación de los recursos productivos primarios y una tradición urbana secular, ha sido ocupado históricamente de manera exhaustiva, conformando un sistema de asentamientos de una extraordinaria densidad. Los 62 núcleos históricos sobre una superficie habitable de menos de 550 Km2, suponía la existencia de un asentamiento cada 9 Km2, con una distancia máxima entre dos de ellos que no alcanzaba los 3 Km. El proceso de aglomeración y las etapas previas a éste han añadido 9 núcleos más hasta completar los 71 existentes en la actualidad, reduciendo esta relación hasta 7,7 Km2/núcleo. Cada

uno de estos núcleos precisa de dotaciones, infraestructuras urbanas, transporte público y en general de todos los servicios propios del suelo urbano, que debido a su escasa población resultan enormemente costosos, por lo que no siempre son prestados por los municipios. Si históricamente este sistema de asentamiento ha estado justificado en la explotación de los recursos productivos primarios y por tanto en una rentabilidad social, esto ya no es así, sino que su creación se debe a actuaciones urbanísticas de carácter especulativo, que responden exclusivamente a intereses particulares de creación y apropiación de plusvalías urbanas donde éstas no existen y cuyos sobrecostes, por el contrario, deberán ser abonados por la colectividad. Por otra parte, la justificación esgrimida en otros momentos en el sentido de que los nuevos núcleos de población se destinan a segunda residencia y, en consecuencia, no son demandantes de algunos servicios (dotacionales, transporte público,...etc.) ya no es aceptable en la actualidad, en la que este tipo de demanda es prácticamente inexistente. Sin embargo, el planeamiento municipal vigente prevé la creación de otros 9 núcleos, algunos de los cuales podrían superar los 5.000 habitantes, sin justificación alguna en cuestiones de ordenación territorial.

La definición del sistema de asentamientos debe ser abordada por el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada al tratarse de una determinación básica para otras cuestiones tales como la red viaria, la jerarquización de las dotaciones, la reordenación del transporte público, la unificación de las infraestructuras del agua,...etc..

Relacionado con el aspecto anterior, pero con entidad propia por su importancia, la localización del crecimiento previsto en los planes municipales está incentivando la destrucción de la ***estructura territorial*** de la aglomeración. Al tratar esta cuestión, se constató como eran los sistemas de infraestructuras básicas, espacios libres y comunicaciones los que constituían el soporte estructural del ámbito; también se ha estudiado en apartados anteriores de este capítulo cómo cada uno de estos sistemas tiene graves deficiencias de adaptación al nuevo esquema funcional del sistema urbano. Ahora se va a analizar cómo las determinaciones del planeamiento urbanístico no sólo no ayudan a resolver esos problemas, sino que, por el contrario, están dificultando su resolución futura, a la misma vez que incentivan su disfuncionalidad.

Respecto al sistema de comunicaciones, tres son los aspectos en los que el planeamiento municipal incide negativamente sobre su principal subsistema en la aglomeración, como es la red viaria: parasitismo de la red nacional-regional, ocupación de los posibles trazados de la red de la aglomeración y cambio de uso de la red zonal-supramunicipal.

La red viaria nacional-regional soporta en la actualidad tanto los tráficos que le son propios, como los interzonales de la aglomeración, ante la inexistencia de una red propia. Así, determinados tramos soportan una IMD superior a la que se produce en el viario urbano de la zona central de Granada. La consiguiente accesibilidad potencial está generando que el planeamiento municipal apoye a lo largo de esta red sus previsiones de usos industriales y terciarios, así como en ocasiones incluso residenciales, pero sin prever la estructura viaria suficiente que garantice que los desplazamientos locales y los movimientos de agitación no perturben en la funcionalidad del sistema, ya de por sí sobrecargado. Esta dinámica es claramente perjudicial para el conjunto de la aglomeración, restándole capacidad, al mismo tiempo que aumenta la peligrosidad en la red que soporta el funcionamiento integrado del sistema urbano.

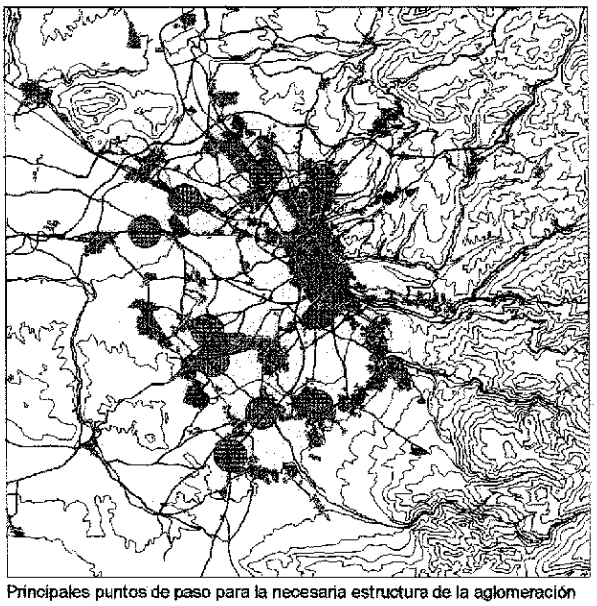
Fruto de esta política, la suma del planeamiento municipal de la aglomeración da como resultado un continuo urbano que se extiende desde el Chaparral de Cartuja en la CN-323 y Sierra Elvira en la CN-432 al norte, hasta el Puerto del Suspiro en la CN-323 al sur, en una longitud que supera los 22 Km., dificultando enormemente el trazado de la red de la aglomeración, al impedir las posibilidades de conexión de la red nueva, que necesariamente debe basarse en tramos en ronda, con la red principal existente, así como la creación de nuevos enlaces, vías de servicio,... etc. sobre la red existente que mejoren su funcionalidad y seguridad.

Efectos similares, pero aún con mayor virulencia, se están produciendo sobre la red zonal-supramunicipal, ya que el planeamiento urbanístico la está convirtiendo en red urbana al servicio de la edificación, que se apoya directamente sobre ella sin mayores precauciones de mantenimiento de la seguridad o el nivel de servicio. De hecho, como se ha visto, la red comarcal ha desaparecido en más de la mitad de su longitud absorbida por las previsiones del planeamiento.

En lo relativo al sistema de espacios libres, que aún cuando inexistente en la actualidad el marco físico de la aglomeración contiene los elementos necesarios para su construcción, el planeamiento urbanístico está procediendo a la reducción sistemática de los cauces fluviales y la ocupación de barrancos y vaguadas, mediante la calificación de suelos edificables en sus bordes, cuando no sobre los álveos. Consecuencia de lo anterior, se dificulta la construcción del sistema de espacios libres de la aglomeración, además de producir situaciones de riesgo de catástrofe, por cuanto se obstaculiza el drenaje natural y se obliga a medio plazo a destruir espacios de alto valor ambiental al tener que encauzar artificialmente los cauces naturales para mejorar la capacidad de evacuación.

Para concluir el análisis de los efectos de las determinaciones del planeamiento urbanístico sobre los sistemas que componen la estructura territorial, resta por tratar las infraestructuras urbanas básicas. Tres son las cuestiones reseñables: dificultad para su planificación, desconsideración del planeamiento hacia los condicionantes intrínsecos de cada infraestructura y progresiva complejidad en la prestación de los servicios.

La primera cuestión resulta evidente al recordar que el planeamiento permite cuadruplicar el número de viviendas en la periferia de la aglomeración, sin previsión temporal alguna, o lo que es lo mismo, pasar en la prestación servicio de 150.000 habitantes a casi 550.000 hipotéticos moradores. Esta situa-



Principales puntos de paso para la necesaria estructura de la aglomeración

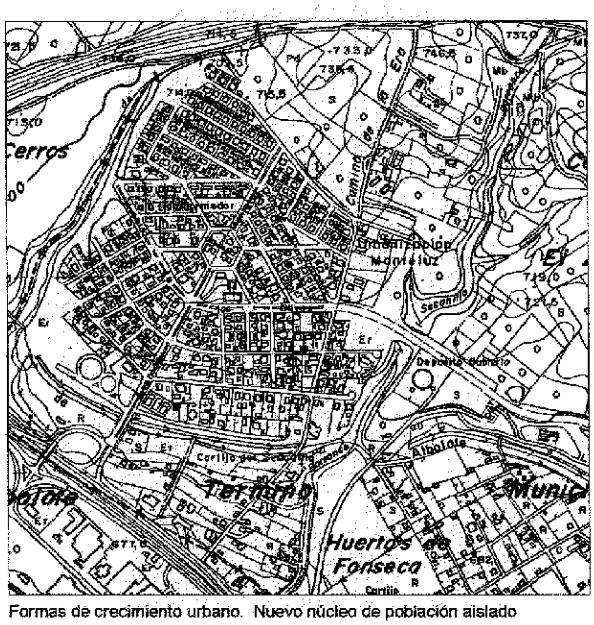
ción imposibilita diseñar un escenario previsible a medio y largo plazo que sirva de base a la planificación, por lo que ésta resulta inviable. Respecto a la desconsideración de los condicionantes intrínsecos de las distintas infraestructuras, hay que resaltar tres aspectos: de una parte la calificación indiscriminada de suelo edificable obvia las servidumbres impuestas por los trazados preexistentes de líneas de alta tensión, con lo que se difi-culta su mantenimiento, ampliación,...etc. (en la actualidad casi 21 Km. de líneas aéreas de tensión igual o superior a 66 Kv., discurren sobre suelo urbano o urbanizable residencial); de otra, la clasificación de suelo extensiva, que da lugar a constantes e inacabables conurbaciones, dificulta el trazado de nuevas redes eléctricas de alta tensión, arterias de agua en alta o colectores principales; y finalmente, la localización espacial del crecimiento se realiza sin tener en cuenta los condicionantes básicos para las infraestructuras, tales como la cota altimétrica para abastecimiento de agua, o la cuenca o subcuenca para el saneamiento.

En relación a la progresiva complejidad para la prestación de los servicios, es necesario volver a incidir en los problemas creados por la previsión de nuevos núcleos de población en los planes municipales, que conllevan el trazado, acometida y mantenimiento de nuevas redes de infraestructuras básicas y dificultan la imprescindible reordenación de las existentes.

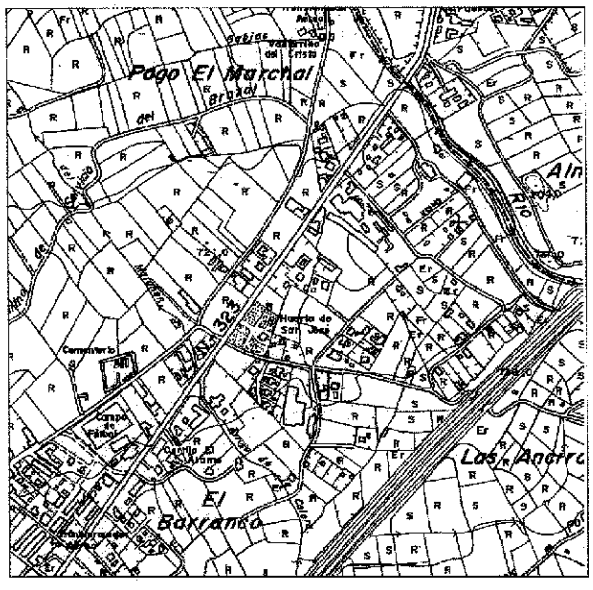
La propuesta y protección de la estructura territorial y su asunción por el planeamiento urbanístico debe quedar garantizada en el Plan de Ordenación Territorial de la aglomeración urbana de Granada al formar parte de sus determinaciones vinculantes. El sistema de comunicaciones, la definición del sistema de espacios libres, el esquema de las infraestructuras básicas y la salvaguarda de los pasillos necesarios para su ejecución, serán las determinaciones que articulen la estructura territorial de la aglomeración con las estructuras municipales a diseñar por su planeamiento.

La cuantía del crecimiento urbano real y previsto, su disposicón espacial, sus características tipológicas y la fragmentación con que se produce está destruyendo las ***estructuras urbanas municipales*** de la periferia de la aglomeración. Cuando se describió el proceso de formación histórica de la comarca de la Vega de Granada, se puso de manifiesto cómo el origen agrícola y la total dependencia de los núcleos respecto a Granada, habían producido unas estructuras urbanas débiles y una arquitectura de limitado valor, características que en conjunto suponen una gran fragilidad frente a cualquier agresión, así como una escasa capacidad de soportar el crecimiento sin reforzar sus sistemas urbanos. El proceso de aglomeración extendido desde 1.973 a 1.993 ya ha supuesto para algunos municipios un quebranto en su orden interno del que difícilmente, y sólo a lo largo de años de actuación recualificadora, podrán recuperarse. En este sentido, los que conforman la Subárea Sur, en los últimos años han duplicado su número de viviendas y prácticamente han triplicado su extensión urbana, con casos como Ogíjares que ha cuadru-plicado en 20 años su capacidad. Sin embargo, estos mismos siguen planteando crecimientos que vuelven a duplicar o triplicar la capacidad actual, lo que en el hipotético caso de que se produjera terminaría de destruir unas estructuras ya sumamente quebrantadas.

La disposición espacial del crecimiento supone de nuevo, el problema más grave a la escala municipal. La expansión que se ha producido, y, el que el propio planeamiento propone, sigue alguno de los siguientes modelos: nuevos núcleos de población aislados, apoyados bien en caminos, o bien en carreteras de la red nacional-regional o zonal-supramunicipal; urbanizaciones próximas o colindantes a los núcleos principales, que se apoyan en caminos y carreteras de la red zonal-supramunicipal y que se cierran sobre ellas mismas sin relacionarse con el viario local; y finalmente, edificaciones discontinuas que a lo largo de caminos y carreteras las utilizan directamente para el acceso a las parcelas. En todo caso, ninguna de estas formas de crecimiento mejora la estructura urbana, sino sólo utiliza la existente. Estas tipologías clásicas de la inexistencia de planeamiento, se repiten fomentadas por los planes ante la falta de definición en éstos del viario básico municipal y local. Todo ello conduce a núcleos conformados por fragmentos urbanos que no se relacionan entre sí debilitando los sistemas preexistentes, con grandes vacíos internos de difícil acceso, cuya ordenación aislada no puede reconstruir una estructura urbana no prevista en el planeamiento general. Otro síntoma negativo importante de la localización espacial del crecimiento es la reiteración de conurbaciones entre núcleos de distintos municipios, que forman continuos urbanos, no llegan a interrelacionarse para constituir un conjunto urbano superior,



Formas de crecimiento urbano. Nuevo núcleo de población aislado



Formas de crecimiento urbano. Edificaciones discontinuasen caminos

sino sólo una amalgama de edificaciones, calles e infraestructuras que se interrumpen al llegar a la división administrativa municipal.

La densidad del crecimiento en la periferia de la aglomeración es normalmente baja, siendo la media de ésta en el planeamiento parcial aprobado de poco menos de 15 vvda./Ha. La distribución tipológica es dos terceras partes de vivienda unifamiliar aislada y una tercera parte de vivienda unifamiliar adosada. Ambos factores conducen a grandes extensiones urbanas que, carentes de una estructura integradora se convierten en laberínticas. Por el contrario, para el suelo urbano el planeamiento municipal asigna en muchas ocasiones densidades muy superiores a las preexistentes (35 vvda./Ha., frente a las 15 viviendas actuales), produciendo un fenómeno de densificación de las áreas tradicionales y centrales de los núcleos poco justificado.

Finalmente, la expansión se ejecuta fraccionada según las lindes de los predios y no según la estructura de la ordenación, en el caso de que ésta exista, lo que impide la progresiva y ordenada construcción urbana en el espacio y en el tiempo, dando pie a las formas de crecimiento aislado antes descritas.

A la vista de todo lo anterior, se puede concluir que la ausencia en el planeamiento municipal de una definición precisa de la estructura urbana y de una ordenación pormenorizada, tendentes ambas al fortalecimiento de los sistemas internos, unidas a la importante cuantía del crecimiento, está dando lugar como se había enunciado a la destrucción progresiva de las estructuras urbanas ya inicialmente frágiles. El Plan de Ordenación del Territorio deberá plantear una línea de trabajo dirigida a que el planeamiento urbanístico realice una ordenación pormenorizada e integrada de la totalidad del suelo con destino urbano y a que las actuaciones municipales y supramunicipales posteriores la ejecuten.

IV.4. El conjunto de los ciudadanos de la aglomeración no recibe los servicios adecuados

Se consideran servicios a los efectos de este apartado las prestaciones formalizadas, es decir excluidas las familiares, que posibilitan y enriquecen la vida social e individual, precisando el desplazamiento del usuario para su obtención, así como a los medios colectivos de transporte que permiten dichos desplazamientos. Estos servicios se pueden clasificar en consecuencia en los siguientes grupos: servicios dotacionales, ya definidos en el capítulo anterior como aquellos que están relacionados con la educación, la sanidad, la asistencia social, la práctica del deporte o el fomento de la cultura; servicios terciarios, aquellos que están relacionados con el comercio, la intermediación financiera, las prestaciones personales, ...etc; y servicios de transporte, aquellos que garantizan el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

Como se ha indicado anteriormente, una sociedad se considera más desarrollada conforme mejores servicios es capaz de prestar a sus miembros. Además los servicios dotacionales y los servicios del transporte son instrumentos fundamentales para la consecución de objetivos sociales básicos como son: la igualdad de oportunidades, la redistribución de la riqueza, la justicia social, el derecho a la educación, el derecho a la salud, ...etc, por lo que se consideran servicios públicos, con independencia de que sean prestados directamente por la Administración Pública, concesionadas o intervenidas. Por otra parte, aún cuando los servicios terciarios se presten generalmente en libertad de mercado, su adecuado funcionamiento es básico para el desarrollo de la vida social y de las actividades económicas, razón por la cual deben ser considerados en la ordenación territorial.

En los últimos veinte años, España en general y Andalucía en particular, ha realizado un importante esfuerzo en la mejora de los servicios como factor fundamental para la modernización de la sociedad y la elevación de la calidad de vida de los ciudadanos. La ralentización del crecimiento poblacional y el descenso de los movimientos migratorios han sido factores claves para realizar esta mejora, ya que, de una parte, han permitido liberar recursos, de otra, han disminuido la presión social sobre los grandes núcleos urbanos receptores y, finalmente, han permitido las tareas de planificación sectorial. Las estrategias aplicadas para la mejora de los servicios han sido muchas, de las cuales aquí cabe destacar dos: ampliación cuantitativa y redistribución territorial. En efecto, la unión de ambas estrategias, además de mejorar globalmente los servicios, ha permitido acercarlos al usuario facilitando así su consumo, pero también ha servido para fortalecer y jerarquizar el sistema urbano andaluz. Creación de universidades, construcción de hospitales, centros de enseñanzas medias, centros de salud,...etc, han coadyuvado a ordenar un sistema urbano, que ha obtenido posteriormente el refuerzo de los servicios terciarios, mediante la realización de grandes y medianas superficies comerciales, sucursales bancarias, delegaciones de empresas,...etc.

La coincidencia en el tiempo entre las actuaciones anteriores y el proceso de formación de la aglomeración urbana de Granada, en las condiciones de precariedad estructural en que se ha realizado, ha dado lugar a la aparición o agravamiento de tres aspectos negativos en la prestación de los servicios en el ámbito, que se pueden enunciar como: ***inadecuación del transporte público a la ciudad funcional, falta de adecuación y jerarquización de los servicios dotacionales y excesiva concentración de los servicios terciarios en la ciudad central.***

Al tratar el uso del ***transporte público*** para la satisfacción de la movilidad en el capítulo anterior, sorprendía lo exiguo de su utilización para las relaciones intermunicipales en la aglomeración (19,7% de los viajes motorizados para los que tienen origen o destino Granada y 10,3% para los viajes motorizados entre la periferia de la aglomeración). Sin embargo, al analizar la red de transporte público de la aglomeración, causa perplejidad un uso tan intenso con la características del servicio que actualmente se presta, sólo explicable por tratarse de demanda cautiva.

Como reiteradamente se ha dicho, la aglomeración urbana de Granada es actualmente una ciudad funcional con una alta interrelación de su sistema urbano, a la que debería corresponder una red de transporte público que respondiera a esta situación. Contrariamente a ello, de las más de 30 líneas intermunicipales existentes sólo una no tiene como origen/destino la ciudad central, lo que supone el 0,2% del total de expediciones interurbanas. En consecuencia, la red se puede describir como absolutamente radial, manteniendo el esquema funcional previo al proceso de aglomeración.

Las 31 líneas son prestadas por 11 empresas que se distribuyen los distintos corredores radiales de manera casi aleatoria. La cantidad de expediciones de cada empresa varía entre las 162 de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. y las 2 de J. Martín Pérez. El parque de vehículos asignado por las empresas es de 58 autobuses, cuya edad media es de 10 años, si bien 20 de ellos sobrepasan los 16 años en servicio.

El número de plazas ofertadas por habitante varía de los 0,12 de Chauchina a los 0,64 de Cenes de la Vega, siendo la media de 0,25. La longitud media de las líneas en el ámbito de la aglomeración es de poco más de 10 Km., que se cubren en una velocidad media de 25 Km./hora, resultando un tiempo de viaje próximo a la media hora. El precio del viaje varía entre las 80 pts. para los municipios de las Subáreas Central y Sur y las aproximadamente 145 pts. de los municipios más alejados de las Subáreas Norte y Oeste.

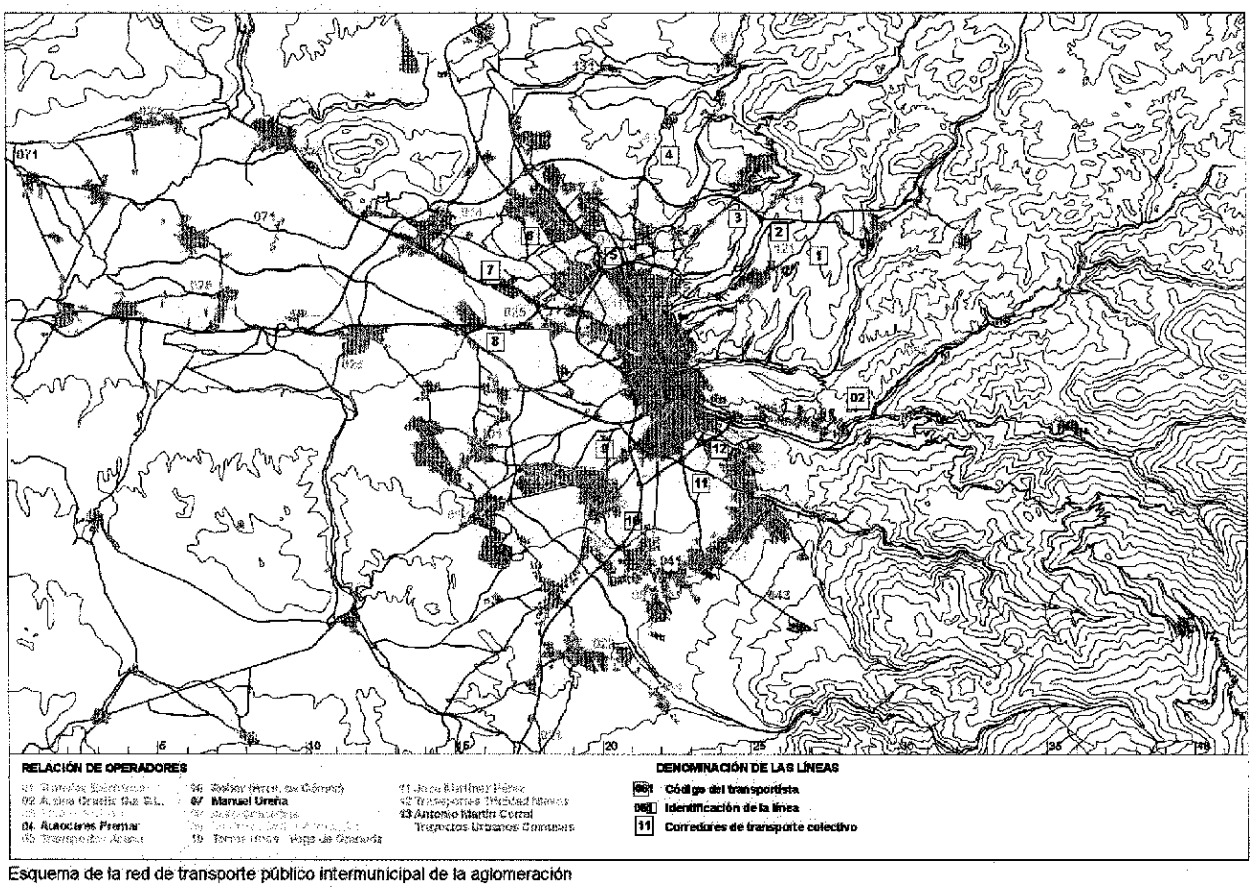
El fin de línea en Granada se produce en seis puntos (3 al norte y 3 al sur) situados en el entorno de la convergencia de los haces viarios radiales norte y sur. Así, en el entorno de la Avenida de la Constitución tienen parada algo menos del 40% de las expedicio-

nes totales (las correspondientes a las radiales norte) y en el entorno del Paseo del Salón el 60% restante (las correspondientes a las radiales sur). Ninguna línea cruza el eje formado por Gran Vía-Reyes Católicos, que queda reservado para el transporte urbano de Granada. Contrariamente a lo que podría parecer por la fragmentación espacial de los servicios de transporte, no se producen intercambios entre la red interurbana y la red urbana de autobuses, siendo así los viajes exclusivamente monoetapa.

La red municipal de Granada se compone de 15 líneas prestadas por un total de 65 vehículos, estando concesionado el servicio desde hace más de 30 años a una empresa privada (Rober S.A.). La estructura de líneas es norte-sur, enlazando puntos extremos de ambas áreas urbanas, a las que se suma una línea circular intermedia, más algunas con destino a pedanías y barriadas. Este tipo de red obliga al paso de las más de cuarenta autobuses por hora y sentido por el eje Gran Vía-Reyes Católicos, cuya saturación disminuye la velocidad comercial media a 11,6 Km/hora, menos que las de ciudades con más habitantes tales como Madrid (14,4 Km/hora), Barcelona (13,3 Km/hora), Valencia (12,9 Km/hora) o Sevilla (12,8 Km/hora). Como consecuencia de ello, el tiempo medio de viaje es de 25 minutos, muy similar al del transporte interurbano visto anteriormente.

En definitiva, se puede afirmar que en el ámbito de la aglomeración existen 32 redes de transporte público (31 intermunicipales correspondientes a las líneas existentes y 1 urbana correspondiente al municipio de Granada, que no llegan a constituir un sistema integrado que responda a las demandas de los ciudadanos. Esta falta de adecuación está produciendo una serie de efectos perversos que ponen en riesgo el funcionamiento del sistema urbano. Entre los que ejercen una mayor incidencia destacan: el servicio público de transportes no es competitivo con el vehículo privado, quedando casi exclusivamente limitado su uso a la demanda cautiva (aquella que no tiene otro medio de satisfacer sus necesidades de movilidad); el uso del vehículo privado es inusualmente elevado sobre todo para los movimientos intermunicipales, que llegan a suponer el 41,9% de los viajes motorizados de la ciudad de Granada, donde existen problemas graves de congestión de tráfico en toda el área central (fundamentalmente en Reyes Católicos y Gran Vía, pero también en calle Elvira, Angel Ganivet, Recogidas,...etc), provocando una acelerada degradación ambiental en zonas de valor histórico, artístico y arquitectónico; las demandas de aparcamiento generadas por los vehículos privados, están obligando a la realización de actuaciones en el centro urbano de Granada que a medio-largo plazo, tenderán a incrementar aún más el problema de congestión, además de ser contradictorias con la política general de restricción del tráfico privado en las zonas históricas; la falta de adecuación del servicio de transporte interurbano, debido a su carácter radial, dificulta que se consoliden núcleos urbanos intermedios que mitiguen la presión sobre la ciudad central de demanda de servicios y que permitan acercar éstos a los usuarios, como se verá posteriormente.

Otra deficiencia reseñable es el servicio de autotaxis, cuyas prestaciones suponen el 7% de los viajes en transporte público, con un total superior a los 9.000 diarios. Este servicio continúa estando fragmentado por términos municipales, como si las funciones urbanas siguieran así distribuidas y cuando más de dos quintas partes de los viajes motorizados totales de la aglomeración tienen carácter intermunicipal. Esta disfuncional-



Esquema de la red de transporte público intermunicipal de la aglomeración

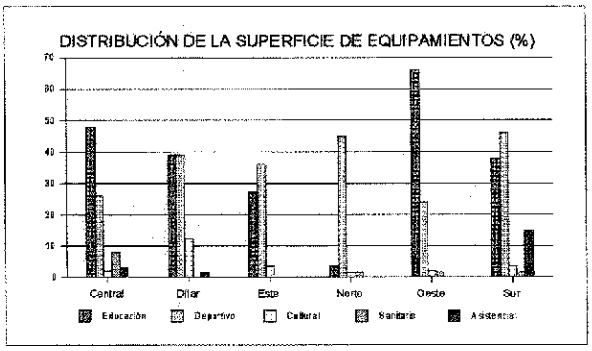
lidad alcanza su máxima expresión en el servicio al Aeropuerto, donde sólo pueden recoger pasajeros los autotaxis de Chauchina (3.720 habitantes) por estar la terminal enclavada en dicho término municipal.

Las actividades turísticas y recreativas más específicas de la aglomeración incorporan dos nuevos problemas al servicio público de transportes: de una parte, la accesibilidad al conjunto de la Alhambra, cuya posición urbana y las características singulares del entorno han exigido una solución propia, actualmente implantada de forma experimental; y de otra, la accesibilidad a la Estación de Esquí de Sierra Nevada, tanto desde la ciudad central, como desde los nudos del sistema exterior de transportes de la aglomeración (Aeropuerto, Estación de FF.CC. y Estación de Autobuses). Esta última cuestión se encuentra actualmente sin resolver, suponiendo una dificultad para la promoción exterior de las instalaciones.

La transformación del actual servicio de transporte público a un sistema integrado, efectivo y competitivo, exige la realización previa de algunas infraestructuras viarias, pero sobre todo demanda el replanteamiento global de la gestión que se realiza, para adecuarla a la integración funcional del sistema urbano de la aglomeración, única forma de satisfacer las demandas de los ciudadanos. Pero además, sin esta adecuación no es posible llevar a cabo políticas más complejas que redistribuyan las centralidades en el ámbito y que logren disminuir la presión que actualmente soporta la ciudad central por parte de los municipios de la periferia, a la misma vez que enriquezca y diversifique las actividades en éstos, mejorando la calidad de vida general.

Al analizar los ***servicios dotacionales*** se puso de manifiesto la dificultad que las características del sistema urbano del ámbito imponían para su correcta prestación. Preeminencia de la ciudad central y homogeneidad de la periferia y reducido tamaño poblacional constituían algunos de los problemas principales. El diagnóstico realizado del sistema de comunicaciones y del servicio de transporte público ha evidenciado su falta de adecuación a la ciudad funcional, al mantener ambas las condiciones previas al proceso de aglomeración, es decir, la absoluta centralidad de Granada, frente a la integración urbana global que se constata actualmente.

Por otra parte, las condiciones generales de estabilidad poblacional basadas en la ralentización del crecimiento y el descenso de los movimientos migratorios, que con carácter general han permitido la mejora de los servicios para el ámbito en su conjunto, no se constata cuando se analizan los diferentes sectores de la aglomeración . Igualmente, se ha visto como algunas subáreas (Subárea Sur y Dílar) han tendido a un crecimiento poblacional decenal superior al 30% con una distribución entre crecimiento vegetativo e inmigración del 20% y 85% respectivamente. Así mismo, al analizar la forma del crecimiento urbano, se ha indicado como éste se ha producido en unos casos por reconversión de áreas de segunda residencia infradotadas y en otros casos por la creación de nuevos núcleos de población, que han venido a producir una mayor complejidad del sistema urbano. Efectivamente, si la periferia de la aglomeración ya presenta un importante grado de complejidad con 29 municipios de una población media de algo más de 5.000 habitantes, el sistema de poblamiento se compone de 66 núcleos de población, de los cuales 49 superan los 250 habitantes, debiendo considerarse como demandantes de dotaciones.



En la periferia de la aglomeración existen actualmente más de 320 centros dotacionales, distribuidos sectorialmente en 88 escolares, 54 deportivos, 39 sanitarios, 13 asistenciales, 68 culturales,...etc y espacialmente en 47 núcleos, de los cuales 42 cuentan con equipamiento escolar, 34 con deportivo, 36 con sanitario, 10 con asistencial y 35 con cultural. Es decir, existe una amplia cobertura de los servicios básicos (educación primaria, deportivo, consultorio sanitario y centros culturales elementales), que abarcan a los núcleos cabeceras y a los núcleos secundarios históricos.

Cuantitativamente, ya se constató que los servicios dotacionales superaban en general los estándares mínimos, sin embargo, ello no es totalmente cierto, ya que el equipamiento deportivo supone el 40% de la superficie total dotacional, mientras que cultural, sanitario y asistencial apenas llegan al 25% en los núcleos de menos de 5.000 habitantes y al 9% en los que superan dicha población, siendo este desequilibrio especialmente importante en las subáreas con mayor crecimiento en los últimos años (Subáreas Sur y Dílar). Del mismo modo la periferia de la aglomeración sólo cubre el 62% de los puestos escolares necesarios para su población residente, siendo lo habitual que los municipios no alcancen el 50%, excepto en Atarfe, Pinos Puente y Santa Fe, núcleos históricamente consolidados y cuyo crecimiento poblacional medio en el último decenio no ha superado el 10%.

A nivel supramunicipal la dependencia de los municipios de la periferia de la aglomeración respecto a la ciudad central para la obtención de los servicios dotacionales de rango intermedio, sigue siendo masiva. Educación secundaria, práctica de deportes menos frecuentes, asistencia sanitaria, asistencia social, actividad cultural,...etc. no han logrado constituir un sistema jerárqui-camente distribuido en el ámbito y aún cuando algunas de las piezas que lo conforman (centros de enseñanza secundaria, polideportivos, centros de salud,...etc.) se ubican descentralizadamen-te en municipios como Atarfe, Armilla, La Zubia, Maracena, Pinos Puente o Santa Fe, éstos no han logrado consolidar un papel de prestatarios de servicios, que sigue manteniendo casi en exclusiva la ciudad central. Esta situación viene motivada fundamentalmente por cuatro causas: la radialidad del sistema de comunicaciones y la falta de adecuación del servicio de transporte colectivo que refuerzan la accesibilidad hacia Granada, negándosela a cualquier otro núcleo; la falta de concentración de las dotaciones de rango intermedio en algunos núcleos seleccionados específicamente para ello; la inadecuada posición de algunos servicios descentralizados en los núcleos; y finalmente, la concentración de empleo y servicios terciarios que sigue manteniendo la ciudad central.

En conclusión, la mejora de los servicios dotacionales pasan por las siguientes líneas de actuación: frenar la creación de nuevos núcleos de población demandantes de servicios; fomentar una política de mejora y ampliación y reequilibrio de los servicios básicos por núcleos; coordinar el trazado de la red viaria, el replanteamiento del servicio de transporte público y la ubicación de los equipamientos supramunicipales, de forma que se apoyen los núcleos cuya posición espacial, tradición histórica y entidad poblacional les permiten ser prestatarios de servicios.

En este sentido, las subáreas que se han venido manejando a lo largo de este documento deben constituir el escalón intermedio del que actualmente carece la aglomeración urbana.

Un síntoma patológico clásico de los sistemas urbanos poco desarrollados es la concentración de los ***servicios terciarios*** en la

ciudad central. Este aspecto en la aglomeración urbana de Granada reviste una especial gravedad por una serie de circunstancias tales como: el peso del sector terciario respecto al volumen total de empleo de la aglomeración; la concentración del mismo dentro de la zona centro de la ciudad de Granada; el carácter histórico de más de la mitad de la zona central; la enorme densidad de población residente en dicha zona, que supone una cuarta parte del total de la población del ámbito; la debilidad de la estructura urbana de la zona central para soportar el tráfico rodado y aparcamiento; el carácter de paso obligado norte-sur para las relaciones interzonales de Granada e intermunicipales de la aglomeración, ...etc.

Las causas de esta concentración de los servicios terciarios hay que buscarlas: de una parte, en una tradición histórica cuya ruptura es enormemente compleja y precisa de políticas urbanas específicas para forzarla; y de otra, en la propia estructura urbana, en la que la topología radial de la red viaria conecta la accesibilidad general sobre una pequeña zona central; hurtándosela al resto del ámbito. En este sentido, el mantenimiento de la topología de la red viaria, contemplado anteriormente, y su falta de adecuación a las condiciones funcionales del sistema urbano transformado, así como la inadecuación del servicio de transporte público, coadyuvan a que se prolongue e incluso se agudice paulatinamente la excesiva concentración del terciario.

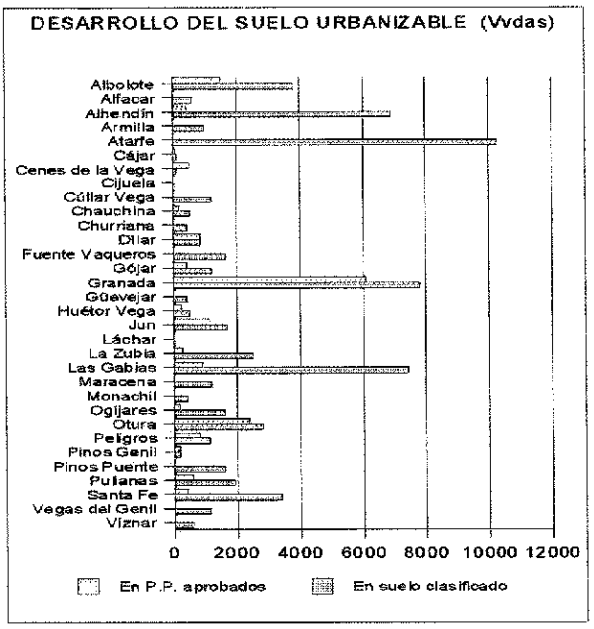
Al analizar las actividades económicas y su distribución dentro del ámbito de la aglomeración urbana, se vió como el 85,5% del empleo en servicios se acumulaba en la ciudad central, índice que baja levemente al 83,5% si se excluyen los servicios públicos, cuyo enorme volumen (superior al 50%) ya se comentó en su momento. Esta concentración supera el 90% en los subsectores de hostelería, servicios a empresas, alquileres, limpieza, servicios personales, comunicaciones y servicios financieros y el 80% en el comercio minorista y en los servicios sociales.

Desde el punto de vista de la periferia de la aglomeración, el excesivo agrupamiento de los servicios terciarios impone unas servidumbres que se traducen en: el mantenimiento e intensificación de la dependencia de los municipios de la periferia respecto a la ciudad central; el incremento innecesario de la movilidad para la obtención de servicios terciarios básicos; la falta de activación urbana de los municipios que progresivamente se constituyen como núcleos «dormitorio»; la dificultad para concentrar otro tipo de servicios, como los dotacionales, cuando resultan insoslayables los desplazamientos a la ciudad central, para cualquier gestión,...etc.

Para Granada municipio la situación tampoco es favorable, ya que servicios terciarios se concentran en más de sus tres cuartas partes sobre la zona centro, agrupando el 45% del empleo total de la aglomeración y el 65% del municipal. Por este motivo, la zona centro participa en el 52% de los viajes totales internos de Granada y, modalmente, en el 56% de los a pie y en el 44% en vehículo privado y transporte público, es decir de los motorizados en general. Respecto al resto de la aglomeración esta zona participa en el 54%. Del total de viajes entre periferia y ciudad central y en el 55% de los motorizados.

Por otra parte como se ha mencionado, la mitad de la zona centro es conjunto histórico de alto valor cultural, artístico y arquitectónico, cuya trama urbana no es adecuada para soportar índices de actividad tan altos. Todo ello conlleva a una serie de consecuencias muy negativas, como son: variaciones de la actividad urbana a lo largo del día, que pasa de la super actividad de las horas comerciales al abandono fuera de dicho horario; excesivo tensionamiento sobre la edificación tradicional para la ubicación de comercios y oficinas; congestión del tráfico rodado; demanda de aparcamientos imposible de satisfacer; pérdida de calidad ambiental; invasión de espacios de valor cultural por el vehículo privado; daños sobre edificaciones monumentales,...etc.

Modificar esta situación es especialmente compleja en la aglomeración urbana de Granada por la homogeneidad de los núcleos de población que la componen y la propia morfología del sistema urbano. Además, al desarrollarse la actividad de los servicios terciarios en condiciones de libre mercado, las políticas de intervención no pueden ser directas sino inducidas mendiante otras políticas públicas, que básicamente habrían de conducir a la accesibilidad en el ámbito mediante el trazado de la red viaria propia de la aglomeración; la reordenación del servicio de transportes, disminuyendo su radialidad para propiciar otras zonas; y finalmente, la concentración en estas zonas de otros servicios públicos y dotacionales que culminen el proceso de descentralización.



Ubicación de los servicios terciarios en la aglomeración

IV.5. El proceso de aglomeración dificulta la mejora y modernización de los recursos productivos territoriales

Los cambios que aceleradamente se vienen sucediendo en las últimas décadas en los sistemas económicos del mundo desarrollado, hacen cada vez más complejo definir cuáles son los recursos productivos territoriales de un determinado ámbito. El progresivo avance general de los servicios y el retroceso paralelo del resto de los sectores productivos tradicionales, incorporan una diversidad de factores al análisis de los recursos territoriales capaces de coadyuvar a la generación de riqueza, que obligan a su consideración más globalizada. A la agricultura, la ganadería, la minería,...etc. se han ido sumando a lo largo del tiempo la ubicación relativa en los sistemas urbanos, los sistemas de comunicaciones, las infraestructuras básicas, las telecomunicaciones, los atractivos turísticos, la calidad ambiental, la disponibilidad de suelo urbanizado,...etc.

Por otra parte, la importancia relativa concedida a cada uno de los factores intervinientes en la generación de riqueza ha ido variando a lo largo del tiempo, acordándose en la actualidad de forma casi generalizada que los recursos y factores territoriales son necesarios pero no suficientes para mejorar la productividad y competitividad de un ámbito espacial. La construcción de infraestrucutras, sean éstas del tipo que sean, o la disponibilidad de suelo calificado y urbanizado,...etc. no implican desarrollo productivo y económico, si no existen además recursos humanos,

empresariales o financieros, así como una estrategia para potenciar todo ello en una dirección competitiva con garantías de éxito en unos mercados cada vez más difíciles de penetrar.

A lo largo de este documento se ha venido caracterizando la aglomeración urbana de Granada en sus distintas facetas y señalando una serie de disfuncionalidades territoriales internas, que el proceso de transformación urbana en el que se encuentra ha dado como resultado. En este apartado se va a analizar cómo ese proceso también está entorpeciendo el desarrollo de su sistema económico y dificultando la mejor explotación de sus recursos productivos territoriales.

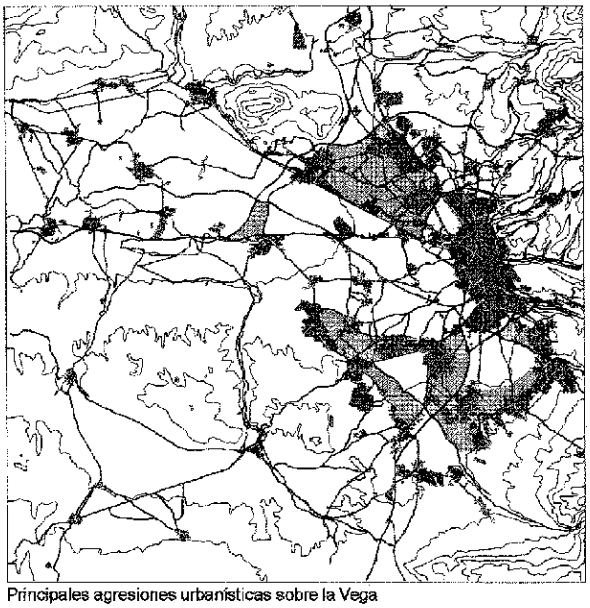
Al estudiar las actividades económicas en el ámbito de la aglomeración, se pusieron de manifiesto una serie de patologías que ponían de manifiesto la necesidad de actuar sobre él. Entre ellas destacaban: de una parte, el excesivo peso del sector servicios (71% del PIB y 72% del empleo), con una estructura interna muy anticuada -dependencia absoluta del sector público, ausencia de subsectores especializados en servicios avanzados y a empresas,...etc-; de otra, el importante volumen del subsector construcción (14,4% del PIB, 10,6% del empleo), coyunturalmente pujante por la inversión pública -mundiales de esquí de 1.996- y por una inusitada demanda de viviendas difícilmente sostenible; de otra, desestructuración del sector industrial (11,6% del PIB y 12,6% del empleo), con ausencia de un subsector claramente destacable que articule al resto y altamente artesanal, incapaz sin embargo de generar empleo neto; y, finalmente, escasa importancia del sector agrícola (2,9% del PIB y 4,7% del empleo), con problemas de minifundismo, descapitalización, falta de modernización,...etc. A todos estos problemas, se sumaban la inexistencia de un hinterland provincial con suficientes potencialidades económicas (la provincia de Granada es la penúltima de España en PIB y renta disponible per cápita) y de un entorno subregional en el que apoyar su desarrollo (las provincias de Almería y Jaén ocupan igualmente los últimos puestos a nivel nacional).

Naturalmente, de este diagnóstico no se puede culpar al proceso de aglomeración, sino más bien al contrario, es decir, la situación de subdesarrollo preexistente ha dado lugar a la forma en que éste se ha producido. Sin embargo, existen actualmente los suficientes indicios como para afirmar que los efectos del proceso de aglomeración afectan negativamente al sistema económico del ámbito y que ello se materializa, al menos, en que ***destruye innecesariamente recursos productivos primarios, dificulta la existencia de recursos espaciales cualificados para la implantación de actividades industriales y de distribución y limita la capacidad de crecimiento del sector servicios.***

El crecimiento del sistema urbano de la aglomeración debe llevar aparejada una reducción del suelo agrícola y por consiguiente de los ***recursos productivos primarios***, sin embargo, la proporción resultante entre las cuantías de uno y otro no resulta en absoluto justificada y ello perjudica al sistema económico del ámbito. En efecto, aún cuando globalmente en el conjunto de la aglomeración el sector primario suponga sólo el 2,9% del producto interior bruto y el 4,7% del empleo, en la periferia ambos porcentajes se elevan al entorno del 10,5%, lo que supone casi dos terceras partes de lo aportado por la industria o la construcción, y pese a ello, cada año se destruye de forma efectiva aproximadamente un 1% de la superficie en regadío por la ocupación urbana y actualmente está amenazado por la clasificación del suelo en el planeamiento municipal alrededor del 20% del mismo.

Como se ha reiterado en diversas ocasiones, la Vega de Granada es un espacio unitario con un alto valor productivo, histórico, paisajístico y estratégico para la aglomeración urbana, sometida a una serie de agresiones directas y tensiones especulativas que van mermando paulatina e irreversiblemente dichos valores. Su extensión de aproximadamente 22.000 Has. está siendo reducida, como se ha dicho, en unas 200 Has. anuales que pasan a formar parte del sistema urbano y casi 4.000 Has. se encuentran clasificadas por el planeamiento urbanístico como suelo apto para urbanizar. Pero además del efecto directo que expresan las cifras anteriores, los efectos patológicos del progresivo desorden al que tiende el sistema urbano de la aglomeración, producen un tensionamiento generalizado del resto de su superficie que incentiva su abandono y le resta capacidad productiva.

A efectos de este diagnóstico, la Vega se puede considerar dividida en cinco ámbitos de características diferentes. En primer lugar la Vega oeste, delimitada por el trazado ferroviario a Bobadilla al norte y la A-92 al este y sur; se trata de una de las zonas más fértiles de la Vega, con mayor facilidad de riego y parcelación más adecuada para la explotación; su alejamiento del núcleo central de la aglomeración reduce notablemente las tensiones urbanas y sus efectos negativos. En segundo lugar la zona de los regadíos del Cacín, al sur de la anterior; se trata de una zona antigua de secanos recientemente transformada, cuya fertilidad es reducida, pero presenta una buena garantía de riegos y una parcelación adecuada; al igual que en la zona anterior, se encuentra en general libre de tensiones urbanas, excepción hecha de la previsión de un nuevo núcleo de población de carácter lúdico residencial que la afecta parcialmente. En tercer lugar, la Vega norte, situada entre Albolote, Atarfe y Maracena y delimitada al sur por el trazado ferroviario a Bobadilla; puesta en regadío a mediados de la década de los '60 tiene una fertilidad media, garantía de agua salvo períodos de sequía prolongada y parcelación relativamente adecuada; frente a las dos zonas anteriores ésta se encuentra sometida a fuertes tensiones directas por el planeamiento e indirectas por su posición intersticial entre los núcleos citados, que constituyen el área industrial de la aglomeración; su productividad es baja y está en peligro real de extinción. En cuarto lugar la Vega central, delimitada por el repetido trazado ferroviario a Bobadilla al norte, Granada al este, el contínuo urbano formado por Armilla, Churriana de la Vega y Cúllar Vega al sur y la A-92 al oeste; de gran fertilidad y facilidad de riego, presenta sin embargo una parcelación muy menuda que dificulta su explotación; es objeto de fuertes tensiones urbanas y de ocupación por edificaciones suburbanas de todo tipo de usos, frenadas parcialmente en el término municipal de Granada por la formulación de un Plan Especial de Protección. Finalmente la Vega sur o Vega alta,



Principales agresiones urbanísticas sobre la Vega

delimitada al norte por Granada, al este y sur por el contínuo urbano de la cornisa y al oeste por los núcleos de Otura, Alhendín, y Las Gabias; de buena fertilidad, presenta problemas de riego, acrecentados por la demanda urbana de agua y de parcelación inadecuada; ha sido enormemente disminuida en su superficie y fragmentada por el crecimiento urbano de las Subáreas Sur y Dílar; sufre fuertes tensiones urbanas, ocupaciones espontáneas por la edificación y vertidos de aguas negras, que disminuyen su productividad real y en definitiva ponen en peligro su propia existencia.

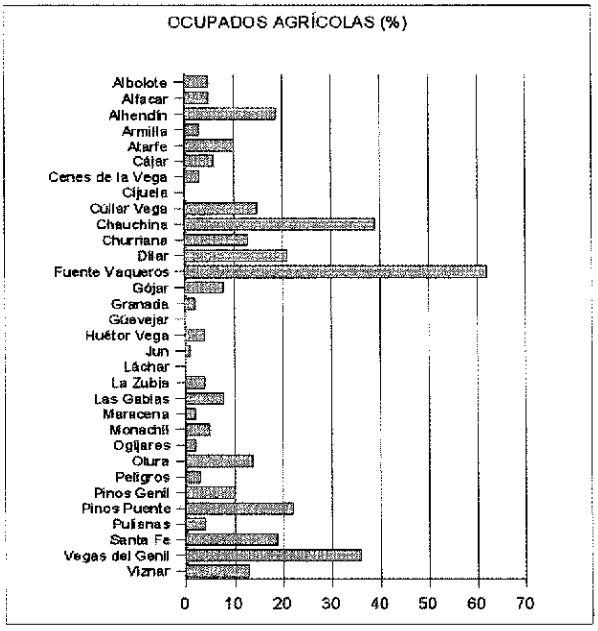
La situación producida por el tensionamiento urbano en las tres últimas zonas (Vega norte, Vega central y Vega alta) que suman casi tres quintas partes de la extensión total y sobre las que se asienta el núcleo central de la aglomeración, motiva, además de la pérdida de superficie efectiva, el abandono de explotaciones, la falta de modernización de las labores, la falta de mantenimiento de las acequias, la dedicación laboral a tiempo parcial,...etc., factores todos ellos que conllevan la disminución de la productividad y por tanto de su capacidad de generación de rentas. Este proceso puede a medio-largo plazo afectar a dos terceras partes de los activos agrícolas de la aglomeración, con un volumen de casi 3.500 empleos, de difícil reubicación en otros sectores económicos.

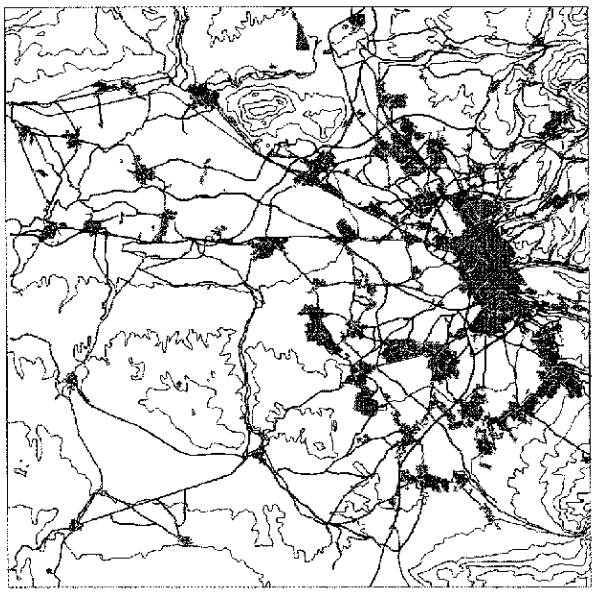
El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada deberá proteger los recursos productivos primarios, especialmente en aquellas zonas de mayor capacidad y donde su destrucción acarrearía graves problemas sociales y de empleo.

Al analizar la formación histórica de la comarca de Granada y su posterior proceso de transformación en la aglomeración urbana se describió como, salvo esporádicos eventos, sólo a principios de las década de los '70 se produjo un intento consistente de industrialización del ámbito, que sucumbió inmediatamente víctima de la crisis política y económica que se declaró poco después. Como se ha visto, fruto de este intento fue la conformación de los corredores de ***actividades industriales y de distribución*** apoyados en los accesos de las carreteras de Jaén y Córdoba, que desde entonces han concentrado dicha actividad. Las causas de la debilidad y desestructuración que caracterizan al sector industrial de la aglomeración hay que buscarlas fundamentalmente en los factores socio-económicos más que en los territoriales, aún cuando entre estos últimos pueda destacarse la insuficiencia de las infraestructuras de comunicaciones exteriores, que durante las décadas de los '70 y '80 produjo el progresivo desenclavamiento del ámbito y en general de la parte oriental de Andalucía. A partir del inicio de la presente década, las actuaciones en la red básica de carreteras han comenzado a paliar esta situación, pudiendo estimarse que en 1.996 estará básicamente superada. La conexión por autovía con Madrid por la CN-323 norte, con el Levante español por la A-92 este y con Málaga y la parte oriental de Andalucía por la A-92 oeste, así como la mejora de las conexiones con la costa por la CN-323 sur, cierran una época de aislamiento territorial, volviendo a convertir a la aglomeración urbana de Granada en un nodo de alta accesibilidad regional, como había sido tradicionalmente.

La influencia benéfica que la mejora de las infraestructuras de comunicaciones exteriores pueda ejercer sobre el sector industrial del ámbito, va a depender fundamentalmente de la propia capacidad del sector para su aprovechamiento, si bien determinados efectos del proceso de aglomeración pueden dificultar la materialización espacial de dicha influencia. En efecto, como se ha descrito en apartados precedentes, la parquedad de infraestructuras con que se ha realizado el proceso de aglomeración ha conducido a la ocupación casi íntegra de las márgenes de los principales accesos viarios y especialmente las de la CN-323 norte y la CN-432 hasta Sierra Elvira, agotando los espacios más adecuados para la implantación de las actividades industriales y provocando una utilización excesiva de ambos tramos viarios hasta el límite de su nivel de servicio. En estas condiciones, la aglomeración de Granada no resulta competitiva con otros ámbitos que, si bien de mucha menor población, cuentan con espacios más cualificados y en consecuencia más atractivos para las nuevas implantaciones de actividades productivas que, al socaire de la mejora general de infraestructuras viarias, puedan realizarse.

La nueva conformación de las infraestructuras viarias regionales en el ámbito de la aglomeración mantienen como acceso básico el de la CN-323 norte, agotado espacial y funcionalmente, mientras que la prevista ejecución a medio plazo de la variante del acceso de la CN-432 desde Pinos Puente, tiene efectos contra-





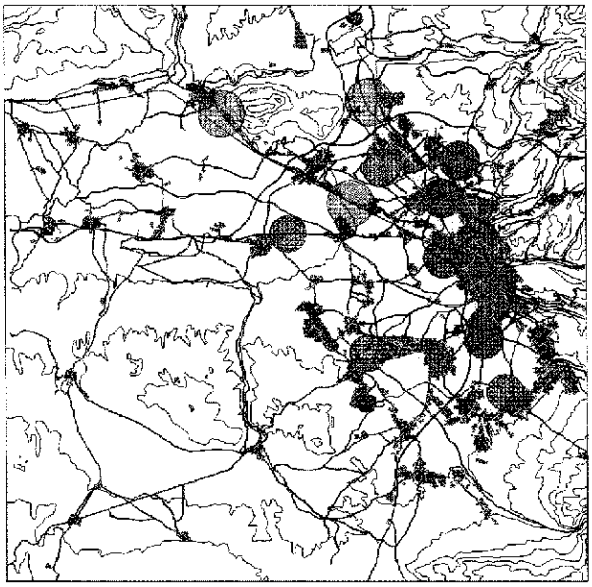
Ubicación de las industrias en la zona norte

dictorios sobre el corredor de Atarfe, ya que si, por una parte, lo descarga de tráficos de paso (un tercio de la IMD), por otra, lo margina de los recorridos generales, dejándolo como un espacio secundario en fondo de saco.

El acceso oeste de la A-92 (tramo Santa Fe-Granada) no debería potenciarse como corredor industrial, ya que su consolidación supondría otra grave ruptura espacial en el área central de la Vega. Finalmente, el acceso sur de la CN-323, además de estar agotado espacialmente por ocupaciones residenciales, tiene una posición inadecuada respecto a la concentración de las infraestructuras regionales que se produce en el norte de la aglomeración.

Como consecuencia de todo lo anterior, es necesaria una reordenación global del norte del ámbito que persiga disminuir los tráficos de paso de la CN-323 norte, enlazar los corredores industriales de la carretera anterior y de la CN-432 y generar nuevos espacios cualificados para la implantación de actividades industriales y de distribución, siendo el Plan de Ordenación del Territorio el instrumento adecuado por la condición supramunicipal del área y el carácter estratégico de la intervención.

El ***sector servicios*** se ha configurado como el soporte de las actividades económicas de la aglomeración y deberá seguir siéndolo en el futuro. Sin embargo, problemas en su actual estructuración interna y provenientes del proceso de aglomeración, limitan su capacidad de crecimiento global. Internamente, el enorme volumen del subsector de servicios públicos, la ausencia de servicios a empresas y de servicios avanzados, la reducción del ámbito de influencia comercial o la dificultad para prolongar la estancia de los turistas, son problemas que el propio sector, con la ayuda de la administración deberá resolver y que exceden a la posibilidad de acción del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana. Por el contrario, los problemas provenientes o no resueltos por el proceso de aglomeración, sí son materia de dicho plan, pudiendo destacarse entre ellos los siguientes: el subsector transportes carece de la infraestructura necesaria para mejorar su rendimiento, el subsector comercio se ahoga espacialmente por falta de zonas de alta accesibilidad, los subsectores de servicios a personas y empresas carecen de espacios adecuados para su desarrollo y el subsector turismo padece deficiencias en otros servicios como el transporte colectivo y sufre las consecuencias de la pérdida de calidad ambiental de la aglomeración.



Zonas aptas para la descentralización de los servicios.

El subsector transportes ha tenido históricamente un escaso desarrollo en la aglomeración urbana de Granada (2% del empleo en servicios) por diversas razones, entre las que cabe citar: la falta de un auténtico sector industrial y la cuestión del desenclavamiento infraestructural al que se ha hecho referencia en párrafos anteriores. Sin embargo, la mejora de las infraestructuras viarias puede suponer un cambio que incentive al subsector, al reforzar la posición territorial de la aglomeración urbana. En efecto, la conclusión de la A-92 y su conexión con la Autovía del Mediterráneo en Puerto Lumbreras y el desdoblamiento de la CN-323 desde Bailén en la CN-IV hasta el propio ámbito, consolidan la posición de Granada como puerta de Andalucía desde el Levante español y como distribuidor hacia la costa andaluza oriental (desde Almería hasta Málaga) de los tráficos con el centro peninsular.

Si la aglomeración urbana logra captar parte de las actividades relacionadas con la logística del transporte de mercancías de los recorridos antes citados, además de incrementarse el propio subsector, podría arrastrar con él a las actividades de distribución e incluso de producción del sector industrial. Para ello, resulta imprescindible contar con la infraestructura específica, un Centro de Transporte de Mercancías, hoy inexistente, que además permita el intercambio modal con el ferrocarril, aún cuando las posibilidades de éste a corto y medio plazo sean sumamente limitadas. Este centro debería situarse en el norte de la aglomeración en contacto con la A-92, la CN-323 y el ferrocarril de manera que al mismo tiempo apoyase el área industrial de la aglomeración.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá prever el Centro de Transporte de Mercancías de la aglomeración de Granada y reservar el suelo necesario, al considerarse una implantación estratégica, no sólo desde el punto de vista del transporte, sino para la actividad económica de la aglomeración.

Cuando se analizaron los servicios que recibían los ciudadanos de la aglomeración se puso de manifiesto un efecto negativo del proceso: la excesiva concentración de los servicios terciarios en la ciudad central y, dentro de ésta, en su zona centro. Las consecuencias negativas de esta concentración no sólo afectan a la calidad del servicio que se presta al usuario o a la disminución de la calidad ambiental en la zona, sino que también afectan al desarrollo de determinados subsectores como puede ser el comercial. Como es sabido, la mayoría de las actividades económicas obtienen una serie de beneficios por su concentración espacial, pero cuando ésta supera cierto nivel los beneficios previos se convierten en deseconomías de aglomeración, que afectan muy negativamente al desarrollo y crecimiento de las actividades. La demostración palpable de que el comercio minorista y especializado se encuentra ahogado en su actual situación ha sido la celeridad con que se han ocupado, por dos centros comerciales, los entornos de los accesos desde la circunvalación a la zona centro. Carestía de precios de suelo, saturación del viario, falta de aparcamientos, falta de espacios adecuados, ...etc. son algunas de las deseconomías de aglomeración que ahora sufre el sector.

Sin embargo, las condiciones actuales de la aglomeración urbana no permiten que las actividades se redistribuyan en el territorio debido, como se ha dicho en otros apartados, a la falta de áreas con accesibilidad suficiente que garantice el éxito de la reubicación. El Plan de Ordenación del Territorio coordinadamente con el diseño del trazado de la red viaria, la reordenación del transporte público y la propuesta de localización de los servicios dotacionales supramunicipales, deberá prever la creción de «Centros Periféricos de Actividad» en el ámbito, que rompan la actual situación y permitan el desarrollo y crecimiento del comercio de nivel inter-

medio, cuya redistribución territorial posibilitará así mismo la mejora del comercio de nivel general, que deberá permanecer en su actual ubicación.

El subsector de servicios a personas y empresas (servicios jurídicos y técnicos, asesorías, seguros, ...etc.) padece básicamente los mismos problemas de falta de espacio que el subsector comercio y sufre de las mismas deseconomías de aglomeración ya citadas, a las que hay que añadir la carencia de espacios adecuados (edificios de oficinas), lo que obliga a su ubicación en viviendas o edificios multiuso de escasa funcionalidad. Este mismo efecto también resulta aplicable a muchos servicios públicos con demandas superficiales intermedias, que no les permiten construir sedes propias en edificaciones nuevas o rehabilitadas.

Estos servicios que también precisan de accesibilidad general, si bien en menor grado que los comerciales, no permiten por su entidad la distribución territorial, pero sí exigen la previsión de un espacio reservado que pudiera configurarse como un «Parque Empresarial» en la ciudad central, pero fuera de la zona centro, o en la periferia inmediata de la aglomeración. El Plan de Ordenación del Territorio deberá prever este uso incardinándolo en las líneas estratégicas de activación urbana, de una parte, y favoreciendo la recualificación del centro histórico representativo de la globalidad del ámbito, de otra.

El subsector turismo es uno de los de mayor futuro de la aglomeración urbana y su crecimiento potenciaría otros subsectores como el del transporte discrecional, la hostelería, los servicios a empresas o el comercio. Los principales factores para su desarrollo no son de carácter territorial, sino internos del sector: promoción exterior, recualificación de los recursos,...etc., aún cuando sí se pueden indicar algunas cuestiones de dicho orden que lo afectan negativamente y que deberán ser atendidas en el Plan de Ordenación del Territorio: inadecuación del transporte público a las específicas condiciones del turismo deportivo de Sierra Nevada y pérdida de calidad ambiental de la aglomeración a la que es especialmente sensible el turismo cultural que completa la oferta granadina.

Cuando se trató el transporte público de la aglomeración, ya se pusieron de manifiesto las carencias de éste que afectaban al turismo. Así, inadecuación del servicio de autotaxis al Aeropuerto y ausencia de un servicio específico que relacionara los principales nodos del transporte exterior (aeropuerto, estación de ferrocarril y estación de autobuses) con la estación invernal de Sierra Nevada. Estas cuestiones deberán ser abordadas y resueltas en la reordenación del servicio de transporte público.

Respecto a la pérdida de calidad ambiental de la aglomeración, ésta se materializa en multitud de aspectos, muchos de los cuales ya han sido tratados, pero que a los efectos de su influencia negativa sobre el turismo cultural se podrían sintetizar en: destrucción del paisaje y de la calidad ambiental de la zona histórico-artística por saturación de vehículos y concentración terciaria. Todas estas cuestiones ya han sido analizadas a lo largo de este documento.

BASES, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Introducción.

Decreto 250/1998, de 10 de diciembre, por el que se aprueban las bases y estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

I. **BASE: Racionalizar el consumo de recursos ambientales.**

II. **BASE: Adecuar la estructura territorial a la ciudad funcional.**

III. **BASE: Promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos.**

IV. **BASE: Garantizar la prestación adecuada de dotaciones y servicios a los ciudadanos.**

V. **BASE: Potenciar los recursos productivos territoriales.**

INTRODUCCIÓN

Como se ha indicado en la presentación de este documento, el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de mayo de 1994 por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, ordenó que como fase preparatoria del mismo se redactase un documento de Bases, Objetivos y Estrategias, donde se establecieran el diagnóstico de los problemas y oportunidades del ámbito, los objetivos específicos que el Plan debe conseguir y las estrategias que para el logro de los éstos deben orientar las propuestas del Plan.

El documento de Bases, Objetivos y Estrategias se redactó, concertó, expuso y tramitó entre los meses de octubre del '96 y mayo del '98 aprobándose por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía mediante el Decreto 250/1998, de 10 de diciembre, (ver página siguiente) publicándose en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía del día 9 de enero de 1999.

Desde el punto de vista metodológico el Documento de Bases ordenó la intervención del Plan en cinco áreas: el entorno físico-ambiental; la estructura de articulación territorial; el medio urbano; los servicios y dotaciones; y las actividades productivas.

Para cada una de estas áreas de intervención el Documento estableció las Bases conceptuales sobre las cuales debería construirse el futuro Plan, los Objetivos específicos a alcanzar con el Plan y las Estrategias a desarrollar para su consecución, teniendo estos conceptos el siguiente significado:

Bases: el conjunto ordenado y coherente de proposiciones que definen de manera sistemática la situación futura pretendida por el Plan, aún cuando ésta no pueda ser plenamente alcanzada en ejecución del mismo.

Objetivos: el conjunto ordenado y coherente de finalidades concretas que se deberán alcanzar con la ejecución del Plan, para acercar la situación actual diagnosticada a la situación futura definida por las Bases.

Opciones estratégicas: el conjunto integrado de determinaciones del Plan, con cuya ejecución de deberán lograr los objetivos señalados.

En definitiva, el Documento de Bases estableció, además de las materias en las que tiene que intervenir el Plan, con que finalidad debe hacerlo y mediante que tipo de acciones, por lo que, en consecuencia, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio que se formula desarrollan el Documento de Bases aprobado y que se incluye a continuación.

Finalmente, como se verá más adelante en la Memoria de Ordenación, algunas de las estrategias señaladas han sido ligeramente modificadas, como parte del desarrollo lógico de cualquier proceso de pormenorización y concertación, advirtiéndose de ello cuando así ha sucedido.

DECRETO 250/1998, de 10 de diciembre, por el que se aprueban las bases y estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada y se modifica parcialmente el Acuerdo de 24 de mayo de 1994 del Consejo de Gobierno, por el que se formula dicho Plan.

El Consejo de Gobierno, en su sesión de 24 de mayo de 1994, acordó formular el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada. El Dispositivo Séptimo de dicho Acuerdo estableció que, como documento preparatorio del Plan, se elaboraría un documento de Bases y Estrategias en el que se establecieses el diagnóstico de los problemas y oportunidades del ámbito, los objetivos específicos que el Plan debe conseguir y las estrategias que deberán orientar las propuestas del Plan.

La elaboración del documento de Bases y Estrategias se ha realizado en los términos establecidos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de conformidad con el Decreto 77/1994, de 5 de abril, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, determinándose establecidas en el citado Acuerdo de formulación.

La Comisión de Redacción, que informó favorablemente el documento de Diagnóstico en su sesión de 11 de junio de 1996, resolvió, el 22 de julio de 1997, informar favorablemente las Bases y Estrategias del Plan, que contienen los criterios que deben regir las determinaciones del Plan así como las finalidades que deben lograrse con el mismo y la forma en que éstas deben conseguirse, tratándose por tanto de la guía conceptual y metodológica del Plan de Ordenación del Territorio, cuyos principales contenidos ya han sido acordados en este documento.

Sometido el documento de Bases y Estrategias a información pública, entre las sugerencias recibidas están las solicitudes de los Ayuntamientos de Cijuela y Láchar para integrarse en el ámbito de la aglomeración urbana, aduciendo razones de tipo geográfico, económico y social. Tanto la Comisión de Redacción, en su informe a las sugerencias, como la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada, en su informe a dicho documento, consideran adecuada la inclusión de ambos municipios en el ámbito del Plan, por lo que procede modificar el ámbito establecido en el Acuerdo de formulación y, en consecuencia, ampliar la Comisión de Redacción para dar entrada a los representantes de dichos Ayuntamientos.

Por todo ello, concluido el trámite de información pública, emitidos informe a las sugerencias por la Comisión de Redacción del Plan e informe favorable al documento de Bases y Estrategias por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada, a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Transportes, previa examen de la Comisión Delegada de Planificación y Asuntos Económicos, y previa deliberación del Consejo del Gobierno en su sesión de 10 de diciembre de 1998,

DISPONGO

Artículo 1. Aprobación de las Bases y Estrategias.

Se aprueba el documento de Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada que figura como Anexo al presente Decreto.

Artículo 2. Modificación del Acuerdo de 24 mayo de 1994.

Se modifica el Acuerdo de 24 de mayo de 1994, del Consejo de Gobierno, por el que se formula el citado Plan de Ordenación del Territorio, en el sentido de incluir los términos municipales de Cijuela y Láchar en el ámbito del Plan establecido en el Dispositivo Segundo 1 de dicho Acuerdo.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

I. BASE: RACIONALIZAR EL CONSUMO DE RECURSOS AMBIENTALES

La racionalización en el consumo de los recursos naturales constituye actualmente una prioridad colectiva mundial inaplazable por más tiempo, puesto que aquéllos se encuentran normalmente limitados en tanto que las solicitaciones humanas de los mismos son cada vez más intensas (aumento demográfico, diversificación e intensificación de usos consuntivos y de los niveles de bienestar basados en el incremento de las pautas de consumo). Esta consideración es asumida progresivamente por los entes políticos y administrativos (legislaciones y reglamentaciones, planificación física) y los colectivos humanos mas informados, resultando con frecuencia paradójica la tardanza en la puesta en marcha de medidas eficaces que, en definitiva, ahorren energía y recursos no renovables, o mejor, sean administrados con mayor eficacia en la relación costes-beneficios, no sólo económicos sino esencialmente sociales.

El Diagnóstico del ámbito de la aglomeración urbana de Granada ha puesto de manifiesto que, en relación a los aspectos físico-naturales, el proceso de expansión urbana y la superposición de distintos y en gran medida antagónicos sistemas territoriales está ocasionando importantes daños y disfunciones. Aunque la relación es más extensa, destaca la destrucción de espacios naturales y/o de valor ambiental para el equilibrio del sistema, la también destrucción del paisaje y se asiste a un excesivo, y en gran medida injustificado, consumo de recursos y en especial del agua. Esta situación irrefutablemente negativa puede tratarse de resolver desde distintas instancias públicas, como así mismo desde una mayor educación ambiental colectiva; pero sin duda, el futuro Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada debe afrontarlo desde su consustancial óptica globalizadora e integrada. Es por ello que en la primera Base de ordenación se plantea la necesidad de racionalizar el consumo de los recursos ambientales, para cuyo fin se proponen objetivos que giran en torno a la protección, y en su caso restauración, del medio físico y del paisaje, a la vez que se propugna la racionalización del consumo de agua, debido a su carácter de recurso vital y estratégico, y la restauración del drenaje superficial obstaculizado.

La protección de espacios con valores naturales (carácter autóctono de la vegetación, proximidad al óptimo ecológico, riqueza de endemismos faunísticos o florísticos, etc.) y ambientales, en este caso, por sus aportaciones al mantenimiento de la circunstancias favorables al bienestar humano en sus interrelaciones con la naturaleza (agua limpia, aire puro, etc.), constituye una prioridad creciente en las sociedades complejas y dinámicas, para lo que existe numerosa legislación pronunciada en décadas recientes. A pesar de seguir siendo desgraciadamente habituales las agresiones al medio ambiente, sus ecos no pasan en absoluto desapercibidos y la respuesta social es, al menos, de cierta inquietud. Por otro lado, son evidentes los efectos negativos, incluso económicos en sentido estricto, que conllevan las trasgresiones medioambientales. A escala regional y local ocurre otro tanto, pues aunque la mayor parte de los daños ambientales no impliquen efectos de largo alcance, aquéllos se sienten más intensamente por la población, precisamente debido a su proximidad física. En consecuencia, esta primera Base de

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES
ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL
PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS
GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS
POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

PROTEGER LOS ESPACIOS CON VALORES NATURALES Y AMBIENTALES	Realizado el estudio del Medio Físico-Ambiental de la Aglomeración, se han deducido las áreas con valores naturales y/o ambientales, así como la valoración relativa de las mismas a efectos de su inalterabilidad. El objetivo señalado tiende a mantener dichos valores, compatibilizando su conservación con las demandas sociales, para lo cual se proponen las siguientes opciones estratégicas: ☐ Señalar las áreas susceptibles de protección por sus valores naturales y ambientales. ☐ Establecer los usos, actividades, obras y transformaciones compatibles con los valores de cada área. ☐ Dictar normas vinculantes que limiten las intervenciones a las consideradas compatibles con los valores existentes.
RESTAURAR LOS ESPACIOS DEGRADADOS AMBIENTALMENTE	La acción antrópica sobre el Medio Físico-Natural, bien por la roturación de terrenos inadecuados, bien por el excesivo pastoreo o bien por la realización de actuaciones de alto impacto ambiental (vertederos, canteras, ...etc.), ha dado lugar a la degradación de algunos espacios, que es preciso restaurar para evitar graves consecuencias medioambientales. Las opciones estratégicas propuestas son: ☐ Señalar las áreas que deben ser objeto de programas específicos de mejora medioambiental. ☐ Diseñar o coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios, priorizándolos en el Plan según su necesidad. ☐ Dictar normas vinculantes que impidan la continuidad del proceso de degradación.
PROTEGER EL PAISAJE DE LA AGLOMERACION	El paisaje de la Aglomeración de Granada es, además de uno de sus mas significativos valores, un recurso de primera magnitud para su ordenación. El objetivo propuesto de protección debe entenderse no sólo como una tutela contra su modificación, sino como una consideración positiva para la ordenación integral del ámbito. Las opciones estratégicas que se proponen son: ☐ Señalar y caracterizar las grandes unidades de paisaje, así como los ámbitos de alto valor. ☐ Dictar normas vinculantes sobre los ámbitos de alto valor que impidan su transformación, privatización u ocultamiento. ☐ Dictar normas directivas que promuevan la puesta en valor del paisaje y la adecuada integración de las actuaciones en el mismo.
RESTAURAR LOS ESPACIOS DAÑADOS PAISAJISTICAMENTE	El proceso de urbanización y de aglomeración, así como otras actividades antrópicas, algunas ya citadas, han producido una fuerte alteración del paisaje y en algunos casos una importante degradación del mismo. El objetivo propuesto pretende corregir los principales daños causados, mas que reconstruir el paisaje primigenio, que en general resultaría imposible. Las opciones estratégicas propuestas para ello son: ☐ Señalamiento de las áreas degradadas con impacto sobre paisajes excepcionales o bien mas perceptibles. ☐ Diseñar o coordinar con otras administraciones programas de intervención sobre las áreas señaladas. ☐ Establecer un programa de intervenciones sobre las principales vías de comunicación a fin de disminuir el impacto visual sobre el usuario.
RACIONALIZAR EL CONSUMO DE AGUA EN LA AGLOMERACION	El diagnóstico efectuado ha puesto de manifiesto un uso del agua no justificado ni por la población residente en la aglomeración, ni por las actividades implantadas. El objetivo propuesto supone ajustar progresivamente el consumo a las necesidades reales y al mantenimiento de las favorables condiciones ambientales derivadas de la abundancia local de agua. Las opciones estratégicas propuestas son: ☐ Acordar entre todos los implicados un Balance Hídrico Tendencial que oriente todas las actuaciones relacionadas con el uso del agua. ☐ Diseñar y coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios para lograr el Balance Hídrico acordado. ☐ Dictar normas vinculantes sobre condiciones de urbanización, edificación y usos del suelo, para los aspectos relacionados con el consumo de agua.
RESTAURAR EL DRENAJE SUPERFICIAL DE LA AGLOMERACION	El proceso de urbanización del ámbito y singularmente la ejecución de algunas obras públicas han producido zonalmente una importante limitación en su capacidad de drenaje, con posibilidad de riesgos catastróficos en algunos casos. El objetivo señalado tiene por finalidad reconstruir el drenaje natural en evitación de inundaciones. Las opciones estratégicas propuestas son: ☐ Inventariar los cauces y barrancos que han perdido capacidad real de desagüe. ☐ Diseñar y coordinar un programa de actuaciones con las administraciones competentes, sobre los ámbitos preseleccionados. ☐ Dictar normas vinculantes que impidan futuras ocupaciones.

ordenación plantea el objetivo de proteger los espacios con valores naturales y ambientales existentes en el ámbito de la aglomeración, a la vez que un segundo objetivo propone la restauración de ciertos espacios degradados ambientalmente.

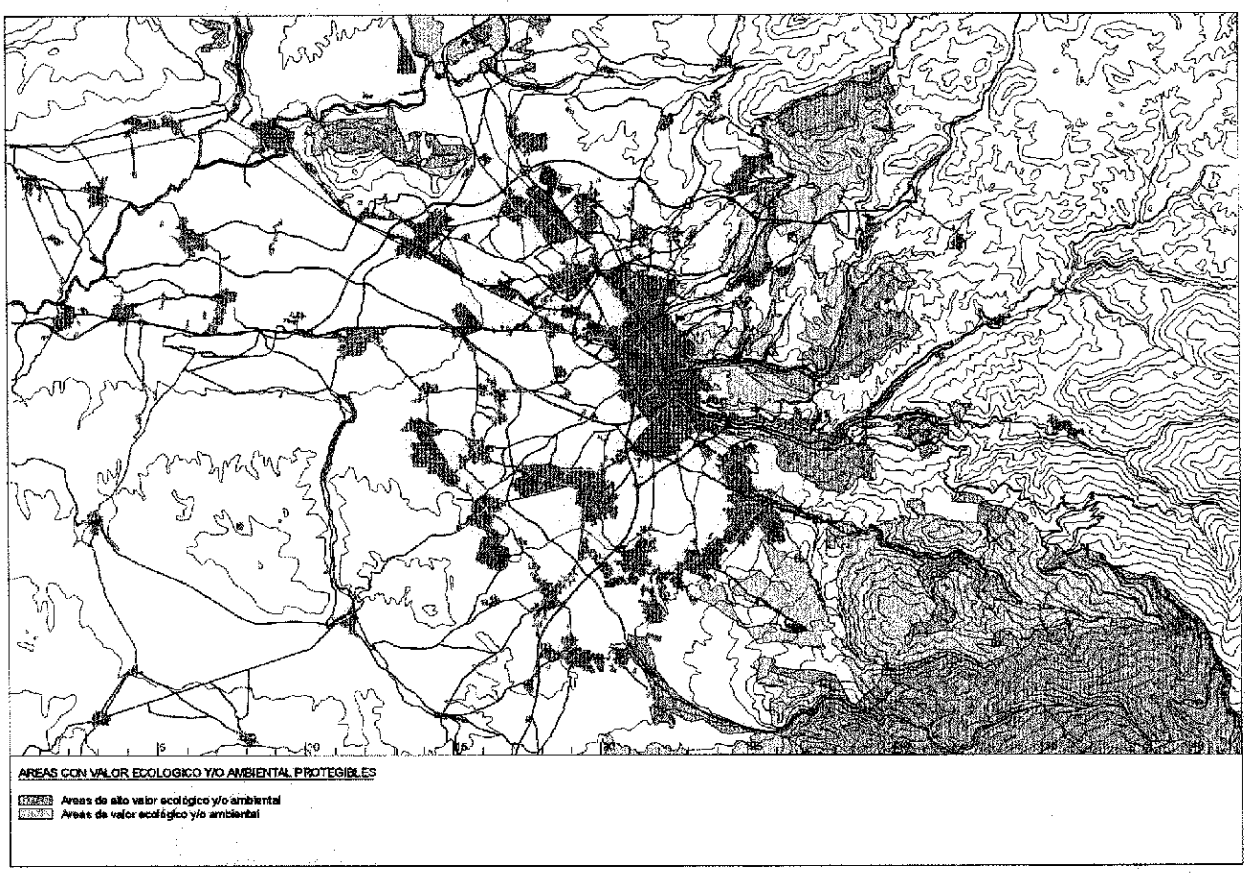
El concepto de paisaje también se vincula frecuentemente al espacio físico, si bien es evidente que existen paisajes creados enteramente por los seres humanos (por ejemplo, paisajes urbanos, paisajes industriales), o bien se encuentran muy influidos por éstos (paisajes agrícolas, paisajes portuarios, etc.). Sin embargo, a la escala del espacio de acogida y de influencia de la aglomeración urbana de Granada, el hecho físico alcanza gran protagonismo en la configuración de su paisaje, o, si se prefiere, sus múltiples escenarios paisajísticos. Dos objetivos de esta Base tratan, pues, del paisaje. El primero apela a su protección y valorización -puesto que además de sus connotaciones espirituales y culturales, el paisaje se manifiesta como recurso en última instancia económico-; el segundo, por la restauración, en lo posible, de ciertos espacios dañados en sus valores paisajísticos.

Entre los recursos vitales y susceptibles de una mayor racionalización del consumo, sin merma significativa en sus prestaciones, se halla precisamente el agua, elemento sujeto a gran irregularidad espacio-temporal en las latitudes medias del planeta en áreas próximas a los trópicos, siendo estos parámetros especialmente acusados en las regiones ribereñas del mar Mediterráneo. Respecto a sus aplicaciones contemporáneas, el agua está sometida a demanda creciente por parte de múltiples actividades y ámbitos de consumo, destacando cuantitativamente las zonas agrícolas de regadío, los complejos industriales, las áreas turísticas y las aglomeraciones urbanas. En el caso de Andalucía, la disponibilidad efectiva de agua guarda relación con muchas de las actividades y sectores económicos considerados como estratégicos (agricultura comercial intensiva del litoral, transformación de la agricultura tradicional del interior, acuicultura y pesca fluvial, actividades turísticas, desarrollos industriales, etc.).

Este es el escenario esencial que induce a plantear los dos últimos objetivos de esta Base de ordenación, consistentes, el primero, en racionalizar el consumo de agua que se produce en la actualidad, una vez constatado que aquel es desproporcionado y ofrece niveles considerables de degradación -otro exponente también de despilfarro del recurso- que resultan especialmente críticos para las demandas sociales, de consumo humano y agrícola, a la vez que un impacto ambiental de primer orden en el caso de su contaminación; el segundo, en restaurar el drenaje superficial con el fin de soslayar los riesgos catastróficos motivados por un deficiente manejo del territorio, en este caso, los derivados de la obstaculización de los cauces y el consiguiente peligro de inundación.

I.1. OBJETIVO: Proteger los espacios con valores naturales y ambientales

El diagnóstico de la situación actual del espacio físico que acoge la aglomeración urbana de Granada ha puesto de manifiesto la disfuncionalidad que supone la destrucción de recursos naturales, máxime cuando aquélla es injustificada a causa de la relativa debilidad del sistema productivo y del modo de apropiación y transformación de espacios frecuentemente sentidos como patrimonio colectivo por sus habitantes.



Por otro lado, ha quedado demostrado que el marco físico que integran la Vega de Granada y su extenso entorno montañoso exhibe excelentes valores ecológicos y ambientales, donde sobresalen la diversidad de formaciones y especies vegetales, así como una notable fauna, sobre todo en las áreas montañosas, que constituyen las respuestas biológicas a un complejo morfo-edafo-climático muy contrastado, no sólo internamente, sino también respecto a espacios adyacentes. La multisecular acción transformadora de las sociedades humanas implantadas en este territorio ha contribuido, junto a la degradación ecológica de los ecosistemas ancestrales, a la profundización en la diversidad ambiental del mismo, sobre todo bajo el dominio de los sistemas territoriales de base agraria.

A su vez, en las últimas décadas se están consolidando planteamientos ambientalistas que tratan de armonizar las normalmente antagónicas relaciones hombre-naturaleza, por lo que cabe la consideración de que el pleno desarrollo implica, de un lado, el disfrute y la conservación del medio ambiente como una expresión de bienestar social; de otro, el mantenimiento de éste con el mínimo consumo de recursos ambientales.

Partiendo de estas tres premisas sobre el medio físico del ámbito (degradación, condiciones excelentes, valoración social), se desprende un objetivo tan obvio como necesario: su protección, que puede ser activa o pasiva, pero en cualquier caso orientada al mantenimiento de las variables ambientales que sustentan la integración ecológica del territorio. Sin embargo, la cuestión no es tan simple, puesto que este mismo medio físico constituye el receptáculo de bienes naturales necesarios para el mantenimiento de ciertas actividades económicas y, por ende, la subsistencia de significativos segmentos sociales del sistema urbano granadino. Desde las actividades productivas primarias hasta las turístico-recreativas, pasando por las estrictamente urbanas e infraestructurales -en este caso, el medio como *soporte*-, todas estas facetas socioeconómicas dependen en mayor o menor proporción de las aptitudes, condiciones y recursos -aunque sin olvidar las situaciones de riesgos naturales- que presenta el heterogéneo medio físico del ámbito de la aglomeración urbana granadina.

En consecuencia, la protección del sistema físico-ambiental se ha de establecer en términos selectivos y, de este modo, se convierte en objetivo de ordenación la protección de los espacios que reúnan incuestionables, a la vez que frágiles,valores naturales y ambientales, tendiéndose a su mantenimiento a través de la compatibilización de las estrategias conservacionistas o de protección rigurosa y las de satisfacción de las demandas sociales sobre el medio natural.

I.1.1.ESTRATEGIA: Señalar las áreas susceptibles de protección por sus valores naturales y ambientales.

Para cumplir con este objetivo se habrán de señalar, en primer lugar, los espacios merecedores de protección con base en sus características intrínsecas (naturalidad, biodiversidad, singularidad, fragilidad ecológica...), en sus aportaciones a la mejora ambiental del ámbito de la aglomeración urbana en su conjunto (bonificación climática, capacidad dispersante de la contaminación, captación de recursos hídricos...) y/o en su carácter de reserva de recursos renovables que admitan, por tanto, una explotación controlada para evitar su deterioro.

Se tratará, por tanto, de indicar aquellas zonas de la aglomeración urbana que mantienen o han adquirido valores naturales y/o ambientales que recomiendan su protección frente a las transformaciones que puedan derivarse de la progresiva urbanización y antropización. Un primer avance de dichas zonas se recoge en el esquema anexo.

I.1.2.ESTRATEGIA: Establecer los usos, actividades, obras y transformaciones compatibles con los valores de cada área.

Para la totalidad del territorio de la aglomeración urbana el Plan de Ordenación del Territorio contendrá una regulación de carácter básico sobre los usos, actividades, obras y transformaciones, que deberá ser desarrollada por el Planeamiento Urbanístico dentro de sus competencias normales de clasificación y calificación del suelo urbanizable o apto para urbanizar y establecimiento de normas urbanísticas en el suelo no urbanizable. La indicada regulación deberá tener para la globalidad del ámbito, con la excepción que luego se verá, un carácter lo suficientemente flexible como para no determinar un modelo de ordenación municipal cerrado.

I.1.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que limiten las intervenciones a las consideradas compatibles con los valores existentes.

Para las zonas que finalmente se consideren merecedoras de protección por sus valores naturales y/o ambientales, el Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa de carácter vinculante, que impida tanto un tratamiento en el Planeamiento Municipal que ponga en peligro la conservación de los valores que se quieren proteger, como la aparición de usos o actividades, vía autorizaciones singulares, que puedan igualmente suponer un riesgo para la adecuada conservación de dichas zonas. La delimitación de las zonas, así como las normas que se dicten, no podrán ser objeto de desarrollo o modificación por el Planeamiento Urbanístico, en cuanto se considera que los bienes y valores a proteger tienen carácter supramunicipal.

I.2. OBJETIVO: Restaurar los espacios degradados ambientalmente

Junto a los espacios altamente valorables por su buen nivel de naturalidad, en el marco físico de la aglomeración urbana también se perfilan extensas áreas degradadas desde niveles moderados a graves. En su mayor parte se trata de situaciones heredadas de siglos y decenios atrás, desde procesos roturadores masivos hasta un intenso pastoreo, propiciados por acuciantes necesidades perentorias en el contexto de una sociedad de predominio agrario (por tanto, dependiente de los recursos primarios) y de la inacción pública preventiva amparada en el desconocimiento técnico-científico de los complejos procesos ecológicos, sobre todo en su dinámica regresiva.

En las últimas décadas, las perturbaciones que ocasionan degradación ambiental en el espacio de la aglomeración han cambiado de signo, pues tienen origen en el expansivo fenómeno urbano-industrial que, lejos de ser menos agresivo que el sistema territorial agrario preexistente, sus efectos degradativos presentan un amplio espectro: eliminación drástica de suelos fértiles, erradicación de vegetación y fauna, transformación masiva de espacios rurales (tanto en sus características físicas como en sus aspectos funcionales), modificaciones en la red de drenaje, contaminación atmosférica e hídrica por emisiones y vertidos, destrucción del relieve por explotaciones de áridos o por implantación de determinadas infraestructuras, etc. Sin embargo, buena parte de estos procesos son espaciales a la escala de la aglomeración (por ejemplo, los que afectan al subsistema atmosférico) o bien tienen incidencia puntual, es decir, excesivamente localizada (focos de polución, desmontes y explanaciones para implantación de edificios, obras civiles, etc.), por lo que muchos casos no son identificables como espacios extensivos delimitados cartográficamente.

En cualquier caso, sea cual fuere la procedencia temporal y funcional de las acciones antrópicas conducentes a la degradación

de los espacios -de hecho, normalmente se superponen de signo distinto-, en el entorno de los emplazamientos urbanos e industriales de la aglomeración se localizan extensas áreas degradadas ambientalmente, en unos casos por pérdida de fertilidad agroforestal una vez modificadas drásticamente las condiciones edáficas, biológicas, de drenaje y otras por mor de roturaciones, incendios devastadores, implantación de cultivos inapropiados en tal medio, mayor exposición de las vertientes a la erosión, etc.; en otros casos, por la intervención sobre la cubierta vegetal espontánea (carboneo, carga ganadera excesiva, repoblaciones forestales rentabilistas practicadas con especies pirófitas...) hasta el punto de propiciar una sucesión regresiva de la misma, caso, por ejemplo, de los originarios encinares y chaparrales de meseta que han dado lugar a ralos tomillares.

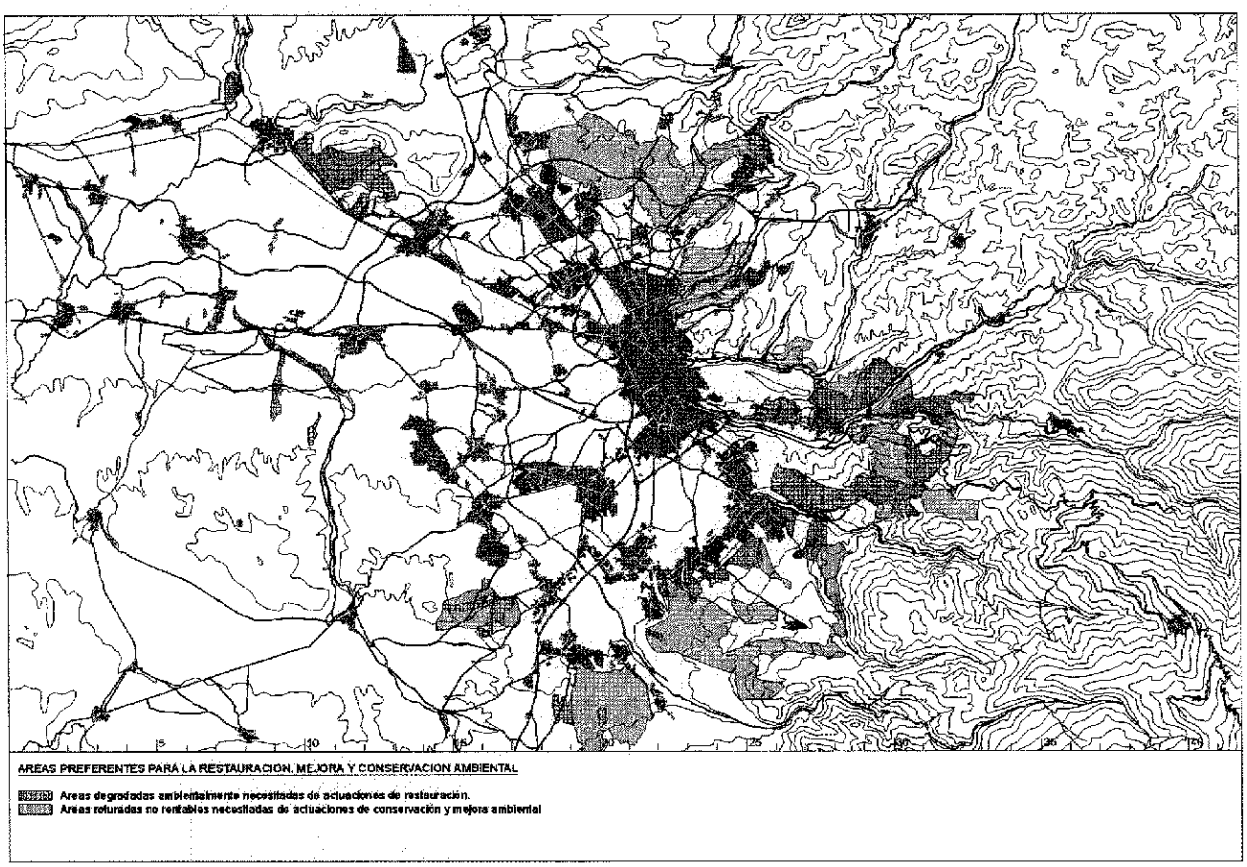
El objetivo propuesto pretende la regeneración de aquellos espacios de la aglomeración urbana que se encuentran degradados ambientalmente, tanto para que recuperen unas características adecuadas y por tanto útiles para la mejora del entorno de la aglomeración, como para evitar que continúe su degradación, la cual puede ser causa de mayores perjuicios, tales como desertificación, incendios, depauperación de espacios rústicos, marginalidad territorial, poluciones diversas y con repercusión sobre ciertas patologías, etc.

I.2.1.ESTRATEGIA: Señalar las áreas que deben ser objeto de programas específicos de mejora medioambiental.

Se trate de áreas degradadas ambientalmente o de espacios agrícolas marginales por causas físicas -aunque pueden también contribuir las socioeconómicas-, una gran parte del entorno inmediato de la aglomeración urbana (laderas meridionales de Sierra Elvira, Montevives, piedemonte de las montañas periféricas a la Vega por su borde oriental, algunos cauces fluviales) precisa ser, en unos casos, restaurada con correcciones hidrológicas, tratamientos de micorrizas, revegetaciones apropiadas y por etapas que induzcan la sucesión vegetal progresiva, etc.; en otros casos, requerirán medidas conducentes a evitar el empeoramiento de las condiciones actuales. Por tanto, esta primera estrategia para la consecución del objetivo propuesto pasa por la demarcación de los espacios susceptibles de intervenciones ambientalistas y correctoras de efectos no deseados, como la marginalidad y el empobrecimiento territorial o el incremento de ciertos riesgos. Un primer avance de los espacios a que se refiere este objetivo se encuentra en el esquema anexo.

I.2.2.ESTRATEGIA: Diseñar o coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios, priorizándolos en el plan según su necesidad.

Señalados los espacios que deben ser objeto de actuación positiva para su regeneración, las intervenciones deberán ser llevadas a cabo por las Administraciones responsables según los casos y fundamentalmente por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Consejería de Medio Ambiente, Consejería de Obras Públicas y Transportes y los propios Municipios afectados. La estrategia propuesta consistirá en implicar técnica y económicamente a dichas Administraciones para la consecución del Objetivo, adecuando la programación de las intervenciones a las prioridades que conjuntamente se establezcan.



I.2.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la continuidad del proceso de degradación.

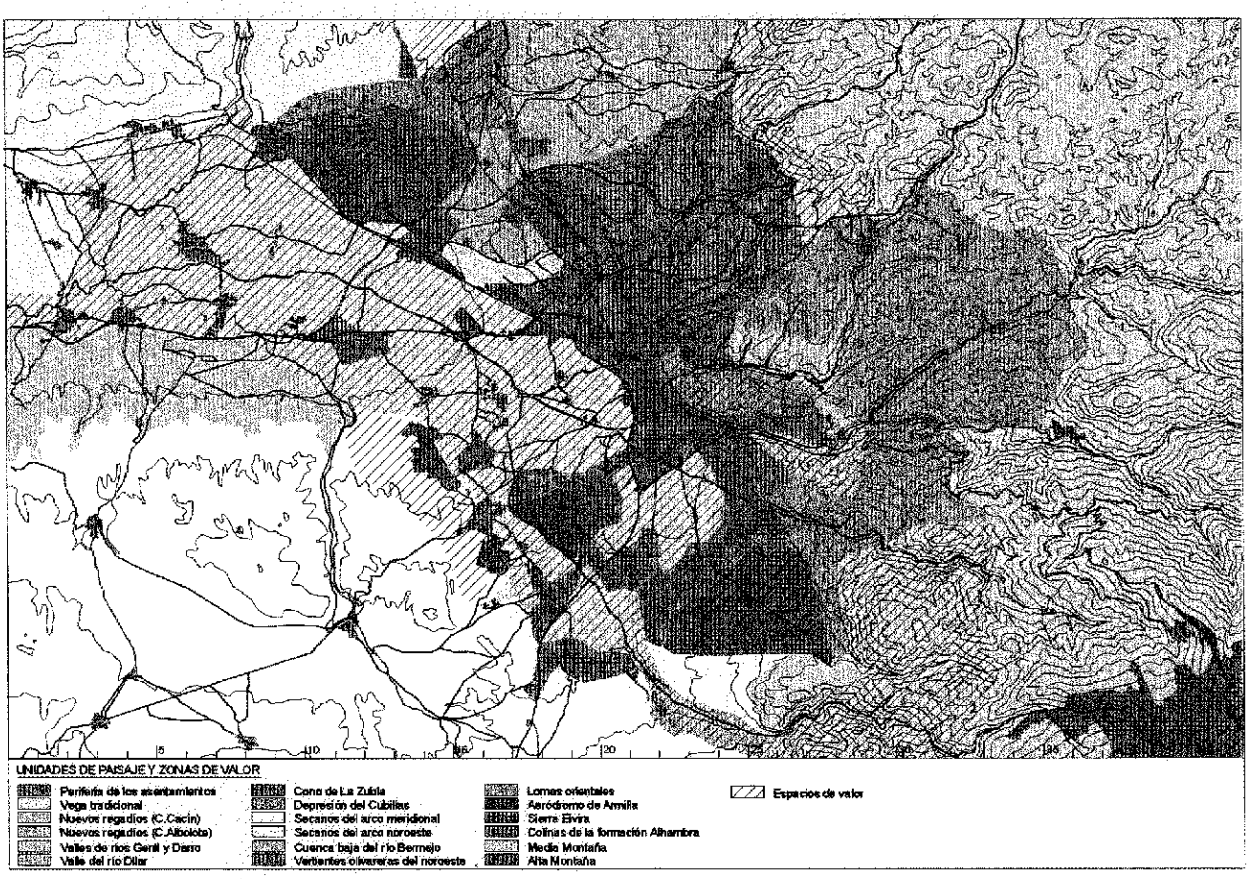
Por último, resulta evidente la necesidad de impedir que otras zonas, que actualmente se encuentren en un estado admisible, sufran un proceso de degradación similar al padecido por las necesitadas de intervención. Para ello, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana deberá contener una normativa de carácter vinculante que impida la aparición o mantenimiento de los usos y transformaciones que han dado lugar a dichos procesos. Estas normas serán finalistas y no podrán ser modificadas por el Planeamiento Urbanístico.

I.3. OBJETIVO: Proteger el paisaje de la aglomeración

Todo paisaje conforma un complejo dinámico de elementos naturales y culturales -es decir, de creación humana-, puesto que se transforma en el tiempo de modo cíclico (fenofases de la vegetación o crecidas fluviales, por ejemplo) o secuencial (modificaciones irreversibles), perceptible no sólo visualmente, aprehensible en mayor o menor nivel de detalle y, por encima de todo, irrepetible en las coordenadas espacio-temporales. Por ello, la identificación de los espacios geográficos según el paisaje que los caracteriza hace que aquéllos adquieran una dimensión sociocultural nada desdeñable desde la perspectiva ordenancística: el paisaje se convierte en un referente y en un recurso de primera magnitud. En el caso del paisaje del ámbito de la aglomeración urbana de Granada se trata, además, de un valor territorial significativo y en alza.

Por consiguiente, este objetivo trata tanto de la puesta en valor del paisaje, como de su protección, puesto que además de sus connotaciones espirituales y culturales se manifiesta como recurso en última instancia económico. Se propone la integración de las futuras actuaciones que alteren en esencia los elementos conformadores de los escenarios paisajísticos más valorables, significativos y/o "consumidos" por la población residente o por visitantes, precisamente por sus cualidades perceptivas.

En efecto, en el entorno paisajístico de la aglomeración destaca su extraordinaria diversidad, sin que por ello pierda su integración gracias al receptáculo físico que envuelve el conjunto de asentamientos. Esta circunstancia propicia el carácter de cuenca visual autocontenida: gran intervisibilidad entre la llanura, los moderados relieves periféricos y las altas sierras envolventes en una segunda línea perimetral. Pero tal propiedad perceptual se beneficia sobremanera con la aludida diversidad de escenarios paisajísticos contenidos en el ámbito: desde la extensa llanura verdeante de la Vega hasta las cumbres de Sierra Nevada, frecuentemente blanqueadas por un espeso manto de nieve, se plasma todo un complejo mosaico de formas, texturas, colores y elementos de mayor o menor significado territorial, que cualquier intento de identificación y demarcación poco exhaustivo no podría reducir a menos de una docena el número de unidades de paisaje notoriamente diferenciadas.



En el objetivo propuesto de protección, que debe entenderse no sólo como una cautela contra las modificaciones sensibles del paisaje que caracteriza intrínsecamente este espacio, sino como una dimensión sustancial para la ordenación integral del ámbito, cabe partir de dos premisas esenciales: por un lado, la identificación de las invariantes de este paisaje, es decir, los signos básicos de su configuración espacio-temporal, así como de los espacios valorados y valorables de modo singular; por otro, la localización de los principales puntos de consumo visual en razón a su exposición panorámica respecto a los observatorios y corredores visuales del ámbito, lo que implica, por añadidura, la detección de las perturbaciones naturales o antrópicas que dificulten la percepción o, en ciertos casos, supongan un impacto visual indeseable.

I.3.1.ESTRATEGIA: Señalar y caracterizar las grandes unidades de paisaje, así como los ámbitos de alto valor.

Para hacer viable la consecución del objetivo básico y los complementarios, esta primera estrategia propugna la detección, delimitación y caracterización de las grandes unidades de paisaje y, entre ellas, los ámbitos que alcanzan un alto valor paisajístico. En su diferenciación intervienen tanto factores físicos (relieve y vegetación esencialmente, aunque en determinados casos influyen sobremanera otros como red hídrica o suelos), como antrópicos (cultivos, tipo de hábitat, edificios, construcciones civiles...), pero sin desdeñar factores puramente visuales en el sentido de perceptibilidad de los espacios en razón a la localización física y desplazamientos habituales de los consumidores potenciales del paisaje del ámbito.

A tenor de todos estos parámetros, se plantean dieciocho unidades de paisaje, así como numerosos y amplios escenarios dotados de especial valor paisajístico (ver esquema anexo). En este sentido, cabe destacar, junto al espacio de Vega en la zona medular, los angostos valles de su perímetro oriental (Darro, Genil, Dílar...), el entorno del embalse de Cubillas, la inmensa rampa forestada del Cono de la Zubia, el austero mogote de Sierra Elvira, las colinas rojas del entorno de la Alhambra, los frontales topográficos de las sierras calcáreas periféricas y la coronación de Sierra Nevada. A escala detallada destacarían, lógicamente, muchos otros espacios y elementos; es decir, lugares concretos, tal vez pequeños y con especial significación.

I.3.2.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes sobre los ámbitos de alto valor que impidan su transformación, privatización u ocultamiento.

Entendido el paisaje como un bien colectivo, el Plan de Ordenación del Territorio habrá de dictar normas vinculantes para los paisajes y/o elementos paisajísticos de alto valor que impidan, sobre todo, su transformación, pero asimismo eviten su privatización o su posible ocultamiento al interponerse barreras visuales. Dichas normas no podrán ser alteradas por el Planeamiento Urbanístico, al versar sobre espacios que pertenecen globalmente a la aglomeración.

I.3.3.ESTRATEGIA: Dictar normas directivas que promuevan la puesta en valor del paisaje y la adecuada integración de las actuaciones en el mismo.

La efectiva protección del paisaje de la aglomeración no puede realizarse sólo a partir de unas normas restrictivas de usos o transformaciones, sino a través de la puesta en valor y difusión del mismo. Para ello, se propone como estrategia la elaboración de unas normas directivas que faciliten a los distintos planes y actuaciones la consideración del paisaje como un aspecto capaz de mejorar la calidad e integración espacial de sus propuestas.

I.4. OBJETIVO: Restaurar los espacios dañados paisajísticamente

Todo paisaje es dinámico, incluso los aparentemente estables, pues al menos se producen transformaciones cíclicas de mayor o menor extensión temporal (por ejemplo, la alternancia del día y la noche o las estacionales fenofases de vegetación), pero ciertamente existen extraordinarias diferencias entre los espacios plenamente dominados por los usos forestales o agrarios y aquellos otros donde se han implantado estructuras industriales o urbanas, puesto que frente a la cierta perdurabilidad de los primeros se opone el cambio y movimiento propio de los segundos. La propia dinámica económica y social de las áreas urbanas induce continuas manifestaciones transformadoras del medio, desde grandes infraestructuras y desarrollos urbanísticos, hasta adecuaciones de los sistemas naturales (encauzamientos de ríos, explanaciones de relieves, alteración de las formaciones vegetales y un largo etcétera), puesto que la sociedad tecnificada adecúa según sus parámetros de *habitabilidad* todo el espacio ocupado por el sistema urbano.

Donde se ha instalado una aglomeración urbana de fuerte inercia expansiva, como es el caso de la granadina, únicamente cabe esperar una gran modificación del medio, por tanto, del paisaje precedente, el que se confor-mó durante siglos bajo el sistema agrario. Por ello, esta modificación no es excepcional ni sorprendente; sin embargo presenta connotaciones negativas cuando la imagen perceptual obtenida resulta chocante o desagradable, cuando inspira el sentimiento colectivo de haberse perdido parte de las señas de identidad de este territorio, siendo aún más negativo si además parte de la destrucción es gratuita a la vez que evitable sin merma sustancial de los resortes socioeconómicos del ámbito.

Según este planteamiento, se pueden considerar como paisajes degradados de la aglomeración aquellos que están sujetos a pérdidas sensibles de sus manifestaciones físicas y culturales originarias sin que haya desaparecido su uso ni funcionalidad. Pero el paisaje de la Vega se resiente no sólo con estas situaciones consolidadas sin impostar, sino también con los procesos, en concreto los de ocupación de pasillos visuales, que redunda en la pérdida de observatorios del paisaje. Puede afirmarse que este daño reviste mayor gravedad que los anteriores, puesto que no hay paisaje si no es percibido, y aun cuando el área sigue contando con miradores estáticos excepcionales y corredores visuales de gran potencial -la configuración fisiográfica del medio los propicia-, cada pasillo visual que se pierde por ocupación de construcciones en sus márgenes reduce o imposibilita la percepción del paisaje a un determinado número de posibles observadores, a la vez que minora la intervisibilidad general. Por tanto, el objetivo propuesto pretende la corrección de estas perturbaciones en dos sentidos: por un lado, se estima necesario el establecimiento de cautelas que eviten la degradación gratuita del paisaje de la Vega de Granada, siendo esencial el mantenimiento de los principales corredores visuales evitando la ocupación por construcciones de sus márgenes; por otro, la aplicación de medidas correctoras sobre los principales daños causados en el paisaje rural y que tengan posible reversibilidad o, como mínimo, impostaje (con medidas de integración, enmascaramiento, etc.).

I.4.1.ESTRATEGIA: Señalamiento de las áreas degradadas por impacto sobre paisajes excepcionales o bien más perceptibles.

Se pueden considerar como paisajes degradados de la aglomeración las áreas de Vega próximas y/o circundadas por los continuos urbanos e industriales, que proyectan parte de sus modos y estructuras en el ámbito rural (viviendas no rurales, fábricas y almacenes, tendidos eléctricos) e, incluso, sus desechos (desguaces, vertederos). En otros casos, la degradación del paisaje está causada por las propias implantaciones urbanísticas en lugares de alto consumo visual y con diseños o volúmenes extraños a la arquitectura y formas de asentamiento tradicionales; muchas urbanizaciones aisladas y algunos crecimientos urbanos de alta densidad a partir de pequeños núcleos rurales forman parte de estas manifestaciones impactantes. La destrucción de relieves, que a su vez conlleva la de las formas vegetales implantadas en ellos, constituye otro evidente impacto visual, en este caso sobre elementos del medio físico. Un primer avance de los paisajes en los que se producen los efectos señalados anteriormente, se muestra en el esquema adjunto.

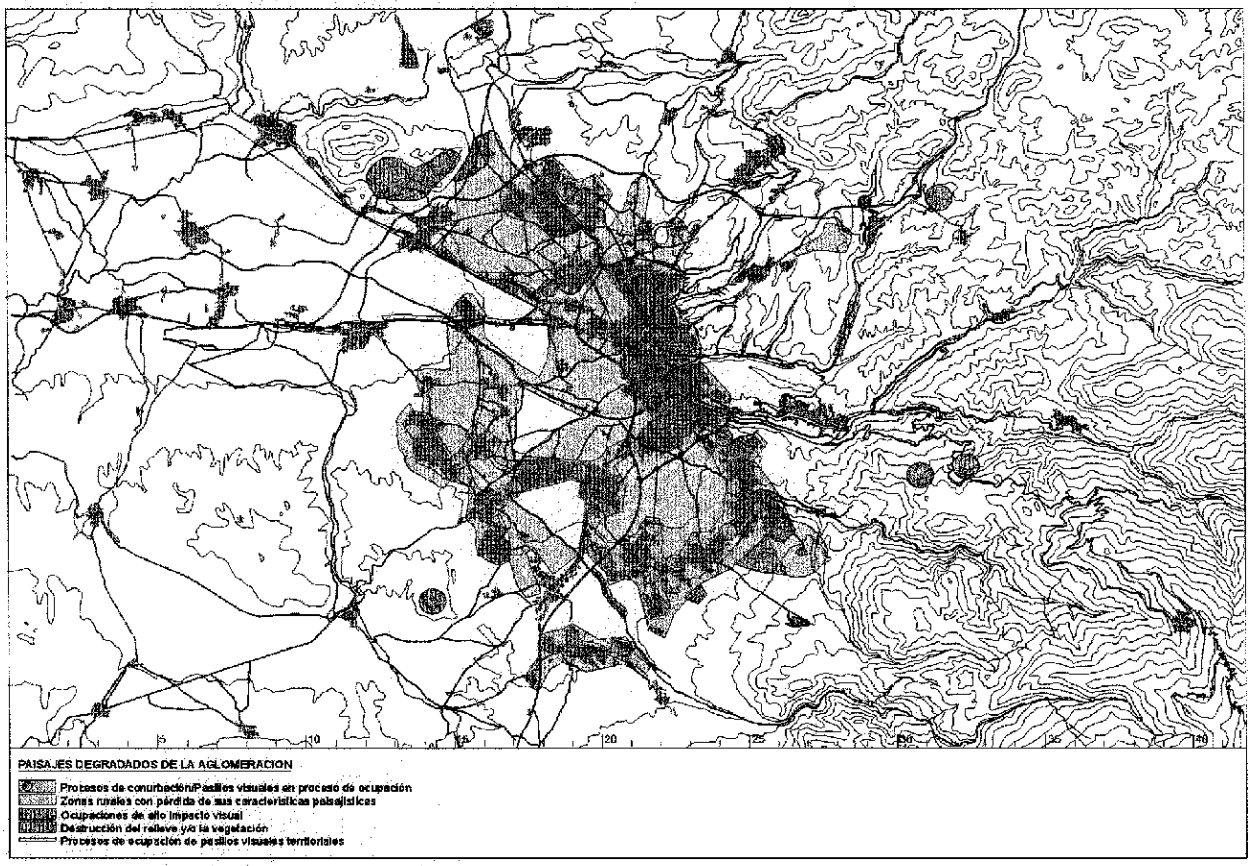
Respecto a la ocupación de pasillos visuales, representados esencialmente por ciertas carreteras de aproximación al ámbito de la aglomeración urbana y otras que discurren por el espacio de vega, se produce por edificaciones dispersas o en pequeñas agrupaciones, o bien por continuos urbanos, donde se entremezclan usos residenciales, industriales y de otra índole, en cuyo caso se asiste a una situación doblemente negativa, pues se reduce el potencial visual hacia el exterior y se crea internamente un paisaje degradado.

I.42.ESTRATEGIA: Diseñar o coordinar con otras administraciones programas de intervención sobre las áreas señaladas.

Pese a que el paisaje puede considerarse como un recurso ambiental no renovable en las escalas de tiempo normalmente utilizadas, ello no implica que no puedan desarrollarse intervenciones que palien algunos de los efectos señalados. En este sentido, el Plan de Ordenación del Territorio diseñará y/o coordinará un programa a desarrollar por las Administraciones responsables (Consejería de Medio Ambiente, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Municipios) tendente a la mejora en origen de los ámbitos señalados en el apartado anterior.

I.4.3.ESTRATEGIA: Establecer un programa de intervenciones sobre las principales vías de comunicación a fin de disminuir el impacto visual sobre el usuario.

Complementariamente a la estrategia anterior, con esta se pretende actuar sobre las principales vías de comunicación para mejorar el consumo visual que desde ellas se realiza, bien para ocultar aquellos paisajes transformados negativamente, o bien para potenciar aquellos otros que se consideren de alto valor.



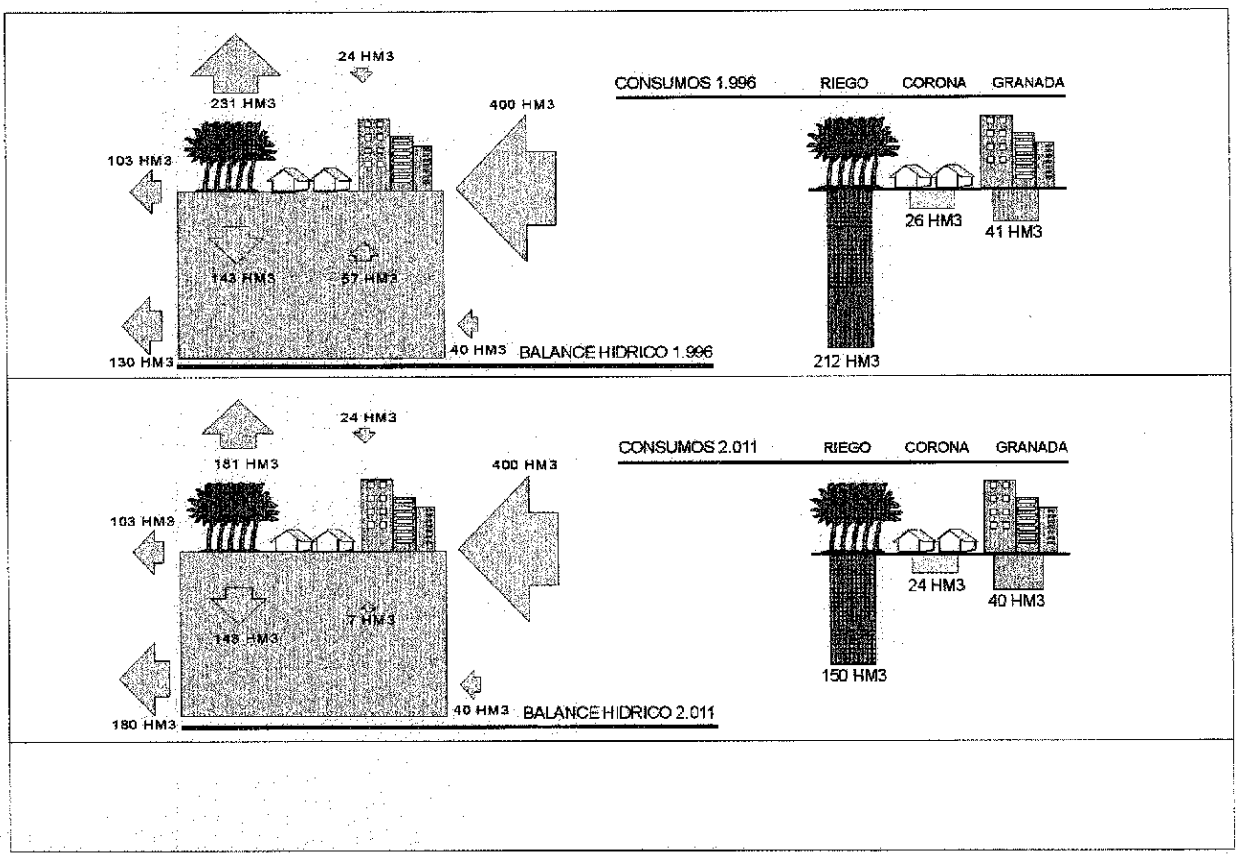
1.5 OBJETIVO: Racionalizar el consumo de agua en la aglomeración

En la actualidad, es evidente la importancia alcanzada por los recursos hídricos y su condición de bien único e indivisible, cuya gestión atañe a la comunidad por encima de los intereses parciales o particulares, refrendado por la Ley de Aguas de 1985.

Junto a campañas de sensibilización acerca del carácter público, colectivo que tiene el agua y la solidaridad interterritorial invocada constitucionalmente, máxime dentro de una misma cuenca hidrográfica, los distintos poderes públicos, tanto territoriales como sectoriales, que tienen plena capacidad de intervención en esta materia, deben establecer unas prioridades de uso y unas actuaciones conducentes a la optimización del balance tras la evaluación de los recursos hídricos del ámbito de actuación y del posible deterioro que sufran, estableciendo medidas que reduzcan el consumo junto a las mejoras de infraestructuras y formas de captación/distribución, y que protejan la calidad del recurso, bien con medidas que la preserven (sobre todo en las cabeceras hidrográficas y en los acuíferos), bien con procesos de depuración. Todas estas atribuciones quedan claramente expresadas en el artículo 38.1º, acerca de la planificación y gestión de los recursos hídricos, de la Ley de Aguas vigente: "La planificación hidrológica tendrá por objetivos generales conseguir la mejor satisfacción de las demandas de agua y equilibrar y armonizar el desarrollo regional y sectorial, incrementando las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales".

La aglomeración de Granada, situada en la cabecera de la cuenca del río Genil, cuenta con aportaciones anuales medias excepcionalmente abundantes (464 Hm3/año) en el contexto regional basadas en recursos tanto superficiales como subterráneos, pero están sometidos a la típica irregularidad mediterránea según periodos y lugares. Por otro lado, los usos consuntivos de agua son igualmente importantes, desde los regadíos (212 Hm3/año, es decir, unos 10.000 m3/hectárea) hasta los industriales, urbanos y recreativos (67 Hm3/año, de los que el abastecimiento urbano refleja un elevado consumo específico de 500 litros por habitante y día). En definitiva, el balance hídrico de este subsistema hidrológico, que es abierto, está desequilibrado. Esta situación induce a propiciar el ajuste progresivo del consumo a las necesidades reales, complementándose con el mantenimiento de las condiciones ambientales y la necesidad de revertir el agua al sistema con los niveles de calidad adecuada y de aumentar los excedentes o salidas hídricas del ámbito de la Vega hacia la cuenca baja del río Genil.

Estos objetivos son asumibles sin merma de la situación privilegiada de la zona a los efectos hídricos: la relación recursos-demanda para un año medio determina un balance generalmente excedentario. Ahora bien, esta situación es de frágil equilibrio, que se pone de manifiesto cuando el intenso uso al que está sometido el agua coincide con ciclos secos, generándose un claro déficit en el balance. Por tanto, únicamente una regulación más efectiva de los consumos, cuando éstos son desproporcionados,



y un replanteamiento global del uso del agua pueden combatir eficazmente los desequilibrios internos y mejorar el balance global de la cuenca.

I.5.1.ESTRATEGIA: Acordar entre todos los implicados un balance hídrico tendencial que oriente las actuaciones relacionadas con el uso del agua.

Una actuación estratégica urgente y viable a medio plazo consiste en la mejora del balance hídrico, que sobre el horizonte del año 2011 pudiera reducir, respecto a las cifras de 1996, en 65 Hm3 los consumos medios anuales, a pesar del incremento demográfico previsible en el conjunto de los tres quinquenios futuros (estimado en algo más de 50.000 habitantes para el ám-bito de la aglomeración urbana). Las obras de reparación y modernización de las red de abastecimiento urbano, junto a un mayor control de su utilización y un incremento del coste del agua acorde con su verdadera importancia, podrían reducir en unos 3 Hm3/año el consumo actual; en tanto que con la mejora del sistema de regadío podría obtenerse un ahorro neto global de unos 62 Hm3/año, estableciendo las medidas estructurales precisas. Ese ahorro redundaría en una sustancial reducción de las extracciones del acuífero, asegurando aún más su papel estratégico para los períodos críticos, y cuyos excedentes saldrían, lógicamente incrementados, del subsistema de la Vega para alimentar escorrentías superficiales y mantos acuíferos de otros sectores de la cuenca del Genil/Guadalquivir.

Este balance hídrico tendencial (ver esquema adjunto) debe orientar todas las actuaciones públicas relacionadas con el uso del agua, por cuanto que implica resolver desequilibrios internos de la aglomeración, paradójicamente graves dada la relativa abundancia de agua en el conjunto del espacio Vega-Sierras envolventes, a la vez que propiciar la solidaridad con territorios situados aguas abajo de la Vega de Granada.

I.5.2.ESTRATEGIA: Diseñar y coordinar con las administraciones competentes los programas de actuación necesarios para lograr el balance hídrico acordado.

Acordado el Balance Hídrico tentativo, el Plan de Ordenación del Territorio diseñará o coordinará un programa con las Administraciones competentes en la materia (Ministerio de Medio-Ambiente, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Consejería de Agricultura, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Consejería de Medio Ambiente y Municipios), que recoja las actuaciones necesarias para implementarlo.

I.5.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes sobre condiciones de urbanización, edificación y usos del suelo sobre los aspectos relacionados con el consumo de agua.

El Plan de Ordenación del Territorio contendrá una normativa de urbanización que con carácter vinculante para el Planeamiento Urbanístico señalará los parámetros de consumo a considerar, las características de las infraestructuras y la regulación de los instalaciones especialmente consuntivas de agua.

I.6. OBJETIVO: Restaurar el drenaje superficial de la aglomeración

El ámbito de la aglomeración urbana de Granada está sometido a riesgos naturales de diversa índole, unos de carácter prácticamente imprevisible en sus manifestaciones y consecuencias, caso de los seísmos que frecuente-mente se hacen sentir en la zona, y otros bastante más previsibles y, sobre todo, más contrarrestables, caso de las avenidas e inundaciones. Frente a terremotos catastróficos, aparte de la aplicación de las normas antisísmicas en los edificios y la divulgación de formas apropiadas de comportamiento en caso de producirse estos eventos, desde la ordenación del territorio pueden establecerse zonificaciones especialmente susceptibles al incremento de los efectos de las sacudidas. Por su lado, frente a las catástrofes causadas por exceso o concentración de precipitaciones, cabe añadir otras medidas a las anteriores, desde el tratamiento de las cuencas receptoras (con repoblaciones apropiadas, obras de laminación de escorrentías, etc.) hasta la que es, sin duda, más básica de todas: facilitar el drenaje natural o, más en concreto, no estorbarlo artificialmente.

El proceso de expansión urbana de las dos o tres últimas décadas ha creado zonas críticas de riesgo catastrófico por aguas de escorrentía, al ocupar, obstaculizar e incluso cerrar ciertos cauces de drenaje natural, de mayor o menor cuenca receptora, capacidad de arrastre e infiltrabilidad. Esta imprevisión, que ha ocurrido tanto en el ámbito de la edificación como en el de grandes infraestructuras públicas, ha ocasionado cuantiosas pérdidas materiales, víctimas humanas y altos niveles de inquietud cuando se producen precipitaciones intensas.

Son numerosos los barrancos que, discurriendo por las vaguadas de los relieves circundantes a la Vega, al llegar a ésta pierden su cauce y desaguan sobre la llanura en situación de crecida, abarcando superficies de inundación extensas. Aunque un cierto porcentaje de agua percola en el acuífero, excedentes de mayor o menor volumen desaguan superficialmente a través de la red de acequias o por otros derroteros (caminos, carreteras, etc.). En estos casos caben actuaciones destinadas a la laminación de escorrentías. Pero la situación es diferente cuando el problema se deriva de la invasión del dominio público hidráulico con edificaciones sobre cauces que normalmente no llevan escorrentía superficial, estando pues en precario frente a una eventual crecida. No son fenómenos muy frecuentes a escala temporal humana, pero sus efectos marcan drásticas huellas, cuando no han supuesto pérdidas de vidas y haciendas. A su vez, en muchos lugares las obras de evacuación de aguas (alcantarillas, pontones, etc) realizadas en los viales de las urbanizaciones que se implantan superponiéndose a la red de drenaje natural son escasas en cuanto a la capacidad hidráulica, provocándose el desbordamiento de los barrancos en fase de crecida y la consiguiente inundación de las parcelas y edificaciones.

Constituye objetivo inexcusable desde la óptica de ordenación del territorio emprender medidas que minimicen los riesgos catastróficos de cualquier índole, sobre todo en lugares tan poblados como una aglomeración urbana, pero en este caso concreto se ha de insistir en la necesaria reconstrucción del drenaje natural para evitar, o al menos reducir, las inundaciones de las zonas habitadas.

I.6.1.ESTRATEGIA: Inventariar los cauces y barrancos que han perdido capacidad real de desagüe.

La capacidad real de desagüe está mermada en numerosos barrancos del entorno de la Vega, extensa llanura donde tienen su nivel de base antes de aportar agua al río Genil y afluentes del curso medio; el riesgo de inundación se deriva del hecho de formar parte del área de escorrentía de los barrancos que las atraviesan y que han perdido su capacidad original de desagüe: arroyos de las Andas, Cerrajones, Coscojar, de Chimeneas, de Enmedio, Juncaril y del Salado; y barrancos de Barrancones, Bustamante, Corbales, Corte de la Tierra, Cuesta Blanca, Hondo, Jabonera, de Magón, de la Negra, Noniles, del Purcal, San Jerónimo, Satajardas y del Tejarillo. Urbanizaciones, polígonos

industriales y ciertas grandes infraestructuras cierran total o parcialmente los cauces de estos barrancos habitualmente secos; lugares que asimismo acogen edificaciones aisladas y, en algunos casos, cultivos u otros usos del suelo.

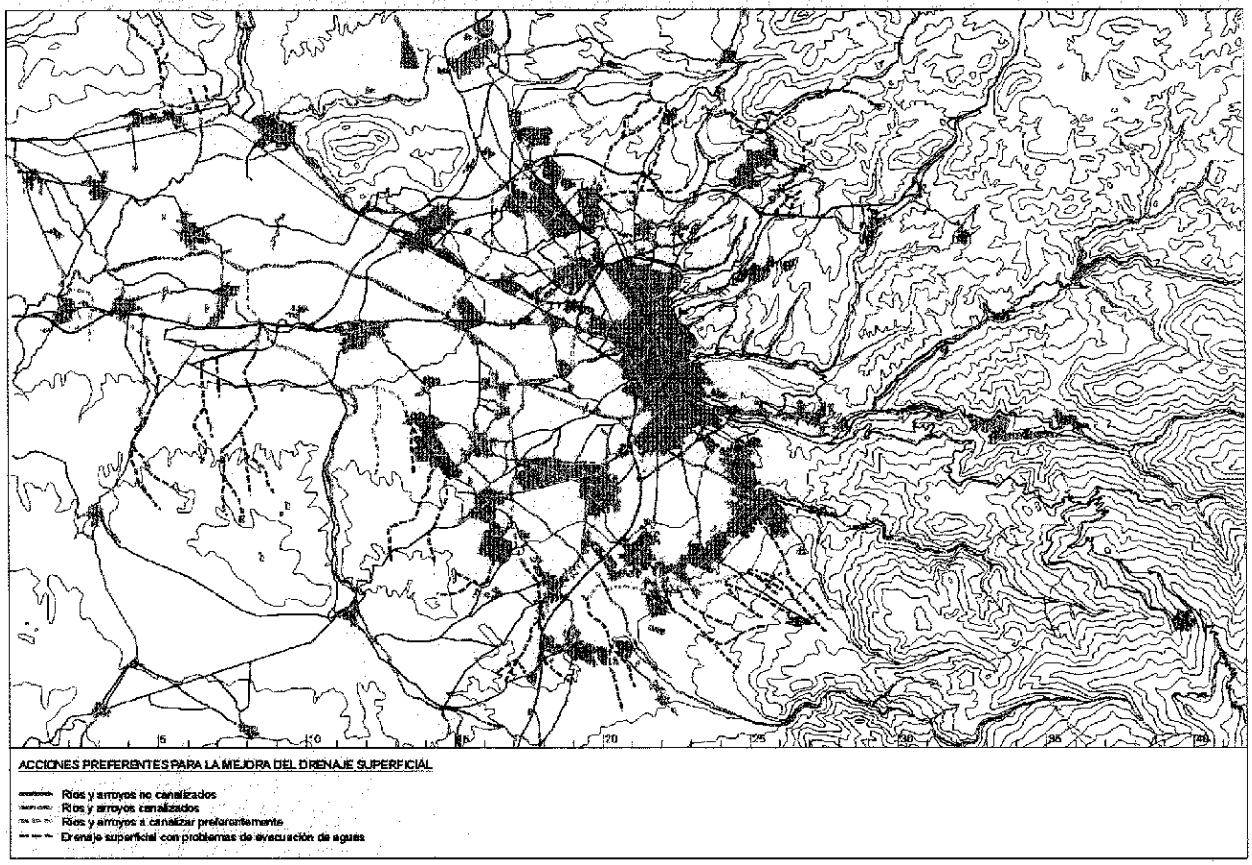
La recurrencia de las crecidas y sus costosos efectos hacen preciso establecer medidas conducentes a la prevención o a la solución material del riesgo. Es por ello preciso determinar las zonas urbanas o industriales con riesgo de inundación, así como diseñar y valorar las obras de encauzamiento necesarias para evitarlo, todo ello sin perjuicio de que cada actuación deba ser objeto, en su momento, de un estudio individualizado. Con este fin, se requiere determinar el caudal de crecida que presente probabilidad baja de ser superado en el punto donde comience el encauzamiento de cada barranco; este caudal máximo constituirá el dato para diseñar el encauzamiento y determinar, en función de la pendiente del trazado elegido, la sección hidráulica necesaria. Un primer avance de los cauces que deberán ser tratados se muestra en el esquema adjunto.

I.6.2.ESTRATEGIA: Diseñar y coordinar un programa de actuaciones con las administraciones competentes, sobre los ámbitos preseleccionados.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un Programa de Actuación de las intervenciones en los cauces que finalmente se determinen, coordinado con las Administraciones responsables (Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Municipios), cuya ejecución restituya la capacidad de drenaje superficial.

I.6.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan futuras ocupaciones.

El Plan de Ordenación del Territorio contendrá una normativa urbanística de carácter vinculante para el Planeamiento Urbanístico que garantice el mantenimiento del caudal de drenaje de ríos, arroyos y barrancos, impidiendo que se reproduzcan nuevas situaciones de riesgo de inundación.



II. BASE: ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL

En la Vega de Granada, el intento de conseguir la convergencia entre la estructura territorial y la ciudad funcional se basa en la compleción y mejora de los elementos estructurantes. En general, la organización espacial tiene como principales condicionantes físicas el relieve y la red de drenaje, en tanto que las artificiales son, en el ámbito urbano, esencialmente el espacio público (calles, plazas, parques...) y algunos usos singulares, mientras que dentro del ámbito rural inciden las grandes infraestructuras y el parcelario agrario. La peculiar formalización de la aglomeración urbana de la Vega de Granada aconseja actuar sobre las redes viarias, los espacios libres, existentes y potenciales, y las redes hidráulicas (cursos fluviales y grandes canalizaciones).

Las redes de comunicaciones se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. En la nueva situación del ámbito de la Vega, donde son progresivos los vínculos internos de la aglomeración urbana, se requiere resideñar el sistema tanto en sus aspectos funcionales como morfológicos, coadyuvando a la mejor adecuación de las estructuras territoriales y funcionales. Con este propósito se plantean tres objetivos de ordenación: el primero se centra en la compleción de la red viaria en los niveles jerárquicos superiores, a cuyo fin se proponen nuevos ejes y enlaces viarios; el segundo gira en torno a la red viaria de carácter local-supramunicipal, es decir, los capilares viarios que relacionan núcleos entre sí, pero que actualmente asumen tráficos de niveles superiores, proponiéndose en este caso no sólo su compleción sino también la mejora en trazado, piso, señalización y entorno; el tercero trata sobre las instalaciones ferroviarias emplazadas en el ámbito de la aglomeración, que tras las transformaciones territoriales de las últimas décadas presentan obsolescencia y disfunción, por lo que se propone su racionalización y mejora.

Por otro lado, propiciar las condiciones para el disfrute del entorno rural por parte de una población que en su mayoría habita en zonas urbanas muy compactas y relativamente distanciadas del mismo, a la vez que abundar en una distribución adecuada de las distintas piezas que organizan y vertebran el espacio de la aglomeración, constituyen objetivos que pueden ser satisfechos gracias a las inmensas posibilidades que ofrece este ámbito, posibilidades que son en buena parte perfectamente conocidas y aprovechadas tanto por los residentes como por los foráneos. Aunque puede observarse un progresivo sometimiento a la dinámica urbana del espacio rural (transformación masiva de predios e injerencias en sus elementos estructurantes), permanecen aún extensos lugaresadyacentes a los núcleos del sistema urbano que, por sus condiciones ambientales, paisajísticas y de localización están dotados de atractivos suficientes como para mantener o, en su caso, mejorar los condicionantes que favorezcan su uso como espacios libres, cuya capacidad estructurante adquiere gran potencial en la geografía física de la aglomeración.

Ahora bien, en la actualidad, la red existente difícilmente puede considerarse como un verdadero sistema, por lo que requiere, aparte de alguna redefinición de límites y recualificación de usos

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES
ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL
PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS
GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS
POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

COMPLETAR LA RED VIARIA DE CARACTER NACIONAL-REGIONAL Y DE AGLOMERACION	El sistema viario del ámbito en sus niveles nacional-regional y de aglomeración, carece de algunos tramos funcionalmente necesarios y los existentes se encuentran próximos al agotamiento. El objetivo señalado de completar el sistema en los niveles citados, además de mejorar la funcionalidad del mismo, persigue adecuar la estructura básica de la aglomeración a las demandas actuales. Las opciones estratégicas propuestas son: ☒ Señalar los tramos necesarios para concluir cada uno de los niveles funcionales establecidos y su trazado básico para construir la aglomeración. ☒ Constituir una Comisión Interadministrativa para la definición de la Red Arterial Viaria de la aglomeración de Granada. ☒ Priorizar la ejecución de las distintas actuaciones que resulten finalmente acordadas.
MEJORAR Y COMPLETAR LA RED VIARIA DE CARACTER LOCAL-SUPRAMUNICIPAL	La mejora y compleción de los niveles más altos del sistema viario, debe ser complementada con la mejora de la red local-supramunicipal, que continúa siendo básica para el adecuado funcionamiento global de aquel. El objetivo señalado pretende la realización progresiva de un programa de mejora y adecuación de la red viaria local-supramunicipal a las condiciones resultantes de la sonstrucción de la Red Arterial. Las opciones estratégicas propuestas son: ☒ Señalar los tramos de la red local-supramunicipal que precisarán intervención por mal estado, disfuncionalidad, ...etc. ☒ Establecer el carácter que finalmente deba tener cada tramo dentro del sistema viario global y el tipo de intervención necesaria. ☒ Programar las intervenciones en función del nivel de ejecución general del sistema y de su necesidad objetiva.
RACIONALIZAR Y MEJORAR LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS	El sistema ferroviario de la aglomeración ha llegado a un alto grado de obsolescencia debido a la falta de inversiones en la modernización del mismo. El objetivo propuesto persigue adecuar las actuales infraestructuras a las necesidades funcionales y estructurales de la aglomeración, mejorando tanto el nivel de calidad de los servicios que se prestan, como la inserción de las infraestructuras en el medio urbano. Las opciones estratégicas propuestas son: ☒ Señalar las actuaciones necesarias para la mejora del sistema ferroviario y su compatibilización con otros usos e infraestructuras. ☒ Constituir una Comisión Interadministrativa de la Red Ferroviaria de la Aglomeración, que defina las actuaciones necesarias. ☒ Compatibilizar la Red Ferroviaria que finalmente resulte con el resto de infraestructuras y las ordenaciones previstas en el Planeamiento Municipal.
CONSTRUIR EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACION	La aglomeración urbana de Granada, pese a carecer de un Sistema de Espacios Libres que ayude a la formación de su estructura, cuenta con abundantes espacios cuyas condiciones ambientales permitirían su inserción en dicho Sistema. El objetivo propuesto busca la construcción de una red verde, que coadyuve en la construcción de la estructura de la estructura metropolitana, mediante la utilización de los amplios recursos existentes. Las estrategias propuestas son: ☒ Inventariar y diagnosticar los ámbitos utilizados en la actualidad de espacios libres, así como los recursos existentes para la construcción del Sistema. ☒ Diseñar el Sistema de Espacios Libres en conjunto con el resto de los sistemas estructurantes de la aglomeración. ☒ Programar coordinadamente con el resto de Administraciones implicadas las intervenciones necesarias para la ejecución del sistema.
COMPLETAR LAS INSTALACIONES DEL CICLO DEL AGUA PARA TODA LA AGLOMERACION	La actual situación de las infraestructuras del ciclo del agua en el ámbito de la aglomeración resulta insostenible por mas tiempo. El objetivo propuesto persigue apoyar la ejecución íntegra del Plan de Saneamiento y Abastecimiento (PSA) de la Vega de Granada en los plazos por este señalados. Las estrategias planteadas por el Plan de Ordenación Territorial para ello son: ☒ Reservar los suelos necesarios para la implantación de las infraestructuras previstas por el PSA de la Vega de Granada. ☒ Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de núcleos de población o urbanizaciones que distorsionen el modelo previsto en el PSA. ☒ Dictar normas vinculantes que obliguen a la previsión en el Planeamiento Municipal de las determinaciones del PSA.
RACIONALIZAR LA GESTION INTEGRAL DEL AGUA EN LA AGLOMERACION	La complejidad del sistema urbano de la aglomeración y su propia configuración geográfica, exigen una gestión supramunicipal de las infraestructuras del ciclo del agua. El objetivo señalado trata de fomentar las necesarias agrupaciones municipales para la adecuada prestación de los servicios de captación, abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas. Las opciones estratégicas propuestas son: ☒ Fomentar la constitución de ente supramunicipal conjunto para la gestión del abastecimiento de agua en alta. ☒ Fomentar la integración y mejora de las redes de abastecimiento y saneamiento en baja. ☒ Integrar la gestión de las distintas estaciones depuradoras previstas para garantizar la calidad y el mantenimiento del servicio.

y dotaciones, que los espacios sean integrados en una malla vertebradora que acoja nuevos espacios de los que existen recursos sobrados en este ámbito geográfico, si bien permanecen ociosos en gran medida, puesto que la falta de planteamientos totalizadores dificulta la captación de estas evidentes potencialidades. Pero ciertamente, la conjugación de los espacios que son claros receptores de actividades recreativas, contemplativas o, en definitiva, de ocio y esparcimiento, y aquellos otros que se han detectado como recursos potenciales pero que aún no se encuentran acondicionados físicamente para que formen parte de la red, permite afirmar que el ámbito espacial inmediato de la aglomeración cuenta con posibilidades notorias para la construcción de un verdadero *sistema de espacios libres*.

En otro orden de cosas, ante el reto de dar satisfacción a las demandas y mantener en la medida de lo posible la calidad del recurso agua, la Administración ha propuesto diversas estrategias, no siempre culminadas, a la vez que concebido una legislación, cuyo máximo exponente es la consagración del carácter público del recurso, así como ciertas reflexiones conducentes a la integración de las políticas sectoriales en aras de una más racional y efectiva explotación del agua. La Ley de Aguas de 1985 recoge en su Preámbulo, y desarrolla en su articulado, un conjunto de doctrinas generales y criterios rectores en el desarrollo de la política del agua, que tienen fundamento técnico-jurídico en la Carta del Agua del Consejo de Europa y, sobre todo, en el Plan de Acción de Naciones Unidas. Su validez y vigencia giran en torno a cinco grandes principios bastante consensuados en general y, por lo demás, admitidos claramente por la política hidráulica andaluza: unidad del recurso agua, subordinación del mismo al interés general, adecuación de su uso a la planificación económica y a la ordenación territorial, regulación de su utilización en términos compatibles con el equilibrio ambiental, minimización y distribución equitativa de sus costes. Estos principios generales se complementan en la legislación vigente, y se asumen asimismo por parte de los organismos hidráulicos, con los siguientes: planificación hidrográfica, coordinación y cooperación administrativa, consideración de la cuenca hidrográfica como unidad básica de planificación y necesaria participación social en la gestión del agua.

A partir de este contexto, la adecuación entre ciudad funcional e infraestructuras básicas del ciclo del agua constituye el último bloque de esta base, estableciéndose unos objetivos que, en conjunto, persiguen acometer la regulación y potabilización de la globalidad del agua para consumo humano, con previsión de captaciones alternativas para períodos de sequía; la unificación del sistema de abastecimiento en alta; depuración de la totalidad del agua usada en el menor número posible de instalaciones, cuya gestión y mantenimiento seacentralizada o mancomunada; reutilización del agua depurada, junto con el resto de apuntaciones existentes, para el riego de la Vega; prohibición de extracciones para consumo urbano y vertidos fuera del sistema unificado.

Es preocupación de esta base conseguir un sistema integrado que responda a la problemática compleja que supone la gestión del agua en la aglomeración, con base en criterios de salubridad, calidad ambiental, solidaridad y economía.

II.1. OBJETIVO: Completar la red viaria de carácter nacional-regional y de aglomeración

Las áreas altamente desarrolladas se sustentan sobre redes de comunicaciones densas y bien jerarquizadas, por donde circula un intenso intercambio de informaciones, personas y mercancías, conllevando, normalmente, una fuerte integración territorial; así, la consecución de un sistema de comunicaciones óptimo constituye un objetivo de primer orden en toda acción pública de planificación territorial en época contemporánea. Ahora bien, en el caso de la Vega de Granada, a pesar de su posición estratégica de encrucijada de pasos naturales aprovechados desde tiempos ancestrales, hasta hace pocos años la política de infraestructuras viarias no ha respondido adecuadamente a esa situación, lo que ha provocado un lamentable déficit en sus comunicaciones externas, ya sea por su insuficiencia, ya por las graves deficiencias en trazados y características de los viarios.

En la década actual, sin embargo, se ha afrontado buena parte de la materia pendiente. Este nivel nacional-regional está constituido por las carreteras que forman la Red Básica Funcional de Andalucía (A-92, la CN-323 y la CN-432) y tiene confluencia en la zona Norte del ámbito.

Pero no son únicamente las conexiones exteriores las consideradas necesarias para la optimización del sistema, pues internamente también requiere un funcionamiento fluido. En el espacio de la aglomeración urbana de Granada, el sistema viario actual consta de un nivel global de la aglomeración junto con otro nivel zonal-supramunicipal -que se trata en el siguiente objetivo-, cuya diferenciación es más nominal que funcional en la práctica. El sistema de la aglomeración o metropolitano, que es notoriamente incompleto, está formado únicamente por la circunvalación sur de Granada (Ronda Sur); las muy significativas carencias de este sistema implican derivación de la movilidad que le corresponde hacia los otros sistemas viarios, que se saturan, al igual que ocurre con los accesos a la ciudad central. Estas disfunciones tienen origen tanto en el propio diseño y trazado del conjunto de la red, como en el hecho de haberse incrementado drásticamente en los últimos años la movilidad interna de la aglomeración entre los municipios integrantes (1.200.000 viajes diarios, de los que el 39% se produce en vehículo privado; de ellos, 200.000 tienen carácter supramunicipal, disparándose el uso de vehículo privado al 75% de los mismos). A su vez, también se constata la intensificación de los flujos externos de tráfico, significativamente con otras comarcas provinciales.

Por todas estas carencias es preciso completar los sistemas viarios de carácter nacional-regional y de aglomeración, pues ambos niveles resultan insuficientes, y en algunos tramos horarios incluso gravemente disfuncionales, para la alta movilidad actual y previsible a corto/medio plazo, del conjunto de laaglomeración. En definitiva, puede afirmarse que sin una adecuada red viaria que responda a las demandas de los ciudadanos y a las características territoriales del ámbito, no será posible ni la mejora en la prestación de los servicios, ni un desarrollo económico equilibrado.

II.1.1.ESTRATEGIA: Señalar los tramos necesarios para concluir cada uno de los niveles funcionales establecidos y su trazado básico para construir la aglomeración.

Respecto a la red viaria de carácter nacional y regional, se plantean nuevos tramos que incorporar a la red existente, en algunos casos ya previstos en los planes de carreteras autonómico y estatal (PDI, PDIA), aunque matizándose características y trazado. El agotamiento de la actual CN-432 sólo puede resolverse con una nueva carretera sensiblemente paralela y al sur de la actual que enlace con la autovía A-92 y a la vez que diversifique el acceso a su área central a través de La Chana. Un segundo nuevo eje que discurriría por el borde oeste y suroeste de la vega ha de aliviar el intenso flujo que soporta la Circunvalación detrayendo buena parte del tráfico de paso, al conectar el enlace de la autovía A-92 y el acceso oeste de Granada con la CN-323 en el puerto del Suspiro.

La red viaria de la aglomeración requiere nuevas carreteras de sección adecuada para dar satisfacción tanto a los flujos existentes como a los potenciales a partir de la descentralización de ciertas

funciones. Para ello, se proponen cuatro distribuidores que interrelacionan interna y externamente la primera corona metropolitana: un distribuidor Sur que interconecte las áreas residenciales de la Cornisa, que se completaría con el desdoblamiento de la carretera de la Zubia para así enlazar con la Ronda Sur; un distribuidor Oeste paralelo al curso del río Dílar, que relacione el anterior eje y la autovía de Circunvalación en las proximidades de Alhendín con el acceso occidental de Granada, a la altura del puente de los Vados; desde este punto y hasta la CN-323 en las proximidades del arroyo de Juncaril, otro distribuidor, el Noroeste, interconectaría los espacios industriales de Atarfe, Granada, Maracena y Albolote, estableciendo un eje entre el acceso de Santa Fe y la autovía A-92 en término de Pulianas; un último distribuidor enlazaría el anterior con un nuevo acceso por Jun desde la misma autovía, bordeando los suelos residenciales del distrito norte de la ciudad de Granada.

II.1.2.ESTRATEGIA: Constituir una comisión interadministrativa para la definición de la red arterial viaria de la aglomeración de Granada.

La entidad y complejidad de la red viaria propuesta implica la acción conjunta de las diversas administraciones responsables en la materia (Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas y Transporte), junto con las Corporaciones Locales afectadas. Para la definición y coordinación de las actuaciones, resulta imprescindible constituir una Comisión interadministrativa específica que impulse la consecución del objetivo.

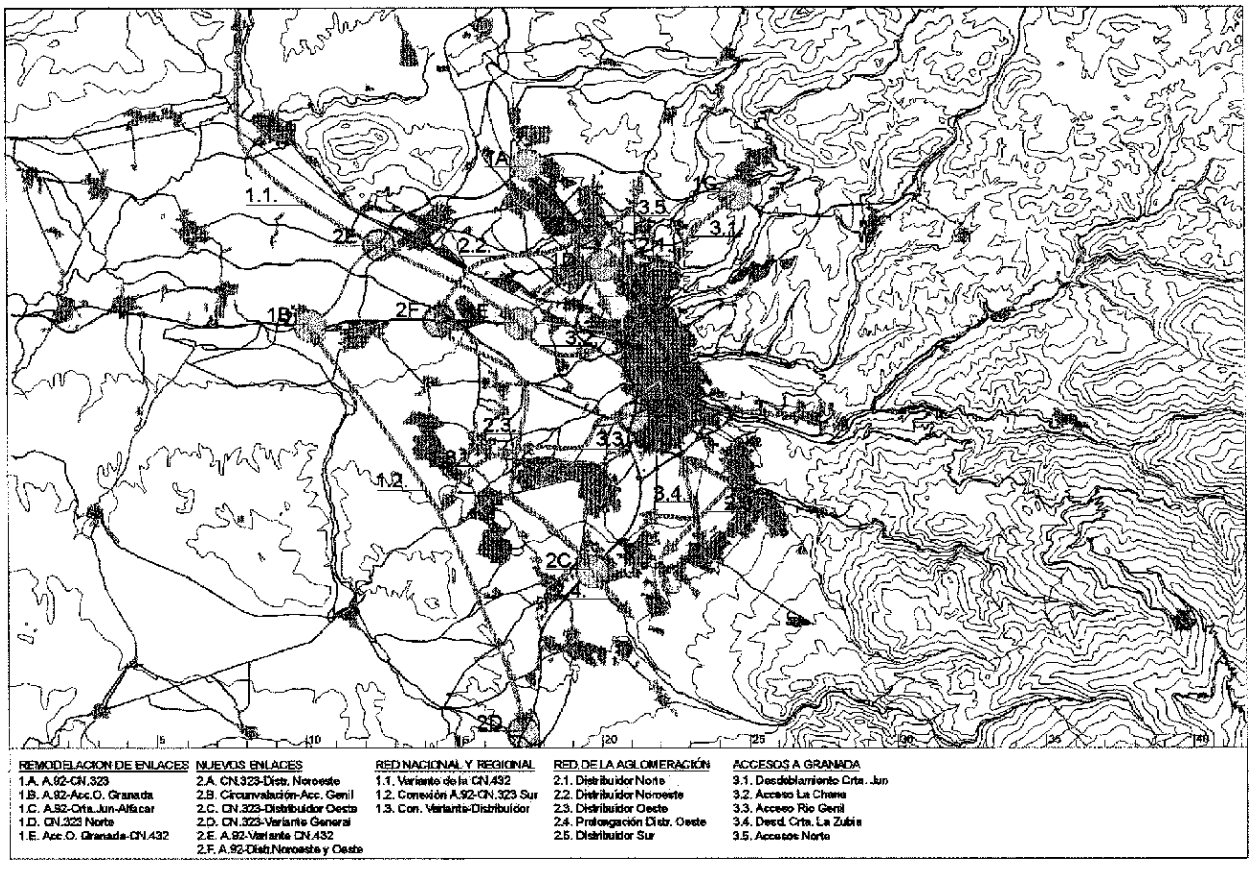
II.1.3.ESTRATEGIA: Priorizar la ejecución de las distintas actuaciones que resulten finalmente acordadas.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener además de la red viaria por la que finalmente se opte, la priorización de los distintos tramos, con base en criterios de reequilibrio territorial, demanda relativa, rentabilidad socio-económica, ...etc.

II.2. OBJETIVO: Mejorar y completar la red viaria de carácter local-supramunicipal

El nivel local de la red viaria del sistema ha asumido frecuentemente un papel funcional de rango superior al que le correspondía, entre otras razones por no estar resueltas las redes correspondientes a estos. En consecuencia, ha resultado imposible mejorar y adecuar la red local-supramunicipal a la función que debe desempeñar estrictamente. La construcción de la red arterial puede constituir la referencia necesaria para el establecimiento de un programa de mejoras en trazado y tratamiento de viales y adecuaciones a los tráficos específicos que ha de soportar. Así, el diseño de este tercer nivel viario debe incardinarse en el de los dos superiores, a fin de ejercer la función a la que está teóricamente destinado: las relaciones intramunicipales y entre municipios que ejerzan funciones complementarias específicas.

La situación actual de esta red arrastra múltiples problemas, en gran parte derivados de la configuración territorial resultante de los sistemas agrario y agro-industrial (producción azucarera del primer tercio de siglo) precedentes. Es un nivel viario que responde esencialmente a las relaciones municipales que tienen a Granada como origen/destino, por lo que presenta componente ra-



dial en su gran mayoría, habiendo asumido el papel que debe corresponder al nivel superior. Esta radialidad se ha visto reforzada por la debilidad de las relaciones entre los municipios de la Vega excluida Granada, como causa y también efecto de la escasa representación del viario trasversal. Además de esta radialidad, se añade la habitual insuficiencia de sección de calzada, el mal estado del firme, el deficiente trazado, la falta de capacidad por saturación y las interferencias con el viario del tejido urbano, encontrándose próximo al agotamiento.

La importancia de la intervención que se propone sobre los niveles viarios nacional-regional y de aglomeración, en ningún caso puede entenderse contradictoria con el objetivo aquí propuesto de mejorar y completar el nivel local-supramunicipal y ello, por varias cuestiones: de una parte, este nivel es complementario a los superiores, permitiendo el adecuado funcionamiento general; de otra, determinados tráficos, sobre todo los de transporte público y los de corto recorrido, deberán seguir utilizando este nivel de modo preferente; y finalmente, muchos de los tramos considerados cumplen funciones estructurantes de los diversos núcleos de población por los que discurren, así como pueden constituir ejes de crecimiento que permitan un desarrollo urbano de mayor calidad y coherencia.

Finalmente, la ejecución de las actuaciones que integran el objetivo va a depender tanto de la red arterial por la que se opte, que clarificará el papel que debe desarrollar cada vía, como de su programación, que permitirá la liberación progresiva de los tráficos que ahora de forma inadecuada asumen y enconsecuencia la intervención sobre el tramo en el sentido que se elija.

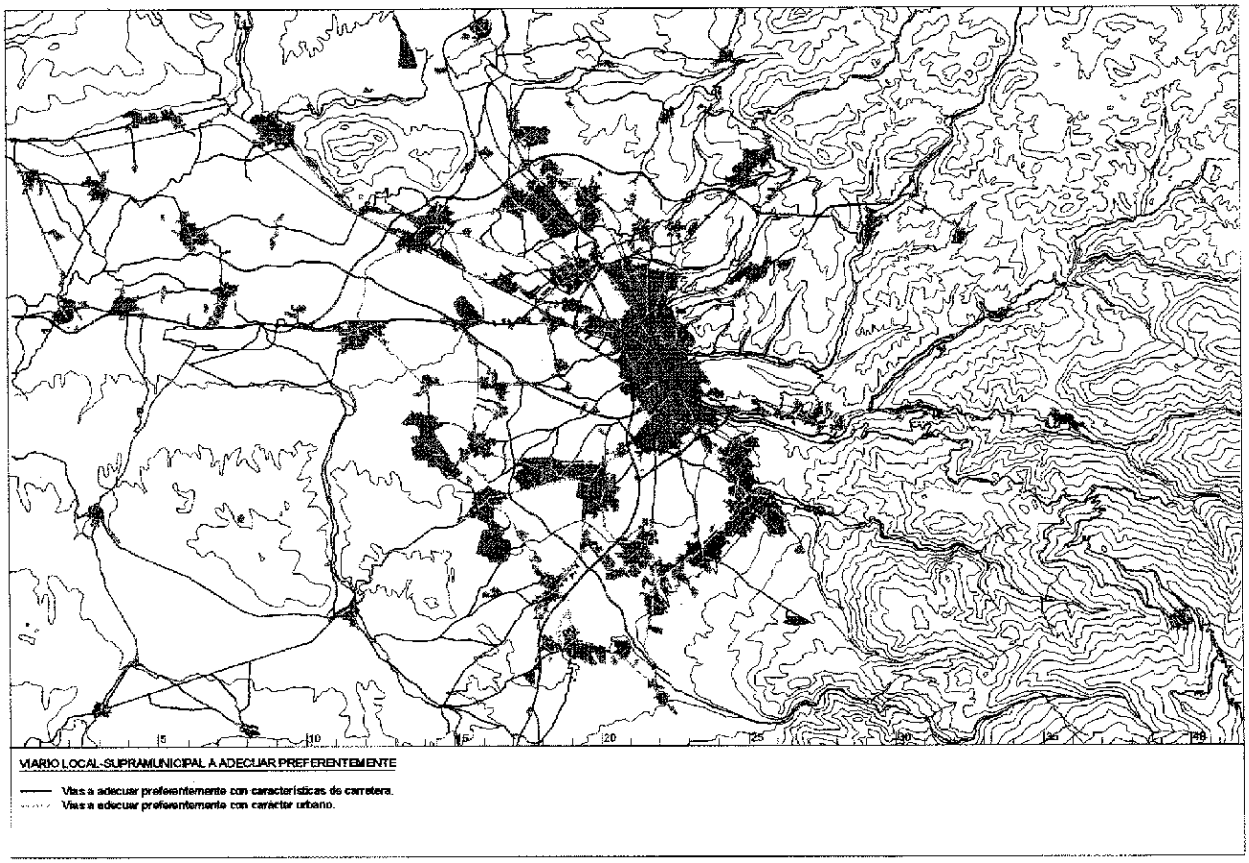
II.2.1 ESTRATEGIA: Señalar los tramos de la red local-supramunicipal que precisaran intervención por mal estado, disfuncionalidad, etc.

Constituye esta primera línea estratégica la selección de aquellos tramos que por la importancia de las funciones que desarrollan, por la intensidad y características del tráfico que deberán seguir soportando o por su carácter estructurante, han de considerarse de importancia para la aglomeración y en consecuencia objeto de intervención si así se considera finalmente necesario.

II.2.2.ESTRATEGIA: Establecer el carácter que finalmente deba tener cada tramo dentro del sistema viario global y el tipo de intervención necesaria.

El reforma y mejora de la red viaria de la aglomeración en sus niveles superiores posibilitará un profundo reajuste de la funcionalidad de la red local-supramunicipal. Por ello y antes de iniciar las actuaciones se deberán definir los tramos que han de consolidarse como carreteras frente a los que deban tener un carácter de vías urbanas, con la intervención apropiada en cada caso para mejorar seguridad vial y adecuación de la oferta a la demanda real.

En los ejes que han de seguir cumpliendo la función de conexión interurbana (tanto a nivel de transporte privado como público) al tipo de tráfico interurbano y propio de la agitación urbana, se le une el tráfico de medio recorrido, produciendo problemas de congestión y contaminación. Pero además de esto, han de resolverse algunas deficiencias detectadas, tales como la variabilidad de la sección de calzada, el mal estado del firme en algunos tramos y trazados no adecuados a la función de vías



interurbanas. Además, en muchos tramos la señalización vertical y horizontal, así como eventualmente el balizamiento, es insuficiente cuando no inexistente, lo que requiere pronta intervención.

Por otro lado están las vías que pasarán a cumplir una función estrictamente urbana, pues dentro de la red local-supramunicipal multitud de tramos discurren a través de las poblaciones, por lo que en su tratamiento habrán de contemplarse como calles. Este viario presenta en la actualidad una sección con anchura variable y un firme en general aceptable, si bien el trazado de muchos de estos tramos es sinuoso con algunas curvas de radios muy reducidos e intersecciones que en la mayoría de los casos no están reguladas; asimismo la señalización tanto vertical como horizontal es insuficiente y se observa en algunos casos falta de espacio para las paradas de transporte público y la adecuada señalización de las mismas. En estas vías habrá de intervenirse a fin de mejorar la calidad urbana, la funcionalidad y la seguridad.

II.2.3.ESTRATEGIA: Programar las intervenciones en función del nivel de ejecución general del sistema y de su necesidad objetiva.

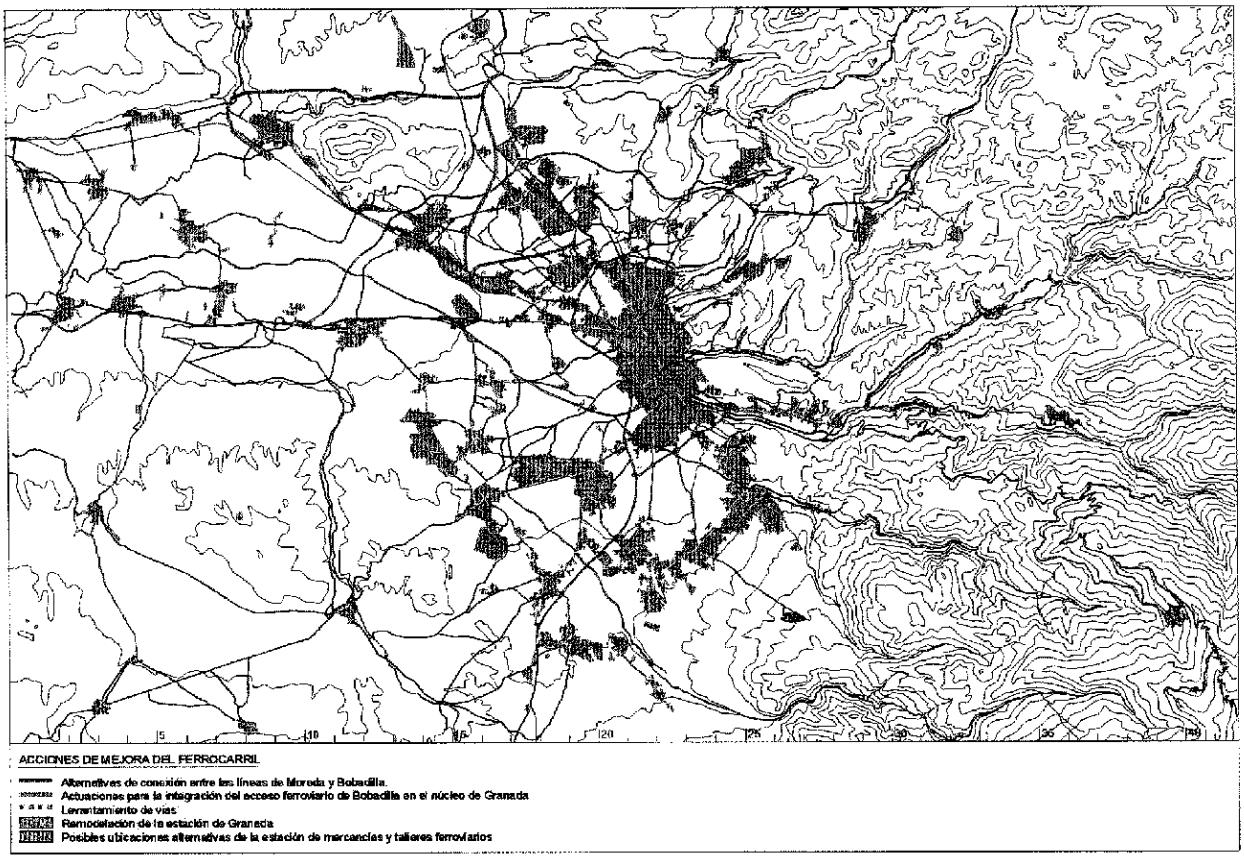
El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un programa de intervenciones sobre el viario local-supramunicipal, coordinado con la ejecución del resto de la red, con base en criterios de seguridad, intensidad e importancia estructural.

II.3. OBJETIVO: Racionalizar y mejorar las instalaciones ferroviarias

Los problemas de comunicaciones extracomarcales han constituido un lastre histórico que sólo en tiempos recientes ha comenzado a solventarse, si bien supeditando las conexiones ferroviarias a las carreteras y autovías. No constituye objetivo de esta base la reivindicación de ampliaciones y mejoras en las líneas ferroviarias con origen/destino en la aglomeración de Granada, en especial la conexión con Levante, aunque sería deseable. Sin embargo, cabe propugnar una mejora en la calidad de las instalaciones emplazadas en el espacio comarcal, incluyendo una profunda remodelación de la estación de Granada-Andaluces, y la intervención en cambios de trazado, en emplazamientos de estaciones de mercancías y talleres -debido a sus requerimientos y a las molestias que originan- y en la más apropiada integración de las infraestructuras ferroviarias en el tejido urbano.

Como se ha expuesto en el diagnóstico, en la actualidad las instalaciones ferroviarias de la aglomeración urbana se concretan en un estación de pasajeros y mercancías ubicada en la ciudad de Granada y en dos líneas de ferrocarril que parten de la misma: la que se dirige hacia el norte al enlace de Moreda (radial de la línea Linares-Baeza-Almería), con estación de mercancías en Albolote, y la que se dirige hacia el noroeste, a Bobadilla (nudo de diversas líneas de Andalucía Occidental), con estaciones en Atarfe, Pinos Puente y cargadero en Sierra Elvira.

Es claro que el ferrocarril no tiene significación en el transporte interno de la aglomeración, posibilidad estratégica esta que desapareció en los años cincuenta y sesenta con el levantamiento de la red de tranvías eléctricos; tampoco alcanza mucha



notoriedad el tráfico de pasajeros de medio y largo recorrido (viajes regionales, Madrid, Barcelona, etc.), con una media diaria de unos 2.000 desplazamientos. Únicamente el transporte de mercancías (graneles, contenedores, cemento, gas), sobre todo hacia la aglomeración, resulta verdaderamente significativo. Sin embargo, la carga simbólica, social, funcional y estratégica (capacidad de transporte, ahorro energético, reducción de residuos contaminantes, fiabilidad, seguridad...) del ferrocarril aconseja ser considerado en positivo, requiriendo optimización tanto en sus infraestructuras, muy obsoletas debido a la falta de inversiones durante lustros, como en la articulación con otros elementos del sistema urbano. En este último sentido, cabe significar la inadecuación posicional de las instalaciones de mercancías y de los accesos; de hecho, el acceso de la línea Granada-Bobadilla -especialmente importante pues en el PDIA se contempla su modernización para adecuarla como itinerario de enlace con la alta velocidad- crea graves problemas de articulación en el crecimiento industrial que se apoya sobre la carretera de Málaga y Sevilla, así como en la ordenación de los terrenos situados entre la Circunvalación y el sur de La Chana.

Ante estas circunstancias, el objetivo perseguido consiste en adecuar las actuales infraestructuras a las necesidades funcionales y estructurales de la aglomeración, en una operación integral que habrá de materializarse en diversas actuaciones complementarias destinadas a mejorar el nivel de calidad de los servicios que se prestan, así como la inserción de las infraestructuras en el medio urbano.

II.3.1.ESTRATEGIA: Señalar las actuaciones necesarias para la mejora del sistema ferroviario y su compatibilización con otros usos e infraestructuras.

Esta primera estrategia constituye un paquete de actuaciones que cobran todo su sentido consideradas de modo integrado (gráfico adjunto), aunque por condiciones presupuestarias y de calendario se acometan de forma escalonada. Por un lado se precisa la remodelación de la estación de Granada-Andaluces, ya obsoleta, infradotada y con problemas de grave infradimensionamiento en períodos vacacionales y otros en que se multiplica el tránsito medio de pasajeros. Por otro, habrá que mejorar la integración del acceso de Bobadilla en el tejido urbano de Granada, sobre todo entre la estación de Andaluces y el cruce con la Circunvalación, es decir, el borde sur de la barriada de La Chana.

A estas actuaciones que se localizan en el casco urbano de Granada se han de agregar otras que afectan al sector norte de la aglomeración (términos de Albolote, Atarfe, Maracena y Granada). Por una parte, procediéndose al levantamiento de los primeros 4 km. aproximados de vía férrea de la línea de Moreda, es decir, entre la estación de Granada-Andaluces y el borde norte del núcleo de Maracena, por las interferencias y perturbaciones que provoca sobre la trama urbana y sobre el propio potencial de los extensos suelos urbanizables que atraviesa el ferrocarril en dicho tramo. En el momento actual del proceso de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada se proponen tres trazados alternativos para la nueva conexión entre las líneas: uno en sentido este-oeste entre Maracena y el Polígono Juncaril; otro, en sentido norte-sur entre Albolote y Sierra Elvira; y finalmente el último en sentido este-oeste entre el Pantano de Cubillas y Pinos Puente al norte de Sierra Elvira. Las ventajas e inconvenientes de estos trazados deberán ser analizadas en el futuro, tanto desde el punto de vista exclusivamente ferroviario, como ambiental, territorial, ...etc., a fin de determinar la alternativa globalmente mas adecuada.

II.3.2.ESTRATEGIA: Constituir una comisión interadministrativa de la red ferroviaria de la aglomeración, que defina las actuaciones necesarias.

El diseño pormenorizado y la realización de la reforma ferroviaria prevista exigen la creación de una comisión específica formada por las administraciones responsables en la materia (Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas y Transportes), los municipios afectados por las actuaciones y RENFE.

II.3.3.ESTRATEGIA: Compatibilizar la red ferroviaria que finalmente resulte con el resto de infraestructuras y las ordenaciones previstas en el planeamiento municipal.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un programa de intervenciones que considere las consecuencias urbanas y territoriales de la reforma ferroviaria que finalmente resulte, tanto en el sentido de mejorar la compatibilidad de la infraestructura ferroviaria con el medio rural y urbano, como en el de aprovechar todas las oportunidades de reordenación que surjan con motivo de su ejecución.

II.4. OBJETIVO: Construir el sistema de espacios libres de la aglomeración

Los habitantes de la aglomeración cuentan con múltiples lugares donde satisfacer sus necesidades de ocio, esparcimiento y deporte al aire libre; demanda que aumenta conforme la población adopta modos de vida urbanos e incrementa su movilidad. Así, desde parques urbanos, jardines y campos deportivos, hasta las zonas forestales arboladas, láminas de agua y dominios montañosos donde practicar deportes de riesgo y aventura o simplemente entablar contacto con la naturaleza, el ámbito físico de la aglomeración urbana de Granada ofrece múltiples posibilidades; puede incluso ser considerado como un espacio privilegiado desde esta perspectiva. Entre esa multiplicidad, contiene espacios tanto de claro alcance supramunicipal como incluso supranacional (recinto de la Alhambra y zona esquiable de Sierra Nevada), encontrándose en todos ellos consolidada su función de espacios libres.

Pero esta abundancia de lugares incide escasamente en la vertebración general del sistema de asentamientos, no estando equidistribuida ni interrelacionada. Los espacios libres no forman una verdadera red ni mucho menos un sistema: casi todos los espacios emplazados en medio urbano se localizan en la ciudad central, en tanto que los insertos en pleno medio rural no tienen claramente definidos sus límites y las prestaciones que ofrece a los usuarios son muy desiguales en contenidos y cualificación, siendo pocos los consagrados jurídicamente como tales espacios libres; en lo estructural, todas las piezas territoriales que acogen actividades ligadas al esparcimiento colectivo aparecen inconexas entre sí y carentes de jerarquización. Otro tanto ocurre con determinados corredores naturales con vocación de ejes de conexión, al encontrarse fragmentados a causa de la voracidad de la expansión urbana de las dos últimas décadas, muy degradados o carecen de buenos accesos.

En consecuencia con la situación descrita, el marco de acción de este objetivo de ordenación se inscribe en la necesidad de establecer un sistema de espacios libres que redunde en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de este ámbito, que permita obtener una mejor legibilidad del espacio y conservar usos y elementos de verdadero calado cultural, productivo y naturalístico, y que, así mismo, contribuya a una concepción orgánica del sistema urbano y suponga un factor de reequilibrio territorial. Complementariamente, los riesgos de avenidas, inundaciones y encharcamientos pueden reducirse con la inserción de los cauces fluviales, vaguadas y barrancos en un sistema de espacios libres que los cualifique y proteja.

A pesar de la debilidad general de la *trama verde* construida a partir del planeamiento municipal en las últimas décadas, la práctica totalidad de los entes locales y los de nivel supramunicipal son conscientes del interés que alcanza a todos los efectos la construcción de un sistema de espacios libres que propicie los efectos territoriales aludidos y satisfaga la importante demanda social. En definitiva, con el objetivo propuesto se pretende activar los recursos territoriales ociosos, a fin de favorecer un proceso de vertebración del ámbito espacial de la aglomeración urbana de Granada.

II.4.1.ESTRATEGIA: Inventariar y clasificar los ámbitos utilizados en la actualidad como espacios libres, así como los recursos existentes para la construcción del sistema.

Con el fin de cumplir con el objetivo propuesto, se propugna la generación de una red básica de espacios libres que disponga de máxima accesibilidad y completa continuidad. Se trata tanto de incorporar algunos espacios nuevos dotados de condiciones territoriales y localización propicias, como de potenciar aún más los ya existentes, sobre todo los del entorno inmediato de los núcleos del sistema urbano, e interrelacionar unos y otros a través de corredores de diversa índole (caminos rurales, vías pecuarias, riberas fluviales...); es decir, generar una estructura de espacios extensivos interconectados con espacios lineales, como se aprecia en el esquema adjunto. Para ello se requiere previamente un inventario y clasificación de las áreas que, o bien ya tienen carácter de espacios libres, o bien reúnen condiciones propicias para serlo (recursos). Dentro de la primera categoría citada, estas áreas pueden encontrarse dentro del medio urbano y estar calificadas por el planeamiento, por lo que tienen rango específico de espacios libres urbanos, o bien pueden emplazarse en medio rural, no estar sujetas a régimen urbanístico específico, pero tener plenamente consolidado un uso de esparcimiento colectivo, incluso potenciado por organismos forestales o ambientales. Unos y otros forman parte del elenco de espacios que actualmente registran demanda social, es decir, que ya son utilizados para este fin recreativo.

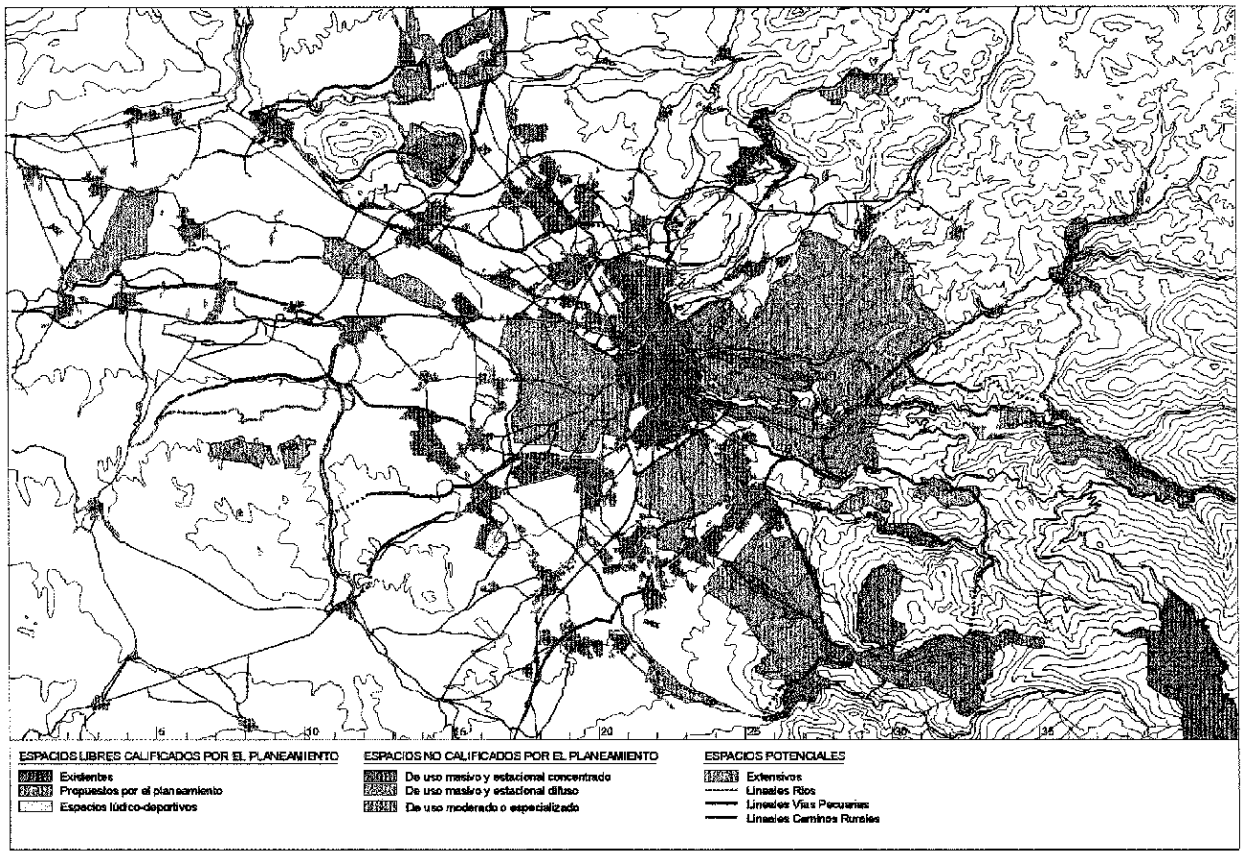
Respecto a los recursos, se trata de una relación de nuevos posibles espacios que reúnen potencialidad por sus características intrínsecas, por su localización relativa al sistema urbano, por constituir una posible compleción de los actuales y/o por tener en sí mismos un valor estratégico dentro de la posible ordenación territorial del ámbito de la aglomeración. Además de los de carácter extensivo, se perfila una red de corredores que propicie la articulación del sistema, sin por ello desdeñar sus propias opciones de constituir espacios lineales de uso directo.

II.4.2.ESTRATEGIA: Diseñar el sistema de espacios libres en conjunto con el resto de los sistemas estructurantes de la aglomeración.

A partir del inventario de espacios existentes y potenciales realizado, el Plan de Ordenación del Territorio deberá seleccionar aquellos que conformen definitivamente el sistema de espacios libres, tomando en consideración al resto de los sistemas estructurantes y en especial al sistema viario a fin de coadyuvar a la organización del ámbito.

II.4.3.ESTRATEGIA: Programar coordinadamente con el resto de administraciones implicadas las intervenciones necesarias para la ejecución del sistema.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener la programación y asignación de las inversiones necesarias para la ejecución del sistema, con base en criterios de necesidad, capacidad estructurante, facilidad de gestión, etc.

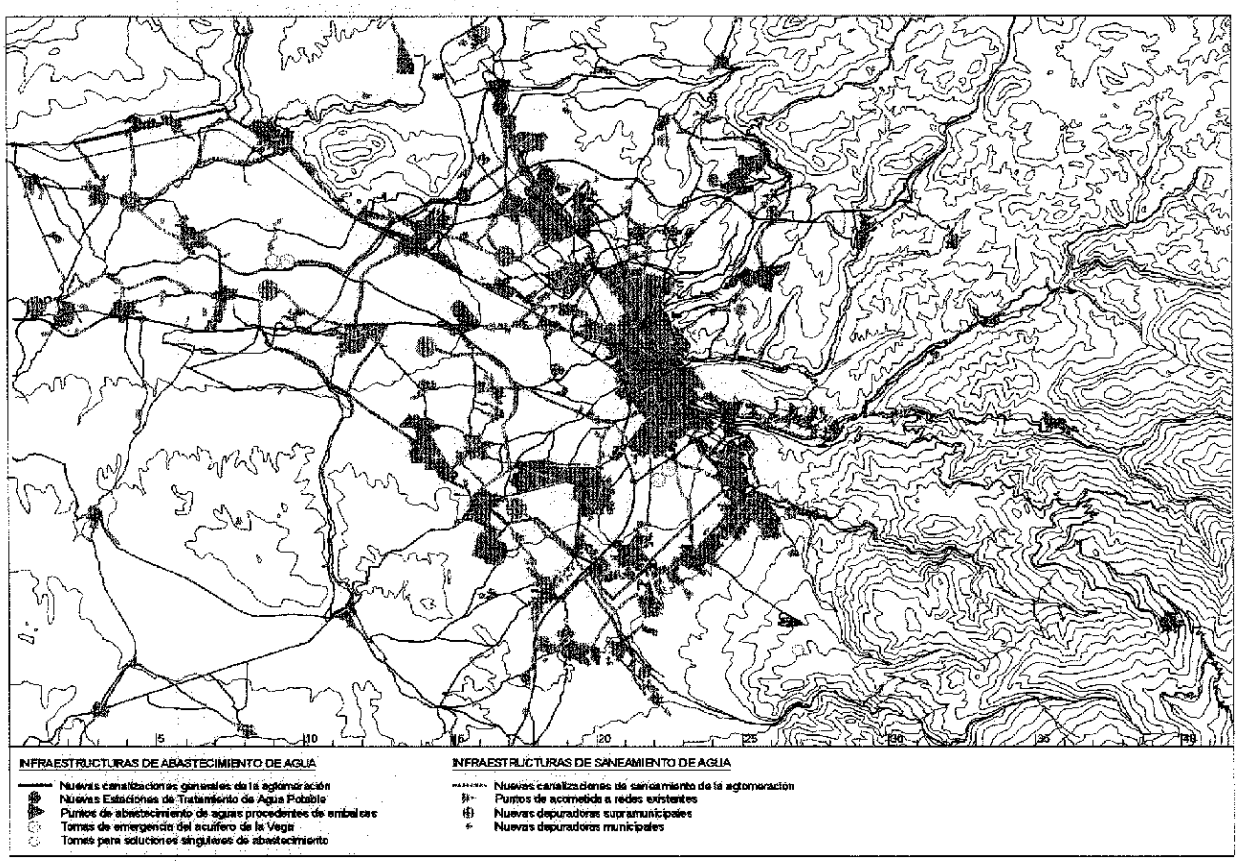


II.5. OBJETIVO: Completar las instalaciones del ciclo del agua para toda la aglomeración

La actual situación de las infraestructuras del ciclo del agua en el ámbito de la aglomeración resulta insostenible por más tiempo. Las redes de abastecimiento y saneamiento, el vertido de efluyentes, las captaciones, los tratamientos de potabilización, etc. ofrecen gran complejidad y moderada eficacia global, que al final redunda en una grave incongruencia: a pesar de contar con recursos más que suficientes y de buena calidad en el ámbito territorial de la aglomeración (cabeceras fluviales de alta montaña), una buena parte de sus habitantes sufre cortes en el abastecimiento, caídas de presión, irregularidad en el suministro y baja calidad del elemento; a su vez, el sustrato físico, cuyos procesos contribuyen al ciclo del agua y, en consecuencia, su reversión al sistema, es receptáculo de aguas residuales que no siempre puede depurar de modo óptimo. La racionalización del sistema de abastecimiento y saneamiento debe corregir o paliar las situaciones descritas, procurando el mayor nivel en la prestación del servicio, con la adecuada selección de las fuentes de procedencia, la disposición de las redes de distribución necesarias para el mejor reparto de los abastecimientos y efluyentes, la segregación de las conducciones según destino del agua (abastecimiento humano, jardines, determinadas industrias, etc.), la más adecuada localización de las estaciones potabilizadoras (ETAP) y depuradoras (EDAR) y los posibles trasvases internos desde áreas con excedentes a otras con déficit, o bien los destinados a distribuir los efluyentes producto de la depuración aguas arriba; es decir, la consideración del ciclo del agua como sistema integrado que es.

Para compensar el déficit actualmente acumulado por el sistema, cabe actuar en diversos frentes, entre los que destacan la recuperación y reciclado de las aguas residuales para incorporarlas al caudal destinado a riego y la propia mejora del rendimiento de los sistemas de regadío, cuya baja eficacia es causa principal de la situación deficitaria que persiste hoy por hoy.

El Plan de Saneamiento y Abastecimiento (PSA) de la Vega de Granada, formulado por la D.G.O.H. de la Junta de Andalucía, es el instrumento adecuado para afrontar la problemática; sus principales criterios de intervención se centran en la consagración del ciclo integral del agua, en el fomento de la gestión supramunicipal y en una intervención equilibrada en todo el ámbito. El PSA considera como uso prioritario del agua el abastecimiento de poblaciones, incluyendo en su dotación las necesidades para las industrias vinculadas a la red municipal. Le siguen el uso recreativo en las cabeceras de los ríos Genil, Monachil y Dílar y en los afluentes de los embalses de Canales, Quéntar y Cubillas. La demanda de los regadíos, el uso industrial y otros aprovechamientos le siguen en prioridad. En el terreno de las actuaciones concretas, y partiendo de esa concepción integrada de los circuitos por donde discurre el agua, puede proporcionar las infraestructuras que permitan garantizar la calidad y suministro del abastecimiento, así como la depuración de aguas residuales de los municipios de la aglomeración, como medio de contribuir, por un lado, a la mejora del nivel de recursos para regadío, y por otro, a la mejor preservación del entorno ambiental.



II.5.1.ESTRATEGIA: Reservar los suelos necesarios para la implantación de las infraestructuras previstas por el PSA de la Vega de Granada.

La gestión de las infraestructuras para la distribución en alta del recurso hídrico corresponde a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir; pero el suministro en baja, así como las infraestructuras de saneamiento, pueden ser acometidos por la administración hidráulica autonómica. En el PSA de la Vega de Granada se propone la compleción de las actuales redes con nuevas canalizaciones más integradas y realistas con la actual situación del área, pues además del carácter supramunicipal en su trazado, se adaptan sensiblemente a la red de drenaje natural. Este sistema se completa con la instalación de nuevas Estaciones de Tratamiento de Agua Potable (ETAP), ubicadas sobre el Canal de Albolote, en el río Genil cerca de los Rebites y en el Dílar en su intersección con el tramo de autovía de la CN-323; así como con numerosas depuradoras supramunicipales y municipales repartidas por todo el ámbito de la aglomeración urbana (ver esquema adjunto). Estas y algunas otras infraestructuras se prevén realizar en diversas etapas, pudiendo prolongarse en el tiempo, por lo que es preciso reservar los suelos que requiere su realización. La primera estrategia de este objetivo consiste, pues, en establecer desde el Plan de Ordenación del Territorio las medidas cautelares necesarias para que los suelos afectados no sean ocupados por otras infraestructuras o procesos urbanos que dificulten o impidan la ejecución material del PSA de la Vega de Granada..

II.5.2.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de núcleos de población o urbanizaciones que distorsionen el modelo previsto en el P.S.A.

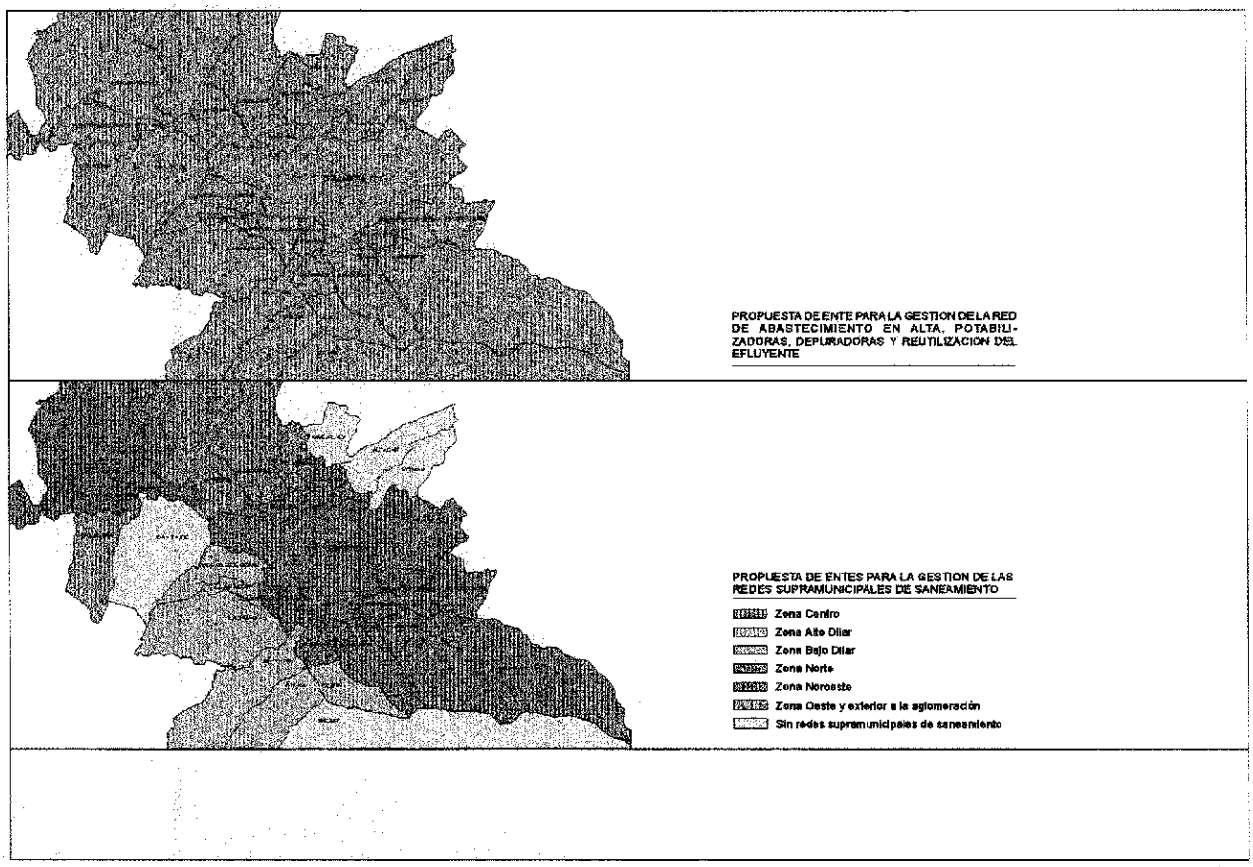
El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal, que impidan la clasificación en el mismo de nuevos núcleos de población, que no tengan garantizada su inserción dentro de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento previstas en el PSA de la Vega de Granada.

II.5.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que obliguen a la previsión en el planeamiento municipal de las determinaciones del P.S.A.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal, que garanticen la coordinación entre las determinaciones de éste y las del PSA de la Vega de Granada. En este sentido, se considerarán las determinaciones relativas a: previsión y localización de infraestructuras extensivas y lineales; suelos potencialmente servidos por aquellas; consumos previsibles; control de las aguas usadas, ...etc.

II.6. OBJETIVO: Racionalizar la gestión integral del agua en la aglomeración

El agua en el ámbito de la aglomeración de Granada es abundante, tiene diversas procedencias con altos niveles de garantía, pero su distribución no es del todo equilibrada. Peor panorama presentan las aguas residuales, sólo parcialmente depuradas, conllevando efectos nocivos al medio ambiente y potencialmente a la salud ciudadana. Un excesivo consumo de agua, incluso despil-



farro, incentivado con la aplicación de políticas tarifarias incoherentes con la importancia del recurso, las interferencias que se están produciendo en las infraestructuras o las casi insalvables dificultades técnicas y económicas que sufren los municipios pequeños para acometer adecuadamente estos servicios, son otras tantas formas de tensionamiento con tendencia a agravarse por el actual crecimiento urbanístico. La complejidad del sistema urbano instalado en la Vega y la propia configuración geográfica de esta comarca contribuyen a la intensificación de estos problemas, por lo que este objetivo de ordenación trata de fomentar la adecuada prestación de los servicios de captación, abastecimiento, saneamiento y depuración.

Los recursos económicos empleados por las administraciones han resultado parcialmente fallidos a causa de las dificultades de gestión, que sin embargo pueden solventarse con la unificación de los esfuerzos: una administración supramunicipal del ciclo del agua supone la más racional utilización de los recursos, mejorando la prestación de los servicios al ciudadano y rentabilizando los costes gracias a las consecuentes economías de escala. En definitiva, acometer el problema con una intervención pública de unificación de políticas hidrológicas y concentración de inversiones que permitan obtener un sistema de abastecimiento coherente a fin de garantizar la cantidad y calidad del suministro a todos los ciudadanos, objetivos que pueden cristalizar en la gestión supramunicipal de las infraestructuras del ciclo del agua. Al margen de estos principios generales, los efectos territoriales de una gestión ineficiente y el interés público del recurso agua, consagrado jurídicamente, acreditan la necesaria reordenación integral de la captación y utilización del agua en las cuencas alta y media del río Genil, a fin de garantizar la cobertura de las necesidades de todos los municipios afectados, con una distribución lo más equitativa posible, donde se incluye el disfrute solidario de sus prestaciones, por lo que el derecho al consumo del agua de la cuenca del Genil es también extensivo a todos los potenciales consumidores situados aguas abajo de la salida de la Vega.

Es preciso, pues, junto a la disminución del consumo, unificar el abastecimiento urbano, depurar las aguas usadas, no sólo a efectos ambientales sino con el fin de reutilizar el efluyente (se estima que podría satisfacer más del 30% de la demanda agrícola), y considerar el acuífero de la Vega como auténtico embalse natural estratégico para épocas de sequía, con el consiguiente control de las extracciones. Ahora bien, este objetivo no pretende, en absoluto, vaciar de contenido las competencias municipales sobre el abastecimiento y saneamiento del agua, sino establecer los criterios que permitan una gestión conjunta de aquella parte del suministro, tratamiento y reutilización que sólo puede ser abordada racionalmente desde el ámbito supramunicipal.

II.6.1.ESTRATEGIA: Fomentar la constitución de un ente supramunicipal conjunto para la gestión del abastecimiento de agua en alta.

Advertida la complejidad de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento para el conjunto de la aglomeración urbana, se estima imprescindible la constitución de un ente supramunicipal que abarque la totalidad de este espacio con objeto de realizar la gestión conjunta del abastecimiento de agua en alta, cuyo fin último consiste en proporcionar suministro de calidad (a partir de las más adecuadas fuentes naturales) y en cantidad suficiente a las demandas evaluadas, incluyéndose procedimientos homologados de tratamiento y potabilización. El control y gestión de este agua se ha de realizar desde las captaciones hasta su almacenamiento en depósitos a partir de los cuales la distribución a los usuarios correspondería a los entes municipales o supramunicipales, según los ámbitos.

II.6.2.ESTRATEGIA: Fomentar la integración y mejora de las redes de abastecimiento y saneamiento en baja.

El art. 13.1º de la Ley de Aguas de 1995 expone con respecto a la utilización de los recursos hídricos lo siguiente: «unidad de gestión, tratamiento integral, desconcentración, descentralización, coordinación, eficacia y participación de los usuarios». Sin embargo, en la actualidad destaca la individualidad de la gestión de los servicios de abastecimiento, saneamiento y depuración, realizada en la mayoría de los casos de forma directa por los entes locales, desaprovechándose las evidentes ventajas que supone la gestión común. En ciertos ámbitos, se gestiona conjuntamente el abastecimiento entre ayuntamientos y mancomunidades creadas al efecto, en tanto la gestión es individual para el saneamiento. Por esta causa, se propone como política de mínimos, la creación de seis entes supramunicipales de gestión del saneamiento (zonas Centro, Alto Dílar, Bajo Dílar, Norte, Noroeste y Oeste), que agruparían a la mayoría de los municipios de la aglomeración (únicamente permanecería individualizada la red en Alfacar, Dílar, Güevéjar, Santa Fe y Víznar), como puede apreciarse en esquema adjunto, con objeto de integrar las redes en baja para su más eficaz y rentable gestión. En cuanto al abastecimiento, se establecen en las propuestas del PSA dos subsistemas interconectados: el de la margen derecha del río Genil y el de su margen izquierda, abastecidos, el primero, por el sistema Colomera-Deifontes, y el segundo por el sistema Canales-Quéntar. El acuífero de la Vega adquiere carácter eminentemente estratégico, pudiendo incorporar agua al sistema en caso necesario.

II.6.3.ESTRATEGIA: Integrar la gestión de las distintas depuradoras previstas para garantizar la calidad y el mantenimiento del servicio.

La gestión de las estaciones depuradoras por los pequeños municipios se ha planteado tradicionalmente como especialmente compleja, debido a la falta de recursos humanos y económicos para ello. Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio aboga por una reutilización integral de las aguas usadas para el riego, para lo cual es casi imprescindible la existencia de un organismo único aíque se le encomiende dicha gestión.

III. BASE: PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NÚCLEOS URBANOS

La actual aglomeración urbana de Granada constituye un eslabón en el sistema de ciudades andaluz y, aunque su importancia es inferior a nivel español y europeo, en todos estos niveles territoriales juega un papel significativo puesto que se erige en lugar central de un extensa área de la alta Andalucía y ocupa una encrucijada de espacios de fuerte dinámica económica y social. Sus recursos naturales y humanos son la base de un proceso de acumulación nutrido por espacios periféricos del ámbito provincial y limítrofes al mismo, que han derivado en la implantación de una aglomeración urbana próxima al medio millón de habitantes repartidos en más de setenta núcleos.

Desde las fases incipientes del proceso de ocupación humana extensiva acaecido en el área de la Vega de Granada, se reproduce la riqueza y relativo equilibrio del poblamiento tradicional que se manifiesta a escala de la región andaluza (sin embargo, en las últimas dos décadas se viene asistiendo a la quiebra de este modelo al concentrarse población y actividad en la franja litoral y en las grandes ciudades del interior frente al despoblamiento y depauperación del resto del territorio andaluz). Tras la acumulación y concentración demográficas y económicas, el proceso de metropolitanización de las relaciones del sistema urbano de la Vega ha implicado, entre otros efectos, la unificación del mercado de viviendas, que alcanza su máximo exponente en la promoción urbanística que se desarrolla a través del espacio conjunto de la aglomeración. La intensidad de las transformaciones territoriales recientes, claramente protagonizadas por la expansión del suelo construido, han complejizado el sistema de asentamientos, con importante ampliación de su número, y generado diversos efectos perniciosos como proliferación exacerbada de núcleos, ocupaciones masivas de terrenos con usos residenciales -que en algunos casos conllevan dilapidación de suelos estratégicos cuando pueden ubicarse en espacios menos cualificados posicionalmente-, generación de conurbaciones, déficit paulatino de infraestructuras y dotaciones públicas, etc., cuya dinámica resulta en general negativa para los ciudadanos de la aglomeración. Estas situaciones conllevan no sólo disfuncionalidades y deseconomías de escala, sino también perjuicios medioambientales y paisajísticos, dilapidación de recursos productivos, incomodidades para el ciudadano, etc., por lo que es preciso tratar de reconducir el proceso.

Como quiera que sobre el área de la Vega se ha impuesto el sistema urbano como materialización de los principales modos de vida y producción aquí imperantes actualmente, sus elementos constitutivos, los núcleos residenciales y los integrantes del sistema económico, serán la base para la reconstrucción de la ciudad global desvertebrada o, lo que puede interpretarse aquí de igual modo,la reestructuración de la aglomeración urbana. En consecuencia, se plantea como base global de actuación la ordenación coordinada de los núcleos urbanos, para lo que es previo y nece-sario establecer el sistema de núcleos conformadores de la aglomeración que haga posible un escenario urbano y territorial sobre el que planificar las grandes infraestructuras y los equipamientos de nivel supramunicipal, toda vez que este aspecto resulta especialmente prioritario, no sólo

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES
ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL
PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS
GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS
POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

ESTABLECER EL SISTEMA DE NUCLEOS DE POBLACION DE LA AGLOMERACION	La aglomeración de Granada, por sus propias características territoriales,ha contado tradicionalmente con un extenso y complejo sistema de núcleos de población, que en los últimos años se ha visto aumentado de forma innecesaria por motivaciones no territoriales. El objetivo señalado tiende a limitar la creación incontrolada de nuevos núcleos, ya que estos suponen una grave alteración del sistema urbano global. Las opciones estratégicas propuestas son: ☒ Señalar el actual sistema de núcleos de población que conforman el sistema urbano de la aglomeración. ☒ Dictar normas vinculantes al planeamiento municipal, que limiten la creación de nuevos nucleos de población a los casos estrictamente necesarios. ☒ Utilizar el sistema de núcleos de población definido como soporte de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio.
JERARQUIZAR EL SISTEMA URBANO DE LA AGLOMERACION	La complejidad y homogeneidad del sistema urbano de la corona de la aglomeración, así como la fuerte dinámica poblacional a que se haya sometido, de una parte, y de otra, la descentralización que paulatinamente se va imponiendo en la prestación de servicios y dotaciones, exigen el establecimiento de una jerarquía urbana que optimice los recursos disponibles. Las opciones estratégicas propuestas para ello son: ☒ Diseñar un modelo de jerarquía del sistema urbano de la aglomeración, en coherencia con la situación actual y las expectativas previsibles. ☒ Utilizar el modelo jerárquico diseñado como base para el establecimiento de la estructura de la aglomeración. ☒ Dictar normas vinculantes y directivas para que las determinaciones del planeamiento municipal coadyuven a la implantación real del modelo de jerarquías.
ESTABLECER EL ESCENARIO POSIBLE DE CRECIMIENTO POBLACIONAL	La planificación de infraestructuras y servicios exige el conocimiento previo del escenario demográfico y de actividades al que se deberá responder. La fuerte y variable dinámica actual de la aglomeración y la ausencia de una ordenación global hacen imposible el establecimiento del citado escenario. El objetivo propuesto trata de establecer un escenario previsible común para los diversos planes y proyectos que se produzcan sobre el ámbito. Las opciones estratégicas deberían ser las siguientes: ☒ Diseñar el escenario poblacional previsible a medio y largo plazo del conjunto de la aglomeración urbana. ☒ Establecer un sistema de seguimiento de las previsiones realizadas y de ajuste del escenario diseñado a las circunstancias reales de cada momento.
COMPATIBILIZAR LA ORDENACION GLOBAL DE LAS AREAS CONURBADAS	El crecimiento urbano de los últimos años ha producido diversas zonas de fusión entre núcleos independientes. Dicho contacto conlleva importantes variaciones en el funcionamiento urbano, que obligan a una especial coordinación entre las determinaciones de sus respectivos planeamientos, a fin de evitar graves incompatibilidades. El objetivo propuesto trata de solventar los nuevos problemas urbanísticos devenidos. Las opciones estratégicas serían: ☒ Señalar las áreas conurbadas que deben ser objeto de tratamiento singular dentro del Plan de Ordenación del Territorio. ☒ Establecer unas bases de ordenación global que garanticen la compatibilidad entre las decisiones de los distintos municipios implicados. ☒ Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de nuevas áreas conurbadas cuando no sean estrictamente necesarias.
ESTABLECER LA ORDENACION GENERAL DE LAS AREAS ESTRATEGICAS	La estructura actual de la aglomeración y las estrategias señaladas para su adecuación al funcionamiento actual, dan lugar a la existencia de determinadas áreas con un valor estratégico para su reestructuración. El objetivo propuesto pretende salvaguardar dichas áreas frente a ordenaciones parciales o sectoriales que vanalicen su interés e impidan actuaciones integradas para la reordenación general del ámbito. Las opciones estratégicas serían: ☒ Señalar las áreas de interés estratégico para la aglomeración por su capacidad reestructuradora o para servir de soporte a actividades singulares. ☒ Establecer unas bases de ordenación global que garanticen el cumplimiento de los objetivos propuestos para cada área. ☒ Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal que impidan el proceso de urbanización, hasta tanto no se garantice el logro de los objetivos.
PROTEGER LAS AREAS CON VALORES ARQUEOLOGICOS, ARQUITECTONICOS Y URBANOS	La aglomeración cuenta con un importante patrimonio cultural, que se encuentra ya protegido por diversas legislaciones. Sin perjuicio de ello, algunos elementos del mismo constituye el vestigio de una historia común que ha formado y estructurado el sistema urbano actual y sin el cual este perdería gran parte de su propia identidad. El objetivo propuesto pretende la protección y mejora del patrimonio cultural común. Para ello, las opciones estratégicas serían: ☒ Inventariar el Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Arqueológico de interés para la aglomeración. ☒ Dictar normas que impidan la destrucción o menoscabo del Patrimonio Inventariado. ☒ Diseñar, junto con las administraciones competentes, un programa de mejora, interpretación, publificación y conocimiento del Patrimonio cultural señalado.

para satisfacer legítimas demandas ciudadanas sino por su especial capacidad de vertebración territorial.

Es claro, pues, que tanto la definición del escenario probable, donde se adopten las cautelas necesarias para garantizar su efectividad, como del sistema de asentamientos debe ser abordada por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada al tratarse de una determinación básica para otras cuestiones tales como la red viaria, la jerarquización de las dotaciones, la reordenación del transporte público, la unificación de las infraestructuras del agua,...etc..

Así, la pertinente definición del viario básico y municipal por parte del planeamiento bajo pautas integradoras redundará en la reducción de los efectos perniciosos de la fragmentación de los espacios urbanos, de los grandes vacíos internos y de la ausencia de interrelaciones intermúcleos o, en situaciones opuestas, de la reiteración de conurbaciones que apenas significan una mera amalgama de edificaciones, donde calles e infraestructuras interrumpen parte de sus trazados al llegar a la división administrativa municipal. A su vez, la aludida ordenación coordinada de los núcleos también puede traducirse en evitar las diferencias de densidades no justificadas (muy altas en el suelo urbano y bajas a muy bajas en el urbanizable, en términos generales); la expansión fraccionada según las lindes de los predios y no según la estructura de la ordenación, que impide la progresiva y ordenada construcción urbana en el espacio y en el tiempo; la colmatación y ocupación indiscriminada del suelo, en una clasificación muy ambiciosa que no responde coherentemente con la demanda real; o la tendencia al crecimiento en mancha de aceite sin previsión de conexiones o de sistemas generales necesarios para el futuro sostenimiento de los desarrollos, poniendose de manifiesto la falta de articulación de las zonas de crecimiento con las preexistentes.

Por tanto, ante la evidencia de que el sistema urbano que conforma la aglomeración tiende progresivamente hacia el desorden, donde se asiste a una creación ilimitada de expectativas y tensiones urbanas, al aumento en la complejidad del sistema urbano y a la destrucción de las estructuras territoriales y municipales, la reconducción de estos procesos pasa necesariamente por la coordinación de las políticas urbanísticas municipales entre sí y con las de carácter supramunicipal. Una serie de actuaciones previas o simultáneas puede favorecer el proceso, comenzando por definir y jerarquizar el sistema de núcleos de población que conformen la aglomeración, evitando en lo posible su ampliación numérica; estableciendo el escenario posible de crecimiento de la población a medio plazo; compatibilizando la ordenación global de las áreas conurbadas; salvaguardando las áreas estratégicas por ubicación en el sistema y protegiendo las que presentan valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos.

Así, la protección de la estructura territorial y su asunción por el planeamiento debe quedar garantizada en el POTAUG, pues de hecho forma parte de sus determinaciones vinculantes. El sistema de comunicaciones, el sistema de espacios libres, el esquema de las infraestructuras básicas y la salvaguarda de los pasillos necesarios para su ejecución serán las determinaciones que articulen la estructura territorial de la aglomeración con las estructuras municipales a diseñar por sus respectivos planeamientos, inscribiéndose en una línea de trabajo por la que la planificación urbanística realice una ordenación pormenorizada e íntegra de la totalidad del suelo con destino urbano.

III.1. OBJETIVO: Establecer el sistema de núcleos de población de la aglomeración

La relativa alta densidad del sistema tradicional de asentamientos de la Vega de Granada (un asentamiento por cada nueve kilómetros cuadrados de media), ha guardado relación con el sistema productivo agrario minifundista propio de estos ámbitos. Globalmente considerado, este sistema territorial ha conllevado rentabilidad social derivada de la explotación de los recursos primarios bajo un modelo de asentamiento y uso del espacio acorde con sus aptitudes y limitaciones físicas. En el caso de la Vega de Granada, y a diferencia de los otros espacios físicamente análogos, la superación total del sistema rural con la eclosión de nuevos sistemas productivos paulatinamente superpuestos (agro-industrial, urbano-industrial, terciario avanzado), impulsados por la mayor dinámica demográfica y disponibilidad de recursos económicos que durante siglos ha aportado la ciudad de Granada, constituye el punto de partida de la acusada transformación de este territorio. Todo un cúmulo de recientes procesos han ido conformando un sistema de ocupación del espacio de corte esencialmente urbano, que, siguiendo derroteros bastante ajustados al modelo de urbanización postindustrial apoyado en ámbitos de fuerte tradición agraria (caso de la mayor parte de las recientes aglomeraciones y grandes ciudades mediterráneas), ha dispersado sus elementos y estructuras por un extenso entorno agrario, e incluso forestal, desde su foco en la ciudad de Granada.

La preexistencia de un abundante poblamiento rural, que en algo más de una década ha acusado fuerte expansión y diversificación funcional en la práctica totalidad de sus núcleos, y las favorables condiciones topográficas y ambientales de la gran llanura aluvial y el piedemonte periférico han constituido las bases de una gran proliferación de núcleos que, en realidad, no termina de concretarse. Esta situación perfila un panorama preocupante por diversas razones: por un lado, la masiva y en general desordenada ocupación del espacio productivo y ambiental que amenaza con complicar aún más el sistema urbano global, incrementando sus costes de mantenimiento y sus disfunciones territoriales; por otro lado, la creciente dificultad que supone organizar un transporte metropolitano, así como prestar servicios a una población distribuida de forma tan atomizada, lo que en definitiva implica el aumento de los costes socioecómicos. El surgimiento de nuevos núcleos de población sin otra función que la residencial es territorialmente desfavorable por la ocupación de espacios que pueden ser potencialmente estratégicos para el futuro económico del sistema y/o para darle cohesión interna; antieconómico globalmente, pues implica despilfarro de suelos de alta productividad y de unos recursos económicos escasos por definición; así como antisocial por la división progresiva de fondos públicos destinados a equipar y dar servicio a los asentamientos, cuando se arrastran déficits notorios tanto en núcleos históricos como en numerosas implantaciones recientes y consolidadas. La consecuencia lógica que se puede derivar de esta situación, bajo una óptica territorial integradora, es la necesidad de definir el sistema de asentamientos de la aglomeración, al tratarse de una determinación básica para cuestiones tales como la compleción y jerarquización de la red viaria y de las dotaciones públicas, la reordenación del transporte supramunicipal, la ubicación y trazados de las infraestructuras del agua, entre otros.

III.1.1 ESTRATEGIA: Señalar el actual sistema de núcleos de población que conforman el sistema urbano de la aglomeración.

En esta estrategia radica la principal virtualidad del objetivo, puesto que se trata de establecer el escenario que permita promover la ordenación coordinada de los núcleos de población, de los municipios en general, conjuntamente con las intervenciones

supramunicipales encaminadas a cohesionar y estructurar el sistema de asentamientos, a través de las redes de infraestructuras y de conexión viaria, así como de un futuro sistema de espacios libres. A este respecto, interesan, por un lado, los núcleos urbanos insertos plena o parcialmente en la dinámica metropolitana; y por otro, los que superan una cierta entidad poblacional.

Por tanto, y como puede apreciarse en el esquema adjunto, la conformación actual del sistema urbano está compuesta por 61 núcleos de población (los treinta núcleos cabecera municipales, quince anejos de origen antiguo, diez urbanizaciones originadas en las tres últimas décadas y plenamente consolidadas y seis urbanizaciones de gran tamaño en proceso de legalización y/o formación) que deben constituir la base del sistema urbano que absorba los necesarios crecimientos a corto y medio plazo, no ampliable con nuevos emplazamientos residenciales.

III.1.2 ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes al planeamiento municipal, que limiten la creación de nuevos núcleos de población a los casos estrictamente necesarios.

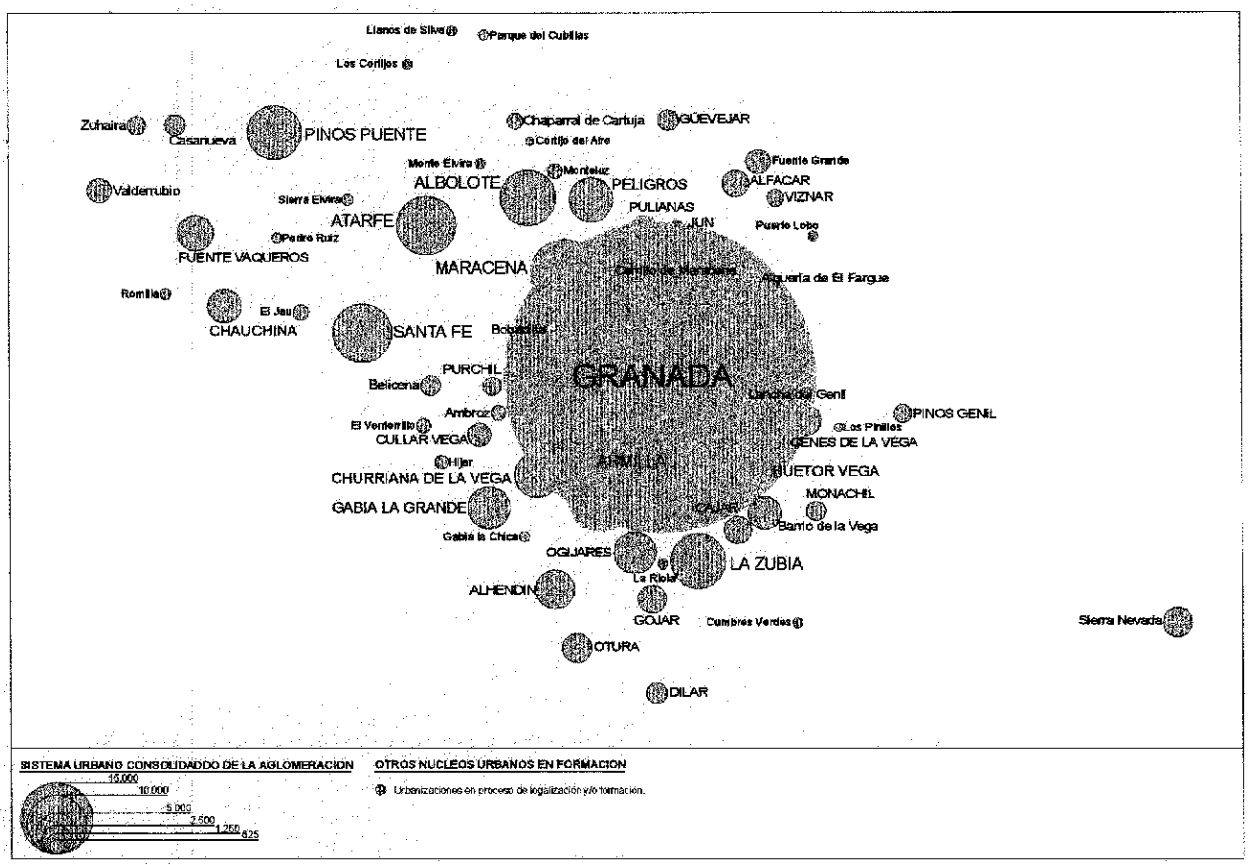
La determinación de que el sistema de núcleos de población de la aglomeración urbana de Granada es de interés general de la misma y no sólo de cada uno de los municipios que la forman, implica que su alteración no puede ser competencia del planeamiento municipal, sino del Plan de Ordenación del Territorio como expresión de la voluntad y la política territorial común. Como consecuencia de lo anterior, el Plan deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, en el sentido de limitar la capacidad de este para prever nuevos núcleos de población no señalados por el propio Plan de Ordenación del Territorio.

III.1.3 ESTRATEGIA: Utilizar el sistema de núcleos de población definido como soporte de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio.

La fijación del sistema de núcleos de población de la aglomeración urbana, además de los efectos antes señalados sobre el planeamiento municipal, deberá ser utilizada por el Plan de Ordenación del Territorio como el soporte para la definición de la estructura general de la aglomeración (viario, infraestructuras, transportes, ...etc.), así como para el establecimiento de la distribución de equipamientos y servicios, por ser donde se concentra la población demandante de los mismos.

III.2. OBJETIVO: Jerarquizar el sistema urbano de la aglomeración

En los sistemas de ciudades, tamaños diferentes de los asentamientos, especialización funcional de éstos y distinto grado de integración constituyen, entre otros, factores que pueden generar una organización jerárquica. Un sistema de asentamientos interrelacionado configura una estructura multifuncional y diversificada, donde la organización espacial interna puede estar jerarquizada si se basa en la formación de centros principales y secundarios o subcentros. En estos casos, a pesar de que el espacio urbano se presente de forma discontinua, las escasas distancias físicas existentes entre sus piezas (los núcleos del sistema urbano), la interconexión viaria y la funcionalidad complementaria de las mismas lo configuran como espacio unitario,



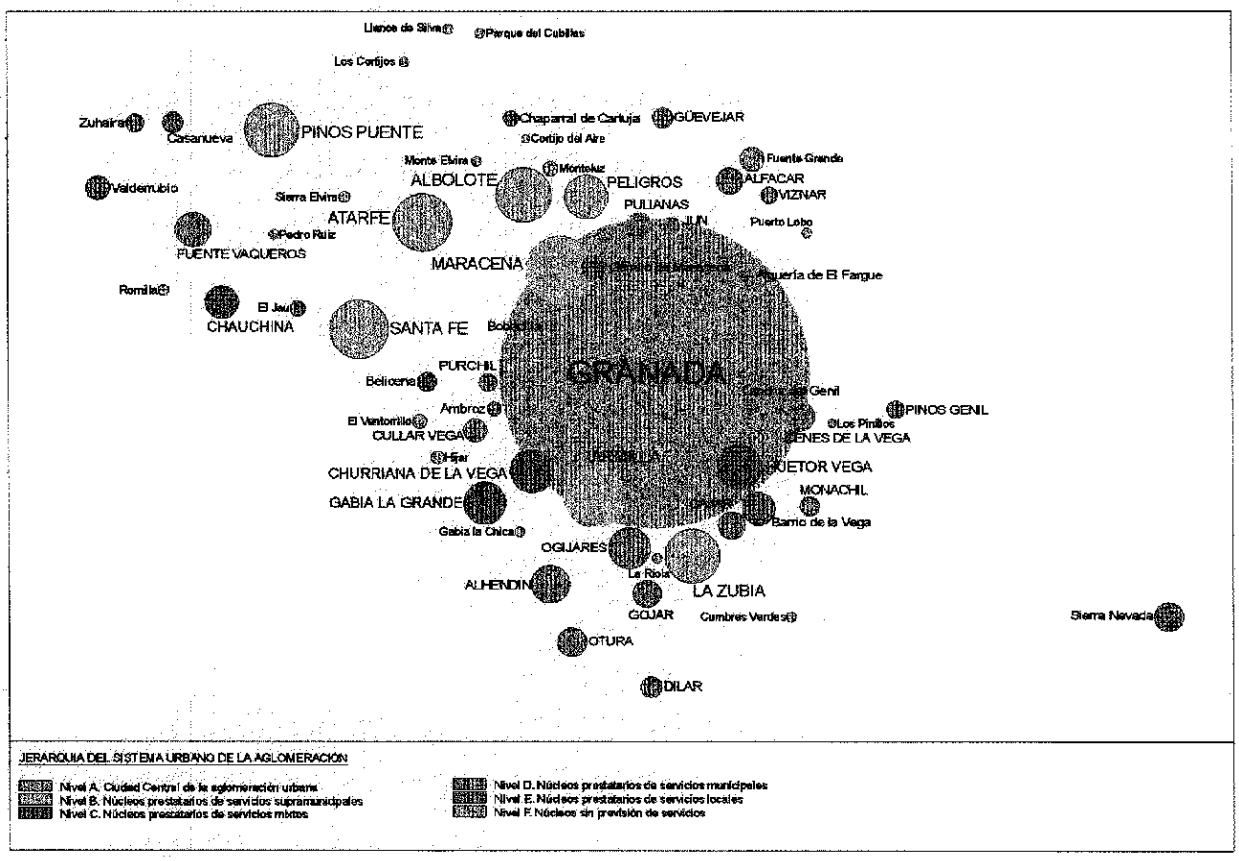
pudiendo generar una organización espacial multicéntrica que, en teoría, favorece los procesos de difusión y la integración territorial. En consecuencia, y a tenor de las ventajas del modelo expuesto, resulta conveniente potenciar la clasificación de los asentamientos en niveles jerárquicos, es decir, según las funciones que ejercen.

Mientras a escala regional el sistema urbano andaluz perfila una estructura armónica en general (las distancias demográficas y funcionales entre cada ciudad respecto a las demás guardan proporciones bastante equilibradas), a escala subregional presenta, sin embargo, múltiples situaciones distorsionadoras. Una de las más notables es justo la aglomeración de Granada, pues la macrocefalia de su sistema urbano pone de manifiesto una estructura disarmónica: las distancias demográficas y funcionales entre la ciudad central y el resto son de enorme magnitud, a la vez que éste, aún siendo complejo por su pluralidad, ofrece gran homogeneidad demográfica general (proximidad numérica y fuerte dinámica bastante compartida. Por otro lado, si bien el sistema de asentamientos resultante asiste a una descentralización paulatina de servicios y dotaciones, como corresponde a la tercera fase propia de las áreas urbanas polinucleares una vez superadas las de concentración y desconcentración, sin embargo se encuentra escasamente jerarquizado. Entre las causas de este problema de funcionalidad territorial pueden citarse el origen y función tradicional de los asentamientos, la debilidad económica general sobre la que se ha sustentado la expansión urbanística, las características peculiares del proceso de desconcentración acaecido y la incompleta maduración del sistema urbano a fecha actual.

Así las cosas, desde la intervención pública es preciso arbitrar los mecanismos que permitan superar la actual situación de sistema monocéntrico primado (una ciudad concentra un elevado porcentaje de la población y la economía del sistema; predominio de relaciones directas y de dependencia) que caracteriza la aglomeración granadina, para alcanzar el de sistema jerarquizado, donde las relaciones de dependencia directas e indirectas se realizan a través de los diversos escalones compuestos por los centros básicos o locales, los centros intermedios y la ciudad cabecera, lo que propicia la optimización de los recursos públicos disponibles, a la vez que abunda en el proceso de descentralización de las funciones que, por razones de escala y de mejora de las condiciones sociales, pueden salir de la ciudad cabecera; esto es, procesos que favorecen la aproximación al equilibrio territorial y una verdadera funcionalidad metropolitana.

III.2.1 ESTRATEGIA: Diseñar un modelo de jerarquía del sistema urbano de la aglomeración, en coherencia con la situación actual y sus expectativas.

El establecimiento de la jerarquía urbana de la aglomeración precisa el diseño previo del modelo al que adscribir cada uno de los núcleos de población que se han considerado en la definición del sistema urbano. El diseño debe responder dos cuestiones básicas: de una parte, la finalidad de la jerarquización, que en este caso no es otra que la adecuada prestación de los servicios a los ciudadanos; y de otra, las características del sistema urbano, que ya han sido largamente expuestas en este documento. Con base en lo anterior, se propone un modelo distribuido en los seis niveles siguientes: Ciudad central de la aglomeración; núcleos prestatarios de servicios supramunicipales; núcleos prestatarios de servicios mixtos, es decir, con sólo algunos servicios supramunicipales; núcleos prestatarios de servicios municipales; núcleos prestatarios de servicios locales; y núcleos no prestatarios de servicios dotacionales de ningún tipo.



III.2.2 ESTRATEGIA: Utilizar el modelo jerárquico diseñado como base para el establecimiento de la estructura de la aglomeración.

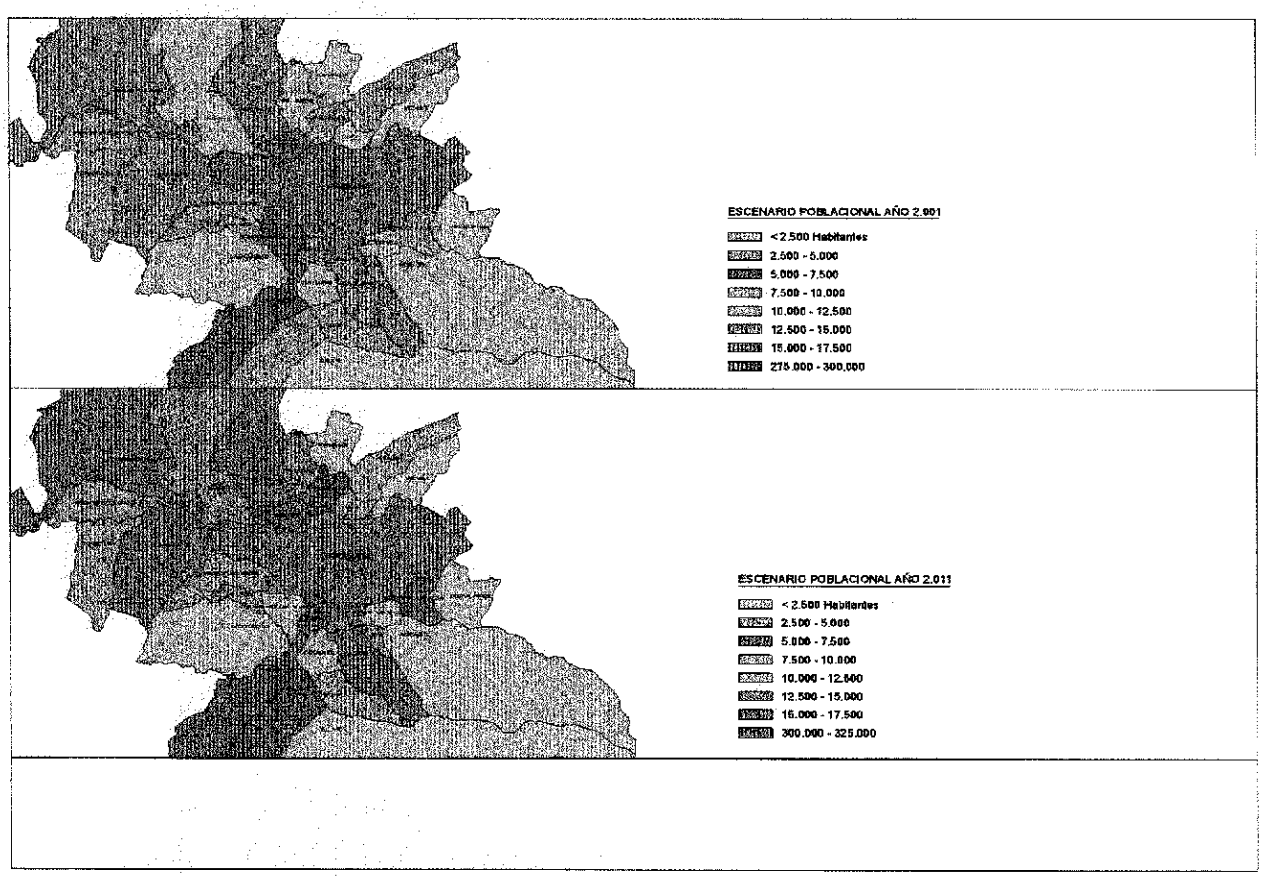
Se propone una jerarquización en razón al nivel dotacional que requerirán los núcleos para convertirse en centros prestatarios de servicios según su peso poblacional y su localización en el sistema, estableciéndose seis conjuntos (ver esquema adjunto). Al primer nivel (A) corresponde únicamente la ciudad central de la aglomeración, Granada. La estrategia ha de centrarse, pues, en la dotación selectiva del resto de los núcleos de población. Así, en el segundo nivel (B) se incluyen los núcleos urbanos que han de asumir funciones de prestación de servicios supramunicipales; tamaño demográfico superior a 10.000 habitantes y localización estratégica en el eje de asentamientos de sentido NO-SE hacen que se incluyan en este grupo los siguientes siete núcleos: Albolote, Armilla, Atarfe, La Zubia, Maracena, Peligros, Pinos Puente y Santa Fe. El tercer nivel (C) ha de prestar, junto a servicios municipales, otros de carácter supramunicipal, aunque en menor medida que el anterior conjunto, incluyéndose otros cuatro núcleos (Chauchina, Churriana, Gabia la Grande, Huétor Vega), para de este modo satisfacer al conjunto de subáreas constituyentes de la aglomeración. El cuarto nivel (D) está compuesto por los núcleos prestatarios de servicios municipales, integrándose en el mismo el resto de los núcleos cabecera municipal del ámbito; así, los anejos (17 núcleos) y las urbanizaciones originariamente destinadas a segunda residencia (11 núcleos) se reparten los dos últimos niveles en la jerarquía, los núcleos prestatarios de servicios locales (nivel E) y los que no serán objeto de previsión de servicios (nivel F).

III.2.3 ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes y directivas para que las determinaciones del planeamiento municipal coadyuven a la implantación real del modelo de jerarquías.

El POTAUG deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento municipal, que determine las reservas de suelo, infraestructuras y servicios a considerar en el mismo, a fin de implantar de manera efectiva la jerarquía prevista.

III.3. OBJETIVO: Establecer el escenario posible de crecimiento poblacional

El escenario actual de la aglomeración se caracteriza por una fuerte y variable dinámica: cambios domiciliarios intermunicipales, relocalización continua de empresas y profesionales, unidad espacial del mercado de trabajo, elevada movilidad diaria de gran parte de la población, etc. La dinámica de los agentes privados se complementa con la variabilidad en los criterios de intervención pública: a la ausencia de ordenación global de elementos estructurantes fundamentales se agrega una cierta distorsión de la realidad con la sobreclasificación urbanística del suelo, pues ésta crea expectativas irreales que, lejos de cooperar a la progresiva ordenación del sistema urbano, lo conducen a una situación caótica al establecer una hipótesis global de implantación de más de 800.000 habitantes, con un suelo clasificado que representa una capacidad de acogida de unas 160.000 nuevas viviendas.



Esta y otras situaciones conllevan lógicos problemas de previsión y atención públicas sobre el conjunto de la aglomeración. El panorama descrito junto al desconocimiento del comportamiento demográfico de la aglomeración en su conjunto, así como de los principales sectores de actividad, no permite realizar una planificación efectiva para la ubicación de dotaciones, la remodelación del transporte público o la realización de infraestructu-ras. Es preciso, pues, realizar el esfuerzo de concebir un escenario previsible de comportamiento socio-demográfico de la aglomeración urbana, que permita dar coherencia a los diversos instrumentos de intervención pública, desde los globales (POTAUG) hasta los municipales, pasando por los sectoriales de las administraciones autonómica y central, para lo cual se requiere previamente una prognosis fiable tanto demográfica como de implantación de actividades económicas a medio-largo plazo.

Por otra parte, la dinámica poblacional de movimientos intermunicipales dentro de la aglomeración es tan intensa y de tanta importancia cuantitativa, que no resulta posible para cada municipio aisladamente calcular su posible evolución demográfica con un mínimo de fiabilidad en los resultados.

Finalmente, el establecimiento del escenario posible de crecimiento poblacional de la aglomeración no tiene por finalidad señalar un límite al potencial de crecimiento de los diversos municipios, ni vincular un reparto de la población, sino exclusivamente contar con una base de cálculo necesaria, como se ha indicado, tanto para el propio Plan de Ordenación del Territorio, como para otros planes o actuaciones que necesitan una prognosis de la evolución demográfica a medio y largo plazo y que en lo posible debería ser común para todos.

III.3.1 ESTRATEGIA: Diseñar el escenario poblacional previsible a medio y largo plazo del conjunto de la aglomeración urbana.

El cálculo de la población global de la aglomeración urbana a medio y largo plazo no tiene una especial dificultad, siempre considerando la posible variabilidad de los factores que componen su evolución, crecimiento vegetativo e inmigración. Así, se puede afirmar que la aglomeración contará con medio millón de habitantes a mediados de la próxima década. La dificultad se encuentra en realizar una prognosis de como se repartirá esta población internamente entre los distintos municipios, a la vista de la movilidad geográfica que se ha impuesto en los últimos años y que previsiblemente tenderá a aumentar en los próximos.

Los factores que condicionan la variabilidad del reparto poblacional interno de la aglomeración son difíciles de objetivar y ni siquiera es posible afirmar que se mantengan constantes a lo largo del tiempo. Si en un primer momento los factores básicos fueron la carestía de la vivienda en Granada, la existencia previa de viviendas de segunda residencia o la disposición de suelos en la corona con valores diferenciales como el paisaje, el soleamiento o el microclima, en la actualidad, se trata además de factores sociales, de la calidad de los servicios, de la accesibilidad, etc.

La situación es tan compleja, que ni elaborando un modelo general para la aglomeración es posible deducir con suficiente certeza cual será el comportamiento demográfico a medio y largo plazo. Por ello, se ha optado preferiblemente por el establecimiento de horquillas de población previsible en cada municipio para los años 2001 y 2011 (ver esquema adjunto).

III.3.2 ESTRATEGIA: Establecer un sistema de seguimiento de las previsiones realizadas y de ajuste del escenario diseñado a las circunstancias reales de cada momento.

La falta de fiabilidad de la prognosis realizada y la importancia ya explicada de contar con unas previsiones de población a medio y largo plazo, recomiendan que se establezca un sistema de seguimiento y actualización de las mismas, que permita reorientar las distintas políticas y actuaciones que se fundamentan en dichas proyecciones. Todo ello en evitación de decisiones de repercusión territorial erróneas por tal motivo.

III.4 OBJETIVO: Compatibilizar la ordenación global de las áreas conurbadas

La expansión en mancha de aceite del suelo construido ha llegado frecuentemente hasta los límites político-administrativos de muchos municipios,cuando las condiciones espaciales y el modo de crecimiento ha propiciado la ocupación completa del suelo disponible. En algunos casos, la homogeneidad del soporte físico ha constituido un factor propiciatorio de tal proceso, como se pone de manifiesto, paradigmáticamente, en la denominada «Cornisa Sur». En otros casos han sido básicamente la red viaria y determinadas zonas de actividad (polígonos industriales, áreas comerciales) las causas del arrastre y consiguiente colmatación de suelos hasta materializarse la conurbación.

Este proceso, en unos casos al margen del planeamiento -es decir, fruto de actuaciones privadas no controladas por los entes públicos- y en otros casos propiciado por el mismo a fin de aprovechar ciertas inercias, determinadas infraestructuras preexistentes y/o condiciones físicas favorables, ha conllevado la formación de conurbaciones que, a pesar de haber estado controladas a través del planeamiento, paradójicamente suelen acusar deficiente vertebración en los límites intermunicipales. Por otro lado, las conurbaciones no sólo se producen con usos de suelo análogos, sino que a veces yuxtaponen usos distintos, incluso antagónicos (por ejemplo, residencial/industrial), surgiendo problemas de coexistencia y conflictos sociales latentes.

Además de los problemas funcionales más inmediatos señalados, las conurbaciones plantean problemas estructurales producidos tanto por la autonomía tipomorfológica de cada una de las tramas urbanas que contactan, pero que no se fusionan para crear una nueva, como por la insuficiencia de los elementos que forman dichas tramas (viales, servicios urbanos, ...etc.) para estructurar áreas urbanas de un tamaño para el que no han sido previstos.

Por otra parte, al tratarse de términos municipales diferentes bajo administraciones locales distintas y ordenados por varios planes urbanísticos, no existe una garantía de la coherencia de las políticas aplicadas o incluso de las determinaciones de los planes, lo que agrava la situación indicada.

En las situaciones expuestas, estos procesos de contacto que conllevan importantes variaciones en el funcionamiento urbano, redundan en incomodidades ciudadanas, incluso en deseconomías, por lo que cabe definirlas como exponentes de irracionalidad urbanística injustificada. De estos hechos se deriva la necesidad de coordinar las intervenciones públicas que tengan lugar en estas «zonas fronterizas», a fin de soslayar presumibles incompatibilidades y solventar, en la medida de lo posible, los problemas urbanísticos futuros.

III.4.1 ESTRATEGIA: Señalar las áreas conurbadas que deben ser objeto de tratamiento singular dentro del plan de ordenación del territorio.

Existen ya numerosos puntos donde se perfilan situaciones de conurbación incipiente, efecto derivado de la expansión sostenida

que experimenta el sistema urbano; pero en cinco áreas es un hecho consolidado que se remonta años atrás (ver esquema adjunto). En todas ellas será preciso establecer un tratamiento específico para cada caso, al existir grandes diferencias entre ellas: extensión, carácter del contacto, usos del suelo, número de municipios implicados, dinámica, etc.

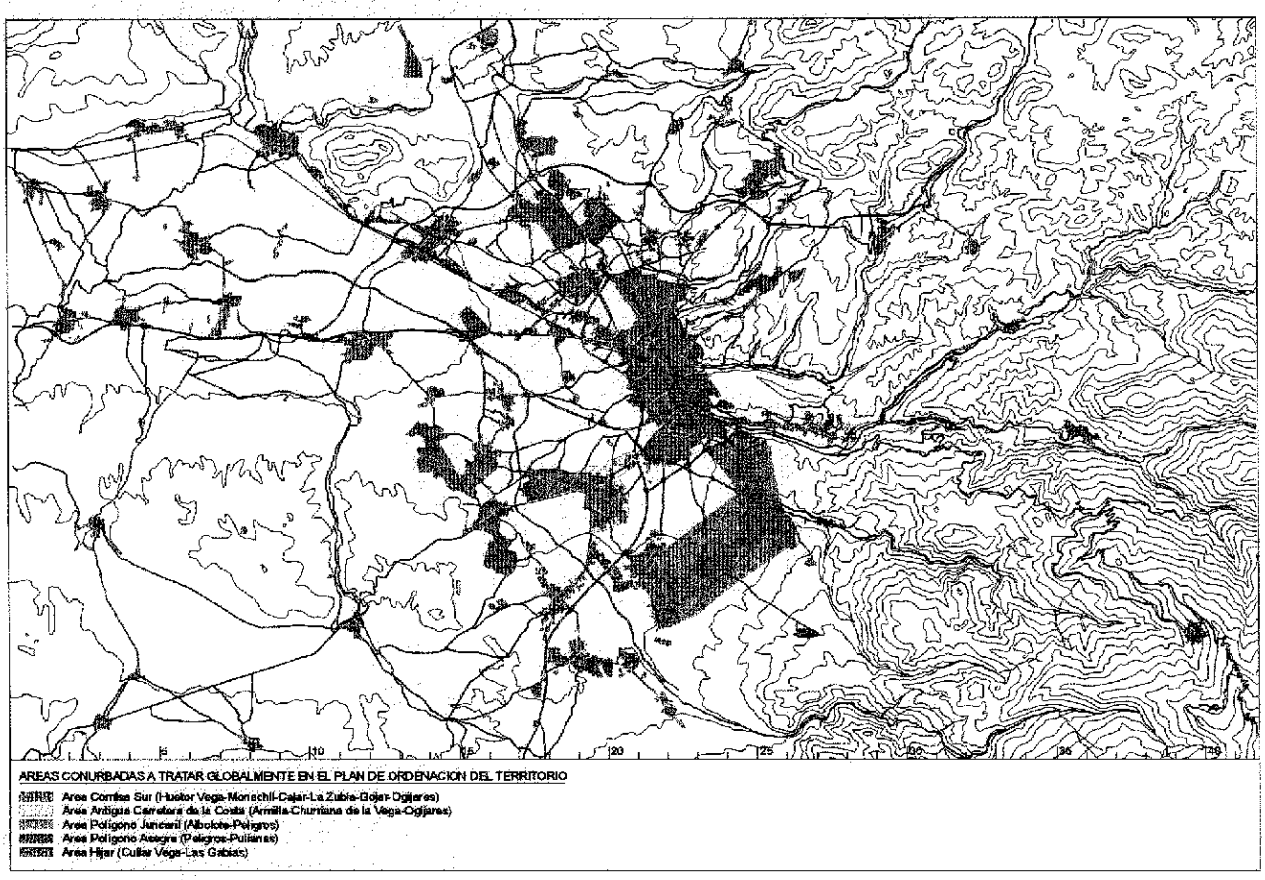
Una de las más precoces, a la vez que más extensa, es la conurbación generada en el frente del Cono de la Zubia, denominada «Cornisa Sur», que involucra claramente a seis municipios (Huétor Vega, Monachil, Cájar, La Zubia, Gójar y Ogíjares), pero presenta situaciones embrionarias de prolongación tanto por su extremo oriental (Granada) como occidental (Alhendín, Armilla). Se trata de una conurbación formada esencialmente por usos urbanos residenciales, que han ido apoyándose en carreteras locales que transitan longitudinalmente por el piedemonte. Otra situación se produce en torno a la antigua carretera de la Costa, donde el extremo suroeste de la ciudad de Granada comienza a contactar con la conurbación consolidada de Armilla, Churriana y Ogíjares, en un marco físico caracterizado por su práctica horizontalidad y donde se yuxtaponen usos residenciales, comerciales e industriales. Más hacia el oeste, Las Gabias y Cúllar Vega conectan en el anejo de Híjar a causa de los fuertes crecientes crecimientos producidos en años recientes y que han dado lugar a conflictos patentes. Las otras dos conurbaciones se manifiestan en el sector norte de la aglomeración, en torno a los polígonos industriales (Juncaril y Asegra), involucrando a Peligros en ambas, en un caso contactando con suelos residenciales e industriales de Albolote y en el otro con suelos industriales de Pulianas. En cualquier caso, la expansión continua del suelo construido en toda esta zona amenaza con generar más procesos análogos.

III.4.2 ESTRATEGIA: Establecer unas bases de ordenación global que garanticen la compatibilidad entre las decisiones de los distintos municipios implicados.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener para cada una de las áreas conurbadas unas bases de ordenación que garanticen, al menos, la coherencia de las determinaciones de los diversos planes urbanísticos implicados. Para ello, el POTAUG deberá señalar los viales, espacios públicos e infraestructuras básicos y los usos y las intensidades de los mismos, permitidos y prohibidos, que los planes municipales deban recoger en las áreas de contacto.

III.4.3 ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la aparición de nuevas áreas conurbadas cuando no sean estrictamente necesarias.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal que impidan la formación de nuevas conurbaciones, así como la forma en que éstas deban ordenarse cuando por razones territoriales no sea posible su prohibición.



III.5. OBJETIVO: Establecer la ordenación general de las áreas estratégicas

En la aglomeración urbana se ha generado una morfoestructura suburbana caracterizada por una fuerte expansión del suelo construido, esencialmente de uso residencial, que hasta entrada la actual década apenas ha conllevado la implantación de actividades de apoyo a la funcionalidad del espacio como verdadera área metropolitana. Esta área urbana adolece, pues, de una defectuosa estructuración que entorpece esencialmente el funcionamiento ágil y flexible y que, en definitiva, perjudica al habitante de la aglomeración. Sin embargo, subsisten aún áreas no consolidadas por la edificación con unas condiciones espaciales que permiten atenuar déficit detectados, articular ciertas piezas del sistema, emplazar dotaciones críticas y decisivas tanto para el funcionamiento actual como para posicionar más ventajosamente la aglomeración en la competencia territorial futura; en definitiva, espacios estratégicos en el ámbito de la aglomeración urbana.

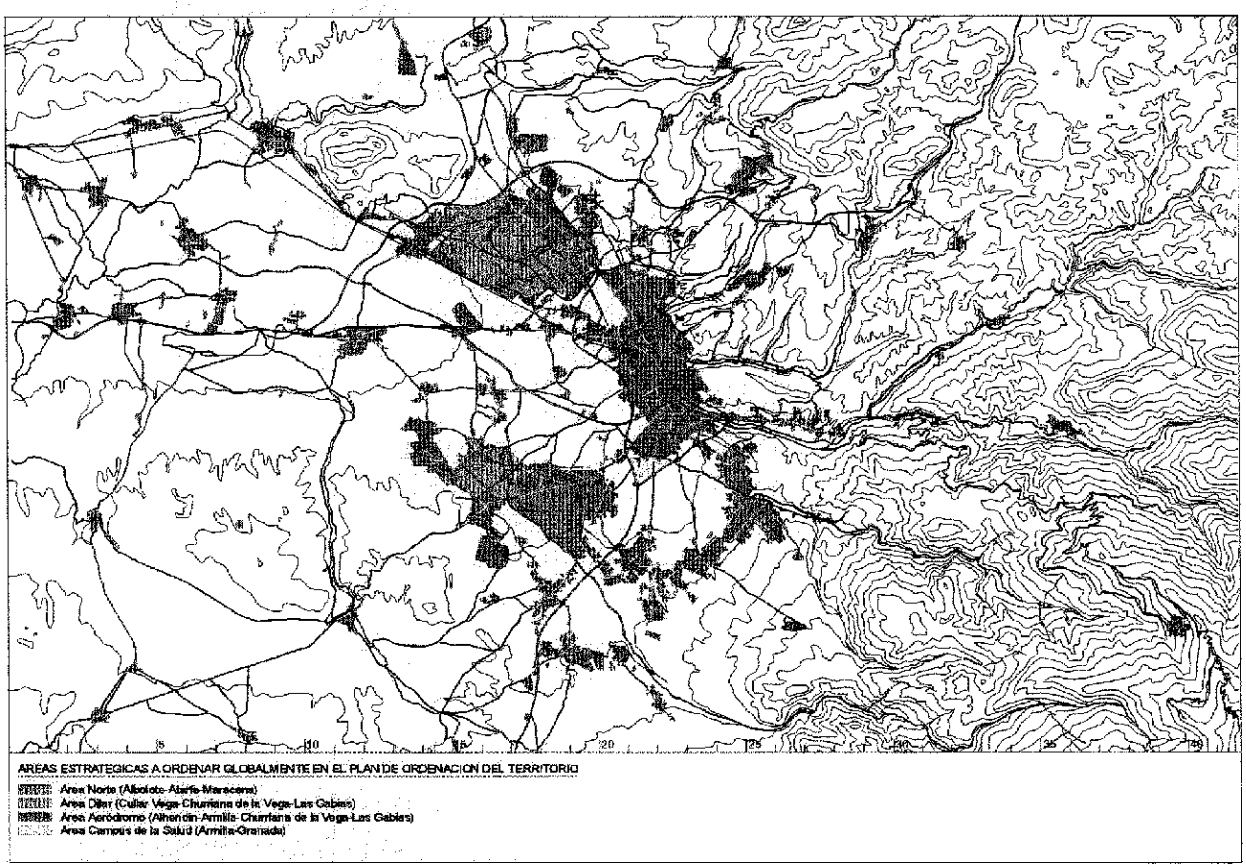
El carácter estratégico de estas localizaciones para el conjunto de la aglomeración y su innegable importancia cualitativa se enfrenta al hecho de que en todos los casos son compartidas por diversos municipios, por lo que planteamientos urbanísticos pueden ocasionar una irreversible pérdida de oportunidades en el intento de superación de las rémoras que afectan la estructura de la aglomeración. Por tanto, requieren una ordenación global y específica dentro del Plan del Ordenación del Territorio, puesto que constituyen un claro exponente de uno de sus principios básicos. Como primera medida, este objetivo propone salvaguardar las áreas estratégicas frente a potenciales ocupaciones con usos banales en relación a mejores opciones, como las actuaciones que tengan carácter integral para la reordenación general del ámbito de la aglomeración.

En efecto, las condiciones del mercado inmobiliario tienden a ocupar con usos residenciales todo el suelo urbanizable clasificado, al ser el producto con una promoción y venta mas sencilla, rápida y rentable, en detrimento de otros usos, como el industrial, de demanda mucho más variable y venta más dilatada en el tiempo, exigiendo un mayor capital inmovilizado, no siempre disponible. Por otra parte, las actividades industriales ante la carencia de suelo urbanizado calificado para dicho uso, ocupan las márgenes de las carreteras de los suelos no clasificados, imposibilitando la accesibilidad a los terrenos que restan interiores.

La delimitación de áreas de interés estratégico en la actual estructuración del sistema de asentamientos está fundamentada en factores de accesibilidad general y de localización relativa en el seno de la aglomeración urbana, pero sobre todo en razón a condiciones de proximidad a áreas especialmente dinámicas y, por ende, tensionadas por usos residenciales expansivos junto a los industriales, en unos casos, y a los dotacionales en otros.

III.5.1 ESTRATEGIA: Señalar las áreas de interés estratégico para la aglomeración por su capacidad reestructuradora o para soportar actividades singulares.

La más extensa de estas áreas se localiza en el Norte, estando constituida por un sector de vega segregado por grandes



infraestructuras viarias, polígonos industriales y extensos núcleos urbanos (Albolote, Atarfe y Maracena). Actividades productivas, infraestructuras o equipamientos supramunicipales pueden ser, entre otros, usos compatibilizables de posible y adecuado emplazamiento en este área que se corresponde con el umbral de acceso principal de la aglomeración (A-92, CN-323, CN-432 y ferrocarril). Una segunda área se localiza en el curso bajo del río Dílar, entre los núcleos de Churriana, Gabia la Grande y Cúllar Vega, zona fuertemente tensionada en los últimos años a raíz de una cierta basculación de las operaciones inmobiliarias hacia este sector; adecuada para formar parte del conjunto de lugares que acojan servicios descentralizados de la aglomeración, también puede constituir la encrucijada óptima de viario interno y externo que transite por el lado occidental de la misma (Base 2). Circunstancias distintas son las del Aeródromo, que ocupa terrenos de los municipios de varios municipios, al este del río Dílar. La unidad y posición de este espacio respecto al sistema urbano resulta propicia para el posible establecimiento futuro de equipamientos u otros usos de nivel subregional que requieran gran extensión; el Plan en este caso deberá garantizar el mantenimiento de la unidad, impidiendo que sobre el área se adopten decisiones urbanísticas parciales por cada uno de los municipios afectados. La cuarta área se localiza en la conexión de dos grandes ejes viarios de la aglomeración: la Circunvalación (CN-323) y la Ronda Sur; constituye una zona especialmente dinámica, tensionada, en plena expansión y con altas rentas de situación donde compiten usos comerciales y residenciales con dotacionales. La acordada implantación del Campus de la Salud en este entorno ha despejado ciertas incógnitas sobre el destino del espacio, pero las actividades de arrastre que gravitan en torno al gran equipamiento han comenzado a posicionarse, por lo que es pertinente su ordenación global.

III.5.2 ESTRATEGIA: Establecer unas bases de ordenación global que garanticen el cumplimiento de los objetivos propuestos para cada área.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá señalar los viales, espacios públicos e infraestructuras básicos y los usos y las intensidades de los mismos permitidos y prohibidos que los planes municipales deban recoger para dichas áreas.

III.5.3 ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal que impidan el proceso de urbanización, hasta tanto no se garantice el logro de los objetivos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener, además de las determinaciones antes indicadas, unas normas vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal que impidan en estas áreas el desarrollo del planeamiento y su ejecución, hasta tanto no exista un ordenación pormenorizada que garantice el logro de los objetivos estratégicos asignados a cada una.

III.6. OBJETIVO: Proteger las áreas con valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos de interés para la aglomeración

Entre los numerosos atractivos que reúne este espacio geográfico de la Vega de Granada y entorno inmediato, tanto en sus aspectos naturales (paisaje, condiciones ambientales) como culturales (monumentalidad, centros de investigación y artísticos), destaca su patrimonio histórico-arqueológico y arquitectónico. Esta riqueza no es rara en la región andaluza, pues numerosas poblaciones e incluso ámbitos rurales ofrecen espléndidas muestras gracias al largo y fructífero proceso de ocupación y culturización acometido por diversas y muy constrastadas civilizaciones que se han superpuesto o sucedido, según los casos, en el extenso territorio que actualmente conforma Andalucía.

Lógicamente, el ámbito de la Vega de Granada no es una excepción; antes bien es un exponente de primer orden de una brillante cultura asentada durante siglos, *la andalusí*, que durante el período nazarita dominó toda la alta Andalucía y algunas zonas aledañas. Pero no faltan otros vestigios relacionados con asentamientos iberos, fenicios, romanos, almohades y castellanos, estos últimos de la época de la conquista de Granada.

También están representados ciertas muestras de la llamada «arqueología industrial», de origen más reciente que los anteriores (finales del siglo XIX y principios del XX), pero de acusado interés como exponente del sistema agro-industrial que cristalizó durante varias décadas en la comarca, dejando en ella fuerte impronta territorial.

Como es bien sabido, el Patrimonio Histórico se encuentra en general en Andalucía altamente protegido tanto por los instrumentos de su propia legislación, como por los instrumentos propios del planeamiento urbanístico (planes especiales de protección, catálogos, ...etc.), por lo que no tendría sentido repetir en el Plan de Ordenación del Territorio miméticamente las protecciones ya establecidas. La finalidad de este objetivo debe ser reflexionar sobre cual es el patrimonio de interés para la aglomeración en su conjunto y no sólo para cada uno de los núcleos urbanos que la componen. Los antecedentes del sistema de asentamientos, los Conjuntos Históricos como parte importante de la herencia cultural urbana y aquellas instalaciones o edificaciones que han ayudado a constituir lo que hoy se conoce como la Comarca de la Vega, deben ser la base para inventariar el Patrimonio Histórico de interés para la aglomeración. Por otra parte, el reconocimiento de un Patrimonio Cultural común es un elemento básico para el fortalecimiento del concepto comarcal y en consecuencia, para el reconocimiento de la existencia de una comunidad.

En todos los casos y desde todas las instancias comprometidas se han de extremar las medidas que impidan la destrucción de estos vestigios que constituyen las muestras palpables del devenir histórico de la comarca. En consecuencia, con estos valores históricos y culturales, patrimonio común y legado de pasadas generaciones, es obligada su protección y, si cabe, su mejora, constituyendo un objetivo importante del Plan de Ordenación, sin perjuicio de encontrarse protegido por diversas legislaciones.

III.6.1 ESTRATEGIA: Inventariar el patrimonio histórico, arquitectónico y arqueológico de interés para la aglomeración.

En aplicación de los criterios antes expresados para inventariar el Patrimonio Histórico de interés para la aglomeración se señala inicialmente como constitutivo del mismo, los indicados en el esquema adjunto. El patrimonio histórico, arquitectónico y arqueológico que ofrece el ámbito de la aglomeración urbana está protagonizado por dos Conjuntos Históricos, el muy extenso y sobresaliente del casco antiguo de Granada, capitalizado por el recinto de la Alhambra y el barrio de el Albaicín, y el pequeño pero significativo casco antiguo de Santa Fe. El significado histórico y cultural de ambos está fuera de toda duda; la celebridad y repercusión económica y social del conjunto histórico granadino es de magnitudes sólo parango-nables con los homólogos sevillano y cordobés dentro de Andalucía. El Plan de Ordenación del Territorio ha de considerar en toda su dimensión dichos valores.

Pero junto a estos grandes exponentes del patrimonio histórico cultural del ámbito, existen catorce casos de Bienes de Interés Cultural declarados (Iglesia Parroquial de la Encarnación en Albolote; Monasterio de la Cartuja, Ermita de San Sebastián, Alfar romano de Cartuja, Colegio Máximo, Alcázar Genil y Plaza de Toros en Granada; Fuente Torre y Baptisterio-Mausoleo en Las Gabias; Puente de la Virgen en Pinos Puente; Puertas de entrada a la ciudad, Conjunto Histórico e Iglesia Parroquial de la Encarnación en Santa Fe; Palacio del Cuzco en Viznar) y dieciséis

más con expediente incoado, entre los que se incluyen edificios religiosos, baños árabes (los de Churriana de la Vega y La Zubia), pósitos, palacios, torres militares, edificios industriales decimonónicos (las fábricas azucareras de Atarfe y Santa Fe) y jardines (Casa Huerta de San Vicente en Granada y Jardines del Cuzco en Viznar).

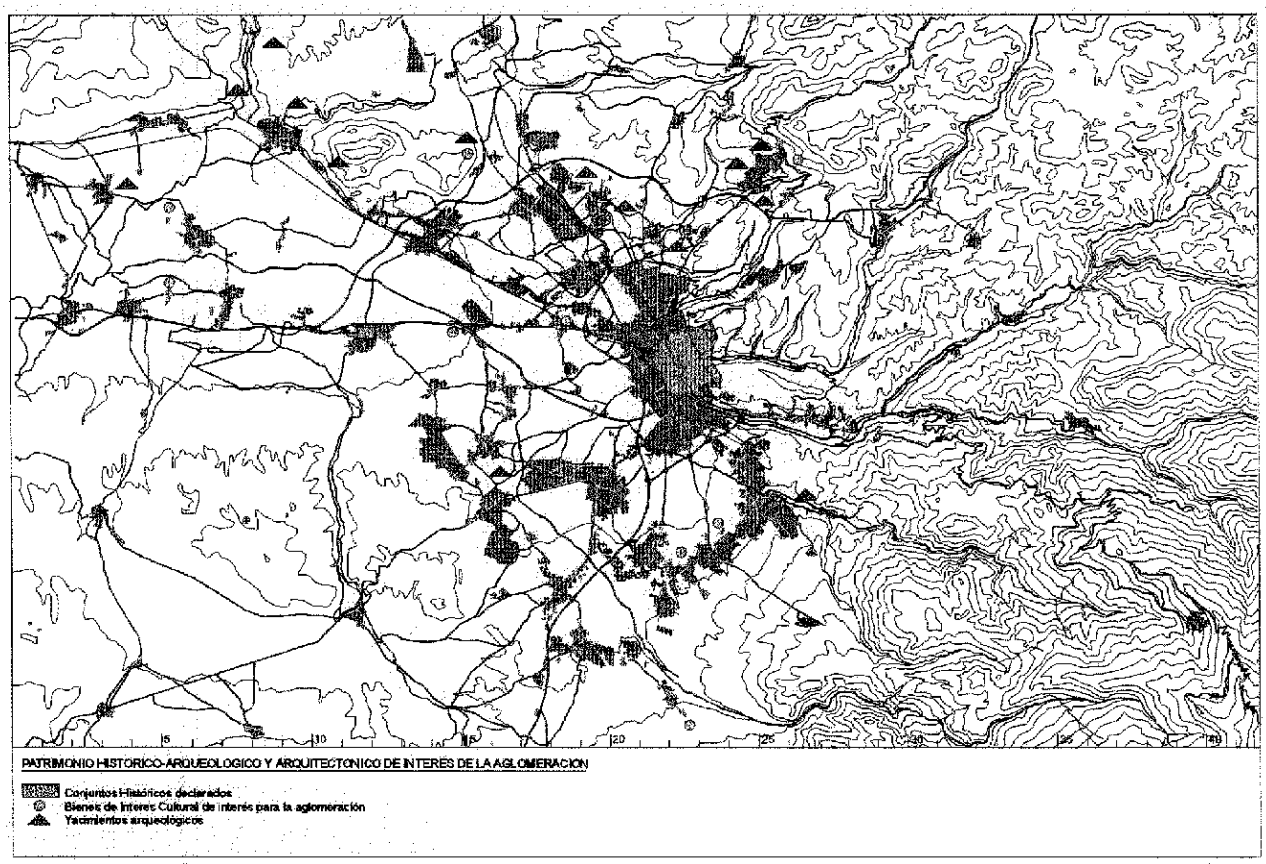
A su vez, el patrimonio arqueológico está constituido por un total de dieciséis yacimientos de diferentes épocas perfectamente señalados, entre los que destacan Minas de las Toleas (Las Gabias), Cerro de la Encina (Monachil), Cerro de San Cristóbal (Ogíjares) y Cerro de los Infantes (Pinos Puente).

III.6.2 ESTRATEGIA: Elaborar un Catálogo y dictar normas para el mismo que impidan la destrucción o menoscabo del Patrimonio inventariado.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un Catálogo y unas normas de protección de las edificaciones, yacimientos y otros elementos inventariados, a efectos de su conservación y catalogación en el planeamiento urbanístico.

III.6.3 ESTRATEGIA: Diseñar, junto con los Departamentos competentes, un programa de mejora, interpretación, planificación y conocimiento del Patrimonio Cultural señalado.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener un Programa de intervenciones sobre el Patrimonio inventariado, que permita su conocimientos, puesta en valor y aprecio social.



(Continúa en el fascículo 3 de 9)

NORMAS PARA LA SUSCRIPCION AL BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA PARA EL AÑO 2000

1. SUSCRIPCIONES

1.1. Las suscripciones al **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA** están sujetas al pago previo de las correspondientes tasas (art. 25.a de la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía).

1.2. Las solicitudes de suscripción deberán dirigirse al **Servicio de Publicaciones y BOJA.** Apartado Oficial Sucursal núm. 11, Bellavista. 41014 Sevilla.

2. PLAZOS DE SUSCRIPCION

2.1. Las suscripciones al **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA** serán por **años naturales indivisibles** (art. 16, punto 2, del Reglamento del BOJA).

2.2. La solicitud de las suscripciones se efectuará **dentro del mes anterior** al inicio del período de suscripción (art. 16, punto 3, del Reglamento citado).

3. TARIFAS

3.1. El precio de la suscripción para el año 2000 es de 23.300 ptas.

4. FORMA DE PAGO

4.1. El pago de la suscripción se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar la solicitud.
En dicha liquidación se detallará la forma de pago.

4.2. No se aceptarán pagos ni ingresos de ningún tipo que se realicen de forma distinta a la indicada en la liquidación que se practique.

5. ENVIO DE EJEMPLARES

5.1. **El envío**, por parte del **Servicio de Publicaciones y BOJA,** de los ejemplares del **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA,** comenzará a hacerse una vez tenga entrada en dicho Servicio el ejemplar para la Administración del Mod. 046 mecanizado por el Banco o Caja de Ahorros.

5.2. En el caso de que el ejemplar para la Administración del Mod. 046 correspondiente al período de suscripción solicitado tenga entrada en este Servicio una vez comenzado el mismo, el envío de los Boletines **será a partir de dicha fecha de entrada.**

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 2 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

Número formado por nueve fascículos

Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (3 de 9)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

IV. BASE: GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS A LOS CIUDADANOS

Las dotaciones y servicios han constituido tradicionalmente variables vinculadas al desarrollo económico y al bienestar humano. En las primeras etapas de su análisis sistemático se consideraban como buenos indicadores de centralidad y nivel jerárquico de los asentamientos; pero en la actualidad rigen más los principios de eficiencia económica y de equidad (mejora en la distribución socio-espacial de los servicios), así como de equidistribución de los efectos generados por ciertos equipamientos. Así pues, procurar garantizar desde instancias públicas la prestación adecuada de dotaciones y servicios a un territorio determinado requiere partir de estas consideraciones generales.

Sin embargo, en el diagnóstico de la aglomeración urbana de Granada se detecta un cierto distanciamiento al modelo óptimo, pues el conjunto de los ciudadanos no recibe los servicios necesarios o no están ofrecidos del modo más adecuado posible. Ahora bien, los problemas detectados y susceptibles de solución en plazo razonable son, por un lado, la relativa insuficiencia en la prestación de ciertos servicios por causa de sobre o infrautilización, o bien de ubicación inapropiada a la actual disposición espacial de los usos del suelo; y por otro lado, la dinámica concentradora del modelo *centro-periferia* que aún domina en la aglomeración. En esta Base se apuesta, pues, por introducir las medidas que garanticen su prestación adecuada. Cinco de los seis objetivos propuestos giran en torno a servicios y dotaciones públicas relativas a transporte supramunicipal, equipamientos básicos y dotaciones generales de la aglomeración, en tanto que el último incide sobre todo en los servicios terciarios tanto del sector público como del privado, donde la intervención del POTAUG se centraría únicamente en posibilitar o favorecer la desconcentración de los mismos.

Así, en primer lugar se abordan las principales cuestiones relacionadas con el transporte colectivo. En la actualidad, y en términos generales, el tráfico de las grandes ciudades y aglomeraciones urbanas se erige como un problema de primera magnitud por la diversidad e intensidad de los flujos establecidos. En el origen de los problemas de movilidad en las áreas urbanas se encuentra su propia configuración según la distribución de los usos y los sistemas funcionales, puesto que la localización de los puntos de origen de los desplazamientos (zonas residenciales) y de los puntos de destino (lugares de trabajo, de comercio, de enseñanza, de actividades sociales...), interrelacionados a través de un viario específico, condicionan los desplazamientos. Así, la política urbanística debe definir las estructuras urbanas y el emplazamiento de las zonas residenciales, de las zonas de trabajo y de los equipamientos, junto con el diseño de las vías de comunicación. Por tanto, la ordenación del territorio y el urbanismo deben contemplar el sistema de transportes no sólo como fórmula para resolver los problemas de movilidad, sino como elemento estructurante del espacio.

El segundo gran bloque de actuaciones gira en torno a los equipamientos públicos, la necesidad de coordinarlos en función de la jerarquía urbana de la aglomeración y la también necesaria

RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES
ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL
PROMOVER LA ORDENACION COORDINADA DE LOS NUCLEOS URBANOS
GARANTIZAR LA PRESTACION ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS
POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

ADECUAR EL TRANSPORTE PUBLICO SUPRAMUNICIPAL A LA DEMANDA DE LOS CIUDADANOS	El transporte público supramunicipal es un servicio básico para el adecuado funcionamiento de la aglomeración. La actual prestación del servicio no se ajusta a las nuevas demandas de los ciudadanos, muy diferentes a las que sirvieron de base para la implantación de las líneas. El objetivo propuesto tiene por finalidad la implementación de los estudios y planes que sean necesarios para adecuar los servicios a las demandas reales. Las opciones estratégicas serían: ☐ Adoptar el transporte público por carretera como el medio principal de satisfacción de la demanda de movilidad intermunicipal de los ciudadanos. ☐ Realizar un estudio integral de movilidad de la aglomeración que proponga la red de transporte público mas conveniente para las nuevas demandas. ☐ Implementar un Plan Intermodal de la aglomeración a partir de los resultados del estudio, si fuera necesario para la aplicación de sus conclusiones.
MEJORAR Y ADECUAR LOS CANALES PRINCIPALES DE TRANSPORTE PUBLICO	Sin perjuicio de la reordenación del servicio de transporte público propuesta, así como de la compleción y mejora del sistema viario de la aglomeración, resulta necesaria la adecuación de los principales canales que ahora y en un futuro soportan el transporte. El objetivo propuesto tiene por finalidad la mejora en seguridad y velocidad del transporte y en comodidad de los usuarios, mediante la actuación sobre el soporte viario. Las opciones estratégicas serían: ☐ Determinar, a partir de la estructura territorial y de los resultados del estudio integral del transporte los canales principales que han de soportar el servicio. ☐ Determinar la tipología de actuaciones a realizar (mejoras de trazado, carriles reservados, plataformas reservadas, ...etc.). ☐ Diseñar un programa de intervención coordinado con la puesta en funcionamiento de los nuevos tramos viarios previstos.
COORDINAR LOS EQUIPAMIENTOS BASICOS CON LA JERARQUIA URBANA DEL AMBITO	El esfuerzo de planificación realizado por los principales prestatarios de servicios (Sanidad y Educación) permite conocer las propuestas de actuación a medio plazo en ambos sectores. Sin embargo, la complejidad del sistema urbano de la aglomeración y la transformación estructural de esta, que debe producirse como consecuencia del POT, obligan a una especial coordinación entre planificaciones sectoriales y territorial. Las opciones estratégicas propuestas son: ☐ Análisis de las propuestas de organización y actuación en materia de Sanidad y Educación para la aglomeración previstas en sus respectivos planes. ☐ Contraste de las propuestas sectoriales con las previsiones estructurales del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración. ☐ Diseño definitivo temporalizado con la programación del POT de los respectivos "Mapas" de servicios para el ámbito de la aglomeración.
GARANTIZAR LAS RESERVAS PARA LOS EQUIPAMIENTOS BASICOS SUPRAMUNICIPALES	El establecimiento a medio plazo del "Mapa" de servicios dotacionales territorializados, permite mejorar su coordinación con el planeamiento municipal. El objetivo propuesto tiene por finalidad asegurar que las determinaciones urbanísticas de los planes recojan las demandas de suelo para la ubicación de los equipamientos planificados en localizaciones adecuadas, en cada caso, para el ámbito de prestación. Las opciones estratégicas serían: ☐ Inventariar los equipamientos supramunicipales previstos por la planificación sectorial para el ámbito de la aglomeración. ☐ Señalar los equipamientos que precisen nueva ubicación y las determinaciones que a tal efecto contengan los planes municipales. ☐ Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal relativas a las reservas de suelo que deban establecer.
ESTABLECER RESERVAS PARA LA DOTACIONES GENERALES DE LA AGLOMERACION	La localización de las dotaciones generales de la aglomeración, por sus implicaciones sobre los servicios supramunicipales, no puede ser una determinación exclusiva del planeamiento municipal, sino que debe ser una propuesta coordinada entre éste y el POT. El objetivo propuesto pretende formular una propuesta de ubicación de las dotaciones al servicio de toda la aglomeración, de conformidad con la estructura territorial que se prevea. Las opciones estratégicas serían: ☐ Inventariar las nuevas dotaciones generales previsiblemente necesarias en el período de vigencia del POT. ☐ Contrastar las determinaciones del planeamiento municipal con el inventario realizado y la adecuación espacial de las mismas. ☐ Establecer conjuntamente con los organismos prestatarios y los municipios afectados las reservas adecuadas para las dotaciones necesarias.
POSIBILITAR LA DESCONCENTRACION DE LOS SERVICIOS TERCIARIOS	La concentración de la accesibilidad en el Centro Histórico de la Ciudad Central está produciendo efectos muy negativos para su propia conservación y para el mantenimiento de la calidad de vida. El objetivo propuesto pretende, junto con los de compleción de la red viaria y adecuación del transporte público, crear las condiciones que permitan la desconcentración de los servicios terciarios hacia otros puntos de la aglomeración. Las opciones estratégicas a desarrollar serían: ☐ Análisis de las propuestas de red viaria, nuevos nodos del transporte público y áreas de concentración de equipamientos, para señalar las áreas preferentes. ☐ Proponer un sistema de áreas de "centralidad descentralizada". ☐ Dictar normas para el planeamiento municipal que garanticen la posibilidad de localizar servicios terciarios en las áreas señaladas.

previsión de reservas de suelo para el emplazamiento tanto de los equipamientos básicos municipales aún no resueltos, como de las dotaciones generales destinadas al conjunto de la aglomeración urbana. La mejora en la prestación de los servicios dotacionales requiere múltiples e interrelacionadas líneas de actuación, algunas de ellas propuestas en la Base 2 (ampliación, mejora y coordinación del trazado de la red viaria) y Base 3 (freno a la creación de nuevos núcleos de población demandantes de servicios y jerarquización del sistema urbano de la aglomeración), y otras, como el replanteamiento del servicio de transporte público, abordadas en esta misma. Unas y otras constituyen acciones complementarias para el fomento de una política de mejora, ampliación y reequilibrio de los servicios básicos por núcleos y de ubicación de equipamientos supramunicipales, de forma que se apoyen los núcleos cuya posición espacial, tradición histórica y entidad poblacional les permiten ser prestatarios de servicios.

La consideración por el POTAUG de los equipamientos previstos por las Administraciones competentes en materia de sanidad, educación, deporte, asistencia, etc. conlleva reivindicar la necesaria coordinación entre las planificaciones sectoriales y territoriales. En cuanto a la coordinación con el planeamiento urbanístico en materia de dotaciones municipales, igualmente necesaria para la optimización de los esfuerzos, tiene un buen respaldo en el establecimiento a medio plazo del "Mapa" de servicios dotacionales territorializados. Finalmente, las implicaciones existentes entre los servicios supramunicipales y las dotaciones generales de la aglomeración que prevea el POTAUG requiere una ubicación conforme con la estructura territorial que el mismo proponga.

En conclusión, la mejora de los servicios dotacionales pasan por las siguientes líneas de actuación: frenar la creación de nuevos núcleos de población demandantes de servicios; fomentar una política de mejora y ampliación y reequilibrio de los servicios básicos por núcleos; coordinar el trazado de la red viaria, el replanteamiento del servicio de transporte público y la ubicación de los equipamientos supramunicipales, de forma que se apoyen los núcleos cuya posición espacial, tradición histórica y entidad poblacional les permiten ser prestatarios de servicios. En este sentido, las subáreas propuestas desde la fase de diagnóstico (Central, Sur, Este, Oeste y Dilar) deben constituir el escalón intermedio del que actualmente carece la aglomeración urbana.

Finalmente, la descentralización de los servicios terciarios constituye otro objetivo importante del POTAUG, por cuanto su actual estado, además de suponer un freno a su propio crecimiento, conlleva consecuencias muy negativas de carácter ambiental para el valioso entorno urbano en el que se concentra.

Como quiera que gran parte de la actividad terciaria se desarrolla en condiciones de libre mercado, las políticas de intervención no pueden ser directas sino inducidas mediante otras políticas públicas, que básicamente habrían de conducir a la mejora de la accesibilidad en el ámbito mediante el trazado de la red viaria propia de la aglomeración; la reordenación del servicio de transportes, disminuyendo su radialidad para potenciar otras zonas; y finalmente, la concentración parcial en estas zonas de otros servicios públicos y dotacionales que apoyen el proceso de descentralización.

IV.1. OBJETIVO: Adecuar el transporte público supramunicipal a la demanda de los ciudadanos

El transporte público supramunicipal es un servicio básico para el adecuado funcionamiento de cualquier aglomeración urbana. Su buen funcionamiento optimiza la movilidad, puesto que reduce la utilización del vehículo privado y la consiguiente saturación de las vías de comunicación y, por lo demás, supone una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos al mitigar el estrés del tráfico y reducir los costos netos de transporte, los gastos energéticos y las emisiones globales de gases contaminantes. Ahora bien, la prestación del servicio del transporte colectivo en la aglomeración urbana de Granada no se ajusta a las actuales demandas ciudadanas, como se ha puesto de manifiesto en el diagnóstico, si bien ha de quedar claro que la insatisfactoria prestación del servicio es sobre todo cualitativa y de eficiencia respecto a recorridos, frecuencias, interconexiones, etc.; de hecho, salvo algunas líneas deficitarias en horas punta, buena parte de las expediciones no completan la oferta de plazas, en una satisfacción de este segmento de movilidad que apenas supone el 12% de los desplazamientos totales de la aglomeración (en el fondo de este dato se encuentra la falta efectiva de competitividad relativa del transporte público).

La verificación de los desajustes observados conlleva plantear como objetivo esencial la adecuación de los servicios del transporte público por carretera a las demandas cualitativas detectadas en la actualidad. Asimismo, han de ser solventados los déficits que acusan determinados espacios en cuanto a número de plazas disponibles. En consecuencia, la reordenación del transporte colectivo requiere que éste sea concebido como servicio integrado que ha de satisfacer múltiples solicitaciones, de distinto signo y frecuencia, a través de rutas coherentes con la disposición de los núcleos de población y los flujos de movilidad actualmente establecidos y en proceso de generación (para más adelante quedan las actuaciones encaminadas a diversificar los modos e implantar los que son de plataforma reservada).

La transformación del actual servicio de transporte público a un sistema integrado, aún exigiendo la realización o mejora previa de algunas infraestructuras viarias (objetivo siguiente), requiere el replanteamiento global de la gestión que se realiza actualmente del mismo, para adecuarla a la integración funcional del sistema urbano de la aglomeración, única forma de satisfacer las demandas de los ciudadanos habitantes del ámbito. No es económica ni socialmente aceptable el mantenimiento por más tiempo de esta disfunción entre movilidad y transporte colectivo, por lo que a este respecto se requiere una decidida actuación pública de ordenación del transporte en consonancia con el resto de objetivos para la ordenación de la aglomeración urbana.

Por otra parte, sin la adecuación del transporte público no es posible llevar a cabo políticas más complejas que redistribuyan las centralidades en el ámbito y que logren disminuir la presión que actualmente soporta la ciudad central por parte de los municipios de la periferia, a la vez que enriquezca y diversifique las actividades de éstos, mejorando la calidad de vida general.

IV.1.1.ESTRATEGIA: Adoptar el transporte público por carretera como el medio principal de satisfacción de la demanda de movilidad intermunicipal de los ciudadanos.

Como criterio general en materia de transporte público, puede afirmarse que es preferible su diversificación modal a la adopción de un sólo medio de manera exclusiva. Sin perjuicio del criterio anterior, las características del ámbito recomiendan optar, al menos en las circunstancias actuales, por el autobús como medio principal para la satisfacción de la demanda de movilidad intermunicipal. En efecto, la distribución geográfica de los núcleos de población, la cuantía poblacional de éstos, que en su inmensa mayoría no superan los 5.000 habitantes y su baja densidad en general, harían ineficiente, tanto desde el punto de vista económico como social, la implantación en estas condiciones de cualquier sistema que

precisara una infraestructura propia y exclusiva, ya que la demanda potencial en ningún caso cubriría mas de una cuarta parte de la oferta disponible. Sin perjuicio de lo anterior, se considera inicialmente viable a medio plazo la posibilidad de alguna línea de transporte en plataforma reservada, como metro ligero o tranvía.

Para la implantación del sistema de transporte público integrado el ámbito a considerar debe ser el de la totalidad de la aglomeración urbana. Dentro de este espacio, se establecen tres criterios que han de guiar la reordenación del sistema: la conexión del transporte interurbano con el transporte urbano, con el reajuste que este último precise; la determinación de los núcleos preferentes para la mejora del sistema supramunicipal, bien por ser los mayores demandantes actuales de movilidad, o bien por su interrelación con otras políticas territoriales propuestas; finalmente, el nuevo sistema deberá resolver la accesibilidad a determinadas áreas singulares: el aeropuerto, la estación de esquí, el recinto monumental de la Alhambra y el Generalife y el barrio del Albaicín.

IV.1.2.ESTRATEGIA: Realizar un estudio integral de movilidad de la aglomeración que proponga la red de transporte público más conveniente para las nuevas demandas.

La complejidad administrativa, del sistema de núcleos de población y de la distribución de actividades dentro de la aglomeración urbana exigen la realización de un Estudio Integral de la Movilidad en la aglomeración urbana, que permita proponer con el máximo conocimiento y rigor técnico el sistema de transporte más adecuado para satisfacer la demanda de movilidad de los ciudadanos. Deberá ser en este Estudio donde se analice y proponga la viabilidad de la implantación de modos de transporte en plataforma reservada.

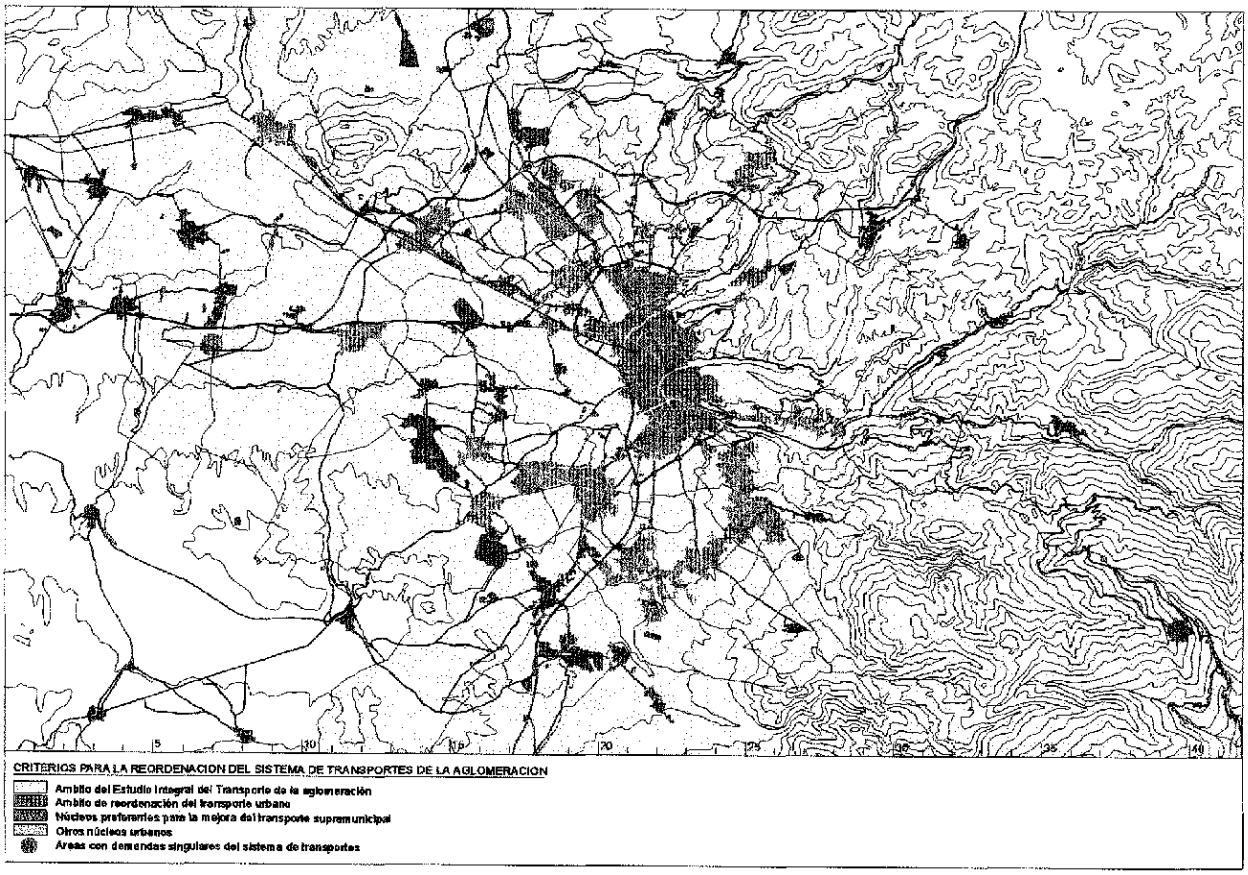
IV.1.3.ESTRATEGIA: Implementar el Plan Intermodal de la aglome-ración a partir de los resultados del estudio, si fuera necesario para la aplicación de sus conclusiones.

Como resultado del estudio citado y si fuera necesario para la materialización de sus conclusiones, se implementará el Plan Intermodal de la Aglomeración Urbana de Granada, de conformidad con la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

IV.2. OBJETIVO: Mejorar y adecuar los canales principales de transporte público

Uno de los factores básicos en el funcionamiento del transporte es la calidad y capacidad de la infraestructura fija por la cual discurren. En el caso de la aglomeración urbana de Granada, es necesario indicar que su responsabilidad sobre la inadecuación del servicio de transporte público intermunicipal es muy relativa, debiéndose aquella, en general, a los recorridos, horarios, plazas ofertadas, tarifas, ...etc.

Por otra parte, aunque algunos tramos del sistema viario de la aglomeración diseñado (Base 2) puedan ser utilizados por el transporte público, normalmente, este seguirá discurriendo por el viario preexistente, que es donde se localizan los núcleos de población y por tanto los demandantes del servicio. Sin perjuicio de lo anterior, la ejecución progresiva del sistema viario traerá como consecuencia, entre otras, la paulatina disminución de la intensidad de uso



por el vehículo privado del viario actual, naturalmente de menor capacidad, más inseguro y más lento que el propuesto.

En este contexto, el objetivo marcado pretende aprovechar las circunstan-cias favorables de rediseño del sistema de transporte público y disminución de la intensidad de uso del viario local-supramunicipal por el vehículo pri-vado, gracias a la construcción de la red viaria de nivel aglomeración, para mejorar y adecuar los canales viarios que aquel deba utilizar preferente-mente, siguiendo para ello criterios de especialización, seguridad, veloci-dad y comodidad.

IV.2.1.ESTRATEGIA: Determinar, a partir de la estructura territorial y de los resultados del estudio integral del transporte, los canales principales que han de soportar el servicio.

El señalamiento de los canales principales sobre los cuales debe discurrir el transporte público depende de dos factores básicos: de una parte, de la estructura territorial de la aglomeración, tanto de la actual, como de la que se pretende potenciar desde el Plan de Ordenación del Territorio, es decir, de la entidad, características y funciones de los núcleos de población y del sistema viario que los relaciona; y de otra parte, de la movilidad actual y previsible y del diseño del sistema de transportes que se realice desde el estudio integral del transporte, con criterios de calidad del servicio, funcionalidad y economía. Además de los canales, es necesario señalar cuales han de ser los principales nodos del servicio, entendiendo por tales, aquellos puntos de la aglomeración donde se concentran las distintas líneas de transporte y por tanto, donde deben producirse los intercambios entre ellas. Estos nodos han de considerarse en dos sentidos: como puntos de una especial accesibilidad y en consecuencia especialmente aptos para la localización de servicios públicos y privados; y como demandantes de una infraestructura especifica que les permita cumplir su función intercambiadora en condiciones adecuadas.

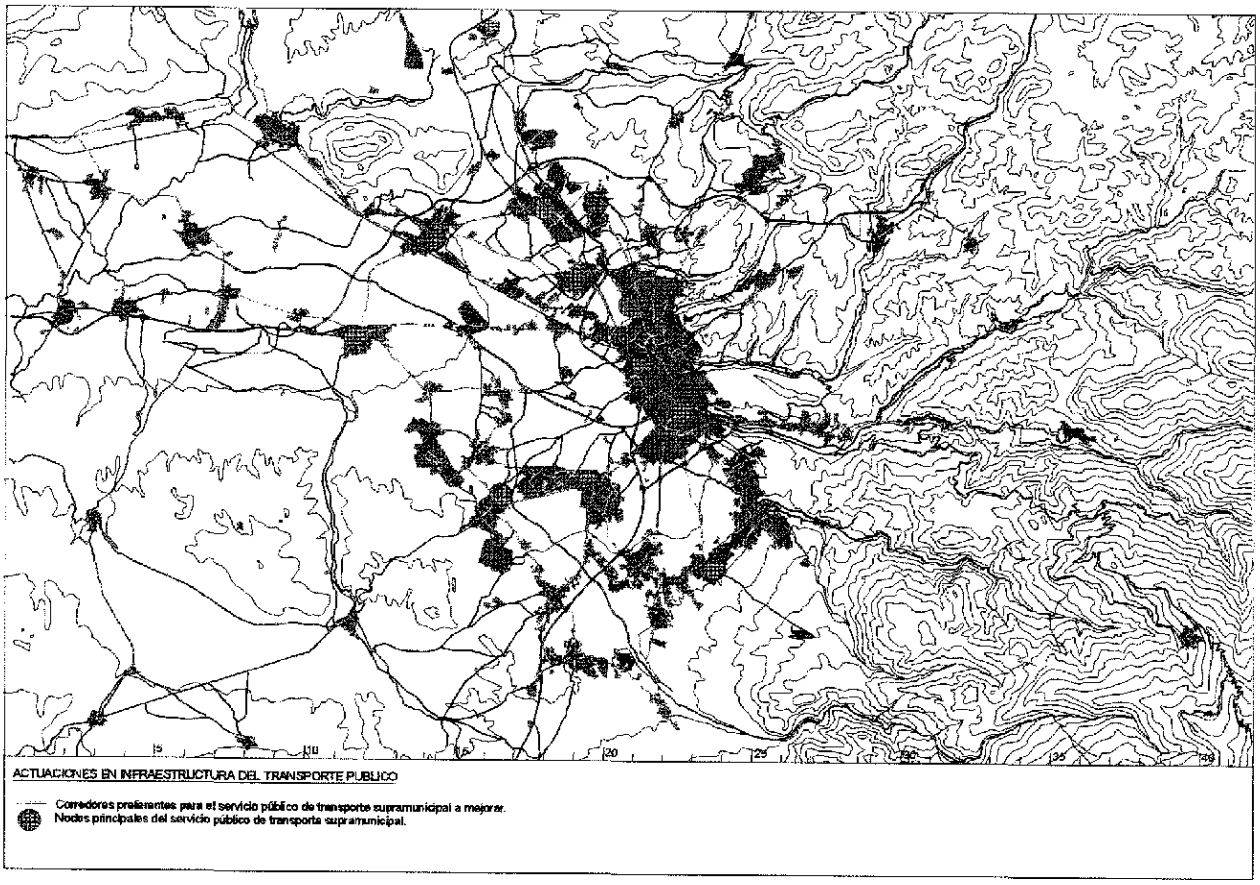
Sin perjuicio de las variaciones que deban surgir por las conclusiones del estudio integral de movilidad, desde la óptica de la estructura territorial, pueden señalarse algunos de los corredores preferentes (véase esquema adjunto). Dichos corredores, en su mayoría se corresponden con la red viaria de rango local-supramunicipal existente en la aglomeración, completándose con algunos tramos correspondientes a antiguas carreteras nacional actualmente reconvertidas tras los nuevos trazados de gran capacidad. En cuanto a los nodos, éstos se sitúan en los cruces más estratégicos del viario, concentrándose sobre todo en la ciudad central y la primera corona metropolitana.

IV.2.2.ESTRATEGIA: Determinar la tipología de actuaciones a realizar (mejoras de trazado, carriles reservados, plataformas reservadas, etc.)

Señalada la red viaria por la que debe discurrir preferentemente el transporte público, el estudio integral de movilidad y el Plan de Ordenación del Territorio deberán indicar las actuaciones precisas sobre cada vía para garantizar la prestación de servicio en condiciones de calidad, velocidad y seguridad. La tipología de actuaciones y su concreción, dependerán de las condiciones de los viales, del número de expediciones que deban usarlos y de la intensidad previsible del tráfico privado.

IV.2.3.ESTRATEGIA: Diseñar un programa de intervención coordinado con la puesta en funcionamiento de los nuevos tramos viarios previstos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una programación de las actuaciones sobre los canales señalados, en función de su necesidad objetiva y de la programación de la red viaria general de la aglomeración especificada en la Base 2.



IV.3. OBJETIVO: Coordinar los equipamientos básicos con la jerarquía urbana del ámbito

En los últimos años los Organismos prestatarios de servicios básicos a los ciudadanos han realizado un importante esfuerzo de planificación, tanto funcional en relación a la organización jerárquica de los servicios a prestar y sus agrupaciones, como en relación a su distribución geográfica y territorial. Dentro de esta planificación, cabe destacar las realizadas por los responsables de las prestaciones sanitarias (Mapa Sanitario) y educativas (Mapa de Enseñanzas y Red de Centros), tanto por su envergadura como por ser los dos servicios básicos principales. Ambos Mapas se basan en una organización funcional jerárquica de centros prestatarios, apoyada en la progresiva especialización de los servicios o del nivel docente, que posteriormente se territorializa según criterios demográficos, de la estructura comarcal, del sistema relacional, ...etc.

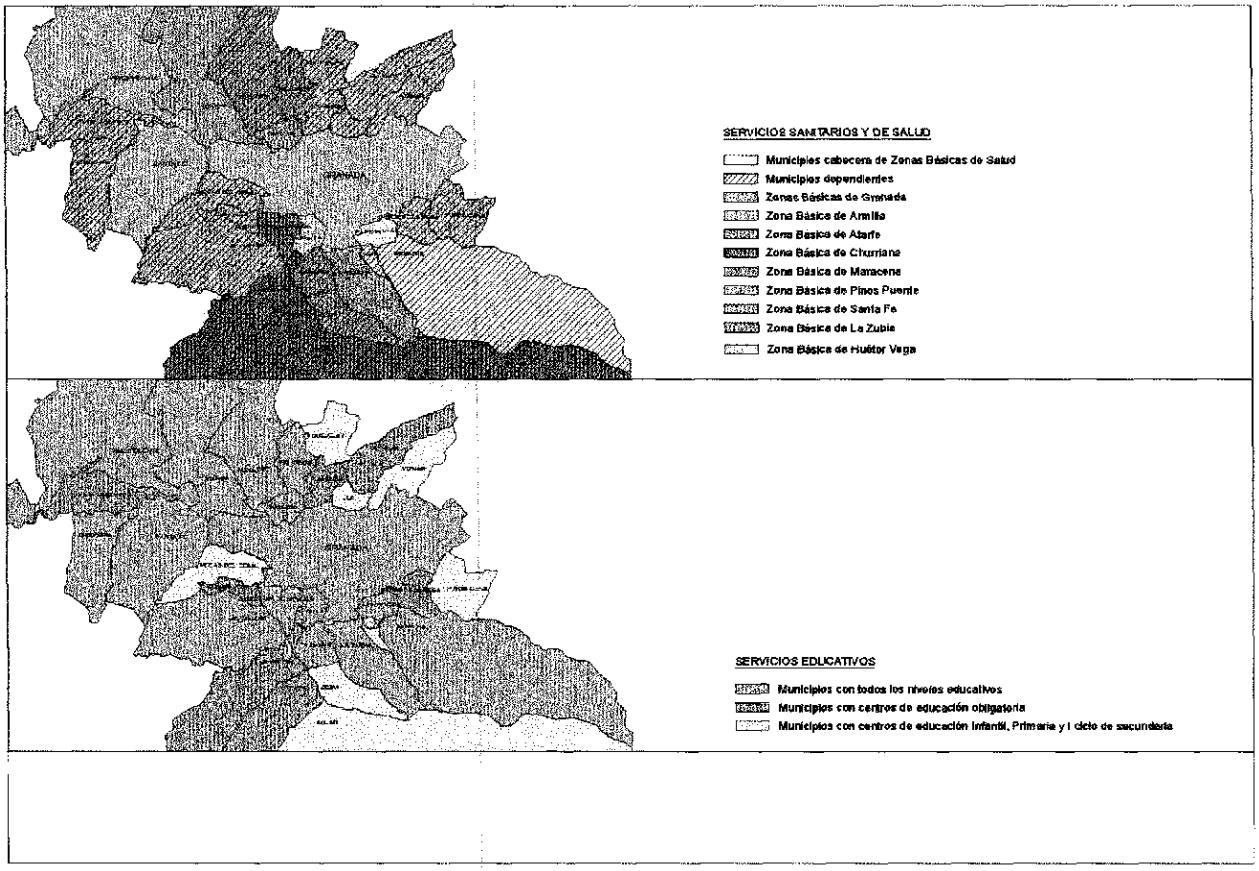
Estos procesos de planificación alcanzan una mayor validez cuanto más sencillos son los sistemas urbanos y más estática su situación, condiciones contrarias a las que se producen en la aglomeración urbana de Granada. En efecto, como se ha visto reiteradamente, la aglomeración urbana de Granada presenta un alto nivel de complejidad en su sistema urbano motivado por la cantidad de núcleos de población, su homogeneidad jerárquica, la diversidad de funciones que asumen o su dinamicidad demográfica, lo que dificulta la planificación sectorial, y hace necesario un análisis específico de sus conclusiones en el ámbito de la aglomeración.

Por otra parte, en la Base dedicada al sistema urbano se han propuesto como objetivos el señalamiento de los núcleos de población que lo conforma y la jerarquización de los mismos a efectos de la prestación de servicios, así como se ha marcado con carácter indicativo el escenario poblacional probable de la aglomeración a corto y medio plazo. Del mismo modo, en la Base dedicada a la estructura de la aglomeración se han propuesto líneas de actuación sobre la red viaria que deben afectar notablemente a su funcionamiento actual. Y finalmente, en esta misma Base se han planteado objetivos sobre el sistema de transporte público para, entre otras finalidades, apoyar la estructura territorial que finalmente diseñe el Plan de Ordenación del Territorio.

Todo ello justifica ampliamente que desde el Plan de Ordenación del Territorio se revise la planificación sectorial de los servicios, no en el sentido de modificar su organización funcional y jerárquica, cuestiones que corresponden estrictamente al ámbito organizativo de cada organismo prestatario, sino en el sentido de coordinar la territorialización planteada con la estructura de la aglomeración y el sistema urbano que finalmente se determinen.

IV.3.1. ESTRATEGIA: Análisis de las propuestas de organización y actuación en materia de sanidad y educación para la aglomeración urbana previstas en sus respectivos planes.

En materia de salud, el "Mapa" previsto establece una cabecera principal del sistema en la ciudad de Granada con alcance subregional y una serie de Zona Básicas de carácter municipal o



supramunicipal, cuyos centros de ubican en Armilla, Atarfe, Churriana, Maracena, Pinos Puente, Santa Fe y La Zubia, así como, naturalmente, varios de ellos en Granada ciudad.

En materia educativa, el "Mapa de Enseñanzas y Red de Centros" previsto clasifica los municipios de la aglomeración en cuatro grupos: con todos los niveles educativos; con todos los niveles educativos obligatorios; con centros de educación infantil, primaria y primer ciclo de secundaria obligatoria; y sólo con educación infantil y primaria. En el último grupo se encuentra exclusivamente Viznar; en el penúltimo Cájar, Dílar, Gójar, Güevéjar, Jun, Pinos Genil y Vegas del Genil; en el antepenúltimo Alfacar, Alhendín, Cenes de la Vega, Cúllar Vega, Fuente Vaqueros, Otura y Pulianas; y el resto en el primer grupo.

IV.3.2.ESTRATEGIA: Contraste de las propuestas sectoriales con las previsiones estructurales del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración.

En general puede considerarse válida la territorialización de los servicios realizada en los dos "Mapas" citados, con el nivel de determinaciones y conocimientos de la actual fase de formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada. Sin perjuicio de lo anterior, han de realizarse tres matizaciones sobre ellos: de una parte, la Zona Básica de Salud de La Zubia atiende a una población elevada y creciente, que pudiera alcanzar a corto plazo (años 2.001) los 45.000 ó 50.000 habitantes, por lo que resulta recomendable proponer su división en dos, una que se mantendría en La Zubia y una nueva que tendría su centro en Huétor Vega; de otra, a efectos de disminuir la movilidad de la población escolar de menor edad, se considerarecomendable que ningún municipio deje de contar con centros que permitan cursar el primer ciclo de secundaria, por lo que Viznar debe elevarse un escalón en los grupos antes indicados; finalmente, Peligros está llamado a prestar servicios de carácter supramunicipal a la zona centro-norte de la aglomeración, por lo que debe poder prestar todos los niveles educativos.

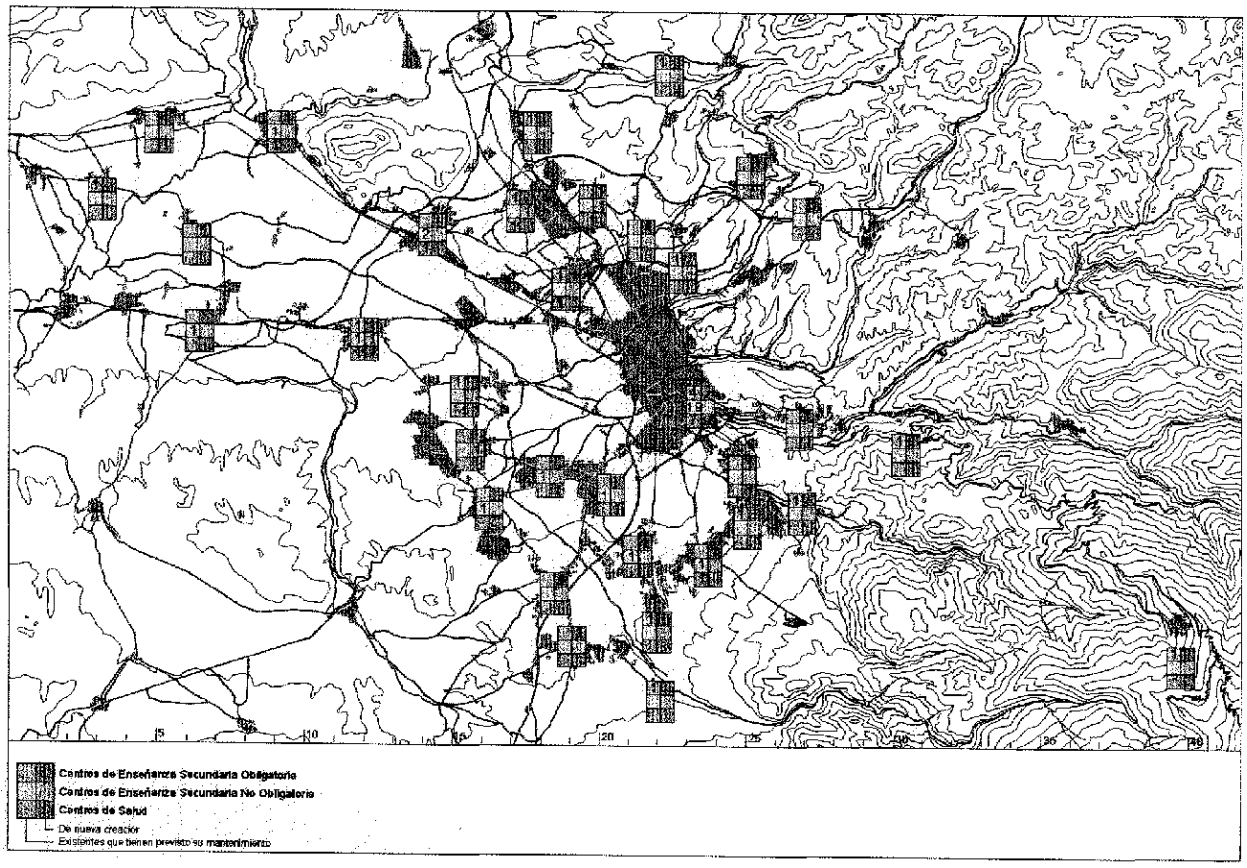
IV.3.3.ESTRATEGIA: Diseño definitivo temporalizado con la programación del Plan de Ordenación del Territorio de los respectivos "Mapas" de servicios para el ámbito de la aglomeración.

El Plan de Ordenación del Territorio, una vez establecida definitivamente la estructura de la aglomeración, deberá prever las matizaciones que deban realizarse a los distintos "Mapas" de prestación de servicios, siempre desde la óptica de la territorialización de sus previsiones, así como temporalizar sus actuaciones con el resto de las intervenciones propuestas.

IV.4. OBJETIVO: Garantizar las reservas para los equipamientos básicos supramunicipales

Como se indicó repetidas veces a lo largo del Diagnóstico y también en este documento de Bases, ni el planeamiento urbanístico municipal, ni el desarrollo que de él se está realizando por muchos de los municipios de la periferia de la aglomeración, está ayudando a la mejora del sistema urbano, sino que por el contrario en algunas ocasiones está incrementando el desorden existente.

En efecto, la prevalencia que desde el planeamiento, tanto general como de desarrollo, se le da a facilitar la gestión urbanística, frente



a lograr objetivos de ordenación que pudieran suponer una mayor complejidad de aquella, está produciendo, entre otros efectos negativos, la aparición de multitud de pequeñas reservas de equipamiento con dimensiones insuficientes para soportar la ubicación de las dotaciones necesarias, tanto de carácter municipal como supramunicipal. Así, es habitual en suelo urbano la delimitación de una multitud de pequeñas unidades de ejecución, cuyas reservas escasamente superan los quinientos o mil metros cuadrados y en suelo apto para urbanizar la delimitación de sectores de planeamiento parcial de menos de doscientas cincuenta viviendas, con lo que sus reservas apenas superan los dos mil metros cuadrados para uso escolar o los mil para el resto de servicios públicos. Además, dichas reservas en muchas ocasiones se califican de forma fragmentaria, haciéndolas aún menos aptas para los usos a los que deberían servir.

Por otra parte, los planes municipales no suelen calificar suelos para dotaciones de sistema general que pudieran suplir la inadecuación de los sistemas locales ya indicada, ante la falta de mecanismos de gestión para ello en la figura de planeamiento normalmente utilizada (Normas Subsidiarias) y de recursos económicos municipales para su adquisición onerosa.

Esta cuestión que está afectando de forma negativa el necesario equilibrio que debe existir en el crecimiento urbano entre nuevas viviendas y nuevas dotaciones, además de ser un problema urbanístico local, desde la óptica de la aglomeración urbana ha de contemplarse como un problema de carácter supramunicipal dada la interrelación existente en la prestación de servicios entrelos distintos municipios.

El objetivo propuesto de **garantizar las reservas en el planeamiento urbanístico para los equipamientos básicos supramunicipales**, pretende que éste determine explícitamente la localización, forma de gestión y programación de las dotaciones que el Plan de Ordenación del Territorio, con base en la planificación sectorial y en la estructura territorial y funcional prevista, asigne a cada municipio o núcleo urbano, cuando existan varios relevantes en un mismo término municipal.

IV.4.1.ESTRATEGIA: Inventariar los equipamientos supramunicipales previstos por la planificación sectorial para el ámbito de la aglomeración.

Se van a entender de carácter supramunicipal para el POT los Centros de Salud y los Centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria y no Obligatoria. De la inventariación previa realizada se ha deducido el esquema adjunto y la tabla siguiente, cuyas previsiones son provisionales y podrán ser modificadas a lo largo del proceso de formulación del Plan.

Municipios	Centros ESO	Centros ESNO	Centros de Salud
Albolote	--	1	--
Alfacar	1	--	1
Alhendín	1	--	--
Armilla	--	1	1
Cenes de la Vega	1	--	--
Cullar Vega	1	--	--
Churriana V.	--	1	1
Fuente Vaqueros	1	--	--
Granada	3	20	13
Huetor Vega	2	--	--
Maracena	1	--	1
Ogíjares	1	1	--
Otura	1	--	--
Peligros	1	--	--
Pinos Puente	1	1	1
Pulianas	1	--	--
Santa Fe	--	2	1
Viznar	--	--	--
Zubia (La)	1	1	1

IV.4.2.ESTRATEGIA: Señalar los equipamientos que precisen nueva ubicación y las determinaciones que a tal efecto contengan los planes municipales.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá indicar cuales de los nuevos Centros indicados en la tabla no tienen reservas calificadas por el planeamiento o dichas reservas son inadecuadas, debiendo establecerse otras nuevas.

IV.4.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes para el planeamiento municipal relativas a las reservas de suelo que deban establecer.

El POT deberá contener una normativa de carácter vinculante para el planeamiento donde se indiquen los equipamientos supramunicipales que deba prever cada plan, así como los requisitos superficiales, morfológicos y posicionales que deban cumplir.

IV.5. OBJETIVO: Establecer reservas para las dotaciones generales de la aglomeración.

En los objetivos anteriores de esta misma base, se ha visto la necesidad de coordinar las previsiones de las distintas planificaciones sectoriales (sanidad y educación básicamente) con la estructura territorial de la aglomeración, así como de establecer las reservas para la ubicación de las dotaciones supramunicipales en los distintos planes urbanísticos municipales para garantizar su adecuada localización. El presente objetivo se dirige al escalón superior de la jerarquía de equipamientos, los que están al servicio general de la aglomeración e incluso al servicio de la globalidad de la provincia. Con él se trata de inventariarlos y establecer sus necesidades superficiales y de localización, para finalmente garantizar las necesarias reservas en el planeamiento municipal.

El propio rango jerárquico establecido deja fuera de toda duda la necesidad de que el Plan de Ordenación del Territorio se pronuncie sobre la localización ycaracterísticas de los mismos, ya que forman parte de la estructura territorial básica de la aglomeración, por ser prestatarios de servicios a la globalidad de los ciudadanos, generadores de una alta movilidad y demandantes de una especial accesibilidad, por lo que deben estar coordinados con otras acciones del Plan, tales como la reforma del sistema de comunicaciones o el diseño del sistema de transporte público.

Por otra parte, la mayoría de estas dotaciones generales sufren una tendencia a autonomizar sus decisiones de programación y localización, que dificulta su inserción dentro de una planificación de carácter más general. Y ello, tanto por la propia singularidad de sus requerimientos, como por la dificultad interna que en muchos casos padecen para establecer sus previsiones a medio y largo plazo, al depender de variables exógenas, tales como los presupuestos generales, o la política regional y nacional.

Finalmente, este objetivo no sólo debe considerar demandas ciertas y conocidas, sino que debe extender su ámbito sectorial a la reserva de suelos que por sus características singulares de posición, accesibilidad, entidad superficial, ...etc. puedan ser considerados recursos estratégicos para la ubicación de dotaciones aún no conocidas o cuantificadas, pero que sin duda aparecerán a lo largo del período de vigencia tanto del propio Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración, como de los planes urbanísticos municipales.

IV.5.1.ESTRATEGIA: Inventariar las nuevas dotaciones generales previsiblemente necesarias en el período de vigencia del POTAUG.

Como primera línea estratégica se propone la inventariación de las dotaciones previsiblemente necesarias. Para ello, se han de establecer cuales son los servicios a considerar dentro de este nivel. En la tabla adjunta se han dividido la totalidad de las prestaciones de equipamiento según dos criterios: de una parte, con base en criterios de sectorialización se establecen los seis grupos siguientes, educativo, sanitario, deportivo, asistencial, cultural y administrativo; y de otra, con base en criterios de ámbito de servicio se establecen los tres siguientes, municipales, supramunicipales y de aglomeración. De la intersección entre ambos se obtiene cuál debe ser la materia del presente objetivo (ver la citada tabla adjunta).

La inventariación de las necesidades de cada uno de los servicios resultantes, no puede realizarse, como en otros niveles, a través del establecimiento de estándares superficiales óptimos y su comparación con la situación actual, sino que debe ser el resultado del análisis singularizado, que considere su organización, recursos humanos y económicos, evolución de la demanda, integración con otros servicios similares en otros territorios, políticas de aplicación, ...etc.

En el proceso de formulación del Plan de Ordenación del Territorio se deberá realizar, en la medida de lo posible, dicho análisis, considerando las distintas planificaciones sectoriales y demandando la colaboración de los organismos prestatarios.

IV.5.2.ESTRATEGIA: Contrastar las determinaciones del planeamien-to municipal con el inventario realizado y la adecuación espacial de las mismas.

Realizado el inventario de necesidades de los servicios de aglomeración, se deberá contrastar éste con las determinaciones previstas en los planes urbanísticos municipales -preferentemente de la subárea central de la aglomeración- a fin de determinar el nivel de satisfacción del mismo y las nuevas reservas que, en su caso, debieran establecerse en los distin-tos planes urbanísticos.

IV.5.3.ESTRATEGIA: Establecer conjuntamente con los organismos prestatarios y los municipios afectados las reservas adecuadas para las dotaciones necesarias.

Como resultado de todo lo anterior, se deberán constituir mesas de trabajo formadas por los organismos prestatarios, los municipios y la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a fin de señalar las ubicaciones más adecuadas para las reservas necesarias.

IV.6. OBJETIVO: Posibilitar la desconcentración de los servicios terciarios

La concentración espacial de las actividades ligadas al consumo directo de bienes o servicios tiene por objeto aprovechar los hábitos de desplazamiento de la población, bien por la existencia de otros servicios atractores, bien por la morfología de los sistemas de comunicaciones o la distribución del transporte público. Esta organización resulta adecuada mientras no se produzca un nivel de saturación que convierta las ventajas en inconvenientes. Esta situación se acusa, desde hace unos años, en la aglomeración de Granada, donde no en vano más de las tres cuartas partes del terciario se localiza en la zona medular de la ciudad central. Puede

	EDUCATIVO	SANITARIO	DEPORTIVO	ASISTENCIAL	CULTURAL	ADMINISTRATIVO
MUNICIPAL	Infantil Primaria Secundaria obligatoria Educación de adultos	Consultorio médico Casa de socorro Planificación familiar	Instalaciones elementales Pistas deportivas	Guarderías Hogar de ancianos	Biblioteca local Centros culturales polivalentes	Ayuntamiento Correos Cámara Agraria Seguridad ciudadana
SUBAREA	Secundaria no obligatoria	Ambulatorio Centro de Salud Coordinación de Distrito	Instalaciones deportivas medias	Centros ocupacionales Residencias de ancianos Centros de menores	Cines Archivos-museos menores Salas de exposiciones	Protección Civil Juzgados Administración tributaria INEM
AGLOMERACION	Universitaria	Hospitales Clínicas Departamentos universitarios	Grandes instalaciones deportivas Deporte espectáculo	Residencias de ancianos con minusvalías Residencias especiales de menores Otros centros especializados	Archivos y bibliotecas especializadas Teatros Salas de congresos y exposiciones Museos	Delegaciones Provinciales Audiencias y Tribunales Cuarteles Cárceles Registros

DOTACIONES DE LA AGLOMERACION

percibirse la asfixia que padece el comercio minorista y especializado del área central y algunos otros servicios (como se ha corroborado en el diagnóstico) debido a su máxima accesibilidad, lo que provoca efectos negativos, por cuanto abunda en los desequilibrios «centro-periferia» de un ámbito que por muchas razones ha de superarlos, perjudica al entorno arquitectónico del casco histórico y merma la calidad de vida de los residentes.

Aún siendo palpables estos problemas, las condiciones actuales de la aglomeración urbana no permiten que las actividades se distribuyan más equilibradamente por su territorio ante la falta de áreas con adecuada accesibilidad y centralidad descentralizada que garantice mínimamente el éxito de una reubicación sustancial.

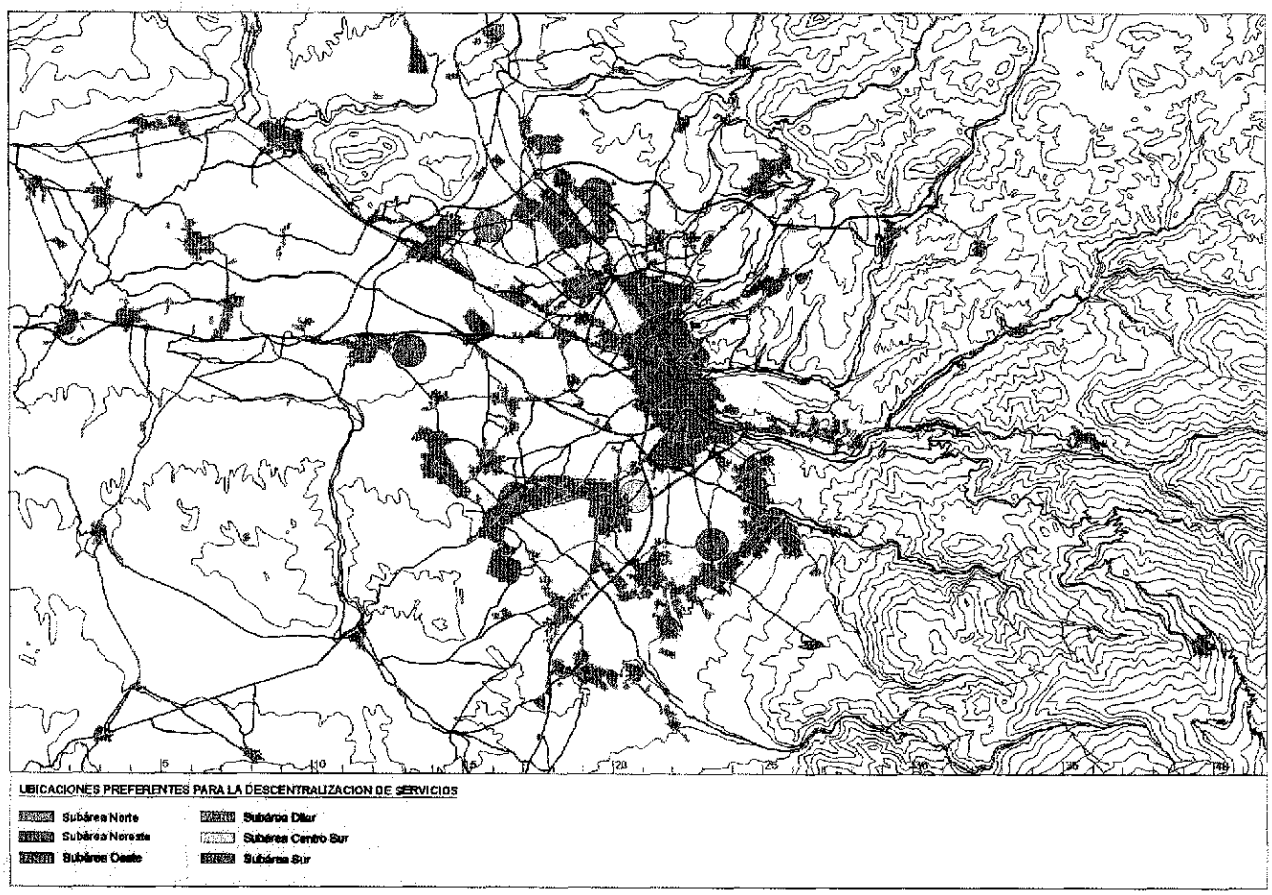
Así, los problemas derivados de la situación actual sólo cabe enfocarlos con óptica global respecto a su función y distribución espacial, aún partiendo de que su modificación es especialmente compleja debido tanto a la gran homogeneidad en los núcleos de población que componen la aglomeración, como a la radialidad de la morfología del sistema urbano. Por otra parte, al desarrollarse mayoritariamente la actividad de los servicios terciarios en condiciones de libre mercado, las políticas de intervención no pueden ser directas sino que deben instrumentarse mediante otras políticas públicas de intervención, que induzcanlos cambios necesarios en orden a una distribución más lógica de la accesibilidad en el territorio de la aglomeración, adecuando el trazado de su red viaria y el diseño del servicio de transporte para potenciar la interrelación municipal y zonal modificando la actual estructura radial, así como localizando las dotaciones y servicios en los centros intermedios, lo que puede posibilitar una más apropiada jerarquía del sistema.

Para este fin se propone favorecer, e incluso crear, las condiciones espaciales que permitan la desconcentración de los servicios terciarios hacia otros lugares de la aglomeración. En este sentido, se trata de señalar los lugares adecuadamente situados respecto a la futura estructura de la aglomeración, tanto por accesibilidad general y disponibilidad de terrenos, como por distribuirse estratégicamente respecto a la disposición de los núcleos de población y presumible dinámica de los mismos. En definitiva, la creación de Centros Periféricos de Actividad, que permitan el desarrollo y crecimiento de servicios de nivel intermedio, que permitan un mejor servicio a los ciudadanos, a la misma vez que posibiliten un nuevo y más equilibrado desarrollo de las actividades económicas terciarias.

IV.6.1.ESTRATEGIA: Analizar las propuestas de red viaria, nuevos nodos del transporte público y áreas de concentración de equipamientos, para señalar las áreas preferentes.

Como se ha indicado anteriormente, el señalamiento por parte del Plan de Ordenación del Territorio de unas determinadas localizaciones para la descentralización de los servicios terciarios, no pasaría de ser una determinación voluntarista, debido a la libertad de mercado en que se desenvuelve el sector, si dicho señalamiento no está apoyado por otras políticas de carácter estructural.

A tales efectos, el logro del objetivo propuesto tiene que basarse en la coordinación de las ubicaciones que se señalen, con los puntos singulares resultantes de la reforma del sistema de comunicaciones, con los nodos del sistema de transporte público y con las áreas de concentración de dotaciones y servicios de carácter supramunicipal establecidas.



Del análisis de los tres factores anteriores -viario, transporte público y concentraciones de dotaciones- se deducen seis localizaciones singulares en las que coinciden accesibilidad singular por intersección entre vías en ronda y vías radiales, nodos del sistema de transporte público por concentración de líneas y previsión de equipamientos supramunicipales multisectoriales.

IV.6.2.ESTRATEGIA: Proponer un sistema de áreas de "centralidad descentralizada".

Los seis emplazamientos propuestos se indican en el esquema adjunto. Dos de ellos se sitúan en la Subárea Norte: uno en la carretera local Albolote-Atarfe en inmediatez con la autovía A-92 y otro entre el núcleo de Peligros y el polígono Asegra a fin de servir también a los municipios del Subárea Este por su relativa proximidad a los mismos. La tercera localización se ubica en la Subárea Oeste de la aglomeración, en el lado oriental del núcleo de Santa Fe, con buen acceso a través del Distribuidor Oeste proyectado, por donde se conecta con el resto dela Vega y a través del acceso a Granada (CN-342), desde el puente de los Vados, para los núcleos más orientales de este ámbito. La Subárea Dílar se encuentra bien centralizada en el espacio existente entre los núcleos de Cúllar Vega, Gabia la Grande y Churriana de la Vega, donde se propone otra de las localizaciones de servicios terciarios. En la interconexión de la Ronda Sur y la Circunvalación, entre Armilla y la barriada granadina del Zaidín, se ubica la quinta área seleccionada, que puede descentralizar servicios de la Subárea Centro-Sur. Finalmente, la Subárea Sur encuentra un buen lugar central sobre la carretera de La Zubia, intersección con el Distribuidor Sur previsto.

IV.6.3. ESTRATEGIA: Dictar normas para el planeamiento municipal que garanticen la posibilidad de localizar servicios terciarios en las áreas señaladas.

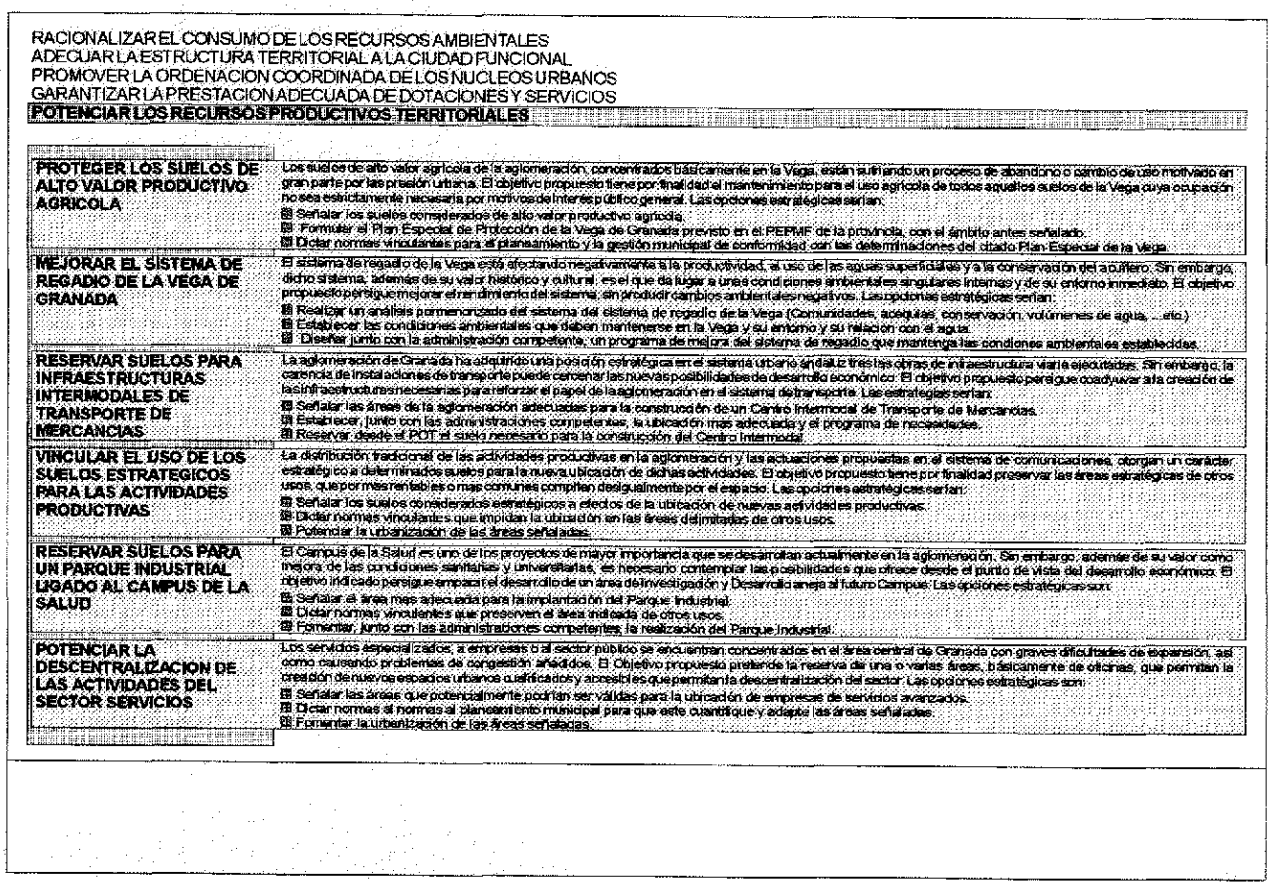
El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, que garantice la posibilidad de ubicación de estos centros, mediante la reserva de la superficie adecuada.

V. BASE: POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

El diagnóstico precedente ha puesto en evidencia que, en la actualidad, la aglomeración urbana de Granada es débil demográfica y económicamente en comparación con otras de Andalucía (Sevilla y Málaga en particular), está hipertrofiada por la preeminencia absoluta de la ciudad central, el excesivo predominio de los servicios públicos dentro de un muy desarrollado sector terciario y una escuálida base industrial, apenas exportadora y destinada esencialmente a abastecer el mercado metropolitano, y que encuentra complemento en el subsector construcción, también muy acrecentado gracias a la fuerte actividad constructiva registrada en las últimas décadas. Pero asimismo se perfila un espacio dinámico poblado por unos 450.000 habitantes, capaz de articular e integrar económicamente y de impulsar el desarrollo no sólo urbano sino de procesos de innovación en su área de influencia, que está diversificado funcionalmente, que cuenta con universidad y comercio pujante, así como recursos turísticos y ambientales de primer orden (soberbio patrimonio arquitectónico y cultural, paisaje excepcional, cualificación ambiental elevada en términos generales, turismo urbano y deportivo, importantes celebraciones de congresos, exposiciones y festivales...), sin ser desdeñables los empresariales y de cualificación laboral y técnica.

El sector privado requiere un marco adecuado y bien definido para desarrollar de modo óptimo sus actividades económicas, pero las condiciones actuales de la aglomeración urbana no permiten que las actividades terciarias se distribuyan en el territorio debido a la falta de áreas de accesibilidad suficiente, así como de necesaria transparencia y legibilidad espacial para usuarios potenciales, que garantice el éxito de la reubicación. A pesar de no presentar ningún sector o actividad económica que pueda ejercer de gran impulsor que arrastre actividad y empleo, una cierta especialización industrial en el subsector alimentario, el protagonismo de la actividad turística (la mejora de las redes de comunicación terrestres puesta en marcha o proyectada pueden permitir, con la reducción de los tiempos de viaje a los grandes centros urbanos, ofertar una nueva función turística a la tradicional) y la Universidad, que tiene un importante papel que jugar en el sistema Ciencia-Tecnología-Empresa, constituyen claras bazas que mantener e impulsar.

En definitiva, la aglomeración de Granada presenta ciertas oportunidades expuestas. Pero sobre todas ellas destaca su papel de centro de Andalucía Oriental, que puede consistir en la posibilidad de organizar un sistema dual con Málaga, pero aún más en constituir el enlace con Levante (y el Arco Mediterráneo) a partir de la reciente malla de comunicaciones viales que la posicionan muy favorablemente y le permite superar su tradicional aislamiento. La nueva realidad socioeconómica y territorial conlleva, a su vez, un reforzamiento de este espacio en el sistema de ciudades regional y nacional, pues implica un «nuevo» peso demográfico, que constituye, junto a la accesibilidad adquirida con las infraestructuras ejecutadas en la actual década, un incremento apreciable de un potencial previamente obtenido con la consolidación de los recursos naturales y humanos apuntados, que en



breve plazo pueden verse ampliados con el previsto complejo biosanitario del denominado Campus de Salud.

Ahora bien, esta situación alcanzada en la comarca de la Vega de Granada tiene efectos internos y externos: entre los primeros, destaca la cierta desestructuración existente por causa de un proceso de expansión muy acelerado y devorador de recursos espaciales, mientras que de cara al exterior se comporta como una importante aglomeración urbana que recupera paulatinamente el protagonismo a escala regional oscurecido durante muchas décadas. No cabe duda que la nueva situación geoestratégica adquirida con las actuaciones emprendidas por las administraciones públicas en materia de comunicaciones y transportes, aún no siendo específicamente privilegiadas por el área de Granada, han revertido positivamente en su accesibilidad y proyección, en su enclavamiento dentro de los espacios dinámicos del sur y levante peninsular, en suma.

La cuestión posicional y, en definitiva, de accesibilidad hacia o desde el exterior induce nuevas perspectivas que un plan estratégico o de ordenación del territorio a escala regional deben contemplar y potenciar. En este orden de cosas, la mejora de las condiciones ambientales, de la movilidad, de los equipamientos sociales, de la ubicación adecuada de los usos productivos y de determinadas actividades terciarias, etc., redundará en mejores condiciones de partida, en una más atractiva oferta del territorio de la Vega de Granada, de cara a su posicionamiento para la captación de actividades e inversiones. Bajo este prisma, se justifica sobradamente el interés prioritario de la formulación de esta Base, que no es incompatible con específicos planes estratégicos, si han lugar, de reactivación agraria, de impulso a los subsectores comercial y turístico, de regeneración ambiental u otros. En cualquier caso, es preciso reservar suelos para infraestructuras intermodales de transporte de mercancías y vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades económicas. A su vez, se requiere plantear, como objetivo operativo y concreto, reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de Salud que aproveche las inercias por éste desencadenadas, así como otro, donde la Administración puede actuar indirectamente, destinado a potenciar la descentralización del sector terciario.

Ahora bien, aunque queda claro que la aglomeración urbana de Granada basa su actividad económica en el sector terciario, también juega un papel todavía notorio el sector primario a través de la agricultura de la vega y entorno. En la vega, los principales recursos son el suelo y el agua, el primero por su incuestionable calidad y el segundo por su abundancia general, así como también buena calidad media. Hay que valorar ambos en su medida, y a ellos hay que añadir la tradición, la extensión y unidad territorial, los flujos establecidos, las infraestructuras, etc., y un poco por encima de todo ello, la persistencia de más de 3.500 empleos en el sector que difícilmente encontrarían reubicación en otras actividades. Por todo ello, es preciso, pues, proteger los suelos de alto valor productivo agrícola y, en razón a una cierta dilapidación de recursos hídricos, así como una deficiente distribución de los mismos, mejorar el sistema de regadío de la vega, convirtiéndose ambos propósitos en sendos objetivos de ordenación.

V.1 OBJETIVO: Proteger los Suelos de Alto Valor Productivo Agrícola

Los antiguos y fértiles regadíos de la Vega de Granada se han erigido como el principal recurso de la comarca hasta mediados de siglo. En efecto, la Vega, además de constituir un importante espacio de alta productividad agrobiológica y de condiciones espaciales favorables en general, conducentes a una alta valoración del *recurso vega* (excepcional fertilidad de los suelos, práctica ausencia de obstáculos físicos, abundancia general de agua, entramados viarios e hídricos densos y operativos en su mayor parte, dotación suficiente de elementos e infraestructuras de apoyo a la explotación agraria...) que resulta relativamente escaso en el conjunto de la alta Andalucía, es actualmente, ante todo, un espacio homogéneo extenso y unitario donde son igualmente muy valorables sus aspectos histórico-culturales, paisajísticos, ambientales y estratégicos para la propia aglomeración urbana. Un importante recurso espacial y productivo que, por falta de renovación al no adecuarse a las nuevas necesidades y demandas del mercado y del empresariado, ha derivado en un mero soporte físico para el aprovechamiento del sistema urbano.

Por causa directa o inducida de la dinámica transformadora generada con la expansión de los usos urbanos, lo cierto es que se producen determinadas sinergias conducentes, por un lado, al abandono de suelos agrícolas, que si en algunos casos son estrictamente marginales, en otros están plenamente integrados en el sistema por su situación, fertilidad y condiciones de explotación; y por otro lado, a un creciente tensionamiento que conlleva frecuentemente la ocupación desordenada del espacio productivo con usos urbanos, industriales o de otra índole, en consonancia con la situación crítica por la que atraviesa la agricultura tradicional, que propicia estos procesos. Pero esta situación difícil por la que atraviesan las actividades agrarias en el ámbito no desmerece la alta cualificación que ostenta su espacio físico para acoger con éxito múltiples usos de carácter rural, representando, pues, un recurso base -la feracidad del suelo de vega, esencialmente-, que puede recobrar interés a partir de ciertas reorientaciones productivas o por incidencia de un modelo territorial que propicie una integración coherente entre las dimensiones urbana y rural. A lo anterior se añade el peso social de algunos millares de activos agrícolas que mantienen en explotación todo espacio disponible y no sujeto a procesos de cambio de uso.

Por tanto, cultural, racional, económica, paisajística y territorialmente, así como por motivos de interés público general, es preciso mantener el uso agrícola, incluso potenciarlo con medidas estructurales, de todos aquellos suelos rústicos del ámbito cuya ocupación no sea estrictamente necesaria para el desenvolvimiento normal del sistema urbano. Mientras no se perfile una alternativa global y optimizadora del recurso suelo del espacio productivo, conviene establecer cautelas acerca de cualquier transformación masiva que resulte irreversible. La ordenación del espacio rústico debe ser unitaria para todo el espacio de la Vega, a pesar de las peculiaridades de las áreas distinguibles; debe establecer, a partir de la jerarquización de la red viaria, la regularización de linderos y bordes de caminos; debe localizar zonas aptas para la implantación de actividades asociadas a la agricultura fuera de los polígonos industriales; debe adaptar las infraestructuras para mejorar la eficacia; ...etc.

V.1.1 ESTRATEGIA: Señalar los suelos considerados de alto valor productivo agrícola.

En esta porción oriental de la depresión de Granada existen abundantes situaciones de predios agrícolas productivos, esencialmente sobre los blandos terrenos postorogénicos y donde los relieves no superan pendientes medias superiores al 7%; incluso cuando esto último ocurre, el aterrazamiento e irrigación de las laderas consigue un eficaz rendimiento agrobiológico. Por tanto, desde este tipo de regadíos a los que se emplazan en los fondos de los valles encajados hasta los extensos olivares de secano de las cuencas del Velillos y Cubillas, son múltiples las

manifestaciones de suelos de alto valor productivo agrícola. Sin embargo, otros factores añadidos, como gran extensión homogénea y de topografía subhorizontal, densa red de infraestructuras ligadas a la explotación y alta accesibilidad desde los asentamientos, se concitan únicamente en la gran llanura aluvial de Genil, la denominada Vega de Granada, esencialmente en el área de los regadíos antiguos. Esta circunstancia básica (sus elevados atributos productivos agrobiológicos), junto a las tensiones urbanísticas que soporta, convierten este espacio en el más necesitado y acreedor de protección específica (ver esquema adjunto).

V.1.2.ESTRATEGIA: Profundizar el estudio sobre la Vega de Granada en el Plan de Ordenación del Territorio, de manera que haga innecesario en Plan Especial previsto en el PEPMF de la Provincia.

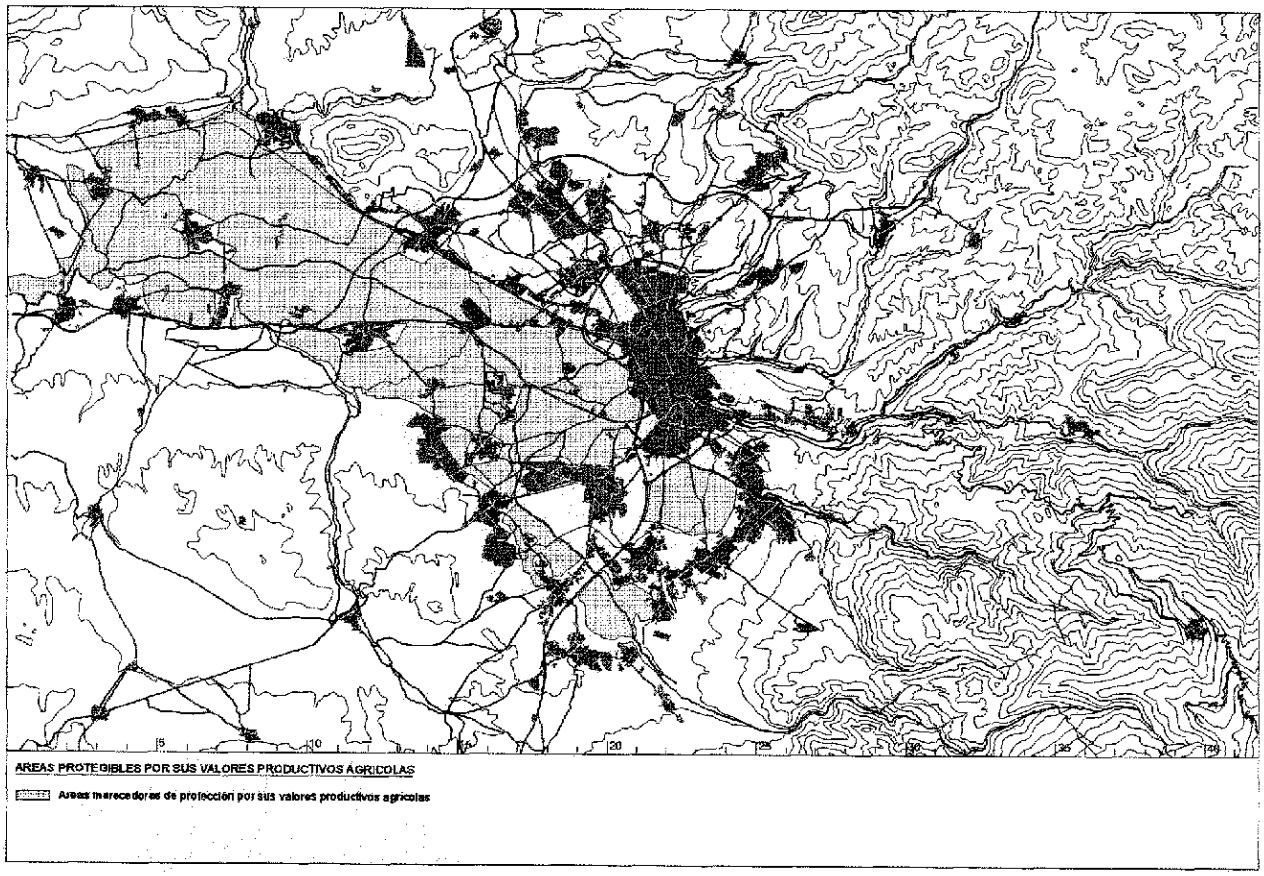
La complejidad del espacio de La Vega, descrita a lo largo de este documento, obliga a pormenorizar las determinaciones de protección sobre la misma a un nivel de detalle inicialmente no previsto para el Plan de Ordenación del Territorio. Por ello, se propone la realización de una estudio monográfico sobre dicho ámbito, que permita el conocimiento pormenorizado de sus problemas y oportunidades. Dicho estudio deberá considerar, además de los valores de todo tipo propios del ámbito, el contenido del resto de las Bases y de los Planes Municipales, proponiendo unas líneas de actuación, que permitan el desarrollo urbano y la adecuación de la esrtuctura de la aglomeración de forma compatible con la defensa del partimonio cultural, territorial y económico que La Vega supone.

V.1.3.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes para el planeamiento y la gestión municipal, de conformidad con los estudios que se realicen.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, cuya finalidad sea la protección compatible de los valores culturales, ambientales, paisajísticos, territoriales y productivos de La Vega, basada en los estudios y criterios antes indicados.

V.2. OBJETIVO: Mejorar el sistema de regadío de la Vega de Granada

Por los estudios realizados se estima que, para compensar el déficit actualmente acumulado por el sistema, cabe actuar en dos frentes principales; la necesidad de recuperación y reciclado de las aguas residuales para incorporarlas al caudal destinado a riego; y por otro, la mejora del rendimiento de los sistemas de regadío, cuya baja eficacia es causa principal de la situación deficitaria que persiste hoy por hoy. El actual sistema de regadío de la Vega está afectando negativamente a la productividad del agua en su múltiples posibles utilizaciones, al uso de las aguas superficiales y a la conservación del acuífero, al resultar altamente consuntivo. Sin embargo, dicho sistema, además de su valor histórico y cultural, es el que da lugar a unas condiciones ambientales singulares en el área de la Vega. Frente a estas premisas, el objetivo propuesto persigue mejorar el rendimiento del sistema sin producir cambios



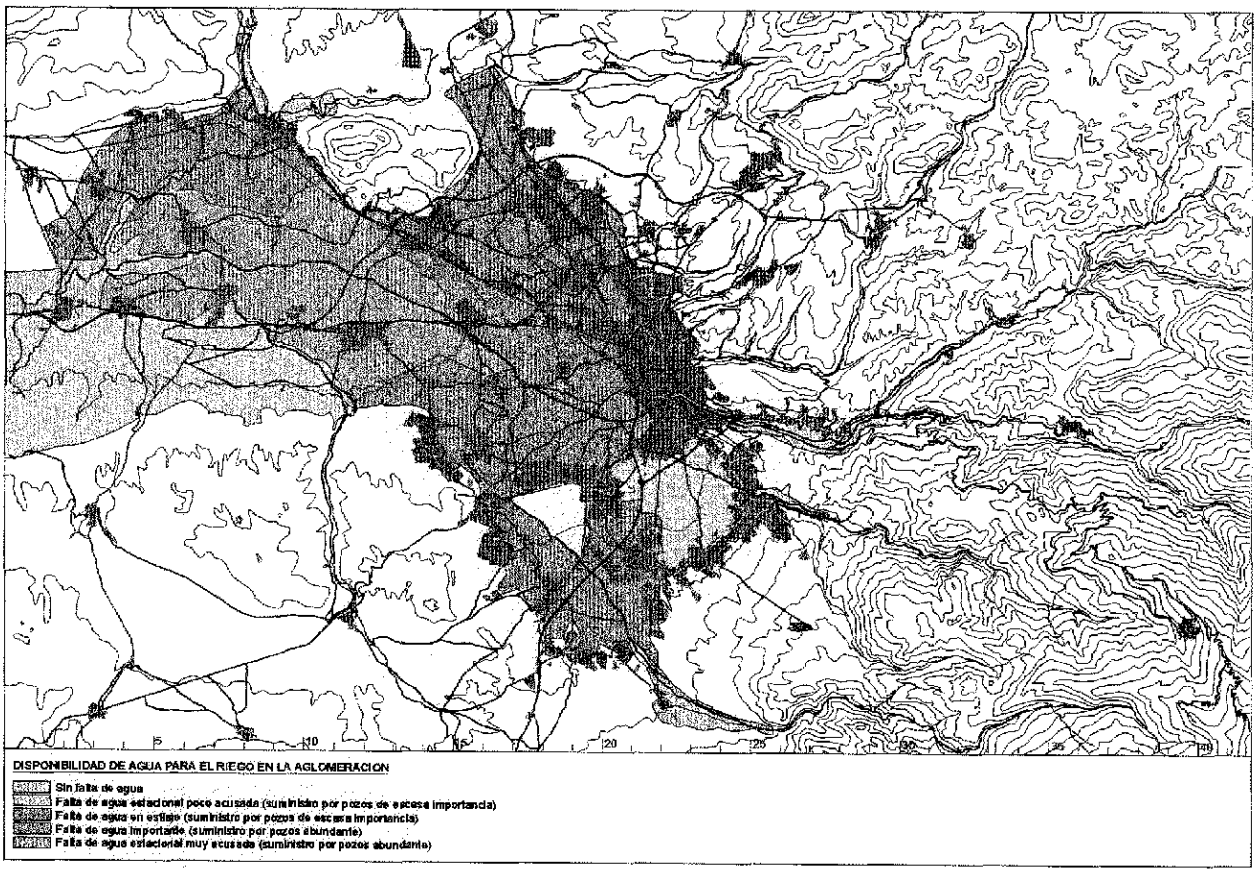
ambientales negativos. Encontrar este equilibrio constituye el principal reto en la mejora del sistema de regadío de la comarca de la Vega de Granada.

En la actualidad, como siempre ha ocurrido, el riego preponderante en este espacio consiste en la inundación de las parcelas (riego por gravedad, a manta, de saturación...), a partir de una red de acequias abiertas y sin revestir, que se encuentra ramificada por todo el territorio. El paso a una red de acequias revestidas con juntas estancas o tuberías en presión, combinado con la implantación de sistemas de riego localizado (aspersión, goteo) podría suponer una eficacia total del 80%, reduciendo de forma espectacular la demanda de recursos para riego y consiguientemente los elevados valores de pérdidas por evapotranspiración que actualmente se producen, estimados en un 30% del agua suministrada en cabecera. Complementariamente, la reutilización del efluyente depurado de las aguas urbanas puede aportar hasta un 30% de la actual demanda agrícola, volumen de extraordinario interés para equilibrar el balance. Con estas medidas conseguiría evitarse la persistencia del actual estado de precariedad de la garantía del riego, con la consiguiente disminución de la tensión social que ello lleva aparejada, reduciendo las fricciones entre usuarios con intereses enfrentados (comunidades de regantes y habitantes de urbanizaciones, como caso más frecuente). Por otro lado, no es equilibrado actualmente el regadío de la Vega, pues en tanto que unas áreas gozan de recursos hídricos sin limitación, otras en cambio padecen restricciones, que pueden llegar a ser acusadas en los años escasos de precipitación; este desequilibrio afecta negativamente a la propia productividad de la Vega como espacio unitario.

Sin embargo, el sistema de regadío tradicional tiene efectos ambientales positivos y muy notorios en el área de acción, pues mantiene un grado de humedad general permanente muy por encima de la que registra el entorno (secanos y zonas forestales) y, consecuentemente, con repercusión sobre las condiciones térmicas (refrescando el ambiente) y la frondosidad vegetal; a su vez, representa uno de los más carismáticos exponentes de un modelo cultural milenario con singulares reflejos paisajísticos muy apreciados en general. Estas condiciones ambivalentes, que actualmente exacerban sus aspectos antagónicos, acreditan la necesidad de una intervención que persiga mejorar el rendimiento del sistema, sin que produzca cambios ambientales y paisajísticos.

V.2.1. ESTRATEGIA: Realizar un análisis pormenorizado del sistema de regadío de la Vega (comunidades, acequias, conservación, volúmenes de agua, ...etc.)

En el sistema de regadío de la Vega se constatan desequilibrios hídricos al yuxtaponerse zonas sin falta de agua durante todas las campañas de riego, con otras zonas que adolecen de carestía estacionales más o menos acusadas y que soslayan parcialmente el problema con la explotación del acuífero (ver esquema anexo). Para conseguir el objetivo propuesto de mejorar el sistema de regadío de la Vega es preciso partir de su análisis pormenorizado. Como todo sistema cuenta con múltiples elementos y estructuras interdependientes, de modo que requiere un análisis multifactorial. En el sistema intervienen, de una parte, los recursos (disponibilidad de agua superficial y subterránea, volúmenes extraídos, afectación de los períodos secos, ...etc.), y en el otro vértice, los usuarios, que en este caso están organizados en torno a casi un centenar de Comunidades de Regantes, cuya incidencia es trascendente



al establecer, entre otras cuestiones, turnos y tandas para efectuar el regadío. Entre recursos y usos, el sistema se completa con los flujos o medios, en este caso representados por las redes de canales, acequias, manantiales naturales utilizados y sondeos. La distribución de estos nodos del sistema, su estado de conservación y la incidencia que producen en la producción agraria son otros tantos aspectos que requieren ser evaluados.

V.2.2. ESTRATEGIA: Establecer las condiciones ambientales que deben mantenerse en la vega y su entorno y su relación con el agua.

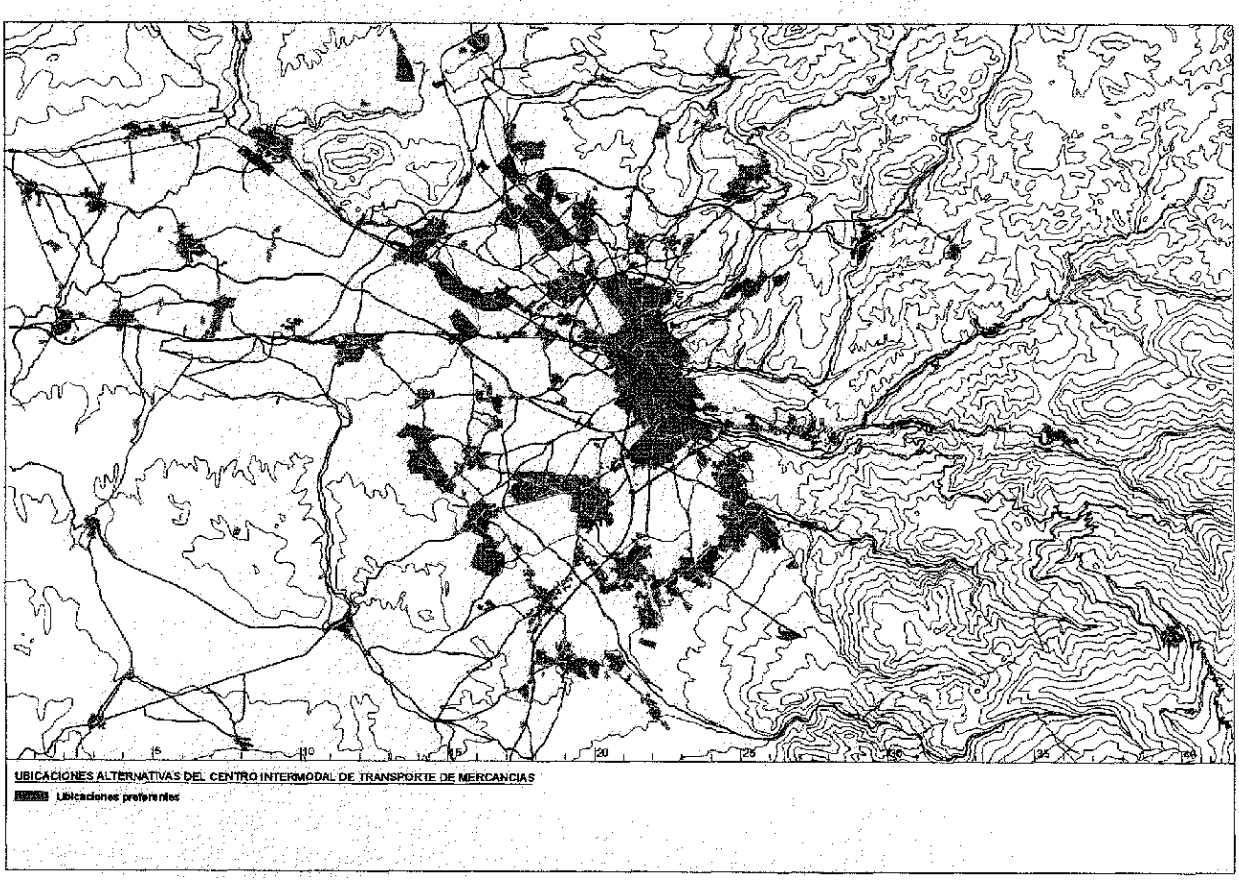
Las arboledas (sotos, plantaciones de frutales y de choperas) ejercen un muy relevante efecto sobre las condiciones ambientales y paisajísticas que caracterizan la Vega, no sólo por la superficie evapotraspiradora relativamente superior a las de las plantas herbáceas, sino por su mayor perdurabilidad y entidad. Sus efectos trascienden el área propiamente agrícola al incidir sobre el conjunto del sistema urbano. El mantenimiento e, incluso, la potenciación de las arboledas pasa lógicamente por las medidas que impidan su destrucción, caso de los árboles de ribera (dominio público), o bien por aquellas que incentiven su mantenimiento, como ocurre con las explotaciones agrícolas de árboles frutales y alamedas. Como quiera que todos estos casos precisan mayores aportes de agua que los que meramente proporcionan las precipitaciones (caudal ecológico de los ríos para los árboles de ribera, regadío para los árboles frutales y alamedas), es evidente que las dotaciones hídricas deben al menos mantenerse en los volúmenes actuales.

V.2.3.ESTRATEGIA: Diseñar, junto con los Departamentos competentes, un programa de mejora del sistema de regadío que mantenga las condiciones ambientales establecidas.

El Plan de Ordenación del Territorio debe coadyuvar a la formulación por los Departamentos competentes (Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y Consejerías de Agricultura y Medio Ambiente) de un programa de mejora de los regadíos, que en consonancia con el Balance Hídrico propuesto, garantice los caudales superficiales y conserve las condiciones microclimáticas de La Vega.

V.3. OBJETIVO: Reservar suelos para las infraestructuras intermodales de transporte de mercancías

En relación directa con las comunicaciones, los transportes constituyen un claro indicador de desarrollo económico y de vinculación interterritorial. En consecuencia, las decisiones acerca del diseño y trazado de las infraestructuras del transporte, que han de hacerlo más económico, eficaz y operativo, tienen gran transcendencia, máxime considerando que aquellas decisiones, al afectar a la estructuración misma del espacio, conllevan efectos duraderos y acumulativos. A diferencia del aislamiento padecido durante las décadas pasadas, las nuevas infraestructuras viarias ejecutadas, junto a las previstas a corto-medio plazo, sitúan la aglomeración urbana de Granada en una posición ventajosa territorialmente, al coincidir dos de las principales rutas de comunicación de la península en soportes viarios de gran capacidad: el eje Madrid-litoral sur mediterráneo (CN-IV y CN-



323) y el eje que enlaza Cádiz-Huelva-Sevilla con el Levante español, una de las áreas con mayor dinamismo económico actualmente. Cabe afirmar, pues, que la aglomeración está adquiriendo una posición estratégica en el sistema urbano andaluz. Pero esta nueva y muy mejoradora accesibilidad (que ya es prácticamente un hecho, aunque falta la ejecución de algunos tramos de autovía, como el Granada-Motril) no basta por sí misma para diversificar y desarrollar con el necesario ímpetu la economía de la comarca urbano-agraria de la Vega, pero puede favorecerlas si los agentes económicos interpretan con todo rigor las nuevas potencialidades.

El aprovechamiento óptimo de la nueva situación geoestratégica debe basarse necesariamente en el reforzamiento del sistema de transportes -relativamente débil y desorganizado en la actualidad-, puesto que la aglomeración puede constituir en breve un importante nudo en las transferencias de mercancías e intercambios desde o hacia gran parte de Andalucía occidental, Levante español, centro peninsular y Norte de África, además de consolidar su carácter de punto de destino con un mercado de casi medio millón de habitantes.

Sin embargo, la carencia de instalaciones de transporte puede cercenar las nuevas posibilidades de desarrollo económico. El objetivo propuesto persigue coadyuvar a la creación de las infraestructuras necesarias para reforzar el papel de la aglomeración en el sistema de transporte. En consecuencia, desde la perspectiva pública de operar estratégicamente sobre el territorio en las nuevas circunstancias, se considera objetivo básico de ordenación la creación de infraestructuras intermodales de transporte de mercancías, para lo que será preciso reservar suelos apropiados. Si la aglomeración, en su nueva "situación geográfica" logra captar parte de las actividades relacionadas con la logística del transporte de mercancías de los recorridos Norte-Sur y Poniente-Levante, además de incrementarse el propio subsector, podría arrastrar con él a las actividades de distribución e incluso de producción del sector industrial. Para ello resulta imprescindible contar con un Centro de Transporte de Mercancías, hoy inexistente, que además permita el intercambio modal con el ferrocarril, aúncuando las posibilidades de éste a corto/medio plazo sean limitadas.

V.3.1.ESTRATEGIA: Señalar las áreas de la aglomeración adecuadas para la construcción de un Centro Intermodal de Transporte de Mercancías.

Cuatro son los criterios básicos a manejar para el señalamiento de las áreas posibles: en primer lugar, la existencia de intermodalidad efectiva, es decir la existencia de acceso viario y ferroviario; en segundo lugar, la existencia o previsión de al menos un acceso viario de alta capacidad (autovía o similar); en tercer lugar, proximidad a los principales accesos a la aglomeración desde los ámbitos antes indicados (Andalucía Occidental, Levante y centro peninsular); y finalmente, proximidad a las áreas internas demandantes y productoras de mercancías (polígonos industriales). Evidentemente, el cumplimiento de las mayoría de estas condiciones sólo se produce en la parte noroeste de la aglomeración y especialmente, en el trapecio formado por la A-92, la CN-323 y la CN-432.

Por otra parte, estas propias Bases y en su desarrollo el Plan de Ordenación del Territorio, propondrá modificaciones importantes sobre los sistemas viario y ferroviario (Base 2), que habrán de ser tenidas en cuenta.

Como consecuencia de todo ello, se estiman como preferentes tres posibles ubicaciones alternativas para el Centro Intermodal de Transporte de mercancías (ver esquema adjunto): una en la misma encrucijada de la autovía A-92 y la Bailén-Motril y con gran proximidad al polígono Juncaril; otra en la actual carretera de Córdoba entre el polígono Hurpe y el núcleo de Atarfe; y otra también en la actual carretera de Córdoba entre Pinos Puente y Sierra Elvira. En los tres casos, además de concitarse, básicamente, las condiciones expuestas como favorables, los terrenos ya se encuentran actualmente sujetos a fuerte tensión urbano-industrial, siendo en ellos y en su entorno inmediato frecuente el descuido o abandono de los cultivos de regadío.

V.3.2.ESTRATEGIA: Establecer, junto con las Administraciones competentes, la ubicación más adecuada y el programa de necesidades.

A partir de las posiciones seleccionadas y de la alternativa que finalmente se elija sobre la reforma ferroviaria, las Administraciones competentes (Ministerio de Fomento, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Municipios), en el marco del Plan de Ordenación del Territorio, deberán seleccionar la ubicación y establecer los programas de necesidades e inversiones para su realización.

V.3.3.ESTRATEGIA: Reservar desde el Plan de Ordenación del Territorio el suelo necesario para la construcción del Centro Intermodal.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá señalar el suelo y las actuaciones complementarias para la realización del Centro Intermodal de Transporte de Mercancías, así como contener la normativa necesaria para vincular al planeamiento urbanístico municipal.

V.4. OBJETIVO: Vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades productivas

Cada uno de los grandes usos urbanos lucrativos del suelo y la edificación (residencial, industrial y terciario) tiene un proceso diferente de creación según sus características de implantación y el mercado inmobiliario que desarrolla a su alrededor. Así, el uso residencial es el mas estandarizado de todos ellos, pudiendo conocerse con bastante certeza la cantidad y cualidad de su demanda; por su parte, el uso terciario engloba varios grupos muy distintos entre sí, el comercio local, cuya aparición es siempre paralela a la de la residencia y bajo la misma promoción, el comercio general (grandes superficies normalmente), que desarrolla su propia promoción inmobiliaria y el de oficinas, muy variable según las funciones y tamaño de la ciudad o aglomeración en que se produzca. Frente a los anteriores, el suelo y la edificación para actividades productivas presenta determinadas singularidades que conviene destacar para la comprensión del objetivo: de una parte, tanto la cantidad como las características de la demanda son muy difícilmente previsibles; de otra, la demanda se produce en suelo y no en edificabilidad, por lo que su oferta es mucho mas rígida, al no poder ampliarse mediante medidas normativas; de otra, las demandas a los servicios urbanos (agua, energía, telecomunicaciones, residuos, seguridad, ...etc.) son mucho mas variables y en muchos casos mas exigentes; y finalmente, existe una permisividad de ubicación de las actividades en suelos no adecuados muy superior a la existente en el resto de los usos.

Además de las singularidades expresadas, que ya suponen un importante lastre para la creación de suelo urbanizado y para la implantación de actividades productivas, tradicionalmente ésta ha sido un tipo de promoción que ha realizado el sector público, al considerarse directamente vinculada a sus funciones propias de desarrollo socio-económico local. El resultado de todo lo anterior, ha sido la generación de un déficit de suelo para actividades productivas dentro de la aglomeración, capaz de acoger en

condiciones adecuadas la demanda y el encarecimiento del escaso suelo existente. Sin embargo, todo ello no es óbice para que simultáneamente se produzca una sobrecalificación de suelo para actividades productivas industriales en la aglomeración, cuyas posibilidades de desarrollo efectivo son mínimas, ya que además de serle de aplicación el análisis anterior, normalmente ni su posición, ni su accesibilidad, ni sus características son adecuadas para el destino previsto

El objetivo propuesto pretende señalar aquellos suelos que por su posición, entorno, accesibilidad y superficie son extraordinariamente adecuados para la ubicación de actividades productivas, condiciones que en algunos casos le han sido reconocidas por el planeamiento urbanístico municipal al calificarlos para tal uso, mientras que en otros los ha mantenido como Suelo No Urbanizable, para preservarlos de que sean destinados a otros usos por resultar más lucrativos o de más fácil promoción.

En definitiva, se trata de preservar unos recursos espaciales para el desarrollo de la aglomeración, que han de ser extraídos parcialmente del mercado de suelo por el interés general.

V.4.1.ESTRATEGIA: Señalar los suelos considerados estratégicos a efectos de la ubicación de nuevas actividades productivas.

Como se ha indicado al plantear el objetivo, los criterios básicos para señalar lossuelos considerados estratégicos para la implantación de actividades productivos son: posición, entorno, accesibilidad y superficie. Posición respecto al sistema urbano de la aglomeración y a los accesos a la misma desde otros conjuntos urbanos, entorno ya consolidado con actividades industriales, lo que les permite disponer de determinados servicios preexistentes y al mismo tiempo fortalecer la distribución actual de usos a nivel general, accesibilidad desde la red viaria principal de la aglomeración y entidad superficial suficiente para ser considerados al nivel de todo el ámbito

Con estas premisas es evidente la práctica concentración de estos suelos en la zona norte de la aglomeración, próximos a las radiales básicas, sin perjuicio de que se consideren nuevas ubicaciones que respondan a los cambios recientes en la localización geográfica de la población.

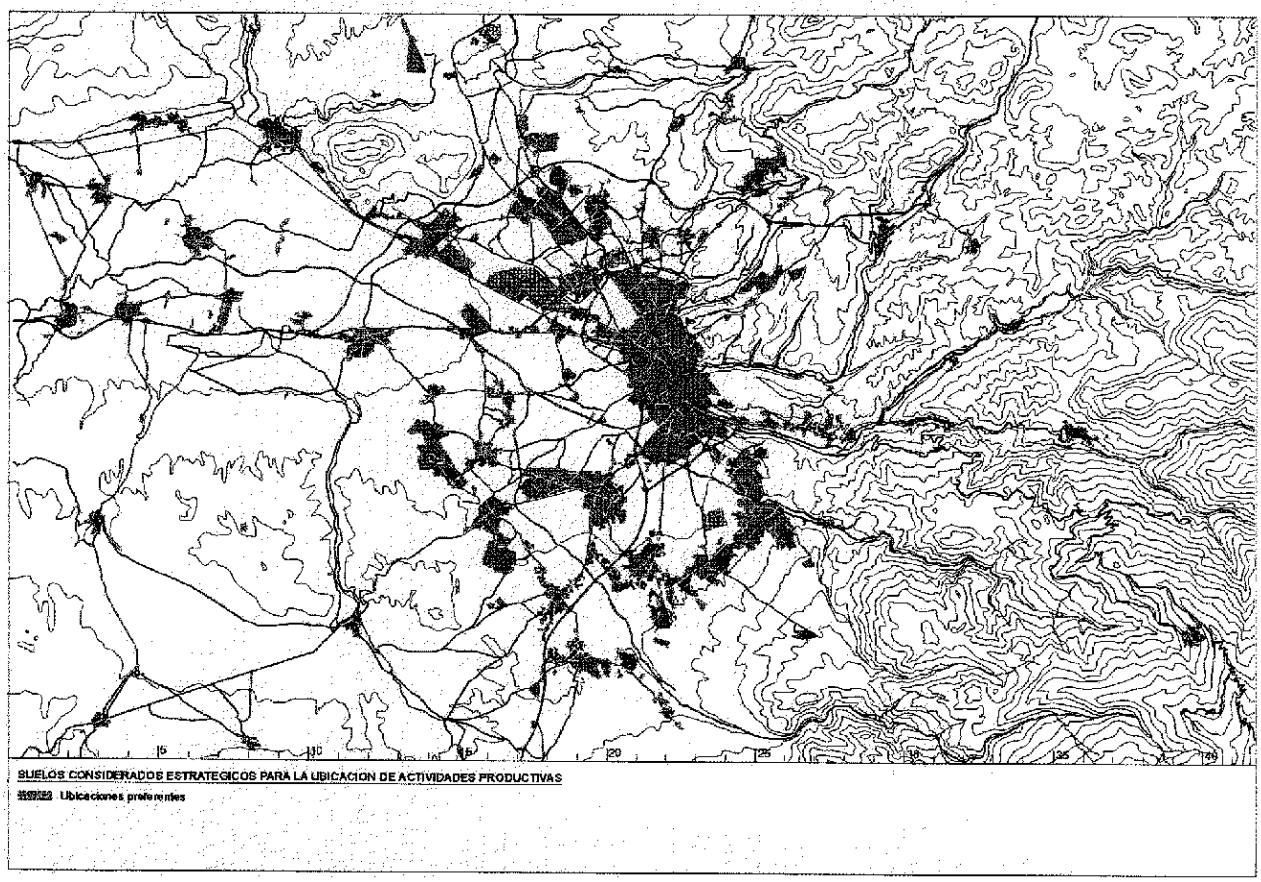
Cuatro son las ubicaciones señaladas (ver esquema adjunto). Tres de ellas se localizan en la zona norte, colindantes con polígonos existentes y apoyados en radiales importantes (CN-323 y CN-432) y en el Distribuidor Norte que debe convertirse en el principal eje de relación de las actividades industriales. La cuarta ubicación se localiza en el sur de la aglomeración en el cruce de la radial de La Zubia, para la que se prevé su desdoblamiento y el Distribuidor Sur, como polígono de servicios para atender las demandas del sur del Granada y la Cornisa Huetor Vega-Ogijares.

V.4.2.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que impidan la ubicación en las áreas delimitadas de otros usos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, que impida la calificación de los suelos señalados para otros usos distintos al de actividades productivas, al considerarlos estratégicos para la estructura de la aglomeración y para su desarrollo socio-económico.

V.4.3.ESTRATEGIA: Potenciar la urbanización de las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio promoverá mediante su identificación y priorización la urbanización de las áreas señaladas, así como recomendará la intervención en las mismas de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.



V.5. OBJETIVO: Reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de Salud

Un equipamiento de la importancia del Campus de Salud en las condiciones previstas de proyecto y programa, implica una compleja transformación espacial y funcional tanto en el área de ubicación concreta, como en el entorno, incluso pudiendo alcanzar a determinados efectos otros espacios lejanos. En relación al ámbito de la aglomeración urbana, cabe considerar el Campus de la Salud como el proyecto más importante a corto-medio plazo por su impacto económico y social (actividades de producción y mantenimiento de los edificios, desarrollo de transportes, necesidades de personal para distintas aplicaciones, ...etc.), por la mejora en las condiciones de prestación de servicios sanitarios a los ciudadanos y por las nuevas posibilidades que ofrece en las relaciones I+D (investigación ydesarrollo) al propiciarse condiciones más favorables en diversos campos relacionados con la medicina, farmacología y ciencias biológicas.

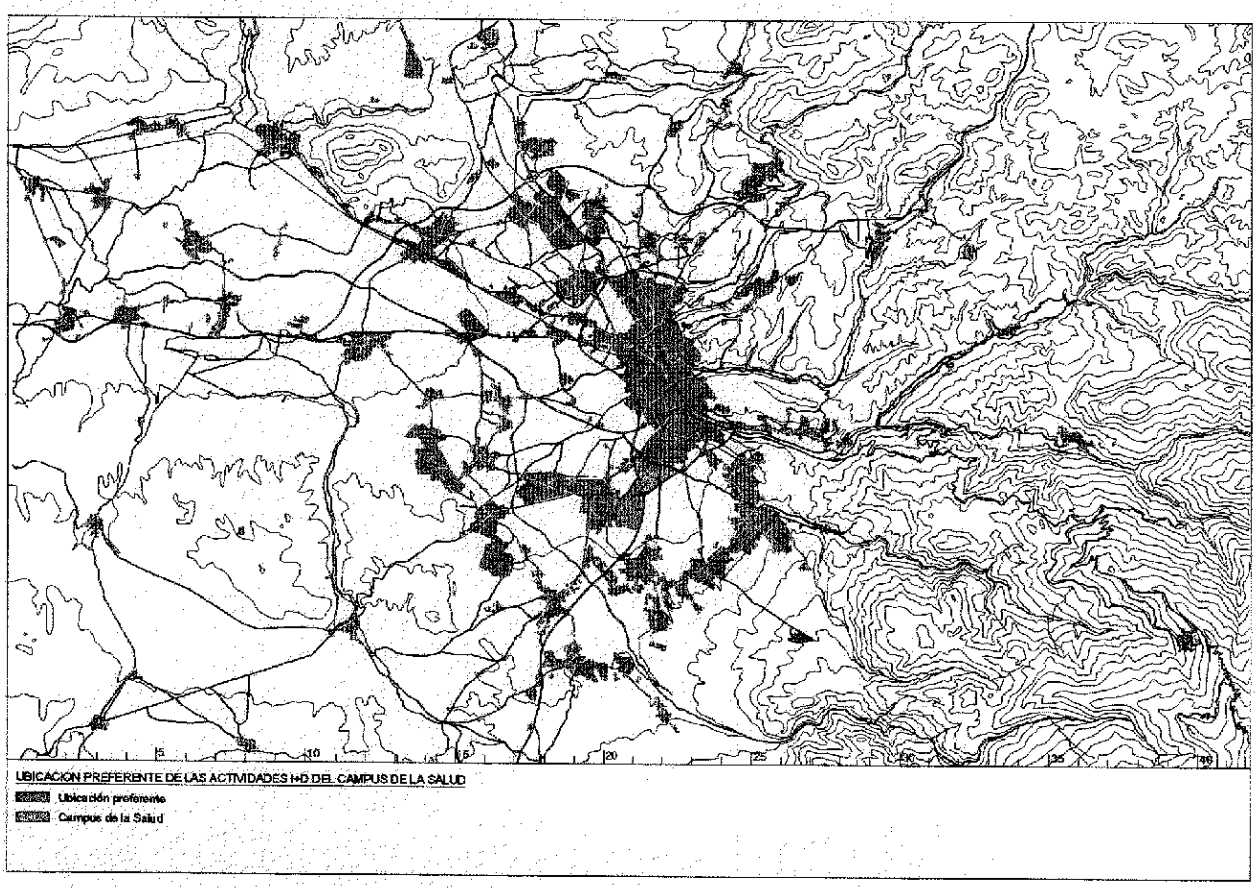
Pero además de todo esto, este tipo de equipamiento con las dimensiones previstas constituye una de las implantaciones más eficaces en los procesos de remodelación espacial, provocando el arrastre de otras actividades, modificando los elementos estructurales y alterando los flujos de movilidad; en definitiva, introduciendo un factor de transformación territorial drástica.

Como se ha indicado, la importancia del proyecto del Campus de la Salud no sólo radica en una mejora sustancial de las prestaciones sanitarias y universitarias, sino además, en la posibilidad de creación de un sector industrial especializado que diversifique la base económica de la aglomeración. En este sentido y tanto por tratarse de un proyecto de interés general para la aglomeración, como por tener su ubicación fijada entre varios municipios, el Plan de Ordenación del Territorio debe incorporar algunas determinaciones que garanticen la coordinación de los distintos planes urbanísticos municipales, en orden a posibilitar las mayores externalidades del mismo.

El Objetivo propuesto tiene en definitiva una doble finalidad: de una parte, confirmar la ubicación elegida para el Campus de la Salud; y de otra, garantizar la existencia de suelos adecuados en su entorno para la localización de actividades complementarias.

V.5.1.ESTRATEGIA: Señalar el área más adecuada para la implantación del parque industrial.

Los criterios que han de utilizarse para la selección del área mas adecuada para la implantación del parque industrial relacionado con el Campus de la Salud, son los siguientes: proximidad al Campus, accesibilidad desde el núcleo central de la aglomeración, entidad superficial y calidad ambiental. Proximidad al Campus, tanto por cuestiones funcionales (actividades comunes, recursos compartidos, ...etc.), como por cuestiones representativas que pueden coadyuvar al éxito del parque industrial; alta accesibilidad, tanto por necesidades funcionales, como por cuestiones de calidad espacial, especialmente desde el sector central de la aglomeración, donde se localizan las actividades que pueden mantener mayor relación funcional con el parque industrial; entidad superficial, por cuanto la importancia del proyecto motriz (Campus de la Salud) así lo requiere; y calidad ambiental, como



un requisito imprescindible para el éxito de cualquier propuesta de parque tecnológico.

El suelo señalado se localiza en los términos municipales de Armilla y Ogíjares al oeste de la circunvalación de la CN-323, inmediatos a la ubicación prevista para el Campus de la Salud. La relación espacial entre los suelos y el Campus se garantiza mediante diversos pasos (existentes o previstos) bajo la circunvalación, mientras que la accesibilidad general deberá ser mejorada con la modificación del enlace entre la ronda sur y la circunvalación, al objeto de permitir la salida e incorporación desde el oeste. Finalmente, las casi 100 Has propuestas permitirán el desarrollo de las actividades y una ordenación pormenorizada acorde con los presupuestos de calidad ambiental deseables.

V.5.2.ESTRATEGIA: Dictar normas vinculantes que preserven el área indicada de otros usos.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa de carácter vinculante para el planeamiento urbanístico municipal, que impida el destino de los suelos señalados para otros usos distintos que los complementarios al Campus de la Salud.

V.5.3.ESTRATEGIA: Fomentar, junto con las Administraciones competentes, la realización del parque industrial.

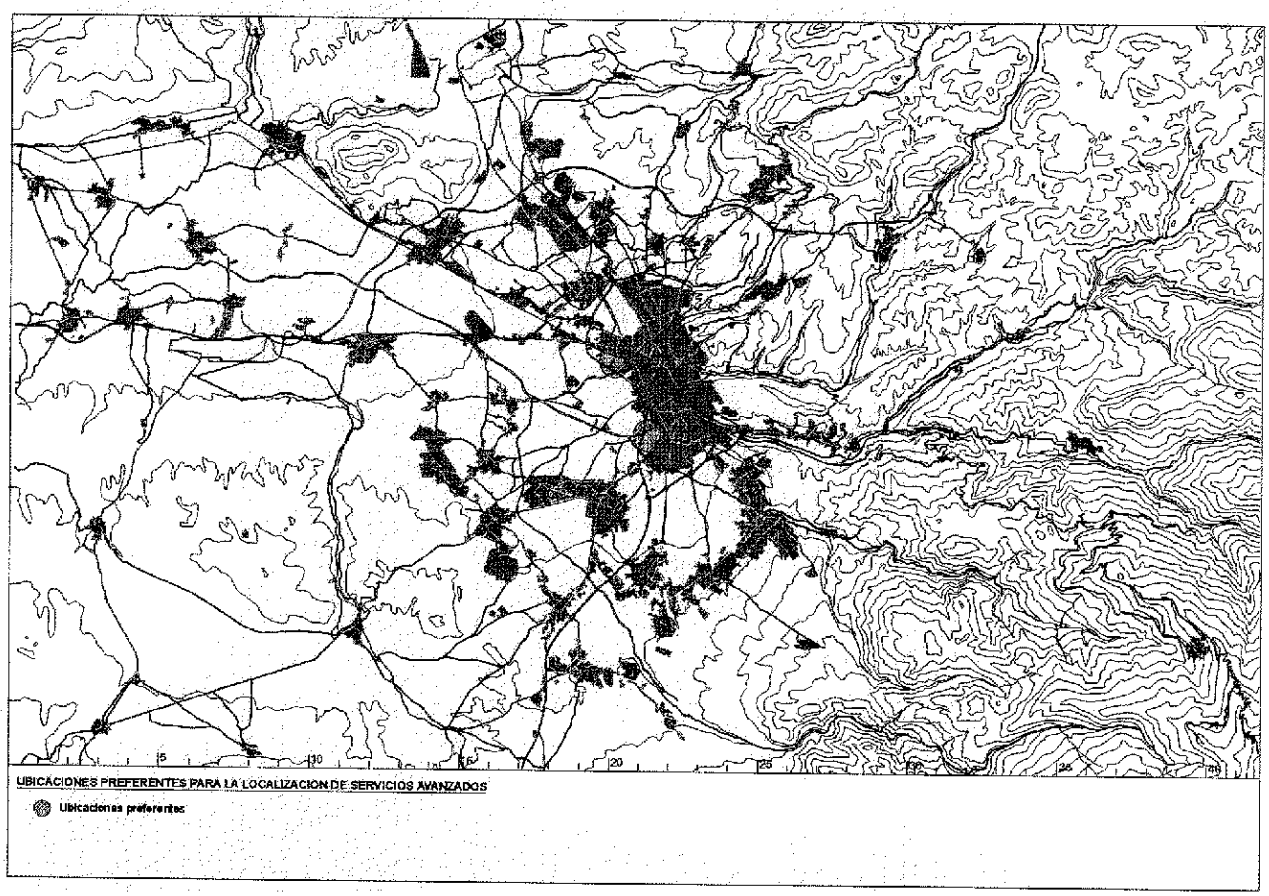
El Plan de Ordenación del Territorio promoverá mediante su identificación y priorización la urbanización del área señalada, así como recomendará la intervención en la misma de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.

V.6. OBJETIVO: Potenciar la descentralización de las actividades del sector servicios

Las actividades incluidas en el sector terciario, es decir, las no extractivas ni productivas en sentido estricto, constituyen en toda área urbana el sector económico con mayor absorción de empleo e incluso de renta, afirmación ya ampliamente confirmada para el ámbito de la aglomeración. Se trata, pues, de un sector estratégico que debe ser objeto de tratamiento territorial.

En la Base 4 se ha visto como una parte del sector terciario, el subsector comercio, precisaba de su descentralización por un triple motivo: mejorar la prestación de los servicios a los ciudadanos; mejorar las condiciones ambientales del área central; y promover el desarrollo del propio sector. El otro subsector básico dentro del terciario, los servicios, presenta algunas características comunes con el subsector comercio y por el contrario otras diferenciales que obligan a su tratamiento separado.

En la aglomeración urbana de Granada el subsector servicios no ha contado nunca con un espacio propio, básicamente debido tanto a una dimensión poblacional relativamente escasa, como a una tercialización tardía, que se produce cuando las ubicaciones centrales ya se encuentran ocupadas por otros usos. Como consecuencia de ello y ante la falta de ubicaciones alternativas dada la concentración de la accesibilidad en el área central de la ciudad de Granada, el subsector servicios fue desplazando a otros



usos, de forma inadecuada y fragmentaria, sin lograr nunca un espacio característico y adecuado a sus necesidades.

El objetivo socio-económico de mejorar y especializar el subsector servicios en la aglomeración urbana de Granada resulta incompatible con las condiciones espaciales en que este se desarrolla en la actualidad. En consecuencia y desde el punto de vista territorial surge como objetivo instrumental crear las condiciones que permitan la construcción de un espacio propio que posibilite la mejora pretendida.

Para ello, es preciso reservar suelos apropiados para la descentralización de ciertas actividades del subsector en emplazamientos que no supongan un excesivo alejamiento del área central donde gravita necesariamente este tipo de demanda. Estas nuevas implantaciones requerirán la cualificación urbana delespacio y habrán de beneficiarse de buena accesibilidad, para hacer atractivas las implantaciones de edificios destinados a oficinas y otros servicios de visita obligada por parte del usuario.

En definitiva, el objetivo propuesto pretende la reserva de una o varias áreas, básicamente para oficinas públicas y privadas, que permitan la creación de nuevos espacios urbanos cualificados y accesibles que impulsen la descentralización del sector.

V.6.1.ESTRATEGIA: Señalar las áreas que potencialmente podrían ser válidas para la ubicación de empresas de servicios avanzados.

Se señalan dos áreas especialmente adecuadas por su engarce con el sistema viario y relativa proximidad al área central de la aglomeración (ver esquema adjunto). La primera de estas ubicaciones preferentes está en la entrada a la barriada de La Chana desde la circunvalación. En este lugar se concentran la salida de la autovía, la proximidad al área de servicios de la Caleta, existencia de suelo vacante y claras posibilidades de dar servicio a las áreas Este, Norte y Oeste de la aglomeración por su emplazamiento. La otra se ubica en la entrada sur desde la circunvalación. Aquí destaca asimismo la salida de la autovía junto con la proximidad al área de servicios de Puerta Real-Palacio de Congresos, así como al futuro Campus de Salud, existiendo igualmente suelo vacante en suficiente cuantía; este segundo emplazamiento facilita el posible servicio a las áreas Dílar y Sur de la aglomeración. Además, En este caso se añade una evidente recualificación ambiental tanto emprendida (intervención en río Genil) como potencial (confluencia Genil-Monachil).

V.6.2.ESTRATEGIA: Dictar normas al planeamiento municipal para que éste cuantifique y adapte las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio deberá contener una normativa vinculante para el planeamiento urbanístico municipal que garantice el destino efectivo, de al menos una parte de los suelos señalados, para oficinas públicas y privadas.

V.6.3. ESTRATEGIA: Fomentar la urbanización de las áreas señaladas.

El Plan de Ordenación del Territorio promoverá mediante su identificación y priorización la urbanización de las áreas señaladas, así como recomendará la intervención en las mismas de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.

MEMORIA DE ORDENACION

Algunas cuestiones metodológicas.

El modelo territorial.

Descripción y justificación de los objetivos y las determinaciones del Plan.

Estructura de articulación territorial.

El sistema de Espacios Libres.

Zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

Zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

Zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística.

Catálogo de elementos de interés para la algomeración urbana

La adapatación de las determinaciones del Plan a las Bases, Objetivos y Estratégias

La adaptación de las determinaciones del Plan a la legislación ambiental.

Determinaciones del planeamiento que deberán ser objeto de adaptación.

CUESTIONES PREVIAS DE CARÁCTER METODOLÓGICO

El artículo 11 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía establece para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional el siguiente contenido:

a. Los objetivos territoriales a alcanzar y las propuestas a desarrollar durante la vigencia del Plan.

b. El esquema de las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito o carácter supramunicipal necesarios para el desarrollo de los objetivos propuestos.

c. La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio y para la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural, estableciendo los criterios y las medidas que hayan de ser desarrolladas por los distintos órganos de las Administraciones Públicas.

d. Las determinaciones de los Planes con incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en su ámbito que deban ser objeto de adaptación justificando las alteraciones propuestas para los mismos.

e. La concreción de aquellas determinaciones del Plan cuya alteración precisará su revisión.

f. Las previsiones para el desarrollo, seguimiento y ejecución del Plan.

Por su parte, el artículo 12 de la misma Ley determina que el contenido anterior se expresará en la siguiente documentación:

1. Memoria informativa, que contendrá el análisis y diagnóstico de las oportunidades y problemas para la Ordenación del Territorio en el momento de la elaboración del plan.

2. Memoria de ordenación, que contendrá la definición de los objetivos y criterios de la ordenación, las propuestas y medidas y, en su caso, las determinaciones objeto de adaptación de los Planes con incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos.

3. Memoria económica, con la estimación de las acciones comprendidas en el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

4. Normativa, que contendrá las determinaciones de ordenación y de gestión del plan y la naturaleza de las mismas (normas, directrices y recomendaciones).

5. Documentación gráfica, con planos de información y propuesta, a escala adecuada para la correcta comprensión de su contenido y determinaciones.

El escaso tiempo transcurrido desde la promulgación de la citada Ley de Ordenación del Territorio hace que se carezca de una experiencia suficiente y contrastada tanto del alcance de los contenidos antes señalados, como de la metodología de instrumentación del propio planeamiento, cuestiones, por ejemplo, ya superadas por su larga tradición para el planeamiento urbanístico. En consecuencia, corresponde a los primeros planes que se formulan, entre los que se encuentra este de la aglomeración urbana de Granada, investigar y desarrollar sobre los aspectos de carácter instrumental y metodológico.

En este sentido, se considera que los principales aspectos metodológicos a tratar deben ser tres: **las determinaciones necesarias para expresar y regular los contenidos legalmente establecidos para el plan; el alcance de dichas determinaciones; y finalmente la instrumentación de las mismas.**

A efectos metodológicos se entiende por determinaciones de un plan al conjunto de la instrumentación gráfica y normativa cuyo objetivo es expresar y regular el desarrollo, gestión, ejecución y aplicación de los contenidos establecidos legalmente para dicho plan. Por tanto, la expresión y regulación de un contenido deberá hacerse en algunos casos mediante varias determinaciones, mientras que en otros casos una determinación podrá expresar y regular, total o parcialmente, varios contenidos.

Del análisis de los contenidos establecidos por la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía para los Planes de Ordenación de ámbito subregional, recogidos al principio de esta introducción, es inmediatamente deducible que es en los apartados b. y c. donde se recogen los propiamente de ordenación, mientras que el resto son antecedentes o consecuentes de dichos apartados. Expresados de otra forma, los contenidos llamados propiamente de ordenación serían los siguientes:

A. El esquema de las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito o carácter supramunicipal.

B. La indicación de las zonas para la protección del paisaje y de los recursos naturales.

C. La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio.

D. La indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales.

E. La indicación del patrimonio histórico y cultural susceptible de protección y mejora.

El presente Plan considera como **determinaciones básicas necesarias para expresar y regular los contenidos** anteriores, las siguientes:

A. La definición de la estructura de articulación territorial.

B. La identificación de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

C. La identificación de las zonas sometidas a vinculación de usos.

D. La indicación de las zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística.

E. La definición de los elementos de valor cultural de interés para la aglomeración.

Establecida la equiparación entre contenidos y determinaciones del Plan, la siguiente cuestión a abordar es **el alcance que deben tener dichas determinaciones básicas.** Con esta expresión de alcance de las determinaciones, se pretende abarcar dos conceptos: su amplitud y diversidad y su grado de definición.

Por amplitud y diversidad de las determinaciones básicas debe entenderse el conjunto de determinaciones pormenorizadas que integran cada una de ellas. Y por grado de definición, si la determinación en sus objetivos es finalista (F) o susceptible de desarrollo por Planes con incidencia en la Ordenación del Territorio y/o por el Planeamiento Urbanístico (D).

Se considera que en la aglomeración urbana de Granada la adecuada expresión y regulación de los contenidos legalmente previstos para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, precisan el siguiente alcance de las determinaciones señaladas:

1. Para la definición de la **estructura de articulación territorial**:
   - 1.1 Delimitación del sistema de asentamientos (D).
   - 1.2 Señalamiento del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración y dentro de éste:
   - 1.2.1. Red viaria de nivel Nacional-Regional (F).
   - 1.2.2. Red viaria de nivel Aglomeración (F).
   - 1.2.3. Red viaria de nivel Local-Supramunicipal (D).
   - 1.2.4. Red ferroviaria (F).
   - 1.2.5. Infraesrtucturas e instalaciones para el transporte exterior a la aglomeración (F).
   - 1.2.6. Transporte público de pasajeros (D).
   - 1.2.7. Infraestructuras e instalaciones para el transporte de merecancías (F).
   - 1.3. Señalamiento del sistema de espacios libres de la aglomeración (F).
   - 1.4. Señalamiento del sistema de dotaciones de la aglomeración (F).
   - 1.5. Señalamiento de la redes de infraestructuras urbanas de la aglomeración y dentro de éstas:
   - 1.5.1. Infraestructuras del ciclo del agua (D).
   - 1.5.2. Infraesrtucturas para el abastecimiento energético (D).
2. Para la identificación de **las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones**:
   - 2.1. Señalamiento y regulación de la red hídrica de la aglomeración y de sus márgenes (F).
   - 2.2. Señalamiento de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos (F).
   - 2.3. Señalamiento y regulación de las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración (F).
   - 2.4. Señalamiento y regulación de las zonas de valor productivo (D).
3. Para la identificación de las **zonas sometidas a vinculación de usos**:
   - 3.1. Señalamiento y regulación de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal (D).
   - 3.2. Señalamiento y regulación de las zonas vinculadas a actividades productivas (D).
   - 3.3. Señalamiento y regulación de las zonas de ordenación concertada (D).
   - 3.4. Indicación de límites singulares al crecimiento urbano (F).
4. Para la indicación de **las zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística**:
   - 4.1. Delimitación y tratamiento de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente (D).
   - 4.2. Señalamiento de los cauces sobre los que es necesario intervenir para mejorar la capacidad de drenaje (D).
5. Para la **definición de los elementos de valor cultural de interés para la aglomeración**:
   - 5.1. Catalogación y regulación de los elementos de valor histórico-cultural de interés para la aglomeración (D).

En lo relativo a la **instrumentación de las determinaciones**, las principales cuestiones a considerar son dos: de una parte, algunas determinaciones espaciales están sujetas a ajustes, que el propio Plan prevé dentro de su proceso de desarrollo, y que deben implicar la alteración de otras determinaciones espaciales, en este caso no sujetas a desarrollo, para mantener la lógica del modelo; y de otra, la regulación del propio desarrollo del Plan, para que el mismo pueda hacerse con la autonomía necesaria, pero sin que pueda conllevar la alteración de sus aspectos sustanciales.

Las dos cuestiones de instrumentación aludidas tienen la misma raiz. El Planeamiento Territorial, frente al modelo de Planeamiento Urbanístico que se ha impuesto en las últimas décadas, ni puede, ni debe, proyectar una imagen final acabada, ya que necesariamente está sometido a un desarrollo más complejo de sus determinaciones y además carece de los efectos sobre el régimen de derechos y deberes de los propietarios del suelo que cristalizan espacialmente el Planeamiento Urbanístico. Sin perjuicio de lo anterior, la complejidad territorial de la aglomeración urbana de Granada no permite adoptar un modelo de Plan de Ordenación de carácter puramente estratégico, forzando a la pormenorización espacial de sus determinaciones.

Para solventar el dilema señalado (imagen-estrategia) el presente Plan adopta básicamente la siguiente instrumentación:

A. Dictar determinaciones sólo para aquellas cuestiones o zonas que se consideran deben ser respectivamente abordadas u ordenadas, para establecer el modelo territorial pretendido. En consecuencia, este Plan huye de la regulación omnicomprensiva e integral de su ámbito, permitiendo la formulación de otras políticas y planes con un elevado grado de autonomía.

B. Para las determinaciones propositivas que necesariamente deben ser desarrolladas por planes o proyectos, sean o no finalistas en sus objetivos, el propio Plan establece tanto las características de las actuaciones, como el grado de libertad con que podrán desarrollarse, cautelando, en su caso, de manera transitoria el suelo necesario para que sea efectivo dicho grado de libertad y fijando los procedimientos para retirar la cautela, una vez desarrollado el plan o proyecto correspondiente. En este mismo sentido, el Plan señala aquellas delimitaciones de zonas o sistemas vinculadas al trazado definitivo de la actuación de que se trate, a fin de mantener la coherencia espacial del modelo.

C. Para las determinaciones defensivas, el Plan delimita el ámbito objeto de la protección y regula con carácter básico los usos y transformaciones autorizables, permitiendo al Planeamien-to Municipal el desarrollo de las restricciones establecidas y la regulación de los parámetros urbanísticos correspondientes.

MODELO TERRITORIAL

CONCEPTO

El Plan de Ordenación del Territorio constituye, ante todo, el instrumento de planificación para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas y de las actividades de los particulares en la aglomeración urbana de Granada. Tiene además por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito de actuación. En consecuencia, requiere la definición de un marco de referencia que sirva para ajustar las distintas acciones sectoriales sobre el espacio. Este marco de referencia se plasma en forma de *Modelo Territorial*.

El *modelo* se concibe como síntesis de las determinaciones del Plan en forma de imagen final pretendida y no como una determinación vinculante mas. No obstante, esto no impide que tenga una vertiente finalista y otra estratégica.

En efecto, tiene cierto carácter finalista sobre elementos territoriales fundamentales, apoyado en actuaciones concretas, por cuanto que define la imagen que presentaría el espacio de la aglomeración urbana cuando se apliquen las determinaciones del Plan. A este respecto, son especialmente importantes las que giran en torno a los sistemas estructurantes de la aglomeración, pues en su mayor parte no pueden abordarse por otra Administración que la supramunicipal ni en otro marco de planificación más apropiado que este Plan de Ordenación del Territorio.

Por otro lado, el *modelo* tiene también carácter estratégico sobre otros componentes territoriales al servir de marco de referencia para los planes sectoriales y para el planeamiento urbanístico de la aglomeración.

Esta bipolaridad en los efectos del *modelo* conlleva igualmente consecuencias duales. Así, puede calificarse de rígido en las materias de su exclusiva competencia, en tanto que se caracteriza por la flexibilidad en los aspectos que deberán ser desarrollados.

En consencia, el Plan define pormenorizadamente la ordenación de los aspectos que son propios de la escala de la aglomeración, pero a la vez establece un marco de referencia que permite la intervención coherente de otras políticas planificadoras, de carácter sectorial en cuanto a los fines o zonal en relación al ámbito espacial que abarca.

INTERÉS Y JUSTIFICACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL

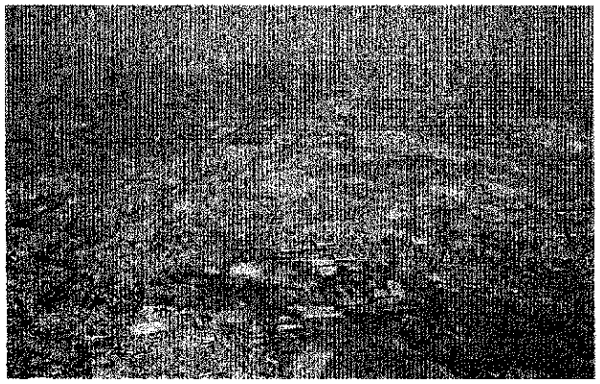
La ordenación de las aglomeraciones urbanas tiene como uno de sus objetivos básicos la distribución de los usos del suelo, en consecuencia con la configuración de los elementos que estructuran el espacio. Partiendo de la complejidad que han adquirido los entramados en este ámbito, lo que se explica por la superposición sobre un medio físico peculiar de subsistemas territoriales con diferentes lógicas, necesidades y capacidades (agricultura relevante, industria, urbanización intensa, turismo), desde la ordenación territorial se trata de introducir la máxima racionalidad para optimizar su utilización, para lo que se cuenta con instrumentos de intervención pública de diversa escala y competencia.

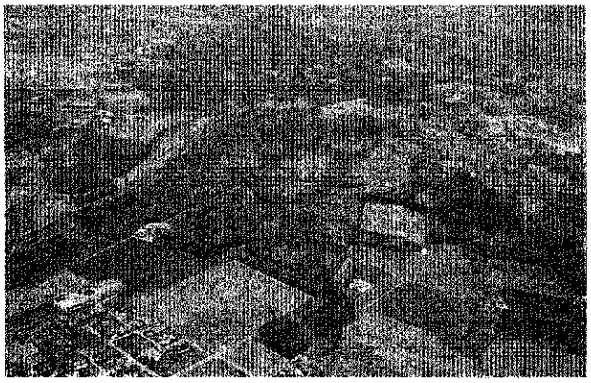
En sus atribuciones, el Plan de Ordenación del Territorio asume buena parte de la responsabilidad planificadora del ámbito de aglomeración, precisando actuaciones de fuerte incidencia (red viaria, regeneración de espacios degradados, etc.), regulando las relaciones de la sociedad con ciertos espacios (de valor ecológico, paisajístico, productivo; espacios libres, etc.), proponiendo suelos para la ubicación de determinados usos (equipamientos supramunicipales, centros de transportes, actividades productivas estratégicas, etc.), que vinculan a los organismos competentes en cada materia, sirviendo de referente para la coordinación de las intervenciones sectoriales sobre el este espacio supramunicipal en lo político-administrativo y complejo en lo territorial.

De ahí la necesidad de definir el marco de referencia, que se sintetiza en el *Modelo Territorial*. Pero también por el hecho de que la ausencia, hasta el momento, de tal referencia ha conllevado la fragmentación espacial y funcional de las iniciativas públicas, así como la marginalidad continuada de ciertas áreas que desfavorecidas tradicionalmente. Es por ello, que en el marco de actuación definido por el Plan de Ordenación del Territorio, con el modelo territorial propuesto y con los objetivos básicos a alcanzar se trata de remediar en gran medida esta situación, que ha sido diagnosticada como insostenible en ciertos aspectos y potencialmente mejorable en otros.

DESCRIPCIÓN DEL MODELO TERRITORIAL

El *modelo territorial* propuesto en este Plan se compone de un conjunto de sistemas estructurantes (sistema de asentamientos, red viaria principal, red ferroviaria, sistema de transportes y sistema de espacios libres de nivel metropolitano), de la definición y delimitación de zonas sometidas a restricciones de uso por diversos valores ecológicos, ambientales y/o paisajísticos; la indicación de zonas sometidas a vinculación de uso por razones esencialmente de accesibilidad y de disponibilidad de suelos y de zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística, que se formalizan como Normas, como Directrices o como Recomendaciones, según los casos.





Básicamente, el *modelo territorilal definido* opta por una serie de objetivos que constituyen en su conjunto el argumento principal del Plan y cuyas determinaciones procuran el cumplimiento del mismo. Estos objetivos, que están explícita o implícitamente reflejados en el *modelo territorial*, pueden formularse como sigue:

En primer lugar, garantizar niveles de complementariedad de los núcleos del sistema urbano de Granada y de competitividad del conjunto en relación a los sistemas regional y nacional. Una buena organización territorial y la conjugación de voluntades por parte de las administraciones y los particulares que actúan en la aglomeración suponen un indudable avance en tal dirección.

En segundo lugar, pretende lograr una mayor vinculación de los habitantes con su entorno y, a la vez, espacio económico, social, cultural y vivencial; en definitiva, restablecer un vínculo territorial en buena parte perdido durante el proceso de expansión urbana. Para este cometido, es preciso formular los mecanismos que faciliten el contacto y uso del medido rural por parte de los habitantes, considerándose adecuado para este fin la concepción de un sistema metropolitano de espacios libres. Lo que a su vez coadyuva con el objetivo de consolidar el sistema de asentamientos frente a políticas tendentes a la expansión urbanística, cuyas consecuencias en conjunto supondrían la total transformación del entorno de la aglomeración.

Satisfacer las necesidades de movilidad en la aglomeración se convierte en otro de los más significativos objetivos del Plan, sobre todo por la apuesta que hace en favor de un sistema de transporte público de gran capacidad, un tranvía o metro ligero, que entre medio y largo plazo daría cobertura a la mayoría de los núcleos urbanos de la aglomeración. Pero la mejora de la movilidad se afronta asimismo con el replanteamiento completo del resto de los sistemas viario y ferroviario.

También es objetivo del Plan preservar suelos estratégicos para la futura instalación de equipamientos supramunicipales, servicios e industrias de sectores innovadores y otros usos que, por su interés general, deben beneficiarse de las nuevas rentas de situación (suelos de valor estratégico) que se generarán con las actuaciones en infraestructuras y otros elementos de organización territorial.

Proteger las zonas de alto valor ecológico, ambiental y/o paisajístico es otro de los objetivos que tienen clara respuesta en el *modelo territorial*. A este respecto, es precisa la creación de una red de espacios de interés para la aglomeración por sus acreditados valores. Partiendo de la existencia de espacios protegidos de interés nacional (Sierra Nevada) y regional (Sierra de Huétor), el Plan de Ordenación del Territorio los asume y complementa con otros espacios valiosos en correspondencia con su ámbito territorial y escala. Se pretende preservar a estas zonas delimitadas frente a procesos de transformación inadecuados, que no sólo podrían suponer perturbaciones en la normalmente frágil ecología y paisaje de estos reductos naturalísticos, sino que también afectarían al propio modelo territorial a que se aspira. Otro tanto ocurre con los espacios de alto valor productivo agrícola (la vega en general), siendo preciso establecer mecanismos que los preserven frente a su ocupación y transformación por usos banales o que no requieran ubicarse necesariamente en la zona de vega para desarrollar su actividad.

Finalmente, aunque no por ello menos importante, el Plan pretende regenerar ciertos espacios que se encuentran en procesos degradativos y, a veces, conllevan una merma de su potencial productivo, en unos casos, o riesgo físico, en otros. El señalamiento de estas zonas de mejora, que también forman parte del *modelo territorial* por ser de interés preferentemente para la aglomeración, tiene por finalidad plantear y desarrollar políticas ambientales sobre las mismas.

PROPUESTAS DE ORDENACIÓN EN EL MODELO TERRITORIAL

El Plan de Ordenación del Territorio consta de propuestas de intervención directa, que implican la transformación del espacio para tratar de mejorar su organización y funcionalidad, pero también propone determinaciones dirigidas a mantener las condiciones existentes. En el primer caso se encuentran las propuestas que afectan, sobre todo, al sistema viario y ferroviario, al sistema de transportes y, en otra dimensión, a los espacios degradados susceptibles de regeneración; mientras que en el segundo tipo se inscribe la propuesta de espacios a proteger a través de la restricción de usos y transformaciones. Finalidad mixta cabe apuntar para la ordenación del sistema de asentamientos, la propuesta de sistema de espacios libres, la declaración de edificaciones de valor patrimonial de la aglomeración y la definición de áreas vinculadas a ciertos usos ya implantados.

Pero estos objetivos múltiples del Plan pueden ser sintetizados en cuatro líneas de actuación: la mejora de la articulación, la mejora de la habitabilidad y la mejora de las condiciones ambientales y el apoyo a los recursos productivos territoriales y a las actividades económicas en general.

La mejora de la articulación territorial

El Plan de Ordenación del Territorio pretende fundamentar la articulación territorial de la aglomeración urbana en un conjunto de sistemas y redes cuyos componentes son en parte preexistentes y en parte propuestos.

A partir de los problemas y disfunciones relativos a la movilidad, las propuestas que se centran en el sistema viario van encaminadas a la mejora y compleción de las redes, sobre todo la más



deficitaria en la aglomeración: la de funciones metropolitanas. No obstante, se incide en todos los niveles existentes puesto que su planificación global permitirá alcanzar grados de interrelación que favorezcan la compleja movilidad de la aglomeración de Granada en su conjunto. Por tanto, los objetivos marcados en la propuesta de red viaria de la aglomeración se justifican en las evidentes carencias del sistema, que deben ser corregidas, y en las potencialidades que ofrece la actual disposición de los asentamientos, la viabilidad de las infraestructuras con mejores condiciones de funcionalidad y la configuración del resto de los sistemas de articulación territorial.

Es asimismo destacable el hecho de que la intervención sobre la red viaria de segundo y tercer nivel jerárquico, de aglomeración y local-supramunicipal, respectivamente, tenga como objetivos principales la adecuada interconexión de los asentamientos; es decir, apuesta por la mejora de la funcionalidad del sistema urbano y por el fomento de las relaciones entre los núcleos de la corona metropolitana, ambos aspectos actualmente deficientes.

Del mismo modo, se plantea la mejora y modernizción del sistema ferroviario para adecuarlo a las demandas actuales y para propiciar su integración funcional con las actividades productivas de la aglomeración urbana.

Pero es la introducción de un transporte público sobre plataforma reservada tipo tranvía o similar y las adecuaciones de las líneas de autobuses interurbanos lo que deberá revolucionar la movilidad dentro de la aglomeración, pues contarán con los atributos de versatilidad, comodidad y competitividad, además de ser un transporte ecológico.

En definitiva, las opciones propuestas en el Plan para la satisfacción de la movilidad tratan de conciliar las distintas alternativas posibles técnica y funcionalmente, estableciendo unas serie de actuaciones y estrategias interrelacionadas.

El último gran sistema estructurante es el de los espacios libres. La concepción y funcionalidad de los espacios libres interurbanos tiene diversas manifestaciones, pero una de sus grandes bazas gira en torno a su capacidad para organizar una aglomeración urbana desvertebrada tras un proceso acelerado de expansión, como es el caso de la granadina.

Con el sistema de espacios libres se pretende que muchos espacios y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos cotidianos, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de transformaciones urbanísticas.



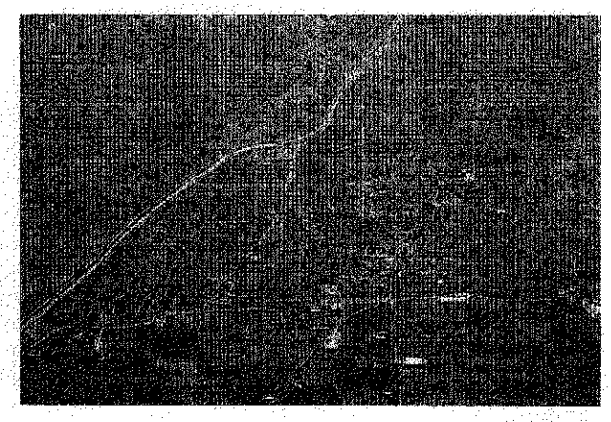
Un sistema de espacios libres de nivel metropolitano tiene una importante vertiente articuladora, pues su consideración conjunta pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema urbano. En efecto, en la aglomeración urbana de Granada, el sistema de espacios libres propuesto deviene en elemento estructurante de gran peso por la ubicación estratégica y las fuertes interrelaciones de sus espacios integrantes que, además de muy numerosos, abarcan una amplia extensión en el conjunto del ámbito de ordenación. Pero lo que es más significativo, gran parte del entramado tiene fuerte integración con el resto de los elementos estructurantes, tanto los asentamientos (la gran mayoría de ellos cuentan con espacios libres en contacto o en las inmediaciones), como las redes viarias y, en su caso, los medios de transporte público que las transiten, pues atraviesan en muchos casos, y con posibilidades de acceso físico directo, los espacios libres del sistema, sobre todo los centrales, que se distribuyen esencialmente por el espacio de vega.

La mejora de la habilitabilidad de la aglomeración

El Plan propone mejorar la habitabilidad de la aglomeración en sentido funcional, social y medio ambiental, interviniendo sobre la movilidad y accesibilidad al incidir decisivamente sobre el sistema viario y los modos de transporte metropolitano; reservando suelos de localización estratégica para acoger dotaciones de nivel supramunicipal; incidiendo sobre el ciclo del agua (potabilización y saneamiento integrales; distribución garantizada de los recursos hídricos); e interviniendo sobre el espacio rural con el fin de aproximarlo a los ciudadanos, revalorizándolo y regenerándolo donde se estime preciso y, en casos de fragilidad ecológica, protegiéndolo con los instrumentos de que dispone. En este último ámbito, el espacio rural, las medidas encaminadas a proteger el paisaje y a hacerlo más reconocible y observable devienen también en una mejora de las condiciones de habitabilidad por sus efectos sensoriales.

No obstante, la mejora de la habitabilidad tiene su base en los anteriores sistemas estructurantes, por cuanto que una adecuada organización espacial facilita muchos de los objetivos sociales paradigmáticos de la calidad de vida. El sistema de comunicaciones y transportes, además de ser un elemento constitutivo de la estructura territorial, también es de los más influyentes en el nivel de calidad de vida de los ciudadanos, pues de la cantidad, trazado y características de los medios empleados depende la mayor o menor capacidad para satisfacer las demandas de movilidad en condiciones satisfactorias de fluidez y seguridad.

Por otro lado, un sistema dotacional que se integre mejor en las redes transporte y, más aún, en los itinerarios del transporte público de alta capacidad puede satisfacer con mayor calidad las



crecientes demandas de equipamientos y servicios sociales. Con esta finalidad, el Plan establece reservas de suelo estratégicamente situadas destinadas a dotaciones que descentralicen las prestaciones de servicios y satisfagan las necesidades de los habitantes sin que tengan que desplazarse inevitablemente a la ciudad central de la aglomeración.

Otro tanto ocurre con los sistemas hidráulicos y energéticos, donde se introducirá mayor racionalidad en trazados y en la distribución de las respectivas redes. Precisamente las infraestructuras del ciclo del agua constituyen el entramado más complejo, más sensible, donde es más necesaria la intervención pública y donde los resultados de una buena planificación y gestión son más relevantes socialmente. Los problemas que actualmente arrastran se convierten en necesidad de actuación inaplazable por más tiempo, siendo especialmente importante acometer la organización del ciclo del agua para el conjunto de la aglomeración.

La mejora de las condiciones ambientales

El Plan afronta este cometido protegiendo los espacios de valor ecológico y ambiental, que son numerosos y abarcan una gran extensión en el ámbito. Por otra parte, proponiendo la regeneración de los que se encuentran degradados y se ubican en las inmediaciones de los núcleos de población, o incluso dentro del sistema de espacios libres.

Respecto al primer caso, destacan las zonas correspondientes al Parque Nacional de Sierra Nevada y los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor incursas en el ámbito de la aglomeración, por un lado, y otras zonas valoradas en el Plan que forman parte también del medio forestal del ámbito de intervención. A su vez, se incluyen otras zonas de valor ecológico, ambiental y paisajísticos de interés para la aglomeración.

Respecto al segundo caso, la regeneración de espacios marginales agrícola o forestalmente, en algunos casos constitutivos del sistema de espacios libres, no sólo propiciará su mejora ambiental y paisajística, sino que permitirá restablecer el vínculo de los habitantes de la aglomeración con el medio rural envolvente.

La mejora de las condiciones productivas

Desde el modelo territorial propuesto también se pretende apoyar los recursos productivos territoriales. En este sentido, un instrumento como este de ordenación del territorio, puede contribuir con la optimización de los emplazamientos que acogerán en el futuro actividades que presumiblemente se habrán de implantar en el ámbito a tenor de las dinámicas socio-económicas existentes y su proyección hacia el futuro. Algunas de tales actividades ya se encuentran en fases incipientes de implantación.

En general, las líneas de intervención van dirigidas a la consolidación, renovación o implantación de actividades productivas ligadas a procesos metropolitanos se ocupan de identificar nuevas centralidades; de dispersar equipamientos especializados, de manera que no sean exclusivos del núcleo central; de construir una red viaria radioconcéntrica que facilite las comunicaciones tanto con el centro urbano del sistema como entre los propios centros secundarios; y de intervenir en la mejora del sistema productivo, sobre todo con el fomento de actividades industriales o terciarias tecnológicamente avanzadas, innovadoras. La mejora en el transporte y el apoyo al sector logístico y de telecomunicaciones contribuyen asimismo en la consecución de externalidades positivas.

Sea como fuere, el Plan establece reservas de suelo para acoger, de un lado, actividades industriales en emplazamientos que se beneficiarán netamente de los grandes ejes de comunicación actuales y, sobre todo, futuros, tanto por carretera como por ferrocarril; de otro lado, las actividades vinculadas al Campus de la Salud y que se integran dentro del concepto de Parques Tecnológicos dedicados a I+D; a su vez, las actividades administrativas y de oficinas que pueden beneficiarse de una cierta descentralización, en emplazamientos más accesibles, sin dejar de ocupar el lugar central de la aglomeración y con ello mantener altas rentas de situación.

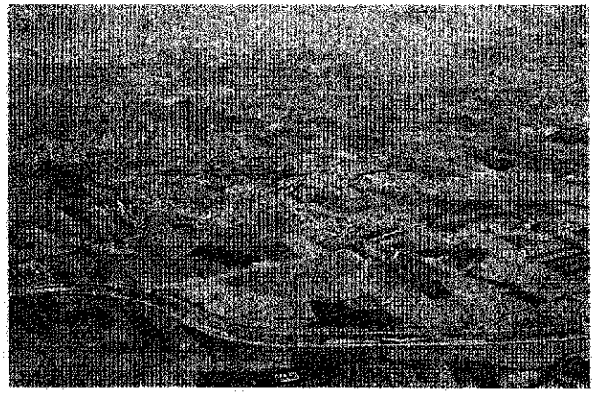
Las actividades primarias, en concreto la agricultura de regadío, también tienen respaldo en el Plan. Justamente los suelos más productivos, los agrícolas de la Vega, constituyen la última gran trama zonal del modelo territorial. La necesidad por motivos productivos, sociales, culturales, históricos e, incluso, ambientales y paisajísticos de conservar en su mayor integridad la Vega, sin que por ello sea obstáculo irreductible para la organización global del sistema urbano cuando ha sido preciso contar con este espacio, ha justificado una decidida intervención desde el Plan para evitar ocupaciones banales de espacio tan singular. Así, en el modelo territorial asume su cuota de relevancia la definición de zonas de excepcional valor productivo, que en consecuencia tienen singulares condiciones de conservación.

Conclusión

Las anteriormente señaladas son las grandes propuestas del Plan de Ordenación del Territorio, que se pueden reconocer en el *modelo territorial*, pues, como se ha expuesto, éste supone el marco de referencia donde ajustar las distintas acciones sectoriales sobre el espacio de la aglomeración y la imagen final pretendida con el cumplimiento del Plan.

Este modelo territorial significa, en definitiva, el marco de referencia para todas las actuaciones y planes y, a la vez, la imagen final pretendida con la aplicación de sus propuestas.

La justificación de las distintas determinaciones del Plan, así como una mayor precisión de sus objetivos, se exponen seguidamente por conjuntos de determinaciones: "Estructura de articulación territorial" (plano Ord-2) y su extensión en "Organización y zonificación del sistema de espacios libres" (Ord-2.1); "Zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones" (Ord-3); "Zonas sometidas a vinculación de usos" (Ord-4) y "Zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística" (Ord-5). Con finalidad sobre todo cautelar, el Plan se completa con el "Catálogo de elementos de interés para la aglomeración urbana" (Ord-6).



DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS Y DETERMINACIONES DEL PLAN.

ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

El Plan de Ordenación del Territorio pretende fundamentar la articulación territorial de la aglomeración urbana en un conjunto de redes y sistemas, cuyos elementos son en parte preexistentes y en parte propuestos por el mismo Plan. Dichos sistemas y redes son: el sistema de asentamientos, la red de carreteras, la red ferroviaria, las redes y elementos específicos del sistema de transportes, el sistema de espacios libres, el sistema de dotaciones y los sistemas de infraestructuras.

La mejora y compleción de las redes viaria y ferroviaria, la ubicación estratégica de un espacio destinado al transporte de mercancías, la introducción de un transporte público sobre plataforma normalmente reservada tipo tranvía o similar, las adecuaciones de la red viaria para un futuro transporte público por carretera mejor integrado, la consagración de determinadas áreas como no edificadas, al integrarse en un futuro sistema de espacios libres, y la mejora, compleción y racionalización de las redes que han de satisfacer el ciclo del agua y el abastecimiento de energía, son las propuestas globales, entre otras de carácter más puntual, de este Plan para la construcción de la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.

Las propuestas formuladas a lo largo del proceso de toma de decisiones parten de una situación actual definida como insostenible en unos casos, inadecuada en otros, en cualquier caso manifiestamente mejorable en términos de eficiencia económica, funcional y ambiental. Lo esencial de esa problemática para los elementos que constituyen la estructura de articulación territorial se encuentra recopilado en apartados precedentes de esta memoria (*"Síntesis del diagnóstico"* y *"Bases, objetivos y estrategias"*), pero será recogido, en sus rasgos más significativos, en la justificación de las propuestas de ordenación e intervención territorial.

Los distintos sistemas y redes de estructuración territorial de la aglomeración (asentamientos, red viaria y ferroviaria, transportes, espacios libres, suelos destinados a equipamientos de nivel metropolitano y redes del ciclo del agua y energéticas) se señalan en el plano de "Estructura de Articulación Territorial" (*Ord-2*) y en diversos esquemas anexos a la Normativa.

FINALIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

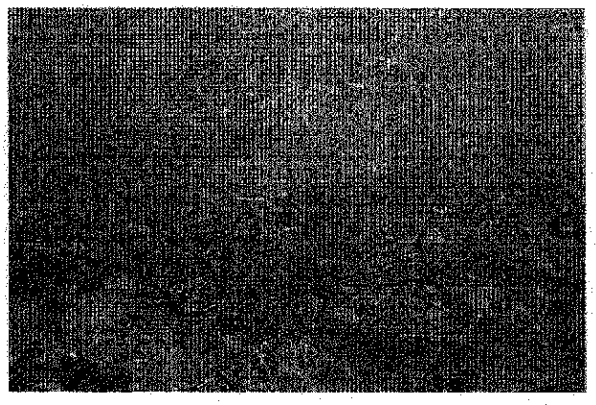
Partiendo de la complejidad que han adquirido las relaciones formuladas, puestas sobradamente de manifiesto en todo el proceso analítico, y que se explican por la superposición sobre un medio físico peculiar de subsistemas territoriales con diferentes lógicas, necesidades y capacidades (agricultura relevante, industria, urbanización intensa, turismo en expansión), la propuesta de estructura de articulación territorial del Plan de Ordenación del Territorio se ha concebido con carácter fuerte a la vez que flexible. Así, por una parte, se plantea una intervención decidida, ambiciosa e integradora, que la convierten en fuerte por su importante repercusión sobre el modelo territorial al que se aspira (plano de ordenación *ORD-1*) y por la definición y regulación rigurosa de las infraestructuras previstas en el ámbito, el espacio a ellas destinadas y los límites en que pueden modificarse; por otra parte, la flexibilidad aludida supone que muchos aspectos que se esbozan o insinúan han de ser concretados en otras instancias, por otros instrumentos y Administraciones competentes en cada materia. El Plan de Ordenación del Territorio tiene por finalidad principal la coordinación de las intervenciones sectoriales sobre el espacio de referencia, que es supramunicipal en lo político-administrativo y complejo en lo territorial, por tanto, los sistemas que tienen capacidad estructurante del mismo se conciben como entramados compatibles y coherentes entre sí, donde la precisión de los proyectos finales compete a los organismos actuantes.

La estructura de articulación territorial se fundamenta en el sistema de asentamientos, en el de comunicaciones, en el del transporte, en el de espacios libres, en el de dotaciones y en el de infraestructuras de servicios urbanos, en todos los casos con rango supramunicipal e, incluso, metropolitano (en sentido funcional del concepto). Sobre cada uno de ellos se han establecido objetivos propios a cumplir, pero siempre en consonancia con los restantes, así como con los demás aspectos concernidos en el Plan (espacios protegidos, espacios a regenerar, espacios vinculados a determinados usos, o bienes del Patrimonio Histórico-Cultural a proteger).

El **Sistema de Asentamientos** de la aglomeración es complejo tanto por el número de núcleos, como por sus diferencias en tamaño y rango funcional. Por el contrario, progresivamente tiende a la homogenización de sus estructuras socioeconómicas debido al hecho de compartir el mercado de suelo y de trabajo, los sistemas de relación, el soporte físico y productivo, etc.; en definitiva, debido a la integración progresiva como estructura metropolitana. Pero ciertamente ha alcanzado unas dimensiones, a la vez que una dispersión, no acorde con el tamaño poblacional y las actividades económicas que soporta.

Como quiera que el resto de las previsiones de la estructura de articulación territorial se han establecido conforme al sistema de asentamientos actual, y cuya proliferación no hace sino generar permanentemente déficits en las infraestructuras y servicios, el **Plan** de Ordenación del Territorio se ha marcado como objetivo básico en relación al sistema de asentamientos la consolidación de éste arbitrando medidas orientadas a limitar el crecimiento por ciertas zonas y el surgimiento de nuevos núcleos. En definitiva, las determinaciones adoptadas, que se detallan posteriormente, persiguen la consolidación urbanística de la más que amplia superficie de suelo afectada en la actualidad a dicho sistema, frente a su expansión incontrolada.

Con el **Sistema Viario**, en relación con el **Sistema de Transportes**, se aborda una de las más importantes determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio. De entrada, la red viaria no puede ser considerada exclusivamente como el soporte de la movilidad, sino además por su función básica para la estructuración



del territorio. La necesidad imperiosa de actuar desde ópticas e instrumentos supramunicipales en relación a los problemas del sistema viario y del transporte tienen su base justificativa tanto en el hecho de tratarse de un problema paradigmáticamente metropolitano, como por la gravedad de las carencias y disfunciones detectadas en las fases de análisis y diagnóstico del Plan de Ordenación del Territorio: en la aglomeración urbana de Granada la red viaria no responde actualmente a las necesidades funcionales de aquélla, ya que esencialmente no ha sido modificada para ajustarla a la conformación y funcionalidad actuales del sistema urbano generado.

Partiendo de uno de los problemas más acuciantes y de mayores efectos sobre el conjunto de la aglomeración, como es el de la movilidad (más de un millón doscientos mil desplazamientos diarios), que se encuentra francamente agravada por la disposición de los usos del suelo y actividades (residencia, centros de trabajo, equipamientos) y por el déficit crónico en infraestructuras, sólo recientemente mitigado en parte, las propuestas del Plan sobre este sistema son especialmente contundentes en desarrollo de las decisiones adoptadas en la fase de concertación previa del Plan; así se ha considerado prioritario apoyar actuaciones que consigan, por un lado, el aumento de los viajes captados dentro de la ciudad central por el transporte urbano de Granada; y por otro lado, el apoyo sustancial a la competitividad del transporte interurbano en la aglomeración, a fin de que se convierta en una alternativa real al uso del vehículo privado.

Estos cometidos se afrontan apostando por un transporte público que garantice la movilidad de la aglomeración en tiempo y recorridos competitivos, pues se apoya en plataforma reservada (sin perturbaciones por parte del vehículo privado), que no produce contaminación y que ofrece comodidad y seguridad. Estos requisitos quedarían satisfechos con un medio mecánico tipo tranvía o metro ligero, cuyas líneas y plan de etapas, que más adelante se detallan, han quedado planteadas en la propuesta. Este modo de transporte se complementa con el de carretera (autobuses), gracias a la localización de intercambiadores modales, satisfaciendo así unas necesidades de movilidad que, por su complejidad, no pueden ser resueltas con un sólo modo sino con la interrelación de los dos mencionados.

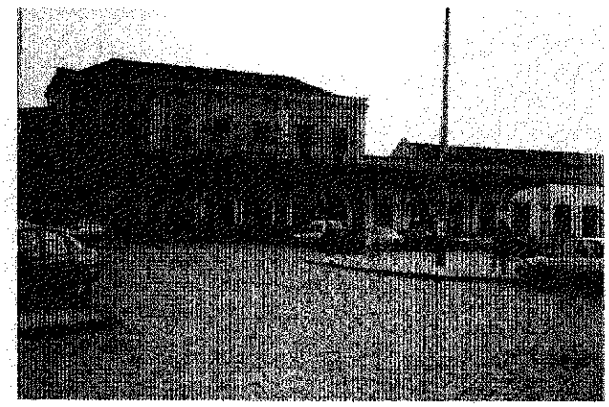
Por otro lado, como quiera que la red viaria ha de ser necesariamente la encargada de soportar la movilidad mecanizada de la aglomeración, incluidos lógicamente tanto el transporte público de autobuses y autotaxis como el transporte privado, resulta imprescindible una importante mejora de la misma. Así, en la propuesta se ha diseñado y concertado una red viaria que completa la existente, mejorando trazados, evitando travesías, ampliando la sección de rodadura, favoreciendo los intercambios con frecuentes cruces multidireccionales, etc., y todo ello incidiendo en los tres niveles jerárquicos a fin de segregar tráficos según su destino. No obstante, las propuestas son especialmente decisivas para el nivel de aglomeración, esto es, el de carácter metropolitano, por cuanto que es el más deficitario en la actualidad. Aunque más adelante se detallan las actuaciones previstas, cabe afirmar que en su conjunto (viario de nivel local-supramunicipal, nivel de aglomeración y nivel nacional-regional), y adecuadamente intererelacionadas, harán posible una mejora muy sustancial de la movilidad en el área, aumentará los niveles de seguridad, reducirá los tiempos en gran parte de los desplazamientos y diversificará los recorridos posibles tanto para alcanzar un determinado destino interno, como también externo al espacio de la aglomeración urbana.

En definitiva, y a partir de la situación expuesta, las opciones propuestas en el Plan de Ordenación del Territorio para la satisfacción de la movilidad tratan de conciliar las distintas alternativas posibles que se ofrecen técnica y funcionalmente, estableciendo unas serie de actuaciones interrelacionadas para satisfacer la demanda de movilidad actual y previsible.

En cuanto al subsistema de transporte exterior a la aglomeración urbana de Granada (Aeropuerto de Granada, Estación de ferrocarril de Granada-Andaluces y Estación de autobuses de Granada), además de la mejora propuesta de la estación de ferrocarril y de la consideración de una posible ampliación del aeropuerto, el Plan de Ordenación del Territorio potencia la interconexión entre los componentes de este subsistema de transporte exterior mediante los servicios públicos internos de transporte de pasajeros.

Otro entramado especialmente relevante de articulación territorial es el constituido por el **Sistema de Espacios Libres**, una opción de ordenación del medio rural en contacto o en el área de influencia de las ciudades y de las aglomeraciones urbanas que cuenta con gran interés social puesto que es una forma de apropiación vivencial, a través del contacto físico y disfrute de sus manifestaciones naturalísticas y paisajísticas, de los espacios abiertos pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata. En un acelerado proceso de aglomeración urbana que en parte se ha desentendido de su entorno, a veces incluso dañándolo sin contrapartidas apreciables, que en cualquier caso no ha aprovechado en toda su dimensión las potencialidades del mismo para su disfrute, la propuesta del sistema de espacios libres de escala metropolitana tiene como fin último la reconciliación de la aglomeración con su entorno. Además de los objetivos múltiples que pueden atenderse con el Sistema de Espacios Libres, la consideración conjunta del mis-mo pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructura-ción del sistema urbano, a través de unos espacios lúdico-re-creativos que le den continuidad física y funcional.





Así, con este sistema integrado se pretende que muchos espacios y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos diarios, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de transformaciones urbanísticas.

Por todo ello, desde el principio, en el planteamiento de este sistema se ha aspirado a una concepción orgánica, estructurada entre el sistema urbano, el sistema viario y los espacios de ocio y deporte vinculados de un modo u otro a ambos, para así contribuir en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes satisfaciendo una demanda social en ascenso y propiciando la aludida reconciliación de los asentamientos con el entorno rural. El marco supramunicipal y el Plan de Ordenación del Territorio constituyen condiciones favorables para la construcción de un sistema de espacios libres de escala supramunicipal, que cuenta con todas las oportunidades que ofrece el escenario geográfico donde se ubica la aglomeración urbana.

En cuanto al **Sistema de Dotaciones**, aunque puede afirmarse que es satisfactorio en términos de cantidad global, no lo es tanto en términos de distribución en el espacio de la aglomeración: las dotaciones de nivel de subárea y de aglomeración necesitan una localización que disminuya los problemas de congestión de que adolece, que en definitiva suponen la merma de su accesibilidad. Esta mejora en la localización se pretende conseguir desde las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio, estableciendo reservas de suelos destinados a dotaciones que descentrali-cen los servicios y satisfagan las necesidades de la población, sin tener que desplazarse inevitablemente a la ciudad central de la aglomeración. En consecuencia, aún no siendo necesarios a corto plazo los suelos previstos para estos usos, es preciso mantenerlos afectados a fin de permitir la progresiva descentralización de las dotaciones.

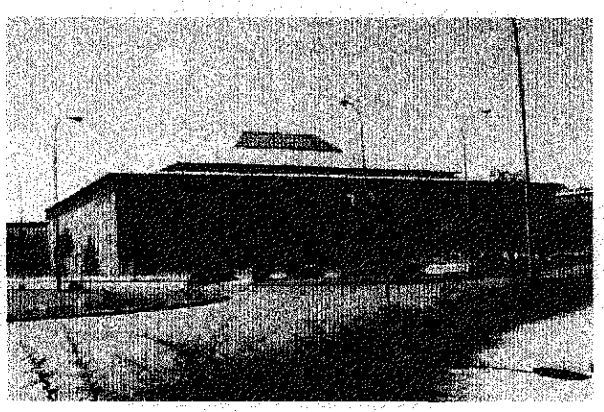
La propuesta de coordinación del sistema dotacional de la aglomeración urbana se basa en: reconocer y mantener como determinación propia del Plan de Ordenación del Territorio las dotaciones supramunicipales existentes y territorializar las nuevas dotaciones supramunicipales previstas por las planificaciones sectoriales, sobre todo en materia sanitaria y educativa; de otra, garantizar que las decisiones de un municipio sobre las dotaciones supramunicipales no afecten de forma negativa el nivel de servicio alcanzado por los ciudadanos de otros municipios; y finalmente, coordinar las decisiones sectoriales de cada sistema con el planeamiento urbanístico, en el sentido de garantizar que existan en este último las previsiones necesarias para posibilitar su localización. En cualquier caso, las principales estrategias para el sistema dotacional consisten en completar los equipamientos de nivel intermedio (subárea) y procurar su localización en los nodos del transporte público.

Por último, el Plan de Ordenación del Territorio incide en las **Infraestructuras de Servicios Urbanos** con diversas propuestas. En el área de Granada, los servicios urbanos y las infraestructuras que los garantizan están en este momento en fase de transición desde un modelo de desarrollo polinuclear hacia esquemas organizativos de óptica más global, que reconozcan el ámbito funcional generado en los últimos años con el proceso de aglomeración urbana. Esta transición está más avanzada para algunos servicios que para otros, dando como resultado una situación general heterogénea, en la que coexisten problemáticas urbanas en vías de solución con estados caóticos fruto de un crecimiento no siempre bien planificado.

Dentro de estas prestaciones, las infraestructuras del ciclo del agua constituyen el servicio más complejo, más sensible, donde es más necesaria la intervención pública y donde los resultados de una buena planificación y gestión son más relevantes social y ambientalmente. Los problemas que actualmente arrastran obligan a la actuación inaplazable por más tiempo y sobre esto se centran gran parte de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio.

Además de la necesaria coordinación de los tres niveles administrativos para afrontar adecuadamente el problema del ciclo del agua, pues todos ellos asumen competencias en la materia, son precisas medidas múltiples y sinérgicas para lograr resultados óptimos, desde las dirigidas a la contención de la demanda y el fomento del ahorro en los usos domésticos, hasta el favorecimiento del desarrollo y consolidación de sistemas supramunicipales de gestión integrada del agua; pero son igualmente precisas las actuaciones encaminadas a la diversificación de fuentes de suministro que posibiliten la complementariedad entre recursos subterráneos y superficiales, así como la construcción, mejora y compleción, según los casos, de las infraestructuras de distribución de agua y de interconexión entre los sistemas de abastecimiento.

Respecto al saneamiento y depuración de aguas residuales, las propuestas que se centran sobre este sistema reflejan fielmente la que establece el "Plan de Saneamiento y Abastecimiento de la Vega de Granada" (1994), manteniéndose sus principales criterios de intervención, es decir, la consagración del ciclo integral del agua, el fomento de la gestión supramunicipal y una intervención equilibrada en todo el ámbito; pero centrándose el Plan de Ordenación del Territorio únicamente en los municipios integrantes de la aglomeración urbana y añadiendo elementos de detalle propiciados por la escala de trabajo y las necesidades de coordinar ciertas actuaciones con otras de la estructura de articulación territorial.





JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

En los sucesivos documentos del proceso de redacción del Plan de Ordenación del Territorio se han puesto de relieve las disfunciones y problemas que se presentan en el ámbito de la aglomeración, así como las vías para su resolución, una veces parcial y otras global, expuestas en el apartado previo de Objetivos de ordenación. A continuación se trata de poner énfasis en los aspectos cruciales que justifican la adopción de medidas, propuestas y normas, incluyendo las claves esenciales de su problemática actual. Como en el apartado anterior, esto se realiza por cada uno de los sistemas que articulan el territorio.

El **Sistema de Asentamientos** de la aglomeración urbana de Granada está compuesto por los núcleos de población y actividades no primarias existentes en los treinta y dos términos municipales que constituyen su ámbito territorial. Su tendencia desde hace más de dos décadas a la expansión progresiva genera la formación de nuevos asentamientos que introducen paulatinamente mayor complejidad al sistema, incluido el arrastre de déficits en infraestructuras e insuficiencias en la satisfacción de servicios urbanos. Ello ha justificado que las propuestas de intervención se centren prioritariamente en la consolidación del actual sistema de asentamientos y en la delimitación de las áreas que, en consecuencia, han de permanecer ajenas al proceso urbanístico.

El **Sistema de Comunicaciones y Transportes** está constituido por el suelo, las infraestructuras y las instalaciones destinadas a permitir, por un lado, el desplazamiento de las personas y las mercancías y, por otro, las operaciones complementarias necesarias para ello, pudiendo constatarse la relevancia actual de las infraestructuras viarias sobre cualquier otro elemento o dimensión de la estructura de articulación territorial en su conjunto. En cuanto a la funcionalidad de las infraestructuras e instalaciones del sistema de comunicaciones y transportes están las destinadas al transporte exterior a la aglomeración; al transporte público de pasajeros del interior de la aglomeración y al transporte de mercancías.

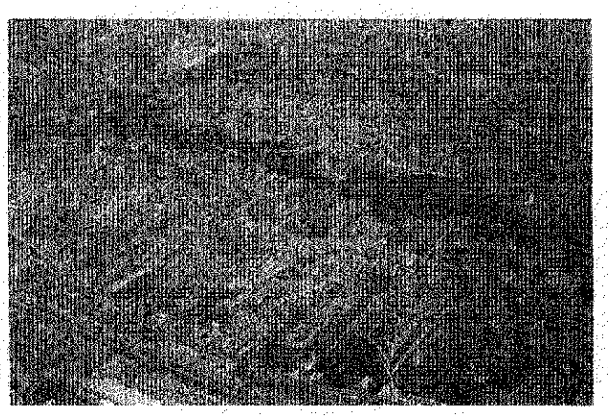
La red viaria no puede ser considerada exclusivamente como el soporte de la movilidad, sino además por su función básica para la estructuración del territorio. Como se ha puesto de manifiesto en los análisis de la situación, en la aglomeración urbana de Granada la red viaria no responde actualmente a las necesidades funcionales de aquélla, ya que esencialmente no ha sido modificada para ajustarla a la conformación y funcionalidad del sistema urbano.

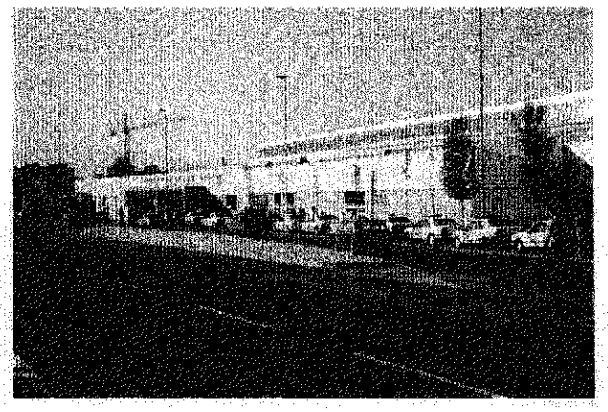
La red actual puede describirse topológicamente, y de modo sintético, como dos haces radiales norte y sur, separados por la Vega al oeste y los interfluvios del Genil, Darro y Beiro al este y unidos en Granada, complementados por un débil tercer sistema basado en el cauce del río Dílar. Sobre esta estructura conformada a lo largo de casi una centuria, se han producido en los últimos años tres modificaciones importantes: en el haz radial norte, su enlace completo en ronda exterior por la autovía A-92; en el haz radial sur igualmente su enlace en ronda, en este caso interior, por la Circunvalación Sur; finalmente, la unión de ambos a través del desdoblamiento de la CN-323 Bailén-Motril, desde la intersección con la A-92 hasta el Puerto del Suspiro en Otura.

Por otro lado, la jerarquización del sistema viario se basa en tres niveles: el nacional-regional, el de aglomeración y el local-supramunicipal, aún cuando esta diferenciación sea más de carácter nominal que funcional en el entorno próximo de Granada, ya que la inexistencia de algunos escalones en el sistema y las insuficiencias de otros han dado lugar a la promiscuidad en el uso de la red, con las consiguientes perturbaciones en la movilidad. Además, el mantenimiento en gran medida del carácter radial de la red, que potencia la macrocefalia de la ciudad de Granada por encima de su capacidad de acogida de actividades juega en contra de la calidad de vida de la mayoría de los habitantes de la aglomeración.

Las propuestas para la mejora y compleción de la red viaria y la remodelación del transporte público supramunicipal que se realiza en el Plan es posiblemente una de las que más interés ha suscitado en los ciudadanos, medios de comunicación y responsables políticos de entre las que se han formulado durante la fase de toma de decisiones; interés que se explica tanto por el indudable mal funcionamiento actual, motivado por la falta de adecuación entre las demandas de movilidad de los ciudadanos de la aglomeración y la oferta actual de servicios, como por la saturación que sobre los accesos, el viario interno y los aparcamientos de la ciudad de Granada producen los desplazamientos con origen en los municipios de la corona metropolitana. Tam-bién cuenta la preocupación ambiental, que tiene su base en las emisiones que produce el uso abusivo que se realiza del vehículo privado.

La necesidad imperiosa de actuar desde ópticas e instrumentos supramunicipales en relación a los problemas del sistema viario y del transporte tienen su base justificativa tanto en el hecho de tratarse de un problema paradigmáticamente metropolitano, como por la gravedad de las carencias y disfunciones detectadas en las fases de análisis y diagnóstico del Plan de Ordenación del Territorio, así como por otros documentos específicamente centrados en el asunto. Ahora baste recordar que en esta aglomeración urbana se genera en un día laborable medio un volumen total algo superior a un millón doscientos mil viajes, resultando de ello una *tasa de movilidad unitaria* de 2,5 viajes por persona y día, muy elevada en términos comparativos; que la periferia de la aglomeración participa de una u otra forma en el 44,5% de los viajes totales al trabajo, consecuencia del alto índice de integración es-





pacial del mercado laboral y favorecido por la segregación que existe por municipios en la distribución de la residencia y del trabajo; que debido a que el modo mayoritario en los desplazamientos laborales es el vehículo privado, este hecho constituye uno de los factores que más inciden en el agotamiento de la red de comunicaciones de la aglomeración e, incluso, en el tráfico urbano de Granada, puesto que los principales puntos de atracción de viajes se encuentran justo en la ciudad central; que la oferta actual de transporte colectivo intermunicipal de la aglomeración, a pesar de estar servida por un conjunto de 23 líneas de autobuses, que son prestadas por un total de 12 empresas, no resulta atractiva por recorridos, horarios y, en casos, condiciones de los vehículos, captando en su mayor parte demanda casi únicamente cautiva (ancianos, estudiantes, niños, etc.); por cada una de las trece carreteras que acceden a la ciudad central circulan una o varias líneas, cada una de las cuales comunica una serie de núcleos con aquella, sin que existan servicios transversales. En consecuencia, la mejora del transporte público, su mayor funcionalidad e integración, sobre todo con el transporte urbano, su modernización y flexibilidad horaria se convierten en necesidades a cubrir desde las instancias competentes.

A partir de los problemas y disfunciones relativos a la movilidad, las propuestas que se centran en el sistema viario van encaminadas a la mejora y compleción de las redes, sobre todo la más deficitaria en la aglomeración: la de funciones propiamente metropolitanas. No obstante, se incide en todos los niveles existentes puesto que su planificación global permitirá alcanzar grados de interrelación que favorezcan la compleja movilidad de esta aglomeración urbana en su conjunto.

Ahora bien, la ampliación y mejora de las redes viarias conlleva, por un lado, efectos funcionales normalmente positivos, pues en general implica más posibilidades de intercambio y mejora en comodidad y seguridad de los desplazamientos, y por otro, efectos ambientales normalmente negativos por cuanto suponen pérdida de suelos productivos o forestales y también por los impactos producidos durante su construcción (canteras, plantas de producción, etc.) y otros derivados de su puesta en funcionamiento (emisión de gases contaminantes, aumento del proceso de urbanización vinculada, tensiones derivadas de ésta, etc.).

Como consecuencia de todo lo anterior, las alternativas que se manejan para la satisfacción de las demandas de movilidad suelen centrarse en políticas de optimización del transporte público, que en principio supone una ampliación más comedida del viario y el índice de emisiones polucionantes es inferior, proporcionalmente, al número de personas que se desplazan respecto al transporte privado. Pero, en cualquier caso, como quiera que la red viaria ha de ser necesariamente la encargada de soportar la movilidad mecanizada de la aglomeración, incluidos lógicamente tanto el transporte público de autobuses y autotaxis como el transporte privado, resulta imprescindible una importante mejora de la misma.

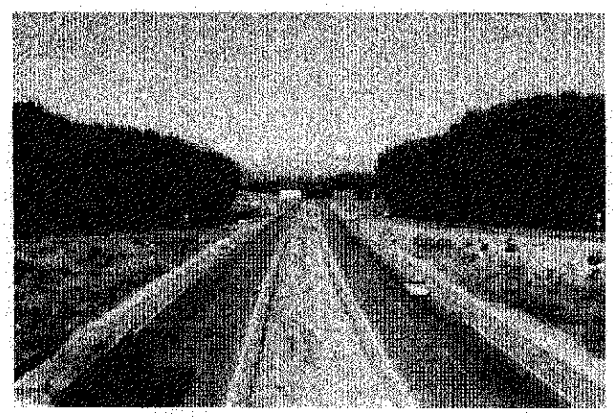
En lo que se refiere específicamente al transporte público, desde la concertación del Plan se ha considerado prioritario establecer medidas que consigan, por un lado, el aumento de los viajes captados dentro de la ciudad central por el transporte urbano de Granada; y por otro lado, el apoyo sustancial a la competitividad del transporte interurbano en la aglomeración, a fin de que se convierta en una alternativa real al uso del vehículo privado.

Con estos cometidos, se ha realizado una clara apuesta por el tranvía o metro ligero, como medio limpio y eficaz, así como por el mantenimiento y mejora del autobús, introduciendo mayor racionalidad en la disposición de las líneas de servicio, pues este modo se ajusta adecuadamente a las condiciones territoriales de la aglomeración urbana (estructura radial, baja densidad de población y alto número de núcleos de población demandantes de servicio). La decisión de implantar un modo en plataforma mayoritariamente reservada, con alta capacidad de transporte de pasajeros y alta velocidad comercial, supone la necesidad de remodelar íntegramente los servicios actuales, tanto de carácter urbano como interurbano, ya que dicho modo, tranvía en este caso, debe ser el elemento principal de todo el sistema de transporte, debiendo el resto, adaptarse a él y aportarle pasajeros. La elección del tranvía como soporte básico de la movilidad en transporte público es el resultado de una opción adoptada conjuntamente por la Comisión de Redacción del Plan de Ordenación del Territorio y por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, como responsable de la formulación de dicho Plan.

En cuanto al **Sistema Ferroviario**, éste se compone del conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello. Constituyen la red ferroviaria en la aglomeración urbana de Granada los elementos que hacen posible su total funcionamiento (vías férreas, estaciones y apeaderos, cargaderos de mercancías, talleres, hangares, etc.).

Ahora bien, el ferrocarril tiene su propia lógica dentro del sistema de transportes y las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio se hacen eco de su actual problemática, como en todos los casos diagnosticada en su momento. Pero de forma sumaria, cabe recordar los aspectos más relevantes.

En el espacio de la aglomeración urbana, el ferrocarril consta de las líneas *Granada-Estación de Moreda* y *Granada-Bobadilla*, que convergen en la estación término de Granada-Andaluces, que está situada en una posición relativamente centrada respecto de la ciudad, lo que conlleva atravesar en su trazado diversas áreas residenciales situadas al norte y oeste de la misma, suponiendo por ello un serio inconveniente para la adecuada estructuración y articulación urbana, aparte de las molestias acústicas o los niveles de peligrosidad. En cuanto a las instalaciones para la acogida





de viajeros, tanto las estaciones de Pinos Puente, Atarfe y Albolote, como la propia de Granada-Andaluces, son inadecuadas y obsoletas, requiriendo intervenciones de adaptación a las nuevas necesidades.

Por otro lado, la función del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros en el interior de la aglomeración está drásticamente limitada tanto por su recorrido en el interior del área, externo a los núcleos urbanos, como por el limitado tamaño poblacional de los más próximos, por lo que no es relevante su papel en los desplazamientos de cercanías. En efecto, el ferrocarril no cumple actualmente ninguna función para satisfacer las demandas de movilidad interna de los ciudadanos de la aglomeración (274 viajes de media diaria en 1995). Se trata, por tanto, de un medio cuya finalidad es relacionar al conjunto de la aglomeración con otros ámbitos de carácter regional o nacional.

Los fundamentos de la intervención parten de la necesidad de corregir los problemas y disfunciones detectados en la situación actual a través de las actuaciones propuestas, que han quedado recogidas en el apartado anterior, y que hacen hincapié en la modificación de parte de los trazados que surcan el espacio de la aglomeración, en la mejora de instalaciones y en la preparación de un espacio estratégico para la futura ubicación de un centro de transporte de mercancías vinculado al ferrocarril. Complementa-riamente con otros subsistemas, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio se centran en conseguir, o mantener en ciertos casos, la buena localización de sus instalaciones nodales (terminal de viajeros), potenciar la intermodalidad con el transporte público interno de la aglomeración y suprimir o disminuir los conflictos entre las vias de acceso, el resto de sistemas territoriales y el medio urbano. De estas actuaciones, las que tienen mayor incidencia territorial son, por un lado, la relativa al trazado del nuevo tendido de conexión entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla y, por otro lado, la que se centra en la propuesta de ubicación del Centro Intermodal de Transporte de Mercancías (C.I.T.M.).

Respecto al primer caso, en desarrollo del documento de Bases y Estrategias para el Plan de Ordenación del Territorio, se han considerado las tres alternativas inicialmente propuestas: Sierra Elvira; Albolote-Atarfe; y Maracena-Atarfe, optándose por la primera de ellas, que se desarrolla íntegramente en el exterior del núcleo central de la aglomeración, lo que supone su principal ventaja, además de ser la que produce menores disfunciones territoriales. Para el diseño del trazado ha primado la minimización del impacto ambiental en la zona por ser ésta de valor paisajístico y, en parte, ecológico, así como la mínima ocupación del suelo urbano, pero todo en función de los determinantes topográficos.

Respecto al segundo caso, la ubicación decidida para la C.I.T.M. entre las alternativas barajadas (Granada, Albolote y Pinos Puente) cuenta con las siguientes ventajas: proximidad a la zona industrial de Granada-Atarfe, ubicación en el núcleo central de la aglomeración y posibilidad de transporte urbano y ubicación en la futura única vía de acceso ferroviario a la ciudad central.

De las seis actuaciones que se proyectan para la transformación de las instalaciones ferroviarias en la aglomeración, sólo las dos reseñadas han quedado cerradas y definidas por este Plan mientras que el resto debe ser objeto de desarrollo para la planificación sectorial o el planeamiento urbanístico.

En definitiva, y a partir de la situación expuesta, las opciones propuestas en el Plan de Ordenación del Territorio para la satisfacción de la movilidad han tratado de conciliar las distintas alternativas que se ofrecen técnica y funcionalmente, estableciendo unas serie de estrategias interrelacionadas y que han quedado definidas en la propuesta de ordenación del sistema viario y del sistema de transportes: la compleción de la red viaria principal (nacional-regional y de la aglomeración); la adecuación y mejora de la red viaria secundaria (local-supramunicipal); la potenciación y mejora del transporte público en general y la introducción del transporte público por plataforma reservada (tranvía o metro ligero); y las actuaciones de mejora del ferrocarril. Se confía que de este grupo de actuaciones interrelacionadas puede derivarse una mejora muy sustancial de la situación actual, justificándose así las deter-minaciones de ordenación adoptadas a este respecto.

Respecto al **Sistema de Espacios Libres**, se pretende que muchos espacios y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos diarios, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de transformaciones urbanísticas.

Por otra parte, como quiera que los actuales espacios libres de la aglomeración (en su mayoría de carácter local-municipal) no satisfacen plenamente las necesidades de ocio y recreo de los habitantes de la aglomeración tras el proceso de expansión urbana discontínua y la consecuente reubicación residencial dentro del ámbito, que conlleva movilidad generada a través de un viario habitualmente distante de los lugares apropiados para esas funciones, se ha considerado objetivo complementario definir en este espacio un extenso y rico mosaico de áreas represen-tativas del mismo y que cuenten con potenciales suficientes como para satisfacer la demanda mencionada en la actual situación.

Finalmente, además de los objetivos múltiples que pretenden alcanzarse con el Sistema de Espacios Libres, la consideración





conjunta del mismo pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema urbano, a través de unos espacios lúdico-recreativos que le den continuidad física y funcional.

Por todo ello, desde el principio, en el planteamiento de este sistema se ha aspirado a una concepción orgánica, estructurada entre el sistema urbano, el sistema viario y los espacios de ocio y deporte vinculados de un modo u otro a ambos, para así contribuir en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes satisfaciendo una demanda social en alza. El marco supramunicipal y el Plan de Ordenación del Territorio constituyen condiciones favorables para la construcción de un sistema de espacios libres a la escala de la aglomeración, que cuente con todas las oportunidades que ofrece el escenario geográfico donde ésta se ubica. En estos hechos se justifica, por tanto, la propuesta del sistema, por lo demás una de las más detalladas en cuanto a las determinaciones de ordenación.

En relación al **Sistema de Dotaciones**, se considera constituido por el suelo, las construcciones y las instalaciones destinados a prestar los servicios públicos a los ciudadanos relacionados con la educación, la cultura, la sanidad, la atención social, la administración de justicia o la práctica del deporte, entre otros. Forman parte también del sistema de dotaciones las instalaciones de la administración pública que coadyuven a la prestación de dichos servicios, aún cuando no tengan relación directa con los usuarios.

Los equipamientos, dotaciones y prestación de servicios de tipo asistencial, educativo, sanitario, cultural, deportivo, administrativo o de otra índole han constituido tradicionalmente variables vinculadas al desarrollo económico y a logros sociales de bienestar humano, sobre todo a partir de los años cincuenta, máxime en países con fuerte incidencia del sector público. En la actualidad, la calidad de las dotaciones guarda relación con su mayor o menor correspondencia con las necesidades sociales de consumo, variables según colectivos (perfil socioeconómico, nivel de instrucción y cultural, pirámide de edades, etc.), así como con factores externos, en particular la ubicación de la instalación, su accesibilidad y su correcto dimensionamiento. Por tanto, la mejora en la distribución espacial y social de los servicios públicos, por un lado, y de la equidistribución de los efectos socio-económicos generados por ciertos equipamientos, por otro, constituyen actualmente objetivos a cumplir con las políticas dotacionales.

Aunque en menor cuantía que los anteriores sistemas estructurantes (viario, espacios libres, etc.), las dotaciones forman parte de esa condición por cuanto que la distribución de sus instalaciones es un factor de peso en las gravitaciones y equilibrios territoriales. De hecho, cierto nivel de equipamiento puede llegar a configurar funcionalmente las ciudades o las aglomeraciones urbanas, determinando buena parte de la movilidad para la satisfacción de las necesidades del colectivo.

En la aglomeración urbana de Granada, el nivel dotacional conseguido puede considerarse suficiente. Las disfunciones a las que se llega debido a la concentración de dotaciones en la ciudad central son evidentes: junto a la importante acumulación de equipa-mientos en Granada se observan déficit en la periferia produciéndose desequilibrios y sobrecargas de la movilidad, debido al necesario desplazamiento del usuario en la satisfacción de la demanda.

Entre los problemas estructurales para la ubicación de equipamientos en la periferia, figuran la falta de disponibilidad de suelo en determinados ámbitos, falta de coherencia intermunicipal para dotaciones conjuntas, o los aludidos cambios en la cultura urbana y las nuevas necesidades en el consumo de espacio. Además, es un hecho que muchos espacios reservados por el planeamiento municipal son forzados y, en consecuencia, inadecuados, resultando difícil su acceso, así como la agrupación de los servicios para hacer más rentable su administración o gestión.

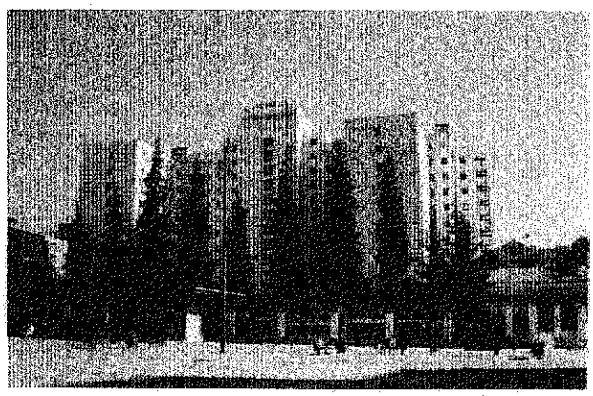
En consecuencia, se detecta un cierto distanciamiento del modelo óptimo, con problemas de saturación en unos casos y momentos o de infrautilización en otros de ciertos equipamientos, bien por causas de localización respecto a los asentamientos y/o al sistema de transportes, donde las nuevas centralidades derivadas del proceso emergente de descentralización contrastan con la persistencia de los efectos del modelo de concentración en la ciudad central de la aglomeración; bien por la inadecuación social de ciertas prestaciones públicas (por ejemplo, culturales o administrativas) en contraste con otras intensamente demandadas (por ejemplo, sanitarias o deportivas).

En esta situación y en la necesidad de corregirla en la medida de los posible se justifica la propuesta, siendo necesaria una óptica conjunta y coordinada como la que ofrece el Plan de Ordenación del Territorio, sobre todo en la localización de emplazamientos adecuados en función no sólo de las actuales condiciones funcionales y de ubicación de la población, sino también en razón a los demás sistemas estructurantes de la propuesta. A este respecto, la necesidad de intervenir sobre la estructura de la aglomeración y sobre el sistema de transporte público supramunicipal, en el sentido de facilitar la accesibilidad a los núcleos prestatarios de servicios dotacionales, actuaciones estas que ya han sido contempladas en las propuestas de Sistema Viario y de Transporte Público.

Con respecto a las **Infraestructuras de Servicios Urbanos**, se consideran servicios básicos los siguientes: el abastecimiento de agua potable, la evacuación y depuración de las aguas usadas, el abastecimiento energético, las telecomunicaciones y el tratamiento de los residuos sólidos urbanos.

Constituyen las infraestructuras para el ciclo del agua las instalaciones y construcciones destinadas a la captación, potabili-zación, depósito, distribución en alta, evacuación general y depuración del agua destinada a usos urbanos, así como los suelos que soportan en exclusiva dichas instalaciones y construcciones.

El cometido básico de toda intervención en el ciclo hidrológico es, hoy día, la racionalización en el uso de los recursos del mismo. En el caso de los sistemas de abastecimiento y saneamiento en núcleos urbanos, de los que se ocupa precisamente esta propuesta de ordenación, dicha racionalización en el uso del agua debe, ante todo, garantizar unas dotaciones suficientes cuantitativa y cualitativamente para toda la población del ámbito de intervención, lo que está en consonancia con los objetivos establecidos en dos documentos capitales para la ordenación territorial de Andalucía, ambos de reciente presentación en su fase de Avance: el Plan Director de Infraestructuras 1997-2007 (PDIA) y el Plan Regional de Ordenación del Territorio.



Por otro lado, pero en concordancia implícita con lo anterior, además de la necesaria coordinación de los tres niveles administrativos para afrontar adecuadamente el problema del agua, pues todos ellos asumen competencias en la materia, son precisas medidas múltiples y sinérgicas para lograr resultados óptimos, desde las dirigidas a la contención de la demanda y el fomento del ahorro en los usos domésticos y agrícolas, hasta el favorecimiento del desarrollo y consolidación de sistemas supramunicipales de gestión integrada del agua; pero son igualmente precisas actuaciones encaminadas a la diversificación de fuentes de suministro, donde destaquen las que posibiliten la complementariedad entre recursos subterráneos y superficiales; al fomento de los procesos de reutilización; así como la construcción, mejora y compleción, según los casos, de las infraestructuras de transporte de agua y de interconexión entre sistemas de abastecimiento.

La necesidad de actuación en las infraestructuras del ciclo del agua de la aglomeración urbana de Granada se justifica en que aquéllas no responden a las exigencias del sistema urbano actual (aunque con diferencias sustanciales respecto al conjunto regional y a cada uno de los subsistemas hidráulicos que lo integran, también en el espacio de la aglomeración urbana de Granada se presentan problemas de abastecimiento y saneamiento, si bien igualmente diferentes según zonas). El importante crecimiento demográfico y una correlativa expansión urbana han ido desacom-pasados, en muchas áreas, con la dotación de infraestructuras de abastecimiento y saneamiento. Este hecho es paradigmático en la Cornisa Sur, pero también se presenta en otras zonas, donde el déficit que arrojan ha estado determinado por la dinámica general de las últimas décadas, es decir, un proceso de fuerte incremento en las demandas de agua y cuyo adecuado suministro ha quedado dificultado por la irregular distribución de recursos y el mencionado déficit de infraestructuras. Otro grave problema del recurso hídrico es la contaminación que en él producen las actividades desarrolladas en la aglomeración y que no sólo afecta a la misma, sino que traslada sus efectos aguas abajo por las salidas del sistema hídrico. En general, los cauces se encuentran contaminados a partir del núcleo central del ámbito debido al vertido de aguas negras. En definitiva, la situación actual de las infraestructuras del ciclo del agua es inadmisible y no pueden seguir aplazándose las actuaciones que traten de corregir los problemas.

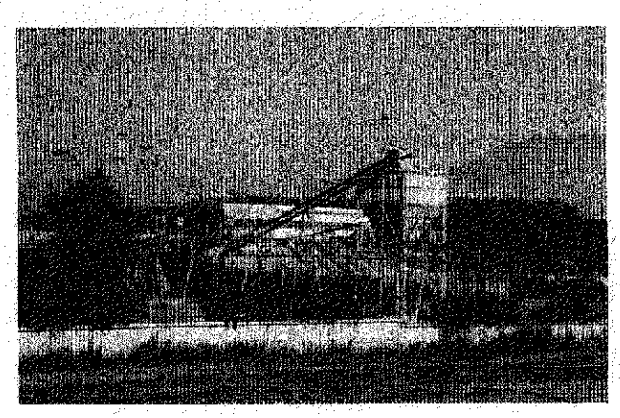
Sobre las infraestructuras energéticas cabe hacer consideraciones en parte afines y en parte diferentes a las del ciclo del agua. De entrada, resulta casi una obviedad que la complejidad funcional que caracteriza a las grandes ciudades modernas viene condicionada por la eficacia de sus sistemas de infraestructuras y redes para la prestación de servicios urbanos, de cuya calidad depende en gran medida el buen funcionamiento de los servicios que garantizan el nivel de vida y el bienestar de los ciudadanos.

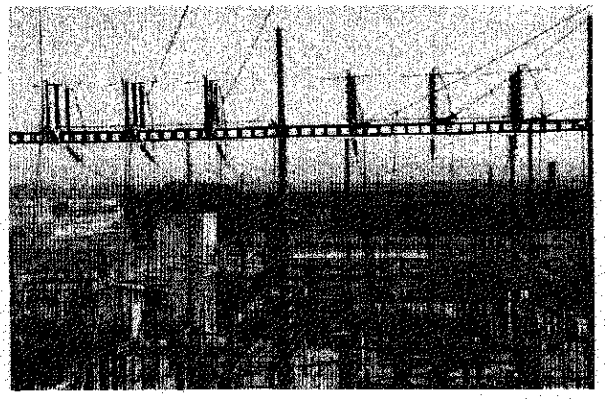
Como quiera que el suministro de gran parte de estos servicios mediante redes de canalizaciones determina una cierta flexibilidad para su adaptación al progresivo crecimiento del medio urbano al que sirven, la conformación de la aglomeración urbana ha determinado que estos crecimientos se desarrollen de forma radial, según un esquema ramificado desde los nodos de la red (subestaciones eléctricas). Pero la progresiva complejidad del sistema, producida en primera instancia por el crecimiento y la extensión en el territorio de los propios núcleos, ha producido una necesidad de constante adaptación de los esquemas de distribución, que progresivamente tienden a configurar redes mixtas y malladas, más complejas, para garantizar la cobertura de la demanda o el abastecimiento en óptimas condiciones de seguridad.

Respecto a las infraestructuras de energía eléctrica, la previsión de nuevos canales de distribución, o la ampliación de los existentes requiere una política de coordinación entre los distintos agentes implicados (compañía suministradora, municipios, Medio Ambiente, empresariado industrial ...), dada la creciente complejidad del contexto urbano común y de cara a conseguir una mejor interacción entre el trazado de las líneas y las limitaciones impuestas desde el planeamiento para zonas residenciales o con especial protección medioambiental.

En cuanto a la red de transporte de gas natural, este recurso energético constituye una opción altamente interesante en las políticas de diversificación de las fuentes energéticas que satisfacen las demandas actuales y potenciales de la región andaluza, valorando incluso su menor coste ambiental; por tanto, elevada eficiencia energética, su pequeño impacto contaminante y su capacidad para adapatarse a demandas tanto industriales como domésticas, hacen del gas natural una alternativa energética en el punto de mira de las estrategias energéticas de la Unión Europea, España y Andalucía, ámbito este último que cuenta con el gaseoducto Magreb-Europa.

La implantación de la red de gas canalizado en la aglomeración de Granada como próxima realidad (actualmente hay adjudicadas las concesiones de distribución y suministro de gas natural en media y baja presión para los municipios de Granada, Albolote, Peligros, Churriana, Las Gabias, Armilla, Huétor Vega, Cájar y La Zubia, estando ya ejecutada una parte significativa de la infraestructura) ha supuesto la aparición de una alternativa energética competitiva que puede influir positivamente sobre el nivel de calidad medioambiental del ámbito, por un lado, y por otro sobre el equilibrio del balance de consumo energético de la aglomeración, especialmente en el sector industrial, que es de momento el principal destinatario de la oferta.





DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES

La propuesta de ordenación del **Sistema de Asentamientos** se fundamenta en los siguientes objetivos: consolidación de los núcleos de la aglomeración urbana reconocidos y ordenados por el Planeamiento Municipal y establecimiento de cautelas sobre el crecimiento de los no reconocidos por el Planeamiento Municipal; establecimiento de medidas que eviten la creación de nuevos núcleos de población; fomento de la autonomía funcional de los distintos núcleos; formulación de medidas que eviten la aparición de nuevas situaciones de conurbación; y finalmente, implantación de la jerarquía para la prestación de los servicios públicos.

Respecto a esto último, en orden a la mejor funcionalidad del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana y a la mayor racionalidad en la prestación de los servicios públicos, se propone que los núcleos de población se distribuyan según la siguiente jerarquización en razón a su tamaño y función: Nivel A, centro regional (Granada); nivel B, núcleos prestatarios de servicios supramunicipales (se incluyen Albolote, Armilla, Atarfe, Maracena, Peligros, Pinos Puente, Santa Fe y la Zubia); nivel C, núcleos prestatarios de servicios mixtos (se incluyen Chauchina, Churriana de la Vega, Gabia la Grande y Huétor Vega); nivel D, núcleos prestatarios de servicios municipales (se incluyen Alfacar, Alhendín, Cájar, Cenes de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Gójar, Güevejar, Jun, Láchar, Monachil, Ogíjares, Otura, Pinos Genil, Pulianas, Purchil y Víznar); nivel E, núcleos prestatarios de servicios locales: Ambroz, Alquería de el Fargue, Barrio de la Vega, Belicena, Bobadilla, Casanueva, Cerrillo de Maracena, Chaparral de Cartuja, Fuensanta, El Jau, Lancha del Genil, Peñuelas, Sierra Nevada, Trasmulas, Valderubio y Zubaira); y nivel F, núcleos sin previsión de servicios, donde se incluyen los restantes núcleos de la aglomeración urbana.

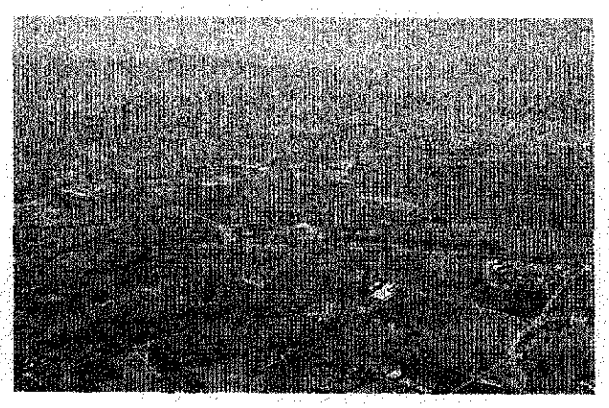
Respecto al **Sistema de Comunicaciones y Transportes** de la aglomeración, las propuestas pretenden alcanzar los siguientes objetivos: asegurar la accesibilidad y articulación del territorio mediante la construcción y/o mejora del conjunto de redes y sistemas que relacionan la aglomeración urbana de Granada con la región y áreas urbanas exteriores; garantizar la vertebración interna de la propia aglomeración; satisfacer la demanda de movilidad de sus habitantes en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad; diversificar los modos por los cuales puedan producirse los desplazamientos de los ciudadanos; diseñar y construir las redes y sistemas de comunicaciones y transportes de modo que favorezcan la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos públicos, al sistema de espacios libres y a las áreas productivas; fomentar la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte; consolidar y, en su caso, potenciar los modos de transporte que exijan un menor consumo de recursos naturales; planificar, proyectar y construir las infraestructuras previstas respetando los valores naturales, ambientales, paisajísticos y culturales existentes; minimizar el impacto que deban producir las infraestructuras, tanto por su construcción como por su explotación, sobre el medio ambiente y los recursos productivos territoriales.

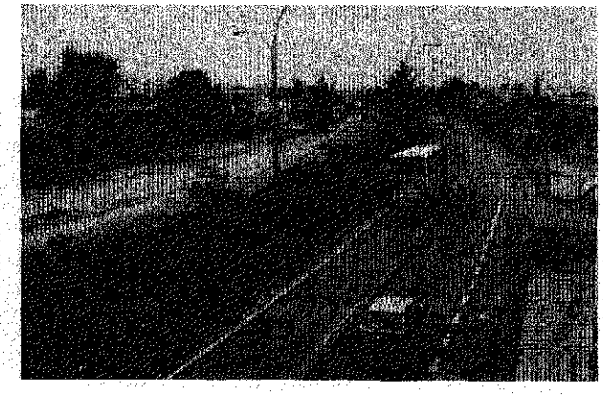
El conjunto de infraestructuras de comunicaciones persigue, según la concepción de la propuesta del Plan, su plena integración, a fin de posibilitar la intermodalidad (en la actualidad prácticamente inexistente), por un lado, y la movilidad transversal, esto es, entre los núcleos de la corona metropolitana, por otro lado. A continuación se pormenoriza la propuesta, distinguiendo entre los distintos subsistemas que la integran.

Considerando la aludida repercusión sobre el conjunto del espacio de la aglomeración, la propuesta de red viaria puede centrarse en tres objetivos concretos fundamentales: acortar el tiempo invertido en los desplazamientos, aumentar el nivel de seguridad con que éstos se producen y disminuir los impactos negativos que los mismos generan. Con estos objetivos-marco, las actuaciones que conforman la propuesta se dividen a su vez en tres grupos, que son equivalentes a los niveles jerárquicos del sistema viario, es decir, el nacional-regional, el propio de la aglomeración y el local-supramunicipal.

La propuesta en el nivel nacional-regional, que en definitiva se refiere a las infraestructuras viarias de relación con el exterior de la aglomeración, sin que ello impida un cierto grado de funcionalidad interna, tiene por principal finalidad la segregación de los tráficos exclusivos de paso de los que tienen por origen o destino la propia aglomeración y de aquellos otros que tienen carácter de desplazamiento interno. A estos fines contribuirá de modo sustancial el cierre de una circunvalación exterior, Variante General o Segunda Circunvalación (VNR-01), la construcción de una Variante de la autovía A.92 (VNR-02) entre Láchar y la Variante General, así como de otra Variante de la CN.432 (VNR-03), la actual carretera de Córdoba, entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación, que actualmente es el único acceso territorial no segregado o desdoblado. A estas tres importantes actuaciones, que se resolverán con diseño de autovía, se suma la Carretera de Enlace entre la autovía A.92 y la carretera de Sierra Nevada (VNR-04), a través de las lomas orientales de Granada, con carácter de carretera de sección tradicional, que pretende acortar sustancial-mente el recorrido hasta la estación de esquí de Sierra Nevada desde Levante, además de desconges-tionar un tanto el acceso actual desde la Ronda Sur y primer tramo de la carretera de la Sierra por término de Cenes. A continuación se explicitan las finalidades perseguidas con cada una de las intervenciones citadas.

La Segunda Circunvalación (VNR-01) pretende enlazar todas las carreteras de las Redes de Interés General del Estado y de la Comunidad Autónoma de Andalucía que acceden a la aglomeración urbana de Granada, permitiendo el paso a través de la misma





sin interferencias de los tráficos municipales o supramunicipales y distribuyendo los desplazamientos entre dichas carreteras y los distintos sectores de la aglomeración que sean origen/destino de los mismos. Las condiciones topográficas de la zona norte de la aglomeración (Sierra Elvira) obligan a utilizar como parte de esta Variante el tramo de la A.92 entre el cruce con la CN.323 norte y Santa Fe, planteándose la construcción del resto (Santa Fe-Puerto del Suspiro), que es ya de nuevo trazado, por las tierras de secano localizadas al suroeste de la línea formada por Santa Fe, Las Gablas y Alhendín.

La Variante de la A.92 entre Láchar y la Segunda Circunvalación, (VNR-02) tiene por objeto mejorar las características geométricas del actual trazado y posibilitar un mejor enlace entre estas dos vías, así como los accesos al Aeropuerto de Granada. Discurrirá, desde la A.92, entre las proximidades de Láchar y las de Santa Fe, hasta conectar con la Segunda Circunvalación. La totalidad del tramo será de nuevo trazado. El enlace de la vía con la Segunda Circunvalación será de tipo direccional, con el fin de garantizar la continuidad en condiciones adecuadas para todos los movimien-tos principales.

Con la Variante de la Carretera de Córdoba (VNR-03) se pretende mejorar la condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, posibilitar la remodelación de la misma de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad y segregar los tráficos con origen-destino ajenos a los propios del corredor de Atarfe-Pinos Puente de los exteriores a la aglomeración. Discurrirá desde las proximi-dades de Casa Nueva, en la CN.432, hasta la Segunda Circunvalación, siendo la totalidad del tramo de nuevo trazado, paralelo y al sur de la carre-tera actual. Además de los enlaces de inicio y final, deberá realizarse uno intermedio para el acceso de Pinos Puente.

Por último, la carretera de enlace A.92-Sierra Nevada (VNR-04) tiene como objetivo territorial mejorar la accesibilidad a los núcleos de Beas de Granada, Quéntar y Dúdar, así como facilitar y acortar la conexión entre la A.92 este y Sierra Nevada y el sur de la aglomeración urbana. Discurrirá desde la A.92, en las proximidades de Huétor-Santillán, hasta la carretera de la Si-erra en la confluencia Genil-Aguas Blancas, a través de un re-lieve algo accidentado, que obliga a efectuar tramos de nuevo trazado entre otros preexistentes que deben ser debidamente mejorados.

El segundo nivel viario, la red propia de aglomeración, está compuesto por el conjunto de vías que permiten su articulación con las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad. Las actuaciones propuestas en este nivel tienen por finalidad permitir los movimientos entre los distintos núcleos de la zona central de la aglomeración y entre estos y el exterior de la misma, con independencia del viario local-supramunicipal, así como de estructurar las principales subáreas hoy carentes del viario imprescindible. Once son las actuaciones planteadas a este respecto.

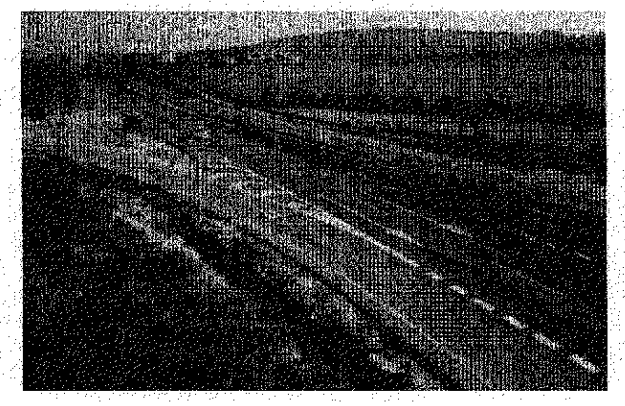
La remodelación de la Circunvalación de la CN.323 (VAU-01) tiene por finalidad posibilitar las actuaciones urgentes para la mejora a corto plazo del sistema viario de nivel de la aglomeración, a la vez que adecuar sus características a la nueva jerarquía funcional que le corresponde, una vez sea ejecutada la Segunda Circunvalación. Su adecuación incluye la remodelación de casi todos los enlaces con que cuenta esta vía con objeto de ampliar los movimientos permitidos, siendo especialmente importantes las interconexiones con el Distribuidor Sur y la Ronda Suroeste.

El Acceso A.92-Granada por Jun (VAU-02), que discurrirá entre el actual enlace de la A.92 a Jun-Alfacar y la ciudad de Granada, tiene por objetivo mejorar la conexión entre la zona norte de la capital y la A.92 este, lo que permitirá diversificar los accesos a dicha zona de la ciudad central y reducir la intensidad de uso de la CN.323, a la vez que disminuirá sensiblemente la distancia a recorrer. La vía constará de tramos de nuevo trazado y de otros preexistentes debidamente mejorados y ampliados, pues el diseño previsto tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta.

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432 (VAU-03), pretende mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, permitir el desdoblamiento de los accesos a la ciudad central por el noroeste y posibilitar la remodelación de la misma, de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad, presentándose, pues, como alternativa necesaria debido a la saturación que experimenta la actual. De ahí que la totalidad del tramo sea de nuevo trazado y que, además de los enlaces de inicio y final, se prevea un enlace intermedio coincidente con la Ronda Noroeste.

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Los Vados (VAU-04) cumple con los objetivos de mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la CN.342 actual, de evitar las travesías de Santa Fe y Bobadilla y de suprimir los numerosos, además de peligrosos, accesos existentes a las propiedades colindantes. El trazado discurrirá entre la Variante General de la aglomeración y la actual Circunvalación de la CN.323 y, aparte de los enlaces correspondientes a estas otras autovías, deberá practicarse un enlace intermedio en la carretera local Santa Fe-Vegas del Genil.

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana (VAU-05), pretende diversificar las conexiones entre la Variante General de la aglomeración y la ciudad central, así como sustituir funcionalmente la actual carretera de La Malahá a Churriana y la antigua CN.323 entre Armilla y Granada, por lo que la totalidad





del tramo será de nuevo trazado. No obstante, la vía constará de dos tramos con características funcionales distintas: autovía entre la Segunda Circunvalación y la Ronda Suroeste y carretera desdoblada y con cruces a nivel en glorieta entre la Ronda Suroeste y la Circunvalación de la CN.323.

El Distribuidor Norte (VAU-06) permitirá la unión entre el Acceso A.92-Granada por Jun y la Circunvalación de la CN.323, así como la interconexión de las principales radiales del norte de la ciudad central (las de Peligros y Pulianas). Esta actuación, junto con la de mejora del acceso de Jun, disminuye sustancialmente el recorrido de entrada desde la zona oriental a la ciudad central, siendo en su totalidad de nuevo trazado y requiriendo la remodelación integra del enlace de Maracena. La vía se prevé de doble calzada con dos/tres carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta.

La Ronda Noroeste (VAU-07), se plantea como solución adecuada para establecer la unión entre la CN.323 norte y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, así como para favorecer la articulación del triángulo formado por los núcleos principales de Albolote, Atarfe y Maracena. A tal fin, discurrirá entre las proximidades del polígono Asegra en la CN.323 y un punto intermedio del Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, siendo todo el tramo de nuevo trazado y con un diseño basado en la doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta. Su entronque adecuado implica a su vez la modificación de trazado de la CN.323 norte.

La Ronda Suroeste (VAU-08) supondrá la unión entre la CN.323 sur y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana, así como la articulación del conjunto de asentamientos formado por Alhendín, Armilla, Churriana y Las Gabias. Su trazado discurrirá en su mayor parte junto al río Dílar, siendo totalmente nuevo, de doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta. Las condiciones del medio que atraviesa aconsejan un diseño acorde con las actuaciones de encauzamiento del río Dílar y del espacio libre previsto en esta franja.

El Distribuidor Sur (VAU-09), tiene finalidades múltiples, como la interconexión de las carreteras radiales de Monachil, La Zubia y Ogíjares con la CN.323 sur; la articulación transversal de los núcleos de Huétor Vega, Barrio de Monachil, Cájar, La Zubia y Ogíjares; y la mejora de la accesibilidad exterior a la Cornisa sur, así como de su movilidad interna. La actuación se plantea asimismo sustituir la carretera interna entre Huetor Vega y Ogíjares, totalmente insuficiente para soportar el tráfico actual y con un alto nivel de peligrosidad. Su recorrido previsto irá entre la CN.323 sur, en las proximidades de Ogíjares, y el final del Acceso Monachil-Granada, siendo la totalidad del tramo de nuevo trazado, tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas y los cruces previstos en cada carretera radial que intercepta serán a nivel y en glorieta.

El Acceso La Zubia-Granada (VAU-10), pretende la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera, debiendo servir como conexión preferente entre la Ronda Sur y el Distribuidor Sur. Discurrirá entre el enlace de La Zubia en la Ronda Sur y el punto de cruce entre el Distribuidor Sur y la actual carretera de La Zubia-Granada, siendo una vía de doble calzada con dos carriles cada una de ellas y con cruces a nivel de tipo glorieta.

Finalmente, la intervención en el Acceso Monachil-Granada (VAU-11), persigue la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera mediante su desdoblamiento. Por tanto, la nueva implicará doble calzada con dos carriles cada una de ellas y cruces a nivel en glorieta. Por otro lado, su paralelismo con el río Monachil, al que cruza en varias ocasiones, insta a diseñar el trazado conjuntamente con el encauzamiento del curso fluvial.

Por su lado, el tercer y último nivel jerárquico lo constituye la red viaria de nivel Local-Supramunicipal de la aglomeración urbana de Granada, es decir, los elementos que tienen por función esencial dar servicio a los desplazamientos vecinales. Por tanto, sus objetivos se centran en la conexión de los núcleos del sistema de asentamientos con la red viaria de nivel Nacional-Regional y/o de Aglomeración, la conexión entre sí de los distintos núcleos del sistema de asentamientos y la articulación interna de núcleos principales.

En relación con las actuaciones previstas sobre la red viaria de este nivel, las propuestas formuladas se concretarán en la creación de nuevos accesos a la ciudad central, es decir, nueva construcción de tramos o compleción de la red, por un lado, y la mejora de algunos de los principales tramos existentes cuyas características son inadecuadas para las demandas a las que están sometidos.

Otro grupo de actuaciones del Plan se centra en la **Red Ferroviaria**. Aunque la propuesta de sistema ferroviario que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue tanto objetivos intrínsecos (afectan esencialmente a las finalidades del sistema) como de carácter extrínseco (afectan a otros aspectos de la estructura territorial de la aglomeración), a nivel de la funcionalidad pretendida interesa centrarse en los primeros, que se establecen en los siguientes: inserción de las instalaciones ferroviarias en la estructura territorial y urbana en mejores condiciones que las actuales; mantenimiento de la centralidad de las instalaciones ferroviarias de pasajeros y su modernización; y potenciación de las instalaciones de mercancías y mejora de la intermodalidad.

En relación a las actuaciones tendentes a mejorar la inserción de las instalaciones ferroviarias en el estructura territorial y urbana de la aglomeración, se proponen dos intervenciones de fuerte impronta.





Por una parte, la conexión entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla (RFV-01), supone la construcción de un enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla que discurrirá, a través del valle del río Cubillas al norte de Sierra Elvira, en vía simple y sin pasos a nivel, desde el sur del embalse de Cubillas en la línea de Moreda y desde el norte del núcleo de Pinos Puente en la línea de Bobadilla. Esta actuación tiene como finalidad, pues, unificar en uno sólo los dos accesos actuales, posibilitando así la mejora del actual de Bobadilla desde Pinos Puente hasta Granada y el levantamiento del actual de Moreda (RFV-06) desde el Polígono Juncaril hasta Granada.

En segundo lugar, la remodelación de la línea Granada-Bobadilla (RFV-02). Esta mejora tiene por finalidad adecuar sus características a las nuevas funciones que debe cumplir como único acceso ferroviario a la aglomeración, servir como soporte de las cercanías de Atarfe y Pinos Puente y evitar los conflictos con la ordenación urbana de la ciudad de Granada. El trazado de la vía de Bobadilla será básicamente el actual, pero dentro del mismo se diferencian dos tramos a los efectos de las actuaciones previstas: el oeste y el este con nexo en el barrio de Bobadilla. Sobre el tramo oeste deberán realizarse actuaciones encaminadas a la supresión de interferencias con el sistema viario; a la duplicación de la vía, si el tráfico ferroviario así lo exigiera, y a la defensa del canal ferroviario. Sobre el tramo oriental las actuaciones prevén la potencial duplicación de la vía y la supresión total de interferencias con el sistema viario, para lo que se propone el soterramiento del canal ferroviario.

Las actuaciones dirigidas a la modernización de las instalaciones de pasajeros implican la remodelación completa de la estación Granada-Andaluces (RFV-03), a fin de mejorar su funcionalidad, seguridad y comodidad, incluyendo los servicios propios de una estación central, a la vez que liberar suelos para la construcción de una terminal de autobuses de carácter metropolitano, que facilite la intermodalidad autobus-ferrocarril. Otras actuaciones tienen por finalidad la mejora de las estaciones ubicadas en Atarfe y Pinos Puente (RFV-04). La mejora de estas estaciones tiene como principal objetivo su adecuación a la implantación prevista de los servicios de cercanías.

Respecto a las actuaciones tendentes a la mejora e intermodalidad de las instalaciones de mercancías (RFV-05) se trata de trasladar las situadas en la estación Granada-Andaluces y los talleres ferroviarios inmediatos a un nuevo emplazamiento previsto en las inmediaciones de Mercagranada. Estas nuevas instalaciones de talleres y de mercancías ferroviarias tienen por objeto mejorar su posición en la aglomeración urbana para el desarrollo de las funciones que les son propias, liberar suelos en la estación Granada-Andaluces para facilitar su remodelación y facilitar la intermodalidad con el resto de medios de transporte; de hecho, este emplazamiento y la superficie reservada también permitirá la construcción del Centro de Transporte de Mercancías previsto. Aún cuando se trata de actuaciones independientes, se considera que la totalidad de las mismas debe ubicarse conjuntamente para conformar un Centro Intermodal que, además de mejorar la funcionalidad de los servicios de transporte de mercancías, potencie el desarrollo del subsector económico al internalizar las ventajas posicionales a nivel regional de que actualmente goza la aglomeración.

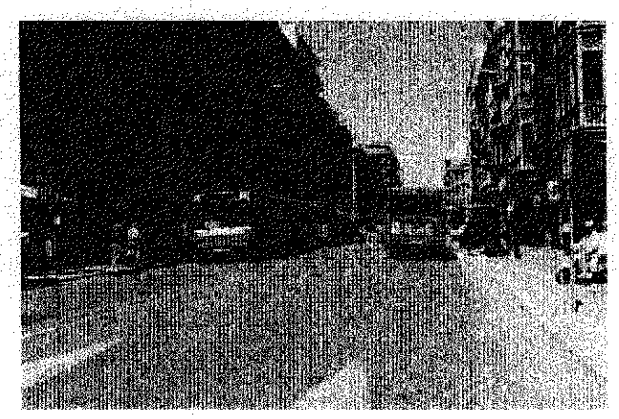
El conjunto de actuaciones indicado hará posible una mejora muy sustancial de la movilidad en el área, aumentando los niveles de seguridad, reduciendo los tiempos en gran parte de los desplazamientos y diversificando los recorridos posibles para alcanzar un determinado destino tanto interna como externamente al espacio de la aglomeración urbana.

Pero la sola puesta en funcionamiento de este nuevo escenario de infraestructuras viarias no resolverá todos los problemas de movilidad, puesto que determinadas causas estructurales, como la concentración de usos demandantes de desplazamiento en la ciudad central, seguirían dificultando los movimientos periferia-centro y generando, en consecuencia, situaciones de saturación. Es por ello que Plan de Ordenación del Territorio propugna un aún más importante grupo de intervenciones sobre el Sistema de Transportes de la aglomeración.

La propuesta de **Sistema de Transportes** que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue diversos objetivos básicos que consisten en: definir un sistema integrado de transporte colectivo; crear una oferta de conexión entre los distintos núcleos de la aglomeración; mejorar el servicio de los diferentes núcleos del área con Granada, hasta hacerlo competitivo con el vehículo privado; y mejorar asimismo el transporte urbano de la ciudad central.

A su vez, la propuesta se fundamenta en tres líneas de actuación principales y complementarias: la progresiva implantación del tranvía, como medio de transporte público tanto intermunicipal como municipal de Granada, en cuatro fases, de las cuales dos se programan en el período previsto de vigencia de este Plan (2000-2011) y las otras dos fuera del mismo; la implantación del servicio de Cercanías Ferroviarias; la reforma de las líneas de transporte público intermunicipal que utilizan como medio el autobús, para adaptarse a los requerimientos actuales de funcionalidad y a la progresiva implantación del tranvía; y finalmente, la mejora del viario local-supramunicipal, ya vista, para que sirva de soporte a las líneas de autobuses.

Aun cuando el problema que se pretende abordar es el transporte público supramunicipal, la propuesta no puede sustraerse de intervenir, al menos parcialmente, en el transporte público municipal de la ciudad de Granada, origen y/o destino mayoritario de los viajes, para garantizar la funcionalidad y coherencia global del sistema.





La propuesta de implantación progresiva del tranvía como modo de transporte público preferente se basa en el trazado de una vía doble que circunvale las áreas centrales comerciales y de servicios de Granada. A este trazado en ronda acometerían las distintas líneas radiales, también en vía doble, que progresivamente se fueseri agregando en las distintas fases. Sobre la línea en ronda se plantean dos estaciones principales de intercambio con el transporte urbano e interurbano, una al norte en La Caleta, y otra al sur, en el Paseo de la Bomba. Además, se propone la implantación de otras dos estaciones de intercambio con el ferrocarril, una entre la estación de Andaluces y Avenida de la Constitución y otra entre dicha estación y el Camino de Ronda.

La red de tranvía o metro ligero, como se ha indicado, se compondrá de un anillo que circunvale el área central de la ciudad de Granada (Constitución-Gran Vía-Reyes Católicos-Puerta Real-Paseo del Salón-Camino de Ronda-Constitución) y de cinco líneas radiales para cubrir el ámbito de implantación previsto: línea Norte hasta Albolote, línea Sierra hasta Pinos Genil, línea Cornisa Sur hasta Ogíjares, línea Dílar, con bifurcación en Armilla, hacia el oeste hasta Churriana-Las Gabias con prolongación a Vegas del Genil y hacia el sur hasta Otura, y línea Vega con bifurcación en Santa Fe, hacia Aeropuerto y Láchar, y hacia Chauchina y Fuente Vaqueros.

En cuanto al servicio de transporte público de pasajeros sobre el viario en el interior de la aglomeración urbana de Granada, se prestará por autotaxis y autobuses. La red habrá de planificarse de forma global, incluyendo los servicios urbanos e interurbanos, y como complementaria al transporte en plataforma reservada, del que se considera tributaria. La red interurbana de autobuses se compondrá preferentemente de líneas en bucle y doble sentido, excepto cuando las características de los núcleos de población y/o actividad, de la red viaria que haya de servir de soporte y la funcionalidad urbana recomienden trazados exclusivamente radiales. Con el diseño en bucles se pretende potenciar la accesibilidad a los núcleos más importantes de la aglomeración, desde el resto de núcleos.

Se prevé que la red cuente, al menos, con dos intercambiadores modales con la red urbana y con el anillo central del tranvía o metro ligero de la ciudad de Granada, situados uno al norte, en la estación ferroviaria de Granada-Andaluces o en el área de La Caleta, y otro al sur, en el Paseo del Salón.

Con esta remodelación de las líneas de autobuses se persigue, de una parte, ajustar el trazado y número de expediciones a las demandas de movilidad mas complejas requeridas por los usuarios; y de otra, coordinarlas con las sucesivas fases de implantación del tranvía. Por otra parte, se modifica el criterio actual de líneas radiales al de líneas en anillo cuyo objetivo es enlazar los distintos núcleos de cada subárea. Además, se introduce una línea circular que, enlazando las estaciones finales del tranvía, recorrería la primera corona de la aglomeración conectando los distintos núcleos cabecera prestatarios de servicios de cada subárea definidas en la aglomeración urbana.

Respecto al Centro Intermodal de Transporte de Mercancías, el objetivo máximo es el de concentrar las actividades relacionadas con la logística del transporte terrestre en la aglomeración urbana de Granada, incuyendo el almacenamiento, la distribución y la manipulación realizados por empresas de transporte, así como la prestación de servicios a dichas empresas, a los vehículos y a los transportistas. Se prevé su ubicacón entre la vía ferroviaria de Bobadilla, el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432 y la actual CN.342. La planificación funcional y el diseño del Centro de Transporte de Mercancías deben facilitar la intermodalidad entre el transporte por ferrocarril, el transporte por carretera de largo recorrido y el transporte para la recogida o distribución de las mercancías.

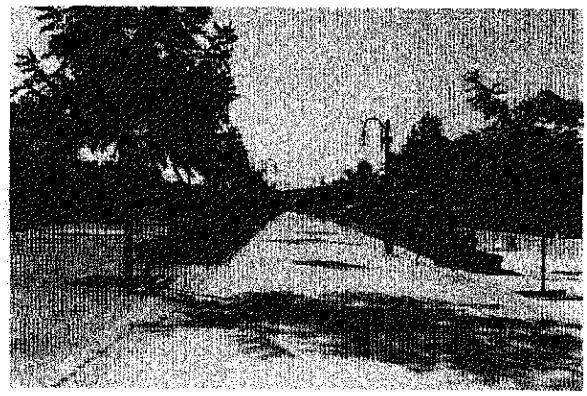
Dada la complejidad y especificidad de la propuesta de transporte público supramunicipal, la que realiza el Plan de Ordenación del Territorio debe entenderse como un esquema programático, con el objetivo de permitir la concertación entre los implicados y cuyo desarrollo habrá de producirse en el marco de una planificación especializada.

En cuanto al subsistema de transporte exterior a la aglomeración urbana de Granada, aquel se compone de tres grandes infraestructuras: el Aeropuerto de Granada, la Estación de ferrocarril de Granada-Andaluces y la Estación de autobuses de Granada. Además de la mejora propuesta de la estación de ferrocarril y de la consideración de una posible ampliación del aeropuerto, es preciso potenciar la interconexión entre los componentes de este subsistema de transporte exterior mediante los servicios públicos de transporte de pasajeros.

El último sistema relevante desde el punto de vista espacial para la articulación territorial es el constituido por los Espacios Libres, una opción de ordenación del medio rural en contacto o en el área de influencia de los núcleos de la aglomeración urbana que cuenta con gran interés social puesto que es una forma de apropiación vivencial, a través del contacto físico y disfrute de sus manifestaciones naturalísticas y paisajísticas, de los espacios abiertos pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata.

Dentro de la estructura de articulación territorial prevista para aglomeración urbana de Granada, el sistema de espacios libres propuesto tiene un gran peso por la ubicación estratégica y las fuertes interrelaciones de sus espacios integrantes que, además de numerosos, abarcan una importante extensión en el conjunto del ámbito. Pero lo que es más significativo, gran parte del sistema tiene fuerte integración con el resto de los elementos estructurantes, tanto con los núcleos de población (la gran mayoría de ellos cuentan con espacios libres en contacto o en las inmediacio-





nes), como con las redes viarias y, en su caso, los medios de transporte público que las transiten, pues atraviesan en muchos casos, y con posibilidades de acceso físico directo, los espacios libres del sistema, sobre todo los centrales, que se distribuyen esencialmente por el espacio de vega.

Sobre la base de estas condiciones y potencialidades que ofrece el sistema de espacios libres, los objetivos de la ordenación propuesta, esto es, la conformación física del entramado, los espacios extensivos y lineales seleccionados y las interrelaciones previstas con el resto de los elementos estructurantes, son muy numerosos e, incluso, ambiciosos, girando en torno al objetivo principal de consolidar el sistema de espacios libres como uno de los referentes básicos para la ordenación y organización del territorio de la aglomeración urbana.

La importancia que dentro de este Plan adquiere el Sistema de Espacios Libres recomienda una descripción más pormenorizada del mismo que se realizará en un apartado independiente para no romper excesivamente la justificación de la estructura de articulación territorial.

Otro de los sistemas estructurantes considerados es el **Sistema de Dotaciones supramunicipales**. La cobertura en equipamientos y servicios comunitarios para el área de la aglomeración de Granada es diferente según el ámbito de influencia. Los objetivos que se marca en Plan de Ordenación del Territorio a este respecto, y que en su mayor parte han de ser resueltos por las Administraciones competentes en cada materia, son los siguientes: completar el escalón básico de dotaciones municipales; localizar preferentemente las dotaciones al servicio de varios municipios en los núcleos de Nivel B y C (según la jerarquía establecida por el propio Plan); ubicar las dotaciones al servicio general de la aglomeración en la ciudad de Granada; situar las dotaciones al servicio de más de un municipio en el entorno de los nodos del transporte público supramunicipal; y agrupar las dotaciones de los distintos servicios, según criterios de accesibilidad relativa para los usuarios.

Precisamente son las dotaciones de nivel de *subárea* y de *aglomeración* las que necesitan una localización que impida los problemas detectados. Esta localización es la que desde el Plan de Ordenación del Territorio se pretende conseguir con la reserva de suelos destinados a dotaciones que descentralicen los servicios y satisfagan las necesidades de los habitantes sin tener que deplazarse, inevitablmente, a la ciudad central de la Aglomeración. Importantes determinaciones a este respecto son las de localizar dotaciones de nivel supramunicipal donde sea previsible una importante afluencia de usuarios en núcleos de nivel B (Albolote, Armilla, Atarfe, Maracena, Peligros, Pinos Puente, Santa Fe y La Zubia) y en las proximidades de la red de tranvía o metro ligero propuesta en el presente Plan.

Los objetivos que marca el Plan de Ordenación del Territorio en relación a las **Infraestructuras de los Servicios Urbanos** están dirigidos, sobre todo, a la coordinación en la implantación de las redes y en la optimización de su funcionamiento, para cuyos fines establece diversas determinaciones y reserva determinados suelos para la más fácil implantación de esas infraestructuras.

En relación a las infraestructuras del ciclo del agua en la aglomeración urbana de Granada, y con referencia en las propuestas del Plan, la actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de las empresas prestatarias de servicios tienen por cometido los siguientes objetivos: cerrar en el plazo máximo de seis años el ciclo integral del agua; disminuir el consumo de agua potable mediante políticas realizadas sobre la demanda y sobre las condiciones de las infraestructuras de abastecimiento hasta establecerlo al final del período de vigencia del presente Plan en 250 *litros/habitante/día*; unificar el suministro de agua potable para toda la aglomeración urbana; limitar las captaciones de agua del acuífero para abastecimiento urbano a los periodos de sequía; potabilizar la totalidad del agua consumida para usos urbanos; equiparar las condiciones de calidad, caudal y presión en el sistema de asentamientos de la aglomeración urbana; sustituir en el plazo máximo de nueve años las distintas captaciones y procesos de tratamiento existentes en la aglomeración urbana por el nuevo sistema unificado, construir en el plazo máximo de seis años la totalidad de la red de evacuación de aguas usadas en la aglomeración urbana; depurar en el plazo máximo de seis años la totalidad de las aguas usadas por el sistema de asentamientos de la aglomeración; reutilizar las aguas depuradas para el riego de los distintos cultivos de la Vega de Granada, según las condiciones de calidad establecidas para cada uno de ellos; impedir la construcción o ampliación de redes de suministro o depuración de aguas no integradas en el sistema unificado; unificar para toda la aglomeración urbana, al menos, la gestión de la captación, potabilización, depósito y distribución del abastecimiento de agua en alta y de la evacuación general, depuración y reutilización de las aguas usadas; establecer una política tarifaria única para el agua en la aglomeración urbana, sin perjuicio de los recargos y canon zonales a que hubiera lugar, de manera transitoria, motivados por la construcción de las infraes-tructuras necesarias.

La propuesta del Plan de Ordenación del Territorio refleja la que establece el "Plan de Saneamiento y Abastecimiento de la Vega de Granada" (1994), manteniéndose sus principales criterios de intervención, es decir, la consagración del ciclo integral del agua, el fomento de la gestión supramunicipal y una intervención equilibrada en todo el ámbito; pero centrándose únicamente en los municipios integrantes de la aglomeración urbana y añadiendo elementos de detalle propiciados por la escala de trabajo y las necesidades de coordinar ciertas actuaciones con otras dentro de los sistemas estructurantes de la aglomeración.

Los objetivos generales del Plan de Ordenación del Territorio para el abastecimiento y consumo de energía son los de fomentar entre la población de la aglomeración urbana hábitos de consumo racional y ahorro de energía; potenciar el uso de las energías renovables y en especial de la solar y la procedente de la biomasa; garantizar un abastecimiento de energía estable y suficiente en toda la aglomeración; extender progresivamente a toda la aglomeración urbana la red de gas natural canalizado; evitar o minorar el impacto ambiental producido por el trazado de las infraestructuras; impedir el trazado de nuevos tendidos eléctricos aéreos por los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana o por las zonas protegidas por la legislación ambiental y por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos por el presente Plan; trazar las nuevas infraestructuras por pasillos que no dificulten la ejecución de las actuaciones previstas en este Plan; compatibilizar el trazado de las infraestructuras con el necesario crecimiento del sistema de asentamientos urbanos; proteger las infraestructuras, evitando la implantación en su entorno de usos y actividades que puedan resultar incompatibles.

EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

Junto al sistema de asentamientos y al de comunicaciones y transportes, el otro principal sistema estructurante definido en este Plan de Ordenación del Territorio es el de Espacios Libres, una opción de ordenación del medio rural en contacto o en el área de influencia de las ciudades y de las aglomeraciones urbanas que cuenta con gran interés social puesto que es una forma de apropiación vivencial, a través del contacto físico y disfrute de sus manifestaciones naturalísticas y paisajísticas, de los espacios abiertos pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata.

En realidad, muchos espacios alcanzan carácter de libres socialmente sentidos y vividos de modo completamente espontáneo o por tradición histórica, independientemente de que la Administración les haya otorgado de forma explícita tal calificación o no. En los casos donde las actividades de esparcimiento están implantadas pero el espacio no tiene condición de dominio público, cabe esta-blecer las medidas oportunas para el mantenimiento de las circuns-tancias que han posibilitado esta función social. La otra alternativa consiste en potenciar el uso colectivo de determinados espacios, en crear nuevos espacios libres en definitiva, desde las competen-cias de la planificación territorial. En el caso de la aglomeración urbana de Granada y con la oportunidad brindada por la formu-lación de este Plan de Ordenación del Territorio, se llega más lejos aún al proponer la construcción de un *sistema de espacios libres*, con referencia supramunicipal para toda la aglomeración urbana.

Con este Sistema se pretende que muchas áreas y ciertos corredores formen parte del circuito de desplazamientos cotidianos, siendo preciso favorecer una trama básica de espacios libres que disponga de buena accesibilidad y completa continuidad a través de elementos lineales como cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias, caminos y senderos. A su vez, la declaración de los espacios constituyentes del Sistema permite establecer determinaciones conducentes al mantenimiento de sus condiciones paisajísticas y ambientales, puesto que quedan al margen de procesos urbanísticos.

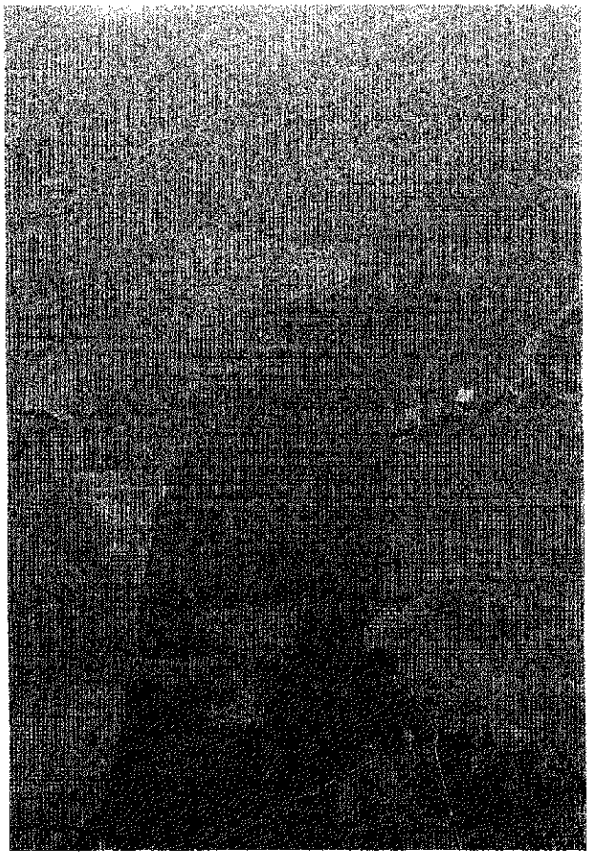
Los elementos que constituyen la propuesta de ordenación, la designación de los espacios extensivos y lineales, su organización en itinerarios, los corredores de enlace entre los mismos y la zonificación del suelo afectado se señalan en el plano de "Organización y Zonificación del Sistema de Espacios Libres" (*Ord-2.1*).

FINALIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

La ordenación que se propone para el Sistema de Espacios Libres parte de la consideración de su capacidad estructurante del espacio y de su condición de referente básico para la organización del territorio de la aglomeración urbana. A partir de estos principios, la propuesta del Sistema se ajusta a diversos objetivos estratégicos, todos ellos presumiblemente alcanzables con la aplicación de este Plan de Ordenación del Territorio. Por otro lado, además de los objetivos múltiples que se pretende cumplir con la construcción del Sistema, la consideración conjunta del mismo pone de manifiesto su capacidad para reforzar la estructuración del sistema de asentamientos a través de espacios lúdico-recreativos que propicien su continuidad física y funcional.

En principio, precisar que el Sistema de Espacios Libres de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo que debe permanecer básicamente libre de edificación a fin de permitir el contacto de la población con la naturaleza y las áreas rurales, conservar unas condiciones ambientales adecuadas en la aglomeración, mantener la autonomía de las áreas urbanas y salvaguardar las zonas con valores ecológicos y paisajísticos compatibles con las actividades humanas de ocio relacionadas con el medio. Forman parte también del Sistema las infraestructuras e instalaciones que facilitan las finalidades anteriores. Precisar igualmente que los espacios libres normalmente no han de pertenecer al dominio público, pero sí han de ser de aprovechamiento social, donde predominan los elementos de carácter natural sobre los de origen antrópico; tratándose de espacios abiertos, al aire libre, destinados esencialmente a actividades relacionadas con el paseo, deporte, recreo, contacto con la naturaleza y otras formas de ocio. Implican, además, su sujeción al dominio rural o forestal.

En el territorio afectado por la propuesta se establecerán las acciones y medidas que desarrollen los siguientes objetivos: complementar el sistema de aglomeración con los distintos sistemas municipales; facilitar su acceso desde los núcleos del sistema de asentamientos; favorecer su continuidad a través de los núcleos urbanos; mejorar el paisaje urbano limítrofe; evitar su ocupación con usos, instalaciones o construcciones inadecuadas; salvaguardar los valores ecológicos y paisajísticos que contienen; mantener la actividad agrícola y tratar de recuperarla en los terrenos que se encuentren en situación de abandono productivo; fomentar la revegetación de los suelos forestales afectados cuando sus características así lo recomienden; aumentar el suelo de dominio público; evitar la privatización de suelos afectos al dominio público o de carácter patrimonial de



las Administraciones y Entidades Públicas; fomentar la recuperación de los suelos de dominio público ocupados por particulares; proteger, mejorar y rehabilitar los bienes con valores culturales de interés para la aglomeración; mejorar o construir los canales de interconexión entre los distintos espacios integrantes; construir las infraestructuras necesarias para facilitar el uso colectivo; facilitar el conocimiento público de estos espacios y sus características; finalmente, y como objetivo integrador de todos los anteriores, poner en valor socialmente el Sistema de Espacios Libres.

La materialización de estos objetivos ha requerido concebir un Sistema extenso, ramificado, complejo, que se apoya en masas acuáticas, espacios agrícolas y forestales, de gran potencial recreativo a partir de sus condiciones ambientales y paisajísticas y de localización relativa en la aglomeración urbana, así como en cursos fluviales, vías pecuarias, carreteras secundarias y caminos importantes, espacios lineales todos ellos que en su mayoría tienen capacidad estructurante y, además, suelen corresponderse con corredores visuales de gran valor.

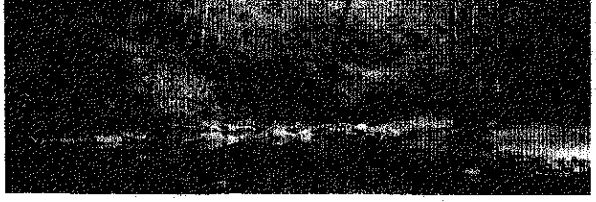
La comprehensión y apreciación de tan vasta superficie y la organización de los espacios, recorridos internos de los mismos y ejes de conexión entre aquéllos ha recomendado su segregación por *itinerarios*. Cada uno de ellos está compuesto por al menos dos espacios extensivos que guardan elementos territorialmente integrados, a tenor de las características definidoras del medio y de la propia conformación de los elementos vertebradores. Aunque, a veces, es el factor localización (contigüidad) el que decide, en general los espacios conformadores de un mismo itinerario expresan afinidad territorial; adolecen de una determinada problemática; cuentan con diversos activos ambientales y paisajísticos y, en casos, culturales compartidos; ofrecen potencia-lidades de similar signo y requieren actuaciones comunes en aras a su máxima implicación como espacios libres.

A través de la red de espacios lineales se traban y vinculan los espacios extensivos del Sistema y muchos de los núcleos de población y su entorno rural, interrelacionándose así espacio urbano, agrícola y forestal; a su vez, los itinerarios se interconectan a través de un viario de unión (*enlaces*) que tiene por objeto integrar la totalidad de la red. Ahora bien, casi todos estos espacios lineales, sean de itinerario o de enlace, tienen suficiente carácter y, a veces, heterogeneidad como para hacerlos por sí mismos atractivos y explicativos de los hechos naturales y antrópicos concurrentes.

Consecuencia lógica de la importante superficie abarcada por el Sistema de Espacios Libres ha sido su superposición con situaciones diversas no sólo de índole física, sino también dominiciales y jurídicas, lo que se pone de manifiesto en la **Zonificación del suelo afectado**, que conlleva consecuencias a los efectos de la regulación de los usos y transformaciones permitidos. A este respecto, se distinguen las siguientes situaciones: Zona 1, "Suelos incluidos en espacios naturales protegidos"; Zona 2, "Suelos de alto valor ecológico-ambiental"; Zona 3, "Suelos de alto valor productivo"; Zona 4, "Otros suelos de los espacios extensivos" y Zona 5, "Suelo de espacios lineales y enlaces entre itinerarios".

Las actuaciones que se proponen tienen por referencia los elementos constituyentes y los itinerarios del Sistema, que más adelante se pormenorizan, pero subyace la mencionada zonificación del suelo afectado. Así, en las zonas incursas en espacios naturales protegidos, la intervención ha de compatibilizarse con la que prevén los correspondientes instrumentos de gestión, aparte de ser, de por sí, especialmente sensible con los requerimientos ecológicos de estos espacios acreedores de protección al más alto nivel normativo. En los suelos de alto valor ecológico-ambiental definidos por este Plan (ver Plano correspondiente, *Ord-3*), pero que no están declarados espacios protegidos, las actuaciones son, como en el caso anterior, especialmente respetuosas con los requerimientos ecológicos del medio, pero existe un más decidido compromiso del Plan de Ordenación del Territorio por acercarlo a su uso y disfrute colectivo; en estos suelos, por lo demás, es mayoritario el dominio público. En los suelos de alto valor productivo, donde es predominante el dominio privado, puesto que se trata de los predios agrícolas de vega que han sido incluidos dentro del Sistema de Espacios Libres, las actuaciones van especialmente dirigidas a la activación, señalización y mejora de los recorridos internos, que son normalmente de dominio público (vías pecuarias, caminos principales, márgenes fluviales, etc.), a la protección y, si cabe, restauración de edificios de interés cultural y, como no, a la preservación de los usos actuales de tales suelos. En los que no están sujetos a ninguna de las situaciones anteriores, la actuaciones son más flexibles, siempre que la funcionalidad perseguida lo requiera. Finalmente, en los suelos afectados por los espacios lineales, tanto de itinerario como de enlace, todas las actuaciones tienen una serie de denominadores comunes: la restitución del dominio público en caso de haber sido ocupado, la construcción de miradores en puntos estratégicos y, cuando sea preciso, la mejora del trazado y piso y la recualificación ambiental y paisajística de sus márgenes. Esta afectación zonal se señala en el Plano de Organización y Zonificación del Sistema de Espacios Libres (*Ord-2.1*).

La organización funcional del Sistema de Espacios Libres se materializa en **Itinerarios**. Un total de ocho definidos representan la diversidad ambiental, ecológica, paisajística y cultural del ámbito de la aglomeración urbana de Granada, concretándose en los siguientes: A, Vega Alta; B, Vega Baja; C, Sierra Elvira-Embalse de Cubillas; D, Río Beiro-Alto Darro; E, Interfluvios Orientales; F, Borde Noroccidental de Sierra Nevada; G, Río Dílar; H, Alto Río Monachil. A su vez, los itinerarios se conectan entre sí mediante los siguientes nueve enlaces a fin de cerrar la malla del Sistema: A-B-G, Vías pecuarias del borde suroccidental de la Vega; A-E, Tramo urbano del río Genil; A-F, Pasillos del





Chorrillo y de las Canteras; A-G, Bajo río Dílar; B-C, El Alitaje y los Trances; C-D, Carretera de Nívar y el Castillejo; D-E, Acequia de Aynadamar-Cerro del Tambor; E-F-H, Carretera de Sierra Nevada entre Pinos Genil y Choza Altera; F-G, Solana de la Boca de la Pescá. Sobre cada itinerario, que presenta una casuística distinta en función de las zonas dominiciales y jurídicas, es decir, según las afecciones que tienen, se pormenorizan las actuaciones y limitaciones.

El itinerario **"Vega Alta" (A)** está incurso en las áreas de Vega delimitadas por la carretera Granada-Santa Fe, la Circunvalación de la CN-323, Churriana de la Vega, Cúllar Vega y Vegas del Genil, por un lado (espacio A-1, "Vega Central"), y el área situada entre el sur de la ciudad de Granada, la conurbación formada por Huétor Vega-Barrio de Monachil-Cájar-La Zubia-Ogíjares y la Circunvalación de la CN-323 sur, por otro lado (espacio A-2, "Vega Sur"). Los objetivos principales sobre estos espacios son su preservación como zonas no edificadas y, por tanto, el mantenimiento de sus características rurales; la potenciación de la conexión territorial entre los dos espacios extensivos a través del río Monachil (espacio lineal A-I) y la conversión de los mismos en un parque rural basado en la red hídrica y de caminos.

Como quiera que los suelos incluidos en el itinerario deben mantener su actual condición agrícola, su registro público se realizará por la extensa red de caminos generales que transitan estos espacios y por las banquetas de los encauzamientos de los ríos Genil, Dílar y Monachil. Sin perjuicio de lo anterior, las redes públicas deben ampliarse puntualmente para permitir la localización de pequeñas áreas de aparcamiento y servicios que faciliten la visita. Precisamente dada la importancia de las redes públicas para la finalidad perseguida, la ordenación de los núcleos urbanos inmediatos y los proyectos de red viaria colindantes han de facilitar el acceso a las mismas y su continuidad. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano concerniente (*Ord-2.1*) y las edificaciones tradicionales existentes de valor arquitectónico y/o histórico (más de una veintena entre los dos espacios extensivos del itinerario), que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* del presente Plan.

Al itinerario **"Vega Baja" (B)** corresponden las áreas situadas en el entorno de los ríos Genil y Cubillas en el sector occidental de la Vega, incluyendo la zona de confluencia de ambos, así como las grandes masas forestales que se localizan en las lomas del borde meridional de la Vega (Pinar de Láchar y Dehesa de Santa Fe), jalonando los núcleos de población más occidentales de la aglomeración (Santa Fe, Chauchina, Fuente Vaqueros, Cijuela y Láchar). Los principales objetivos establecidos para este itinerario se concretan en su preservación como espacio no edificado y, por tanto, el mantenimiento de sus características rurales; así como en la potenciación de la conexión de las áreas fluviales y forestales que lo componen, haciendo especial hincapié en las medidas de preservación de los espacios húmedos y riberas arboladas de las áreas insertas en la zona de vega.

Es incuestionable el interés que tiene el itinerario para el disfrute de algunos de los aspectos más significativos de la Vega de Granada, o para usar más intensamente los montes forestales de Láchar y Santa Fe, y donde los recorridos propuestos permiten la puesta en contacto de las dos unidades representativas de la Depresión de Granada en el sector oriental, la llanura irrigada y las lomas y glacis circundantes, a cuyo fin contribuye el nexo de primera magnitud que es el río Genil. Por tanto, las actuaciones a emprender deben estar dirigidas a poner de relieve estos valores y cualidades y potenciar, en suma, sus aptitudes como espacios de uso público no reñido con los usos productivos instalados.

A este respecto, se deberán priorizar intervenciones públicas encaminadas a la permeabilización de zonas de difícil acceso por barreras naturales o artificiales, la ubicación estratégica de aparcamientos y de instalaciones asistenciales y de servicios, adecuaciones en los recorridos internos y externos para la práctica de senderismo y ciclismo, entre otras, y la más específica de instalación de un museo-exposición dedicado a los usos y aprovechamientos de los recursos de la Vega a lo largo de su historia, para cuyo fin es apropiado el antiguo aserradero ubicado en las cercanías de la carretera comarcal Santa Fe-Atarfe, edificio que además requiere urgente restauración. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano concerniente (*Ord-2.1*), donde destaca por su potencial panorámico el propuesto en la Dehesa de Santa Fe, y las edificaciones tradicionales existentes de valor arquitectónico y/o histórico (dieciséis, aparte el casco antiguo de Santa Fe, e incluyendo algunos restos arqueológicos como la Torre de Roma), que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* que complementa al presente Plan.

El itinerario **"Sierra Elvira-Embalse de Cubillas" (C)** se localiza en el cuadrante noroccidental de la aglomeración urbana, en la zona delimitada entre la CN-323 y los núcleos urbanos de Atarfe y Pinos Puente. La localización respecto al sistema urbano, las condiciones ecológico-ambientales, así como las paisajísticas (fuerte contraste e intervisibilidad entre la sierra y el embalse), que concurren y las intervenciones públicas para el uso colectivo realizadas la convierten en una de las zonas del perímetro de la Vega más atractivas y adecuadas para su integración en el Sistema de Espacios Libres. En consecuencia, los objetivos de ordenación se centran fundamentalmente en asegurar la preservación de las condiciones ambientales y paisajísticas de los espacios que componen el itinerario, evitando alteraciones sensibles, mejorando las posibilidades visuales y conservando los elementos naturales y culturales que dan significado a estos espacios.

Además, los espacios extensivos y lineales de este complejo requieren, como en otros casos, determinadas actuaciones





complementarias encaminadas a dotarlos de verdadero sentido como espacios libres, resultando prioritarias las siguientes: la confirmación de la zona orográfica y del embalse como áreas deportivas y recreativas, en gran parte ya orientadas y equipadas a tal fin; las intervenciones que han de acometerse en los tramos iniciales del itinerario, es decir, la ejecución de viario apropiado al uso previsto sobre terrenos aún no ocupados por la edificación y adecuación de las márgenes del arroyo Juncaril; la mejora de la accesibilidad al valle del río Colomera poco antes de confluir en el Cubillas, pues también reviste interés especial para dar pleno sentido paisajístico y de reconocimiento territorial a este eslabón más meridional del modelo paisajístico Subbético en los límites de la Vega de Granada; y la potenciación como espacios de interés paisajístico y cultural de algunos sectores de la llanura aluvial del río Cubillas. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano correspondiente (*Ord-2.1*), donde destacan por su potencial panorámico el mirador de la Ermita y otros dos a habilitar, uno junto a la Atalaya y otro en el camino que desciende hacia el embalse del Cubillas; asimismo las instalaciones de arqueología hidráulica sobre el río Cubillas, la Atalaya musulmana y alguna otra edificación de valor arquitectónico e histórico que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* que complementa al presente Plan.

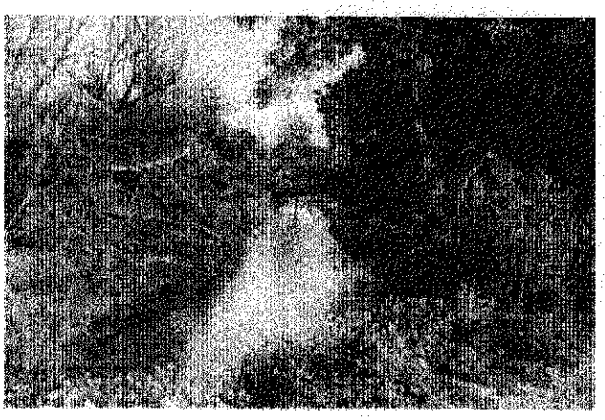
El itinerario **"Río Beiro-Alto Darro" (D)** está conformado por localizados en el cuadrante nororiental del ámbito de la aglomeración, es decir, la cabecera de los ríos Beiro y Darro en la Sierra de la Yedra y la Alfaguara, constitutivas del complejo orográfico de Arana justo en el contacto con las poblaciones de Víznar y Alfacar, así como los terrenos que ocupó el vertedero de Granada en la carretera de Víznar. Los aspectos ambientales en sentido amplio adquieren el mayor protagonismo dentro del espacio serrano de este itinerario, pues está presidido por importantes elementos naturales, tanto bióticos como abióticos, constituyentes de diversas unidades ambientales en muchos casos de muy alto valor. Pero también alcanza gran interés la dimensión paisajística y cultural (contrastes topográficos y cromáticos; hitos históricos, etc.) dentro del conjunto del itinerario, muy especialmente en los espacios lineales del mismo. Estas condiciones obligan a extremar las medidas de compatibilización máxima e impacto mínimo entre el uso social de los espacios que componen el itinerario y los valores ecológico-ambientales, paisajísticos y culturales que aquel contiene.

En consecuencia, las medidas de ordenación dentro de este itinerario tienen por finalidad básica la preservación de los elevados valores ambientales, a la vez que la promoción de una mayor vinculación socio-territorial con la aglomeración urbana, donde el espacio que se ganará al sellado vertedero (D-1, "Solana del Beiro") juega un papel importante como nexo del itinerario, en una clara oportunidad de incorporación a la red de espacios de uso público, siendo objetivo prioritario su regeneración ambiental y paisajística adecuadas a la finalidad prevista. Por su lado, las funciones que puede cumplir el espacio inserto en el Parque Natural de la Sierra de Huétor (D-2, "Sierras de Alfacar y Víznar") son esencialmente las relacionadas con actividades lúdico-deportivas, didácticas y naturalistas, que de hecho contempla en términos genéricos el correspondiente Plan de Ordenación de Recursos Naturales. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano correspondiente (*Ord-2.1*), donde destacan los existentes en la carretera de Nívar, en el centro de recepción de visitantes del Parque Natural y en la Cruz de Víznar, así como los que se proponen en la carretera de Granada a Víznar y en puntos estratégicos de la sierra por su potencial panorámico.

El itinerario **"Interfluvios Orientales" (E)** se localiza en las lomas y valles que ciñen la ciudad de Granada por su borde oriental y que, a su vez, entran en contacto con el núcleo de Cenes de la Vega. Las determinaciones de ordenación tienen por finalidad básica la consolidación como espacio forestal y agroforestal, compatible con el uso público. Además de potenciar las actividades de esparcimiento, que tienen un importante arraigo social en los montes públicos del Llano de la Perdiz y Dehesa del Generalife, se han de preservar las áreas arboladas y arbustivas autóctonas, sobre todo por su alto valor ecológico, y las masas de pinar, sobre todo por sus valores ambientales. Igualmente se establece la finalidad de potenciar la conexión del complejo monumental de la Alhambra con estos espacios forestales adyacentes, paisajística y culturalmente vinculados.

La cuenca del bajo río Darro abarca la mayor parte del itinerario, siendo además su zona más compleja y compartimentada, a la vez que aglutinadora de valiosos registros ecológico-ambientales, paisajísticos y culturales, por lo que constituye uno de los ámbitos más apreciados socialmente de la aglomeración urbana, encontrándose en la actualidad con cierto grado de equipamiento (zonas de juegos, campos de futbol, fuentes, etc.) para tal fin, que ha de ser completado. El valle del Genil medio ofrece, por su parte, gran valor estratégico por cuanto que constituye el umbral de acceso al complejo de esquí y a buena parte de los espacios lúdicos de Sierra Nevada, sin menoscabo de los valores paisajísticos y ambientales que aglutina, siendo aquí prioritarias las medidas conducentes a la preservación de los usos del suelo actuales, aunque se permitan los que sean compatibles con la finalidad lúdico-recreativa del espacio (en particular, culturales, deportivos y de restauración). Por su lado, los espacios lineales del itinerario conforman, en su mayor parte, ejes vertebradores irreemplazables de los espacios extensivos.

A partir de los espacios de dominio público que constituyen más de la tercera parte del área total delimitada entre montes y riberas, el uso colectivo se realizará por los caminos y senderos que lo atraviesan, para cuyo fin se establecerán medidas administrativas





que faciliten su tránsito por los que se internan en predios privados intercalados entre los públicos, siendo precisa su utilización para entender y disfrutar en su conjunto las características de estas cuencas fluviales y visuales en torno a los ríos Darro y Genil. Los hitos del itinerario son los miradores indicados en el plano concerniente (*Ord-2.1*), donde destaca por su potencial panorámico el propuesto en el Cerro del Sol, aparte los existentes en el Cerro de San Miguel, en el Cerro del Aire y en otros lugares del itinerario. Respecto a las edificaciones de valor, que se señalan tanto en el plano mencionado, como en el *Catálogo* que complementa al presente Plan, destacan la Ermita de San Miguel, la Abadía del Sacromonte, el cortijo de Jesús del Valle y antiguas infraestructuras hidráulicas sobre los ríos Darro y Genil.

El itinerario **"Borde Noroccidental de Sierra Nevada" (F)** se distribuye por la zona kárstica de este macizo orográfico, que entra en contacto con los núcleos de la Cornisa Sur de la aglomeración urbana, siendo, diferenciadamente, el itinerario más prolijo en espacios tanto extensivos como lineales de todo el Sistema, primero por la gran extensión y diversidad del área fisiográfico-ecológica donde se localizan y, segundo, por la compartimentación a que obligan sus poderosos relieves. Las medidas de ordenación tendrán por finalidad básica la preservación de los valores ecológico-ambientales de estos espacios, en consonancia con la declaración de Parque Natural y Parque Nacional, pero también, y a los efectos del Sistema de Espacios Libres, el principal objetivo consiste en la formación educativa y el disfrute social de una de las zonas rurales más significativas del entorno, además de más percibida visualmente por la disposición en rampa hacia la Vega de las estribaciones; proponiéndose, en consecuencia, la promo-ción de una mayor vinculación socio-territorial con la aglomeración urbana de los diversos espacios delimitados en este frente oro-gráfico.

Además de la conexión entre los distintos espacios del itinerario, los corredores del mismo tienen como finalidad esencial propiciar la intercomunicación entre los valles del Dílar y Monachil por Fuente Fría (Cerro Huenes) y por la Central de Diéchar, actualmente muy difícultosa por razones físicas y/o dominiciales. Todos estos fines habrán de complementarse y/o compatibilizarse con las determinaciones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales y la legislación del Parque Nacional. En consonancia con esto último, las propuestas están orientadas a conciliar el mantenimiento de unas prácticas agrarias tradicionales y unos usos forestales tendentes a la regulación ecológica, con un mayor disfrute social de estos medios. Por otra parte, los hitos del itinerario estarán constituidos por los numerosos miradores a habilitar o mejorar que se indican en el plano correspondiente (*Ord-2.1*), destacando los del Cerro Sanatorio, Boca de la Pescá y Pico Trevenque, así como el del inicio del camino de la Espartera en la divisoria de aguas arroyo Huenes - río Dílar; pero también por ciertas edificaciones y obras civiles que se distribuyen por el itinerario, señaladas en el plano mencionado y en el *Catálogo* que complementa el Plan, donde sobresalen la central eléctrica de Diéchar, algunos cortijos de arquitectura montañesa, el puente de los Siete Ojos y la red de acequias de altura.

El itinerario **"Río Dílar" (G)** está compuesto por dos espacios extensivos y dos lineales y jalona este río desde la central hidroeléctrica Ntra. Sra. de las Angustias y el cruce del mismo con la autovía de Circunvalación (CN-323), afectando a los términos municipales de Alhendín, Dílar, Gójar, Ogíjares y Otura. Ambiente verdeante, paisaje atractivo, usos y edificaciones tradicionales (como molinos hidráulicos), árboles centenarios y corrientes de agua caracterizan los espacios de este itinerario, todo ello motivo de observación y disfrute, a la vez que acreedor de estrictas medidas de preservación. Un aula de la naturaleza ("Ermita Vieja"), ubicada en las proximidades de la garganta del río Dílar en su apertura a la depresión de Granada, ofrece interés añadido al itinerario en su vertiente de didáctica medioambiental.

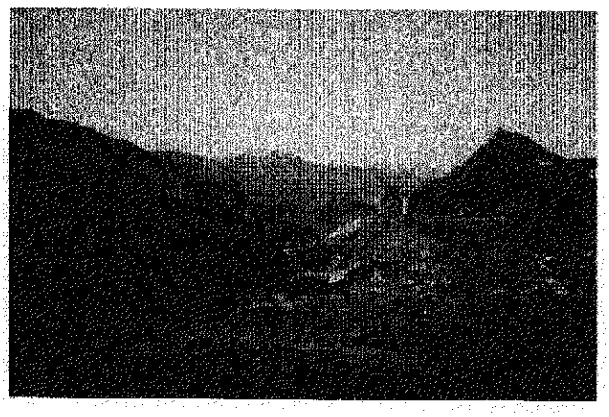
Con estas premisas, las determinaciones de ordenación propuestas tiene por objetivos fundamentales los siguientes: favorecer el disfrute social de un espacio protagonizado por el elemento fluvial que, además, es de dominio público; la preservación como suelo rústico, por tanto no edificado, de gran parte de la vega que irriga; y la articulación de los núcleos más meridionales de la aglomeración urbana en concordancia con la red viaria propuesta por el Plan. Complementariamente con estos objetivos, se preservarán las zonas húmedas y alineaciones o masas de árboles que se insertan en los espacios del itinerario y asimismo se construirán los miradores señalados en el Plano pertinente (*Ord-2.1*). Otros hitos también importantes del itinerario son las edificaciones tradicionales, sobre todo molinos hidráulicos y algunos cortijos, que se señalan en el *Catálogo* que complementa el Plan.

El itinerario **"Alto Río Monachil" (H)** está comprendido por la zona de esquí de Sierra Nevada, situada en la cabecera del río Monachil, como también por la propia carretera de acceso desde Granada a la cumbres nevadenses.

El gran espacio extensivo de este itinerario comparte en gran medida las condiciones ambientales y paisajísticas del marco físico donde se localiza, alta Sierra Nevada, que motiva la presencia frecuente de escaladores, montañeros, excursionistas y otros visitantes de amplio espectro social, además de los más numerosos esquiadores. De hecho, no hay duda del protagonismo que ejerce la nieve y las actividades que giran en torno a ella, siendo la causa principal del amplio alcance territorial de este espacio (subregional, nacional e internacional, según períodos intranuales y temporadas interanuales) y de la consecuente multiplicidad de agentes públicos y privados intervinientes.

Por tanto, sin perjuicio de una ordenación plurisectorial de este espacio dadas sus características (las actuaciones propuestas





para este itinerario han de compatibilizarse, en particular, con las previsiones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural de Sierra Nevada al respecto, con las determinaciones del planeamiento urbanístico municipal sobre el suelo urbano y urbanizable de la estación de esquí y con los proyectos de actuación turística y deportiva de CETURSA), se plantean intervenciones orientadas a favorecer su plena inserción en el Sistema de Espacios Libres de la aglomeración urbana de Granada. Así, los objetivos principales de la propuesta se centran en reafirmar para uso público uno de los espacios de mayor utilización social de todo el ámbito de la aglomeración urbana, por un lado; junto a la consolidación de esta área lúdica y deportiva, se han de fomentar usos alternativos al esquí propio de la temporada invernal, por otro, además de extremar las medidas de preservación de elementos frágiles, sobre todo de flora y fauna, por otro más. Finalmente, se propone la construcción de dos miradores junto a la carretera de la Sierra en las vertientes occidental y meridional, respectivamente, del Dornajo. Actuación complementaria es la de facilitar, con los medios adecuados (incluso remontes por cable) el acceso al pico Veleta durante la estación estival, por ser el más importante mirador panorámico de un extensísimo entorno.

Todos los espacios cuentan con diversas entradas posibles a los mismos, según sea su extensión, perímetro, características físicas, etc. Pero ciertamente, algunos de los puntos de acceso potenciales cuenta con mejores opciones tanto por los trazados de los espacios lineales del itinerario, como para ubicar en ellos determinadas instalaciones de acogida, como aparcamientos, servicios sanitarios, kioscos o ventas, etc. En consecuencia, la configuración del Sistema prevé **entradas prioritarias con instalaciones** para cada uno de los espacios extensivos (señaladas en el Plano concerniente, *Ord-2.1*).

Además de los elementos citados como conformadores del Sistema, éste se encontrará en gran parte vertebrado a partir de unos importantes **corredores urbanos de interconexión** entre itinerarios, que están localizados en la ciudad central pues en ella se prevén actuaciones dirigidas a facilitar el nexo entre la llanura y las lomas que le sirven de apoyo físico. Los ejes de dirección aproximada este-oeste facilitarán la interrelación de la Vega con las lomas orientales del interfluvio Beiro-Monachil e irán entrelazados por ejes transversales norte-sur, siendo el más importante el que discurre por el centro de la ciudad. El trazado y características principales de los tres que cumplirán con el objetivo de conectar llanura y lomas se describen a continuación.

En primer lugar, en el extremo norte de la ciudad central, se contaría con la carretera de nivel local-supramunicipal de nueva construcción que prolongará la Circunvalación de Granada hacia el este y que se proyecta con una mediana tipo bulevar, por tanto, de interés como viario del Sistema de Espacios Libres. Esta vía bordeará los suelos urbanizables del distrito Norte de Granada, intersectando con los bulevares del mismo, y pondrá en contacto la CN-323 con la carretera de Alfacar en un trazado semiparalelo al barranco de San Jerónimo, que permitirá aproximarse al espacio libre de nueva creación previsto en esta propuesta denominado "Solana del Beiro" (D1). En un segundo eje, casi paralelo pero ya de rango urbano, se propiciará con la culminación de la avenida transversal que habrá de conectar, con tratamiento de bulevar, la salida de la Circunvalación en La Chana con el inicio de la carretera de Alfacar, y que ejercería la función de corredor urbano de interconexión de recorridos. El tercer eje está constituido por la Ronda Sur, que pone en contacto la Circunvalación de la CN-323 con la carretera de Sierra Nevada, ya en pleno valle del Genil, gracias al túnel del Serrallo.

Otros dos ejes de dirección general y funciones semejantes a las anteriores se basan en los ríos que atraviesan la zona sur de la ciudad, el Genil y el Monachil. En estas **márgenes fluviales urbanas** se plantean actuaciones de mejora y ampliación del espacio público. Así, el trayecto urbano del río Genil requiere, sobre todo, nuevos tratamientos de adecuación en el cruce con el Camino de Ronda. En cuanto al río Monachil, serán precisas actuaciones decididas de mejora y ampliación del espacio público en unos márgenes que actualmente no pueden satisfacer adecuadamente la función que se espera de este eje en el Sistema de Espacios Libres.

Pero las grandes directrices articuladoras no se limitan a estos enlaces centrales; antes bien, al segundo curso fluvial en importancia dentro del ámbito de la aglomeración urbana, el río Dílar, le compete organizar el borde sudoeste de la Vega, en una actuación coordinada con la construcción de un distribuidor metropolitano propuesto que discurrirá por su valle (VAU-08). En cualquier caso, la adecuación del río Dílar estaría sujeta a actuaciones de encauzamiento y creación de un **parque fluvial lineal**, con el tratamiento que ello requiere y a especificar por su correspondiente proyecto de actuación, en consonancia con la actuación viaria, que recualifique un espacio casi marginal (degradado y poco accesible), pero de enorme potencial en su contribución al Sistema de Espacios Libres.

Las **actuaciones en recorridos** completan las propuestas. Ello implica la recuperación, habilitación o construcción, según los casos, de espacios lineales ocupados ilícitamente, deteriorados en trazado y firme o, incluso, inexistentes pero necesarios para la compleción del Sistema. A este respecto, además de incidir especialmente en las vías pecuarias y riberas fluviales, por su carácter de espacios de dominio público, también se prestará especial atención a la adecuación de los recorridos principales. En cuanto a los recorridos necesarios pero inexistentes, unos son de itinerario y otros de enlace. Entre los primeros se encuentran únicamente los que afectan al itinerario "C" en el corredor del ferrocarril, en el tramo a levantar (actuación "RFV-06" del sistema





ferroviario), y en el corredor del río Juncaril. Entre los segundos, la circunstancia se produce en el tramo Urbanización Cortijo de San Javier - Cortijo de Santa Teresa del enlace "A-B-H"; el tramo de la acequia de Aynadamar entre El Fargue y Granada del enlace "D-E"; en los dos corredores alternativos previstos entre el itinerario "A" y "F" que atravesarán los núcleos de la Cornisa sur; y finalmente, el enlace "F-G", que ha de salvar la ladera meridional de la Boca de la Pescá para descender hasta el río Dílar. Como en casos anteriores, las actuaciones referidas para los espacios lineales aparecen grafiadas en el plano de ordenación correspondiente (*Ord-2.1*).

JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

El Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 24 de Mayo de 1994, por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada en su apartado Tercero 5 establecía como uno de los objetivos a conseguir con el mismo la dotación de un "sistema verde, integrado en el esquema de articulación territorial y ligado a los espacios de valor natural y ambiental existentes".

Las potencialidades para conformar y ordenar un sistema de espacios libres de nivel metropolitano son claras: de un lado, socialmente se asiste a una intensa demanda de espacios destinados a usos recreativos en todas sus vertientes, demanda que aumenta conforme la población adopta modos de vida urbanos e incrementa asimismo la movilidad; de otro lado, a pesar de la debilidad general de la *trama verde* especialmente construida a partir del planeamiento municipal en las últimas décadas, la práctica totalidad de los entes locales y los de nivel supramunicipal son conscientes del interés que alcanza a todos los efectos la constitución de un sistema de espacios libres que satisfaga la demanda social anteriormente aludida.

Como quiera que los espacios libres contribuyen con progresiva importancia a la configuración de la ciudad y del territorio, la propuesta tiene claras connotaciones de ordenación del territorio por cuanto que concierne al uso que concede la población a unas determinadas porciones del espacio donde se desarrolla su vida; y aunque no es una competencia exclusiva de un Plan de Ordenación del Territorio como instrumento de acción pública -pues intervenciones urbanísticas o medioambientales, entre otras, pueden acometer este aspecto-, aquí encuentra su contexto operativo idóneo, máxime al tratarse de un ámbito supra-municipal.

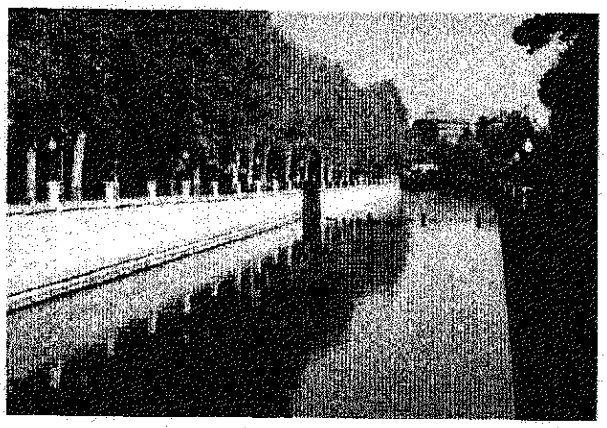
La conjugación de los espacios que son claros receptores de actividades recreativas, contemplativas o, en definitiva, de ocio y esparcimiento, y aquellos otros que se han detectado como recursos potenciales pero que aún no se encuentran acondicionados físicamente ni facultados administrativa ni normativamente para que formen parte de la red, permite afirmar que el ámbito espacial de la aglomeración urbana de Granada cuenta con posibilidades notorias para la construcción de un verdadero *sistema de espacios libres*.

Con estos principios, la propuesta del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada respecto a la configuración, funciones y normativa del Sistema de Espacios Libres parte de su consideración como estructura de gran incidencia en la articulación territorial, pues establece una relación de comunicación directa entre las dimensiones urbanas, periurbanas y rurales en gran parte perdidas con el proceso de expansión acelerada de los núcleos que forman la aglomeración, donde buena parte de la interrelación ciudad-campo ha sido truncada. Frente a esta situación, los espacios libres tienen posibilidades de restituirla o crear nuevas formas de integración territorial.

Pero además de por esta función básica, se justifica plenamente la importancia otorgada en las múltiples funciones de toda índole con que cumple un sistema de estas características. Así, como función específica de equipamiento destinado a satisfacer las nuevas necesidades de ocio y recreo, de esparcimiento y deporte de educación ambiental, etc., que demandan los habitantes de la aglomeración y que difícilmente satisfacen en los espacios libres locales por su infradimensión crónica y localización no siempre adecuada. También como función ambientalista, puesto que puede contribuir al mantenimiento, e incluso la regeneración, del medio ambiente y el paisaje, a través de las cautelas e intervenciones propias del régimen de los espacios de interés colectivo, aspecto que resulta muy motivador en zonas especialmente conflictivas por las tensiones ejercidas en la dinámica de expansión urbana, que frecuentemente obvia los requerimientos ambientales y perceptuales. Estos cometidos se pueden materializar con la regeneración de márgenes fluviales, o la mejora de las condiciones naturales de ciertos espacios, etc., y las medidas que permitan aproximar la naturaleza al medio urbano (funciones de *pulmón verde* para los núcleos urbanos, sobre todo los más densos, y de *franja verde* o cinturón de protección ambiental y paisajística), además de facilitar los requerimientos morfodinámicos y ecológicos del medio, como el mantenimiento de la red hidrográfica y sus condiciones de drenaje o la preservación de áreas forestales.

A su vez, el sistema de espacios libres estratégicamente distribuido permite disuadir del crecimiento continuo e ilimitado de núcleos cuya estructura sea funcionalmente limitada, impedir los procesos de conurbación de áreas y núcleos urbanos con identidades y organizaciones distintas, reservar suelos para otros usos futuros, reforzar o subrayar ejes funcionales, acondicionar o revitalizar los espacios urbanos de borde, adecuar zonas no ocupables del entorno urbano, segregar usos urbanos incompatibles, etc., así





como contribuir a la definición del paisaje de los ámbitos en cuestión, potenciando y salvaguardando sus elementos esenciales, focalizando y articulando las distintas unidades y recorridos, a la vez que aportando significados e imágenes que caractericen e identifiquen los sectores diferenciables.

Las condiciones físicas de partida existentes en el ámbito físico de la aglomeración facilitan la configuración de una red integrada de espacios libres. Por un lado, la fisiografía favorece dicha integración al estar protagonizada por el perfil de depresión tectónica de fondo casi horizontal en una superficie extensa (la Vega) y el contacto escalonado y articulado por diversos cursos fluviales hacia el fondo escénico representado por los sistemas orográficos (Sierra de Huétor y Sierra Nevada) que abrazan la aglomeración. Además, esta disposición diversifica y, por tanto, rompe la monotonía impuesta por la uniformidad del espacio llano (la Vega), compartimentando el territorio.

Por otro lado, destacan en sí mismos los valores naturales, ambientales y paisajísticos que contienen las unidades orográficas (confirmadas con la declaración de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor) y también, aunque en menor medida, los interfluvios Darro-Genil-Monachil; los propios cursos fluviales, a pesar de tener tramos actualmente muy degradados; los valles angostos y feraces que aquéllos han excavado en los grandes paquetes sedimentarios que flanquean la Vega por el lado oriental, además de ciertas porciones de este último espacio y del piedemonte suroccidental del ámbito.

Otros lugares periféricos de interés diverso completan la propuesta con objeto de abarcar la globalidad del territorio de la aglomeración. Así, en el cuadrante noroeste se localiza el complejo formado por Sierra Elvira y el embalse de Cubillas, destacando la intervisibilidad de ambas unidades y el contraste ambiental y paisajístico entre un mogote calcáreo forestal de abruptas formas y la suavidad topográfica conformada por el cuenco del embalse, la lámina de agua y los variados usos agro-forestales de su contorno. En el borde oeste y suroeste, por su parte, se toman en consideración sectores de vega en torno al eje del Genil, que están bajo el predominio de masas arboladas caducifolias e higrófilas, complementándose con los pinares que cubre densamente las lomas calcáreas de la Dehesa de Santa Fe y las margocalizas al suroeste de Láchar.

En otro sentido, grandes ejes estructurantes destacan sobre el conjunto de espacios y corredores que integran la propuesta, pues tienen una disposición central claramente articuladora del territorio de la aglomeración, incidiendo tanto en el sistema viario (actual y propuesto) como en el de los propios espacios libres. Dichos ejes se localizan en la ciudad central, factor posicional clave al que se añaden otros igualmente importantes en la misma: su tamaño urbano y, sobre todo, poblacional; su situación respecto a los núcleos conformantes de la aglomeración y, por último, su capacidad generadora de sistemas generales y usos dotacionales. Es por todo ello que la ciudad de Granada ha de asumir la responsabilidad de vertebrar el área medular del sistema de espacios libres, lo que comporta un necesario, a la vez que funcionalmente inevitable, protagonismo en su organización espacial, habiendo sido preciso explotar en la propuesta las posibilidades que ofrece la configuración urbana de la ciudad para interrelacionar la Vega y el piedemonte oriental (lomas y cerros del interfluvio Beiro-Monachil), estando ubicada justo en la zona de contacto de esas dos unidades físicas.

Los ejes estratégicos para conseguir los objetivos de máxima articulación territorial del Sistema son concretos y poco numerosos y, en ciertos casos, requieren prolongarse para completar la malla básica. Entre los existentes se cuenta, además de las carreteras de gran capacidad que bordean la ciudad de Granada (Circunvalación de la CN-323 en Granada, distribuidor Ronda Sur), con la calles que atraviesan longitudinalmente su área central, con los bulevares de los distritos Norte y Sur, así como con los trayectos urbanos de los ríos Monachil y Genil y sus respectivas adecuaciones laterales, mucho más importantes cuantitativa y cualitativamente en este último. En cuanto a las futuras prolongaciones de los ejes existentes, cabe contar con un distribuidor Norte de nueva ejecución (propuesta del Plan de Ordenación del Territorio) y la compleción de una avenida trasversal urbana entre la salida de La Chana en la Circunvalación y el comienzo de la carretera de Alfacar (propuesta de Plan General de Ordenación).

Si respecto a las autovías que limitan Granada por el oeste y sur ha de procurarse una mayor y mejor permeabilización en los pasos trasversales inferiores a fin de facilitar la interpenetración con el espacio rural adyacente, en aras a recuperar, en cierta forma, la tradicional integración de la ciudad con su vega, el resto de los ejes mencionados han de jugar, por el contrario, un papel más decisivo en la integración del Sistema de Espacios Libres. En efecto, los bulevares que se han creado en los extremos Norte y Sur de la ciudad señalan una futura y deseable conexión con los respectivos espacios de su periferia, a la vez intersticios de tierras agrícolas encorsetadas por las conurbaciones generadas en torno al río Juncaril y a la base del Cono de la Zubia. Se trata de unos viales con gran proyección estructuradora de la aglomeración urbana: unos importantes enlaces con los sistemas urbano, viario y de espacios libres. Los dos haces, el Norte y Sur, se encuentran intercomunicados, periféricamente con las autovías de Circunvalación y Ronda Sur, e internamente por la sucesión de tradicionales calles urbanas. Así, con centro en Reyes Católicos, hacia el distrito Norte se prolonga por Gran Vía y se bifurca hacia los bulevares: el más occidental, proyectado, a través de las avenidas de la Constitución y del Sur; el más oriental, el del polígono de Almanjáyar, a través de las avenidas de Madrid, del Beiro y de Pulianas, consecutivamente. Hacia el Zaidín, el recorrido pasa por la avenida de las Angustias y calle Andrés Segovia antes de alcanzar el bulevar adjunto al palacio de deportes.

Por itinerarios, los dos primeros del Sistema de Espacios Libres, **"Vega Alta" (A)** y **"Vega Baja" (B)**, se distribuyen por la porción centro-oriental del ámbito de la aglomeración urbana, donde se encuentra el espacio de la Vega, del que ya es conocida su importancia como soporte físico del sistema urbano. Componen "Vega Alta" los espacios "Vega Central" (A-1) y "Vega Sur" (A-2), interconectados por el corredor que representa el "Encauzamiento urbano del Río Monachil (A-I). El itinerario "Vega Baja" está formado por los espacios extensivos "Madres de Rau y Soto" (B-1), "Confluencia fluvial Genil-Cubillas" (B-2), siendo ambos, con mucho, los más húmedos de todo el Sistema de Espacios Libres



(cursos fluviales y afloramientos de las capas freáticas) ; "Pinares de Láchar" (B-3) y "Dehesa de Santa Fe" (B-4), interconectados por los espacios lineales "Encauzamiento del Río Genil" (B-I), "Carretera de Santa Fe-Fuente Vaqueros-Casa Real" (B-II), "Coladas de la Vega Baja Meridional" (B-III) y "Camino de la Dehesa" (B-IV), siendo los tres primeros subparalelos y con disposición claramente articuladora.

El espacio de la Vega, cuyo carácter unitario se ha resaltado con frecuencia, se encuentra sin embargo actualmente dividido en diversas zonas por efecto del crecimiento urbano de las últimas décadas; aún así, globalmente considerado, ostenta valores histórico-culturales, productivos, paisajísticos y estratégicos que obliga a su consideración como espacio no ocupable e integrante del sistema de espacios libres. Su organización se establece sobre los cauces de los ríos Genil, principalmente, Monachil, Dílar y Beiro en sus tramos finales, así como de una profusa y secular red de acequias, conjunto hídrico natural y artificial que sirve en parte para construir la red de itinerarios públicos sobre estos espacios de Vega. Destacan numerosos elementos de valor patrimonial en torno a la cultura agrícola de genuino espacio de vega. A su vez, multiplicidad de ejemplos arquitectónicos (casas-huerta, cortijos, secaderos, estructuras hidráulicas) y manifestaciones vegetales (conjuntos o pequeñas masas arbóreas entre cultivos cerealísticos y hortelanos, alineaciones arbóreas junto a acequias y ribazos...; feracidad vegetal en suma), junto al mosaico parcelario de dilatada historia, se conjugan para dotar de atractivos el tránsito y disfrute directo de la más significativa unidad físico-territorial del ámbito de la aglomeración urbana, quedando plenamente justificada su integración en el Sistema de Espacios Libres.

En el sector Norte de la aglomeración se cuenta con el itinerario **C, "Sierra Elvira-Embalse de Cubillas"**, que está constituido por los espacios: "La Serrata" (C-1), que se centra en el sector oriental de Sierra Elvira; "Embalse del Cubillas" (C-2), que incluye la lámina de agua y masas forestales de su perímetro; "Río Cubillas entre Tajo de Silva y Caparacena" (C-3) y "Vega de la Acequia del Llano" (C-4), estos dos últimos jalonando el cauce del Cubillas entre la presa de su nombre y Pinos Puente, donde se configura un paisaje fragoso. Los espacios lineales del itinerario son: el "Camino de los Eriales y Arroyo Juncaril" (C-I), "Ruta del Piedemonte" (C-II), "Carril de la Serrata y Cañada Real de las Baterías" (C-III), "Carril del Collado de los Pinos" (C-IV) y "Colada del Valle del Río Cubillas" (C-V).

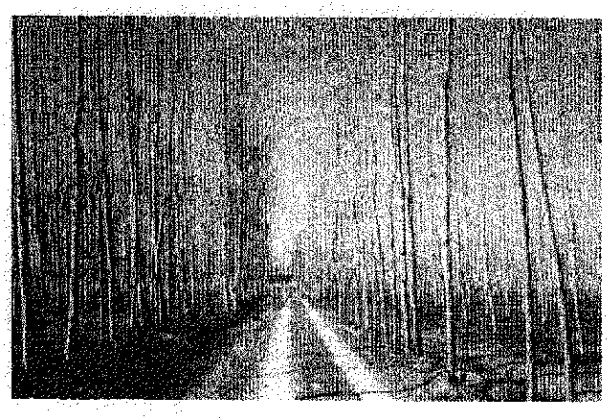
Se trata de un itinerario fundamentado en un espacio seminatural conspicuo que se configura según tres unidades fisiográfico-ambientales sobresalientes: Sierra Elvira, que mantiene restos de vegetación autóctona espesa (formación de chaparral-encinar) yuxtapuesta a una franja de pinos de repoblación y a formaciones kársticas desnudas; la amplia vallonada que se extiende al norte excavada por los ríos Colomera y Cubillas, que está ocupada por cultivos de regadío y por vegetación riparia, ésta en los márgenes de los lechos fluviales, que en conjunto ofrecen un ambiente húmedo y fértil; y la relativamente extensa lámina de agua rodeada por pinares al noroeste y por herbazales higrófilos y restos de encinar al este y sur, condicionando un interesante biotopo que en parte es de origen antrópico por la construcción de la presa y la reforestación complementaria a la obra hidráulica. Estas tres grandes unidades guardan relaciones ambientales entre sí, pero más aún perceptuales, puesto que se establece una carismática intervisibilidad sierra-valle. Los aspectos puramente culturales también son de interés: la obra hidráulica, los restos de una atalaya medieval, las canteras de piedra marmórea Sierra Elvira y las intervenciones recientemente realizadas en el entorno de la Ermita de los Tres Juanes. En definitiva, resulta incuestionable el interés que ofrecen tanto las áreas como los corredores de este itinerario para formar parte del Sistema de Espacios Libres.

En el sector Noreste de la aglomeración, el itinerario D, **"Río Beiro-Alto Darro"**, se centra en el piedemonte y estribaciones orográficas del noreste de la aglomeración, donde se sitúan dos espacios de muy distinta conformación, potencialidad, cualificación y dimensiones, pero que se pueden relacionar por motivos de localización: "Solana del Beiro" (D-1), que se encuentra en ciernes, puesto que supone la transformación futura, y su correspondiente adecuación plena, de un vertedero de residuos sólidos urbanos en actual proceso de colmatación y sellado, y "Sierras de Alfacar y Víznar" (D-2), en el extremo suroccidental del Parque Natural de la Sierra de Huétor. Los ejes viarios que ascienden por las lomas del contacto Vega-Sierra, "Carretera de Víznar" (D-I) y "Carretera de Puerto Lobo" (D-II), organizan el itinerario, cuyo nexo entre ambos es el "Cordel del Arzobispo" (D-III).

Los parajes forestales de la Alfaguara y Llano del Fraile, que se localizan en pleno dominio montañoso, o el manantial Fuente Grande y su entorno, en el pie del macizo y junto a Alfacar, son meros ejemplos, aunque sobresalientes, de los valores que atesora este espacio, un consagrado punto de encuentro entre la diversión, el aprendizaje y el contacto directo con la naturaleza. Por consiguiente, está plenamente justificada su inclusión en el Sistema de Espacios Libres.

En el sector Este de la aglomeración se sitúa el itinerario **E, "Interfluvios Orientales"**, que está compuesto por dos espacios extensivos, la "Cuenca del Bajo Darro" (E-1) y el "Valle del Genil Medio" (E-2), y cinco lineales que los interconectan: "Camino del Sacromonte a Jesús del Valle" (E-I), "Camino de los Alijares a Jesús del Valle" (E-II), "Caminos de la Solana" (E-III), "Fuente del Hervidero" (E-IV) y "Río Genil" (E-V).

Particularizando sobre los extensivos, el espacio que se centra en la cuenca del bajo río Darro abarca una gran extensión de los relieves que flanquean la Vega por su borde oriental, justo en la zona más compleja y compartimentada de los mismos, y aglutina





muy valiosos registros ecológico-ambientales, paisajísticos e, incluso, culturales; ofreciéndose, además, como uno de los espacios socialmente más apreciados de la aglomeración. En cuanto al espacio delimitado en el valle del tramo medio del río Genil, resulta indudable su valor estratégico (umbral de acceso al complejo de esquí y a buena parte de los espacios lúdicos de Sierra Nevada) y paisajístico, sin menoscabo de los valores ecológico-ambientales a pesar de los procesos degradativos de que adolece. En efecto, los espacios delimitados contienen áreas arboladas y arbustivas autóctonas de alto valor natural, coincidentes con las laderas umbrías y semiumbrías de los valles excavados por los ríos Darro y Genil, y áreas de repoblación de pinares, de valor ambiental y considerable aptitud recreativa. De hecho, el itinerario acoge zonas actualmente utilizadas, con gran arraigo, para actividades de esparcimiento, como son la Dehesa del Generalife y Llano de la Perdiz, el Cerro de San Miguel y la Dehesa del Sacromonte, u otras algo menos solicitadas pero también significativas, como el caso de la Confluencia de los ríos Genil y Aguas Blancas. A destacar igualmente que en su conjunto forma un verdadero telón de fondo del complejo monumental de la Alhambra. Consecuencia lógica de la confirmación de todos los valores que contiene la zona ha sido su inclusión en el Sistema de Espacios Libres.

En el sector Sureste de la aglomeración, el itinerario F, **"Borde Noroccidental de Sierra Nevada"**, es con diferencia el más prolijo en espacios tanto extensivos como lineales de todo el Sistema, primero por la gran extensión y diversidad del área fisiográfico-ecológica donde se localizan y, segundo, por la compartimentación a que obligan sus poderosos relieves. Está compuesto por nueve espacios extensivos y otros tantos lineales. Entre los primeros, se encuentran, en primera línea, las áreas recreativas formadas por los pinares del "Cono de la Zubia" (F-1) y la "Fuente del Hervidero" (F-2), que presentan, en general, proximidad tanto física como en tiempo al espacio construido (núcleos de población surorientales de la aglomeración urbana) y condiciones ambientales notorias, en tanto que los demás espacios de este itinerario se emplazan en la periferia orográfica, en la zona de media y alta montaña calcáreo-dolomítica, guardando escasos vínculos entre sí, a excepción de algunos casos: el espacio agreste "Ladera Occidental del Cerro Huenes" (F-3); la impresionante garganta kárstica de "Los Cahorros del Monachil" (F-4); el espacio feraz y vistoso entre relieves abruptos y predominantemente desnudos que representa "Vega Alta de Monachil" (F-5); el umbral orográfico de "El Purche-Cerro Sanatorio" (F-6), paraje clave en las encrucijadas más importantes de Sierra Nevada; el espacio didáctico, sobre todo, "Jardín Botánico de la Cortijuela" (F-7); el de posibilidades deportivas (escalada) y de gran fuerza paisajística, "El Trevenque" (F-8); finalmente, la interesante doble atalaya natural "Boca de la Pesca" (F-9). A su vez, los espacios lineales de este complejo itinerario, que ofrecen frecuentes atractivos paisajísticos en forma de miradores secuenciales, son: "Carretera de Cumbres Verdes" (F-I), "Camino de los Leñeros" (F-II), "Camino de Fuente Fría" (F-III), "Camino de los Hundideros" (F-IV) "Camino de los Neveros" (F-V), "Camino de El Purche a la Cortijuela" (F-VI), "Alto Arroyo Huenes" (F-VII), "Arenales del Trevenque" (F-VIII) y "Camino de la Espartera" (F-IX).

La gran mayoría de los espacios propuestos en este itinerario están sujetos a ordenación y normativa ambientales (Parque Natural y Parque Nacional de Sierra Nevada), lo que puede condicionar su uso dentro del Sistema de Espacios Libres, pero no por ello debe renunciarse a este objetivo habida cuenta de las fuertes vinculaciones territoriales y, más específicamente, la atracción social que ejerce sobre los habitantes de la aglomeración urbana y a mayor escala geográfica. Además, aporta otros atractivos muy apreciables en el entorno de la aglomeración urbana: "pulmón verde" y gigantesco mirador del sector oriental de la Vega. En definitiva, este amplio entorno orográfico y forestal da carta de naturaleza a los espacios libres en él emplazados, no sólo por sus recursos ambientales, sino también por los lúdico-deportivos y didácticos, por lo que la justificación de su integración en el Sistema de Espacios Libres resulta evidente.

El itinerario G, **"Río Dílar"**, se localiza en el sector Suroccidental de la aglomeración. Está fundamentado en dos espacios extensivos, "El Bocaque-Molinos de la Ribere" (G-1) y "Angosturas de Ermita Vieja (G-2), intercomunicados con un anillo formado por otros tantos lineales, que son el "Camino de Dílar a Bizcandía" (G-I) y el "Camino de la Dehesa y Secanos" (G-II) y que se organizan en función del curso fluvial del río Dílar en su tramo medio.

Un ambiente fresco y verdeante caracteriza este itinerario, si bien el espacio G-1 forma parte de la Vega y sus características agrícolas consabidas (no obstante, en este lugar destaca la importancia de la arboricultura y ejemplos notables de molinos hidráulicos), en tanto que G-2 está integrado en el área serrana, pues se trata de un agreste encajamiento en las dolomías que se alzan al este de los depósitos postorogénicos de la depresión. En este angosto valle del umbral de Sierra Nevada, aguas arriba del curso fluvial se alcanza el Aula de la Naturaleza de Ermita Vieja, un singular espacio que presenta opciones para el ocio, la diversión y el aprendizaje en íntimo contacto con la naturaleza. En los aspectos negativos, la zona sufre determinado nivel de impacto ambiental y paisajístico debido a la proliferación de construcciones en suelo no urbanizable, al vertido incontrolado de residuos sólidos en el cauce del río y a las extracciones masivas de arenas junto a la autovía.Todos estos aspectos, tanto los positivos como los negativos, los primeros para garantizar su salvaguarda y los segundos para propiciar instrumentos de corrección y regeneración, respaldan la integración de estos jalones del río Dílar en el Sistema de Espacios Libres.

Finalmente, el itinerario H, **"Alto Río Monachil"**, está constituido apenas por un espacio extensivo, "Cabecera del Río Monachil" (H-1), y su corredor de acceso, la "Carretera de Sierra Nevada"





(H-I), pero satisface la inclusión en el Sistema de Espacios Libres de una de las zonas más atractivas y utilizadas socialmente de todo el ámbito de la aglomeración, justo en su extremo Suroriental.

Comparte los grandes espacios naturales donde se localiza, la atmósfera pura, la flora y fauna endémicas en gran proporción, aguas cristalinas, el vértigo de la altura y espectaculares panorámicas en días claros, siendo un espacio que motiva sobremanera a un buen número de escaladores, montañeros y excursionistas la visita a la alta Sierra Nevada, que encuentra un claro hito en las cumbres del pico Veleta. Sin embargo, la nieve se convierte aquí en el recurso sobre el que gravita toda la actividad lúdico-deportiva (esquí), que entraña una fuerte actividad económica y urbanística. No obstante, resulta tan amplio el alcance territorial de este lugar (subregional, nacional, internacional, según períodos y temporadas), encontrándose compartida por los diversos niveles administrativos la potenciación y gestión de esta zona turística de primera magnitud, que supone un eslabón singular del conjunto de espacios libres que actualmente se perfilan en el ámbito de la aglomeración urbana y, por tanto, requiere una consideración y tratamiento bastante particularizados.

La propuesta del Sistema también permite recuperar y revalorizar espacios de dominio público, lo que se convierte en otra de las grandes bazas en la justificación de esta ordenación: se trata de los **cursos fluviales** y las **vías pecuarias**. Así, numerosos trechos de la red fluvial asumen un papel muy apropiado a sus características; más específicamente, la capacidad estructuradora del espacio que expresan las riberas arboladas (sotos, que refuerzan en sentido tanto horizontal como vertical la imagen de corredores lineales) requiere maximización y plena integración territorial a través de adecuaciones de índole biológica, con la creación de nichos ecológicos, el favorecimiento a la nidificación, labores de revegetación, limpieza...etc., y de eventuales actuaciones constructivas: fuentes, sendas, carril-bici, pequeños equipamientos recreativos y de descanso, etc. Por otro lado, algunas de las numerosas vías pecuarias que transitan entre la Vega y la Sierra adquieren revalorización tras un período agónico que amenaza con la desaparición de buena parte de sus tramos, cuando no recorridos completos. La alternativa viaria que ofrecen es atractiva, no sólo por su carácter histórico y antropológico, sino por los hitos que marcan los recorridos y, sobre todo, por su condición de espacios de dominio público.

En definitiva, desde el principio, en el planteamiento de este Sistema de Espacios Libres se ha aspirado a una concepción orgánica, estructurada entre el sistema urbano, el sistema viario y los espacios de ocio y deporte vinculados de un modo u otro a ambos, para así contribuir en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes satisfaciendo una demanda social en alza. El marco supramunicipal y el Plan de Ordenación del Territorio constituyen condiciones favorables para la construcción de un sistema de este tipo para la escala supramunicipal, además de considerar las oportunidades que ofrece el escenario geográfico donde se ubica la aglomeración urbana. En estos hechos se justifica, por tanto, la propuesta del sistema, por lo demás una de las más detalladas en cuanto a las determinaciones de ordenación y normativa aplicable.

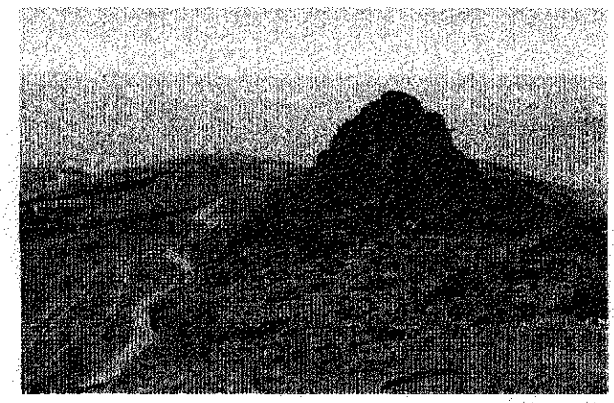
ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES

Aunque en el espacio geográfico de la aglomeración todos los subsistemas territoriales se encuentran muy interrelacionados, no sólo por causas naturales, sino también y decisivamente por incidencia antrópica, puede considerarse que es el medio físico el que capitaliza los objetivos de esta propuesta de zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones. La razón primera, porque en este espacio el medio físico alcanza valores excepcionales dentro de la región andaluza; pero asimismo porque no ha resultado indemne, lógicamente, a raíz de la consolidación de la dinámica urbanística de la aglomeración urbana, que ha estado acompañada por numerosos impactos y somete al sistema físico-natural, sus condicionantes, sus recursos, a fuerte presión; que es muy superior a la ejercida por el modelo agrario imperante hasta hace unas décadas. No obstante, ciertamente actuaciones y normativas de carácter ambiental aplicadas por las Administraciones Públicas han contribuido a la preservación de espacios que atesoran ele-mentos naturales de elevado interés ambiental, tanto por sus repercusiones ecológicas como sociales.

Sea como fuere, el medio físico del ámbito de la aglomeración ha contado de modo muy relevante en las decisiones y determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio. Y aunque en este apartado no se centra sino una parte de las actuaciones previstas sobre el medio físico (otras son el "Sistema de Espacios Libres", planos de ordenación *Ord-2* y *Ord-2.1.*; "Zonas objeto de Mejora y Regeneración Ambiental y Paisajística", *Ord-5*), aquí encuentra su referente principal por cuanto que pone énfasis en los atributos ecológicos, ambientales, paisajísticos y productivos que se concitan en extensas áreas del ámbito de la aglomeración.

Los espacios de valor natural, ambiental, paisajístico y /o productivo del ámbito de la aglomeración se señalan en el plano de ordenación denominado "Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones" (*Ord-3*)





FINALIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones, es decir, a proteger, son aquellas que se caracterizan por un medio físico con atributos ecológicos, ambientales, paisajísticos y/o productivos altamente valorados, a la vez que, frecuentemente, frágiles si se incide de forma drástica o severa sobre los mismos. Es por ello que la principal finalidad establecida en este Plan de Ordenación del Territorio acerca de los recursos del medio físico se centra en la preservación de sus elementos más relevantes y en el establecimiento de limitaciones a la transformación de los espacios discriminados por sus contrastadas cualidades naturales. En consecuencia, la propuesta tiene un carácter regulador de los usos, actividades y dinámica transformadora del medio que puedan producirse en el futuro (al menos, durante la vigencia del Plan). El siguiente eslabón del proceso establece las Normas de aplicación directa sobre los espacios concernidos, siendo vinculante su normativa de índole restrictiva o prohibitiva, en tanto que las actividades que se autorizan están sujetas a confirmación por parte del planeamiento urbanístico, pues éste podrá establecer normas aún más rigurosas. Esto supone, en definitiva, la posibilidad que tiene la Administración Local de aumentar el campo de restricciones y limitaciones de uso cuando lo estime preciso.

Ahora bien, los efectos de la protección de los espacios de valor del medio físico de la aglomeración son diferentes según las zonas afectadas, que han sido discriminadas en función de sus características geográficas y de las afecciones que las vinculan. Algunas medidas de ordenación inciden desde otros ámbitos de la propuesta de Plan de Ordenación del Territorio, en tanto que ciertas afecciones dimanan de la legislación y planificación sectoriales, en concreto, la Legislación Ambiental, de Aguas y de Montes.

Sea como fuere, los objetivos de la propuesta tienen repercusión diferenciada según se trate de zonas de valor, sea éste ambiental, paisajístico o productivo, afectas al Sistema de Espacios Libres definido en el Plan de Ordenación del Territorio o incluidas en la red de Espacios Naturales Protegidos, que en parte se superponen a las anteriores; o bien se trate de zonas de valor que no están afectadas por ninguna de las anteriores circunstancias, pero que tienen igualmente interés natural, ambiental, paisajístico y/o productivo para la aglomeración. Los espacios sometidos a protección se completan con la red hídrica natural, pues no sólo es la responsable del drenaje de esta cuenca alta del río Genil, sino que forma parte de los entramados físicos más valorables por sus funciones ambientales y paisajísticas añadidas.

Aunque las determinaciones de ordenación adoptadas sobre el Sistema de Espacios Libres ya han sido expuestas, ello no impide que sean reseñados aquí los aspectos directamente relacionados con las restricciones sobre el medio físico o las propuestas para su mejora y regeneración; a continuación, se van señalando los objetivos concernientes a la red hídrica; a las zonas incluidas en espacios naturales protegidos; a las zonas que merecen protección por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos y que no están incluidas en ninguna de las anteriores y, finalmente, las zonas que se protegen con base en sus valores productivos.

Zonas afectadas por el Sistema de Espacios Libres

La interacción de los espacios de valor naturalístico o productivo con los que forman parte del Sistema de Espacios Libres se produce en todos los dominios del ámbito de la aglomeración urbana. Consiguientemente, hay suelos del Sistema de Espacios Libres afectados por los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor y otros suelos que aglutinan valores excepcionales ecológico-ambientales o productivos que se encuentran fuera de los anteriores espacios protegidos, por lo que las medidas de protección y la correspondiente normativa se proponen directamente en el presente Plan. En unos u otros casos, las acciones a emprender para dotar los espacios afectados de condiciones propicias a su uso colectivo con fines recreativos, deportivos o de otras formas de ocio deben ser compatibles con las destinadas a la conservación ecológica y paisajística de estos lugares excepcionales.

En el área de la Vega, los espacios del Sistema de Espacios Libres afectados por su alta valoración son los siguientes: sotos y entorno del bajo río Cubillas y confluencia con el río Genil; el entorno de las Madres de Rao; la Vega central en la confluencia de los ríos Genil y Monachil, primero, y Genil, Dílar y Beiro, después; la Vega alta meridional, tanto en el sector comprendido entre la Ronda Sur y los núcleos de la Cornisa, como en el que queda enmarcado entre el río Dílar y el núcleo de Otura. Los objetivos generales en estas áreas se centran, entre otros más puntuales, en limitar el crecimiento de los núcleos de población hacia las mismas, conservar los usos tradicionales, realizar intervenciones regenerativas, señalar hitos, permeabilizar los espacios mejorando los caminos que los atraviesan o restaurar edificaciones históricas en estado de abandono o ruina.

Red hídrica de la aglomeración

En relación a la red hídrica, el Plan de Ordenación del Territorio pretende satisfacer los siguientes objetivos: mantener o aumentar, cuando así se considere necesario para la seguridad de las personas o de los bienes, su capacidad de evacuación; proteger sus características naturales y en especial la flora, la fauna y el paisaje; velar por la calidad de las aguas corrientes; garantizar en todo caso el caudal mínimo que permita el mantenimiento de la flora y la fauna que les sean propias; impedir el vertido de sustancias contaminantes y de las aguas urbanas usadas sin depurar; velar por la conservación del dominio público hidráulico; potenciar el uso público de las márgenes .





Como quiera que están afectados los suelos de los cauces de la red hídrica principal por pertenecer al dominio público hidráulico previsto en la Ley 29/1985, de Aguas, sobre los mismos no podrá realizarse ningún uso o transformación, excepto las tendentes a mantener o aumentar su capacidad de evacuación. Los de la red secundaria podrán ser de dominio público o privado, según características, y en ellos no podrán realizarse labores ni construirse obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas en perjuicio del interés público o de terceros, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda ocasionar daños a personas o bienes.

En definitiva, la propuesta sobre la red hídrica del ámbito de la aglomeración recoge las propias de las Administraciones Hidráulicas y reserva en los cursos principales una franja de 30 metros en cada margen desde la ribera respectiva donde se establecen normas rigurosas de protección frente a su ocupación por construcciones, apoyando e incluso ampliando sensiblemente la zona no ocupable equivalente a la de servidumbre hidráulica. De este modo, el Plan de Ordenación del Territorio contribuye a mantener una franja extensa en los cursos fluviales que surcan la Vega habida cuenta del interés de toda índole que tienen en la conformación estructural de la aglomeración.

Zonas incluidas en Espacios Naturales Protegidos

La mayoría de los espacios con valores ecológico-ambientales y paisajísticos del ámbito del Plan de Ordenación del Territorio se localizan en los grandes macizos orográficos, es decir, Sierra Nevada y Sierra de Huétor. Dado que ambos complejos forman parte de la red de Espacios Naturales Protegidos declarada por la Administración (en este caso, Parque Nacional y Parques Naturales), los anteriormente citados espacios de valor se encuentran obviamente sujetos a ordenación ambiental por coincidencia territorial; siendo preciso compatibilizar las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio sobre estos espacios con los Planes de Ordenación de Recursos Naturales y Planes Gestores de Uso y Gestión vigentes en los Parques Naturales vinculados al ámbito de la aglomeración urbana. Como además, algunos espacios concretos definidos dentro de los Parques Naturales, forman parte del Sistema de Espacios Libres del Plan de Ordenación del Territorio las propuestas van dirigidas, además de a la protección y, si cabe, mejora ambiental de estos ámbitos, a fomentar y canalizar su uso colectivo de índole recreativa, educativa y sensorial (reconocimiento del paisaje).

En definitiva, en estas zonas afectas a los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor se plantean los siguientes objetivos: evitar la pérdida de sus valores naturales, ambientales, ecológicos y paisajísticos por la acción urbanística; impedir cualquier forma de urbanización, edificación, uso o transformación en los ámbitos protegidos o en su entorno que pueda suponer la pérdida de sus valores; desarrollar e implementar los objetivos ambientales establecidos por los Planes de Ordenación de Recursos Naturales de ambos Parques Naturales.

Los objetivos ambientales del Plan de Ordenación del Territorio, se corresponden con los de los dos Planes de Ordenación de Recursos Naturales. Estos objetivos pueden sintetizarse, pues, como sigue: preservar de cualquier utilización los espacios que son de dominio público hidráulico, limitando incluso las labores de conservación de los mismos con la intención de no modificar sus características ecológicas; conservar los recursos hídricos, edáficos, faunísticos y florísticos, combatiendo la erosión, las agresiones a la calidad y la sobreexplotación de los mismos; regenerar y mantener los ecosistemas del Parque, con el fin de garantizar su diversidad biológica; proteger especialmente los ecosistemas de singular valor; ordenar los aprovechamientos tradicionales del Parque, manteniendo su capacidad productiva y compatibilizándolos con la conservación de los recursos naturales; regular las actividades piscícolas y cinegéticas, adoptando medidas restrictivas para posibilitar la recuperación de las especies amenazadas o sensibles; limitar las actividades susceptibles de generar impacto, requiriendo siempre su integración paisajística y la minimización de los impactos sobre los ecosistemas; regular y controlar las actividades turísticas y recreativas que se desarrollen en los Parques, prestando especial atención a las relacionadas con los deportes de invierno en el caso de Sierra Nevada; conservar y proteger el patrimonio cultural tanto arquitectónico como arqueológico y su puesta en valor como recursos turísticos del Parque Natural; limitar la presión sobre la cubierta vegetal de la actividad ganadera, de cara a proteger determinados recursos.

Zonas protegidas por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos

Estas zonas se definen por sus valores objetivos que acreditan su inclusión en el territorio a proteger, estando afectadas en muchos casos, como se ha visto anteriormente, por Espacios Naturales Protegidos o por integrantes del Sistema de Espacios Libres (S.E.L.). Cuando esto no es así, los objetivos de ordenación y la normativa aplicable no requiere compatibilización con las otras situaciones. Estas zonas de valor, aun siendo bastante diversas, se han agrupado en cinco tipos de físico-ambientales netamente definidos.

Áreas forestales arbóreas autóctonas. Se trata de los reductos de los bosques primigenios, en algunas zonas algo aclarados y transformados florísticamente, pero que se encuentran próximas o en progresión al óptimo ecológico. Su alto valor tanto por motivos naturalísticos y ambientales, como por su relativa escasez, requiere sobre todo medidas de protección de las masas en su total extensión y control de sus aprovechamientos, particularmente por lo que se refiere a posibles acciones encaminadas al cambio de uso, como las de índole urbanística, a través de actuaciones y





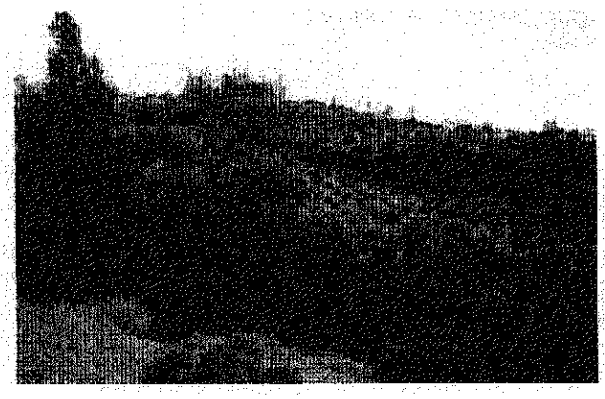
cautelas de signo protector. De hecho, todas estas áreas deben formar parte de los suelos no urbanizables en el planeamiento municipal. Dado que la mayor parte de las formaciones arbóreas autóctonas del ámbito de ordenación se encuentran dentro de los límites de los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor, o bien están afectadas por el Sistema de Espacios Libres (cuando reúnen condiciones de localización y accesibilidad adecuadas), las que se presentan en el resto del espacio se concentran en las lomas que se alzan al este de la ciudad de Granada, en algunos de los barrancos que aportan recursos hídricos al embalse del Cubillas, en la falda septentrional de Sierra Elvira y en afloramientos calcáreos, a forma de islecs, del noroeste del ámbito de ordenación.

Áreas forestales arbustivas autóctonas. Se trata de áreas presididas por matorrales nobles mediterráneos normalmente próximos al óptimo natural o en progresión ecológica. También se incluyen los matorrales subarbustivos climácicos, como los de ciertos paredones y afloramientos rocosos (rupícolas), los de las altas cumbres serranas (rastreras), e incluso, las que colonizan suelos salinos (barrilleras). Pero dado que la inmensa mayor parte de las formaciones arbustivas autóctonas del ámbito de ordenación se encuentran dentro de los límites de los Parques Naturales de Sierra Nevada y de Sierra de Huétor, o bien están afectadas por el Sistema de Espacios Libres, apenas son testimoniales las que se presentan en el resto del espacio. En cualquier caso, la puesta en valor de uso y disfrute controlado de algún ámbito localizado en las proximidades de la aglomeración urbana y no especialmente frágil (Sierra Elvira y entorno del embalse del Cubillas en particular), puede compaginarse con su protección. Es decir, los espacios integrantes de esta unidad requieren, en general, medidas de protección del conjunto, impulso de la progresión ecológica, riguroso control de los aprovechamientos y otras actuaciones o cautelas de índole medio-ambiental.

Áreas forestales de repoblación. Se trata en general de masas de coníferas repobladas décadas atrás, donde es frecuente encontrar matorrales autóctonos en progresión. La inmensa mayor parte de estas formaciones de pinar se localizan dentro del perímetro de los Parques Naturales delimitados dentro del ámbito de la aglomeración urbana, así como dentro del Sistema de Espacios Libres. De hecho, buena parte de los espacios que lo componen en los itinerarios del perímetro de la Vega están fundamentados en el hecho de ser masas de pinos con potencialidades recreativas. En cualquier caso, sea cual sea su condición, estas zonas acreditan valor de conservación activa y explotación selectiva, a través de cautelas y acciones de apoyo a la recualificación y mejora ambientales del entorno de la aglomeración, como actuaciones forestales de saneamiento de las masas, impulso a la diversificación vegetal -o biodiversidad-, corrección de lesiones sobre biotopos y estabilización de vertientes. Lo anterior debe compatibilizarse con adecuaciones lúdico-deportivas estratégicamente ubicadas, con la mejora de la red de caminos, la habilitación de parkings y zonas de acampada, etc. En cualquier caso, actuaciones que incorporen los espacios más estratégicamente ubicados a las demandas derivadas de la aglomeración urbana.

Sotos, riberas arboladas. Se trata de los escasos reductos de estas formaciones riparias, que son multiespecíficas y que albergan diversas comunidades faunísticas, representando las situaciones más feraces de los espacios geográficos sometidos a climatología subárida. A pesar del desigual estado biológico actual de las riberas del espacio de la aglomeración, sobre todo en el área de la Vega (sotos en estado óptimo, sotos alterados y márgenes completamente degradadas, siendo los primeros objeto de preservación y las otras situaciones objeto de regeneración), requiere control exhaustivo de acciones que puedan vulnerar sus condiciones naturales, por un lado, y actuaciones específicas de regeneración de márgenes alteradas o totalmente degradadas, por otro lado, a través de revegetaciones, limpiezas y adecuaciones, controles de vertidos y talas, etc. A su vez, la capacidad estructuradora del espacio que expresan los sotos (corredores físicos lineales) y sus potenciales recreativos han recomendado la inclusión de diversos tramos, junto al entorno agrícola de los mismos, en el Sistema de Espacios Libres y, por tanto, requieren su reforzamiento y plena integración territorial a través de las adecuaciones anteriormente citadas de regeneración y mantenimiento no reñidas con puntuales y bien seleccionadas actuaciones constructivas, como fuentes, sendas, carriles bici, pequeños equipamientos e infraestructuras recreativos y de descanso, etc.

Áreas agromontanas (incluye huertas arboladas de valle encajado). Se trata de predios agrícolas de montaña donde es frecuente la pervivencia de múltiples elementos naturales, entre los que destacan árboles maduros silvestres o semisilvestres. Aunque no son situaciones idénticas, pueden asimilarse a los efectos ordenancísticos las huertas arboladas de valle encajado que se presentan en los ríos que han generado terrazas aluviales. Unas u otras zonas requieren medidas de prevención acompañadas de actuaciones bien ponderadas tanto en los aspectos ambientales como urbanísticos. Por un lado, actuaciones ambientalistas de restauración de vertientes (revegetaciones en paños de laderas desnudas, laminación de avenidas en los cursos trasversales, fijación y ampliación de arbolado en las parcelas y otras) y de cauces, con estricta vigilancia sobre ocupaciones ilegales de márgenes y fomento de sotos donde éstos se encuentren destruidos o mermados. Por otro lado, medidas urbanísticas de protección paisajística y ambiental (conservación de parcelario, de aprovechamientos, de las redes hídricas y viarias de carácter rural) y otras de actuación, como el refuerzo de elementos potenciadores del papel de corredor físico que tienen algunas de estas zonas,





en particular las vegas angostas, y la elección de emplazamientos adecuados para equipamientos de escala metropolitana que se integren adecuadamente en este entorno. Por otro lado, es importante arbitrar medidas de protección de los usos tradicionales y del paisaje en determinados lugares, así como de apoyo a la mejora cualitativa de las explotaciones primarias de mayor viabilidad.

Zonas protegidas por sus valores productivos

Se centran en el espacio agrícola de regadío, pues, aunque en los terrenos de secano también existen explotaciones de alta productividad (por ejemplo, olivares del área norte de la aglomeración) en ningún caso alcanzan una singularidad notoria dentro del agro regional, en tanto que la Vega adquiere gran protagonismo entre los regadíos de interior. En este espacio agrícola de regadío, pues, se plantean diversas medidas según el nivel de valoración, que va de excepcional a moderado o medio, pasando por elevado o alto. Por otro lado, señalar que algunas porciones de este espacio agrícola han sido incluidas en el Sistema de Espacios Libres por sus condiciones y localización en relación al sistema de asentamientos, por lo que están sujetas a la regulación de dicho Sistema. El resto del espacio de Vega afectado por esta propuesta de limitación de usos y transformaciones lo está con base en sus valores productivos.

Zonas de excepcional valor productivo. Son las que se corresponden territorialmente con el antiguo Soto de Roma, en la oria del río Genil; el entorno de El Tarquinal (triángulo formado entre Pinos Puente, Fuente Vaqueros y Atarfe) y la Vega norte de Belicena hasta el puente de los Vados. En definitiva, se trata del alveolo central y sensiblemente correspondiente con el trayecto del río Genil. El resto del espacio de excepcional valor ha sido incluído en el Sistema de Espacios Libres. Según sus valores productivo-ambientales y paisajísticos y el moderado tensiona-miento o tendencia hacia cambios drásticos de las citadas condiciones, es conveniente racionalizar el crecimiento de los núcleos afectados, a la vez que impedir el surgimiento de nuevos núcleos residenciales o industriales. La propuesta se completa con la limitación de usos distintos a los agrícolas en pleno espacio rural.

Zonas de alto valor productivo. Se corresponden con la Vega de Valderrubio-Pinos Puente, al oeste del río Cubillas: la franja suroccidental de la Vega tradicional entre Belicena y Láchar; la franja occidental del río Dílar entre Purchil y Alhendín; el extremo norte de la Vega (área de El Chaparral); el entorno de la autovía A-92 (en el pasillo Albolote-Atarfe); el entorno del camino de los Eriales (triángulo Atarfe-Albolote-Maracena) y otros retazos del borde Noriental (Maracena-Peligros-Jun); la Vega de Pulianas y del este de Jun. En suma, el sector de vega localizado en la margen derecha del río Cubillas, el de la margen izquierda del Genil entre Láchar y Belicena, el de la zona suroccidental del aeródromo y algunos retazos de la Vega norte. Las propuestas de ordenación se orientan al mantenimiento de las condiciones actuales frente a tendencias lesivas; en concreto, limitando los crecimientos urbanos hacia estos espacios y prohibiendo usos no compatibles con los agrarios.

Zonas de medio valor productivo. Se corresponden con los nuevos regadíos del canal del Cacín, justo la franja que ciñe la Vega tradicional por su borde sur. Se propone la mejora de los principales caminos y pista asfaltadas, así como el tratamiento de las márgenes del arroyo Salado en el tramo comprendido dentro del área (cortijo de Santa Teresa-aeropuerto, aproximadamente).

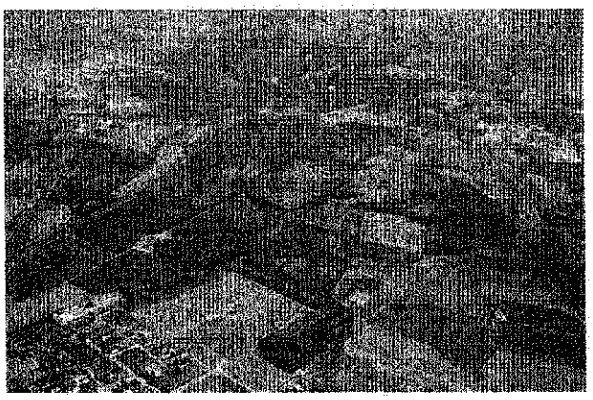
JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

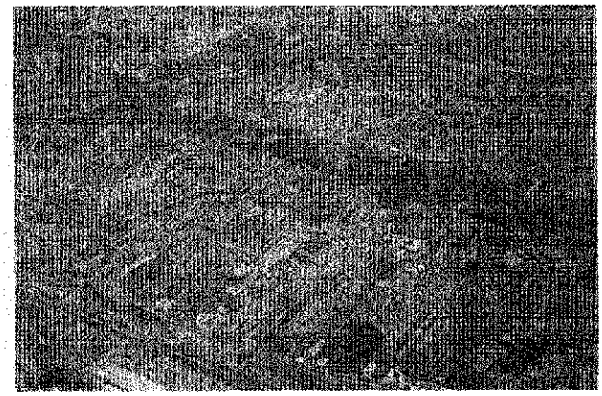
Las relativamente recientes doctrinas y prácticas de planificación tratan de valorar con rigor las consecuencias no sólo ecológicas, sino también económicas, sociales y territoriales en suma, que conllevan ignorar la capacidad y fragilidad del medio físico. Las consecuencias de una actitud excesivamente confiada en la capacidad de absorción de los sistemas naturales pueden ser rayanas incluso en la negligencia, pues se pone en juego el más adecuado aprovechamiento de los recursos, cuando no vidas y bienes en caso de menospreciar los riesgos naturales, en su caso.

Por tanto, a fin de paliar en lo posible, desde la intervención pública, los efectos netamente negativos o los balances globales indeseables, en la base de esta propuesta fundamentalmente orientada a proteger los valores ecológico-ambientales, paisajísticos y productivos del medio físico de la aglomeración urbana de Granada y entorno inmediato se han contemplado los siguientes aspectos: valoración de la importancia cualitativa del medio físico del ámbito, superando el concepto de *mero soporte* de usos, infraestructuras y actividades de carácter humano; consideración de la íntima interrelación que existe entre el medio físico y los modos de ocupación y explotación antrópicas, hasta el punto de que aquél determina muchos de éstos; división del territorio de la aglomeración, con base en el medio físico, en unidades homogéneas de valor ecológico-ambiental y paisajístico, lógico corolario de un proceso de análisis que ha definido previamente tres dominios de base física y una veintena de unidades ambientales.

De cara a la limitación de usos que puedan modificar sensiblemente sus condiciones actuales, los espacios se definen por el tipo de valor ecológico-ambiental y paisajístico que alcanzan de forma inequívoca y por contar o no con atributos paisajísticos relevantes. Otro tanto cabe decir respecto a los espacios de valor productivo que, por lo demás, en el caso de la Vega también aportan valores ambientales y paisajísticos.

Ahora bien, cada espacio valorado por su medio físico se ha ponderado en función de criterios territoriales favorecedores in-





trínsecos y extrínsecos, así como por la situación jurídico-administrativa que le afecta.

Los criterios favorecedores intrínsecos han valorado la presencia de atributos cualitativos especiales (excepcionalidad, rareza, representatividad) de orden ecológico y/o ambiental, de orden paisajístico y de orden cultural; presencia de componentes físicos especialmente valorables y/o sensibles, como cursos fluviales, láminas de agua, vías pecuarias bien marcadas y corredores verdes; y presencia de componentes de alta vulnerabilidad o fragilidad frente a la incidencia antrópica.

Los criterios favorecedores extrínsecos han valorado, a su vez, las aportaciones ambientales del medio físico al sistema urbano (generación de recursos esenciales para el funcionamiento del sistema urbano; proximidad a los núcleos de población y/o significación para la zona; conservación de suelos y laminación de escorrentías superficiales por la cubierta vegetal) y la alta potencialidad territorial en el ámbito de la aglomeración urbana (posible zona para formar parte del Sistema de Espacios Libres por sus condiciones, localización, accesibilidad, etc.).

Los criterios favorecedores por situación jurídico-administrativa han valorado la afectación de la unidad físico-ambiental de su superficie total o parcial por la titularidad y gestión públicas y/o por espacios de protección (Parque Nacional, Parque Natural, Parque Periurbano, Espacio Protegido del P.E.P.M.F. y/o por el Planeamiento Municipal).

A partir de estas valoraciones, se ha realizado la zonificación orientada a plantear objetivos de ordenación y normas reguladoras. Así, el presente Plan somete a restricción de usos y transformaciones las siguientes Zonas: las afectadas por el Sistema de Espacios Libres; las protegidas por sus valores naturales, ambientales y paisajísticos (la red hídrica de la aglomeración, principal y secundaria; áreas incluidas en espacios naturales protegidos; áreas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración); y las protegidas por sus valores productivos. En realidad, se superponen dos o más de estas situaciones en la mayoría las áreas demarcadas. En efecto, muchas zonas afectadas por el Sistema de Espacios Libres están incluidas en el Parque Nacional/Natural de Sierra Nevada o en el Natural de Sierra de Huétor; o bien están fuera de los mismos pero ostentan excepcionales valores de carácter ecológico, ambiental, paisajístico y/o productivo.

A continuación se reseñan los factores que han justificado la ordenación de los espacios de valor del medio físico según las distintas situaciones estimadas.

Zonas protegidas por sus valores naturales, ambientales y/o paisajísticos

Uno de los aspectos más sobresalientes del espacio físico de la aglomeración urbana es la diversidad ambiental interna del mismo, motivada en gran parte por: las importantes diferencias de altimetría existentes (desde la cota 500 en el oeste hasta la de casi 3.400 metros s.n.m. en el sureste) en menos de 40 Km. longitudinales; las distintas orientaciones de grandes laderas; la diversidad de materiales y la abundancia de agua, aunque muy desigualmente repartida.

La acción antrópica durante siglos ha transformado, unas veces de manera positiva y otras no tanto, las condiciones ambientales del ámbito en más de un 80% de su superficie; sin embargo, aún restan importantes áreas que se mantienen en situaciones muy próximas al óptimo ecológico, que constituyen espacios naturales de alto valor (formaciones arbóreas autóctonas, formaciones arbustivas y subarbustivas autóctonas y sotos). Incluso del proceso de transformación del entorno realizado en épocas precedentes han surgido espacios de valor ambiental, que también ahora se ven amenazados o destruidos. Entre los de mayor interés cabe destacar las huertas arboladas de valle encajado (ríos Darro, Genil, Dílar y Monachil) y los espacios agromontanos con presencia masiva de árboles silvestres y cultivados (Dílar, Granada, Monachil y Viznar).

Por su parte, pero íntimamente relacionado con los aspectos ecológico-ambientales, el paisaje también se erige como recurso ambiental, aunque, tal vez, sea menos valorado en términos generales hasta ahora. Pero el paisaje es un recurso en alza que se consume de modo espiritual y cultural y cuya delectación precisa de favorables condiciones perceptivas. Cada paisaje es irrepetible, constituyéndose como un signo de identidad del territorio y del grupo social que acoge, resultando en la práctica difícilmente recuperable una vez deteriorado o destruido. En esta propuesta de ordenación-conservación de espacios de valor, aparece como una variable dependiente de los aspectos ecológicos-ambientales, pero que asume una gran importancia tanto aquí como en la propuesta del sistema de espacios libres. Las condiciones fisiográficas del ámbito de la aglomeración, que lo configuran como una extensa llanura aluvial rodeada de sierras y macizos montañosos, lo convierten en un espacio visualmente cerrado, dando lugar a una intensa y generalizada interrelación perceptual (amplia cuenca visual autocontenida). Por otra parte, la diversidad de orientaciones y exposiciones solares, de efectos climáticos reflejados por zonas, de condiciones topográficas y la variedad de vegetación lo enriquecen en un alto grado, permitiendo afirmar su singularidad en la región andaluza.

De ahí, que el Plan de Ordenación del Territorio se haga eco también de las posibilidades y fragilidades del medio físico de la aglomeración y defina los espacios de valor ecológico-ambiental y paisajístico existentes, siendo totalmente oportuno el establecimiento de medidas preservadoras.

A partir de estas premisas, la determinación del valor de los espacios sujetos a regulación, en función de las medidas protectoras a adoptar, se ha obtenido a partir de tres criterios fundamentales: los elementos sensibles ecológica, ambiental y paisajísticamente que contenga el espacio en cuestión (muchos de ellos son exclusivos de ciertos lugares y otros están representados en distinto grado), las dimensiones del mismo y su localización dentro del ámbito territorial de la aglomeración urbana de Granada.

Las dimensiones superficiales de los espacios es otro de los criterios que han sido manejados en la valoración. Como quiera que los espacios de pequeña superficie constituyen normalmente reductos más o menos confinados, la posible incidencia sobre los mismos es proporcionalmente más decisiva o impactante, a la vez que la localización alternativa de un determinado uso o de una concreta actuación será, en principio, más fácil por la proximidad del espacio no protegido envolvente.



Respecto al factor localización, la proximidad o lejanía, en términos espaciales y temporales, de cada espacio protegido a los núcleos de población de su entorno y a las grandes arterias de comunicación influye en su propia valoración y en las posibilidades reales de optar por espacios alternativos para la acogida de nuevos usos y actuaciones.

A partir de estos principios generales, se exponen por situaciones o zonificación los factores que han justificado la propuesta de ordenación.

Red hídrica de la aglomeración

Desde las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio se ha considerado necesario establecer un criterio básico para el señalamiento de los cauces sujetos a protección, dado el elevado número de los mismos (gran densidad de la red hídrica del alto Genil), pues todo cauce hídrico natural es de dominio público excepto aquellos por los que discurran aguas pluviales ocasionalmente y atraviesen, desde su origen, únicamente fincas de dominio particular (art. 5 de la Ley de Aguas). Esta circunstancia ha recomendado, pues, ceñir el señalamiento a los más relevantes para la aglomeración urbana y espacio envolvente, por tanto a los ríos, arroyos y barrancos importantes que transitan la aglomeración, aunque, eso sí, desde su nacimiento cuando éste se localiza en el ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Territorio.

A partir de este planteamiento, y a los efectos de su ordenación y protección por el presente Plan, la red hídrica se clasifica en principal y secundaria, que aparecen señaladas en el plano correspondiente (*Ord-3*), constituyendo la red hídrica principal, pues, los cursos fluviales de mayor rango: en general, son los ríos que aportan agua de escorrentía superficial la mayor parte del año. Por su lado, forman la red hídrica secundaria el resto de la red de drenaje bien marcada: arroyos y barrancos importantes en general. Quedan excluidos, por tanto, los múltiples cauces de pequeña longitud y cuyo funcionamiento tiene carácter esporádico (barrancos en general).

El cumplimiento legal del dominio público hidráulico, el interés que ofrece la red hídrica del ámbito de la aglomeración (cabecera de la cuenca del río Genil, en pleno dominio orográfico y de altiplanicies) y la fragilidad de este subsistema físico justifican la consideración de la misma dentro de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

Zonas incluidas en espacios naturales protegidos

Una vez delimitada toda el área de protección en función de sus valores ecológico-ambientales, ha sido preciso discriminar los espacios no sujetos a intervenciones específicas en materia de protección. Con este objetivo, se han demarcado, por un lado, las áreas incursas en los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor, pues cuentan con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y los Planes Rectores de Uso y Gestión, por lo que están perfectamente reguladas a los efectos pretendidos en la presente propuesta. La mera presencia de estos espacios protegidos con base en la Legislación Ambiental y la confirmación desde los análisis del Plan de Ordenación del Territorio de los indiscutibles valores que contienen tanto Sierra Nevada como Sierra de Huétor justifican plenamente su inclusión dentro de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.

Zonas de valor natural, ambiental y/o paisajístico de interés para la aglomeración

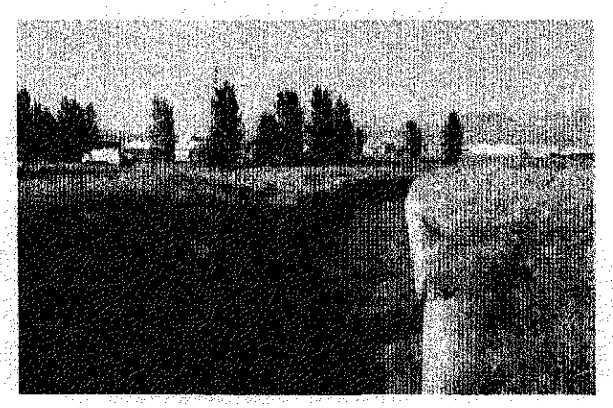
Se ubican aquí todos los espacios de valor que no forman parte del Sistema de Espacios Libres ni de los Parques Naturales, pero sus fundamentos son extensivos a todo el territorio abarcado por los espacios que acreditan dicho valor y su consecuente ordenación de usos y transformaciones.

En la propuesta se diferencian cinco zonas homogéneas, cuyos fundamentos físicos se reseñan a continuación agrupadas en dos dominios: el forestal y el agro-forestal.

Dominio forestal.

Los espacios netamente integrantes del geosistema físico-natural se encuentran en la mayor parte de la zona montañosa y en áreas de los relieves medios que circundan la Vega y secanos del espacio deprimido, en jalones ligeramente separados por los dominios agrarios. Por tanto, sobre rampas y resaltes, montaña media y alta, que envuelven las áreas muy degradadas, el espacio cultivado y los propios núcleos de la aglomeración urbana de Granada, por lo que este geosistema se encuentra en general recluído en los lugares más intrincados por topografía o accesibilidad o en los más difícilmente roturables. En este geosistema se concentran las comunidades naturales florísticas y faunísticas del ámbito, en mejor o peor estado de conservación, así como singulares morfologías, como las de génesis periglaciar y kárstica, exhibiendo en definitiva las más variadas situaciones ambientales, al amparo en una enérgica orografía que culmina a casi 3.400 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Los ámbitos que constituyen este dominio presentan diversas manifestaciones biológicas que dan como resultado acusadas diferencias en biomasa, biodiversidad, autoctonia, naturalidad y adecuación ambiental, derivadas de los distintos condicionamientos físicos y de la incidencia antrópica, ésta al provocar -o inducir- la degradación de las comunidades florísticas naturales y fauna asociada. Pueden diferenciarse muy globalizadamente tres situaciones: áreas forestales arbóreas autóctonas, áreas forestales arbustivas autóctonas y áreas forestales de repoblación. Parte de estas áreas se encuentra dentro del perímetro de los Parques





Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor. Estas áreas, dentro o fuera de estos espacios protegidos por la Legislación Ambiental, tienen su reflejo ordenancístico en las Zonas de valor natural, ambiental y paisajístico para la aglomeración urbana y su correspondiente *Normativa*.

Las áreas forestales arbóreas autóctonas (normalmente próximas al óptimo natural) ameritan un muy alto valor de conservación y, en casos, potenciación que, en cualquier caso, se encuentran básicamente amparadas por los organismos y planes de acción medioambiental, particularmente en las áreas insertas en el Parque Nacional y Parque Natural de Sierra Nevada, así como en el Parque Natural de Sierra de Huétor.

Las áreas forestales arbustivas autóctonas (normalmente próximas al óptimo natural o en progresión ecológica) acreditan, en general, un alto valor de conservación, si bien la extensión, diversidad y complejidad de la misma condicionan medidas diferenciadas, en función de factores tales como accesibilidad, fragilidad, potencialidad, etc. de cada situación concreta. Por otro lado, la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada y las de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor puede garantizar un uso y gestión conservacionista, en unos casos, u orientada a la regeneración de la cubierta hacia situaciones climácicas, en otros casos, sobre estos espacios que acogen la mayor parte de estas áreas de matorral, en muchos casos con bosquetes o ejemplares arbóreos aislados en su seno.

Las áreas forestales de repoblación (frecuentemente con matorrales en progresión) son acreedoras, en general, de un moderado valor de conservación, si bien la extensión, diversidad y complejidad de las mismas condicionan medidas diferenciadas en función de factores tales como accesibilidad, fragilidad, potencialidad, etc. de cada situación concreta. Por otro lado, la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada y las de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor puede garantizar un uso y gestión dirigidos a la conservación de los mejores pinares, la regeneración de los que sufren plagas u otros problemas fitosanitarios, el fomento de especies esclerófilas en el seno de los que se desarrollan con dificultad o la decidida adecuación a usos recreativos, según los casos, dada la importante variedad de situaciones en las masas de pinos del ámbito.

En los tres casos quedan plenamente justificadas, pues, las restricciones de usos y transformaciones que han sido objeto de la propuesta de ordenación para estas zonas.

Dominio agro-forestal.

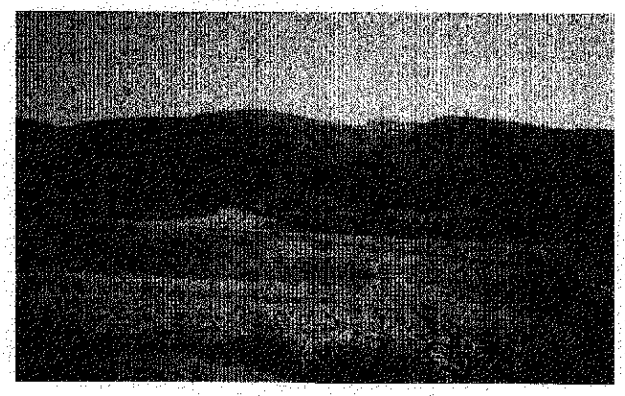
La mayor parte del amplio surtido de espacios que conforman este conjunto conjugan unas pautas de localización muy precisas, donde la base física desempeña un papel determinante: topografía accidentada o elevada y concentración hídrica se combinan frecuentemente para establecer las condiciones que propician una colonización agrícola parcial por competencia con las plantas silvestres. Factores físicos y antrópicos en distintas proporciones han hecho que estos espacios se localicen en las riberas de los cursos que drenan la depresión granadina, en los valles encajados que digitalizan la gran llanura aluvial y en algunas zonas de su perímetro, en el umbral de los macizos orográficos, allí donde el arduo proceso de colonización humana ha sabido aprovechar los aspectos favorables de unas condiciones naturales generalmente hostiles.

Estos ámbitos agrarios, por las características peculiares del escenario físico, configuración, composición vegetal, modo de explotación y organización se inscriben en un dominio mixto o de transición entre el agrario y el natural, pues guarda elementos comunes con ambos, existe una cierta promiscuidad entre especies cultivadas y silvestres y se encuentra en una interfase de la actuación humana directa y la dinámica biológica espontánea. Se trata, en fin, de los espacios rurales donde se intercalan cultivos y manchas de vegetación espontánea, éstas no roturadas por condicionamientos físicos o voluntad humana, o bien aquéllos se encuentran parcialmente abandonados y en ciertos rodales se asiste a un proceso de colonización por plantas silvestres de porte arbóreo o arbustivo.

Entre todos los espacios aglutinados en este conjunto existen lógicas diferencias, más o menos significativas, pero se han agrupado finalmente en dos unidades homogéneas: sotos y áreas agromontanas. Igual que en el caso del dominio forestal, parte de estas áreas se encuentra dentro del perímetro de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor. Por tanto, también estas áreas, dentro o fuera de estos espacios protegidos por la Legislación Ambiental, tienen su reflejo ordenancístico en las Zonas de valor natural, ambiental y paisajístico para la aglomeración urbana y su correspondiente *Normativa*.

Los sotos y riberas arboladas acreditan su máxima conservación por el interés ecológico, ambiental y paisajístico de los mismos. No obstante, la problemática de estos espacios de dominio público se encuadra en la dialéctica «demanda social-ordenación», de modo que si se aplicara estrictamente la legislación sobre riberas y márgenes resultaría prácticamente imposible el desarrollo de actividades lúdicas, de fuerte demanda social. Ahora bien, los sotos del ámbito son especialmente acreedores de medidas que garanticen, como mínimo, su mantenimiento, y en determinados lugares, su potenciación y mejora. La permanencia de las condiciones del espacio físico de los sotos se apoya precisamente en el carácter de dominio público de los márgenes fluviales, que faculta su vigilancia estricta frente a las presiones lesivas de índole agraria o urbanística.

La singularidad de estas áreas agromontanas, que incluyen predios agrícolas de montaña y huertas arboladas de valle encajado implica no sólo la conservación general de los usos tradicionales, tanto por su valor agrobiológico y microclimático, como paisajístico y cultural, sino también la potenciación de sus elementos configuradores esenciales.





En ambos casos quedan plenamente justificadas, pues, las restricciones de usos y transformaciones que han sido objeto de la propuesta de ordenación para estas zonas.

Zonas protegidas por sus valores productivos

El espacio físico-productivo de la llanura irrigada, la Vega, continúa siendo muy relevante tanto en superficie agrícola útil como en productividad agrobiológica. Sus reminiscencias históricas y culturales, el cierto simbolismo que expresa para muchos de los habitantes, la evidente aportación a los equilibrios ambientales e hidrológicos y sus connotaciones paisajísticas se añaden como activos muy significados en el ámbito de la aglomeración urbana y, más aún, en el conjunto regional. Pero su alta valoración desde todas estas perspectivas parece contradecirse con el uso a que se destina en amplias porciones, con el abandono de numerosas explotaciones o con el amplio número de impactos que viene recibiendo en las últimas décadas. Por esto requiere medidas que salvaguarden en lo posible sus condiciones características.

Así, este Plan apuesta por la revalorización de un espacio geográfico que durante siglos ha constituido la admiración de los que lo han analizado, valorado o simplemente contemplado. Como quiera que muchas de sus condiciones sustanciales aún permanecen, es preciso conservar en el mejor estado posible este espacio singular, que es legado de muchos siglos de labor humana, no sólo por sus potencialidades agrarias evidentes, sino también por que la Vega juega otros papeles igualmente importantes en la construcción armónica de la aglomeración urbana.

No hay duda acerca de la importancia que ostenta el espacio irrigado dentro del territorio de la aglomeración, pues ha condicionado en gran medida su origen y proceso histórico, a la vez que seguirá condicionando su evolución futura. La centralidad del sector oriental de la Vega, como espacio no urbanizado, respecto a las morfoestructuras urbanas en disposición semi anular de la aglomeración constituye la gran baza a jugar en el devenir del área metropolitana. De ahí que pueda afirmarse, en primer lugar, que la Vega constituye un *espacio estratégico*, al menos una parte importante de la misma.

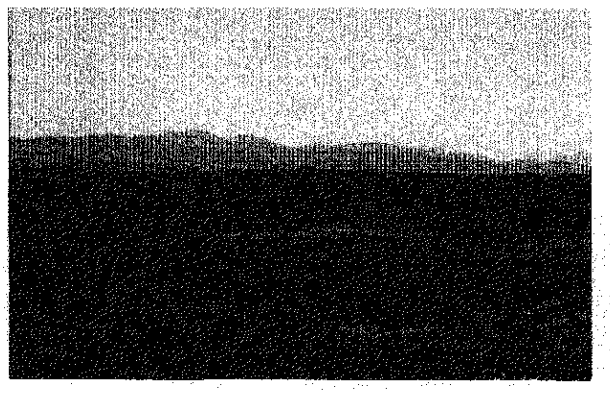
En definitiva, la valoración del espacio ha estado fundamentada en la integración de los componentes capacidad productiva bruta, condiciones ambientales y manifestaciones paisajísticas, que en el ámbito de la Vega resultan significativamente concordantes. Los valores productivo-ambientales en función de múltiples factores y variables, desde los de índole agrológica (horizontalidad topográfica, feracidad de suelos, nivel de insolación, disponibilidad hídrica para la planta en los momentos precisos, termicidad media en los umbrales óptimos, etc.) y estructural, es decir, de organización del espacio agrario (redes, edificaciones, etc.), como contribución a los aspectos esencialmente productivos, hasta los puramente ecogeográficos (masas arbóreas y biodiversidad como principales manifestaciones ecológicas dentro del ámbito; incidencia climática como efecto ambiental más relevante para la aglomeración), que se encuentran en este caso íntimamente relacionados con los agrológicos y aportan la vertiente ambiental en la valoración del espacio. Los valores paisajísticos, por su lado, alcanzan un peso específico de primera magnitud en el espacio de la Vega, en nada inferior cualitativamente y desde la percepción social de gran parte de la población residente en la aglomeración respecto a las dimensiones productivas y ambientales.

El análisis efectuado ha puesto también de manifiesto que este espacio es actualmente, como nunca antes, divisible y valorable en distinto grado según áreas pormenorizadas.

El ámbito de excepcional alto valor abarca esencialmente el alveolo central de la Vega, en una ancha franja en torno al río Genil y bajo Cubillas, donde hay presencia significativa de la mediana propiedad entre el importante número de pequeñas explotaciones y donde a la equilibrada textura edáfica y a la abundancia de agua se agregan las masas arboladas, de indudables efectos climáticos muy apreciables en el ámbito. Por tanto, alta feracidad agrobiológica y significativas aportaciones ambientales al espacio de la aglomeración, sobre todo en la tórrida época estival.

La segunda categoría (alto valor) se distribuye en diversos espacios disjuntos y normalmente en contacto con la anterior, a excepción la segregada unidad del sureste. Estos ámbitos reducen levemente su productividad bruta, en parte por acusar ciertos déficit hídricos estacionales, y la preeminencia de los cultivos herbáceos aminora igualmente la aportación ambiental. Se localiza esencialmente en la Vega sur (entorno del nudo viario Circunvalación-Ronda Sur, entorno del bajo Dílar) y, puntualmente, en franjas situadas entre Atarfe y Maracena, Cijuela y Chauchina, Santa Fe y Ventorrillo. En esta valoración se han conjugado la gran fragmentación media de la propiedad, así como importantes aunque puntuales rupturas de los elementos estructurantes, junto a la reducción del potencial agrobiológico, al ser suelos aluviales de perímetro (textura más desequilibrada) y padecer notorias restricciones hídricas estacionales, y la asimismo reducción de los valores ambientales tanto por el uso dado a las tierras como por las numerosas perturbaciones producidas por transformaciones urbanísticas incipientes o plenamente consolidadas.

En la tercera categoría (valor medio), claramente centrada, en los regadíos del Canal del Cacín adolece, además de su cierto periferismo, de suelos con inferior feracidad, el regadío es más precario, a veces la topografía es ondulada y puntualmente abrupta y la aportación ambiental al ámbito resulta poco significativa, sobre todo en comparación con las anteriores. En contrapartida, está menos fragmentada la propiedad, en términos medios, que en las unidades anteriores.





Las categorías paisajísticas también se hacen eco de la valoración cualitativa de esta dimensión territorial. En gran medida hay coincidencia con los espacios desagregados a partir de los criterios productivo-ambientales, pues, como ya se ha aludido anteriormente, el paisaje intrínseco y formal de las vegas tradicionales guarda íntima relación con las otras dos dimensiones. Sin embargo, no son fracciones perfectamente superponibles sobre el espacio, ni tan siquiera en uno como este, pues en la interpretación y valoración del paisaje cuentan de modo esencial las condiciones perceptuales y, en consecuencia, no todas las zonas son visibles fácilmente y/o por gran número de observadores, teniendo pues bajo consumo visual, ni todas las zonas negativamente impactadas quedan ocultas al observador medio. La interrelación, en fin, de valor sustantivo y perceptibilidad introducen una cierta casuística que hace poco viable la perfecta integración de paisaje y componentes productivo-ambientales sobre el espacio y, por tanto, cartográfica.

ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS

Con la propuesta de las zonas sometidas a vinculación de usos, el presente Plan de Ordenación del Territorio aborda uno de los aspectos esenciales para mejorar la funcionalidad y estructuración de la aglomeración urbana de Granada y potenciar las actividades económicas inmersas en los sectores secundario y terciario.

En materia de actividades industriales, comerciales, turísticas y de transportes dentro de una aglomeración metropolitana (espacio caracterizado por su integración socioeconómica y funcional), la escala de las decisiones de localización tiene carácter supramunicipal y una intervención descoordinada en materia de suelo o de infraestructuras dificulta el desarrollo económico del conjunto.

Es por ello que se hace precisa una ordenación supramunicipal de los usos del suelo vinculados a las actividades productivas estratégicas que el Plan de Ordenación del Territorio contempla señalando ubicaciones preferentes de futuras implantaciones.

Por otra parte determinados espacios de la aglomeración, extensos y de localización estratégica, requieren ordenación más concertada entre los numerosos entes municipales que los comparten. En este sentido se han considerado el aeródromo de Armilla y la zona Norte en el eje de la CN.432, por su relevante entidad.

Se completa la propuesta con las áreas que se vinculan a espacios libres públicos y a dotaciones de interés supramunicipal, por un lado, y con líneas que marcan el límite de crecimiento de los núcleos de población en el contacto con espacios de productividad agrobiológica excepcional dentro de la Vega.

El plano de referencia de estas propuestas es el denominado "Zonas Sometidas a Vinculación de Usos" (Ord-4).

FINALIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

La ordenación y compatibilización de los usos en el territorio de la aglomeración urbana de Granada se establece en el presente Plan vinculando o prohibiendo determinados usos urbanos sobre zonas señaladas por el propio Plan; de conformidad con el mismo, el planeamiento urbanístico calificará las zonas sometidas a vinculación de usos, las integrará adecuadamente en la estructura urbanística que establezca y desarrollará una ordenación pormenorizada de su entorno compatible con los objetivos propuestos.

Los principales objetivos de la ordenación se concretan en localizar las áreas preferentes para ubicar nuevas dotaciones públicas de interés supramunicipal, a cuyo fin el Plan de Ordenación del Territorio reserva suelos, y priorizar las actuaciones de mejora y nueva implantación de áreas productivas en las zonas vinculadas para dichas actividades por el presente Plan. Otros objetivos se centran en vincular los espacios libres calificados por el planeamiento de interés para la aglomeración urbana de Granada, además de proponer algunos nuevos que propicien su compleción y relación; en definir grandes áreas donde se precisa una ordenación concertada entre municipios colindantes; y en limitar el crecimiento de los núcleos urbanos en contacto directo con áreas de excepcional valor productivo agrícola.

La estructura propuesta de ordenación de los suelos destinados a actividades productivas queda definida en dos vertientes: la consolidación de los ejes tradicionales del Norte de la aglomeración, completando sus tramos y mejorando sus infraestructuras y dotaciones; y al Sur, la creación de nuevos espacios de actividad basados en las expectativas generadas por el Campus de la Salud y los nuevos trazados proyectados de viario de gran capacidad.

En relación a las **reservas de suelo para espacios libres públicos de interés supramunicipal**, se incluyen aquí las áreas que para dicho fin deberá calificar el planeamiento municipal, para completar el Sistema de Espacios Libres de la aglomeración, compatibilizar con la estructura territorial y, sobre todo, con las infraestructuras existentes o previstas en el Plan.

Con respecto a las **reservas de suelo para uso dotacional**, se trata de definir espacios que acojan las de interés supramunicipal. En esto, las funciones a cumplir por el Plan son, por un lado, mejorar en la medida de lo posible los criterios de localización de las dotaciones de niveles supramunicipal y de aglomeración y, por otro lado, coordinar las previsiones de la planificación de las administraciones prestatarias de servicios con las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico. A tenor de la ordenación de transporte público y de la red viaria, se establecen diversas áreas destinadas a uso dotacional.

En las **reservas de suelo para actividades productivas** se incluyen aquellas áreas que por su posición, entorno y características deben servir para la futura ubicación de zonas industriales, de almacenaje o distribución, quedando excluido el uso residencial. La clasificación



y ordenación pormenorizada de estos suelos queda en gran medida a la decisión del planeamiento municipal.

Las reservas de suelos industriales se localizan en el corredor de Albolote, al norte del polígono Juncaril; en el contacto suroccidental de Sierra Elvira, entre Pinos Puente y Atarfe; en Bobadilla, en el contacto con la línea del ferrocarril; en el borde oriental de Armilla núcleo; en el borde norte de La Zubia núcleo y en borde occidental de Huétor-Vega núcleo. En cada caso se persigue una finalidad, que va desde áreas estratégicas para localización de industrias en sentido estricto (las tres primeras citadas), a fin de aprovechar los grandes ejes de relación exterior y la sinergia de los polígonos industriales consolidados, hasta las que pueden especializarse en parques tecnológicos, servicios vinculados a la industria, e incluso instalaciones industriales vinculadas al sector servicios, casos de las que se localizan en la subárea sur de la aglomeración.

Además de estas reservas, en la propuesta se recogen las **áreas industriales consolidadas** (polígonos Juncaril, Asegra, Hurpe, Olinda, Florio, Santa Fe, etc.; zonas con actividad industrial de Armilla, Churriana, Pinos Puente, etc., franja industrial Otura-Alhendín-Ogíjares) sobre las que se plantean distintos cometidos. Como norma general, en estas zonas se actuará de forma que se consiga a medio o largo plazo introducir las modificaciones necesarias que permitan a los "polígonos industriales" alcanzar la categoría de "parques industriales". Para ello se deberán liberar vías de servicio, mejorar o crear aparcamientos generales, aumentar espacios libres y servicios urbanístico; incluso, en algunos casos, rediseñar las áreas industriales, dotarlas de infraestructuras avanzadas (gas natural, fibra óptica, etc.) y propiciar la prestación de servicios especializados.

En las **reserva de suelo para el Campus de la Salud**, que incluye el área ya prevista por los planes municipales de Armilla y Granada para este fin, supone para el Plan de Ordenación del Territorio el reconocimiento de una necesidad planteada por instancias sanitarias y universitarias, recogiendo el emplazamiento acordado con los municipios de Granada y Armilla. El Campus se incardina en el sistema urbano de la aglomeración desde la mejora de los accesos al mismo por su lado, para la conexión con los terrenos reservados para el Parque Industrial (I+D) de Armilla-Ogíjares se prevé un vial que discurre paralelo a la Circunvalación de Granada y que conecta mediante glorietas la Ronda Oeste (río Dílar) con la Autovía de acceso Variante General-Granada por Las Gabias en Armilla. Entre estos dos extremos se han previsto glorietas de conexión con viales existentes: dos de Ogíjares y otras dos de Armilla, y conexiones con la prolongación del Distribuidor Sur.

Respecto a la **reserva de suelo para actividades vinculadas al Campus de la Salud**, que incluye una sola área de suelo inmediato al citado complejo, pero con autonomía funcional y territorial, requiere clasificación y ordenación pormenorizada por el planeamiento que la vincule a la efectiva implantación de actividades complementarias, cuando éstas sean demandadas. En estas zonas se propone la ubicación de actividades de investigación y desarrollo complementarias al Campus de la Salud, por tanto, las actividades permisibles podrán ser en general las relacionadas con las ciencias de la salud y la práctica de la sanidad, así como la investigación, el desarrollo y la producción de bienes relacionados con las mismas. La superficie reservada para este fin satisface suficientemente la demanda de suelo que se considera necesaria para la implantación de empresas relacionadas con la medicina, la farmacología o las ciencias biológicas en un parque industrial especializado y de calidad.

Finalmente, las **áreas de reserva para actividades administrativas y de oficinas**, que se localizan entre la Circunvalación de la CN.323 y los suelos consolidados por la edificación en la ciudad de Granada, pretenden facilitar la concentración algo descentralizada y más accesible de ciertas actividades comerciales, administrativas y de oficinas, sean de carácter público o privado, habida cuenta de la excesiva concentración de estos usos en la zona centro de la capital.

Las zonas de ordenación concertada son espacios que se distribuyen entre varios términos municipales y que, por su posición, uso actual o entidad superficial, deben ser ordenados de manera concertada. El desarrollo de la ordenación urbanística básica de estas zonas se realizará mediante la formulación de un Plan Especial, cuyo ámbito deberá coincidir con la totalidad de cada una de las delimitadas, es decir, la del eje de la CN.432 y la del aeródromo de Armilla.

La zona de ordenación concertada **Eje CN.432**, que afecta a los municipios de Albolote, Atarfe y Maracena, tiene por finalidad el desarrollo de un área para actividades productivas que refuerce y complemente la existente en la actualidad sobre dicha carretera. La propuesta de ordenación ha de incorporar diversas intervenciones que van desde la resolución de problemas puntuales en la articulación del sistema urbano (dar continuidad a trazados viarios de carácter bimunicipal, ajustes en diversos viarios municipales de primer orden, espacios libres públicos que van más allá de los límites municipales, ordenación de las zonas de contacto entre núcleos vecinos, etc.) hasta la formulación de propuestas que afectarán al ámbito íntegro. Ahora bien, como cometido principal, el desarrollo de la ordenación pormenorizada perseguirá la creación de un área para actividades productivas y de servicios, apoyada en las actuaciones previstas de viario del nivel aglomeración y de compleción del viario local-supramunicipal. Las actividades permisibles podrán ser industriales, de almacenaje, de distribución, de talleres, comerciales y, en general, cualquier tipo de actividad económica.

Por su lado, la zona del **Aeródromo de Armilla**, que afecta a los municipios de Alhendín, Armilla, Churriana de la Vega, Las Gabias y Ogíjares, tiene por finalidad su desmantelamiento como instalación para la Defensa y el desarrollo de un área residencial, dotacional y de servicios sobre los suelos actualmente afectados al mismo.

Por último, los objetivos planteados en la propuesta de **límites singulares al crecimiento urbano** dispone la obligación para el Planeamiento Urbanístico General afectado, de establecer las determinaciones necesarias para impedir el crecimiento del suelo afectado al sistema de asentamientos en el exterior de dichos límites, cumpliendo así con la finalidad de proteger los suelos de excepcional valor productivo de la Vega.

JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

El presente Plan delimita como **zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal** los suelos calificados por el Planeamiento Urbanístico para tales usos



y que, por su posición, entidad o jerarquía en la prestación de servicio, se consideran de interés para varios municipios y para la organización territorial de la aglomeración urbana, así como aquellos otros suelos, que no calificados por dicha ordenación municipal, se consideran igualmente adecuados para formar parte de reservas de dichos usos dada su posición respecto a la estructura de articulación territorial.

Sobre la base del sistema de asentamientos se han señalado los suelos calificados por el planeamiento municipal (ya sean urbanos o aptos para urbanizar) que se consideran de interés para la aglomeración urbana. Por un lado, los espacios libres públicos de entidad suficiente y posición estratégica, como son los bulevares de Granada (históricos y recientes), los de Maracena, los bordes del Polígono Juncaril y los parques de Granada (Parque y entorno de la Alhambra, periurbano del Sacromonte, García Lorca y Vega), además de reservas de suelo para espacios libres públicos que tienen carácter estratégico para localizarse en el contacto intermunicipal y/o por donde transitan o lo hará en un futuro próximo ejes del sistema viario; o bien porque sirven de nexo con el sistema de espacios libres de nivel metropolitano.

También se vinculan a reservas de suelo las zonas calificadas por el planeamiento municipal como uso dotacional y que han sido consideradas de interés para la aglomeración. Básicamente son las ubicadas en Granada (Universidad, Hospitales y grandes equipamientos deportivos); fuera de Granada, el complejo dotacional de Armilla.

En la justificación de las reservas de suelo se parte de los problemas actuales del sistema dotacional, que si bien no presenta especiales problemas en cuanto a su cantidad, es decir, respecto al número, superficie y cualificación propias de los equipamientos existentes (es comparable, en general, con cualquier otra área urbana de Andalucía), por el contrario, sus disfuncionalidades provienen de la complejidad del sistema urbano creado tras el proceso de aglomeración (la ciudad central polariza la mayor parte de la actividad diaria de la aglomeración y en ella se han ido acumulando las dotaciones para uso de una población que excede con mucho a la residente en su ámbito) y del deficiente funcionamiento de los servicios de transporte público supramunicipal que, que es bastante ajeno a las relaciones existentes entre los municipios de la corona, dificultando así la satisfacción racional de las demandas de los ciudadanos.

En consecuencia, las actuaciones propuestas son de dos tipos: de una parte, incidiendo sobre la localización para las nuevas dotaciones supramunicipales a construir que, además de apoyar la jerarquía urbana propuesta, sirva en lo posible para mejorar y equilibrar el sistema ya constituido; y de otra, interviniendo sobre el sistema de transporte público supramunicipal, en el sentido de facilitar la accesibilidad a los núcleos prestatarios de servicios dotacionales, actuaciones éstas que ya han sido contempladas en las respectivas propuestas sobre el viario y sobre el transporte.

Las actividades productivas no primarias también merecen propuestas que impulsen sus potencialidades. Por ello, el presente Plan delimita como zonas vinculadas a actividades productivas los suelos calificados por el planeamiento urbanístico municipal para tales usos y que por su posición, entidad o jerarquía se consideran de interés para la organización territorial de la aglomeración urbana, así como aquellos otros suelos, que no calificados por los mencionados planes locales, se considera igualmente que, debido a su posición respecto a la estructura de articulación territorial, deben destinarse a usos relacionados con las actividades productivas bajo la categoría de reservas de suelo.

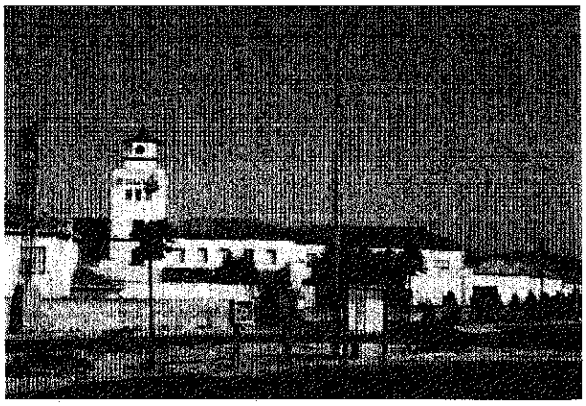
Así pues, en función de su destino, y a los efectos de su regulación, se distinguen las siguientes clases de reservas: zonas de reserva de suelo para actividades industriales, zonas de reserva de suelo para el Campus de la Salud y las actividades de investigación y desarrollo complementarias y zonas de reserva de suelo para actividades administrativas y de oficinas.

Respecto a las primeras citadas, se trata de suelos destinados a usos productivos no primarios; es decir, en esta propuesta se interviene sobre aspectos de localización, distribución y accesibilidad de actividades relacionadas con la producción y/o distribución industrial.

Cabe recordar que en la aglomeración urbana los procesos industriales son de escasa representatividad general, pues apenas se han hecho notar de forma consistente, habida cuenta tanto del tardío e incompleto arranque del sector industrial (fracaso histórico) y de su desenclavamiento, como de la práctica ausencia de industria básica o exportadora (contadas excepciones). Pero sus perspectivas no son en absoluto tan pesimistas: las nuevas condiciones territoriales, sobre todo en materia de infraestructuras de comunicación y de densidad poblacional (nunca antes ha podido hablarse, en esta comarca y toda la alta Andalucía, de una ciudad funcional de casi medio millón de habitantes), pueden facilitar su posible inmersión en la nueva etapa que afrontan muchas de las áreas metropolitanas de nuestro entorno socioeconómico y cultural. En ellas se impone un reforzamiento de la especialización en actividades intensivas en información y capital, la diversificación de sus tejidos productivos, las reconversiones no traumáticas y, en definitiva, la implantación de nuevas actividades dinamizadoras que afectan casi por igual al sector industrial y al subsector terciario avanzado, por las progresivas vinculaciones entre ambos. No obstante, la superación de trabas y lastres requiere acciones decididas tanto del empresariado como de los entes públicos.

Los problemas y limitaciones del sector industrial que pueden ser corregidos desde el Plan de Ordenación del Territorio se basan en materia de infraestructuras y accesibilidad y en reservar suelos estratégicos para este fin. Sobre estas premisas, y en función de los procesos previsibles en una aglomeración urbana de estas características, se fundamenta la propuesta de ordenación de las áreas destinadas a usos productivos, que lógicamente guarda interrelación especialmente con las previsiones sobre la red viaria y las infraestructuras de agua, energía y telecomunicaciones.

El señalamiento de las áreas de reserva de suelo para actividades productivas se ha hecho en función de cuatro condicionantes: *posición* respecto al sistema urbano de la aglomeración y a los accesos a la misma desde otros conjuntos urbanos; *entorno* ya consolidado con actividades industriales, lo que permitirá disponer de determinados servicios preexistentes y al mismo tiempo fortalecer la distribución actual de usos a nivel general; *accesibilidad* desde la red viaria principal de la aglomeración; *entidad superficial* suficiente para ser considerados a nivel de todo el ámbito.



La zona marcada más al norte de la aglomeración es la de Albolote. Se localiza, pues, al noroeste del enlace de la CN.323 con la A.92, entre la primera carretera y la actual línea ferroviaria Granada-Estación de Moreda. Las principales ventajas de este empiaza-miento son: primera, que presenta facilidad de acceso viario desde los dos principales ejes de comunicación de la aglomeración urbana (CN.323 y A.92); segunda, que se ubica en el corredor con mayor tráfico de mercancías tanto por ferrocarril como por carretera; tercera, que su posición es inmediata al núcleo central de la aglomeración, aunque exterior al mismo; cuarta, que entre la actual y la prevista, cuenta con la infraestructura viaria precisa; y quinta, que el valor productivo de los suelos afectados es inferior a los de la vega tradicional.

La zona Sierra Elvira se localiza entre Atarfe y Pinos Puente, en contacto con el citado mogote calcáreo. Los suelos seleccionados limitan al noreste con la CN.432 y al suroeste con la actual línea ferroviaria a Bobadilla. El acceso viario es desde la actual CN.432 y su futura variante, con un nuevo enlace al efecto. Las principales ventajas de este emplazamiento son, por un lado, la proximidad al corredor industrial de la carretera de Córdoba; por otro lado, la delimitación precisa de los suelos afectados, lo que disminuye la posibilidad de perturbaciones sobre otros suelos productivos, así como la de encontrarse sobre la única vía de acceso futura a la ciudad central cuando se ejecute la propuesta del ferrocarril. Por lo demás, aprovecha un espacio de vega ya segregado por la vía del ferrocarril y, en un futuro próximo, por la nueva variante de la CN.432. Con otro carácter y de forma aislada se propone en La Zubia otra gran área de reserva justo en el cruce del Distribuidor sur con el desdoblamiento de la actual carretera Granada-La Zubia, en lo que se pretende que sea un importante polígono de servicios para atender las demandas del sur de Granada y núcleos de la Cornisa (La Zubia, Gójar, Ogíjares); como apoyo a éste, aunque con un carácter marcadamente local, se ha previsto un área más pequeña en Huétor Vega apoyada en la prevista carretera desdoblada de circunvalación de este municipio.

Además, y como apoyo a lo anterior, se han señalado áreas de mejora del tejido industrial existente en las que se debe actuar desde la óptica de la rehabilitación, reurbanización y aporte de dotaciones, servicios o infraestructuras de las que carecen los polígonos y otras zonas industriales existentes.

Interesan a la propuesta los suelos consolidados, ya sean polígonos industriales, ya sean zonas industriales, por su capacidad para acoger a nuevas empresas. La distinción entre polígono o zona industrial estriba en la Planificación Urbanística previa y su posterior urbanización, siendo las zonas industriales las que han carecido de gestión urbanística, si bien con el tiempo se han consolidado y han sido asumidas por el Planeamiento posterior calificándolas con ese uso.

Apoyado en la actual CN.432, acoge suelos industriales bastante desestructurados, con déficit importantes en urbanización interior y con una ocupación media; además contiene instalaciones industriales obsoletas, no pudiéndose hablar en ningún caso de polígonos industriales sino de zonas que han consolidado su uso con el tiempo, pues carecen de gestión urbanística previa. Se incluye además el suelo clasificado con uso industrial de las NNSS de Atarfe hasta la proyectada Ronda Oeste.

Como continuación de la anterior, se ha delimitado esta segunda área apoyada también en el trazado actual de CN.432. Se segrega de la primera por su posición relativa más próxima a la ciudad central. A diferencia de aquélla, aquí sí se puede hablar de polígonos: Hurpe y La Vega de Atarfe, Mercagranada y El Florio (P-30) de Granada, y las unidades de ejecución de uso industrial de Maracena; además de todo este suelo consolidado y relativamente bien urbanizado, se han incluido también todos los suelos clasificados de estos municipios y se completa como propuesta con áreas de reserva de suelo para actividades productivas en el entorno del polígono El Florío.

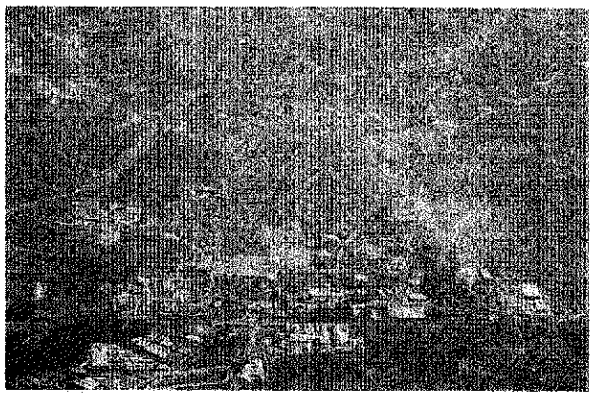
El área del Juncaril engloba los polígonos industriales creados en la década de los '70 y sus ampliaciones. Abarca parte de los municipios de Albolote y Peligros, siendo el polígono Juncaril y La Unidad-Asegra los que componen la totalidad del área, si bien se añaden pequeñas superficies calificadas de industriales como ampliación de los dos polígonos, incorporándose como propuesta dos apéndi-ces apoyados en el nuevo viario propuesto en este polígono. Se trata, pues, de una agrupación histórica y compacta que necesita, sobre todo, mejorar ciertas dotaciones de las que carece o resultan insuficientes, así como la creación de nuevas infraestructuras que tienen relación con las modificaciones del viario existente o con la construcción de nuevo viario (Ronda Oeste y viario transversal).

La franja industrial entre los términos de Otura y Alhendín, apoyada en la autovía de Circunvalación, incluye, por un lado, el suelo clasifi-cado industrial de Otura y, por otro, la banda de reserva de suelo para actividades productivas entre ambos términos municipales y, en conjunción de ambos, los suelos industriales consolidados y clasificados del núcleo de Alhendín. Su consolidación permitirá crear un tejido industrial continuo y coherente. Se parte de un vial propuesto en el Plan que, junto con el vial de ronda propuesto por las NNSS de Alhendín, ordenará todo el crecimiento de la zona unitariamente. A ello se une la magnífica situación respecto a vías rápidas, tanto la actual Circunvalación como la prevista Variante General.

Por otra parte, se propone la potenciación del área Sur como zona de actividades productivas con un carácter más especializado. Se han definido tres áreas en este sentido: la principal es la que al sur del polígono Tecnológico de Ogíjares servirá de apoyo al Parque Industrial vinculado al Campus de la Salud, creándose la gran bolsa de actividades productivas del área Sur.

En efecto, el complejo productivo Armilla-Ogíjares consiste en la mayor actuación superficial de toda el área Sur, incluyendo suelos industriales existentes, como el Polígono Tecnológico de Ogíjares y, sobre todo, dos grandes áreas de reserva de suelo: por un lado la del Parque Industrial (I+D) vinculado al Campus de la Salud y, por otro, el espacio situado más al sur destinado a actividades productivas. Todo ello conforma un paquete compacto con una ordenación previa lo suficientemente amplia y flexible como para conseguir la calidad ambiental pretendida.

Para la localización del área de reserva de suelo del Parque Industrial vinculado al Campus de la Salud se han barajado criterios de proximidad entre ambos, accesibilidad desde el núcleo central de la aglomeración y primera corona metropolitana, entidad superficial y calidad ambiental. Con todo ésto se ha confirmado su carácter de ubicación preferente, habiéndose delimitado su perímetro



y extensión superficial con base en parámetros de ordenación general del área Sur.

La actual deficiente accesibilidad del área, agravada con la elevada densidad del tráfico que soporta la carretera de aproximación, se resolverá con las actuaciones viarias previstas en el Plan, optimizando con ello su posición estratégica.

Para los suelos destinados en este Plan como zonas de reserva para la ubicación de centros administrativos y de oficinas, se señalan dos áreas especialmente adecuadas por su engarce con el sistema viario y relativa proximidad al área central de la aglomeración: la primera de estas ubicaciones preferentes está en la entrada a la barriada de la Chana desde la Circunvalación, donde se concentran la salida de la autovía, la proximidad al área de servicio de la Caleta, la existencia de suelo vacante y claras posibilidades de ofrecer servicio a las áreas Este, Norte y Oeste de la aglomeración por su emplazamiento; la segunda se ubica en la entrada sur desde la Circunvalación, destacando aquí la salida de la autovía junto con la proximidad al área de servicios de Puerta Real-Palacio de Congresos, así como al futuro Campus de la Salud, existiendo igualmente suelo vacante en suficiente cuantía y facilitando el posible servicio a las áreas Dílar y Sur de la aglomeración. Además, en este caso se añade una evidente recualificación ambiental tanto emprendida (intervención en río Genil) como potencial (confluencia Genil-Monachil).

Los **espacios de ordenación concertada** que delimita el Plan se centran en áreas no incluidas en el sistema de asentamientos, que por su entidad y posición relativa respecto a la estructura de articulación territorial definida, tienen carácter estratégico para la aglomeración urbana y que, pese a tratarse de unidades territoriales a efectos de su ordenación urbanística, se encuentran divididas administrativamente entre varios municipios, por lo que resulta imprescindible establecer los instrumentos de concertación que garanticen la coherencia y validez de su ordenación. Dos son las áreas que se plantean para su ordenación conjunta, seleccionadas y delimitadas en función de su posición relativa en el sistema urbano y con unas condiciones de partida singulares: el Eje CN.432 y el Aeródromo de Armilla.

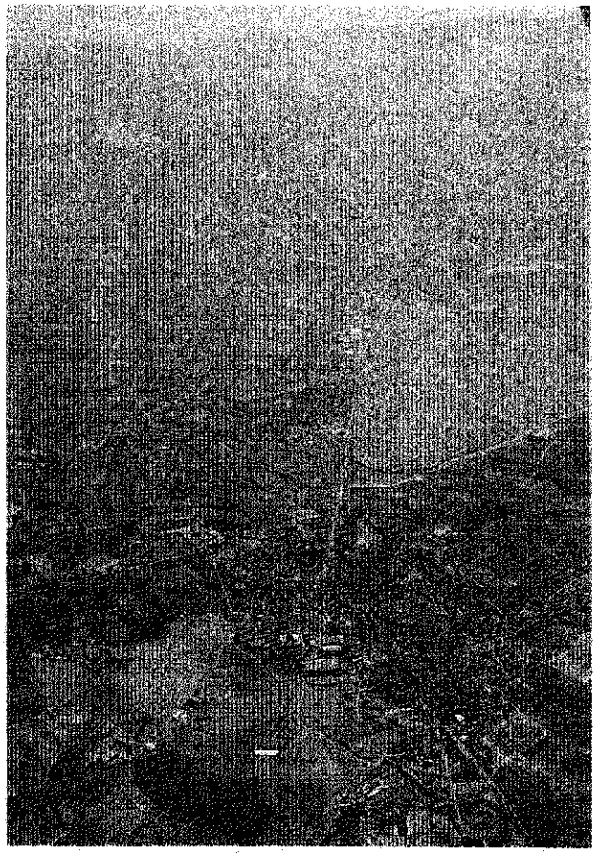
Se confirma con esta propuesta el papel que debe seguir desempeñando la zona Norte, donde se concentra la mayor parte de las reservas de suelo industrial, buscándose la consolidación de los corredores de la N.323 con sus polígonos tradicionales (Juncaril y Asegra) y, sobre todo, el corredor de la CN.432 en el que se han proyectado diversas actuaciones de colmatación de los tejidos industriales ya sean clasificados, consolidados en el tiempo o incluso con condición de polígonos convenientemente estructurados; a saber: extremo de contacto con la Circunvalación de los suelos industriales en Barriada de Bobadilla. Una vez construida la autovía exterior que la sustituya, quedará la carretera actual como viario principal de este eje convirtiéndose en el principal elemento de relación de actividades productivas.

El Área Norte se distingue así de las restantes por concentrar mayoritariamente los usos industriales de la aglomeración urbana, que se apoyan en las mismas carreteras radiales que la han estructurado tradicionalmente: Bailén-Motril y Granada-Córdoba fundamentalmente, y en menor medida las carreteras de Málaga y el eje Albolote-Santa Fe.

Por su lado, el Aeródromo de Armilla se convierte en una oportunidad territorial de primera magnitud para la ordenación de la subárea Dílar en el sector central de la aglomeración urbana. Su localización estratégica justifica toda actuación destinada a poner en valor para el sistema urbano esta gran extensión de terreno.

Finalmente, el presente Plan establece **límites singulares al crecimiento urbano**. Se trata de líneas de contacto de los asentamientos y las zonas consideradas de excepcional valor productivo de la Vega, en las que se considera que la adecuada compatibilización de los usos en el territorio obliga a primar el mantenimiento de las actividades agrícolas frente a la expansión urbana, siempre que el núcleo cuente con posibilidades de eventual crecimiento en otras direcciones. Aquí es nuevamente la Vega la protagonista al adquirir condición de gran vacío edificatorio, que aglutina valores suficientes como para ser protegida de su invasión.

Como complemento de la propuesta sobre vinculación de usos se han añadido, por un lado, las zonas consideradas de excepcional valor productivo y, por otro, la envolvente de las zonas que la legislación vigente en materia urbanística y de ordenación del territorio define directamente como no urbanizables o bien como sujetas a protección; el Sistema de Espacios Libres, las zonas incluidas en Espacios Naturales Protegidos y las zonas de interés para la aglomeración urbana.



ZONAS DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJISTICA

En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde al presente Plan la indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales en la aglomeración urbana de Granada.

En el diagnóstico del medio físico del ámbito de la aglomeración urbana de Granada se estableció una zonificación con base en las condiciones ambientales. El resultado práctico fue, a la escala de síntesis 1:20.000, la delimitación de espacios, unos bien conservados en general y con distintos niveles de valoración ecológica, ambiental y paisajística y otros degradados, aunque en estadios diferentes. Recogiendo en parte los criterios para la definición de dichos espacios establecidos en los análisis precedentes y abundando en ello, se relacionan a continuación los criterios finales adoptados para la definición y delimitación de los espacios degradados y/o marginales del ámbito de la aglomeración urbana de Granada.

A partir de estos antecedentes, la mejora del paisaje y de los recursos naturales se promueve de manera directa por el presente Plan mediante la delimitación de las zonas o elementos en los que resulta necesario intervenir, el señalamiento de los objetivos pretendidos para cada zona o elemento y el establecimiento de las actuaciones a desarrollar para su logro. A su vez, corresponde al Planeamiento Urbanístico General completar la delimitación de las zonas o elementos que deban ser objeto de mejora ambiental o paisajística de interés municipal.

La indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales y la ordenación de las actuaciones sobre dichas zonas señaladas por este Plan, se realiza en coherencia con las intervenciones previstas en tal sentido por las Administraciones y Entidades Públicas competentes, ajustándolas y priorizándolas al Modelo Territorial definido para la aglomeración urbana de Granada. Cabe hacer mención al respecto del Plan de Medio Ambiente de Andalucía (1995-2000) establece una serie de objetivos cuya consecución se realiza a través de diversos planes sectoriales que instrumentan, articulan y ordenan un conjunto de medidas y actuaciones. Dentro de los seis planes vinculados al mismo, sobre todo dos de ellos pueden tener incidencia en los espacios degradados que se señalan en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada por este Plan de Ordenación del Territorio: Plan de Medio Ambiente Urbano (Programa de Mejora del Entorno Ambiental y Paisajístico de las Ciudades) y Plan Forestal Andaluz (Programa de Lucha contra la Erosión y Desertificación; Programa de Vías Pecuarias y Paisaje Rural).

Los espacios finalmente seleccionados para su transformación (*estado final pretendido*), a través de actuaciones específicas (*tipología de intervención prevista*), han sido situados geográficamente dentro del ámbito de la aglomeración urbana (*número, denominación, situación y extensión del espacio*) y valorados en su *estado inicial* a través del *factor localización*, de su *caracterización básica* y de la *problemática ambiental* que comprenden.

Por otro lado, la intervención que prevé el Plan de Ordenación del Territorio sobre los cauces señalados por su nivel de riesgo de arroyada y presumible inundación catastrófica tiene sobre todo *carácter indicativo*, habiéndose utilizado como referentes principales los documentos siguientes: "Estudio sobre las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento de la aglomeración urbana de Granada (1995)", realizado bajo la dirección de la oficina de redacción del Plan de Ordenación del Territorio y el avance del "Plan de Prevención contra Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces". Sobre las propuestas de ambos se han agregado algunas otras a tenor de las particularidades de la zona, a la vez que se han considerado otros criterios de determinación del riesgo. En cualquier caso, la propuesta se ha organizado finalmente según se trate de actuaciones directas sobre el propio cauce, sobre la cuenca de recepción y/o sobre los elementos de obstaculización del drenaje.

La propuesta de cualificación de espacios degradados y de intervención sobre cauces con riesgo de arroyada queda representada cartográficamente en el plano de ordenación denominado "Zonas objeto de mejora y regeneración ambiental y paisajística" (Ord-5) de este Plan de Ordenación del Territorio.

FINALIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Los objetivos básicos perseguidos con la delimitación de zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente por su interés para la aglomeración urbana son: poner en valor socialmente la necesidad de mejorar el entorno de la aglomeración; adoptar los procedimientos y medidas correctoras concretas que impidan la aparición de nuevas áreas degradadas por la acción antrópica y, en especial por las actividades de urbanización; y desarrollar y ejecutar las actuaciones previstas en este propuesta.

Entre las posibles actuaciones de mejora y regeneración de los espacios seleccionados, se proponen aquellas que conduzcan a unos estados finales que mejoren notoriamente los espacios en términos ecológicos, ambientales, paisajísticos, de sujeción de vertientes y conservación, cuando no progresión, de suelos. Los objetivos planteados podrán ser varios, siempre que, lógicamente, sean compatibles entre sí.

En consecuencia, sobre las áreas seleccionadas se establece un horizonte o estado final pretendido y una tipología de inter-vención para tratar de alcanzarlo.

Respecto a lo primero, el **estado final pretendido** (ver clave de cada actuación en la *Normativa* e imagen final en plano *Ord-5*) en el espacio objeto de recuperación, regeneración y/o recualificación, se define en función de las condiciones de partida y su viabilidad. No obstante, en muchas zonas extensas son compatibles varias de las situaciones pretendidas que se exponen a continuación: reversión al ecosistema climácico como horizonte a largo plazo (implica mejora ecológica); consecución de área natural de alta biodiversidad florística y faunística (implica mejora ecológica y ambiental); densificación y mejora cualitativa de masa vegetal (implica mejora ecológica y ambiental); obtención de formación boscosa (en *masa* o en *pasillo*) *ex novo* (implica mejora ambiental);



fomento de láminas de agua de pequeña escala (implica mejora ambiental y paisajística); obtención de paraje con altas condiciones perceptuales, significativo y/o de composición atractiva y sin elementos perturbadores (implica mejora paisajística y ambiental); estabilización de vertientes y/o conservación de suelos (implica mejora ambiental, reducción de riesgos, reducción de erosión y preservación de recursos productivos); regeneración de márgenes fluviales (implica mejora ecológica, ambiental y paisajística); saneamiento de cauce fluvial (implica mejora ambiental y paisajística).

En relación a la **Tipología de intervención** para la consecución del estado final pretendido, se centran en los biotopos y biocenosis, en el paisaje, en las áreas agrícolas marginales y en las vertientes manifiestamente inestables. Las que afectan a cada espacio se han seleccionado de entre las que se relacionan a continuación (ver clave de cada actuación en la *Normativa* y plano *Ord-5*).

Así, las actuaciones en biotopos y biocenosis podrán consistir en algunas de las siguientes: corrección de impactos ambientales existentes; repoblación forestal (introducción de especies de rápido crecimiento y pocas exigencias ecológicas); reforestación en suelos desnudos, o bien ocupados por plantas oportunistas o por cultivos marginales (introducción de especies arborescentes y arbustivas adaptadas a las condiciones ambientales); restauración vegetal (reinserción de flora autóctona, promoción de etapas progresivas, micorrización, fomento de comunidades biológicas óptimas al medio, etc.); procesos destinados a la regeneración (mejora genética, saneamiento) y/o densificación de la masa vegetal en situación de cubierta defectiva; recuperación de hábitats parcialmente destruidos; favorecimiento de subsistemas hídricos superficiales (impermeabilizaciones, represas, canalizaciones, etc. a pequeña escala).

Por su lado, las actuaciones en el paisaje pretenden la corrección de impactos paisajísticos existentes y la mejora de las condiciones perceptuales (eliminación de barreras visuales, creación o mejora de observatorios, potenciación de recorridos, instalación de hitos, señalización, etc.).

Finalmente, las actuaciones en áreas agrícolas marginales y en vertientes inestables persiguen las siguientes finalidades: la recuperación u ocupación forestal a costa de espacios agrícolas marginales y consiguiente fomento de vegetación autóctona; la sustitución de usos del suelo en áreas de cultivos marginales o en precariedad; la modificación de las técnicas de cultivo en vertiente inestables; la plantación de especies vegetales de fuerte desarrollo radical; la construcción de defensas contra deslizamientos y/o desprendimientos; la reducción de pendiente a base de aterrazamientos; así como la construcción de obras hidráulicas para la protección de márgenes, laminación de escorrentías superficiales, etc. Según las condiciones físicas de los espacios, se estiman unas otras de estas intervenciones posibles.

Por su lado, en relación a los cursos fluviales, la **mejora del drenaje superficial** tiene como fin principal favorecer la evacuación de aguas de escorrentía superficial y, por ende, minimizar los peligros derivados de las crecidas esporádicas. Este planteamiento se hace eco de la necesidad de defender las poblaciones y las infraestructuras de los efectos propiciados por una fenomenología torrencial muy acusada, como caracteriza una parte del régimen pluviométrico del área.

Así entendido, se trata de reducir en lo posible los riesgos de arroyada, para cuyo fin se establecen determinados criterios de selección de cauces sobre los que actuar prioritariamente, dada la elevada densidad de la red hídrica con que cuenta el ámbito en razón a sus condiciones fisiográficas (avenamiento hacia la llanura central desde una orla orográfica de gran envergadura), litológicas (abundancia de afloramientos rocosos impermeables, por tanto, proclives a la escorrentía superficial), topográficas (red de drenaje densa, fuertes pendientes en amplias zonas, que coadyuvan a intensificar procesos de arroyada) e, incluso, fitológicas (abundancia de zonas desnudas o de escaso recubrimiento vegetal que conlleva concentración y aumento de escorrentía superficial).

Con este fin, se consideran doce tipos principales de intervención no necesariamente excluyentes entre sí, puesto que casi todos admiten compatibilidad e, incluso, complementariedad para hacer más efectiva la intervención reguladora de potenciales escorrentías extremas. Se contemplan asimismo dos tipos más que suponen cautelas sobre las condiciones actuales de los usos del suelo en la totalidad o parte de la subcuenca objeto de intervención (ver plano *Ord-5*).

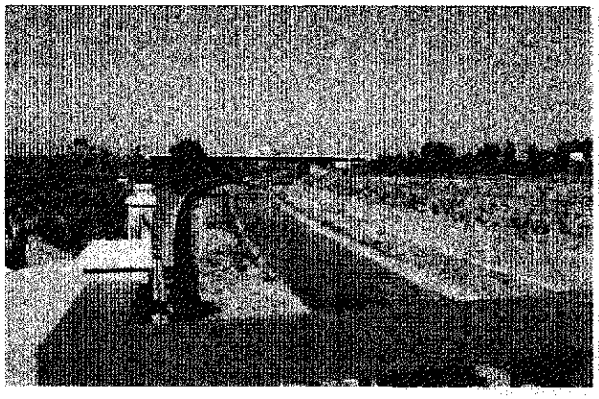
Las actuaciones en el propio cauce consisten en la limpieza del canal de desagüe; en obras de encauzamiento del curso (construcción de banquetas laterales, embovedados, ensanchamiento de sección, perforación de represas, etc. en el cauce); obras de laminación de caudales (construcción de diques, presas, etc. en el cauce); derivación del cauce hacia otro con mayor capacidad de evacuación; derivación del cauce hacia la red de canales y acequias de regadío; redefinición del canal de desagüe (prolongación con nuevo trazado); y/o ampliación del canal de desagüe.

A su vez, las actuaciones y cautelas sobre la subcuenca receptora consisten en obras de atenuación de pendiente (aterrazamientos en general); acciones de permeabilización del sustrato (remoción, labrado, hoyado, etc.); densificación del dosel vegetal en la *totalidad* o en *parte* de la subcuenca receptora; implantación de masa vegetal sobre suelo desnudo o con vegetación muy rala en la *totalidad* o en *parte* de la subcuenca receptora; aplicación de técnicas antierosivas en cultivos implantados en la subcuenca receptora; conservación de los usos del suelo actuales.

Finalmente, las actuaciones y cautelas propuestas sobre los elementos de obtaculización del drenaje implican la eliminación de obstáculos de origen antrópico ubicados sobre el cauce y/o en la zona de servidumbre y el señalamiento de zonas de cautela (mantenimiento de los actuales usos del suelo caso de no intervención efectiva sobre las condiciones de drenaje), especialmente en la zona de servidumbre

JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

Se consideran zonas potenciales a cualificar ambiental y paisajísticamente los espacios del medio forestal floristicamente degradados, los espacios con manifiesta pérdida de fertilidad agroforestal, los espacios con fuertes procesos de erosión por acción antrópica y los cauces ambientalmente degradados de la red hídrica.



Se trata, por un lado, de espacios del medio forestal florísticamente degradados por alejamiento del óptimo ecológico, a causa de alteraciones drásticas del dosel vegetal climácico por procesos involutivos de las series vegetales potenciales o bien de alteraciones drásticas del dosel vegetal climácico por introducción de exotismos u otras especies alóctonas; por otro lado, de espacios del medio agrario que se encuentran en abandono productivo, sea cual fuere la causa, o bien sometidos a fuertes tensionamientos que ponen en crisis su viabilidad productiva.

En otros casos la degradación se pone de manifiesto con la pérdida de fertilidad agroforestal por modificacón drástica de condiciones edáficas (pérdida de nutrientes, decapitación de horizontes, etc.), biológicas (regresión faunística, limitaciones a la micorrización, etc.) y/o de drenaje y calidad hídricos (reducción de aportes hídricos, contaminación del agua, aumento de encharcamiento, etc.). Las causas que normalmente desencade-nan estos procesos son, por un lado, la susceptibilidad natural a la erosión acusada de la capa edáfica, y por otro lado, manejos antrópicos con resultados negativos a medio o largo plazo: las roturaciones en zonas inadecuadas (limitaciones sobre todo de tipo climáticas, topográficas y/o edáficas), la implantación de culti-vos o de masas forestales inapropiados al medio, el sobrepastoreo y la caza abusiva constituyen acciones que pueden incidir directa o indirectamente en la capacidad agrobiológica de los suelos.

Otra manifestación física que tiene frecuentemente connotaciones ambientales negativas, a la vez que estrechamente relacionada con los procesos anteriores, es la erosión, en concreto la desencadenada por acción antrópica. Efectos físicos derivados de la erosión son : pérdida gradual de la capacidad productiva de los suelos; empobrecimiento de la cubierta vegetal y de los ecosistemas en su conjunto; aumento de la escorrentía superficial y la merma, por lo tanto, de la infiltración y consiguiente reducción de las reservas de aguas subterráneas; deterioro de la calidad de las aguas fluyentes; colmatación de embalses y daños a infraestructuras básicas; desprotección de poblaciones y bienes situados en las zonas bajas, incrementándose los riesgos de inundación y la gravedad de los mismos, etc. En estado avanzado, la erosión incontenida produce cárcavas y barrancos que inhabilitan los terrenos para funciones básicas.

La erosión está condicionada, con carácter general, por cinco factores fundamentales: la susceptibilidad del suelo a ser erosionado (erodibilidad); condiciones de la cobertera vegetal, cuanto más densa y radicada, en términos generales, más ralentizará los procesos erosivos al actuar como tamiz protector del suelo; las condiciones climáticas, en concreto los factores precipitación y viento (capacidad potencial para erosionar); la topografía del terreno, sobre todo grado de pendiente y longitud de ladera; la existencia o no de prácticas de conservación de suelos, normalmente encaminadas a alterar el factor pendiente o el factor cobertura vegetal, en el caso de prevención de erosión hídrica, o bien a la implantación de cortavientos y otra vez la cobertura vegetal, en el caso de prevención de erosión eólica.

Los factores que desencadenan la erosión en el ámbito de la aglomeración urbana son principalmente los siguientes: incendios devastadores de la cubierta vegetal, implantación de cultivos proerosivos, carga ganadera excesiva, abandono de las prácticas culturales y/o despoblamiento, movimiento masivo de tierras (canteras, minas a cielo abierto, explanaciones, etc.), ruptura del perfil de equilibrio de vertientes, normalmente por carriles y carreteras, y modificaciones severas del drenaje.

Finalmente, en este diagnóstico de espacios degradados se incluye también el fenómeno de la marginalidad agrícola (espacios en crisis productiva a la vez que ambiental), que deviene del abandono de la explotación por inviabilidad productiva (cultivo marginal, tamaño crítico de la unidad de explotación, alejamiento a las redes comerciales, etc.), o bien por causa de factores físicos que penalizan gravemente la explotación (suelos raquíticos, deficiencia climática, indigencia hídrica, fuertes pendientes, erosión incontenida, etc.). No obstante, el mero absentismo agrario o procesos especulativos son causa frecuente de abandono de la explotación. Sea como fuere, los efectos tienen en casi todos los casos importantes componentes negativos tanto ambiental como paisajísticamente: colonización de vegetación oportunista tipo arvense, receptáculo de vertidos, descontrol de erosión, proliferación de animales dañinos, pérdida de potencial agrobiológico, etc.

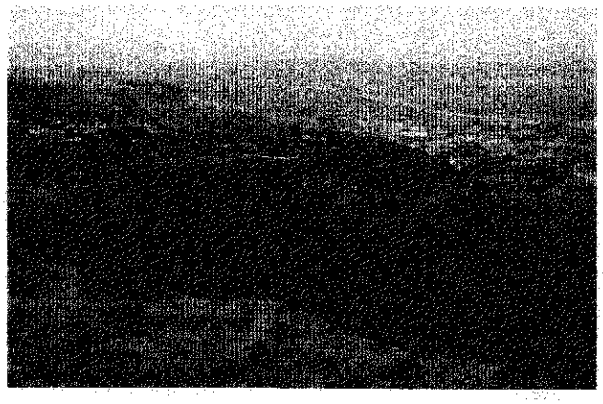
En muchas zonas coinciden dos o más circunstancias de las estimadas; ello significa que su complejidad puede ser mayor y que, una vez demarcados los espacios sobre los que se proponen medidas de corrección y regeneración, aquéllas han de ser convergentes e interactivas.

Respecto a los cauces fluviales a cualificar por su estado de degradación, una situación por lo demás muy frecuente en la zona de la Vega, este problema ambiental se manifiesta principalmente de tres formas, aunque habitualmente coincidentes en el espacio: encauzamiento artificial por medio de muros laterales, por un lado, destrucción de sotos y otras formaciones riparias, por otro, y vertido de escombros, resíduos, etc., por otro más.

Una vez demarcados los espacios en situación de crisis ambiental por dinámica regresiva y/o acumulación de acciones impactantes, en definitiva, espacios ecológico-ambientalmente degradados, la intervención correctora desde el Plan de Ordenación del Territorio ha de ser selectiva por razones de operatividad e, incluso, competencia, por lo que sólo se propone una parte de ellos para la acometida de medidas tendentes a mejorarlos. Esto implica establecer una serie de criterios para su selección, que están presididos por el factor localización. Los restantes guardan relación con la problemática ambiental del espacio en cuestión.

Los criterios de selección de espacios por el **factor localización** son los siguientes:

* Los espacios o tramos fluviales próximos a los núcleos urbanos de la aglomeración. Se justifica en que conlleva mayores posibilidades de disfrute social, por un lado, y actuaciones de control o prevención de eventuales pérdidas de suelo o de riesgo físico, por otro lado. No obstante, los espacios seleccionados han debido cumplir con, al menos, alguna de las siguientes premisas, aunque casi siempre han convergido dos o más: condiciones de base suficientes para su progresiva regeneración (alta potencialidad biofísica); interés paisajístico, por encontrarse dentro de una cuenca perceptual de alto consumo visual o por contener elementos de realce o significativos del lugar; interés cultural, por contener elementos o estructuras que así puedan considerarse, incluyéndose yacimientos arqueológicos; proclividad física a desencadenar procesos de riesgo socioeconómico: erosión intensa, inundaciones, deslizamientos y/o desprendimientos en particular.



* Los espacios o tramos fluviales vinculados al Sistema de Espacios Libres propuesto para la aglomeración, contemplándose cualquiera de estos condicionantes: inserción total o parcial en espacio componente del sistema; proximidad a espacio del sistema, que pueda complementarlo y sólo en caso de situación viable para su regeneración, o bien que ofrezca atractivo paisajístico; contacto con eje o corredor del sistema y sólo en caso de situación viable para su regeneración, o bien que ofrezca atractivo paisajístico.
* Los espacios o tramos fluviales de alto consumo visual, por tanto, con elevada sensibilidad paisajística.
* La zonas de alta accesibilidad desde el sistema viario de la aglomeración urbana o desde los ejes de relación exterior y sólo en caso de situación altamente viable para su regeneración.
* Los espacios próximos o adyacentes a otros de alto valor ecológico-ambiental, según al menos una de las siguientes condiciones: existencia de clara potencialidad para alcanzar la situación ecológica del espacio de referencia, permitiendo así su ampliación territorial; proceso de regresión amenazante, sea por degradación irreversible o por posible afectación al espacio de referencia.
* Los espacios o tramos fluviales próximos a elementos fundamentales de la estructura de articulación territorial propuesta en el Plan; normalmente, cuentan con alta potencialidad para formar un *corredor o cinturón verde* junto a futuras infraestructuras viarias estratégicas.

Por otro lado, la **caracterización básica** de los espacios seleccionados para su regeneración ha tenido por perfil general una cubierta vegetal pobre (cultivos arborescentes marginales; cultivos herbáceos con árboles o matorrales dispersos, más frecuentemente de degradación; pinares de repoblación raquíticos; matorrales seriales de degradación con o sin árboles silvestres dispersos; eriales, pastizales pobres, yescares; afloramientos rocosos, frecuentemente por canteras, socavones, terraplenes o desmontes); una mediocre calidad del suelo en función de textu-ra, profundidad, nivel de nutrientes, etc. (litosoles, rankers, regosoles, solonchaks, etc.) o, incluso, ausencia de suelos (canteras, roca viva); un relieve frecuentemente severo por formas y pendientes, casi siempre superiores al 30% (conos de deyec-ción, abanicos aluviales, lomas enérgicas, vertientes abruptas, encajamientos fluviales, taludes, escarpes), aunque no han faltado espacios degradados sobre glacis, lomas laxas y otras formas topográficamente suaves; una precaria estabilidad intrínseca del terreno en muchos de los espacios seleccionados, que está en función de consistencia y grado de permeabilidad (materiales compactos de moderada a alta permeabilidad y materiales deleznables / movilizables con diverso grado de permeabilidad).

Esta caracterización ha permitido fundamentar, junto con la dinámica socioeconómica, la **problemática ambiental** del medio, aspecto esencial tanto para justificar la intervención, como para establecer las líneas maestras de ésta.

Así, aparecen los *espacios del medio forestal florísticamente degradados* por alejamiento del óptimo ecológico, a causa de alteraciones drásticas del dosel vegetal climácico por procesos involutivos de las series vegetales potenciales o por introducción de exotismos u otras especies alóctonas.

Otra situación comprende los *espacios con pérdida de fertilidad agroforestal* por modificación drástica de condiciones edáficas, biológicas y/o de drenaje hídrico, por causa de erosión acusada de la capa edáfica, roturaciones agrícolas en zonas inadecuadas, movimiento y/o extracción de tierras, implantación de cultivos inapropiados al medio, carga ganadera excesiva, repoblaciones forestales inapropiadas al medio y/o abandono de la explotación agraria (cese de la aportación de fertilizantes).

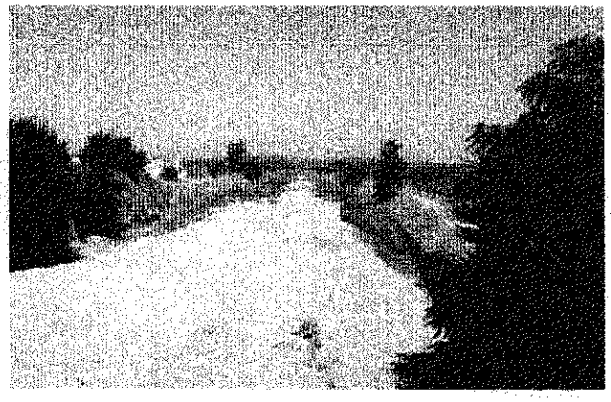
Situación diferente se presenta con los espacios sujetos a *erosión intensificada* o *desencadenada* por acción antrópica, a causa de implantación de técnicas de cultivo pro-erosivas, pastoreo en pendientes acusadas, abandono de las prácticas culturales y/o despoblamiento, minería a cielo abierto o canteras, ruptura del perfil de equilibrio de vertientes por obras públicas, incendios devastadores y/o modificaciones severas del drenaje por obras.

Finalmente, los espacios rurales en crisis productiva por *marginalidad agrícola*, a causa de alguna o varias de estas situaciones: abandono de la explotación por inviabilidad productiva (cultivo margi-nal, tamaño crítico de la unidad de explotación, etc.) o por otras causas (absentismo, especulación del suelo, fuerte tensionamiento tendente al cambio de uso, etc.), así como procesos físicos que penalizan gravemente la explotación (suelos raquíticos, deficiencia climática, indigencia hídrica, fuertes pendientes, erosión incontenida, etc.).

Esta problemática ambiental y la localización de las zonas degradadas, en razón a la caracterización evaluada, son en definitiva los argumentos que justifican esta propuesta de cualificación ambiental y paisajística.

Con respecto a los cauces que tienen problemas de evacuación o que, peor aún, implican riesgos, la propuesta establece sus propias actuaciones. La justificación surge directamente de la aplicación del Decreto 54/1998, de 10 de marzo, por el que se acuerda la formulación del *Plan de Prevención contra Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces* establece en su artículo 3 los contenidos de dicho Plan, además de los establecidos en el art. 17 de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y que en el primer caso son los siguientes: detección de puntos negros por inundaciones en





Andalucía; clasificación de los puntos detectados por grados de riesgo, definición de las medidas a desarrollar para disminuir los riesgos de inundaciones, así como los Organismos responsables de su ejecución; programación y financiación de las actuaciones previstas en el Plan; los mecanismos de gestión, seguimiento y evaluación de sus determinaciones. Como el propio Decreto recoge, este tipo de instrumento tiene carácter de "Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio" y, por tanto, está sujeto en su contenido y tramitación.

El desarrollo del Decreto 54/1998 ha conllevado estudios preliminares por parte de la Dirección General de Obras Hidráulicas de señalamiento de cauces proclives a generar avenidas y/o inundaciones. Además de recogerse esta información para ser asumida por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomera-ción Urbana de Granada, si bien descartando algunos cauces por no significar riesgo para componentes del sistema urbano, se han agregado otros cuyo principal factor de riesgo está constituido, precisamente, por su potencial incidencia sobre dichos componentes del sistema urbano a pesar de tratarse de cauces de pequeña longitud, pero donde se concitan factores multiplicadores del riesgo: impermeabilidad del sustrato, bajo cobertura vegetal y/o fuertes pendientes.

En cualquier caso, el Plan de Ordenación del Territorio ha establecido a sus efectos ordenancísticos una serie de criterios, que seguidamente se exponen, para la selección final de cauces sujetos a intervención a fin de minimizar los peligros potenciales de avenida e inundación y que, en general, supone una leve ampliación del listado elaborado por la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Así, en relación a los cauces con riesgos de arroyada e inundación sobre áreas sensibles, en función de las características de los propios cauces y del medio que pudiera resultar afectado, se establecen tres grados de peligrosidad: media, elevada y muy elevada. En general, se considera que es necesario actuar para la mejora del drenaje superficial en todos aquellos cauces que les ha sido mermada su capacidad de evacuación como consecuencia de su interacción con infraestructuras, de la existencia en su seno de edificaciones aisladas o de su recorrido por suelos afectados al sistema de asentamientos. Por tanto, el presente Plan señala para cada uno de los cauces, en los que es necesaria la mejora del drenaje superficial (48 en total distribuidos por las subcuencas del Cubillas, Monachil y Dílar y la cuenca del Genil), el grado de peligrosidad considerado. Se han seleccionado, pues, los cauces donde se produce la siguiente circunstancia: que atraviese o, peor aun, desemboque en estructuras de origen antrópico con evidentes posibilidades de presencia humana, en cuyo caso se trata de situaciones de riesgo por antonomasia (previsible afectación a las vidas humanas y sus bienes). El orden de importancia es el siguiente: núcleos urbanos, polígonos industriales, edificios aislados, infraestructuras viarias

Una vez señalados todos los casos donde se produce la circunstancia expuesta, la estimación del riesgo se realiza a partir de las siguientes condiciones básicas:

* Impermeabilidad del sustrato (o baja permeabilidad que ralentiza la infiltración), que conlleva concentración de aguas de escorrentía en el canal de drenaje. Se han considerado tres situaciones: impermeabilidad, permeabilidad moderada y alta permeabilidad.

* Pendiente media acusada, que conlleva aumento de velocidad en el proceso de desagüe. Se han considerado tres situaciones: pendiente elevada (>30%), pendiente moderada y pendiente suave (<7%).

* Extensión de la cuenca receptora del cauce, que conlleva amplitud de superficie captadora de la precipitación. Se han considerado tres situaciones: cuenca muy extensa (>25 Km2), cuenca de tamaño significativo (entre 5 y 25 Km2) y cuenca de pequeño tamaño (< 5 Km2).

* Exigüidad de dosel vegetal (inferior a un tercio de cobertura del suelo en términos generales), que conlleva aumento sustancial de arrastres de materiales y de escorrentías superficiales. Se hçan considerado dos situaciones: dosel insuficiente (afloramiento desnudo, vegetación forestal rala, cultivo arborescente espaciado, etc.) y dosel suficiente (más de dos tercios del suelo cubierto por vegetación; cultivo con prácticas antierosivas, etc.).

Se establece como factor de riesgo la concurrencia de al menos dos de las condiciones establecidas. Una vez corroborada la potencialidad del peligro, se ha abordado su contrastación con los elementos que pueden obstaculizar la libre escorrentía y, por tanto, generar desbordamientos e inundaciones, dando como resultado una casuística de situaciones de elementos antrópicos como causa y/o efecto del riesgo de avenida y posible inundación: el cauce atraviesa, o bien desemboca, en núcleo/s urbano/s, polígono/s industrial/es, edificio/s aislado/s o en infraestructura/s viaria/s. También pueden darse otras situaciones relevantes: desembocadura en acequias o canales, indeterminación de cauce, etc. en zonas próximas a núcleos urbanos, viviendas aisladas u otros edificios.

La superposición de las variables estimadas ha permitido inferir el grado de peligrosidad potencial de los cauces preseleccionados. Su contrastación con el *Plan de Prevención contra Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces* ha permitido definir los cauces más peligrosos *a priori* según el siguiente baremo: peligrosidad media (I), peligrosidad elevada (II) y peligrosidad muy elevada (III).

En situación de extrema peligrosidad se encuentran: el barranco de la Fuente o Cubo Molino, el arroyo de Juncaril, El Barranquillo y barranco de los Aros, todos correspondientes a la margen derecha del río Genil, en el piedemonte nororiental de la Vega; asimismo Barranco Hondo, de la cuenca del río Monachil, en el piedemonte meridional.

En situación de alta peligrosidad se encuentran: barrancos Hondo y del Coscojal, en la cuenca del río Cubillas; los barrancos del Pozo, de Magón, del Secanillo, de la Presilla, del Purcal, de la Venta, de los Arcos y de Cenes, así como el río Beiro, todos pertenecientes a la margen derecha del río Genil (aunque en su mayoría han perdido el cauce en el tramo final); asimismo, el tramo medio del río Monachil y ciertos barrancos de su cuenca como el de las Cuevas, de los Leñadores, del Picón, de Cueva Moro, Corvales y de la Cueva del Pinche; finalmente, el arroyo de las Andas y el barranco del Purcal, ambos de la cuenca del río Dílar.

El resto de los cauces marcados, 26 en total y repartidos por todas las subcuencas que drenan en la llanura hacia el río Genil, presentan peligrosidad moderada; es decir, es improbable que generen arroyadas e inundaciones de importancia, aunque en circunstancias especiales pueden desencadenarse, motivo por el que también es preciso favorecer su desagüe hacia zonas abiertas y despobladas.



CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA

En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde a este Plan de Ordenación del Territorio la protección y mejora del patrimonio histórico y cultural de interés para la aglomeración urbana de Granada.

La protección de los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada se establece este Plan mediante su inclusión en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana de Granada.

En función de las características de los bienes y a los efectos de su regulación, el Catálogo diferencia entre edificaciones, infraestructuras y restos rrqueológicos emergentes.

Corresponderá al Planeamiento Urbanístico completar la indicación de los bienes con valores históricos y culturales de interés municipal que deban ser sometidos a protección.

La identificación y asignación de los bienes a los distintos tipos se establece en el "Plano de Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana" *(Ord6)*.

FINALIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Como se ha visto en otros apartados de esta memoria, el ámbito de la aglomeración de Granada es y ha sido tradicionalmente un espacio agrícola excepcional, cuya explotación ha dado lugar a la creación de un variado, complejo y valioso patrimonio arquitectónico e ingenieril, que ha conformado de manera importante la imagen y el paisaje del conjunto de la propia aglomeración.

Por otra parte, en el ámbito de la aglomeración urbana existe tam-bién una amplia muestra de restos arqueológicos fruto de la compleja historia de su ocupación territorial y su poblamiento.

El Plan de Ordenación del Territorio, en desarrollo y cumplimiento del mandato legal para proteger el patrimonio histórico y cultural de la aglomeración, ha considerado que ambos grupos de bienes constituyen los elementos de valor de interés para la aglomeración urbana.

En efecto, la aglomeración urbana de Granada presenta una de las mayores riquezas en bienes con valores culturales de Andalucía y España, pudiendo inventariarse tanto elementos con interés universal como nacional, que en su inmensa mayoría se encuentran adecuadamente protegidos por la legislación de Patrimonio Histórico. Carecería por tanto de sentido que este Plan, carente competencias urbanísticas propias, volviese a cautelar dichos bienes. Es por ello, que el Plan dirige su actuación a la inventariación y catalogación de aquellos bienes, normalmente no protegidos a la escala nacional o regional, cuyo verdadero interés de conservación se percibe a la escala del ámbito de la aglomeración urbana y que constituyen un patrimonio histórico y cultural común.

Establecido el alcance del patrimonio histórico y cultural propio de la aglomeración, el presente Plan se marca los siguientes objetivos respecto al mismo: fomentar la conservación y rehabilitación de los bienes catalogados; poner en valor socialmente los bienes incluidos en el Catálogo; aumentar el conocimiento actual de los bienes y en especial sobre su estado de conservación y necesidades de intervención.

Como se ha indicado a los efectos de su regulación, el Plan distingue tres tipos de elementos, edificaciones, infraestructuras y restos arqueológicos emergentes, justificándose dicha clasificación en las muy diferentes características de cada uno de los tipos de elementos.

En función de los valores históricos, artísticos, etnológicos y culturales y arquitectónicos dentro del tipo de las **edificaciones** el presente Plan determina los siguientes niveles de protección: Arquitectónico-Monumental, Arquitectónico, Tipológico-Ambiental, Ambiental.

En función de los valores históricos y culturales de las **infraestructuras** se distingue entre los siguientes niveles de protección: Monumental, Tipológico y Ambiental.

Finalmente, denrto del tipo de **restos arqueológicos emergentes** sólo se distingue un nivel de protección coincidente con su carácterística de Bienes de Interés Cultural.

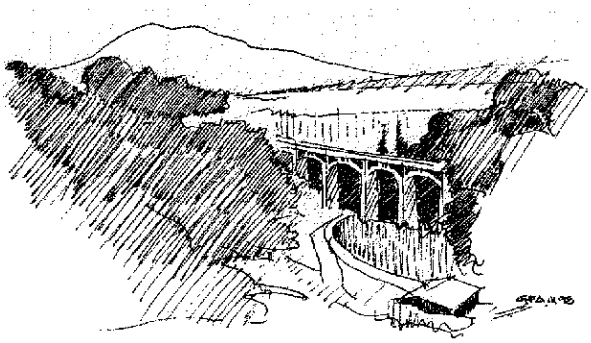
JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

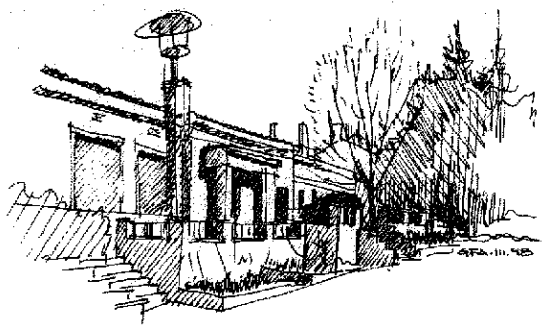
El presente Plan considera bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada y por ello los incluye en el Catálogo, a aquellas edificaciones, infraestructuras y restos arqueológicos emergentes, normalmente exteriores al sistema de asentamientos, que permiten comprender la evolución histórica de la ocupación del territorio; de los elementos que sucesivamente sirvieron para la articulación territorial y de las actividades productivas comunes que dieron lugar a la creación y consolidación de la Comarca de la Vega de Granada.

Dentro de la categoría de **edificaciones** el Plan incluye un total de 182 elementos, asignándoles un nivel de protección, según los siguientes criterios:









* Se incluyen en el nivel de protección *Arquitectónico-Monumental* aquellas edificaciones cuya conservación debe garantizarse íntegramente por tratarse de elementos singulares de notable interés histórico-arquitectónico. Por su carácter monumental constituyen elementos sobresalientes, cualificadores de su entorno y representativos de la memoria histórica colectiva de la aglomeración urbana de Granada.
* Se incluyen en el nivel de protección *Arquitectónica* aquellas edificaciones cuya conservación debe garantizarse de forma global al conservar en su integridad todos los elementos característicos y significativos que representan las diversas tipologías arquitectónicas de la aglomeración urbana de Granada.
* Se incluyen en el nivel de protección *Tipológico-Ambiental* las edificaciones para las que debe garantizarse la conservación de los elementos que definan su tipología, tales como la disposición relativa de los módulos construidos, de los patios, de las crujías construidas, de las escaleras, de las cubiertas, etc., así como cualquier elemento constructivo-estructural singular que los caracterice por constituir la memoria tipológica del medio rural en el que se insertan.
* Finalmente, se incluyen en el nivel de protección *Ambiental* las edificaciones valorables por las cualidades intrínsecas del espacio rural en el que se insertan, considerándose parte sustancial de éste.

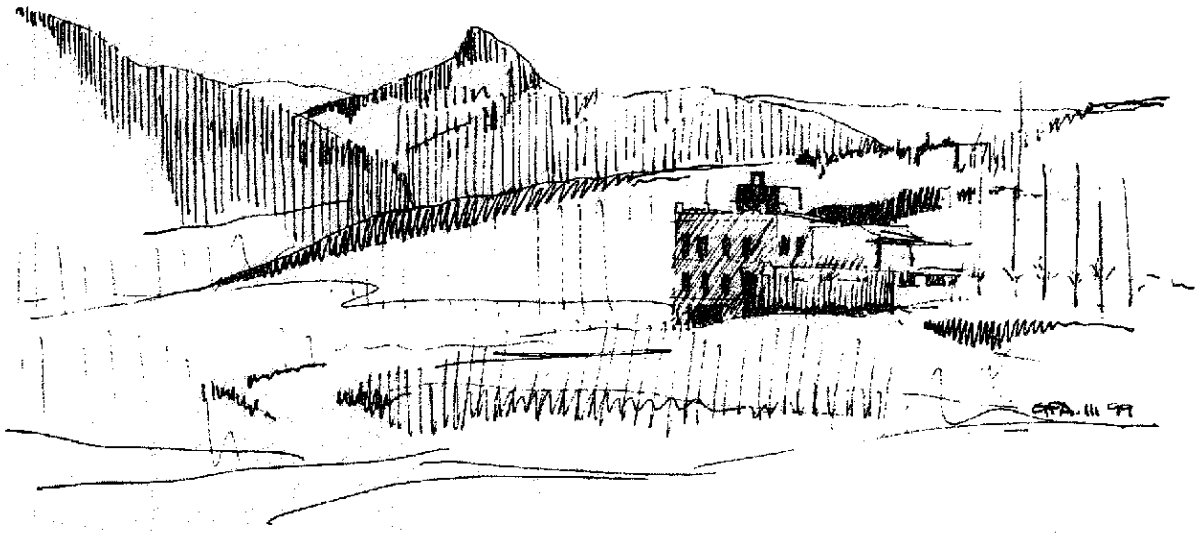
Dentro de la categoría de **infraestructuras** el Plan incluye un total de 31 elementos, asignándoles un nivel de protección, según los siguientes criterios:

* Se incluyen en el nivel de protección *Monumental* las infraestructuras cuya conservación debe garantizarse íntegramente, con independencia de que conserve su función, por tratarse de elementos singulares de notable interés histórico o simbólico. Por su carácter monumental, constituyen elementos sobresalientes, cualificadores de su entorno y representativos de la memoria histórica colectiva del medio rural de la aglomeración urbana de Granada.
* Se incluyen en el nivel de protección *Tipológico* las infraestructuras cuya conservación debe garantizarse de forma global, con independencia de que conserve su función, al mantener en su integridad todos los elementos característicos y significativos que son representativos de las diversas tipologías de la obra civil en el medio rural de la aglomeración urbana de Granada.
* Por último, se incluyen en el nivel de protección *Ambiental* las infraestructuras para las que debe garantizarse la conservación de los elementos que definen su tipología o bien que se consideran parte esencial del medio rural en que se insertan de forma cualificada.

Dentro de la categoría de **restos arqueológicos emergentes** el Plan incluye un total de 8 elementos.

Cada elemento catalogado cuenta con una ficha con el siguiente contenido:

* Un esquema de localización general dentro de la aglomeración.
* Un plano de situación a escala 1/10.000.
* Dos fotografías representativas del elemento.



* Un croquis de la planta o un dibujo interpretativo de los principales valores del bien.
* Una información básica del elemento, consistente en su denominación, tipología, localización, una descripción sucinta, la datación y el estado actual.
* Unas determinaciones de ordenación relativas al tipo de elemento de que se trate, el nivel de protección asignado, los usos admisibles y las necesidades de intervención.

Finalmente, el Plan asigna una regulación a cada nivel de protección, que tiene carácter de Norma para su aplicación inmediata y de directriz para el Planeamiento Urbanístico, de manera que éste último pueda desarrollar al presente Plan, pormenorizando las condiciones generales y particulares de protección de cada elemento u homologando su regulación con la del resto de elementos catalogados en el ámbito municipal, siempre que garantice las condiciones mínimas de protección pretendidas.



LA ADAPTACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN A LAS BASES, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Como se ha indicado en otros apartados de esta memoria, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el día 10 de diciembre de 1998 (Decreto 250/1998, BOJA de 9 de enero de 1999) las Bases y Estrategias para el presente Plan, tal y como se ordenaba en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de mayo de 1994, por el que se inició su formulación.

Según el citado Acuerdo, las Bases y Estrategias tienen un carácter preparatorio para la redacción del Plan de Ordenación del Territorio, estableciéndose en ellas, el diagnóstico de los problemas y oportunidades del ámbito, los objetivos específicos que el Plan debe conseguir y las estrategias que para el logro de los éstos deben orientar sus propuestas (ver documento en este memoria).

En consecuencia, hay que entender que las Bases y Estrategias tienen un carácter directivo tanto para la Comisión de Redacción, como para la Consejería de Obras Públicas y Transportes en su papel de ponencia de la Comisión, y cuyas estipulaciones deben ser desarrolladas en este Plan.

En este entendimiento, el presente Plan establece las determinaciones y actuaciones que desarrollan todas y cada una de las Bases y Objetivos fijados, de acuerdo con las líneas estratégicas señaladas.

Sin embargo, no cabe plantear que en el desarrollo propio del Plan y durante el período de concertación habido, no pudieran acordarse actuaciones y medidas que implicasen matizaciones sobre algunas de dichas líneas estratégicas, ya que en caso contrario ello hubiera supuesto vaciar de contenido la fase propiamente de redacción del Plan.

A continuación se incluye una tabla donde se relacionan las determinaciones del Plan que desarrollan cada uno de los Objetivos establecidos y se señala cuando se han producido matizaciones, ampliaciones o alteraciones de las estrategias señaladas espacialmente en el documento de Bases.

Con carácter general, y como puede observarse de la comparación entre Bases y Plan, este último desarrolla de manera fiel las Bases aprobadas, convirtiendo las directrices de éstas en un conjunto de actuaciones y determinaciones coherentes para su ejecución y aplicación.

BASES	OBJETIVOS	DETERMINACIONES DEL PLAN	OBSERVACIONES
RACIONALIZAR EL CONSUMO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES	Proteger los espacios con valores naturales y ambientales	Establecimiento de zonas sometidas de restricción de usos y transformaciones (ORD-3) Definición del sistema de espacios libres de la aglomeración (ORD-2.1)	
	Restaurar los espacios degradados ambientalmente	Señalamiento de las zonas de mejora y regeneración ambiental (ORD-5)	Reconsideradas las zonas previstas en las Bases
	Proteger el paisaje de la aglomeración	Establecimiento de zonas sometidas de restricción de usos y transformaciones (ORD-3) Definición del sistema de espacios libres de la aglomeración (ORD-2.1)	
	Restaurar los espacios dañados paisajísticamente	Señalamiento de las zonas de mejora y regeneración paisajística (ORD-5)	Reconsideradas las zonas previstas en las Bases
	Racionalizar el consumo de agua en la aglomeración	Indicación y programación de las infraestructuras del ciclo del agua (Anexos 4 y 5) Objetivo de disminución del consumo urbano a 250 litros/habitante/día (Normativa) Reutilización de las aguas usadas para riego (Normativa)	
	Restaurar el drenaje superficial de la aglomeración	Señalamiento de los cauces que precisan intervención y de su tipología (ORD-5) Señalamiento y defensa de los cauces principales (ORD-3 y Normativa)	Ampliadas las actuaciones previstas inicialmente
ADECUAR LA ESTRUCTURA TERRITORIAL A LA CIUDAD FUNCIONAL	Completar la red viaria nacional-regional y de aglomeración	Definición de los niveles nacional-regional y de aglomeración del sistema viario (ORD-2)	Modificado el esquema inicial durante el proceso de concertación
	Mejorar y completar la red viaria local-supramunicipal	Definición del nivel local-supramunicipal del sistema viario y de las actuaciones para su completación y mejora (ORD-2)	Ampliada la red inicialmente considerada
	Racionalizar y mejorar las instalaciones ferroviarias	Definición del sistema ferroviario de la aglomeración (ORD-2)	Elegidas las alternativas durante el proceso de concertación
	Construir el sistema de espacios libres de la aglomeración	Definición, organización y configuración del Sistema de espacios libres (ORD-2.1)	Definido el sistema a partir del inventario y las aportaciones realizadas durante la concertación
	Completar las instalaciones del ciclo del agua para toda la aglomeración	Indicación y programación de las infraestructuras del ciclo del agua (Anexos 4 y 5)	
	Racionalizar la gestión integral del agua	Previsión de Consorcios para la construcción, gestión y explotación de las infraestructuras del ciclo del agua (Normativa)	
PROMOVER LA ORDENACIÓN COORDINADA DE LOS NÚCLEOS URBANOS	Establecer el sistema de núcleos de población de la aglomeración	Definición del sistema de asentamientos y del suelo afectado al mismo (ORD-2 y Normativa)	
	Jerarquizar el sistema urbano de la aglomeración	Señalamiento de la jerarquía del sistema de asentamientos (Normativa)	
	Establecer el escenario posible de crecimiento poblacional	Señalamiento de la población máxima y mínima por municipios previsible para el año 2011 (Anexo1)	
	Compatibilizar la ordenación global de las áreas conurbadas	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos (ORD-4) Definición del sistema viario local-supramunicipal (ORD-2)	
	Establecer la ordenación general de las áreas estratégicas	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos (ORD-4) Señalamiento de las zonas de ordenación concertada (ORD-4)	
	Proteger las áreas con valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos	Catalogación de los elementos de valor histórico-cultural de interés para la aglomeración (ORD-6 y Catálogo).	Ampliados los criterios de valoración a edificaciones e infraestructuras
GARANTIZAR LA PRESTACIÓN ADECUADA DE DOTACIONES Y SERVICIOS	Adecuar el transporte público supramunicipal a la demanda de los ciudadanos	Definición de la red de tranvías en plataforma reservada de la aglomeración (ORD-2 y Anexo 2) Remodelación de la red de autobuses (Normativa)	Adoptado el tranvía como modo preferente de satisfacción de la movilidad
	Mejorar y adecuar los ejes principales de transporte público	Señalamiento de las actuaciones de mejora del viario de nivel local-supramunicipal (ORD-2)	Ampliada la red inicialmente considerada
	Coordinar los equipamientos básicos supramunicipales	Asignación de los niveles de equipamiento en relación a la jerarquía urbana (Normativa)	
	Garantizar las reservas para los equipamientos básicos supramunicipales	Señalamiento de las nuevas dotaciones supramunicipales previstas (Normativa) Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para dotaciones (ORD-4)	
	Establecer reservas para las dotaciones generales de la aglomeración	Señalamiento de las nuevas dotaciones previstas en el nivel de la aglomeración (Normativa) Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para dotaciones (ORD-4)	Modificada la asignación de jerarquías durante el proceso de concertación
	Posibilitar la desconcentración de servicios terciarios	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos (ORD-4)	
POTENCIAR LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	Proteger los suelos de alto valor productivo agrícola	Establecimiento de zonas sometidas de restricción de usos y transformaciones (ORD-3) Señalamiento de los límites singulares al crecimiento urbano (ORD-4)	Establecidos niveles de protección adecuados a las características y límites a la urbanización
	Mejorar el sistema de regadío de la Vega de Granada	Objetivo de disminución del consumo urbano (Normativa) Reutilización de las aguas depuradas (Normativa)	
	Reservar suelos para las infraestructuras intermodales de transporte de mercancías	Señalamiento de los suelos afectados a la construcción del Centro Transcorte de Mercancías de Granada (ORD-2)	Elegida la alternativa durante el proceso de concertación
	Vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades productivas	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para actividades industriales (ORD-4)	Ampliadas las zonas consideradas por aportaciones durante el proceso de concertación
	Reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de la Salud	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para actividades de investigación y desarrollo complementarias al Campus de la Salud (ORD-4)	
	Potenciar la descentralización de las actividades del sector terciario	Establecimiento de las zonas sometidas a vinculación de usos para usos administrativos y de oficinas (ORD-4)	

LA ADAPTACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN A LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL.

INTRODUCCIÓN.

Como se ha podido observar a lo largo de los apartados anteriores del presente Plan, la protección de los valores y la mejora de las condiciones naturales, ambientales y ecológicas de la aglomeración urbana de Granada constituyen una parte fundamental de los objetivos por él perseguidos y de las actuaciones en él propuestas.

En efecto, desde el primer apartado del diagnóstico en el que se señalaba como el proceso de aglomeración se había realizado y continuaba realizándose con un consumo innecesario de los recursos ambientales, que se ponía de manifiesto de manera más evidente en la destrucción de espacios de valor ambiental, en un consumo excesivo de agua y en una transformación inadecuada del paisaje; pasando por el establecimiento de la primera Base del Plan bajo el lema de *racionalizar el consumo de los recursos ambientales* y la fijación de los objetivos deducidos de esta Base en la protección y restauración de los espacios con valores y ambientales y del paisaje, la disminución del consumo de agua y la restauración de la capacidad de drenaje superficial; para concluir destinando a la mejora de la habitabilidad y a la mejora ambiental de la aglomeración más de las tres cuartas partes de los recursos económicos necesarios para su ejecución, resulta evidente la importancia concedida a lo largo de todo el Plan a los aspectos ambientales.

Así, es posible afirmar que las cuestiones ambientales no son una parte más del Plan con mayor o menor importancia, sino que están presentes en todas y cada una de sus determinaciones, dotándolas de un objetivo de sostenibilidad global, que por evidente no es necesario insistir más sobre él. Sin embargo, baste citar como ejemplos: los criterios de contención y consolidación del Sistema de Asentamientos, a fin de evitar el crecimiento indiscriminado e innecesario del mismo; la importancia básica concedida al sistema de espacios libres para la organización estructural de la aglomeración; la apuesta por el cambio radical de las condiciones de movilidad en la aglomeración que supondrá la implantación del tranvía/ metro ligero; la programación que se realiza de las infraestructuras necesarias para cerrar el ciclo integral del agua, en todo el ámbito, en menos de seis años; la extensión de la protección por motivos ambientales mucho más allá de los espacios inventariados o catalogados hasta el momento; la protección sistemática, por primera vez, del riquísimo patrimonio cultural propio de la aglomeración; o la previsión de más de veinte actuaciones de mejora ambiental de áreas extensas, de la intervención en ocho cauces para su cualificación y finalmente de mejora del drenaje en cuarenta y ocho puntos distintos del ámbito.

Sin perjuicio de lo anterior, las determinaciones del Plan son además respetuosas no sólo con la letra, como no podía ser de otra manera, sino con los objetivos de la legislación ambiental.

A estos efectos, y para el desarrollo del contenido propio de este apartado, se va a considerar la legislación ambiental relacionada directamente con el uso del territorio, objetivo último de las determinaciones del presente Plan, siendo ésta: la declarativa de Espacios Naturales, la Forestal, la de Vías Pecuarias, la de Aguas y la reguladora de los procedimientos de Protección Ambiental.

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DECLARATIVA DE ESPACIOS NATURALES.

La riqueza y diversidad ambiental de la aglomeración urbana de Granada, que se ha ido poniendo de manifiesto a lo largo de los distintos documentos del Plan, tiene que dar necesariamente como resultado la existencia de diversos espacios singularizados mediante su declaración como Espacios Naturales de importancia y repercusión fuera del ámbito de la propia aglomeración y de los cuales ésta participa en mayor o menor medida. Estos espacios son:

* **El Parque Nacional de Sierra Nevada**, declarado por la Ley Estatal 3/1999, de 11 de enero, de Creación del Parque Nacional de Sierra Nevada.
* **El Parque Natural de Sierra Nevada**, declarado por la Ley Autonómica 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección y regulado mediante el Plan de Ordenación de Recursos Naturales aprobado por el Decreto 64/1994, de 15 de marzo.
* **El Parque Natural de Sierra de Huétor**, declarado por la Ley Autonómica 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección y regulado mediante el Plan de Ordenación de Recursos Naturales aprobado por el Decreto 123/1993, de 31 de marzo.
* **El Parque Periurbano de la Dehesa del Generalife**, declarado por Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 8 de marzo de 1995, BOJA de 22 de marzo, en virtud del artículo 2.b. de la Ley 2/1989, antes citada.

En relación a todos estos espacios, el Plan los delimita e identifica, ordenándolos de dos formas distintas: bien como parte del Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, bien como Zonas Protegidas por sus Valores Naturales, Ambientales y/o Paisajísticos. En ambos casos, la normativa sobre usos y transformaciones posibles es coincidente, remitiendose a sus respectivos regímenes como Espacios Naturales Protegidos.

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN FORESTAL (Ley Autonómica 2/1992, de 15 de junio, de Ordenación Forestal, y Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía).

El Plan de Ordenación del Territorio ha partido en este caso de un exhaustivo análisis de los usos primarios del suelo (vease Plano INF-1), realizado a escala 1:10.000, lo que ha permitido detectar y estudiar todos y cada uno de los terrenos forestales existentes, a fin de evitar cualquier determinación que pudiera dar lugar a impactos negativos sobre los mismos.

Los terrenos forestales con valores singularizables, que además no estuviesen incluidos en Espacios Naturales o en el Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, son ordenados y protegidos por el Plan mediante su clasificación en cuatro zonas: Sotos, Áreas Forestales Arbustivas, Áreas Forestales Arbóreas Autóctonas y Áreas Forestales de Repoblación.

Todas estas áreas son sometidas por el Plan a una estricta regulación de usos y transformaciones que garantice su conservación. El señalamiento de esta especial protección en el Plan de Ordenación del Territorio, tendrá entre otras consecuencias, la obligación para el Planeamiento Urbanístico General de clasificarlo como Suelo No Urbanizable en virtud de la Ley Estatal 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.

Respecto a los terrenos forestales incluidos en el Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, la protección que se establece es aun mayor, por cuanto los mismos han de quedar libres de cualquier tipo de edificación e igualmente que en el caso anterior ser clasificados por el Planeamiento Urbanístico General como Suelo No Urbanizable, excepto que se integren en el sistema urbano de parques y áreas libres.

En definitiva, el Plan, además de aportar un valioso conocimiento sobre los terrenos forestales del ámbito que podrá ser utilizado posteriormente por la Administración Ambiental, desarrolla los objetivos fundamentales de la Legislación Forestal (artículo 5 de la Ley): la especial protección de los terrenos forestales y el uso recreativo de los mismos para garantizar su integración y puesta en valor en la sociedad.

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DE VÍAS PECUARIAS (Ley Estatal 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía).

Como en el apartado anterior, el Plan a partir de la inventariación de las Vías Pecuarias existentes en el ámbito de la aglomeración adopta con respecto a las mismas dos criterios fundamentales: de una parte, evitar cualquier trazado de infraestructuras de comunicaciones sobre las mismas; y de otra, integrar un importante número de ellas como espacios lineales del Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración.

Ambos criterios suponen el cumplimiento y desarrollo de lo determinado en los artículos 16 y 17 de la Ley 3/1995 y 55 y 58 del Reglamento (usos compatibles y complementarios de las Vías Pecuarias), por cuanto garantizan el mantenimiento de parte importante de la estructura rural preexistente y fomentan el disfrute social y sostenible de las mismas mediante su uso como soporte del paseo, el senderismo, el cicloturismo, ...etc.

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DE AGUAS (Ley Estatal 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas y Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico).

El Plan contiene abundantes determinaciones que afectan tanto a las aguas superficales, como a las del acuífero de la Vega de Granada y, sobre todo y de forma más directa, a los cauces y sus márgenes.

Respecto a las aguas, el Plan prevé y programa la conclusión del Plan de Abastecimiento y Saneamiento Integral de la Vega de Granada, lo que tendría, al menos, un doble efecto: de una parte, la mejora de la calidad de las aguas, tanto superficiales como subterráneas; y de otra, la disminución del consumo de agua para riego con la reutilización del efluyente de las estaciones depuradoras. En este mismo sentido, el Plan prevé igualmente la mejora de la eficiencia de los sistemas de regadío, lo que supondría, junto con la universalización del abastecimiento urbano, la disminución de las extracciones del acuífero, que quedaría exclusivamente para situaciones de emergencia.

Sin embargo, es sobre los cauces y sus márgenes donde el Plan actúa de manera más directa. En primer lugar, el Plan señala la totalidad de los cauces de la aglomeración urbana, diferenciándolos en dos grupos: red hídrica principal y red hídrica secundaria. Para la red hídrica principal el Plan desarrolla y profundiza las medidas de protección de las márgenes establecidas en el artículo 6 de la Ley de Aguas. Así, amplía de cinco a treinta metros la dimensión paralela al cauce que habrá de quedar totalmente expedita, mientras que desde esta franja hasta los cien metros de la zona de policía prohibe cualquier tipo de edificación.

Por otra parte, el Plan obliga al Planeamiento Urbanístico General a tener una especial consideración sobre cualquier tipo de cauce o masa de agua, así como a realizar los estudios hidráulicos que garanticen el mantenimiento de la capacidad de drenaje de los cauces o a prever las medidas necesarias para su restauración, complementarias a las más de cincuenta ya previstas por el propio Plan de Ordenación del Territorio.

Por todo ello, es posible afirmar que el Plan cumple y desarrolla la Legislación de Aguas, estableciendo medidas de protección de los cauces, tanto como elementos especialmente valorables ecológicamente, como drenantes de las aguas superficiales, que van mucho más allá de los mínimos legales.

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA LEGISLACIÓN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (Ley Autonómica 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental y Reglamentos que la desarrollan).

La Ley de Protección Ambiental es básicamente una ley de procedimientos, es decir, establece las medidas en forma de estudios, informes, declaraciones, ...etc. y en general procedimientos administrativos, para impedir que puedan llevarse a cabo actuaciones que menoscaben la calidad ambiental de forma innecesaria o injustificada.

En este caso, por tanto, el Plan se limita a no afectar a los procedimientos previstos, señalando expresamente la necesidad de los procedimientos de prevención ambiental para todas las actuaciones y actividades indicadas por la Ley y sus Reglamentos que se realicen en el ámbito de la aglomeración, con independencia de que estuviesen previstas en el Plan de Ordenación del Territorio o se ejecuten en su desarrollo.

En consecuencia, se podría decir que el Plan de Ordenación del Territorio es "transparente" respecto de la aplicación de la Ley de Protección Ambiental y sus Reglamentos, en el sentido de que no afecta positiva ni negativamente dicha aplicación.

DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO QUE DEBERÁN SER OBJETO DE ADAPTACIÓN

El artículo 23.1 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía establece que los Planes de Ordenación del Territorio serán vinculantes para los Planes con Incidencia en la Ordenación Territorial y para el Planeamiento Urbanístico General. Así mismo, el artículo 11.1.d. de la citada Ley obliga a que uno de los contenidos de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional sea la indicación de las "determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en su ámbito que deban ser objeto de adaptación justificando las alteraciones propuestas para los mismos".

Por otra parte, el artículo 23.4 de la misma Ley indica que las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, que sean de aplicación directa, prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos vigentes en el ámbito.

En consecuencia, resulta evidente la capacidad del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada para modificar las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y del Planeamiento Urbanístico General del ámbito, al objeto de permitir la aplicación inmediata o diferida, según se establezca, de sus políticas.

Sin perjuicio de lo anterior, el presente Plan ha optado por minimizar su intervención sobre los planes vigentes y en especial sobre el Planeamiento Urbanístico General en el entendimiento de los problemas que dicha intervención, puede suponer para las políticas municipales que se estuvieran desarrollando. En este sentido, el seguimiento que desde los Órganos Urbanísticos de la Comunidad Autónoma se ha venido realizando del Planeamiento Municipal, en relación a las determinaciones que pudieran afectar a cuestiones propias del Plan de Ordenación del Territorio, ha permitido la aplicación de salvaguardas que ahora posibilitan la aplicación de éste último con un mínimo efecto sobre los anteriores.

Por todo ello, puede afirmarse que el presente Plan limita su afección a:

* Las determinaciones del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada en el ámbito de la aglomeración urbana.
* Las determinaciones sobre suelo no urbanizable del Planeamiento Urbanístico General de la aglomeración urbana de Granada para los suelos afectados al sistema de comunicaciones y transportes, al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana y a las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones y contradigan lo establecido en sus respectivas Normas reguladoras.
* La urbanización de los suelos de vega localizados entre el núcleo de Cúllar Vega y el Ventorrillo.

En el primer caso, como se ha ido analizando en esta memoria, uno de los contenidos básicos del Plan de Ordenación del Territorio es la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico-cultural, objetivos coincidentes con los del Plan Especial de Protección del Medio Físico, por lo que, en consecuencia, carece de sentido el mantenimiento de sus determinaciones en el ámbito de la aglomeración.

En el segundo caso, la suspensión de la regulación urbanística de los suelos no urbanizables afectados al sistema de comunicaciones y transportes, al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana y a las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones, se produce como consecuencia del artículo 23.4 de la Ley de Ordenación del Territorio anteriormente citado, ya que dichos suelos son objeto de normas de aplicación directa cuya finalidad es la cautela del espacio que ha de servir para la construcción de infraestructuras o la defensa de valores que, en caso contrario, pudieran ser dañados hasta que se produjera la revisión del Planeamiento Municipal.

En el tercer y último caso, se trata de una banda de suelos clasificados como urbanos, pero no ocupados por la edificación ni urbanizados, a ambos lados del camino que une el núcleo de Cúllar Vega con El Ventorrillo y cuya consolidación supondría el aislamiento de una importante porción de suelos de Vega.El Plan incluye dichos suelos como zona de excepcional valor productivo y limita de forma singular el crecimiento de Cúllar Vega para que dicha banda permanezca vinculada al uso agrícola.

(Continúa en el fascículo 4 de 9)

PUBLICACIONES

Título: AGENDA DE LA COMUNICACION DE ANDALUCIA. 2000

CONTENIDO:



- Medios de Comunicación en Andalucía
- Empresas de Comunicación y de Publicidad
- Teléfonos de Información al Ciudadano
- Junta de Andalucía. Consejo de Gobierno
- Junta de Andalucía. Parlamento
- Organismos del Gobierno de la Nación
- Puntos de Interés Social
- Diputaciones, Ayuntamientos y Mancomunidades
- Organizaciones Políticas
- Organizaciones Sindicales
- Corporaciones y Asociaciones Empresariales
- Asociaciones de Prensa, Imagen y Sonido y Publicidad
- Universidades de Andalucía
- Formato: 120 x 220 mm.
- N.º de páginas: 413

Realización: Oficina del Portavoz del Gobierno
Edita y distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA
P.V.P. ejemplar: 1.175 ptas. (IVA incluido)
Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista. 41014 SEVILLA
También está en venta en librerías colaboradoras.
Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo cual se comunicará a vuelta de correo.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 3 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

Número formado por nueve fascículos

Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (4 de 9)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

MEMORIA ECONÓMICA

Introducción.
Cuadros de síntesis.
Mejora de la articulación territorial.
Modernización del sistema viario.
Modernización del sistema ferroviario.
Mejora de la habitabilidad de la aglomeración.
Mejora del transporte público supramunicipal.
Cerrar el ciclo del agua.
Mejora de las condiciones ambientales de la aglomeración.
Construcción del sistema de espacios libres.
Mejora y regeneración ambiental y paisajística.
Mejora de los recursos productivos territoriales.
Potenciación de los recursos productivos territoriales.

INTRODUCCIÓN

El papel del Plan como instrumento de intervención territorial

El presente Plan se concibe como marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas.

La aglomeración urbana de Granada viene siendo objeto de políticas urbanas desde todos los niveles de gobierno. La ausencia de un modelo territorial nítidamente formulado ha propiciado la presencia de iniciativas caracterizadas por la fragmentación espacial, sectorización funcional y marginación de las áreas con menor capacidad de incidir en la decisión de las inversiones.

El Plan señala los objetivos generales a alcanzar y define el marco territorial capaz de cubrirlos. La definición del marco carace de concepciones finalistas y se orienta a identificar los elementos territoriales, a transformar, y la dirección más conveniente de modificación para garantizar la complementariedad de las ciudades, la competitividad del sistema urbano, las sostenibilidad de los recursos naturales y la integración social de los ciudadanos.

El Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Granada constituye el elemento básico para impulsar la coordinación de política sobre el territorio, evitando la sectorización y deslocalización de la acción administrativa.

El Plan como instrumento operativo

Articular la aglomeración urbana de Granada con áreas urbanas y regionales exteriores, adecuar la estructura territorial a la ciudad funcional, promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos; garantizar la prestación adecuada de dotaciones y servicios, potenciar los recursos productivos territoriales y racionalizar el consumo de recursos ambientales constituyen la base de la nueva organización del territorio.

La particularidad del presente Plan estriba en que sus propuestas tienen, según lo previsto en el artículo 21 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, distinto carácter:

A. Normas: Son determinaciones vinculantes para las Administraciones Públicas y los particulares, que no precisan ser desarrolladas para su aplicación.
B. Directrices: Son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines para las Administraciones Públicas, que precisan ser desarrolladas para su aplicación mediante actividades de planificación y/o de intervención singular.
C. Recomendaciones: Son determinaciones indicativas para la actuación de las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la Ordenación del Territorio perseguidos.

Estableciéndose en cada caso el carácter con que debe ser considerada cada determinación, así como las condiciones particulares para su aplicación, compleción y desarrollo.

El contenido de la Memoria Económica

En este contexto, la evaluación económica de las acciones consideradas tiene un carácter orientativo, ya que su valoración se ha realizado individualmente para cada actuación prevista, mediante la aplicación de diversos módulos económicos ya contrastados (sirva como ejemplo que para la red viaria se han aplicado los módulos definidos por el Ministerio de Fomento para la aplicación de la red viaria). Serán, por tanto, los proyectos de menor escala y los programas sectoriales los que definan y pormenoricen las actuaciones y en consecuencia se encuentren en posibilidad de cuantificar ajustadamente los presupuestos.

Los contenidos de la Memoria Económica son:

* La definición de las acciones que será necesario desarrollar para consolidar el modelo territorial propuesto por el Plan y transformar el sistema urbano actual en una organización más equilibrada, competitiva, sostenible e integrada. A tal fin, dichas acciones quedan estructuradas en cuatro líneas de intervención, cada una de las cuales engloba diversos programas que son los que agrupan, priorizan y asignan las acciones que se identifican desde el presente documento.

  Las líneas de actuación consideradas para ordenar la expresión de las inversiones previstas por el Plan han sido las siguientes:

  * Mejora de la articulación territorial.
  * Mejora de la habitabilidad de la aglomeración.
  * Mejora de las condiciones ambientales de la aglomeración.
  * Mejora de los recursos productivos territoriales.

* El establecimiento de las prioridades para el desarrollo de las diversas acciones consideradas mediante el establecimiento de actuaciones a corto, medio y largo plazo.

  * Corto Plazo: son aquellas consideradas como prioritarias por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada y cuya ejecución está prevista que se realice dentro del primer sexenio de aplicación del Plan.
  * Medio Plazo: son aquellas acciones cuya ejecuciónse corresponde con el segundo sexenio.
  * Largo Plazo: aquellas que no tienen programadas temporalmente su ejecución.

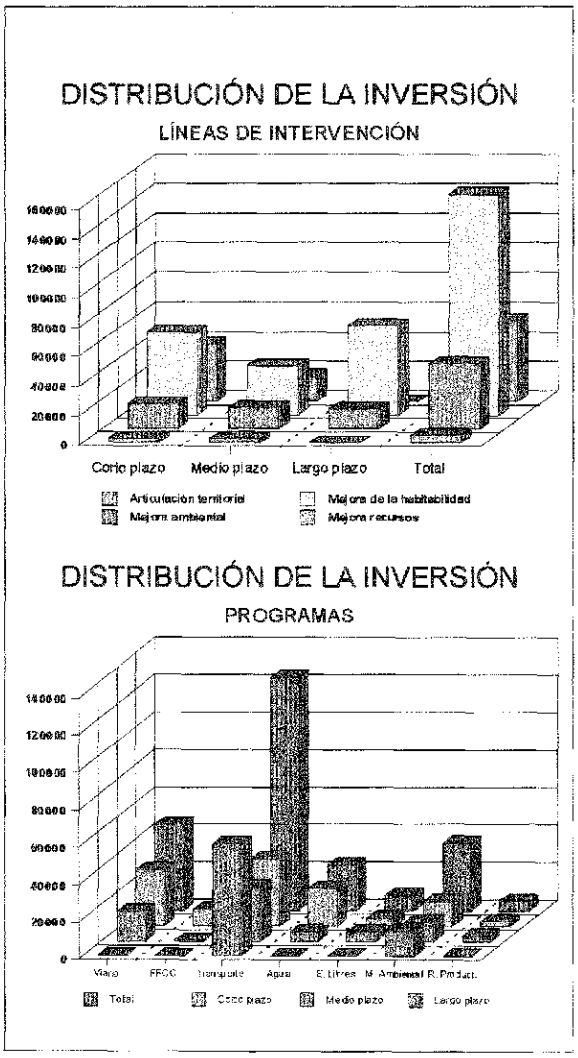
DISTRIBUCIÓN DE LAS LÍNEAS DE INTERVENCIÓN, PROGRAMAS Y SUBPROGRAMAS.

LÍNEAS DE INTERVENCIÓN	PROGRAMAS		SUBPROGRAMAS	
MEJORA DE LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL	I.1.	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO	I.1.1.	RED VIARIA NACIONAL-REGIONAL
			I.1.2.	RED VIARIA DE LA AGLOMERACIÓN
			I.1.3.	MEJORA DEL VIARIO LOCAL-SU PRAMUNICIPAL
	I.2.	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO	I.2.1	MODERNIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE PASAJEROS
			I.2.2	MEJORA E INTERMODALIDAD DE LAS INSTALACIONES DE MERCANCÍAS
			I.2.3	MEJORAR LA INSERCIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA DE LA AGLOMERACIÓN
MEJORA DE LA HABITABILIDAD DE LA AGLOMERACIÓN	II.1	ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL	II.1.1.	IMPLANTACIÓN DEL TRANVÍA COMO MODO DE TRANSPORTE PÚBLICO PREFERENTE
			II.1.2.	IMPLANTACIÓN SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS
			II.1.3.	REMODELACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES
	II.2.	INFRAESTRUCTURA DEL CICLO DEL AGUA	II.2.1.	INFRAESTRUCTURA PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE
			II.2.2.	INFRAESTRUCTURA PARA LA EVALUACIÓN Y DEPURACIÓN DE LAS AGUAS USADAS
MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES DE LA AGLOMERACIÓN	II.1	ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	II1.1	ADECUACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER EXTENSIVO
			II1.2	MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER LINEAL
			II1.3.	PUESTA EN VALOR DE LOS ELEMENTOS CONSTRUIDOS SINGULARES
	II.2	MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	II2.1.	ACTUACIONES DE MEJORA Y REGENERACIÓN
			II2.2	MEJORA DE LA RED DE CAMINOS RURALES
			II2.3	PUESTA EN VALOR DE ELEMENTOS SINGULARES
			II2.4	RESTAURACIÓN DE LA RED DE DRENAJE SUPERFICIAL
MEJORA DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	III.1	POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	III.1.1.	RECUALIFICACIÓN Y MEJORA DEL TEJIDO INDUSTRIAL
			III.1.2.	MEJORA DEL SISTEMA DE REGADÍO DE LA VEGA DE LA COMARCA DE GRANADA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN PREVISTA

LÍNEAS DE INTERVENCIÓN	PROGRAMAS	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL
MEJORA DE LA ARTICULACIÓN	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO	29.800	16.000	---	45.800
	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO	8.800	100	---	8.900
		38.600	16.100	---	54.700
MEJORA DE LA HABITABILIDAD	ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL	35.700	28.800	60.000	124.500
	INFRAESTRUCTURA DEL CICLO DEL AGUA	20.000	4.400	---	34.400
		55.700	33.200	60.000	148.900
MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES	ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	3.800	4.300	---	8.100
	MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	12.800	9.900	13.200	35.900
		16.600	14.200	13.200	44.000
MEJORA DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES	2.500	2.600	---	5.200
TOTAL		113.500	68.100	73.200	252.800

CIFRAS EN MILLONES DE PESETAS



Por Administraciones, la inversión se distribuye de manera semejante a la prevista en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, es decir:

* JUNTA DE ANDALUCÍA 30%
* ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL ESTADO 39%
* ADMINISTRACIÓN LOCAL 21%
* OTROS 10%

MEJORA DE LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO

Objetivos Generales

La red viaria de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por el conjunto de vías que permiten su articulación en las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad.

En el presente programa de intervenciones las actuaciones previstas pueden subdividirse en dos grupos cada uno de los cuales constituye un subprograma:

La propuesta de red viaria que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue tres objetivos básicos intrínsecos y quince objetivos extrínsecos. Se consideran objetivos de carácter intrínseco aquellos que afectan a otros aspectos a otros aspectos de la estructura territorial o a la funcionalidad de la aglomeración.

Los objetivos intrínsecos planteados son:

* Acortar el tiempo invertido en los desplazamientos.
* Aumentar el nivel de seguridad con que se producen los desplazamientos.
* Disminuir los impactos negativos producidos por los desplazamientos.

Los objetivos extrínsecos pretendidos son:

* *Relativos al entorno físico-ambiental:*
  - Mantener inalteradas las zonas de valor ambiental y ecológico.
  - Minimizar las alteraciones sobre el paisaje.
  - Posibilitar la contemplación de los paisajes de valor.
* *Relativos a la estructura de la aglomeración:*
  - Coordinar la propuesta con el resto de las actuaciones sobre los sistemas de comunicaciones.
  - Potenciar el uso del sistema de espacios libres.
* *Relativos al sistema urbano:*
  - Permitir el desarrollo de los núcleos urbanos.
  - Mejorar la organización interna de las subáreas.
  - Potenciar la accesibilidad sobre los núcleos cabecera de las subáreas.
* *Relativos a los servicios y dotaciones:*
  - Liberar al viario secundario de tráficos soportados para mejorar las condiciones funcionales del transporte público.
  - Posibilitar la construcción de aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad central.
  - Potenciar la descentralización de los equipamientos y servicios terciarios.
* *Relativos a las actividades productivas:*
  - Minimizar las alteraciones sobre los suelos agrícolas de alto valor.
  - Apoyar las instalaciones relacionadas con la logística del transporte.
  - Generar nuevos espacios adecuados para la implantación de actividades productivas.
  - Mejorar la accesibilidad a los suelos industriales existentes.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
I.1.1. Actuaciones sobre el viario nacional-regional	12.800	6.900	–
I.1.2. Actuaciones sobre el viario del nivel aglomeración	15.500	9.100	–
I.1.3. Actuaciones sobre el viario local-supramunicipal	1.500	–	–
TOTAL PROGRAMA	**29.800**	**16.000**	–

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO. RED VIARIA NACIONAL-REGIONAL

Objetivos Particulares

La propuesta en este nivel tiene por finalidad la segregación de los tráficos de paso de los propios de la aglomeración, mediante el cierre de una circunvalación exterior o variante general, además de una serie de actuaciones de mejora en los principales accesos a la aglomeración urbana.

Actuaciones

* **Segunda Circunvalación de la aglomeración urbana** que tiene por objeto relacionar la A-92 (este y oeste), la CN-323 (norte y sur) y la CN-432 exteriormente al núcleo central de la aglomeración, permitiendo el paso por la misma sin interferencias de los tráficos municipales o supramunicipales. Las condiciones topográficas de la zona norte de la aglomeración (Sierra Elvira) obligan a utilizar como parte de esa variante el tramo de la A-92 entre el cruce con la CN-323 norte y Santa Fe, planteándose el resto (Santa Fe-Suspiro del Moro) de nuevo trazado, por los secanos al suroeste de la línea formada por Santa Fe, Las Gabias y Alhendín.
* **La Variante de la A-92 entre Láchar y la Segunda Circunvalación** tendrá por finalidad mejorar las características geométricas del actual trazado, posibilitar un mejor enlace entre la A-92 oeste y la Segunda Circunvalación y mejorar los accesos al Aeropuerto de Granada.
* **La Variante de la CN-432, entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación**, tiene por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, así como posibilitar la remodelación de la misma, de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad.
* **La carretera entre la A-92 y la carretera de la Sierra** tendrá por finalidad territoral mejorar la accesibilidad a los núcleos de Beas de Granada, Quéntar y Dúdar, así como facilitar y acortar la conexión entre la A-92 este y Sierra Nevada y el sur de la aglomeración urbana.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Segunda Circunvalación	5.800	2.900	–
Variante de la A-92 entre Láchar y Segunda Circu.	2.600	1.400	–
Variante de la CN-432 entre P.Puente y Segunda Circu.	4.400	–	–
Carretera entre la A-92 y Crta. de la Sierra	–	2.600	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**12.800**	**6.900**	–

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO. RED VIARIA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

Objetivos Particulares

La propuesta en este nivel tiene por finalidad permitir los movimientos entre los distintos núcleos de la zona central de la aglomeración y entre estos y el exterior de la misma con independencia del viario local-supramunicipal, así como de estructurar las principales subáreas hoy carentes del viario imprescindible.

Actuaciones

* **Remodelación de la circunvalación de la CN-323** que tendrá por finalidad posibilitar las actuaciones urgentes para la mejora a corto plazo del sistema viario de nivel de la aglomeración y adecuar sus características a la nueva jerarquía funcional que el corresponde, una vez ejecutada la Segunda Circunvalación.
* **Acceso A-92-Granada por Jun** que tendrá por finalidad mejorar la conexión entre la zona norte de Granada y la A-92 este, diversificando los accesos a dicha zona de la ciudad central, reduciendo la intensidad de uso de la CN-323 y disminuyendo sensiblemente la distancia a recorrer.
* **Acceso Segunda Circunvalación-Granada, en prolongación de la variante de la CN-432** que tendrá por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, permitir el desdoblamiento de los accesos a la ciudad central por el noroeste y posibilitar la remodelación de la misma.

* **Acceso Segunda Circunvalación-Granada por los Vados** que tendrá por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la A-329 actual, evitar las travesías de Santa Fe y Bobadilla y suprimir los accesos existentes a las propiedades colindantes.
* **Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana** que tendrá por finalidad diversificar las conexiones entre la Segunda Circunvalación y la ciudad central, así como sustituir funcionalmente la actual carretera La Malahá-Churriana y la antigua CN-323 por Armilla.
* **Distribuidor Norte** que tendrá por finalidad la unión entre el Acceso A-92-Granada por Jun y la Circunvalación de la CN-323, así como la interconexión radiales del norte.
* **Ronda Noroeste** que tendrá por finalidad la unión entre la CN-323 norte y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN-432, así como la articulación del triángulo formado por los núcleos principales Albolote, Atarfe y Maracena.
* **Ronda Suroeste** que tendrá por finalidad la unión entre la CN-323 sur y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana, así como la articulación del conjunto de núcleos formado por Alhendín, Armilla, Churriana y Las Gabias.
* **Distribuidor Sur** que tendrá por finalidad la interconexión de las radiales del sur con la CN-323 sur, así como la articulación transversal de los núcleos de Huétor Vega, Barrio de Monachil, Cájar, La Zubia y Ogíjares.
* **Acceso La Zubia-Granada** que tendrá por finalidad la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera.
* **Acceso Monachil-Granada** que tendrá por finalidad la mejora de la capacidad y seguridad del actual mediante su desdoblamiento.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Remodelación de la Circunvalación de la CN-323	1.000	1.000	–
Acceso A-92-Granada por Jun	2.000	–	–
Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN-432	4.500	–	–
Acceso Segunda Circunvalación-Granada por los Vados	–	500	–
Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana	2.900	1.500	–
Distribuidor Norte	1.800	–	–
Ronda Noroeste	–	2.600	–
Ronda Suroeste	–	2.700	–
Distribuidor Sur	2.200	–	–
Acceso La Zubia-Granada	1.100	–	–
Acceso Monachil-Granada	–	800	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**15.500**	**9.100**	–

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA VIARIO. MEJORA DEL VIARIO LOCAL-SUPRAMUNICIPAL

Objetivos Particulares

Se trata con este grupo de intervenciones de establecer un programa de actuaciones cuya finalidad sea mejorar aquellos tramos del viario de carácter local-supramunicipal por donde deberán circular las líneas de autobuses antes descritas. Todo ello, con el objetivo de incrementar la seguridad y la velocidad comercial de dichas líneas y en definitiva el servicio prestado al usuario.

Actuaciones

* Ampliación de calzadas y arcenes.
* Ejecución de arcenes.
* Mejora del firme.
* Ejecución, mejora o ampliación de aceras.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Ampliación de calzadas y arcenes	600	–	–
Ejecución de Arcenes	300	–	–
Mejora del firme	100	–	–
Ejecución, mejora o ampliación de aceras	500	–	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**1.500**	–	–

MEJORA DE LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

Objetivos Generales

La red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por el conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello.

La actuación de las Administraciones Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada:

* Respecto al entorno físico-ambiental:
  - Minimizar las alteraciones sobre las zonas de valor natural, ambiental y ecológico de la aglomeración.
  - Minimizar las alteraciones sobre el paisaje.
* Respecto a la estructura de la aglomeración:
  - Coordinar las propuestas con el resto de actuaciones sobre el sistema de comunicaciones y transportes.
  - Liberar los suelos necesarios para completar el sistema viario.
* Respecto al sistema urbano:
  - Posibilitar la mejora de la organización del sistema de asentamientos.
  - Respecto de los servicios y dotaciones de la aglomeración:
  - Mejorar la intermodalidad con el transporte público de la aglomeración.
* Respecto a las actividades productivas en la aglomeración:
  - Minimizar las actuaciones sobre los suelos agrícolas de alto valor.
  - Mantener las instalaciones singulares de mercancías.
  - Potenciar el subsector transportes, dotándolo de las infraestructuras adecuadas.

La valoración económica que se realiza para el presente programa tiene un carácter exclusivamente indicativo, ya que como se ha indicado, algunas de las actuaciones no han quedado definidas, sino que lo deberán ser por el planeamiento urbanístico. Para su financiación deberán considerarse los ingresos procedentes de la liberación de suelos actualmente ocupados por instalaciones ferroviarias, cuyo valor, según estimaciones provisionales del Ayuntamiento de Granada, pueden superar los 4.100 millones de pesetas.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
I.2.1. Actuaciones tendentes a la modernización de las instalaciones de pasajeros	2.300	–	–
I.2.2. Actuaciones tendentes a la mejora e intermodalidad de las instalaciones de mercancías	2.300	–	–
I.2.3. Actuaciones tendentes a mejorar la inserción de las instalaciones ferroviarias en la estructura territorial y urbana de la aglomeración	4.200	100	–
TOTAL PROGRAMA	**8.800**	**100**	–

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO.MODERNIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE PASAJEROS

Se incluye aquí la remodelación completa de la estación Granada-Andaluces cuyas finalidades básicas serán dos: mejorar la funcionalidad, seguridad y comodidad de las instalaciones; y liberar suelos para la construcción de una terminal de autobuses de carácter metropolitano, que facilite la intermodalidad autobús-ferrocarril (la definición urbanística de la actuación deberá ser realizada por el Ayuntamiento de Granada a través de su planeamiento municipal, en aplicación del criterio de proximidad).

Asi mismo, se incluyen las remodelaciones de las Estaciones de Atarfe y Pinos Puente a fin de adecuarlas a la implantación prevista de los servicios de cercanías.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Remodelación de la Estación Granada-Andaluces	2.000	–	–
Mejora de las Estaciones de Atarfe y Pinos Puente	300	–	–
TOTAL DE ACTUACIONES	2.300	–	–

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO. MEJORA E INTERMODALIDAD DE LAS INSTALACIONES DE MERCANCÍAS

Se incluyen en este subprograma dos actuaciones: traslado de las instalaciones de mercancías situadas en la Estación Granada-Andaluces y de los talleres ferroviarios inmediatos; y construcción del Centro de Transporte de Mercancías previsto en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

Aún cuando se trate de actuaciones independientes, se considera que la totalidad de las mismas debe ubicarse conjuntamente para conformar un Centro Intermodal que, además de mejorar la funcionalidad de los servicios de transporte de mercancías, potencie el desarrollo del subsector económico al internalizar las ventajas posicionales a nivel regionales de que goza actualmente la aglomeración.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Construcción del Centro de Transporte de Mercancías	1.800	–	–
Traslado de instalaciones de Mercancías situadas en la Estación Granada-Andaluces y talleres ferroviarios	500	–	–
TOTAL DE ACTUACIONES	2.300	–	–

MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO. MEJORA DE LA INSERCIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA DE LA AGLOMERACIÓN

Se incluyen en este subprograma tres actuaciones: enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla; levantamiento de la vía Granada-Moreda desde la estación de Albolote hasta Granada; y remodelación de la línea Granada-Bobadilla desde la circunvalación de Granada, hasta la estación Granada-Los Andaluces.

Para el enlace de la línea de Moreda con la de Bobadilla se ha optado por un trazado que transcurre al norte de Sierra Elvira, con base en cuestiones de orden territorial. Dicha actuación permite liberar la traza de la vía Granada-Moreda desde la estación de Albolote hasta la estación Granada-Los Andaluces, posibilitando la construcción de un nuevo acceso norte a la ciudad central.

Finalmente, unificado el acceso ferroviario a Granada a través de la vía que llega desde Bobadilla, es posible plantear su remodelación para mejorar su inserción en la estructura urbana de Granada. La citada remodelación debe perseguir tres objetivos: permitir el crecimiento urbano hacia el sur de La Chana; facilitar el cierre de la semironda urbana norte; y posibilitar la conexión con el Camino de Ronda del proyectado acceso A-92-Granada por Atarfe-Bobadilla. Esta actuación deberá ser definida por el Ayuntamiento de Granada a través de su planeamiento municipal, en aplicación del criterio de proximidad.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Enlace de la vía Granada-Moreda con la vía Granada-Bobadilla	1.700	–	–
Remodelación de la línea Granada-Bobadilla desde la circunvalación de Granada, hasta la Estación de Granada	2.500	–	–
Levantamiento de la vía Granada-Moreda desde la Estación de Albolote hasta la Estación de Granada	–	100	–
TOTAL DE ACTUACIONES	4.200	100	–

MEJORA DE LA HABITABILIDAD DE LA AGLOMERACIÓN

MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL

Objetivos Generales

La propuesta de sistema de transportes que se formula para la aglomeración urbana de Granada persigue cuatro objetivos básicos intrínsecos y 14 objetivos extrínsecos. Se consideran objetivos de carácter intrínsecos aquellos que afectan esencialmente a la finalidad propia del sistema de transporte, mientras que se consideran extrínsecos aquellos que afectan a otros aspectos de la estructura territorial o a la funcionalidad de la aglomeración:

Los objetivos intrínsecos planteados son:

* Definir un sistema integrado de transporte colectivo.
* Crear una oferta de conexión entre los distintos núcleos de la aglomeración.
* Mejorar el servicio de los diferentes núcleos del área con Granada, hasta hacerlo competitivo con el vehículo privado.
* Mejorar el transporte urbano de Granada.

Los objetivos extrínsecos pretendidos son:

* *Relativos al entorno físico-ambiental:*
  - Disminuir las emisiones generadas por el tráfico motorizado.
* *Relativos a la estructura de la aglomeración:*
  - Disminuir la intensidad de tráfico sobre el viario de la aglomeración.
  - Mejorar la interconexión de los distintos sistemas de transporte.
  - Mejorar el sistema viario de carácter local-supramunicipal.
  - Aumentar la seguridad de los desplazamientos.
* *Relativos al sistema urbano de la aglomeración:*
  - Mejorar la accesibilidad interna de las subáreas de la aglomeración.
  - Potenciar la accesibilidad sobre los núcleos cabecera de las subáreas.
  - Disminuir las emisiones en las zonas de valor histórico-artístico.
* *Relativos a los servicios y dotaciones de la aglomeración:*
  - Mejorar la accesibilidad a los principales centros atractores de viajes.
  - Potenciar la descentralización de equipamientos supramunicipales a la corona de la aglomeración.
  - Potenciar la descentralización de servicios terciarios a la corona de la aglomeración.
* *Relativos a las actividades productivas en la aglomeración:*
  - Mejorar la accesibilidad en transporte público a los suelos industriales.
  - Mejorar la accesibilidad en transporte público a las áreas comerciales.
  - Dotar de alta accesibilidad territorial al Campus de la Salud.

Las actuaciones previstas pueden subdividirse en tres grupos, cada uno de los cuales constituye un subprograma.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
II.1.1. Implantación del tranvía en plataforma reservada	35.200	28.800	60.000
II.1.2. Implantación del servicio de cercanías ferroviarias	500	–	–
II.1.3.Remodelación de las líneas de autobuses	–	–	–
TOTAL PROGRAMA	**35.700**	**28.800**	**60.000**

MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL. IMPLANTACIÓN DEL TRANVÍA COMO MODO DE TRANSPORTE PÚBLICO PREFERENTE

La elección del tranvía como soporte básico de la movilidad en transporte público es el resultado de una opción adoptada conjuntamente por la Comisión de Redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana y por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, como responsable de la formulación de dicho Plan.

La decisión de implantar un modo en plataforma mayoritariamente reservada, con alta capacidad de transporte de pasajeros y alta velocidad comercial, supone la necesidad de remodelar íntegramente los servicios actuales, tanto de carácter urbano como interurbano, ya que dicho modo, tranvía en este caso, debe ser el elemento principal de todo el sistema de transporte, debiendo el resto, adaptarse a él y aportarle pasajeros.

La propuesta formulada se basa en el trazado de un tranvía en vía doble circunvalando las áreas centrales comerciales y de servicios de Granada y cuyo recorrido inicialmente sería: Avenida de la Constitución, Gran Vía, Reyes Católicos, Puerta Real, Acera del Darro, Palacio de Congresos y Camino de Ronda. A dicho trazado en ronda acometerían las distintas líneas radiales, también en vía doble, que progresivamente se fueran implantado en las distintas fases.

Sobre la línea en ronda se plantean dos estaciones principales de intercambio con el transporte urbano e interurbano, una al norte en La Caleta y otra al sur en el Paseo de la Bomba. Además se plantean otras dos estaciones de intercambio con el ferrocarril, una entre estación de Andaluces y Avenida de la Constitución y otra entre dicha estación y el Camino de Ronda.

Para el Plan de Ordenación del Territorio se propone la previsión de cuatro fases, tres programadas, es decir que deberían realizarse con anterioridad al año 2011, y una no programada, es decir, cuya ejecución no se considera posible antes de dicho año. Las prioridades propuestas son las siguientes:

* Prioridad 1: Línea norte hasta Albolote.
* Prioridad 2: Línea Vega hasta el Aeropuerto, línea Comisa y línea Dílar hasta Churriana-Las Gabias-Cúllar Vega.
* Prioridad 2 bis: Anillo Central
* Prioridad 3: Resto de las líneas y extensiones.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Línea norte hasta Albolote	35.200	–	–
Líneas Comisa, Dílar y Vega hasta el Aeropuerto	–	28.800	–
Anillo Central	–	–	24.800
Resto de las líneas y extensiones	–	–	35.200
TOTAL DE ACTUACIONES	**35.200**	**28.800**	**60.000**

MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL. IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS

Se trata de una actuación complementaria consistente en la duplicación y electrificación de la vía entre Pinos Puente y la Estación de Andaluces a ejecutar cuando la densidad del servicio lo demande. Estas Cercanías darían servicio a los municipios de Atarfe y Pinos Puente, supliendo en gran medida las prestaciones del tranvía. No incluye la remodelación de la línea ferroviaria, dado que ya ha sido contemplada en el programa correspondiente al Sistema Ferroviario.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Implantación del servicio de Cercanías Ferroviarias	**500**	–	–

MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO SUPRAMUNICIPAL. REMODELACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES

La remodelación de las líneas de autobuses persigue una doble finalidad: de una parte, ajustarlas a las demandas de movilidad más complejas requeridas por los usuarios; y de otra coordinarlas con las sucesivas fases de implantación del tranvía.

A tal fin, las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros realizarán las actividades de planificación necesarias para la reforma del servicio de autobuses en la aglomeración urbana de Granada. Este Plan desarrollará las siguientes determinaciones:

1. *Criterios generales.*
   La red se planificará de forma global, incluyendo los servicios urbanos e interurbanos, y como complementaria al transporte en plataforma reservada, del que será tributaria.
2. *Diseño de la red interurbana.*
   A. La red interurbana se compondrá preferentemente de líneas en bucle y doble sentido, excepto cuando las características de los núcleos de población y/o actividad, de la red viaria que haya de servir de soporte y la funcionalidad urbana recomienden trazados exclusivamente radiales.

B. Los bucles potenciarán la accesibilidad a los núcleos de Nivel B y C, según la jerarquía establecida en el artículo 7.6 de esta Normativa.

C. El trazado de las líneas se realizará por las zonas de mayor densidad de población y cuando atraviesen núcleos urbanos lo harán por sus áreas centrales, excepto que ello suponga un aumento de la peligrosidad o una merma importante de la velocidad comercial.

D. La red contará, al menos, con dos intercambiadores modales con la red urbana y con el anillo central del tranvía o metro ligero de la ciudad de Granada, situados uno al norte en la estación ferroviaria de Granada-Andaluces o el área de La Caleta y otro al sur en el Paseo del Salón.

3. *Diseño de la red urbana.*
La red de transporte urbano de la ciudad de Granada se planificará considerando lo señalado en los apartados anteriores.

4. *Evolución de la red de autobuses.*
La planificación de la red de autobuses considerará el carácter evolutivo de la misma, en función de la progresiva implantación de la red de tranvía o metro ligero.

MEJORA DE LA HABITABILIDAD DE LA AGLOMERACIÓN

CERRAR EL CICLO DEL AGUA

Objetivos Generales

En relación con la ordenación de las infraestructuras del ciclo del agua, las propuestas que se formulan para la aglomeración urbana de Granada persiguen los siguientes objetivos territoriales:

* Cerrar en el plazo máximo de seis (6) años el ciclo integral del agua.
* Disminuir el consumo de agua potable mediante políticas realizadas sobre la demanda y sobre las condiciones de las infraestructuras de abastecimiento hasta establecerlo al final del período de vigencia del presente Plan en 250 litros/habitante/día.
* Unificar el suministro de agua potable para toda la aglomera-ción urbana.
* Limitar las captaciones de agua del acuífero para abastecimiento urbano a los períodos de sequía.
* Potabilizar la totalidad del agua consumida para usos urbanos.
* Equiparar las condiciones de calidad, caudal y presión en el sistema de asentamientos de la aglomeración urbana.
* Sustituir en el plazo máximo de nueve (9) años las distintas captaciones y procesos de tratamiento existentes en la aglomeración urbana por el nuevo sistema unificado.
* Construir en el plazo máximo de seis (6) años la totalidad de la red de evacuación de aguas usadas en la aglomeración urbana.
* Depurar en el plazo máximo de seis (6) años la totalidad de las aguas usadas por el sistema de asentamientos de la aglomeración.
* Reutilizar las aguas depuradas para el riego de los distintos cultivos de la Vega de Granada, según las condiciones de calidad establecidas para cada uno de ellos.
* Impedir la construcción o ampliación de redes de suministro o depuración de aguas no integradas en el sistema unificado.
* Unificar para toda la aglomeración urbana, al menos, la gestión de la captación, potabilización, depósito y distribución del abastecimiento de agua en alta y de la evacuación general, depuración y reutilización de las aguas usadas.
* Establecer una política tarifaria única para el agua en la aglomeración urbana, sin perjuicio de los recargos y canon zonales a que hubiera lugar, de manera transitoria, motivados por la construcción de las infraestructuras necesarias.

Como desarrollo de tales objetivos, las propuestas de ordenación de las infraestructuras del ciclo del agua se apoyan en los dos subprogramas que se indican a continuación.

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
III.2.1. Infraestructuras de abastecimiento de agua	4.600	4.400	–
III.2.2. Infraestructuras para la evacuación y depuración	15.400	–	–
TOTAL PROGRAMA	**20.000**	**4.400**	–

CERRAR EL CICLO DEL AGUA. INFRAESTRUCTURAS PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

Constituyen estas infraestructuras todas aquellas instalaciones necesarias para la captación, transporte, potabilización, depósito, bombeo y distribución en alta que, prevén en el presente Plan de Ordenación del Territorio, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones. A tal fin, constituyen objetivos parti-culares del presente subprograma: racionalizar el consumo de agua en la aglomeración y proteger los recursos hídricos existentes.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Captación, transporte y potabilización	2.000	1.900	–
Depósito y distribución en alta	2.600	2.500	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**4.600**	**4.400**	–

CERRAR EL CICLO DEL AGUA. INFRAESTRUCTURAS PARA LA EVACUACIÓN Y DEPURACIÓN DE LAS AGUAS USADAS

Constituyen las infraestructuras para la evacuación y depuración de aguas usadas de la aglomeración urbana de Granada aquellas instalaciones necesarias para la evacuación general, la depuración y la reutilización que se establecen en el presente Plan de Ordenación del Territorio, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones. Al efecto constituyen objetivos particulares del presente subprograma: asegurar la depuración de las aguas usadas, y establecer el control de los vertidos de las mismas.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Evacuación general	5.000	–	–
Depuración del agua	10.400	–	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**15.400**	–	–

MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES DE LA AGLOMERACIÓN

CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

Objetivos Generales

El sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo que debe permanecer básicamente libre de edificación a fin de permitir el contacto de la población con la naturaleza y las áreas rurales, conservar unas condiciones ambientales adecuadas en la aglomeración, mantener la autonomía de las áreas urbanas y salvaguardar las zonas con valores ecológicos y paisajísticos compatibles con las actividades humanas de ocio relacionadas con el medio. Forman parte también del sistema de espacios libres las infraestructuras e instalaciones que facilitan las finalidades anteriores.

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada:

* Consolidar el sistema de espacios libres como referente básico para la ordenación y organización de la aglomeración urbana.
* Complementar el sistema de espacios libres de la aglomeración con los distintos sistemas municipales de espacios libres.
* Facilitar el acceso desde los núcleos del sistema de asentamientos al sistema de espacios libres.
* Favorecer la continuidad del sistema de espacios libres a través de los núcleos del sistema de asentamientos.
* Mejorar el paisaje urbano limítrofe con el sistema de espacios libres.
* Evitar la ocupación de los suelos integrados en el sistema de espacios libres con usos, instalaciones o construcciones inadecuadas.
* Salvaguardar los valores ecológicos y paisajísticos existentes en el sistema.
* Mantener la actividad agrícola y evitar el abandono de los suelos incluidos en el sistema que actualmente tienen tal destino.
* Fomentar la forestación de los suelos pertenecientes al sistema, cuyas características así lo recomienden.
* Recuperar la actividad agrícola de los suelos del sistema en situación de abandono.
* Aumentar el suelo de dominio público en los espacios integrados en el sistema.
* Evitar la privatización de suelos pertenecientes al sistema afectos al dominio público o de carácter patrimonial de las Administraciones y Entidades Públicas.
* Fomentar la recuperación de los suelos de dominio público integrados en el sistema y ocupados por particulares.
* Proteger, mejorar y rehabilitar los bienes con valores culturales de interés para la aglomeración incluidos en el sistema.
* Mejorar o construir los canales de interconexión entre los distintos espacios integrados en el sistema.
* Construir las infraestructuras necesarias para facilitar el uso público del sistema de espacios libres.
* Poner en valor socialmente el sistema de espacios libres.
* Facilitar el conocimiento público del sistema de espacios libres y sus características.

Para cada uno de los ocho itinerarios básicos en que se organiza funcionalmente el sistema de espacios libres, se han previsto actuaciones de regeneración, de adquisición, de permeabilización y de adecuación al uso público. No obstante lo anterior, para su evaluación económica se han excluido algunas de ellas por quedar englobadas dentro de la evaluación económica de otros programas de intervención. Finalmente, las actuaciones previstas pueden subdividirse en los siguientes tres grupos, cada uno de los cuales constituye un subprograma

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
III.1.1. Adecuación de los Espacios Libres extensivos	2.100	2.100	–
III.1.2. Actuaciones de mejora y ampliación de los espacios libres lineales	1.100	1.600	–
III.1.3. Actuaciones para la puesta en valor de elementos construidos singulares.	600	600	–
TOTAL PROGRAMA.	**3.800**	**4.300**	–

CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. ADECUACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER EXTENSIVO

Se incluyen en este subprograma una serie de actuaciones a llevar a cabo en los distintos ámbitos en que se organiza funcionalmente el sistema de espacios libres: ochos itinerarios distintos representativos de la diversidad ambiental, ecológica, paisajística y cultural de la aglomeración urbana de Granada.

Las actuaciones previstas quedan encuadradas en los siguientes bloques:

* De regeneración (recuperación biológica de las márgenes de los ríos, mejora paisajística de los límites urbanos, mejora de entornos degradados en los núcleos de población en contacto con los espacios libres del sistema, regeneración vegetal acompañante de acequias históricas,...).
* De adquisición (enclaves puntuales para la creación de zonas de aparcamiento y servicios, diversos predios agrícolas en enclaves singulares, derechos de paso,...).
* De permeabilización (adecuación y mejora de senderos paralelos a cauces fluviales, construcción de pasos sobre ríos, señalización de caminos rurales, habilitación de carriles-bici,...).
* De adecuación al uso público (habilitación de zonas de aparcamiento y servicios, construcción de zonas recreativas, habilitación de miradores, señalización de caminos y elementos culturales de interés,...).

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
De regeneración	600	600	–
De adquisición	400	400	–
De permeabilización	400	400	–
De adecuación al uso público	700	700	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**2.100**	**2.100**	**–**

CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER LINEAL

Se incluyen en este subprograma una serie de actuaciones de mejora y ampliación de diversos elementos de carácter lineal, reconociendo su importancia relativa dentro del sistema de espacios libres de la aglomeración. Dicho papel queda reforzado por la doble condición que, en general, se da en estos espacios lineales: de un lado como corredores de conexión entre distintos espacios, reforzando su papel estratégico para conectar los espacios extensivos que reúnen las condiciones ambientales y locacionales para el uso colectivo en actividades lúdicas; y de otro por gozar en su mayoría de suficientes atractivos como para constituir espacios de uso directo, aunque eso sí, de carácter lineal.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Creación de espacios lineales inexistentes	600	600	
Actuaciones de mejora y ampliación del espacio público en las márgenes fluviales urbanas	–	600	–
Actuaciones para la creación de parques fluviales lineales	500	400	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**1.100**	**1.600**	**–**

CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. PUESTA EN VALOR DE ELEMENTOS CONSTRUIDOS SINGULARES

Se concluyen en este subprograma diversas actuaciones de adquisición, de rehabilitación y/o de adecuación para el uso público de una serie de elementos construidos que bine por su singularidad, posición, valor histórico, artístico o etnológico se han considerado necesaria para ser integrados dentro de la red de espacios libres de la aglomeración.

Cabe destacar la existencia, entre los mismos, de cortijos, alquerías, fábricas, infraestructuras hidráulicas, puentes o torres.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Puesta en valor de elementos construidos singulares	600	600	–

MEJORA DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES DE LA AGLOMERACIÓN

MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

Objetivos Generales

Junto a los espacios altamente valorables por su buen nivel de naturalidad, en el marco físico de la aglomeración urbana también se perfilan extensas áreas degradadas desde niveles moderados a graves. En su mayor parte se trata de situaciones heredadas de siglos y decenios atrás, desde procesos roturadores masivos hasta un intenso pastoreo, propiciados por acuciantes necesidades perentorias en el contexto de una sociedad de predominio agrario (por tanto, dependiente de los recursos primarios) y de la inacción pública preventiva amparada en el desconocimiento técnico-científico de los complejos procesos ecológicos, sobre todo en su dinámica regresiva.

En las últimas décadas, las perturbaciones que ocasionan degradación ambiental en el espacio de la aglomeración han cambiado de signo, pues tienen origen en el expansivo fenómeno urba-no-industrial.

El objetivo propuesto con el presente programa pretende la regeneración de aquellos espacios de la aglomeración urbana que se encuentran degradados ambientalmente, tanto para que recuperen unas características adecuadas y por tanto útiles para la mejora del entorno de la aglomeración, como para evitar que continúe su degradación, la cual puede ser causa de mayores perjuicios, tales como desertificación, incendios, depauperación de espacios rústicos, marginalidad territorial, poluciones diversas y con repercusión sobre ciertas patologías, etc.

En otro orden de cosas, se pueden considerar como paisajes degradados de la aglomeración las áreas de Vega próximas y/o circundadas por los continuos urbanos e industriales, que proyectan parte de sus modos y estructuras en el ámbito rural (viviendas no rurales, fábricas y almacenes, tendidos eléctricos) e, incluso, sus desechos (desagües, vertederos). En otros casos, la degradación del paisaje está causada por las propias implantaciones urbanísticas en lugares de alto consumo visual y con diseños o volúmenes extraños a la arquitectura y formas de asentamiento tradicionales; muchas urbanizaciones aisladas y algunos crecimientos urbanos de alta densidad a partir de pequeños núcleos rurales forman parte de estas manifestaciones impactantes. La destrucción de relieves, que a su vez conlleva la de las formas vegetales implantadas en ellos, constituye otro evidente impacto visual, en este caso sobre elementos del medio físico.

Como desarrollo de tales objetivos, las propuestas de ordenación se apoyan en los siguientes cuatro subprogramas

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
III.2.1. Actuaciones de mejora y regeneración	6.300	3.600	3.600
III.2.2. Mejora de la red de caminos rurales	200	200	–
III.2.3. Puesta en valor de elementos singulares	200	200	–
III.2.4. Restauración de la red de drenaje superficial	7.100	5.900	9.600
TOTAL PROGRAMA	**12.800**	**9.900**	**13.200**

MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. ACTUACIONES DE MEJORAS Y REGENERACIÓN

El Plan plantea la necesidad de llevar a cabo un tratamiento de mejora y regeneración de diversos espacios que, bien naturales, bien transformados, tienen un valor evidente para la construcción y recuperación del paisaje de la aglomeración. La elección de estos espacios se realiza con criterios territoriales, es decir buscando la integración ambiental en el entorno y la funcionalidad de relaciones con otros espacios próximos. Entre las actuaciones previstas cabe destacar las siguientes:

* Recuperación de áreas especialmente dañadas por el hombre.
* Recuperación de la cubierta vegetal.
* Tratamientos blandos en zonas de contacto con asentamientos urbanos.
* Regeneración de cauces fluviales.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Actuaciones de mejora y regeneración de cauces	1.500	–	–
Actividad de mejora y regeneración en otros ámbitos	3.600	3.600	3.600
Tratamiento blando-franjas de zona verde	200	–	–
TOTAL DE ACTUACIONES	**5.300**	**3.600**	**3.600**

MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. MEJORA DE LA RED DE CAMINOS RURALES

Se pretende con el presente subprograma establecer un conjunto de intervenciones cuya finalidad es mejorar la red de caminos rurales excluidos aquellos que están afectados por la red de espacios libres de la aglomeración, así como la conservación y protección de las vías pecuarias existentes dentro del ámbito de estudio. Tales intervenciones se proponen fomentar usos complementarios a sus funciones primarias (acceso a los predios, paso de ganado, etc.).

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Mejora de la red de caminos rurales	**200**	**200**	–

MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. PUESTA EN VALOR DE ELEMENTOS SINGULARES

Se incluyen en este subprograma diversas actuaciones de adquisición, de rehabilitación o de adecuación para el uso público de una serie de elementos singulares (naturales, agrícolas o construidos) que tienen un innegable valor para la construcción y recuperación del paisaje de la aglomeración.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Puesta en valor de elementos singulares	**200**	**200**	–

MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. RESTAURACIÓN DE LA RED DE DRENAJE SUPERFICIAL

La capacidad real de desagüe está mermada en numerosos barrancos del entorno de la Vega, extensa llanura donde tienen su nivel de base antes de aportar agua al río Genil y afluentes del curso medio; el riesgo de inundación se deriva del hecho de formar parte del área de escorrentía de los numerosos arroyos y barrancos que las atraviesan y que han perdido su capacidad original de desagüe.

Urbanizaciones, polígonos industriales y ciertas grandes infraestructuras cierran total o parcialmente los cauces de estos barrancos habitualmente secos; lugares que asimismo acogen edificaciones aisladas y, en algunos casos, cultivos u otros usos del suelo.

La recurrencia de las crecidas y sus costosos efectos hacen preciso establecer medidas conducentes a la prevención o a la solución material del riesgo. Es por ello preciso determinar zonas urbanas o industriales con riesgo de inundación, así como diseñar y valorar las obras de encauzamiento necesarias para evitarlo.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Actuaciones muy prioritarias	5.200	–	–
Actuaciones prioritarias	1.900	5.900	–
Otras actuaciones	–	–	9.600
TOTAL DE ACTUACIONES	**7.100**	**5.900**	**9.600**

MEJORA DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES

Objetivos Generales

La aglomeración urbana de Granada, para hacer más atractiva su oferta de cara al posicionamiento.

De cara a hacer más atractiva y competitiva la oferta del territorio de la aglomeración urbana de Granada dentro del Sistema de Ciu-dades, se hace necesaria la mejora de las condiciones ambienta-les, de la movilidad, de los equipamientos sociales, de la ubicación adecuada de los usos productivos y de determinadas actividades terciarias. Bajo ese prisma, se justifica sobradamente el interés prioritario por la potenciación de los recursos productivos territoria-les. Para ello, se preparará una oferta de suelo e infraestructuras coherente con las condiciones y necesidades del tejido productivo y acorde a las demandas actuales la propuesta por tanto debe orientarse tanto a recualificar y modernizar el tejido industrial existente, como a la generación de nuevas áreas capaces de atraer nuevas instalaciones.

Con respecto al sector primario, los objetivos de la ordenación van encaminados a la protección de aquellos suelos de alto valor productivo agrícola y a la mejora del sistema de regadío de la Vega.

Como desarrollo de tales objetivos, las propuestas de ordenación se apoyan en los siguientes dos subprogramas

Subprogramas	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
IV.1.1. Rehabilitación y mejora del tejido industrial.	2.000	2.000	–
IV.1.2. Mejora del sistema de regadío de la Vega	600	600	–
TOTAL PROGRAMA	**2.600**	**2.600**	**–**

POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES. REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TEJIDO INDUSTRIAL

Se incluyen en este subprograma una serie de actuaciones encaminadas a la rehabilitación y mejora del tejido industrial actual (fundamentalmente los polígonos de Juncaril, ASEGRA, Bobadilla, corredor industrial de Atarfe y de Armilla), contemplando la modernización de sus infraestructuras, dotaciones y servicios y su adecuación ambiental. Entre las acciones a desarrollar se incluyen:

* Garantizar las conexiones a la red viaria regional y metropolitana.
* Completar la red de infraestructuras con la incorporación de la red de gas, la depuración de vertidos y retirada de residuos sólidos.
* Fomentar la localización de actividades de servicio complementarios.
* Mejorar la calidad ambiental en materia de ruidos y contaminación atmosférica.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Rehabilitación y mejora del tejido industrial	2.000	2.000	–

POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS TERRITORIALES. MEJORA DEL SISTEMA DE REGADÍO DE LA VEGA DE GRANADA

El sistema de regadío actual está afectando negativamente a la productividad, al uso de las aguas superficiales y a la conservación del acuífero. Sin embargo, dicho sistema, además de su valor histórico y cultural, es el que da lugar a unas condiciones ambienta-les singulares internas y de su entorno inmediato. El objetivo propuesto persigue mejorar el rendimiento del sistema, sin producir cambios ambientales negativos. Además, se incluyen dentro del presente subprograma aquellas actuaciones necesarias a fin de culminar el ciclo del agua, mediante la reversión al sistema de las aguas usadas, una vez depuradas, con los niveles de calidad adecuada, a través del sistema de riego agrícola.

Actuaciones	Corto Plazo	Medio Plazo	Largo Plazo
Mejora del sistema de regadío de la Vega de Granada	600	600	–

ÍNDICE DE LA NORMATIVA:

NORMATIVA DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ANEXO DE DETERMINACIONES PORMENORIZADAS DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

NORMATIVA DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

TÍTULO PRELIMINAR: DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones Generales.
Artículo 0.1. *El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
Artículo 0.2. *Objeto del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
Artículo 0.3. *Ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
Artículo 0.4. *Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan.*
Artículo 0.5. *Vigencia del Plan.*
Artículo 0.6. *Revisión del Plan.*
Artículo 0.7. *Modificaciones del Plan.*
Artículo 0.8. *Actualización del Plan.*
Artículo 0.9. *Documentos que componen el Plan y valor relativo de los mismos.*
Artículo 0.10. *Interpretación del Plan.*

Capítulo Segundo: Del desarrollo, la gestión, la ejecución y el seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.
Artículo 0.11. *Fomento del desarrollo, la gestión, la ejecución y el seguimiento del Plan.*
Artículo 0.12. *Desarrollo del Plan.*
Artículo 0.13. *Instrumentos para el desarrollo del Plan.*
Artículo 0.14. *Gestión del Plan.*
Artículo 0.15. *Instrumentos y organismos para la gestión del Plan.*
Artículo 0.16. *Ejecución del Plan.*
Artículo 0.17 *Instrumentos para la ejecución del Plan.*
Artículo 0.18 *Necesidad de los procedimientos de prevención ambiental previstos en la Ley 7/1994, de Protección ambiental.*
Artículo 0.19. *Seguimiento del Plan.*
Artículo 0.20. *Actividades para el seguimiento del Plan.*
Artículo 0.21. *Los Informes de Seguimiento del Plan.*
Artículo 0.22. *Finalidad y contenido de los Informes de Seguimiento del Plan.*

TÍTULO PRIMERO: DE LAS BASES, OBJETIVOS Y DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Bases del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.
Artículo 1.1. *Las Bases del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*

Capítulo Segundo: Objetivos del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.
Artículo 1.2. *Objetivos tendentes a racionalizar el consumo de los recursos ambientales.*
Artículo 1.3. *Objetivos tendentes a adecuar la estructura territorial de la aglomeración a sus requerimientos funcionales.*
Artículo 1.4. *Objetivos tendentes a promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos integrados en la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 1.5. *Objetivos tendentes a lograr unos niveles adecuados de prestación de dotaciones y servicios a los habitantes de la aglomeración urbana.*
Artículo 1.6. *Objetivos tendentes a potenciar los recursos productivos territoriales de la aglomeración urbana.*

Capítulo Tercero: Determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.
Artículo 1.7. *Determinaciones básicas del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*

TÍTULO SEGUNDO: DE LA ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.
Artículo 2.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para la definición de la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*
Artículo 2.3. *Determinaciones que definen la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.*

Capítulo Segundo: Del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana de Granada.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 2.4. *Composición del sistema de asentamientos.*
Artículo 2.5. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de asentamientos.*
Artículo 2.6. *Jerarquización del sistema de asentamientos.*
Artículo 2.7. *Escenario previsible de distribución demográfica.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación del suelo afectado al sistema de asentamientos.
Artículo 2.8. *Suelo afectado al sistema de asentamientos.*
Artículo 2.9. *Competencia para la alteración del suelo afectado al sistema de asentamientos.*
Artículo 2.10. *Estabilización del suelo afectado al sistema de asentamientos.*
Artículo 2.11. *Restricciones a la ampliación del suelo afectado al sistema de asentamientos.*

Capítulo Tercero: Del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 2.12. *Composición del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.13. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.14. *Organización funcional del sistema de comunicaciones y transportes.*
SECCIÓN SEGUNDA: La red viaria de la aglomeración urbana de Granada.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.
Artículo 2.15. *Composición de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.16. *Objetivos territoriales para el desarrollo y ejecución de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.17. *Jerarquización de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*
Subsección 2ª: La red viaria de nivel Nacional-Regional.
Artículo 2.18. *Elementos que constituyen la red viaria de nivel Nacional-Regional.*
Artículo 2.19. *Determinaciones relativas a la Segunda Circunvalación de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.20. *Determinaciones relativas a la Variante de la A.92 entre Láchar y la Segunda Circunvalación.*
Artículo 2.21. *Determinaciones relativas a la Variante de la CN.432 entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación.*
Artículo 2.22. *Determinaciones relativas a la Carretera entre la A.92 y la Carretera de la Sierra.*
Subsección 3ª: La red viaria de nivel de la Aglomeración.
Artículo 2.23. *Elementos que constituyen la red viaria de nivel de la Aglomeración.*
Artículo 2.24. *Determinaciones relativas a la remodelación de la Circunvalación de la CN.323.*
Artículo 2.25. *Determinaciones relativas al Acceso A.92-Granada por Jun.*
Artículo 2.26. *Determinaciones relativas al Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432.*
Artículo 2.27. *Determinaciones relativas al Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Los Vados.*
Artículo 2.28. *Determinaciones relativas al Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana.*
Artículo 2.29. *Determinaciones relativas al Distribuidor Norte.*
Artículo 2.30. *Determinaciones relativas a la Ronda Noroeste.*
Artículo 2.31. *Determinaciones relativas a la Ronda Suroeste.*
Artículo 2.32. *Determinaciones relativas al Distribuidor Sur.*
Artículo 2.33. *Determinaciones relativas al Acceso La Zubia-Granada.*
Artículo 2.34. *Determinaciones relativas al Acceso Monachil-Granada.*
Subsección 4ª: Regulación del suelo afectado a la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.
Artículo 2.35. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.*
Artículo 2.36. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.*
Artículo 2.37. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.*
Subsección 5ª: La red viaria de nivel Local-Supramunicipal.
Artículo 2.38. *Elementos que constituyen la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Artículo 2.39. *Definición de las actuaciones previstas para la compleción y mejora de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Artículo 2.40. *Determinaciones relativas a las actuaciones para la compleción de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Artículo 2.41. *Determinaciones relativas a las actuaciones para la mejora de las características de los tramos existentes de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Subsección 6ª: Regulación del suelo afectado a la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.
Artículo 2.42. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Artículo 2.43. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Artículo 2.44. *Consideración de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal en el Planeamiento Urbanístico General.*
Artículo 2.45. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de las actuaciones para la compleción de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Subsección 7ª: Gestión de las determinaciones sobre la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.
Artículo 2.46. *Convenios para la ejecución de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*
SECCIÓN TERCERA: La red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.
Artículo 2.47. *Composición de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.48. *Objetivos territoriales para el desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*
Subsección 2ª: Determinaciones para la red ferroviaria.
Artículo 2.49. *Elementos que constituyen la red ferroviaria.*
Artículo 2.50. *Determinaciones relativas a la conexión entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla.*
Artículo 2.51. *Determinaciones relativas a la mejora de la vía de Bobadilla.*
Artículo 2.52. *Determinaciones relativas a la remodelación de la estación Granada-Andaluces.*
Artículo 2.53. *Determinaciones relativas a mejora de las estaciones de Atarfe y Pinos Puente.*
Artículo 2.54. *Determinaciones relativas a las nuevas instalaciones de talleres y mercancías ferroviarias.*
Artículo 2.55. *Determinaciones relativas al levantamiento de instalaciones.*
Subsección 3ª: Regulación del suelo afectado a la red ferroviaria.
Artículo 2.56. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*
Artículo 2.57. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*
Artículo 2.58. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*
Subsección 4ª: Gestión de las determinaciones sobre la gestión de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.
Artículo 2.59. *Convenio para la ejecución de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.*
SECCIÓN CUARTA: El sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.
Artículo 2.60. *Composición del sistema de transportes en la aglomeración urbana de Granada.*

Artículo 2.61. *Objetivos territoriales para el desarrollo, ejecución y gestión del sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.62. *Distribución funcional del sistema de transportes.*
Subsección 2ª: Infraestructuras e instalaciones para el transporte exterior a la aglomeración urbana.
Artículo 2.63. *Elementos que componen el subsistema de transporte exterior a la aglomeración.*
Artículo 2.64. *Determinaciones sobre el subsistema de transporte exterior a la aglomeración.*
Subsección 3ª: Transportes públicos de pasajeros de la aglomeración urbana.
Artículo 2.65. *Elementos que constituyen el subsistema de transporte público de pasajeros de la aglomeración urbana.*
Artículo 2.66. *Determinaciones generales sobre la planificación del subsistema de transporte público de pasajeros.*
Artículo 2.67. *Modos de prestación del servicio de transporte público de pasajeros.*
Subsección 4ª: El tranvía o metro ligero en superficie sobre plataforma preferentemente reservada.
Artículo 2.68. *Determinaciones para la planificación de la red de tranvía o metro ligero.*
Artículo 2.69. *Fomento de la participación en el proceso de planificación de la red de tranvía o metro ligero.*
Artículo 2.70. *Desarrollo urbanístico previo a la implantación de la red tranvía o metro ligero.*
Subsección 5ª: Regulación del suelo afectado al transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.
Artículo 2.71. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*
Artículo 2.72. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*
Artículo 2.73. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*
Subsección 6ª: El transporte de pasajeros sobre viario.
Artículo 2.74. *Modos de prestación del servicio de transporte público de pasajeros sobre el viario.*
Artículo 2.75. *Determinaciones para la remodelación del servicio de autotaxis.*
Artículo 2.76. *Determinaciones para la planificación de la reforma del servicio de autobuses.*
Artículo 2.77. *Fomento de la participación en el proceso de reforma del transporte público de pasajeros sobre el viario.*
Subsección 7ª: Gestión de las determinaciones sobre la red de transporte público de pasajeros de la aglomeración urbana de Granada.
Artículo 2.78. *Convenio para la implantación de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*
Artículo 2.79. *Consorcio para la gestión y explotación de la red de transporte público de pasajeros.*
Subsección 8ª: Infraestructuras para el transporte de mercancías.
Artículo 2.80. *Determinaciones generales sobre las infraestructuras para el transporte de mercancías.*
Artículo 2.81. *Determinaciones relativas al Centro de Transporte de Mercancías de la Aglomeración Urbana de Granada.*
Artículo 2.82. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías.*
Artículo 2.83. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías.*

Capítulo Cuarto: Del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 2.84. *Composición del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.85. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.*
SECCIÓN SEGUNDA: Determinaciones relativas al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.
Artículo 2.86. *Elementos que constituyen el sistema de espacios libres.*
Artículo 2.87. *Organización funcional del sistema de espacios libres.*
Artículo 2.88. *Determinaciones generales relativas al itinerario Vega Alta.*
Artículo 2.89. *Determinaciones generales relativas al itinerario Vega Baja*
Artículo 2.90. *Determinaciones generales relativas al itinerario Sierra Elvira-Embalse del Cubillas.*
Artículo 2.91. *Determinaciones generales relativas al itinerario Río Beiro-Alto Darro.*
Artículo 2.92. *Determinaciones generales relativas al itinerario Interfluvios Orientales.*
Artículo 2.93. *Determinaciones generales relativas al itinerario Borde Noroccidental de Sierra Nevada.*
Artículo 2.94. *Determinaciones generales relativas al itinerario Río Dílar.*
Artículo 2.95. *Determinaciones generales relativas al itinerario Alto Río Monachil.*
Artículo 2.96. *Determinaciones pormenorizadas complementarias relativas a los elementos que componen el sistema de espacios libres.*
SECCIÓN TERCERA: Regulación del suelo afectado a la red de espacios libres de nivel de la Aglomeración.
Artículo 2.97. *Suelo afectado al sistema de espacios.*
Artículo 2.98. *Dominio del suelo afectado al sistema de espacios libres.*
Artículo 2.99. *Zonificación del suelo afectado al sistema de espacios libres.*
Artículo 2.100. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 1.*
Artículo 2.101. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 2.*
Artículo 2.102. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 3.*
Artículo 2.103. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 4.*
Artículo 2.104. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 5.*
Artículo 2.105. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.106. *El suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada y el Planeamiento Urbanístico General.*

Capítulo Quinto: Del sistema de dotaciones de la aglomeración urbana de Granada.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 2.107. *Composición del sistema de dotaciones de la aglomeración urbana.*
Artículo 2.108. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de dotaciones de la aglomeración urbana.*

SECCIÓN SEGUNDA: Determinaciones relativas al sistema de dotaciones de interés para la aglomeración urbana de Granada.
Artículo 2.109. *Elementos que constituyen el sistema de dotaciones.*
Artículo 2.110. *Jerarquización del sistema de dotaciones de interés para la aglomeración urbana.*
Artículo 2.111. *Determinaciones relativas a las dotaciones de nivel Aglomeración.*
Artículo 2.112. *Determinaciones relativas a las dotaciones de nivel Supramunicipal.*
SECCIÓN TERCERA: El sistema de dotaciones de la aglomeración urbana y el Planeamiento Urbanistico General.
Artículo 2.113. *Afección del suelo de los elementos que componen el sistema de dotaciones a usos de interés social .*
Artículo 2.114. *Coordinación interadministrativa para la ordenación del sistema de dotaciones en el Planeamiento Urbanistico General.*

Capítulo Sexto: De las redes de infraestructuras urbanas.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 2.115. *Composición de las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.116. *Objetivos territoriales para la ordenación de las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 2.117. *Distribución funcional de las redes de infraestructuras urbanas.*
SECCIÓN SEGUNDA: Infraestructuras del ciclo del agua.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.
Artículo 2.118. *Elementos que componen las infraestructuras del ciclo del agua.*
Artículo 2.119. *Ojetivos territoriales para la ordenación de las infraestructuras del ciclo del agua.*
Artículo 2.120. *Distribución funcional de las infraestructuras del ciclo del agua.*
Subsección 2ª: Infraestructuras para el abastecimiento de agua potable.
Artículo 2.121. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento de agua potable.*
Artículo 2.122. *Determinaciones relativas a las infraestructuras de captación y potabilización del agua potable.*
Artículo 2.123. *Determinaciones relativas a las infraestructuras de distribución del agua potable.*
Subsección 3ª: Infraestructuras para la evacuación y depuración de las aguas usadas.
Artículo 2.124. *Elementos que componen las infraestructuras para la evacuación y depuración de las aguas usadas.*
Artículo 2.125. *Determinaciones relativas a las infraestructuras de evacuación y depuración de las aguas usadas.*
Subsección 4ª: Gestión de las infraestructuras del ciclo del agua.
Artículo 2.126. *Consorcio para la construcción, gestión y explotación de las infraestructuras del ciclo del agua.*
SECCIÓN TERCERA: Infraestructuras para el abastecimiento energético.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.
Artículo 2.127. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento energético.*
Artículo 2.128. *Objetivos territoriales para la ordenación de las infraestructuras de abastecimiento energético.*
Artículo 2.129. *Distribución funcional de las infraestructuras para el abastecimiento energético.*
Subsección 2ª: Infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.
Artículo 2.130. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.*
Artículo 2.131. *Determinaciones relativas a las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.*
Artículo 2.132. *Líneas aéreas de alta tensión y Planeamiento Urbanístico General.*
Subsección 3ª: Infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.
Artículo 2.133. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.*
Artículo 2.134. *Determinaciones relativas a las infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.*

TÍTULO TERCERO: DE LAS ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES EN LA AGLOMERA-CIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.
Artículo 3.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para establecer restricciones a la implantación de usos y a la transformación de zonas en la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 3.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*
Artículo 3.3. *Caracterización básica de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.*

Capítulo Segundo: Zonas afectadas a la red hídrica de la aglomeración.
SECCIÓN PRIMERA: De la red hídrica de la aglomeración.
Artículo 3.4. *Composición de la red hídrica de la aglomeración.*
Artículo 3.5. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de la red hídrica de la aglomeración.*
Artículo 3.6. *Clasificación de la red hídrica de la aglomeración.*
SECCIÓN SEGUNDA: De la red hídrica principal.
Artículo 3.7. *Cauces que constituyen la red hídrica principal de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 3.8. *Regulación del suelo de la red hídrica principal de la aglomeración.*
SECCIÓN TERCERA: De la red hídrica secundaria.
Artículo 3.9. *Cauces que constituyen la red hídrica secundaria de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 3.10. *Regulación del suelo de la red hídrica secundaria de la aglomeración.*
SECCIÓN CUARTA: De las márgenes de la red hídrica de la aglomeración.
Subsección 1ª: Regulación general de las márgenes de los cauces públicos.
Artículo 3.11. *Regulación de las márgenes proveniente de la Ley de Aguas.*
Subsección 2ª: De las márgenes de la red hídrica principal.
Artículo 3.12. *Suelo afectado a la red hídrica principal de la aglomeración.*
Artículo 3.13. *Zonificación y regulación del suelo afectado a la red hídrica principal de la aglomeración.*

SECCIÓN QUINTA: Las zonas afectadas a la red hídrica de la aglomeración y el Planeamiento Urbanístico General.
Artículo 3.14. *La red hídrica y el Planeamiento Urbanístico General.*
Artículo 3.15. *El suelo afectado a la red hídrica principal y el Planeamiento Urbanístico General.*

Capítulo Tercero: De las zonas incluidas en espacios naturales protegidos.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 3.16. *Espacios naturales de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 3.17. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de los Espacios Naturales Protegidos en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 3.18. *Los Espacios Naturales Protegidos y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos.
Artículo 3.19. *Composición de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos.*
Artículo 3.20. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en las zonas incluidas en los Parques Nacional y Natural de Sierra Nevada.*
Artículo 3.21. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en las zonas incluidas en el Parque Natural de Sierra de Huétor.*
Artículo 3.22. *Las zonas incluidas en espacios naturales protegidos y el Planeamiento Urbanístico General.*

Capítulo Cuarto: De las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 3.23. *Zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana.*
Artículo 3.24. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana.
Artículo 3.25. *Composición de las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración.*
Artículo 3.26. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Sotos.*
Artículo 3.27. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Forestales Arbustivas Autóctonas.*
Artículo 3.28. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Forestales Arbóreas Autóctonas.*
Artículo 3.29. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Forestales de Repoblación.*
Artículo 3.30. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Agromontanas.*
Artículo 3.31. *Las zonas de valor de valor ecológico, ambiental y paisajístico y el Planeamiento Urbanístico General.*

Capítulo Quinto: De las zonas de valor productivo.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 3.32. *Zonas de valor productivo.*
Artículo 3.33. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de las zonas de valor productivo.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de valor productivo de la aglomeración urbana de Granada.
Artículo 3.34. *Composición de las zonas de valor productivo de la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 3.35. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Excepcional Valor Productivo.*
Artículo 3.36. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Alto Valor Productivo.*
Artículo 3.37. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Medio Valor Productivo.*
Artículo 3.38. *Las zonas de Excepcional Valor Productivo y el Planeamiento Urbanístico General.*
Artículo 3.39. *Las zonas de Alto y Medio Valor Productivo y el Planeamiento Urbanístico General.*

TÍTULO CUARTO: DE LAS ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.
Artículo 4.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para someter zonas a vinculación o prohibición de usos urbanos en la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 4.2. *Integración y desarrollo de las zonas sometidas a vinculación de usos en el Planeamiento Urbanístico.*
Artículo 4.3. *Clases de zonas sometidas a vinculación de usos.*

Capítulo Segundo: Zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 4.4. *Composición de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*
Artículo 4.5. *Objetivos territoriales para la ordenación de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*
Artículo 4.6. *Distribución básica de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.
Artículo 4.7. *Suelos que constituyen las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*
Artículo 4.8. *Regulación de las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos.*
Artículo 4.9. *Regulación de las zonas de mantenimiento de dotaciones de interés supramunicipal.*
SECCIÓN TERCERA: Regulación de las reservas de suelo para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.
Artículo 4.10. *Suelos que constituyen las zonas de reserva para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*
Artículo 4.11. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para espacios libres públicos.*

Artículo 4.12. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para dotaciones de interés supramunicipal.*
Artículo 4.13. *Protección del suelo afectado a las zonas de reserva para espacios libres públicos y dotaciones de ineterés supramunicipal.*

Capítulo Tercero: Zonas vinculadas a las actividades productivas.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 4.14. *Composición de las zonas vinculadas a actividades productivas.*
Artículo 4.15. *Objetivos territoriales para la ordenación de las zonas vinculadas a actividades productivas.*
Artículo 4.16. *Distribución básica de las zonas vinculadas a actividades productivas.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de mantenimiento de actividades productivas.
Artículo 4.17. *Suelos que constituyen las zonas de mantenimiento de actividades productivas.*
Artículo 4.18. *Regulación de las zonas de mantenimiento de actividades productivas.*
SECCIÓN TERCERA: Regulación de las reservas de suelo para actividades productivas.
Artículo 4.19. *Suelos que constituyen las zonas de reserva para actividades productivas.*
Artículo 4.20. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para actividades industriales .*
Artículo 4.21. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para el Campus de la Salud y las actividades de investigación y desarrollo complementarias.*
Artículo 4.22. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para actividades administrativas y de oficinas.*
Artículo 4.23. *Protección del suelo afectado a las zonas de reserva para actividades productivas.*

Capítulo Cuarto: De las zonas de ordenación concertada.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 4.24. *Composición de las zonas de ordenación concertada.*
SECCIÓN SEGUNDA: Determinaciones territoriales de las zonas de ordenación concertada.
Artículo 4.25. *Suelos que constituyen las zonas de ordenación concertada.*
Artículo 4.26. *Determinaciones territoriales de la zona de ordenación concertada Eje CN.432.*
Artículo 4.27. *Determinaciones territoriales de la zona de ordenación concertada Aeródromo de Armilla.*
SECCIÓN TERCERA: Regulación de las zonas de ordenación concertada.
Artículo 4.28. *Regulación del desarrollo de la ordenación urbanística básica de las zonas de ordenación conjunta.*
Artículo 4.29. *Gestión y ejecución de las zonas de ordenación concertada.*
Artículo 4.30. *Protección del suelo afectado a las zonas de ordenación concertada.*

Capítulo Quinto: De los límites singulares al crecimiento urbano.
Artículo 4.31. *Composición y finalidad de los límites singulares al crecimiento urbano.*
Artículo 4.32. *Los límites singulares al crecimiento urbano y el Planeamiento Urbanístico General.*

TÍTULO QUINTO: DE LAS ZONAS QUE DEBEN SER OBJETO DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA.

Capítulo Primero: Disposiciones preliminares.
Artículo 5.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para señalar las zonas y ordenar las actuaciones de mejora y regeneración ambiental en la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 5.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*
Artículo 5.3. *Caracterización básica de las zonas objeto de mejora y regeneración previstas por el presente Plan.*

Capítulo Segundo: De las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.
Artículo 5.4. *Composición de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*
Artículo 5.5. *Objetivos territoriales para las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*
Artículo 5.6. *Objetivos ambientales y paisajísticos considerados para las zonas a cualificar.*
Artículo 5.7. *Actuaciones consideradas para el logro de los objetivos ambientales y paisajísticos.*
Artículo 5.8. *Suelos que constituyen las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*
Artículo 5.9. *Regulación de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*

Capítulo tercero: De la restauración de la capacidad del drenaje superficial.
Artículo 5.10. *De las actuaciones necesarias para la mejora del dreneje superficial.*
Artículo 5.11. *Actuaciones consideradas para la mejora del drenaje superficial.*
Artículo 5.12. *Grado de peligrosidad de los cauces sobre los que es necesario intervenir.*
Artículo 5.13. *Regulación de las actuaciones necesarias para la mejora del drenaje superficial.*

TÍTULO SEXTO: DE LOS BIENES QUE DEBEN SER PRESERVADOS POR SUS VALORES HISTÓRICOS Y CULTURALES DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.
Artículo 6.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para proteger los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada.*
Artículo 6.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*
Artículo 6.3. *Composición del Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana de Granada.*
Artículo 6.4. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada.*

Capítulo segundo: Regulación de los bienes incluidos en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.
SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.
Artículo 6.5. *Aplicación y valor relativo de las determinaciones del Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.*
Artículo 6.6. *Tipos de bienes incluidos en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.*
SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de los niveles de protección de los bienes del tipo Edificaciones.
Artículo 6.7. *Niveles de protección de los bienes del tipo Edificaciones.*
Artículo 6.8. *Regulación del nivel de protección Arquitectónico-Monumental.*
Artículo 6.9. *Regulación del nivel de protección Arquitectónica.*
Artículo 6.10. *Regulación del nivel de protección Tipológico-Ambiental.*
Artículo 6.11. *Regulación del nivel de protección Ambiental.*
SECCIÓN TERCERA: Regulación de los niveles de protección de los bienes del tipo Infraestructuras.
Artículo 6.12. *Niveles de protección de los bienes del tipo Infraestructuras.*
Artículo 6.13. *Regulación del nivel de protección Monumental.*
Artículo 6.14. *Regulación del nivel de protección Tipológico.*
Artículo 6.15. *Regulación del nivel de protección Ambiental.*
SECCIÓN CUARTA: Regulación de los bienes del tipo Restos Arqueológicos Emergentes.
Artículo 6.16. *Regulación de los bienes del tipo Restos Arqueológicos Emergentes.*

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.
Norma Transitoria Primera.
Norma Transitoria Segunda.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS.
Norma Derogatoria Primera.
Norma Derogatoria Segunda.

ANEXO1. **Escenario previsible de distribución demográfica en la aglomeración urbana de Granada.**

ANEXO 2. **Esquema de la red de transporte público en plataforma reservada.**

ANEXO 3. **Relación de usos y transformaciones considerados.**

ANEXO 4. **Esquema de las infraestructuras para el abastecimiento de agua.**

ANEXO 5. **Esquema de las infraestructuras para la evacuación y depuración de las aguas usadas.**

ANEXO 6. **Esquema de las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.**

ANEXO 7. **Esquema de las infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.**

Anexo de determinaciones pormenorizadas complementarias relativas a los elementos que componen el sistema de espacios libres.

TITULO PRELIMINAR: DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones Generales.

NORMA

Artículo 0.1. *El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada es un instrumento de ordenación territorial, formulado de conformidad y a los efectos de la Ley 1/94, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

NORMA

Artículo 0.2. *Objeto del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
De conformidad con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas y para las actividades de los particulares.

NORMA

Artículo 0.3. *Ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
El ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada es el constituido por los términos municipales de ALBOLOTE, ALFACAR, ALHENDÍN, ARMILLA, ATARFE, CÁJAR, CENES DE LA VEGA, CHAUCHINA, CHURRIANA DE LA VEGA, CIJUELA, CÚLLAR VEGA, DÍLAR, FUENTE VAQUEROS, LAS GABIAS, GÓJAR, GRANADA, GÜEVÉJAR, HUÉTOR VEGA, JUN, LÁCHAR, MARACENA, MONACHIL, OGÍJARES, OTURA, PELIGROS, PINOS GENIL, PINOS PUENTE, PULIANAS, SANTA FE, VEGAS DEL GENIL, VÍZNAR y LA ZUBIA.

NORMA

Artículo 0.4. *Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan.*

1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares en la aglomeración urbana de Granada se ajustarán al contenido del Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título Segundo de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y en esta normativa.
2. Las determinaciones del Plan, según lo previsto en el artículo 21de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, tendrán el carácter de:
   A. Normas: Son determinaciones vinculantes para las Administraciones Públicas y los particulares, que no precisan ser desarrolladas para su aplicación.
   B. Directrices: Son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines para las Administraciones Públicas, que precisan ser desarrolladas para su aplicación.
   C. Recomendaciones: Son determinaciones indicativas para la actuación de las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la ordenación del territorio perseguidos.
3. El presente Plan establece el carácter con que debe ser considerada cada determinación, así como las condiciones particulares para su aplicación y desarrollo.

NORMA

Artículo 0.5. *Vigencia del Plan.*
El Plan tendrá vigencia indefinida. Sin perjuicio de lo anterior, el límite temporal mínimo a que se refiere el conjunto de las previsiones del Plan es de doce (12) años, a contar desde la publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía del acuerdo aprobatorio del mismo. Trascurrido este plazo, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, en función del grado de realización de sus previsiones y de las circunstancias sociales, demográficas, económicas y territoriales del conjunto del ámbito, verificará la oportunidad de prolongar el límite temporal de las previsiones del Plan.

NORMA

Artículo 0.6. *Revisión del Plan.*

1. Se entiende por revisión del Plan la sustitución del mismo debido a la alteración de los objetivos territoriales que desarrolla o a la adopción de determinaciones sustancialmente distintas a las previstas en relación al modelo territorial.
2. La revisión del Plan se producirá cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía o lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
3. La revisión del Plan se tramitará conforme al artículo 27 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

NORMA

Artículo 0.7. *Modificaciones del Plan.*

1. Se entiende por Modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones que no se produzca en un procedimiento de revisión.
2. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución, aun cuando impliquen cambios en la delimitación de las zonas o en el trazado de los sistemas, siempre que dicha posibilidad esté prevista en el propio Plan.
3. Las modificaciones del Plan se tramitarán conforme al artículo 27.3 y 4. de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía

4. Cuando la necesidad de Modificación del Plan sea consecuencia de las determinaciones contenidas en algun instrumento de planificación en trámite en la que esté prevista una información pública, el Consejero de Obras Públicas y Transportes, en la resolución por la que se inicie la formulación de aquella, podrá delegar la realización del período de información y la audiencia a las Corporaciones en la Administración responsable de la indicada planificación.

NORMA

Artículo 0.8. *Actualización del Plan.*

1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en un documento único y completo de las determinaciones vigentes del mismo, en el que queden incluidas tanto las modificaciones aprobadas, en su caso, como los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan señalados en el apartado 2 del artículo anterior.

2. Se procederá a la actualización del Plan cuando así sea considerado necesario por el Consejero de Obras Públicas y Transportes y, en todo caso, coincidiendo con los Informes de Seguimiento que se establecen en esta Normativa.

3. La actualización del Plan corresponderá al Consejero de Obras Públicas y Transportes y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

NORMA

Artículo 0.9. *Documentos que componen el Plan y valor relativo de los mismos.*

1. Los documentos que integran el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria de Ordenación.

2. El Plan de Ordenación del Territorio consta de los siguientes documentos: Memoria y Planos de Información, Memoria de Ordenación, Memoria Económica, Normativa y Planos de Propuesta.

3. Las discordancias e imprecisiones de las determinaciones que pudieran detectarse en la aplicación del Plan se resolverán aplicando los siguientes criterios:

A. La Memoria de Ordenación establece y desarrolla los objetivos territoriales y los elementos básicos para la organización y estructura del territorio, justificando en este contexto las distintas determinaciones del Plan. Como parte de esta memoria, el presente Plan incluye un Catálogo que identifica los elementos de valor histórico, arqueológico, arquitectónico o etnológico protegidos específicamente por el Plan, así como la regulación individualizada de dicha protección. La Memoria es el instrumento básico para la interpretación del Plan en su conjunto y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre determinaciones, si resultaran insuficientes para ello las disposiciones de esta Normativa. Por su parte, el contenido del Catálogo prevalece sobre el del plano de bienes inmuebles sometidos a protección y sobre la normativa general concordante.

B. La Memoria Económica determina las líneas de intervención previstas por el Plan, la interrelación espacial y temporal entre ellas, el orden de prioridad para su ejecución y su valoración económica.

C. La Normativa regula el sentido en que deben aplicarse, desarrollarse, complementarse o modificarse las determinaciones del Plan, indicando los procedimientos para ello, y establece el significado y carácter de las determinaciones expresadas en los Planos de Propuesta. Su contenido prevalece sobre el de cualquier otro documento del Plan, a excepción de las determinaciones espaciales de los Planos de Propuesta y de la regulación individualizada del Catálogo, salvo que las determinaciones de aquellos sean más acordes con los objetivos territoriales establecidos en la Memoria de Ordenación.

D. Los Planos de Propuesta señalan y delimitan gráficamente las propuestas de intervención y las zonas de regulación específica, cuyo significado y carácter se establecen en la Normativa del Plan. Su contenido, en cuanto a grafismo se refiere, prevalece sobre cualquier otro documento del Plan, con la salvedad realizada en el apartado anterior.

E. La Memoria y Planos de Información contienen el resultado del análisis territorial que ha servido para fundamentar técnicamente las propuestas del Plan. Su contenido no tiene valor alguno, salvo para la interpretación sistemática del Plan.

NORMA

Artículo 0.10. *Interpretación del Plan.*

1. La interpretación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada corresponde a los órganos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, sin perjuicio de las funciones jurisdiccionales del Poder Judicial. Cuando la aplicación de criterios interpretativos de las determinaciones del Plan tenga general relevancia se hará a través de circulares o instrucciones.

2. Si, no obstante la aplicación de los criterios interpretativos contenidos en el artículo anterior, subsistiese imprecisión en las determinaciones o contradicción entre ellas, prevalecerá la interpretación del Plan más favorable a la protección de los recursos naturales y el medio ambiente, a la disminución de los riesgos naturales, a la mejor articulación territorial, a los mayores espacios libres, a los mejores servicios a los ciudadanos, a la conservación del patrimonio cultural de la aglomeración, a la defensa de los recursos productivos territoriales y, en general, al mas amplio interés de la colectividad.

Capítulo segundo: Del desarrollo, la gestión, la ejecución y el seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 0.11. *Fomento del desarrollo, la gestión, la ejecución y el seguimiento del Plan.*
Corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes la realización de las actividades relacionadas con el fomento del desarrollo, gestión, ejecución y seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 0.12. *Desarrollo del Plan.*
1. Se entiende por desarrollo del Plan la realización de las actividades de planificación destinadas a pormenorizar y/o definir la ordenación establecida por aquel, así como a determinar las medidas para su ejecución, todo ello de acuerdo con los fines señalados en cada caso por el propio Plan.
2. Las determinaciones del Plan se desarrollarán por las Administraciones y Entidades Públicas de conformidad con sus respectivas competencias.

NORMA

Artículo 0.13. *Instrumentos para el desarrollo del Plan.*
El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada podrá desarrollarse mediante los siguientes instrumentos:
A. Planeamiento General del previsto en la Ley 1/1997, de 18 de junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
B. Planes Especiales de los previstos en la Ley 1/1997, de 18 de Junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (artículo 84.1. y 3. TR92).
C. Actividades de planificación de las previstas o no en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

NORMA

Artículo 0.14. *Gestión del Plan.*
Se entiende por gestión del Plan el conjunto de actividades desarrolladas por las Administraciones y Entidades Públicas y los particulares destinadas a lograr la ejecución de las determinaciones de aquel.

NORMA

Artículo 0.15. *Instrumentos y organismos para la gestión del Plan.*
El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada podrá gestionarse mediante los siguientes instrumentos y organismos:
A. Convenios Interadministrativos de Colaboración.
B. Entidades Locales Territoriales.
C. Consorcios.
D. Sociedades Mercantiles.

NORMA

Artículo 0.16. *Ejecución del Plan.*
Se entiende por ejecución del Plan el conjunto de actividades desarrolladas por las Administraciones y Entidades Públicas y los particulares destinadas a la realización material de las intervenciones y actuaciones previstas por el Plan.

NORMA

Artículo 0.17. *Instrumentos para la ejecución del Plan.*
El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada podrá ejecutarse mediante los siguientes instrumentos:
A. Actividades de Ejecución del Planeamiento Urbanístico de las previstas en la Ley 1/1997, de 18 de Junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Título IV).
B. Otras actividades sujetas a licencia, autorización o informe de las previstas en la Ley 1/1997, de 18 de Junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (artículo 242).

NORMA

Artículo 0.18 *Necesidad de los procedimientos de prevención ambiental previstos en la Ley 7/1994, de Protección Ambiental.*
Las actuaciones propuestas en el presente Plan o que se propongan en virtud del desarrollo establecido para el mismo que estuviesen contempladas en los Anexos de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, o de sus Reglamentos, deberán someterse al procedimiento de prevención ambiental que le corresponda en cada caso.

NORMA

Artículo 0.19 *Seguimiento del Plan.*
1. Se entiende por seguimiento del Plan el conjunto de actividades desarrolladas para hacer cumplir sus determinaciones , conocer y analizar su grado de desarrollo, gestión y ejecución y proponer, en su caso, las medidas necesarias para su fomento.
2. Corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 0.20. *Actividades para el seguimiento del Plan.*
El seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada se realizará mediante las siguientes actividades:

A. Los Informes de Seguimiento del Plan.

NORMA

B. Los informes sobre las actividades de planificación e intervención singular previstos en los artículos 18, 19, 29 y 30 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Artículo 0.21. *Los Informes de Seguimiento del Plan.*
La Consejería de Obras Públicas y Transportes, o el organismo en quien delegue, elaborará cada tres años un Informe de Seguimiento del Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 0.22. *Finalidad y contenido de los Informes de Seguimiento del Plan.*
1. Los Informes de Seguimiento del Plan tendrán por finalidad analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.
2. Los Informes de Seguimiento del Plan tendrán el siguiente contenido:

A. Análisis de la evolución de las principales variables sociales, económicas y demográficas del ámbito y su adecuación a las previsiones del Plan.
B. Análisis de las actuaciones ejecutadas, en curso de ejecución o acordadas y su adecuación a las previsiones del Plan.
C. Análisis de la evolución medioambiental del ámbito en relación con los objetivos de protección y mejora establecidos en el Plan, así como de la adecuación ambiental del desarrollo y/o ejecución de las actuaciones realizadas o en curso.
D. Señalamiento de los principales problemas detectados en la aplicación, desarrollo, gestión y ejecución del Plan.
E. Propuesta de objetivos para el desarrollo, gestión y ejecución del Plan hasta el siguiente Informe de Seguimiento.
F. Propuesta de estrategias y medidas concretas a adoptar para el logro de los objetivos señalados.

3. En coherencia con lo establecido en el artículo 0.8. de esta Normativa, coincidiendo con cada Informe de Seguimiento se elaborará un documento de Actualización del Plan.

TITULO PRIMERO. DE LAS BASES, OBJETIVOS Y DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Bases del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 1.1. *Las Bases del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*
El presente Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, orienta sus contenidos sobre las siguientes Bases aprobadas por Decreto 250/1998, de 10 de diciembre (BOJA de 9 de enero de 1999) :

A. La racionalización del consumo de los recursos ambientales existentes en la aglomeración urbana.
B. La adecuación de la estructura territorial de la aglomeración urbana a sus requerimientos funcionales.
C. La promoción de la ordenación coordinada de los núcleos urbanos integrados en la aglomeración urbana.
D. El logro de unos niveles adecuados de prestación de dotaciones y servicios a los habitantes de la aglomeración urbana.
E. La potenciación de los recursos productivos territoriales de la aglomeración urbana.

Capítulo Segundo: Objetivos del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 1.2. *Objetivos tendentes a racionalizar el consumo de los recursos ambientales.*
En orden a racionalizar el consumo de los recursos ambientales, el presente Plan desarrolla los siguientes objetivos:

1. Proteger los espacios con valores naturales y ambientales.
2. Restaurar los espacios degradados ambientalmente.
3. Proteger el paisaje de la aglomeración urbana.
4. Restaurar los espacios dañados paisajísticamente.
5. Racionalizar el consumo de agua en la aglomeración urbana.
6. Restaurar el drenaje superficial de la aglomeración.

NORMA

Artículo 1.3. *Objetivos tendentes a adecuar la estructura territorial de la aglomeración a sus requerimientos funcionales.*
Para adecuar la estructura territorial de la aglomeración urbana a sus requerimientos funcionales, el presente Plan desarrolla los siguientes objetivos:

1. Completar la red viaria de carácter nacional-regional y de aglomeración.
2. Mejorar y completar la red viaria de carácter local-supramunicipal.
3. Racionalizar y mejorar las instalaciones ferroviarias en la aglomeración.
4. Construir el sistema de espacios libres de la aglomeración.
5. Completar las instalaciones del ciclo del agua para toda la aglomeración.
6. Racionalizar la gestión integral del ciclo del agua en la aglomeración.

NORMA

Artículo 1.4. *Objetivos tendentes a promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos integrados en la aglomeración urbana de Granada.*
A fin de promover la ordenación coordinada de los núcleos urbanos integrados en la aglomeración urbana de Granada, el presente Plan desarrolla los siguientes objetivos:

1. Establecer el sistema de núcleos de población de la aglomeración urbana.
2. Jerarquizar el sistema urbano de la aglomeración.
3. Establecer el escenario posible de crecimiento poblacional.
4. Compatibilizar la ordenación global de las áreas conurbadas.
5. Establecer la ordenación general de la áreas estratégicas .
6. Proteger las áreas con valores arqueológicos, arquitectónicos y urbanos de interés para la aglomeración.

NORMA

Artículo 1.5. *Objetivos tendentes a lograr unos niveles adecuados de prestación de dotaciones y servicios a los habitantes de la aglomeración urbana.*
En orden a lograr unos niveles adecuados de prestación de dotaciones y servicios a los habitantes de la aglomeración, el presente Plan desarrolla los siguientes objetivos:

1. Adecuar el transporte público supramunicipal de las demandas de los ciudadanos.
2. Mejorar y adecuar los canales principales de transporte público.
3. Coordinar los equipamientos básicos con la jerarquía del sistema urbano de la aglomeración.
4. Garantizar las reservas de suelo para los equipamientos básicos supramunicipales.
5. Establecer reservas para las dotaciones generales de la aglomeración.
6. Posibilitar la desconcentración de los servicios terciarios.

NORMA

Artículo 1.6. *Objetivos tendentes a potenciar los recursos productivos territoriales de la aglomeración urbana.*

A fin de potenciar los recursos productivos territoriales de la aglomeración urbana, el presente Plan desarrolla los siguientes objetivos:

1. Proteger los suelos alto valor productivo agrícola.
2. Mejorar el sistema de regadío de la Vega de Granada.
3. Reservar suelos para las infraestructuras intermodales de transporte.
4. Vincular el uso de los suelos estratégicos para las actividades productivas.
5. Reservar suelos para un parque industrial ligado al Campus de la Salud.
6. Potenciar la descentralización de las actividades del sector servicios.

Capítulo Tercero: Determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

NORMA

Artículo 1.7. *Determinaciones básicas del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*

Para lograr los objetivos señalados, el presente Plan establece las siguientes determinaciones básicas:

A. La definición de la estructura de articulación territorial.
B. La delimitación de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones para preservar sus valores naturales, ambientales, paisajísticos o productivos.
C. La delimitación de las zonas sometidas a vinculación de usos para garantizar su compatibilización o por ser de carácter estratégico para el desarrollo económico y social de la aglomeración urbana.
D. El señalamiento de las zonas que deben ser objeto de mejora y regeneración ambiental y paisajística.
E. El señalamiento de las zonas y bienes que deben ser preservados por sus valores culturales de inte-rés para la aglomeración.
F. La indicación de los Planes con incidencia en la Ordenación del Territorio y del Planeamiento Urbanístico que deben ser objeto de adaptación al resto de determinaciones del presente Plan.

TÍTULO SEGUNDO. DE LA ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para la definición de la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.*

En desarrollo de lo previsto en el artículo 10 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde al presente Plan establecer la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.

NORMA

Artículo 2.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*

1. Corresponde al Planeamiento Urbanístico General en el ámbito al que abarque completar la definición de la estructura de articulación territorial establecida en este Plan, mediante la asignación a las diferentes zonas de los usos globales del suelo y sus intensidades, el señalamiento de los sistemas generales municipales de comunicaciones, espacios libres y equipamiento comunitario y el emplazamiento de las redes de infraestructuras urbanas municipales.
2. Las determinaciones del Planeamiento Urbanístico General para completar la estructura de articulación territorial no podrán ser contradictorias con las previsiones del presente Plan.

NORMA

Artículo 2.3. *Determinaciones que definen la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada.*

El presente Plan establece la estructura de articulación territorial de la aglomeración urbana de Granada mediante la definición de las siguientes determinaciones:

A. El sistema de asentamientos.
B. El sistema de comunicaciones y transportes.
C. El sistema de espacios libres.
D. El sistema de dotaciones.
E. Las redes de infraestructuras urbanas.

Capítulo Segundo: Del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana de Granada.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.4. *Composición del sistema de asentamientos.*

El sistema de asentamientos de la aglomeración urbana de Granada está compuesto por los núcleos de población existentes en los treinta y dos términos municipales que constituyen su ámbito, con independencia de la clasificación del suelo que el Planeamiento Urbanístico General determine para ellos. Se consideran además como parte de este sistema los suelos en los que se localizan actividades productivas de base urbana.

DIRECTRIZ

Artículo 2.5. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de asentamientos.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al sistema de asentamientos de la aglomeración urbana de Granada:

A. Consolidar los núcleos del sistema de asentamientos reconocidos y ordenados por el Planeamiento Urbanístico General.
B. Cautelar el crecimiento de los núcleos del sistema de asentamientos no reconocidos por el Planeamiento Urbanístico General.
B. Evitar la creación de nuevos núcleos de población o actividad.
C. Fomentar la autonomía funcional de los distintos núcleos.
D. Apoyar la distribución jerarquizada del sistema de asentamientos que se establece en el presente Plan.
E. Evitar la conurbación.

NORMA

Artículo 2.6. *Jerarquización del sistema de asentamientos.*

En orden a la mejor funcionalidad del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana y a la mayor racionalidad en la prestación de los servicios públicos, los núcleos de población se distribuyen en:

NIVEL A. Ciudad central:
GRANADA
NIVEL B. Núcleos prestatarios de servicios supramunicipales:
ALBOLOTE, ARMILLA, ATARFE, MARACENA, PELIGROS, PINOS PUENTE, SANTA FE y LA ZUBIA.
NIVEL C. Núcleos prestatarios de servicios mixtos:
CHAUCHINA, CHURRIANA DE LA VEGA, GABIA LA GRANDE y HUÉTOR VEGA.
NIVEL D. Núcleos prestatarios de servicios municipales:
ALFACAR, ALHENDÍN, CÁJAR, CENES DE LA VEGA, CIJUELA, CÚLLAR VEGA, DÍLAR, FUENTE VAQUEROS, GÓJAR, GÜEVÉJAR, JUN, LÁCHAR, MONACHIL, OGÍJARES, OTURA, PINOS GENIL, PULIANAS, PURCHIL y VÍZNAR.
NIVEL E. Núcleos prestatarios de servicios locales:
AMBROZ, ALQUERÍA DE EL FARGUE, BARRIO DE LA VEGA, BELICENA, BOBADILLA, CASANUEVA,

CERRILLO DE MARACENA, CHAPARRAL DE CARTUJA, FUENSANTA, EL JAU, LANCHA DEL GENIL, PEÑUELAS, SIERRA NEVADA, TRASMULAS, VALDERUBIO y ZUHAIRA.
NIVEL F. Núcleos sin previsión de servicios:
RESTO DE NÚCLEOS.

DIRECTRIZ

Artículo 2.7. *Escenario previsible de distribución de la población.*
Las Administraciones y Entidades Públicas, en las actividades de planificación e intervención singular que realicen en desarrollo de este Plan, adoptarán como escenario de distribución de población previsible para el año 2011 en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada el que se establece en la tabla del Anexo 1.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación del suelo afectado al sistema de asentamientos.

NORMA

Artículo 2.8. *Suelo afectado al sistema de asentamientos.*
A los efectos de este Plan, el suelo afectado al sistema de asentamientos de la aglomeración urbana de Granada es el que se delimita como tal en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

NORMA

Artículo 2.9. *Competencia para la alteración del suelo afectado al sistema de asentamientos.*
1. El presente Plan no establece el régimen urbanístico aplicable a la propiedad del suelo, por lo que no podrá considerarse que ninguna de sus disposiciones implique una determinada clasificación del suelo, correspondiendo dicha competencia al Planeamiento Urbanístico General.
2. Sin perjuicio de lo anterior y según lo previsto en el artículo 9.1. de la Ley Estatal 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones, deberán ser clasificados por el Planeamiento Urbanístico General como suelo no urbanizable, y en consecuencia no podrán formar parte del sistema de asentamientos, todos aquellos suelos sometidos por este Plan a algún régimen especial de protección incompatible con su transformación en razón a sus valores paisajísticos, ambientales y culturales, por la existencia de riesgos naturales o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público.
3. La delimitación del suelo afectado por el presente Plan al sistema de asentamientos sólo podrá ser alterada por el Planeamiento Urbanístico General con las restricciones y condiciones que en este Plan se establecen.
4. Se considerarán integrados en el suelo afectado al sistema de asentamientos los clasificados por el Planeamiento Urbanístico General, sus revisiones o modificaciones, como urbanos o urbanizables en cualquier categoría.
5. Se considerarán excluidos del suelo afectado al sistema de asentamientos aquellos para los que el Planeamiento Urbanístico General, sus revisiones y modificaciones, prevea su cambio de clasificación de urbano o urbanizable, en cualquier categoría, a no urbanizable.

DIRECTRIZ

Artículo 2.10. *Estabilización del suelo afectado al sistema de asentamientos.*
1. Las Administraciones y Entidades Públicas y especialmente los municipios mediante su Planeamiento Urbanístico General, procurarán la estabilización del suelo afectado al sistema de asentamientos.
2. Las Administraciones y Entidades Públicas responsables de la financiación y/o ejecución de equipamientos y dotaciones y de la ejecución de urbanización y/o edificación evitarán la realización de actuaciones que se produzcan fuera de los suelos afectados al sistema de asentamientos por el presente Plan o que el mismo incluya dentro de las zonas de vinculación de usos.
3. Los municipios desarrollarán políticas de gestión urbanística relativas al crecimiento urbano dirigidas a la consolidación de los suelos afectados al sistema de asentamientos por el presente Plan.
4. Los órganos competentes en materia urbanística impedirán extensiones no previstas en el Planeamiento Urbanístico General del suelo afectado al sistema de asentamientos.

DIRECTRIZ

Artículo 2.11. *Restricciones a la ampliación del suelo afectado al sistema de asentamientos.*
1. El Planeamiento Urbanístico General sólo podrá ampliar el suelo de uso residencial afectado al sistema de asentamientos cuando la capacidad del crecimiento total posible del número de viviendas, sea inferior al resultado de multiplicar la media anual de construcción de viviendas de los últimos cinco años por veinticuatro (24). La capacidad de crecimiento del número de viviendas se calculará sumando el número total de viviendas previstas por el Planeamiento Urbanístico General en el ámbito de las Unidades de Ejecución y Planes Especiales de Reforma Interior en suelo urbano y en la totalidad del suelo urbanizable, en cualquier categoría.
2. Las ampliaciones del suelo afectado al sistema de asentamientos deberán preverse en continuidad espacial con el ya incluido en dicha categoría.
3. Sin perjuicio de lo anterior, el Planeamiento Urbanístico General podrá incluir en el suelo afectado al sistema de asentamientos, a los efectos exclusivamente de su consolidación, aquellos núcleos de población o actividades que existiendo en el momento en que se produzca la aprobación definitiva del presente Plan, no hubieran sido incluidos por él en dicha categoría.

Capítulo Tercero: Del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.12. *Composición del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada.*

El sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo, las infraestructuras y las instalaciones destinadas a permitir el desplazamiento de las personas y las mercancías y las operaciones complementarias necesarias para ello.

DIRECTRIZ

Artículo 2.13. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada:

A. Asegurar la accesibilidad y articulación del territorio mediante la construcción y/o mejora del conjunto de redes y sistemas que relacionan la aglomeración urbana de Granada con el resto de la región y áreas urbanas exteriores.
B. Garantizar la vertebración interna de la aglomeración urbana de Granada.
C. Satisfacer la demanda de movilidad de los habitantes de la aglomeración en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.
D. Diversificar los modos por los cuales puedan producirse los desplazamientos de los ciudadanos.
E. Fomentar la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte.
F. Proteger y potenciar los modos de transporte que exijan un menor consumo de recursos naturales.
G. Planificar, proyectar y construir las infraestructuras previstas respetando los valores naturales, ambientales, paisajísticos y culturales existentes y, en todo caso, los protegidos por el presente Plan.
H. Minimizar el impacto que deban producir las infraestructuras, tanto durante su construcción como durante su explotación, sobre el medio ambiente y los recursos productivos territoriales.
I. Diseñar y construir las redes y sistemas de comunicaciones y transportes de modo que favorezcan la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos públicos y a las áreas productivas.

NORMA

Artículo 2.14. *Organización funcional del sistema de comunicaciones y transportes.*

El sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Granada está compuesto funcionalmente por las siguientes redes y sistemas:

A. Red viaria.
B Red ferroviaria.
C. Sistema de transporte.

SECCIÓN SEGUNDA: La red viaria de la aglomeración urbana de Granada.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.15. *Composición de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*

La red viaria de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por el conjunto de vías que permiten su articulación en las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad.

DIRECTRIZ

Artículo 2.16. *Objetivos territoriales para el desarrollo y ejecución de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al desarrollo y ejecución de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada:

A. Respecto del entorno físico-ambiental:
   * Mantener inalteradas las zonas de valor natural, ambiental y ecológico de la aglomeración.
   * Minimizar las alteraciones del paisaje.
   * Potenciar la contemplación de los paisajes de valor.
B. Respecto a la estructura de la aglomeración:
   * Coordinar las propuestas con el resto de actuaciones del sistema de comunicaciones y transportes.
   * Potenciar y facilitar el uso de los espacios libres.
C. Respecto al sistema urbano:
   * Permitir el desarrollo de los núcleos urbanos.
   * Facilitar la organización interna de las subáreas de la aglomeración.
   * Potenciar la accesibilidad a los núcleos de población de Niveles A y B.
D. Respecto de los servicios y dotaciones de la aglomeración:
   * Disminuir la intensidad de uso del viario de nivel Local-Supramunicipal para mejorar las condiciones funcionales del transporte público.
   * Potenciar la construcción de aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad central.
   * Posibilitar la descentralización de equipamientos y servicios.

E. Respecto a las actividades productivas en la aglomeración:
- * Minimizar las afecciones sobre los suelos agrícolas de alto valor.
- * Apoyar las instalaciones relacionadas con la logística del transporte.
- * Posibilitar la formación de nuevos espacios adecuados para la implantación de actividades productivas.
- * Mejorar la accesibilidad a los suelos industriales existentes.

NORMA

Artículo 2.17. *Jerarquización de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*
La red viaria de la aglomeración urbana de Granada se jerarquiza a efectos funcionales y de diseño en los siguientes niveles:
A. Red viaria de nivel Nacional-Regional.
B. Red viaria de nivel de la Aglomeración.
C. Red viaria de nivel Local-Supramunicipal.

Subsección 2ª: La red viaria de nivel Nacional-Regional.

NORMA

Artículo 2.18. *Elementos que constituyen la red viaria de nivel Nacional-Regional.*
Constituyen la red viaria de nivel Nacional-Regional en la aglomeración urbana de Granada los elementos señalados como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 2.19. *Determinaciones relativas a la Segunda Circunvalación de la aglomeración urbana de Granada.*
1. *Finalidad territorial.*
La Segunda Circunvalación tendrá por finalidad enlazar todas las carreteras de las Redes de Interés General del Estado y de la Comunidad Autónoma de Andalucía que acceden a la aglomeración urbana de Granada, así como la de distribuir los desplazamientos entre dichas carreteras y los distintos sectores de la aglomeración que sean origen/destino de dichos desplazamientos.
2. *Trazado.*
La Segunda Circunvalación discurrirá entre los Km.121 y 146 de la CN.323, diferenciándose tres tramos:
   A. Norte, tramo de nueva creación entre la CN.323 y la A.92 en las proximidades de Atarfe.
   B. Noroeste, tramo que utiliza el actual trazado de la A.92.
   C. Suroeste, tramo de nueva creación entre la A.92 en las proximidades de Santa Fe y la CN.323.
3. *Características.*
   A. La vía tendrá las características establecidas para las autopistas o autovías en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.
   B. En el tramo de coincidencia de la vía con la A.92 la sección deberá ampliarse a tres carriles por sentido.
   C. Los enlaces con la CN.323 existente y con la A.92 serán de tipo direccional, debiendo garantizarse la continuidad en condiciones adecuadas para todos los movimientos principales.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
   A. En el tramo norte, a fin de no afectar las edificaciones existentes, el trazado podrá desplazarse hacia el este.
   B. En el tramo noroeste entre El Jau y Santa Fe, a fin de mejorar las características geométricas de la prolongación hacia el sur de la A.92 y/o de no afectar edificaciones existentes, el trazado podrá desplazarse hacia el oeste.
   C. En el tramo suroeste, a fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el oeste.
   D. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.20. *Determinaciones relativas a la Variante de la A.92 entre Láchar y la Segunda Circunvalación.*
1. *Finalidad territorial.*
La Variante de la A.92 entre Cijuela y la Segunda Circunvalación tendrá por finalidad mejorar las características geométricas del actual trazado, posibilitar un mejor enlace entre la A.92 oeste y la Segunda Circunvalación y mejorar los accesos al Aeropuerto de Granada.
2. *Trazado.*
La Variante discurrirá entre el Km. 222 de la A.92 y la Segunda Circunvalación. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.
3. *Características.*
   A. La vía tendrá las características establecidas para las autopistas o autovías en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.
   B. El enlace de la vía con la Segunda Circunvalación será de tipo direccional, debiendo garantizarse la continuidad en condiciones adecuadas para todos los movimientos principales.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:

A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el sur.
B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.21. *Determinaciones relativas a la Variante de la CN.432 entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación.*

1. *Finalidad territorial.*
La Variante de la CN.432 entre Pinos Puente y la Segunda Circunvalación tendrá por finalidad mejorar la condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, así como posibilitar la remodelación de la misma, de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad.
2. *Trazado.*
La Variante discurrirá entre el Km. 419 de la CN.432 y la Segunda Circunvalación. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.
3. *Características.*
A. La vía tendrá las características establecidas para las autopistas o autovías en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.
B. Además de los enlaces de inicio y final, deberá realizarse un enlace intermedio para el acceso de Pinos Puente.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia nordeste.
B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.22. *Determinaciones relativas a la Carretera entre la A.92 y la Carretera de la Sierra.*

1. *Finalidad territorial.*
La carretera entre la A.92 y la Carretera de la Sierra tendrá por finalidad territorial mejorar la accesibilidad a los núcleos de Beas de Granada, Quéntar y Dúdar, así como facilitar y acortar la conexión entre la A.92 este y Sierra Nevada y el sur de la aglomeración urbana.
2. *Trazado.*
La Variante discurrirá entre el Km. 256 de la A.92 y el Km. 9 de la Carretera de la Sierra a través de Beas de Granada, Quéntar y Dúdar. La vía constará de tramos de nuevo trazado y de otros preexistentes debidamente mejorados.
3. *Características.*
A. La vía tendrá las características establecidas para las carreteras convencionales en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.
B. El trazado evitará la existencia de travesías, siempre que ello no suponga la generación de un impacto ambiental no admisible.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado podrá realizarse libremente, debiendo justificarse su adecuación a la finalidad territorial y a las características establecidas por el presente Plan. En todo caso, será prioritario para la elección del trazado producir el mínimo impacto ambiental sobre los espacios libres y las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones previstas por el presente Plan.

Subsección 3ª: La red viaria de nivel de la Aglomeración.

NORMA

Artículo 2.23. *Elementos que constituyen la red viaria de nivel de la Aglomeración.*
Constituyen la red viaria de nivel de Aglomeración los elementos señalados como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 2.24. *Determinaciones relativas a la remodelación de la Circunvalación de la CN.323.*

1. *Finalidad Territorial.*
La remodelación de la Circunvalación de la CN.323 tendrá por finalidad posibilitar las actuaciones urgentes para la mejora a corto plazo del sistema viario de nivel de la Aglomeración y adecuar sus características a la nueva jerarquía funcional que le corresponde, una vez ejecutada la Segunda Circunvalación.
2. *Modificación de movimientos permitidos en enlaces existentes.*
Previamente a la ejecución de la Segunda Circunvalación podrán modificarse, en el sentido que se indica, los siguientes enlaces para ampliar los movimientos permitidos:
A. Enlace de Maracena-Granada norte, con objeto de posibilitar el entronque del Distribuidor Norte y la totalidad de los movimientos posibles.
B. Enlace de la Ronda Sur, con objeto de posibilitar la prolongación de esta y la totalidad de los movimientos posibles tras dicha prolongación.
3. *Reforma de enlaces existentes para aumentar su capacidad.*
Previamente a la ejecución de la Segunda Circunvalación deberán reformarse los siguientes enlaces para aumentar su capacidad:

A. Enlace de la A.329
B. Enlace de Armilla.

4. *Construcción de nuevos enlaces prioritarios.*
Previamente a la ejecución de la Segunda Circunvalación se posibilitará la ejecución de los enlaces correspondientes al Distribuidor Sur y a la Ronda Suroeste.

DIRECTRIZ

Artículo 2.25. *Determinaciones relativas al Acceso A.92-Granada por Jun.*

1. *Finalidad territorial.*
El Acceso A.92-Granada por Jun tendrá por finalidad mejorar la conexión entre la zona norte de Granada y la A.92 este, diversificando los accesos a dicha zona de la ciudad central, reduciendo la intensidad de uso de la CN.323 y disminuyendo sensiblemente la distancia a recorrer.
2. *Trazado.*
El Acceso discurrirá entre el actual enlace de la A.92 para Jun- Alfacar y la ciudad de Granada. La vía constará de tramos de nuevo trazado y de otros preexistentes debidamente mejorados y ampliados.
3. *Características.*
A. La vía tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
B. Deberán mejorarse las características geométricas del enlace con la A.92.
C. Deberá modificarse el actual acceso de Jun.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el este en las proximidades del enlace con la A.92.
B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.26. *Determinaciones relativas al Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432.*

1. *Finalidad territorial.*
El Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432 tendrá por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la carretera actual, permitir el desdoblamiento de los accesos a la ciudad central por el noroeste y posibilitar la remodelación de la misma, de acuerdo con las funciones de soporte del corredor de actividades que cumple en la actualidad.
2. *Trazado.*
El Acceso discurrirá entre la Segunda Circunvalación y el Km. 433 de la CN.342.
3. *Características.*
A. La vía tendrá las características establecidas para las autopistas o autovías en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.
B. Además de los enlaces de inicio y final, deberá realizarse un enlace intermedio coincidente con la Ronda Noroeste.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el noroeste.
B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

El tramo entre la A.329 y la Circunvalación de Granada podrá alternativamente ejecutarse como desdoblamiento de la vía existente, siempre que se garanticen las condiciones adecuadas de seguridad y capacidad, así como el enlace con el resto de las vías de la red viaria principal.

DIRECTRIZ

Artículo 2.27. *Determinaciones relativas al Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Los Vados.*

1. *Finalidad territorial.*
El Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Los Vados tendrá por finalidad mejorar las condiciones de capacidad y seguridad de la actual A.329, evitar las travesías de Santa Fe y Bobadilla y suprimir los accesos existentes a las propiedades colindantes.
2. *Trazado.*
El Acceso discurrirá entre la Segunda Circunvalación y la actual Circunvalación de la CN.323, diferenciándose tres tramos:
A. Variante de Santa Fe, tramo de nueva creación entre la Segunda Circunvalación y el Km. 5 de la A.329.
B. Los Vados-carretera antigua de Málaga, tramo existente de la A.329 .
C. Variante de Bobadilla, tramo de nueva creación entre la A.329 y la actual Circunvalación de la CN.323.
3. *Características.*
A. La vía tendrá las características establecidas para las autopistas o autovías en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.

B. Además de los enlaces correspondientes a la Segunda Circunvalación, A.329 y Circunvalación de la CN.323 deberá realizarse un enlace intermedio en la carretera local Santa Fe-Vegas del Genil.

C. El enlace de la vía con el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, deberá resolverse asignando a ambas idéntica prioridad.

4. *Condiciones particulares.*

El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:

A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado del tramo Variante de Santa Fe podrá desplazarse hacia el noroeste.

B. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio, la disminución de los posibles impactos y la mejor resolución del enlace con la Circunvalación de la CN.323, del trazado el tramo Variante de Bobadilla podrá desplazarse hacia el sur.

C. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.28. *Determinaciones relativas al Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana.*

1. *Finalidad territorial.*

El Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana tendrá por finalidad diversificar las conexiones entre la Segunda Circunvalación y la ciudad central, así como sustituir funcionalmente la actual carretera La Malahá-Churriana y la antigua CN.323 por Armilla.

2. *Trazado.*

El Acceso discurrirá entre la Segunda Circunvalación y la Circunvalación de CN.323. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.

3. *Características.*

A. La vía constará de dos tramos con características funcionales distintas:

* Tramo entre la Segunda Circunvalación y la Ronda Suroeste, con las características establecidas para las autopistas o autovías en el Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.

* Tramo entre la Ronda Suroeste y la Circunvalación de la CN.323, donde tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

4. *Condiciones particulares.*

El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.29. *Determinaciones relativas al Distribuidor Norte.*

1. *Finalidad territorial.*

El Distribuidor Norte tendrá por finalidad la unión entre el Acceso A.92-Granada por Jun y la Circunvalación de la CN.323, así como la interconexión de las principales radiales del norte de la ciudad central.

2. *Trazado.*

El Distribuidor Norte discurrirá entre el final del Acceso A.92-Granada por Jun y el enlace de Maracena de la Circunvalación de la CN.323. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.

3. *Características.*

A. La vía tendrá doble calzada con dos/tres carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

B. Deberá rehacerse íntegramente el enlace de Maracena.

4. *Condiciones particulares.*

El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:

A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el sur.

B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.30. *Determinaciones relativas a la Ronda Noroeste.*

1. *Finalidad territorial.*

La Ronda Noroeste tendrá por finalidad la unión entre la CN.323 norte y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, así como la articulación del triángulo formado por los núcleos principales Albolote, Atarfe y Maracena.

2. *Trazado.*

La Ronda Noroeste discurrirá entre el Km. 125 de la CN.323 y un punto intermedio del Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.

3. *Características.*

A. La vía tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

B. Deberá realizarse la modificación de trazado de la CN.323 norte para posibilitar la realización del enlace.

4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el norte en el tramo entre el Polígono Juncaril y la carretera Maracena-Atarfe.
B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.31. *Determinaciones relativas a la Ronda Suroeste.*

1. *Finalidad territorial.*
La Ronda Suroeste tendrá por finalidad la unión entre la CN.323 sur y el Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana, así como la articulación del conjunto de núcleos formado por Alhendín, Armilla, Churriana y Las Gabias.
2. *Trazado.*
La Ronda Suroeste discurrirá entre el Km. 132 de la CN.323 y un punto intermedio del Acceso Segunda Circunvalación-Granada por Churriana. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.
3. *Características.*
A. La vía tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
B. El trazado se diseñará conjuntamente con el encauzamiento del río Dílar y el espacio libre previsto y las obras se realizarán de manera simultánea.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
A. A fin de mejorar la adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el suroeste en el tramo entre la antigua CN.323 y la carretera Churriana-Las Gabias.
B. En los enlaces, a fin de su mejor resolución, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.32. *Determinaciones relativas al Distribuidor Sur.*

1. *Finalidad territorial.*
El Distribuidor Sur tendrá por finalidad la interconexión de las radiales de Monachil, La Zubia y Ogíjares con la CN.323 sur, así como la articulación transversal de los núcleos de Huétor Vega, Barrio de Monachil, Cájar, La Zubia y Ogíjares.
2. *Trazado.*
El Distribuidor Sur discurrirá entre el Km. 136 de la CN.323 sur y el final del Acceso Monachil-Granada. La totalidad del tramo será de nuevo trazado.
3. *Características.*
A. La vía tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, y a fin de mejorar la resolución de los enlaces, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.33. *Determinaciones relativas al Acceso La Zubia-Granada.*

1. *Finalidad territorial.*
El Acceso La Zubia-Granada tendrá por finalidad la mejora de la capacidad y seguridad de la actual carretera, debiendo servir como conexión preferente entre la Ronda Sur y el Distribuidor Sur.
2. *Trazado.*
El Acceso La Zubia-Granada discurrirá entre el enlace de La Zubia en la Ronda Sur y el punto de cruce entre el Distribuidor Sur y la actual carretera de La Zubia-Granada. El trazado se compone de los siguientes tramos:
A. Ronda Sur-río Monachil, tramo de desdoblamiento del actual acceso a Huétor Vega-Cájar-Monachil.
B. Río Monachil-actual carretera de La Zubia, tramo de nuevo trazado.
C. Desdoblamiento actual carretera de La Zubia.
3. *Características.*
A. La vía tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, y a fin de mejorar la resolución de los enlaces, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

Alternativamente la vía podrá ejecutarse como desdoblamiento de la carretera existente, siempre que se garanticen las condiciones adecuadas de seguridad y capacidad, así como el enlace con el resto de las vías de la red viaria principal.

DIRECTRIZ

Artículo 2.34. *Determinaciones relativas al Acceso Monachil-Granada.*

1. *Finalidad territorial.*
   El Acceso Monachil-Granada tendrá por finalidad la mejora de la capacidad y seguridad del actual mediante su desdoblamiento.
2. *Características.*
   A. La vía tendrá doble calzada con dos carriles cada una de ellas, cruces a nivel en glorieta y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
   B. El trazado se diseñará conjuntamente con el encauzamiento del río Monachil y las obras se realizarán de manera simultánea.
3. *Condiciones particulares.*
   El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, y a fin de mejorar la resolución de los enlaces, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

Subsección 4ª: Regulación del suelo afectado a la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.

NORMA

Artículo 2.35. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.*
A los efectos de este Plan, el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración es el que se delimita como tal en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

NORMA

Artículo 2.36. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.*

1. Sobre el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel nacional-regional y de aglomeración no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.
2. Los edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración con anterioridad a la aprobación definitiva del presente Plan, serán consideradas como fuera de ordenación. En consecuencia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.
3. El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación de los suelos afectados por el presente Plan al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración en sus Planos de Información y Ordenación.

NORMA

Artículo 2.37. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración.*

1. La determinación del suelo afectado por este Plan al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración tiene carácter cautelar hasta tanto se aprueben por la Administración competente los correspondientes proyectos de trazado o construcción.
2. La aprobación del proyecto de trazado o construcción de que se trate, de conformidad con lo previsto en cada caso por el presente Plan, permitirá el ajuste de las determinaciones del Plan.
3. Para que dicho ajuste de la determinaciones del Plan surta efectos, bastará un acuerdo en tal sentido de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada.
4. Acordado el ajuste de las determinaciones del Plan quedarán afectados al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración los suelos que delimite el correspondiente proyecto y comenzarán a ser de aplicación las medidas para el uso y defensa de las carreteras establecidas en el Título III del Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.
5. En aplicación de lo previsto en esta Normativa, el simple ajuste de las determinaciones del Plan no se considerará modificación del mismo.
6. Los ajustes de las determinaciones del Plan que se produzcan se incluirán en la siguiente Actualización que se formule del mismo.

Subsección 5ª: La red viaria de nivel Local-Supramunicipal.

NORMA

Artículo 2.38. *Elementos que constituyen la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
Constituyen la red viaria de nivel Local-Supramunicipal de la aglomeración urbana de Granada los elementos señalados como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 2.39. *Definición de las actuaciones previstas para la compleción y mejora de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
El presente Plan establece las actuaciones básicas para completar y mejorar la red viaria de nivel Local-Supramunicipal de la aglomeración urbana de Granada, distinguiendo entre:

A. Actuaciones de construcción de nuevos tramos para completar la red.
B. Actuaciones de mejora de las características actuales de tramos existentes.

DIRECTRIZ

Artículo 2.40. *Determinaciones relativas a las actuaciones para completar la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*

1. *Finalidad territorial.*
Las actuaciones para completar la red viaria de nivel Local-Supramunicipal tendrán por finalidad una o varias de las siguientes:
   * Conectar los núcleos del sistema de asentamientos con la red viaria de nivel Nacional-Regional y/o de Aglomeración.
   * Conectar entre sí los distintos núcleos del sistema de asentamientos.
   * Articular internamente los núcleos principales del sistema de asentamientos.
2. *Trazado.*
El trazado de las actuaciones para completar la red viaria de nivel Local-Supramunicipal será el establecido por el presente Plan.
3. *Características.*
   A. Las actuaciones para completar la red viaria de nivel Local-Supramunicipal tendrán un ancho mínimo de dominio público viario de veinte (20) metros. Este canal podrá organizarse, según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por el que discurra, en las siguientes secciones:
      * Una calzada de siete (7) metros con un carril por sentido, dos arcenes de uno y medio (1,5) metros cada uno y bandas arboladas o de servicio hasta completar la sección.
      * Una calzada de catorce (14) metros con dos carriles por sentido y bandas de servicio, que podrán destinarse a arcenes, hasta completar la sección.
      * Una calzada de siete (7) metros con un carril por sentido, aparcamientos y acerados hasta completar la sección.
      * Una calzada de catorce (14) metros con dos carriles por sentido y acerados hasta completar la sección.
   B. Las actuaciones para completar la red viaria de nivel Local-Supramunicipal o los tramos de ellas que discurran por el exterior de los núcleos del sistema de asentamientos deberán prever la limitación de los accesos a las propiedades colindantes y de los giros a la izquierda.
   C. Los cruces entre elementos de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal se resolverán en glorieta.
4. *Condiciones Particulares.*
   A. Justificadamente, y a fin de mejorar su adaptación a las características físicas del territorio, al medio ambiente, para evitar o disminuir sus impactos ambientales negativos o a la ordenación prevista por el Planeamiento Urbanístico General, el trazado de las actuaciones podrá ser alterado por este último bajo las siguientes condiciones:
      i. Cuando la actuación discurra de forma íntegra por un único término municipal, sin otras limitaciones que la posición y tipología de los enlaces con elementos viarios de niveles de superior jerarquía y los tramos internos o coincidentes con los límites de suelos integrados en el sistema de espacios libres o sometidos a restricción de usos y transformaciones por ser zonas de alto valor ecológico, ambiental y paisajístico o estar incluidos en espacios naturales protegidos.
      ii. Cuando la actuación, pese a afectar a varios términos municipales, tenga tramos funcionalmente independizables que discurran por un único municipio, el trazado de dichos tramos podrá ser alterado libremente con las excepciones establecidas en el apartado anterior.

      En los supuestos restantes, el trazado podrá ser alterado, con las limitaciones señaladas en los apartados anteriores, previa formulación de un Plan Especial de los previstos en la Ley 1/1997, de 18 de Junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (artículo 84.1).
   B. En el supuesto de que el trazado previsto para una actuación o para alguno de sus tramos sea paralelo a una banda de suelo afectado para la implantación de una plataforma reservada del sistema de transportes, dicho trazado no podrá ser alterado de forma independiente al de dicha banda y deberá justificarse la idoneidad de las nuevas determinaciones para la funcionalidad de ambos canales. Además, el proyecto de la vía de que se trate deberá adoptar las medidas necesarias para no producir interferencias sobre dicha banda.
   C. Justificadamente, y a fin de mejorar las condiciones funcionales de las vías, los proyectos podrán adoptar otras características a las establecidas en el apartado 3 de este artículo, que en ningún caso podrán ir en detrimento de la seguridad o de la capacidad necesaria. En todo caso, la anchura mínima del dominio público viario sólo podrá ser reducida por la imposibilidad real de su implantación.

DIRECTRIZ

Artículo 2.41. *Determinaciones relativas a las actuaciones para la mejora de las características de los tramos existentes de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*

1. *Finalidad territorial.*
Las actuaciones para la mejora de las características de los tramos existentes de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal, tendrán por finalidad adecuar sus condiciones actuales de trazado, sección, firme, ...etc. a las funciones indicadas en el apartado 1 del artículo anterior y a la mejora de la seguridad, comodidad y velocidad comercial del transporte público que transite por dichos tramos.
2. *Tipología de actuaciones previstas.*
Las actuaciones previstas por el Plan pueden tener por objeto una o varias de las siguientes:
   A. Ampliación de calzadas y arcenes.
   B. Ejecución de arcenes.
   C. Mejora de firme.
   D. Ejecución, mejora o ampliación de aceras.
3. *Condiciones particulares.*
Las actuaciones previstas por este Plan para la mejora de las características de los tramos existentes de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal, así como su tipología, tienen un carácter indicativo y no limitativo, por lo que podrán realizarse todas aquellas que se consideren necesarias por las Administraciones y Entidades Públicas.
4. *Desarrollo del Plan.*
Las Administraciones y Entidades Públicas responsables del mantenimiento y conservación de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal podrán redactar en el ámbito de sus competencias Planes de Mejora de la Red en desarrollo del presente Plan, con el siguiente contenido básico:
   A. Análisis del estado de la red, con indicación de los principales problemas detectados en la misma.
   B. Señalamiento de las actuaciones necesarias para el cumplimiento de las funciones que correspondan a cada vía.
   C. Planificación de las medidas de servidumbre y protección para garantizar la funcionalidad de las vías.
   D. Evaluación económica de las actuaciones.
   E. Programación de las actuaciones.

Subsección 6ª: Regulación del suelo afectado a la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.

NORMA

Artículo 2.42. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
A los efectos de este Plan, el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal está formado por:
   A. En los tramos existentes, el ya afectado al dominio público viario más el que resulte necesario para las actuaciones de mejora.
   B. En los tramos de nueva creación, por una franja de cincuenta (50) metros de ancho, cuyo eje será coincidente con el de las actuaciones señaladas en el presente Plan.

NORMA

Artículo 2.43. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
1. Sobre el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.
2. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal con anterioridad a la aprobación definitiva del presente Plan, serán consideradas fuera de ordenación. En consecuecia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.

DIRECTRIZ

Artículo 2.44. *Consideración de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal en el Planeamiento Urbanístico General.*
1. El Planeamiento Urbanístico General considerará a los elementos de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal señalados por el presente Plan como parte integrante de la estructura general y orgánica del municipio de que se trate.
2. En el supuesto de que alguna de las actuaciones previstas, sea esta de mejora o de nuevo trazado, resulte necesaria o conveniente para la articulación, conexión, acceso u organización de áreas en consolidación o de extensión urbana, según han quedado definidas en el Título Preliminar de esta Normativa, el Planeamiento Urbanístico General deberá adoptar las determinaciones de gestión urbanística precisas para garantizar su inclusión en los procedimientos de equidistribución con los ámbitos que resulten especialmente beneficiados.

NORMA

Artículo 2.45. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de las actuaciones para la compleción de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.*
1. La determinación del suelo afectado por este Plan al desarrollo y ejecución de las actuaciones de compleción de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal tiene carácter cautelar hasta tanto se formule el

Planeamiento Urbanístico General del municipio que corresponda, así como sus revisiones o modificaciones en el ámbito al que afecte, o los Planes Especiales previstos en el artículo 2.41.4.A. de esta Normativa.

2. La aprobación definitiva del planeamiento indicado en el artículo anterior, de conformidad con lo previsto en cada caso por el presente Plan, determinará por sí sola el ajuste del suelo afectado.

3. Aprobado el planeamiento quedarán afectados al desarrollo y ejecución de las actuaciones para la compleción de la red viaria de nivel Local-Supramunicipal los suelos que aquel delimite y comenzarán a ser de aplicación las medidas para el uso y defensa de las carreteras establecidas en el Título III del Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre.

4. En aplicación de lo previsto en esta Normativa, el simple ajuste de las determinaciones del Plan no se considerará modificación del mismo.

5. Los ajustes de las determinaciones del Plan que se produzcan se incluirán en la siguiente Actualización que se formule del mismo.

Subsección 7ª: Gestión de las determinaciones sobre la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.46. *Convenios para la ejecución de la red viaria de la aglomeración urbana de Granada.*

1. Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de red viaria en la aglomeración urbana de Granada podrán suscribir uno o varios Convenios Interadministrativos de Colaboración, para el desarrollo y ejecución de las determinaciones previstas en este Plan.

2. Prioritariamente se suscribirá un Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas y Transportes para el desarrollo y ejecución de la red viaria de nivel Nacional-Regional y de Aglomeración. A dicho Convenio podrán incorporarse los municipios afectados por las actuaciones incluidas en el mismo. Dicho Convenio abordará la totalidad de las actuaciones previstas, aun cuando algunas de ellas puedan quedar excluidas de los compromisos de financiación.

3. Complementariamente podrán suscribirse Convenios entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la Diputación Provincial de Granada y los municipios que corresponda para el desarrollo y ejecución de las actuaciones previstas sobre la red viaria de nivel Local-Supramunicipal.

SECCIÓN TERCERA: La red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.47. *Composición de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.*

La red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por el conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello.

DIRECTRIZ

Artículo 2.48. *Objetivos territoriales para el desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada:

A. Respecto al entorno físico-ambiental:
   * Minimizar las alteraciones sobre las zonas de valor natural, ambiental y ecológico de la aglomeración.
   * Minimizar las alteraciones sobre el paisaje.

B. Respecto a la estructura de la aglomeración:
   * Coordinar las propuestas con el resto de actuaciones sobre el sistema de comunicaciones y transportes.
   * Liberar los suelos necesarios para completar el sistema viario.

C. Respecto al sistema urbano:
   * Posibilitar la mejora de la organización del sistema de asentamientos.

D. Respecto de los servicios y dotaciones de la aglomeración:
   * Mejorar la intermodalidad con el transporte público de la aglomeración.

E. Respecto a las actividades productivas en la aglomeración:
   * Minimizar las actuaciones sobre los suelos agrícolas de alto valor.
   * Mantener las instalaciones singulares de mercancías.
   * Potenciar el subsector transportes, dotándolo de las infraestructuras adecuadas.

Subsección 2ª: Determinaciones para la red ferroviaria.

NORMA

Artículo 2.49. *Elementos que constituyen la red ferroviaria.*

Constituyen la red ferroviaria en la aglomeración urbana de Granada los elementos señalados como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 2.50. *Determinaciones relativas a la conexión entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla.*

1. *Finalidad territorial.*

   La conexión ferroviaria entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla, tendrá por finalidad unificar en uno sólo los dos accesos actuales, posibilitando así la mejora del actual de Bobadilla desde Pinos Puente hasta Granada y el levantamiento del actual de Moreda desde el Polígono Juncaril hasta Granada.

2. *Trazado.*
La conexión ferroviaria entre los accesos de las líneas de Moreda y Bobadilla discurrirá desde el sur del Pantano del Cubillas en la línea de Moreda y el norte del núcleo de Pinos Puente en la línea de Bobadilla.
3. *Características.*
A. La conexión evitará la creación de pasos a nivel, sea cual sea la importancia de la vía de tráfico rodado de que se trate.
C. Los enlaces con las vías de Moreda y Bobadilla podrán solucionarse mediante triángulos que permitan el enlace directo entre todas las que accedan a cada enlace.
4. *Condiciones particulares.*
El trazado de la vía se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, el trazado podrá alterarse bajo las siguientes condiciones:
A. En el tramo entre la vía de Moreda y la ladera norte de Sierra Elvira, y a fin de mejorar su adaptación a las características físicas del territorio y la disminución de los posibles impactos, el trazado podrá desplazarse hacia el sur, manteniendo el paso previsto por los suelos urbanizables y sin afectar a los espacios sometidos a restricción de usos y transformaciones por ser zonas de alto valor ecológico, ambiental y paisajístico.
B. En el tramo entre la ladera norte de Sierra Elvira y la vía de Bobadilla, por idénticas razones que en el anterior, el trazado podrá desplazarse hacia el norte o hacia el sur sin afectar a los espacios sometidos a restricción de usos y transformaciones por ser zonas de alto valor ecológico, ambiental y paisajístico.
C. En los enlaces con las vías existentes, a fin de mejorar la resolución de las mismas, podrá ampliarse el suelo afectado por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.51. *Determinaciones relativas a la mejora de la vía de Bobadilla.*
1. *Finalidad territorial.*
La mejora de la vía de Bobadilla tendrá por finalidad adecuar sus características a las nuevas funciones que debe cumplir como único acceso ferroviario a la aglomeración, servir como soporte de las cercanías de Atarfe y Pinos Puente y evitar los conflictos con la ordenación urbana de la ciudad de Granada.
2. *Trazado.*
El trazado de la vía de Bobadilla será básicamente el actual. Dentro de dicho trazado se diferencian dos tramos a los efectos de las actuaciones previstas:
A. Tramo oeste, entre la unificación de accesos al oeste de Pinos Puente y el núcleo de Bobadilla.
B. Tramo este, entre el núcleo de Bobadilla y la estación Granada-Andaluces.
3. *Características.*
A. Sobre el tramo oeste deberán realizarse las siguientes actuaciones:
* Supresión de interferencias con el sistema viario.
* Previsión de duplicación de la vía y ejecución de la misma, si el tráfico ferroviario así lo exigiera.
* Defensa del canal ferroviario.
B. Sobre el tramo este deberán realizarse las siguientes actuaciones:
* Supresión total de interferencias con el sistema viario.
* Previsión de duplicación de la vía y ejecución de la misma, si el tráfico ferroviario así lo exigiera.
* Soterramiento del canal ferroviario.
4. *Condiciones particulares.*
El soterramiento del canal ferroviario previsto en el tramo este, se realizará con las características que se establezcan en el Planeamiento Urbanístico General de Granada

DIRECTRIZ

Artículo 2.52. *Determinaciones relativas a la remodelación de la estación Granada-Andaluces.*
1. *Finalidad territorial.*
La reforma de la estación Granada-Andaluces tendrá por finalidad la construcción de unas nuevas instalaciones sobre los suelos ocupados por la actual, con los servicios propios de una estación central.
2. *Emplazamiento.*
La nueva estación se situará sobre la superficie que resulte necesaria de los suelos ocupados actualmente por la estación e instalaciones complementarias.
3. *Características.*
A. La remodelación de la estación Granada-Andaluces se ajustará funcionalmente al programa que determinen las Administraciones competentes y RENFE. En todo caso deberá tenerse en cuenta el acceso previsto por el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía a la Red de Alta Velocidad.
B. La remodelación deberá garantizar la intermodalidad con el transporte público de la aglomeración urbana.
4. *Condiciones particulares.*
Las características urbanísticas de la remodelación de la estación Granada-Andaluces se ajustarán a las que se establezcan en el Planeamiento Urbanístico General de Granada

DIRECTRIZ

Artículo 2.53. *Determinaciones relativas a mejora de las estaciones de Atarfe y Pinos Puente.*

1. *Finalidad territorial.*
   La mejora de las estaciones de Atarfe y Pinos Puente tendrá por finalidad su adecuación a la implantación prevista de los servicios de cercanías.
2. *Características.*
   La mejora deberá prever, al menos, las siguientes actuaciones:
   A. La construcción de las instalaciones necesarias para permitir la intermodalidad con el transporte público de la aglomeración.
   B. La previsión de los suelos necesarios para la construcción de aparcamientos públicos en el entorno de las instalaciones ferroviarias.
3. *Condiciones particulares.*
   Las características urbanísticas de la mejora de las estaciones de Atarfe y Pinos Puente se ajustarán a las que se establezcan en su respectivo Planeamiento Urbanístico General.

DIRECTRIZ

Artículo 2.54. *Determinaciones relativas a las nuevas instalaciones de talleres y mercancías ferroviarias.*

1. *Finalidad territorial.*
   Las nuevas instalaciones de talleres y mercancías ferroviarias tendrán por finalidad mejorar su posición en la aglomeración urbana para desarrollo de las funciones que les son propias, liberar suelos en la estación Granada-Andaluces para facilitar su remodelación y favorecer la intermodalidad con el resto de medios de transporte.
2. *Emplazamiento.*
   Las nuevas instalaciones de talleres y mercancías ferroviarias se ubicarán al sur de la línea de Bobadilla, en las inmediaciones de Mercagranada.
3. *Características.*
   La nuevas instalaciones de talleres y mercancías ferroviarias se ajustarán funcionalmente al programa que determinen las Administraciones competentes y RENFE. En todo caso deberá considerarse su integración con el Centro de Transporte de Mercancías de la Aglomeración Urbana de Granada.
4. *Condiciones particulares.*
   La localización de las nuevas instalaciones se realizará en los suelos afectados para ello por el presente Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 2.55. *Determinaciones relativas al levantamiento de instalaciones.*
Las instalaciones que resulten innecesarias, una vez efectuadas las actuaciones previstas en los artículos anteriores, deberán ser demolidas a fin de permitir la implantación de los nuevos usos previstos por este Plan o por el Planeamiento Urbanístico General en su defecto.

Subsección 3ª: Regulación del suelo afectado a la red ferroviaria.

NORMA

Artículo 2.56. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*
A los efectos de este Plan, el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria es el que se delimita como tal en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

NORMA

Artículo 2.57. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*

1. Sobre el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.
2. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria con anterioridad a la aprobación definitiva del presente Plan, serán consideradas fuera de ordenación. En consecuecia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.
3. El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación de los suelos afectados por el presente Plan al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria en sus Planos de Información y Ordenación.

NORMA

Artículo 2.58. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria.*

1. La determinación del suelo afectado por este Plan al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria tiene carácter cautelar hasta tanto se aprueben por la Administración competente los correspondientes proyectos de trazado o construcción.
2. La aprobación del proyecto de trazado o construcción de que se trate, de conformidad con lo previsto en cada caso por el presente Plan, permitirá el ajuste de las determinaciones del Plan.
3. Para que dicho ajuste de la determinaciones del Plan surta efecto, bastará un acuerdo en tal sentido de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada.
4. Acordado el ajuste de las determinaciones del Plan quedarán afectados al desarrollo y ejecución de la red ferroviaria los suelos que delimite el correspondiente proyecto y comenzarán a ser de aplicación las medidas de defensa y protección previstas en el Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

5. En aplicación de lo previsto en esta Normativa, el simple ajuste de las determinaciones del Plan no se considerará modificación del mismo.

6. Los ajustes de las determinaciones del Plan que se produzcan se incluirán en la siguiente Actualización que se formule.

Subsección 4ª: Gestión de las determinaciones sobre la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.59. *Convenio para la ejecución de la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada.*
El Ministerio de Fomento, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, los Ayuntamientos afectados y RENFE podrán suscribir un Convenio Interadministrativo de Colaboración, para el desarrollo y ejecución de las determinaciones previstas en este Plan y las que por remisión de él se adopten en el Planeamiento Urbanístico General, relativas a la reforma de la red ferroviaria. Dicho Convenio abarcará la totalidad de las actuaciones previstas, aun cuando algunas de ellas puedan quedar excluidas de los compromisos de financiación.

SECCIÓN CUARTA: El sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada.
Subsección 1ª: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.60. *Composición del sistema de transportes en la aglomeración urbana de Granada.*
1. El sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada está compuesto por el conjunto de infraestructuras especializadas en facilitar el desplazamiento de personas y mercancías y las operaciones complementarias necesarias para ello, así como de la gestión de los servicios públicos con dicha finalidad.
2. Sin perjuicio de lo anterior, y a efectos puramente sistemáticos, se excluyen de la presente sección la red viaria y la red ferroviaria de la aglomeración urbana de Granada, que se regirán por las disposiciones incluidas en sus secciones respectivas de este capítulo.

DIRECTRIZ

Artículo 2.61. *Objetivos territoriales para el desarrollo, ejecución y gestión del sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada.*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al desarrollo, ejecución y gestión del sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada:

A. Respecto al entorno físico-ambiental:
   * Minimizar las emisiones generadas por el tráfico motorizado.

B. Respecto a la estructura de la aglomeración:
   * Disminuir la intensidad de tráfico sobre el viario de la aglomeración.
   * Mejorar la interconexión de los distintos modos de transporte.
   * Aumentar la seguridad de los desplazamientos.

C. Respecto al sistema urbano:
   * Mejorar la accesibilidad interna de las subáreas de la aglomeración.
   * Potenciar la accesibilidad a la ciudad de Granada y a los núcleos de nivel B y C.
   * Disminuir el tráfico y las emisiones en las zonas de valor histórico-artístico.

D. Respecto de los servicios y dotaciones de la aglomeración:
   * Mejorar la accesibilidad a los principales centros atractores de viajes.
   * Potenciar la descentralización de equipamientos supramunicipales a la corona de la aglomeración.
   * Potenciar la descentralización de los servicios terciarios a la corona de la aglomeración.

E. Respecto a las actividades productivas en la aglomeración:
   * Mejorar la accesibilidad en transporte público a los suelos industriales.
   * Mejorar la accesibilidad en transporte público a las áreas comerciales.
   * Dotar de alta accesibilidad al Campus de la Salud.
   * Potenciar la intermodalidad del transporte de mercancías.
   * Mejorar las infraestructuras para la logística del transporte de mercancías.

NORMA

Artículo 2.62. *Distribución funcional del sistema de transportes.*
El sistema de transportes de la aglomeración urbana de Granada se divide funcionalmente en:

A. Infraestructuras e instalaciones para el transporte exterior a la aglomeración.
B. Transporte público de pasajeros de la aglomeración urbana.
C. Infraestructuras e instalaciones para el transporte de mercancías.

Subsección 2ª: Infraestructuras e instalaciones para el transporte exterior a la aglomeración urbana.

NORMA

Artículo 2.63. *Elementos que componen el subsistema de transporte exterior a la aglomeración.*
Constituyen el subsistema de transporte exterior a la aglomeración urbana de Granada los elementos señalados como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial, que se corresponden con:

A. Aeropuerto de Granada.
B. Estación de ferrocarril de Granada-Andaluces.
C. Estación de autobuses de Granada.

DIRECTRIZ

Artículo 2.64. *Determinaciones sobre el subsistema de transporte exterior a la aglomeración.*

1. Las Administraciones y Entidades Públicas potenciarán la interconexión entre los componentes del subsistema de transporte exterior a la aglomeración mediante los servicios públicos de transporte de pasajeros.

2. El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación de los suelos ocupados por los elementos del subsistema de transporte exterior a la aglomeración.

Subsección 3ª: Transportes públicos de pasajeros de la aglomeración urbana.

NORMA

Artículo 2.65. *Elementos que constituyen el subsistema de transporte público de pasajeros de la aglomeración urbana.*

Constituyen el subsistema de transporte público de pasajeros los servicios de transporte sobre plataforma reservada o sobre viario, así como las infraestructuras e instalaciones relacionadas con dichos servicios y señaladas como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 2.66. *Determinaciones generales sobre la planificación del subsistema de transporte público de pasajeros.*

1. Las Administraciones y Entidades Públicas considerarán el transporte de pasajeros en el interior de la aglomeración urbana de Granada un servicio público esencial para su funcionamiento y dispondrán los medios necesarios para que sirva a la totalidad de sus habitantes en condiciones adecuadas y equitativas de seguridad, regularidad, velocidad y comodidad.

2. El servicio de transporte público de pasajeros en la aglomeración urbana de Granada se planificará de forma global, con independencia de los distintos modos, ámbitos de prestación o formas de gestión con que se realicen.

3. El modo preferente para la prestación del servicio público de transportes en la aglomeración urbana de Granada será el tranvía o metro ligero en superficie sobre plataforma reservada.

4. Sin perjuicio de lo anterior y hasta tanto se produzca la implantación del tranvía o metro ligero, deberá procederse a la revisión de las concesiones actuales para adaptarlas a las demandas funcionales de la población, mediante la concentración de líneas y concesionarios, la disminución de la radialidad de la red y la creación de líneas en "bucle" que mejoren la conexión entre núcleos de la corona de la aglomeración funcionalmente relacionados.

5. Las Administraciones y Entidades Públicas competentes y los concesionarios del servicio pactarán una política tarifaria común para el ámbito de la aglomeración urbana.

NORMA

Artículo 2.67. *Modos de prestación del servicio de transporte público de pasajeros.*

El servicio de transporte público de pasajeros en el interior de la aglomeración urbana de Granada se prestará por los siguientes modos:

A. Tranvía o metro ligero en superficie sobre plataforma preferentemente reservada.
B. Transporte sobre el viario.

Subsección 4ª: El tranvía o metro ligero en superficie sobre plataforma preferentemente reservada.

DIRECTRIZ

Artículo 2.68. *Determinaciones para la planificación de la red de tranvía o metro ligero.*

Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros realizarán las actividades de planificación necesarias para la implantación del tranvía o metro ligero en la aglomeración urbana de Granada. Este Plan desarrollará las siguientes determinaciones:

1. *Características básicas.*
   El sistema a implantar será del tipo tranvía o metro ligero en superficie, sobre plataforma reservada y doble vía.
2. *Diseño de la red.*
   La red se compondrá de un anillo que circunvale el área central de la ciudad de Granada (Avda. Constitución-Gran Vía-Reyes Católicos-Puerta Real-Paseo del Salón-Camino de Ronda-Avda. Constitución) y, al menos, cinco líneas radiales para cubrir el ámbito de implantación previsto. Dichas líneas serán:
   * Línea Norte hasta Albolote.
   * Línea Sierra hasta Pinos Genil.
   * Línea Cornisa Sur hasta Ogíjares.
   * Línea Dílar, con bifurcación en Armilla: una hacia el oeste hasta Churriana-Las Gabias-Cúllar con prolongación a Vegas del Genil; y otra hacia el sur hasta Otura.
   * Línea Vega hasta el Aeropuerto con prolongaciones hasta Fuente Vaqueros y Láchar.

   Las estaciones suburbanas se planificarán reservando el suelo necesario para la construcción de aparcamientos públicos en su entorno.
3. *Fases de implantación.*
   La implantación y extensión de la red se realizará por fases con las siguientes prioridades:
   * Prioridad 1: Línea Norte.
   * Prioridad 2: Línea Cornisa, línea Dílar hasta Churriana-Las Gabias-Cúllar y línea Vega hasta Aeropuerto
   * Prioridad 3: Anillo Central de Granada.
   * Prioridad 4: Resto de líneas y extensiones.

El trazado básico de la red y de sus fases de implantación se establece en el esquema del Anexo 2 a la presente Normativa.

4. *Condiciones particulares.*

A. Justificadamente, por imposibilidad de segregar el tráfico rodado del espacio requerido por el tranvía o metro ligero, se podrán establecer tramos de plataforma compartida. Del mismo modo, podrán plantearse tramos soterrados cuando las condiciones urbanas así lo recomienden, debiéndose analizar esta posibilidad, al menos, en el Centro Histórico de Granada y en la línea Norte a su paso por Maracena.

B. El trazado de la plataforma reservada se realizará por el interior de los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente, y a fin de mejorar su adaptación a las características del territorio o las posibilidades de captación de pasajeros, la planificación de la red de tranvía o metro ligero podrá alterar dicha afección.

C. Si aun no hubiese sido realizada la planificación de la red de tranvía o metro ligero a que se refiere este artículo, el Planeamiento Urbanístico General podrá ajustar el trazado de la plataforma reservada, por las mismas razones previstas en el apartado anterior, bajo las siguientes condiciones:

i. Cuando la plataforma discurra de forma íntegra por un único término municipal, sin otra limitación que la de no afectar a suelos sometidos a restricción de usos y transformaciones por ser zonas de alto valor ecológico, ambiental y paisajístico o estar incluidos en espacios naturales protegidos.

ii. Cuando la plataforma, pese a afectar a varios términos municipales, tenga tramos funcionalmente independizables que discurran por un único municipio, el trazado de dichos tramos podrá ser alterado igualmente en las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

D. En el supuesto de que la plataforma discurra paralela a alguno de los trazados previstos para la red viaria, su trazado no podrá ser alterado de forma independiente al de la actuación de red viaria y deberá justificarse la idoneidad de las nuevas determinaciones para la funcionalidad de ambos canales.

E. Las prioridades establecidas podrán ser modificadas por la planificación de la red de tranvía o metro ligero, cuando el crecimiento así lo recomiende o cuando se produzcan dificultades transitorias razonablemente insalvables para el tendido de alguna línea.

DIRECTRIZ

Artículo 2.69. *Fomento de la participación en el proceso de planificación de la red de tranvía o metro ligero.*
Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros fomentarán la participación de los municipios implicados, de las asociaciones profesionales y de las empresas concesionarias para la planificación de la red de tranvía o metro ligero.

DIRECTRIZ

Artículo 2.70. *Desarrollo urbanístico previo a la implantación de la red tranvía o metro ligero.*
En desarrollo de este Plan de Ordenación del Territorio y del previsto en los artículos anteriores se formularán uno o varios Planes Especiales de los previstos en la Ley 1/1997, de 18 de junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (artículo 84.1), al objeto de establecer las siguientes determinaciones:

A. Definición pormenorizada del trazado de la plataforma reservada y del suelo necesario para la ubicación de las estaciones, cocheras y talleres.

B. Inventario, análisis y resolución de los problemas que pudieran existir entre el resto de los elementos para la articulación territorial, la ordenación urbanística y el trazado e instalaciones previstos para el tranvía o metro ligero.

C. Ámbito de las operaciones de reurbanización precisas para la implantación del tranvía o metro ligero.

E. Características básicas de la reurbanización ligada a la implantación del tranvía o metro ligero.

Subsección 5ª: Regulación del suelo afectado al transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.

NORMA

Artículo 2.71. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*
A los efectos de este Plan, el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada es el que se delimita como tal en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

NORMA

Artículo 2.72. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*

1. Sobre el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.

2. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada con anterioridad a la aprobación definitiva del presente Plan, serán consideradas fuera de ordenación. En consecuencia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de

su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.

3. El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación de los suelos afectados por el presente Plan al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada en sus Planos de Información y Ordenación.

NORMA

Artículo 2.73. *Competencia y procedimiento para la alteración deçl suelo afectado al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*

1. La determinación del suelo afectado por este Plan al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada tiene carácter cautelar hasta tanto se formule la planificación prevista en el artículo 2.68 de esta Normativa.

2. La aprobación de citada planificación por la Administración competente, de conformidad con lo previsto en el presente Plan, permitirá el ajuste de las determinaciones del Plan.

3. Para que dicho ajuste de la determinaciones del Plan surta efectos, bastará un acuerdo en tal sentido de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Granada.

4. Acordado el ajuste de las determinaciones del Plan quedarán afectados al desarrollo y ejecución de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada los suelos que delimite el correspondiente proyecto.

5. Sin perjuicio de lo anterior, y hasta tanto se formule la citada planificación, el Planeamiento Urbanístico General podrá igualmente ajustar los suelos afectados por el presente Plan al desarrollo y ejecución de la red de transporte de pasajeros sobre plataforma reservada, en las condiciones establecidas en el artículo 2.68.4.C.de esta Normativa. La aprobación definitiva del Planeamiento determinará por sí sola el ajuste del suelo afectado.

6. En aplicación de lo previsto en esta Normativa, el simple ajuste de las determinaciones del Plan no se considerará modificación del mismo.

7. Los ajustes de las determinaciones del Plan que se produzcan se incluirán en la siguiente Actualización que se formule.

Subsección 6ª: El transporte de pasajeros sobre viario.

NORMA

Artículo 2.74. *Modos de prestación del servicio de transporte público de pasajeros sobre el viario.*

El servicio de transporte público de pasajeros sobre el viario en el interior de la aglomeración urbana de Granada se prestará por los siguientes modos:

A. Autotaxis.
B. Autobuses.

DIRECTRIZ

Artículo 2.75. *Determinaciones para la remodelación del servicio de autotaxis.*

Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros realizarán las actuaciones necesarias para la unificación del área de servicio de los vehículos autotaxis.

DIRECTRIZ

Artículo 2.76. *Determinaciones para la planificación de la reforma del servicio de autobuses.*

Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros realizarán las actividades de planificación necesarias para la reforma del servicio de autobuses en la aglomeración urbana de Granada. Este Plan desarrollará las siguientes determinaciones:

1. *Criterios generales.*
   La red se planificará de forma global, incluyendo los servicios urbanos e interurbanos, y como complementaria al transporte en plataforma reservada, del que será tributaria.
2. *Diseño de la red interurbana.*
   A. La red interurbana se compondrá preferentemente de líneas en bucle y doble sentido, excepto cuando las características de los núcleos de población y/o actividad, de la red viaria que haya de servir de soporte y la funcionalidad urbana recomienden trazados exclusivamente radiales.
   B. Los bucles potenciarán la accesibilidad a los núcleos de Nivel B y C, según la jerarquía establecida en el artículo 2.6. de esta Normativa.
   C. El trazado de las líneas se realizará por las zonas de mayor densidad de población y cuando atraviesen núcleos urbanos lo harán por sus áreas centrales, excepto que ello suponga un aumento de la peligrosidad o una merma importante de la velocidad comercial.
   D. La red contará, al menos, con dos intercambiadores modales con la red urbana y con el anillo central del tranvía o metro ligero de la ciudad de Granada, situados uno al norte en la estación ferroviaria de Granada-Andaluces o el área de La Caleta y otro al sur en el Paseo del Salón.
3. *Diseño de la red urbana.*
   La red de transporte urbano de la ciudad de Granada se planificará considerando lo señalado en los apartados anteriores.
4. *Evolución de la red de autobuses.*
   La planificación de la red de autobuses considerará el carácter evolutivo de la misma, en función de la progresiva implantación de la red de tranvía o metro ligero.

5. *Condiciones particulares.*
La posición prevista por este Plan para los intercambiadores modales podrá ser alterada, a fin de mejorar la prestación de los servicios, en función del trazado definitivo de las redes de transporte y de la ordenación prevista por el Planeamiento Urbanístico General.

DIRECTRIZ

Artículo 2.77. *Fomento de la participación en el proceso de reforma del transporte público de pasajeros sobre el viario.*
Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte público de pasajeros fomentarán la participación de los municipios implicados, de las empresas concesionarias y de las asociaciones profesionales para la reforma del transporte público de pasajeros sobre el viario.

Subsección 7ª: Gestión de las determinaciones sobre la red de transporte público de pasajeros de la aglomeración urbana de Granada.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.78. *Convenio para la implantación de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada.*
El Ministerio de Fomento, la Consejería de Obras Públicas y Transportes y los Ayuntamientos afectados podrán suscribir un Convenio Interadministrativo de Colaboración para el desarrollo y ejecución de las determinaciones previstas en este Plan, o las que por remisión del mismo adopten las actividades de planificación específicas, relativas a la implantación de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada en la aglomeración urbana de Granada.

DIRECTRIZ

Artículo 2.79. *Consorcio para la gestión y explotación de la red de transporte público de pasajeros.*
1. Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte fomentarán la creación del Consorcio de Transportes de la Aglomeración Urbana de Granada.
2. Corresponderá al Consorcio de Transportes de la Aglomeración Urbana de Granada la gestión y explotación de la red de transporte público de pasajeros sobre plataforma reservada y en autobús. El Consorcio podrá hacerse cargo de la gestión y explotación de otro tipo de transportes singulares, cuando así lo consideren conveniente las Administraciones consorciadas.
3. El Consorcio de Transportes de la Aglomeración Urbana de Granada podrá estar constituido por las Administraciones competentes en materia de transportes, los municipios afectados, la Diputación Provincial de Granada, las empresas prestatarias de servicios y otros organismos públicos o privados.

Subsección 8ª: Infraestructuras para el transporte de mercancías.

Artículo 2.80. *Determinaciones generales sobre las infraestructuras para el transporte de mercancías.*

DIRECTRIZ

1. Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de transporte de mercancías adoptarán las medidas necesarias para permitir la realización de todas las operaciones relacionadas con el transporte de mercancías en condiciones adecuadas de seguridad tanto para los transportistas, como, en general, para toda la población.

DIRECTRIZ

2. Las Administraciones y Entidades Públicas y las empresas de transporte potenciarán la creación del Centro de Transporte de Mercancías de la Aglomeración Urbana de Granada.

RECOMENDACIÓN

3. Sin perjuicio de lo anterior, podrán crearse otros centros para el transporte de carácter especializado, complementario o zonal en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada.

DIRECTRIZ

Artículo 2.81. *Determinaciones relativas al Centro de Transporte de Mercancías de la Aglomeración Urbana de Granada.*
1. *Finalidad territorial.*
El Centro de Transporte de Mercancías tendrá por finalidad concentrar las actividades relacionadas con la logística del transporte terrestre en la aglomeración urbana de Granada, incluyendo el almacenamiento, la distribución y la manipulación realizados por empresas de transporte, así como la prestación de servicios a dichas empresas, a los vehículos y a los transportistas.
2. *Emplazamiento.*
El Centro de Transporte de Mercancías se localizará entre la vía ferroviaria de Bobadilla, el Acceso Segunda Circunvalación-Granada en prolongación de la Variante de la CN.432, y la A.329.
3. *Características.*
A. La planificación funcional y el diseño del Centro de Transporte de Mercancías perseguirán facilitar la intermodalidad entre el transporte por ferrocarril, el transporte por carretera de largo recorrido y el transporte para la recogida o distribución de las mercancías.
B. El diseño del Centro deberá prever su posible crecimiento en los suelos reservados a tal fin por este Plan.
4. *Condiciones particulares.*
El emplazamiento del Centro de Transporte de Mercancías se realizará en los suelos afectados para ello por el presente Plan. Justificadamente con base en las necesidades de crecimiento del Centro, podrán ocuparse de forma paulatina los suelos afectados como reserva por este Plan.

NORMA

Artículo 2.82. *Suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías.*
1. A los efectos de este Plan, el suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías es el que se delimita como tal en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

2. Los límites del suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías por el presente Plan coinciden con trazados de infraestructuras existentes o previstas, por lo que el ajuste de éstas mediante el procedimiento señalado en esta Normativa conlleva el ajuste de los límites del Centro.
3. La ocupación del suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías se hará de forma progresiva y justificada en los programas funcionales de creación y expansión del mismo.

NORMA

Artículo 2.83. *Protección del suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías.*

1. Sobre el suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.
2. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías con anterioridad a la aprobación definitiva del presente Plan, serán consideradas como fuera de ordenación. En consecuencia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.
3. El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación de los suelos afectados por el presente Plan al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías en sus Planos de Información y Ordenación.

Capítulo Cuarto: Del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.84. *Composición del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.*

El sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo que debe permanecer básicamente libre de edificación a fin de permitir el contacto de la población con la naturaleza y las áreas rurales, conservar unas condiciones ambientales adecuadas en la aglomeración, mantener la autonomía de las áreas urbanas y salvaguardar las zonas con valores ecológicos y paisajísticos compatibles con las actividades humanas de ocio relacionadas con el medio. Forman parte también del sistema de espacios libres las infraestructuras e instalaciones que facilitan las finalidades anteriores.

DIRECTRIZ

Artículo 2.85. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada:

A. Consolidar el sistema de espacios libres como referente básico para la ordenación y organización de la aglomeración urbana.
B. Complementar el sistema de espacios libres de la aglomeración con los distintos sistemas municipales de espacios libres.
C. Facilitar el acceso desde los núcleos de población a los espacios libres.
D. Favorecer la continuidad del sistema de espacios libres a través de los núcleos del sistema de asentamientos.
E. Mejorar el paisaje urbano limítrofe con los espacios libres.
F. Salvaguardar los valores ecológicos y paisajísticos existentes.
G. Mantener la actividad agrícola y evitar el abandono de los suelos incluidos en el sistema que actualmente tienen tal destino.
H. Fomentar la forestación de los suelos pertenecientes al sistema, cuyas características así lo recomienden.
I. Recuperar la actividad agrícola de los suelos de los espacios libres en situación de abandono.
J. Aumentar el suelo de dominio público en los espacios integrados en el sistema.
K. Evitar la privatización de suelos pertenecientes a los espacios públicos afectos al dominio público o de carácter patrimonial de las Administraciones y Entidades Públicas.
L. Fomentar la recuperación de los suelos de dominio público integrados en los espacios libres y ocupados por particulares.
M. Proteger, mejorar y rehabilitar los bienes con valores culturales de interés para la aglomeración incluidos en los espacios libres.
N. Mejorar o construir los canales de interconexión entre los distintos espacios libres.
Ñ. Construir las infraestructuras necesarias para facilitar el uso público de los espacios libres.
O. Poner en valor socialmente el sistema de espacios libres.
P. Facilitar el conocimiento público del sistema de espacios libres y sus características.
Q. Posibilitar la función educativo-ambiental a través de los espacios extensivos y lineales previstos.

SECCIÓN SEGUNDA: Determinaciones relativas al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.

NORMA

Artículo 2.86. *Elementos que constituyen el sistema de espacios libres.*

Constituyen el sistema de espacios libres los elementos señalados como tales en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 2.87. *Organización funcional del sistema de espacios libres.*

1. El sistema de espacios libres se organiza funcionalmente en ocho itinerarios distintos representativos de la diversidad ambiental, ecológica, paisajística y cultural del ámbito de la aglomeración urbana de Granada. Los distintos itinerarios se conectan entre sí mediante nueve enlaces a fin de cerrar la malla del sistema.
2. Los itinerarios básicos son los siguientes:
   - A. Vega Alta.
   - B. Vega Baja.
   - C. Sierra Elvira-Embalse de Cubillas.
   - D. Río Beiro-Alto Darro.
   - E. Interfluvios Orientales.
   - F. Borde Noroccidental de Sierra Nevada.
   - G. Río Dílar.
   - H. Alto Río Monachil
3. Los enlaces entre itinerarios son los siguientes:
   - A-B-G: Vías pecuarias del borde suroccidental de la Vega.
   - A-E: Tramo urbano del río Genil.
   - A-F: Pasillos del Chorrillo y de las Canteras.
   - A-G: Bajo río Dílar.
   - B-C: El Alitaje y los Trances.
   - C-D: Carretera de Nívar y el Castillejo.
   - D-E: Acequia de Aynadamar-Cerro del Tambor.
   - E-F-H: Crta. de S. Nevada entre Pinos Genil y Choza Altera.
   - F-G: Solana de la Boca de la Pescá.
4. A los efectos que se establecen en esta Normativa, el sistema de espacios libres se divide igualmente en espacios extensivos y espacios lineales.
5. La asignación de los elementos a los distintos itinerarios, así como los enlaces entre los mismos, y su consideración como extensivos o lineales se señala en el Plano de Organización y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.88. *Determinaciones generales relativas al itinerario Vega Alta.*

1. *Finalidad territorial.*
   El itinerario Vega Alta tendrá por finalidad básica la preservación como espacio no edificado, y por tanto el mantenimiento de sus características rurales, de las áreas de Vega situadas entre el sur de la ciudad de Granada, la conurbación formada por Huétor Vega-Barrio de Monachil-Cájar-La Zubia-Ogíjares y la Circunvalación de la CN-323 sur, y la delimitada por la A.329 , la Circunvalación de la CN-323, Churriana de la Vega, Cúllar Vega y Vegas del Genil; así como potenciar la conexión territorial entre ambas áreas a través del río Monachil. Tendrá igualmente por finalidad la conversión de las áreas anteriores en un parque rural basado en la red hídrica y de caminos.
2. *Características.*
   Los suelos incluidos en el itinerario Vega Alta deberán mantener su actual condición agrícola, por lo que la potenciación del uso público se realizará por la extensa red de caminos públicos y por las banquetas de los encauzamientos de los ríos Genil, Dílar y Monachil. Sin perjuicio de lo anterior, las redes públicas deberán ampliarse puntualmente para permitir la localización de pequeñas áreas de aparcamiento y servicios que faciliten la visita. Dada la importancia de las redes públicas para la finalidad perseguida, la ordenación de los núcleos urbanos inmediatos y los proyectos de red viaria colindantes deberán facilitar el acceso a las mismas y su continuidad. Los hitos del itinerario, además de los miradores que se indican en el Plano de Ordenación y Zonificación del Sistema de Espacios Libres, serán las edificaciones tradicionales existentes que se señalan en el Catálogo que complementa al presente Plan.
3. *Actuaciones principales.*
   - A. De regeneración:
     - * Recuperación biológica de las márgenes de los ríos.
     - * Encauzamiento del río Monachil.
     - * Forestación de las márgenes de los ríos y de los caminos principales.
     - * Sellado de escombreras y graveras.
     - * Mejora paisajística de los límites urbanos.
   - B. De adquisición:
     - * Enclaves puntuales para la creación de zonas de aparcamiento y servicios.
     - * Cortijo de la Checa para emplazar un área de recreo, información e interpretación.
   - C. De permeabilización:
     - * Mejora de los caminos principales.
     - * Recuperación de caminos cerrados u ocupados.
     - * Construcción de pasos peatonales sobre los ríos.
   - D. De adecuación al uso público:
     - * Construcción de áreas de aparcamiento y servicios.
     - * Peatonalización de las banquetas de los encauzamientos de los ríos.
     - * Señalización de caminos y senderos.
     - * Creación de carriles-bici.
     - * Señalización de edificaciones e infraestructuras de interés cultural.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.89. *Determinaciones generales relativas al itinerario Vega Baja.*

1. *Finalidad territorial.*
El itinerario Vega Baja tendrá por finalidad básica la preservación como espacio no edificado y, por tanto, el mantenimiento de sus características rurales, de las áreas situadas en el entorno de los ríos Genil y Cubillas en el sector occidental de la Vega, incluyendo la zona de confluencia de ambos, así como las grandes masas forestales que se localizan en las lomas del borde meridional de la Vega (Pinar de Láchar y Dehesa de Santa Fe), jalonando los núcleos de población más occidentales de la aglomeración (Santa Fe, Chauchina, Fuente Vaqueros, Cijuela y Láchar).
2. *Actuaciones principales.*
   A. De regeneración:
      * Densificación e introducción de especies autóctonas que propicie la recuperación a largo plazo del encinar potencial en la Dehesa de Santa Fe.
      * Obtención de masa biodiversa en socavones de excavación en terrenos de vega.
      * Fomento de sotos en las márgenes fluviales.
      * Limpieza de cauces fluviales.
      * Restauración de la Torre de Roma.
   B. De adquisición:
      * Aserradero abandonado para acoger museo-exposición ecogeográfica de la Vega.
      * Torre de Roma y parcelas adyacentes.
      * Predios agrícolas en las confluencias Genil-Cubillas y Cubillas -Escóznar.
      * Predios agrícolas de la vaguada central de la Dehesa de Santa Fe
      * Predios agrícolas del perímetro de los Pinares de Láchar.
      * Obtención de derecho de paso público a las surgencias Madres de Rau.
   C. De permeabilización:
      * Construcción de caminos trasversales al río Genil para acceder a los nacimientos Madres de Rau.
      * Mejora en piso y trazado de los accesos a los espacios fluviales del itinerario.
      * Favorecimiento de continuidad y mejora de los senderos de acceso a los sotos en el tramo de meandros del río Genil.
      * Construcción de pasarelas sobre el arroyo Escóznar y en los vados de La Paz.
      * Mejora ambiental del acceso a los Pinares de Láchar.
      * Mejora ambiental del acceso a la Dehesa de Santa Fe.
   D. De adecuación al uso público:
      * Habilitación de zonas de aparcamiento en las inmediaciones de las banquetas del río Genil.
      * Implantación de instalaciones recreativas y de servicios en el área excavada de las proximidades de Madres de Rau.
      * Construcción de instalaciones recreativas y merendero en Pinares de Láchar.
      * Formación de una barrera visual en el polígono industrial La Fuente.
      * Construcción de miradores en los lugares señalados en el Plano de Ordenación y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.
      * Señalización de caminos y elementos culturales de interés.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2. 90. *Determinaciones generales relativas al itinerario Sierra Elvira-Embalse del Cubillas .*

1. *Finalidad territorial.*
El itinerario Sierra Elvira-Embalse del Cubillas tendrá por finalidad principal asegurar la preservación de las condiciones ambientales y paisajísticas de espacios contrastados y de fuerte intervisibilidad del cuadrante noroccidental de la aglomeración urbana, en la zona delimitada entre la CN.323 y los núcleos urbanos de Atarfe y Pinos Puente.
2. *Actuaciones principales.*
   A. De regeneración:
      * Fomento de la vegetación de especies frondosas entre las masas monoespecíficas de pinar.
      * Revegetación y limpieza de las márgenes del Cubillas en el tramo urbano de Pinos Puente.
      * Formación de soto en las riberas del arroyo Juncaril.
      * Mejora de entornos degradados de los núcleos de población en contacto con los espacios del Sistema.
      * Sellado y limpieza de canteras en la Serrata.
      * Restauración del torreón musulmán de la Serrata y limpieza de su entorno.
      * Restauración de la presa sobre el río Cubillas en el límite municipal Atarfe-Pinos Puente, así como los elementos anejos: acequias, compuertas, muros, etc.
   B. De adquisición:
      * Parcelas en el valle del río Cubillas para destinar a áreas de recreo.
      * Parcela adyacente a la presa sobre el río Cubillas en el límite municipal Atarfe-Pinos Puente.
      * Parcela próxima al cortijo de los Eriales para área de recreo (confluencia de dos importantes ejes del itinerario).

C. De permeabilización:
* Señalización y mejora de las pistas y caminos de interconexión entre los espacios extensivos del itinerario.
* Acondicionamiento del perímetro del embalse del Cubillas para senderismo y cicloturismo.
* Construcción de puentes o pasarelas sobre el río Cubillas desde el piedemonte norte de Sierra Elvira.

D. De adecuación al uso público:
* Clarificación del dominio público en todo el perímetro del embalse de Cubillas.
* Implantación de área de recreo y mirador junto al torreón musulmán de la Serrata.
* Construcción de miradores en los lugares señalados en el Plano de Ordenación y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.
* Construcción de carriles-bici en los tramos apoyados en carreteras.
* Obtención de derecho de paso por el camino de la margen izquierda del río Colomera.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2. 91. *Determinaciones generales relativas al itinerario Río Beiro-Alto Darro .*

1. *Finalidad territorial.*
El itinerario Río Beiro-Alto Darro tiene por finalidad básica la preservación de los elevados valores ambientales, a la vez que la promoción de una mayor vinculación socio-territorial con la aglomeración urbana, de los espacios del Sistema localizados en el cuadrante nororiental del ámbito, es decir, la cabecera de los ríos Beiro y Darro en la Sierra de la Yedra y la Alfaguara.
2. *Actuaciones principales.*
A. De regeneración:
* Sellado definitivo del vertedero de la carretera de Viznar y revegetación apropiada del lugar.
* Densificación y mejora cualitativa del dosel vegetal acompañante de la acequia de Aynadamar y, por extensión, de la umbría del Beiro.

B. De adquisición:
* No se prevén actuaciones de adquisición en este itinerario

C. De permeabilización:
* Construcción de conexiones desde la carretera de Víznar a la presa que se prevé sobre el río Beiro.

D. De adecuación al uso público:
* Señalización y creación de infraestructuras de estancia y recreo (mobiliario, senderos, etc.) en los espacios lineales del itinerario.
* Ampliación del arcén en los espacios lineales del itinerario para la habilitación de carril-bici.
* Acondicionamiento como paseo paralelo a la acequia de Aynadamar en su tramo alto.
* Plantación de árboles de sombra en los espacios lineales del itinerario.
* Señalización del barranco del Caracolar relacionándolo con el parque García-Lorca de Alfacar.
* Construcción de miradores en los lugares señalados en el Plano de Ordenación y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.

Las actuaciones se realizarán en todo caso de forma compatible con las previsiones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Sierra de Huétor, aprobado por Decreto 123/1993, de 31 de marzo.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2. 92. *Determinaciones generales relativas al itinerario Interfluvios Orientales.*

1. *Finalidad territorial.*
El itinerario Interfluvios Orientales tendrá por finalidad básica la adecuación de su uso a las necesidades recreativas de la población, la consolidación como espacio forestal y agroforestal, compatible con el uso público, de las lomas y valles que ciñen la ciudad de Granada por su borde oriental y que, a su vez, entran prácticamente en contacto con el núcleo de Cenes de la Vega.
2. *Actuaciones principales.*
A. De regeneración:
* Restauración del cauce del río Genil: limpieza y revegetación con arbolado de ribera.
* Establecimiento de medidas regeneradoras ambientales y paisajísticas en la franja de contacto con el núcleo de Cenes de la Vega.
* Rehabilitación del conjunto arquitectónico de Jesús del Valle.
* Restauración de antiguas instalaciones hidráulicas, con carácter de arqueología industrial, existentes en el río Genil.

B. De adquisición:
* Predios de la confluencia Genil-Aguas Blancas para habilitación de área de recreo y de concentración y asistencia ciclística.
* Predios de la franja de vega existente entre el río Genil y la carretera de Sierra Nevada frente al núcleo de Cenes.
* Obtención del derecho de paso al paraje de Jesús del Valle por el camino de Beas y desde el Cerro del Sol.

C. De permeabilización:
* Restauración de rupturas y eliminación de maleza en el camino de la *umbría* paralelo al río Darro (sendero de la Dehesa del Generalife).
* Adecuación y mejora de los senderos paralelos al cauce fluvial del Genil.
* Construcción de pasos sobre el río Genil y bajo la carretera de la Sierra.

D. De adecuación al uso público:
* Ampliación del arcén y/o habilitación de un carril-bici en la carretera de Quéntar junto al río Aguas Blancas.
* Plantación de árboles de sombra en el recorrido Canal de los Franceses-río Aguas Blancas.
* Señalización y mejora de caminos para potenciar rutas de senderismo y cicloturismo
* Creación de un parque periurbano en Cenes junto a sus equipamientos deportivos.
* Construcción de miradores en los lugares señalados en el Plano de Ordenación y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2. 93. *Determinaciones generales relativas al itinerario Borde Noroccidental de Sierra Nevada.*

1. *Finalidad territorial.*

El itinerario Borde Noroccidental de Sierra Nevada tendrá por finalidad básica la preservación de sus valores ecológico-ambientales, en consonancia con la declaración de Parque Natural y Parque Nacional, pero también, y a los efectos del Sistema de Espacios Libres de la aglomeración urbana, su principal finalidad consiste en la formación educativa y el disfrute social de una de las zonas rurales más significativas del entorno. Además de la conexión entre los distintos espacios del itinerario, los corredores del mismo tienen como finalidad esencial propiciar la intercomunicación entre los valles del Dílar y Monachil por estas estribaciones orográficas, actualmente muy dificultosa. Todos estos fines habrán de complementarse y compatibilizarse con las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Sierra Nevada aprobado por Decreto 64/1994, de 15 de marzo, y la Ley 3/1999, de 11 de enero, de Creación del Parque Nacional de Sierra Nevada.

2. *Actuaciones principales.*

A. De regeneración:
* Sellado y actuaciones de mejora paisajística en la canteras del Cono de la Zubia.
* Restauración de la fuente del Hervidero y albercas adyacentes.
* Revegetación de las zonas degradadas con especies autóctonas prioritariamente.
* Limpieza de inertes en el tramo inferior del Camino de los Neveros.
* Mejora del entorno de la central eléctrica de Diéchar.
* Mejora de firme y drenaje en el Camino de los Neveros y Camino de la Espartera.

B. De adquisición:
* Parcelas y/o cortijo en el entorno de las Casas de Balzaín para construcción de área de recreo e información.
* Ruinas y parcelas adyacentes al cortijo de San Pedro, para habilitación de área de recreo.

C. De permeabilización:
* Acondicionamiento y señalización de los caminos y pistas constituyentes del itinerario.
* Habilitación de senderos o mejora de los existentes en distintos lugares, de forma prioritaria: junto al arroyo Huenes, entre Fuente Fría y los Cahorros a través del cortijo de la Cepa, entre los Cahorros y las Tapias, cuerda del Trevenque.
* Obtención de derecho de paso entre la Central de Diéchar y la Cortijuela a través del Cerro Huenes (camino de la Dehesilla).

D. De adecuación al uso público:
* Plantación de árboles de sombra en carriles del itinerario expuestos a solana.
* Acondicionamiento del entorno de la Fuente del Hervidero y/o de Las Mesetas y/o del entorno de la central de Diéchar como área o áreas de acogida y recreo.
* Recuperación del trazado de la vía pecuaria que discurre por la Sierra del Manar hasta Padul.
* Acondicionamiento para senderismo del último tramo de acceso al Trevenque.
* Habilitación de carril-bici en la carretera Monachil-El Purche.
* Construcción de miradores en los lugares señalados en el Plano de Ordenación y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.

Las actuaciones se realizarán en todo caso de forma compatible con las previsiones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Sierra Nevada, aprobado por Decreto 64/1994, de 15 de marzo y de la Ley 3/1999, de 11 de enero, de Creación del Parque Nacional de Sierra Nevada.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.94. *Determinaciones generales relativas al itinerario Río Dílar.*

1. *Finalidad territorial.*

El itinerario Río Dílar tiene por finalidades fundamentales: favorecer el disfrute social de un espacio protagonizado por el elemento fluvial; la preservación como suelo rústico, por tanto no edificado, de gran parte de la vega que irriga; y la articulación de los núcleos más meridionales de la aglomeración urbana en concordancia con la red viaria propuesta por el Plan.

2. *Actuaciones principales.*
   A. De regeneración:
      * Limpieza y sellado de las escombreras del Dílar junto a la acequia Real de Ogíjares.
      * Limpieza del cauce del río Dílar en las zonas de vertidos incontrolados.
      * Obtención de un soto climácico con objetivo didáctico y paisajístico en una zona acotada de la vega.
      * Sustitución de los bloques de hormigón por piedra natural en los muros ribereños protectores de la corriente.
   B. De adquisición:
      * Un molino hidráulico de la cornisa sobre el río Dílar con finalidad restauradora.
   C. De permeabilización:
      * Señalización de caminos rurales en la zona de vega.
      * Construcción de vados del lecho fluvial y mejora de los existentes.
      * Habilitación de un carril-bici paralelo a la corriente fluvial en el tramo inscrito entre la Fábrica y la central eléctrica Ntra. Sra. de las Angustias.
   D. De adecuación al uso público:
      * Ejecución de un área recreativa en la ribera del Dílar entre Alhendín, Ogíjares y Otura.
      * Preparación de zonas de aparcamiento y regulación del tránsito rodado en el tramo La Fábrica-central eléctrica.
      * Medidas de control sobre reparcelaciones y construcciones en suelo rústico.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.95. *Determinaciones generales relativas al itinerario Alto Río Monachil.*

1. *Finalidad territorial.*
   El itinerario Alto Río Monachil tendrá por finalidad fundamental consagrar para uso público uno de los espacios de mayor utilización social de todo el ámbito de la aglomeración urbana, la zona de esquí de Sierra Nevada, situada en la cabecera del río Monachil, como también la propia carretera de acceso desde Granada a la cumbres nevadenses. Junto a la consolidación de esta área lúdica y deportiva, se han de fomentar usos alternativos al esquí propio de la temporada invernal, además de extremar las medidas de preservación de elementos frágiles, sobre todo de flora y fauna. Las actuaciones propuestas para este itinerario han de compatibilizarse con las previsiones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural de Sierra Nevada al respecto.
2. *Actuaciones principales.*
   A. De regeneración:
      * Minimización de impactos en las pistas de esquí en época estival.
   B. De adquisición:
      * Observatorio astronómico abandonado del Mojón del Trigo para destinarlo a instalación didáctica y mirador de las altas laderas de la sierra.
   C. De permeabilización:
      * Señalización de laderas para la práctica estival de senderismo.
   D. De adecuación al uso público:
      * Habilitación de áreas recreativas en los Peñones de San Francisco y en el entorno del observatorio abandonado de Mojón del Trigo.
      * Ampliación del arcén de la carretera de Sierra Nevada para cicloturismo.
      * Construcción de miradores en la Cuesta del Desmayo (sobre El Purche), Majada del Carnero (sobre la Dehesa de San Jerónimo), Collado de las Sabinas y Collado del Diablo (sobre el alto río Genil).

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.96. *Determinaciones pormenorizadas complementarias relativas a los elementos que componen el sistema de espacios libres.*

1. En documento Anexo a la presente Normativa se indican las determinaciones pormenorizadas para cada uno de los elementos que componen el sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.
2. El contenido del citado Anexo tiene carácter recomendativo y complementario a las determinaciones del presente capítulo.

SECCIÓN TERCERA: Regulación del suelo afectado a la red de espacios libres de nivel de la Aglomeración.

NORMA

Artículo 2.97. *Suelo afectado al sistema de espacios libres*

A los efectos de este Plan, el suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada es el que se delimita como tal en el Plano de Estructura de Articulación Territorial.

NORMA

Artículo 2.98. *Dominio del suelo afectado al sistema de espacios libres.*

1. El suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, que a la entrada en vigor del presente Plan sea de dominio privado podrá continuar en dicha situación dominical, excepto que forme parte de un espacio de carácter lineal, en cuyo caso deberá pasar al dominio público.
2. Sin perjuicio de lo anterior, en aplicación del artículo 24 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, los proyectos que se realicen en ejecución de las determinaciones previstas por este Plan para cualquier finalidad que coadyuve al logro de los objetivos y fines establecidos para el sistema de

espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, tendrán la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

3. El suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, que a la entrada en vigor del presente Plan tenga el carácter de bien patrimonial de alguna Administración o Entidad Pública, podrá continuar en dicha situación o pasar a formar parte del dominio público adscrito al sistema de espacios libres.

4. El suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, que a la entrada en vigor del presente Plan sea de dominio público deberá mantenerse en tal situación. En el supuesto de que decayese la causa que originó su incorporación a dicho dominio, se realizará una mutación demanial para adscribirlo al dominio público del sistema de espacios libres.

NORMA

Artículo 2.99. *Zonificación del suelo afectado al sistema de espacios libres.*

1 A los efectos de la regulación de los usos y transformaciones permitidos, dentro del suelo afectado al sistema de espacios libres se distinguen las siguientes zonas:

A. Zona 1. Suelos incluidos en espacios naturales protegidos.
B. Zona 2. Suelos de alto valor ecológico-ambiental.
C. Zona 3. Suelos de alto valor productivo.
D. Zona 4. Otros suelos de los espacios extensivos.
E. Zona 5. Suelos de espacios lineales y enlaces entre itinerarios.

2. La delimitación de las distintas zonas es la que se señala en el Plano de Organización y Zonificación del Sistema de Espacios Libres.

3. La aplicación de la regulación de usos y transformaciones que se realiza en los artículos siguientes para las distintas zonas, se realizará sin perjuicio de la salvaguarda de los derechos legalmente adquiridos a la entrada en vigor del presente Plan.

NORMA

Artículo 2.100. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 1.*

1. Se corresponde esta zona con los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, que se encuentran además incluidos en el Parque Nacional de Sierra Nevada, los Parques Naturales de Sierra Nevada o de la Sierra de Huétor y el Parque Periurbano de la Dehesa del Generalife.

2. Los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 1 tendrán la consideración de especialmente protegidos a los efectos del artículo 9.1 de la Ley Estatal 6/1998, de 13 de abril, sobre régi-men del suelo y valoraciones.

3. Sobre los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 1 podrán realizarse los usos y transformaciones que resulten autorizables en aplicación de las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y del Plan Rector de Uso y Gestión del espacio en que se localicen.

NORMA

Artículo 2.101.*Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 2.*

1. Se corresponde esta zona con los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada y que además poseen valores excepcionales de carácter ecológico-ambiental.

2. Los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 2 tendrán la consideración de especialmente protegidos a los efectos del artículo 9.1 de la Ley Estatal 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.

3. Sobre los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 2 podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental, de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:

* Entresacas (2.1).
* Construcción de cortafuegos (2.3).
* Construcción de casetas para aperos o guardería forestal (2.4).
* Repoblaciones forestales (2.5).
* Ampliación y mejora de vías de comunicación existentes (5.1).
* Nuevas vías de comunicación no asfaltadas (5.2).
* Nuevas vías de comunicación asfaltadas previstas en los planes (5.3).
* Construcción de canales y acequias (5.13).
* Tendido de infraestructuras subterráneas (5.14).
* Construcción de depósitos de agua potable (5.16).
* Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

NORMA

Artículo 2.102. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 3.*

1. Se corresponde esta zona con los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada y que además son de excepcional valor productivo.

2. Sobre los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 3 podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental, de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:

* Todas los relativos a la explotación agrícola (1), forestal (2) y ganadera (3), excepto:
  - Construcción de viveros e invernaderos (1.4).
  - Construcción de viviendas agrícolas (1.6).
  - Talas indiscriminadas o masivas de especies distintas al chopo (2.2).
* Relleno y sellado de canteras a cielo abierto (4.3).
* Todos las relativos a la construcción y mejora de infraestructuras (5), excepto:
  - Construcción de vertederos (5.18).
* Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).
* Construcción de pistas para instalaciones deportivas (6.3).
* Construcción de instalaciones de restauración (6.4).
* Construcción de industrias agropecuarias (6.7).
* Mejora y dotación de servicios urbanos a núcleos existentes (8.1).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

NORMA

Artículo 2.103. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 4.*

1. Se corresponde esta zona con el resto de los suelos afectados al sistema de espacios libres en espacios extensivos, no incluidos en ninguna de las otras zonas.

2. Sobre los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 4 podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental, de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:

* Todas los relativos a la explotación agrícola (1), forestal (2) y ganadera (3), excepto:
  - Construcción de invernaderos (1.4. parcial).
  - Construcción de viviendas agrícolas (1.6).
  - Talas indiscrimadas o masivas de especies distintas al chopo (2.2).
  - Construcción de establos (3.1).
* Relleno y sellado de canteras a cielo abierto (4.3).
* Todos las relativos a la construcción y mejora de infraestructuras (5), excepto:
  - Construcción de vertederos (5.18).
* Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).
* Construcción de equipamientos comunitarios (6.2).
* Construcción de pistas para instalaciones deportivas (6.3).
* Construcción de instalaciones de restauración (6.4).
* Construcción de camping y campamentos de turismo (6.5).
* Construcción de industrias agropecuarias (6.7).
* Mejora y dotación de servicios urbanos a núcleos existentes (8.1).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

NORMA

Artículo 2.104. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en el suelo afectado al sistema de espacios libres Zona 5.*

1. Se corresponde esta zona con los suelos afectados al sistema de espacios libres en la categoría de espacios lineales.

2. Sobre los suelos afectados al sistema de espacios libres delimitados como Zona 5 no podrán realizarse otros usos o transformaciones que los que tengan por finalidad facilitar su uso público y facilitar su función educativa-ambiental, quedando prohibidos todos los demás.

NORMA

Artículo 2.105. *Competencia y procedimiento para la alteración del suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.*

1. La determinación del suelo afectado por este Plan al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, así como su zonificación, tienen carácter definitivo, por lo que no podrán ser alterados por el Planeamiento Urbanístico, excepto que se produzca el supuesto previsto en el artículo 2.11.3 de la presente Normativa, en cuyo caso el suelo que se delimite por el Planeamiento Urbanístico General como parte del sistema de asentamientos se considerará excluido del sistema de espacios libres, sin que ello suponga modificación del presente Plan.

2. Sin perjuicio de lo anterior, los límites de los espacios que en el Plano de Estructura de Articulación Territorial se vinculen al trazado de elementos de la red viaria o de la red ferroviaria, se mantendrán vinculados a dichos elementos aun cuando se produzca el ajuste de los mismos por los procedimientos que se señalan en los artículos 2.37 y 2.58 de esta Normativa.

3. El ajuste de los límites del suelo afectado al sistema de espacios libres se producirá conjuntamente con el del elemento al que estuviese vinculado.

4. En aplicación de lo previsto en esta Normativa, el simple ajuste de las determinaciones del Plan no se considerará modificación del mismo.

5. Los ajustes de las determinaciones del Plan que se produzcan se incluirán en la siguiente Actualización que se formule.

NORMA

Artículo 2.106. *El suelo afectado al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada y el Planeamiento Urbanístico General.*

1. El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación y zonificación de los suelos afectados por el presente Plan al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.
2. El sistema de espacios libres de nivel municipal que determine el Planeamiento Urbanístico General en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1/1997, de 18 de junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (artículos 72.2.d y 78.1.b) tendrá carácter complementario al establecido en el presente Plan.
3. Sin perjuicio de lo anterior, el Planeamiento Urbanístico General podrá incluir como parte integrante del sistema de espacios libres municipal suelos afectados por el presente Plan al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada, en cuyo caso deberá establecer su carácter público, así como los mecanismos e instrumentos de gestión urbanística para su adscripción efectiva al dominio público.
4. La normativa que el Planeamiento Urbanístico General determine para los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada no podrá alterar las determinaciones establecidas para cada zona por el presente Plan. El Planeamiento Urbanístico General podrá desarrollar dichas determinaciones mediante el señalamiento de los parámetros urbanísticos propios de la clase de suelo en que incluya total o parcialmente a los elementos del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.

Capítulo Quinto: Del sistema de dotaciones de la aglomeración urbana de Granada.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.107. *Composición del sistema de dotaciones de la aglomeración urbana.*

El sistema de dotaciones de la aglomeración urbana de Granada está constituido por el suelo, las construcciones y las instalaciones destinados a prestar los servicios públicos a los ciudadanos relacionados con la educación, la cultura, la sanidad, la atención social, la administración de justicia o la práctica del deporte, entre otros. Forman parte también del sistema de dotaciones las instalaciones de la administración pública que coadyuven a la prestación de dichos servicios, aun cuando no tengan relación directa con la población.

DIRECTRIZ

Artículo 2.108. *Objetivos territoriales para la ordenación del sistema de dotaciones de la aglomeración urbana.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas perseguirá los siguientes objetivos en relación al sistema de dotaciones de la aglomeración urbana de Granada:

A. Completar el escalón básico de dotaciones municipales.
B. Localizar preferentemente las dotaciones al servicio de varios municipios en los núcleos de Nivel B y C, según la jerarquía establecida en el artículo 2.6. de esta Normativa.
C. Ubicar las dotaciones al servicio general de la aglomeración en la ciudad de Granada.
D. Situar las dotaciones al servicio de más de un municipio en el interior del sistema de asentamientos y en el entorno de los nodos del transporte público supramunicipal.
E. Agrupar las dotaciones de los distintos servicios, según criterios de accesibilidad relativa para los usuarios.

SECCIÓN SEGUNDA: Determinaciones relativas al sistema de dotaciones de interés para la aglomeración urbana de Granada.

NORMA

Artículo 2.109. *Elementos que constituyen el sistema de dotaciones.*

Constituyen el sistema de dotaciones de interés para la aglomeración urbana de Granada los suelos, las construcciones y las instalaciones de dominio público existentes en la actualidad o que se realicen durante el período de vigencia del presente Plan, destinadas a prestar servicios a la población de más de un municipio.

NORMA

Artículo 2.110. *Jerarquización del sistema de dotaciones de interés para la aglomeración urbana.*

El sistema de dotaciones de interés para la aglomeración urbana de Granada se jerarquiza a efectos funcionales en los siguientes niveles:

A. Dotaciones de nivel de la Aglomeración.
B. Dotaciones de nivel Supramunicipal.

DIRECTRIZ

Artículo 2.111. *Determinaciones relativas a las dotaciones de nivel Aglomeración.*

1. *Finalidad Territorial.*
   Las dotaciones de nivel Aglomeración tendrán por finalidad territorial la prestación de los servicios públicos al conjunto de los habitantes de la aglomeración urbana y, en su caso, a los de los ámbitos provincial, subregional y regional.

2. *Elementos que constituyen las dotaciones de nivel Aglomeración.*
Forman parte del nivel de Aglomeración los suelos, construcciones e instalaciones públicas destinadas a:
   A. Equipamiento educativo:
   Enseñanza univesitaria.
   B. Equipamiento sanitario:
   Hospitales, clínicas y departamentos universitarios relacionados con la salud.
   C. Equipamiento deportivo:
   Grandes instalaciones deportivas y deporte espectáculo.
   D. Equipamiento asistencial:
   Centros asistenciales especializados.
   E. Equipamiento cultural:
   Archivos y bibliotecas especializadas, teatros, salas de congresos y exposiciones.
   F. Equipamiento administrativo:
   Delegaciones provinciales, Audiencias y Tribunales, cárceles y registros.
3. *Acción Administrativa.*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas en relación a las dotaciones de nivel Aglomeración desarrollará las siguientes directrices:
   A. El suelo, las instalaciones y las construcciones de dominio público afectadas a la prestación de servicios dotacionales de nivel Aglomeración sólo podrán ser desafectadas cuando se haya procedido a su previo traslado o hayan dejado de prestar servicio por resultar este innecesario.
   B. El suelo de dominio público afectado a la prestación de servicios dotacionales de nivel Aglomeración, aun cuando dicho servicio haya sido trasladado o declarado innecesario, permanecerá en dicha situación demanial, excepto que parcial o totalmente también resultara innecesario o inadecuado para la prestación de cualquier otro servicio dotacional.
   C. Las nuevas dotaciones de nivel Aglomeración en las que sea previsible una importante afluencia de usuarios, se localizarán en las proximidades de la red de tranvía o metro ligero señalada por el presente Plan.
   D. Las Administraciones y Entidades Públicas prestadoras de servicios y los municipios implicados cooperarán en orden a conseguir la integración territorial y urbana de las nuevas dotaciones y a facilitar la gestión urbanística para la obtención del suelo necesario.
4. *Actuaciones principales*
El Ayuntamiento de Granada preverá en su Planeamiento Urbanístico General el suelo necesario para la construcción de ocho mil (8.000) metros cuadrados destinados a nuevos juzgados.

DIRECTRIZ

Artículo 2.112. *Determinaciones relativas a las dotaciones de nivel Supramunicipal.*
1. *Finalidad Territorial.*
Las dotaciones de nivel Supramunicipal tendrán por finalidad territorial la prestación de los servicios públicos a los habitantes de más de un municipio.
2. *Elementos que constituyen las dotaciones de nivel Supramunicipal.*
Forman parte del nivel Supramunicipal los suelos, construcciones e instalaciones públicas destinadas a:
   A. Equipamiento educativo:
   Enseñanza Secundaria No Obligatoria.
   B. Equipamiento sanitario:
   Ambulatorios y Centros de Salud.
   C. Equipamiento deportivo:
   Instalaciones deportivas medias.
   D. Equipamiento asistencial:
   Centros ocupacionales, residencias de ancianos y centros de menores.
   E. Equipamiento cultural:
   Cines, archivos y museos menores y salas de exposiciones.
   F. Equipamiento administrativo:
   Juzgados de Primera Instancia, sedes de la Administración Tributaria, del INEM y de otros departamentos o entidades con implantación comarcal, así como de las Mancomunidades o Consorcios propios del ámbito.
   G. Equipamiento de seguridad y protección civil:
   Servicios de extinción y prevención de incendios y servicios de protección civil.
3. *Acción Administrativa.*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas en relación a las dotaciones de nivel Supramunicipal desarrollará las siguientes directrices:
   A. El suelo, las instalaciones y las construcciones de dominio público afectadas a la prestación de servicios dotacionales de nivel Supramunicipal sólo podrán ser desafectadas cuando se haya procedido a su previo traslado o hayan dejado de prestar servicio por resultar este innecesario.
   B. El suelo de dominio público afectado a la prestación de servicios dotacionales de nivel Supramunicipal, aun cuando dicho servicio no hubiera sido implantado, haya sido trasladado o declarado innecesario, permanecerá en dicha situación demanial.

C. Las nuevas dotaciones de nivel Supramunicipal en las que sea previsible una importante afluencia de usuarios, se localizarán en núcleos de nivel B, según la jerarquía establecida en el artículo 2.6. de esta Normativa y en las proximidades de la red de tranvía o metro ligero señalada por el presente Plan.

D. Las Administraciones y Entidades Públicas prestadoras de servicios y los municipios implicados cooperarán en orden a conseguir la integración territorial y urbana de las nuevas dotaciones y a facilitar la gestión urbanística para la obtención del suelo necesario.

4. *Actuaciones principales.*

Los municipios respectivos preverán en su Planeamiento Urbanístico General el suelo necesario para la construcción de las siguientes dotaciones:

A. De equipamiento educativo.
Centros de Enseñanza Secundaria No Obligatoria en: *Albolote, Peligros y Santa Fe.*

B. De equipamiento sanitario.
Centros de Salud en Armilla, Churriana de la Vega, Granada, Huétor Vega y Santa Fe.

SECCIÓN TERCERA: El sistema de dotaciones de la aglomeración urbana y el Planeamiento Urbanístico General.

DIRECTRIZ

Artículo 2.113. *Afección del suelo de los elementos que componen el sistema de dotaciones a usos de interés social .*

1. El Planeamiento Urbanístico General calificará el suelo de dominio público ocupado por el sistema de dotaciones existente como afectado al mismo.

2. Excepcionalmente, cuando total o parcialmente el suelo de dominio público afectado a una dotación de nivel de Aglomeración resultase innecesario para el servicio que hubiera venido prestando o para cualquier otro servicio público, el Planeamiento Urbanístico General podrá calificarlo para otros usos de interés social que no hayan de localizarse necesariamente sobre suelos de dominio público.

3. El suelo que en ejecución de Planeamiento Urbanístico haya pasado a formar parte del dominio público afectado a cualquier uso dotacional, sea cual fuere el nivel de servicio previsto o implantado en el mismo, deberá ser calificado íntegramente por el Planeamiento Urbanístico General como perteneciente al sistema de dotaciones públicas.

DIRECTRIZ

Artículo 2.114. *Coordinación interadministrativa para la ordenación del sistema de dotaciones en el Planeamiento Urbanístico General.*

1. Los municipios que procedan a la formulación de Planeamiento Urbanístico General o a su revisión deberán comunicarlo al resto de Administraciones o Entidades Públicas prestadoras de servicios dotacionales, recabando de las mismas las necesidades de suelo que pudieran tener para la localización de nuevas dotaciones o la ampliación de las existentes.

2. Se considerarán Administraciones o Entidades Públicas prestadoras de servicios dotacionales, al menos, a las siguientes: Ministerio del Interior, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Consejería de Educación y Ciencia, Consejería de Salud, Consejería de Asuntos Sociales, Consejería de Cultura, Consejería de Turismo y Deportes y Consejería de Gobernación y Justicia.

3. Copia de las comunicaciones señaladas en el apartado 1 de este artículo formarán parte del expediente municipal instruido para la formulación del planeamiento, por lo que su no existencia dará lugar a que la Consejería de Obras Públicas y Transportes considere incompleto el expediente a los efectos de informar o resolver sobre el mismo.

Capítulo Sexto: De las redes de infraestructuras urbanas.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.115. *Composición de las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada.*

1. Las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada están constituidas por el suelo, las instalaciones y las construcciones que tienen por finalidad prestar los servicios básicos al sistema de asentamientos.

2. Se consideran servicios básicos: el abastecimiento de agua potable, la evacuación y depuración de las aguas usadas, el abastecimiento energético, las telecomunicaciones y el tratamiento de los residuos sólidos urbanos.

DIRECTRIZ

Artículo 2.116. *Objetivos territoriales para la ordenación de las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de las empresas prestadoras de servicios perseguirá los siguientes objetivos en relación a las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada:

A. Fomentar en la población de la aglomeración urbana hábitos para un consumo racional de los distintos servicios y en especial de aquellos que consumen recursos naturales.

B. Realizar una implantación de las infraestructuras y una gestión de las mismas respetuosa con el medio ambiente de la aglomeración.

C. *Garantizar la prestación de los distintos servicios en las mejores condiciones.*
D. Equiparar las condiciones de prestación de los servicios en el sistema de asentamientos de la aglomeración.
E. Compatibilizar el trazado de las infraestructuras de los distintos servicios entre sí y con el resto de componentes de la estructura de articulación territorial.

NORMA

Artículo 2.117. *Distribución funcional de las redes de infraestructuras urbanas.*
1. Las redes de infraestructuras urbanas en la aglomeración urbana de Granada se dividen funcionalmente en:
A. Infraestructuras del ciclo del agua.
B. Infraestructuras para el abastecimiento energético.
C. Infraestructuras de telecomunicaciones.
D. Infraestructuras de tratamiento de los residuos sólidos urbanos.
2. El presente Plan considera adecuado el funcionamiento actual y previsible de las infraestructuras de telecomunicaciones, por lo que no establece determinaciones sobre el mismo.
3. El presente Plan asume las determinaciones del Plan Provincial Director de Residuos Sólidos Urbanos y, en consecuencia, no establece determinaciones al respecto.

SECCIÓN SEGUNDA: *Infraestructuras del ciclo del agua.*

Subsección 1ª: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.118. *Elementos que componen las infraestructuras del ciclo del agua.*
Constituyen las infraestructuras del ciclo del agua en la aglomeración urbana de Granada las instalaciones y construcciones destinadas a la captación, potabilización, depósito, distribución en alta, evacuación general y depuración del agua destinada a usos urbanos, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones y construcciones.

DIRECTRIZ

Artículo 2.119. *Objetivos territoriales para la ordenación de las infraestructuras del ciclo del agua.*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de las empresas prestadoras de servicios perseguirá los siguientes objetivos en relación a las infraestructuras del ciclo del agua en la aglomeración urbana de Granada:
A. Concluir en el plazo máximo de seis (6) años las infraestructuras del ciclo integral del agua.
B. Disminuir el consumo de agua potable mediante políticas orientadas al control de la demanda y de las condiciones de las infraestructuras de abastecimiento hasta establecerlo al final del período de vigencia del presente Plan en 250 litros/habitante/día.
C. Unificar el suministro de agua potable para toda la aglomeración urbana.
D. Limitar las captaciones de agua del acuífero de la Vega de Granada para abastecimiento urbano a los períodos de sequía.
E. Potabilizar la totalidad del agua consumida para usos urbanos.
F. Equiparar las condiciones de calidad, caudal y presión en el sistema de asentamientos de la aglomeración urbana.
G. Sustituir en el plazo máximo de nueve (9) años las distintas captaciones y procesos de tratamiento existentes en la aglomeración urbana por el nuevo sistema unificado.
H. Construir en el plazo máximo de seis (6) años la totalidad de la red de evacuación de aguas usadas en la aglomeración urbana.
I. Depurar en el plazo máximo de seis (6) años la totalidad de las aguas usadas por el sistema de asentamientos de la aglomeración.
J. Reutilizar las aguas depuradas para el riego de los cultivos de la Vega de Granada, según las condiciones de calidad establecidas para cada uno de ellos.
K. Impedir la construcción o ampliación de redes de suministro o depuración de aguas no integradas en el sistema unificado.
L. Unificar para toda la aglomeración urbana, al menos, la gestión de la captación, potabilización, depósito y distribución del abastecimiento de agua en alta y de la evacuación general, depuración y reutilización de las aguas usadas.
M. Establecer una política tarifaria única para el agua en la aglomeración urbana, sin perjuicio de los recargos y cánones zonales a que hubiera lugar, de manera transitoria, motivados por la construcción de las infraestructuras necesarias.

NORMA

Artículo 2.120. *Distribución funcional de las infraestructuras del ciclo del agua.*
Las infraestructuras del ciclo del agua en la aglomeración urbana de Granada se dividen funcionalmente en:
A. Infraestructuras para el abastecimiento de agua potable.
B. Infraestructuras para la evacuación y depuración de las aguas usadas.

Subsección 2ª: Infraestructuras para el abastecimiento de agua potable.

NORMA

Artículo 2.121. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento de agua potable.*
Constituyen las infraestructuras para el abastecimiento de agua potable de la aglomeración urbana de Granada las instalaciones para la captación, transporte, potabilización, depósito, bombeo y distribución en

alta que se establecen en el esquema del Anexo 4 a la presente Normativa, así como lo suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones.

DIRECTRIZ

Artículo 2.122. *Determinaciones relativas a las infraestructuras de captación y potabilización del agua potable.*

1. *Características.*
   Las captaciones para el consumo de agua potable en la aglomeración urbana de Granada se realizarán desde el embalse de Canales, el embalse de Quentar, el embalse de Colomera (manantial de Deifontes) y el acuífero de La Vega de Granada, esta última sólo en situaciones de sequía, cuando el resto de las fuentes de captación no puedan garantizar el suministro necesario.
   La potabilización del agua, previamente a su distribución, se realizará mediante estaciones de tratamiento de aguas potables (ETAP), que se localizarán en los municipios de Albolote, Atarfe, Huétor Vega, Lancha del Genil (existente) y Ogíjares.
2. *Condiciones particulares.*
   Excepcionalmente, el suministro de agua potable de algunos núcleos existentes del sistema de asentamientos, o de parte de ellos, podrá realizarse desde otras fuentes por motivos de dificultad altimétrica para los bombeos y de escasa entidad poblacional demandante.
   El número y posición de las ETAP podrá variar, justificadamente, por razones de mejoras técnicas o mayor adecuación territorial o ambiental.

DIRECTRIZ

Artículo 2.123. *Determinaciones relativas a las infraestructuras de distribución del agua potable.*

1. *Características.*
   El agua procedente de las distintas fuentes de captación, una vez potabilizada, se unificará en la red de distribución básica de la aglomeración.
   La distribución del agua potabilizada desde las ETAP hasta los distintos depósitos municipales se realizará por gravedad o por bombeo para garantizar el caudal y presión necesarios.
   La red de distribución en alta concluirá en uno o varios depósitos por municipio, según las características de su sistema de asentamientos.
   Las estaciones de bombeo y los depósitos municipales serán los que se establecen en el esquema del Anexo 4 a la presente Normativa.
2. *Condiciones particulares.*
   El número y posición de las estaciones de bombeo y de los depósitos municipales podrá variar, justificadamente, por razones de mejoras técnicas o mayor adecuación territorial o ambiental.

Subsección 3ª: Infraestructuras para la evacuación y depuración de las aguas usadas.

NORMA

Artículo 2.124. *Elementos que componen las infraestructuras para la evacuación y depuración de las aguas usadas.*
Constituyen las infraestructuras para la evacuación y depuración de aguas usadas de la aglomeración urbana de Granada las instalaciones para la evacuación general, la depuración y la reutilización que se establecen en el esquema del Anexo 5 a la presente Normativa, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones.

DIRECTRIZ

Artículo 2.125. *Determinaciones relativas a las infraestructuras de evacuación y depuración de las aguas usadas.*

1. *Características.*
   Las aguas usadas por los núcleos del sistema de asentamientos se evacuarán, mediante colectores, desde el exterior de dichos núcleos hasta las estaciones de depuración de aguas residuales (EDAR).
   La depuración de las aguas usadas se realizará en las siguientes EDAR: Los Vados (existente más ampliación), Churriana (existente), La Ochava, El Tercio, Río Dílar, Frailes, La Cava, Cubillas, Genil, Alfacar, Dílar, El Fargue, Güevéjar, Monachil y Víznar.
   Las características de las distintas EDAR se adoptarán en función del volumen de agua a tratar, de sus condiciones y de la reutilización que se prevea para el efluente
2. *Condiciones particulares.*
   El número y posición de las estaciones depuradoras de aguas residuales podrá variar, justificadamente, por razones de mejoras técnicas o mayor adecuación territorial o ambiental. En todo caso, las posibles modificaciones al esquema funcional propuesto tenderán a disminuir su número.

Subsección 4ª: Gestión de las infraestructuras del ciclo del agua.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.126. *Consorcio para la construcción, gestión y explotación de las infraestructuras del ciclo del agua.*

1. Las Administraciones y Entidades Públicas competentes en materia de abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas fomentarán la creación de un Consorcio de Aguas de la Aglomeración Urbana de Granada.
2. Corresponderá al Consorcio de Aguas de la Aglomeración Urbana de Granada la construcción, gestión y explotación de las infraestructuras supramunicipales del ciclo del agua. El Consorcio podrá hacerse cargo, además, de la construcción, gestión y explotación de las infraestructuras municipales, cuando así lo consideren conveniente las Administraciones consorciadas y el municipio de que se trate.

3. El Consorcio de Aguas de la Aglomeración Urbana de Granada podrá estar constituido por las Administraciones competentes en materia de abastecimiento, saneamiento y depuración, los municipios afectados, la Diputación Provincial de Granada, las empresas prestadoras de servicios y otros organismos públicos o privados.

SECCIÓN TERCERA: Infraestructuras para el abastecimiento energético.

Subsección 1ª: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 2.127. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento energético.*
Constituyen las infraestructuras para el abastecimiento energético en la aglomeración urbana de Granada las instalaciones y construcciones destinadas a la producción, transporte, transformación y distribución de la energía o de los fluidos destinados específicamente a su producción, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones y construcciones.

DIRECTRIZ

Artículo 2.128. *Objetivos territoriales para la ordenación de las infraestructuras de abastecimiento energético.*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de las empresas prestadoras de servicios perseguirá los siguientes objetivos en relación a las infraestructuras de abastecimiento energético en la aglomeración urbana de Granada:

A. Fomentar entre la población de la aglomeración urbana hábitos de consumo racional y ahorro de energía.
B. Potenciar el uso de las energías renovables y en especial de la solar y la procedente de la biomasa.
C. Garantizar un abastecimiento de energía eléctrica estable y suficiente en toda la aglomeración.
D. Extender progresivamente a toda la aglomeración urbana la red de gas natural canalizado.
E. Evitar o minorar el impacto ambiental producido por el trazado de las infraestructuras.
F. Impedir el trazado de nuevos tendidos aéreos por los suelos afectados al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana o por las zonas protegidas por la legislación ambiental y por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos por el presente Plan.
G. Trazar las nuevas infraestructuras por pasillos que no dificulten la ejecución de las actuaciones previstas en este Plan.
H. Compatibilizar el trazado de las infraestructuras con el necesario crecimiento del sistema de asentamientos urbanos.
I. Proteger las infraestructuras, evitando la implantación en su entorno de usos y actividades que puedan resultar incompatibles.

NORMA

Artículo 2.129. *Distribución funcional de las infraestructuras para el abastecimiento energético.*
Las infraestructuras para el abastecimiento energético en la aglomeración urbana de Granada se dividen funcionalmente en:

A. Infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.
B. Infraestructuras para el abastecimiento de gas natural.

Subsección 2ª: Infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.

NORMA

Artículo 2.130. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.*
Constituyen las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica en la aglomeración urbana de Granada los tendidos de transporte y distribución en alta y las subestaciones que se establecen en el esquema del Anexo 6 a la presente Normativa, así como los suelos que soporten en exclusiva dichas instalaciones.

DIRECTRIZ

Artículo 2.131. *Determinaciones relativas a las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica.*

1. *Características.*
Las actuaciones necesarias para la construcción del sistema eléctrico previsto en el Anexo 6 evitarán la ocupación de suelos afectados al sistema de asentamientos o al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana, así como de los protegidos por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos por el presente Plan. Cuando por razones técnicas justificadas sea imprescindible la ocupación de alguno de los suelos citados, los tendidos se realizarán coordinadamente con el resto de infraestructuras previstas a fin de evitar nuevos impactos.
2. *Condiciones particulares.*
El esquema funcional previsto en el Anexo 6 podrá variar, justificadamente, por razones de mejoras técnicas o mayor adecuación territorial o ambiental.

RECOMENDACIÓN

Artículo 2.132. *Líneas aéreas de alta tensión y Planeamiento Urbanístico General.*
1. Los municipios de Albolote, Alhendín, Atarfe, Cájar, Cullar Vega, Granada, Huétor Vega, Las Gabias, Monachil y La Zubia y la Compañía Sevillana de Electricidad estudiarán soluciones de desvío de los tendidos eléctricos de 220 KV y 132 KV y/o de reordenación urbanística a fin de resolver los problemas de compatibilidad entre las infraestructuras eléctricas y el medio urbano e impedir que se generen nuevos problemas en las áreas de extensión.

2. El Planeamiento Urbanístico General evitará la extensión del sistema de asentamientos urbanos sobre suelos en los que existan tendidos eléctricos aéreos de alta tensión o en caso contrario preverá y garantizará las actuaciones necesarias para su compatibilidad.

Subsección 3ª: Infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.

NORMA

Artículo 2.133. *Elementos que componen las infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.*
Constituyen las infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado en la aglomeración urbana de Granada los tendidos de transporte a alta presión, distribución a media presión y las estaciones de regulación y medida que se establecen en el esquema del Anexo 7 a la presente Normativa.

DIRECTRIZ

Artículo 2.134. *Determinaciones relativas a las infraestructuras para el abastecimiento de gas canalizado.*

1. *Características.*
   Las actuaciones de tendido de la red de transporte a alta presión y de distribución a media presión necesarias para la construcción del sistema de distribución de gas canalizado previsto en el Anexo 7 evitarán la ocupación de suelos afectados al sistema de asentamientos o protegidos por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos por el presente Plan. Cuando por razones técnicas justificadas sea imprescindible la ocupación de alguno de los suelos citados, los tendidos se realizarán coordinadamente con el resto de infraestructuras previstas a fin de evitar nuevos impactos.
2. *Condiciones particulares.*
   El esquema funcional previsto en el Anexo 7 podrá variar, justificadamente, por razones de mejoras técnicas o mayor adecuación territorial o ambiental.

TITULO TERCERO: DE LAS ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 3.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para establecer restricciones a la implantación de usos y a la transformación de zonas en la aglomeración urbana de Granada.*

1. En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, corresponde al presente Plan la indicación de las zonas para la protección del paisaje y de los recursos naturales en la aglomeración urbana de Granada.
2. La indicación de las zonas para la protección del paisaje y de los recursos naturales prevista por este Plan, se realiza en coherencia y con carácter complementario a las delimitadas en desarrollo de la Ley Estatal 4/1989 de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres por la Ley 2/1989, de Inventario de Espacios Naturales en Andalucía y por la Ley Estatal 3/1999 por la que se crea el Parque Nacional de Sierra Nevada.
3. La protección del paisaje y de los recursos naturales en las zonas indicadas en el presente Plan por poseer valores naturales, ambientales, paisajísticos o productivos se establece mediante la restricción a la implantación de usos sobre las mismas y a su transformación.

NORMA

Artículo 3.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico General.*

1. Corresponde al Planeamiento Urbanístico General en el ámbito al que abarque completar la indicación de zonas que deban ser sometidas a restricción de usos y transformaciones por poseer valores naturales, ambientales, paisajísticos o productivos de interés municipal.
2. Las determinaciones del Planeamiento Urbanístico General para completar las zonas protegidas no podrán ser contradictorias con las previsiones del presente Plan.
3. La normativa que el Planeamiento Urbanístico General determine para las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones en este Plan, no podrán alterar las determinaciones en él establecidas para cada una de dichas zonas. El Planeamiento Urbanístico General podrá desarrollar dichas determinaciones mediante el señalamiento de los parámetros urbanísticos propios de la clase de suelo en que las incluya.

NORMA

Artículo 3.3. *Caracterización básica de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones.*

El presente Plan somete a restricción de usos y transformaciones a los siguientes grupos básicos de zonas:

A. Zonas afectadas a la red hídrica de la aglomeración.
B. Zonas incluidas en espacios naturales protegidos.
C. Zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana.
D. Zonas de valor productivo.

Capítulo Segundo: Zonas afectadas a la red hídrica de la aglomeración.

SECCIÓN PRIMERA: De la red hídrica de la aglomeración.

NORMA

Artículo 3.4. *Composición de la red hídrica de la aglomeración.*

La red hídrica de la aglomeración urbana de Granada está compuesta por todos los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas, con independencia del dominio público o privado de los mismos, que discurran por su ámbito territorial.

DIRECTRIZ

Artículo 3.5. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de la red hídrica de la aglomeración.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a la red hídrica de la aglomeración urbana de Granada.

A. Mantener o aumentar, cuando así se considere necesario para la seguridad de las personas o de las cosas, su capacidad de evacuación.
B. Proteger sus características naturales y en especial la flora, la fauna y el paisaje que les sean propios.
C. Velar por la calidad de las aguas corrientes.
D. Garantizar en todo caso el caudal mínimo que permita el mantenimiento de la flora y la fauna que les sean propias.
E. Impedir el vertido de sustancias contaminantes y de las aguas urbanas usadas sin depurar.
F. Velar por la conservación demanial del dominio público hidraúlico.
G. Potenciar el uso público de las márgenes .

NORMA

Artículo 3.6. *Clasificación de la red hídrica de la aglomeración.*

A los efectos de su ordenación y protección por el presente Plan, la red hídrica de la aglomeración urbana de Granada se clasifica en:

A. Red hídrica principal.
B. Red hídrica secundaria.

SECCIÓN SEGUNDA: De la red hídrica principal.

NORMA

Artículo 3.7. *Cauces que constituyen la red hídrica principal de la aglomeración urbana de Granada.*
Constituyen la red hídrica principal de la aglomeración urbana de Granada los cauces señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones.

NORMA

Artículo 3.8. *Regulación del suelo de la red hídrica principal de la aglomeración.*

1. Los suelos de los cauces de la red hídrica principal pertenecen al dominio público hidraúlico previsto en la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
2. Sobre los suelos de los cauces que constituyen la red hídrica principal de la aglomeración no podrá realizarse ningún uso o transformación, excepto las tendentes a mantener o aumentar su capacidad de evacuación.

SECCIÓN TERCERA: De la red hídrica secundaria.

NORMA

Artículo 3.9. *Cauces que constituyen la red hídrica secundaria de la aglomeración urbana de Granada.*
Constituyen la red hídrica secundaria de la aglomeración urbana de Granada los cauces existentes no señalados como pertenecientes a la red hídrica principal y al menos los grafiados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones.

NORMA

Artículo 3.10. *Regulación del suelo de la red hídrica secundaria de la aglomeración.*

1. Los suelos de los cauces de la red hídrica secundaria podrán ser de dominio público o privado, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
2. Sobre los suelos de los cauces de dominio público integrados en la red hídrica secundaria de la aglomeración no podrá realizarse ningún uso o transformación, excepto las tendentes a mantener o aumentar su capacidad de evacuación.
3. Sobre los suelos de los cauces de dominio privado integrados en la red hídrica secundaria de la aglomeración no podrán realizarse labores ni construirse obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas en perjuicio del interés público o de tercero, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda ocasionar daños a personas o cosas

SECCIÓN CUARTA: De las márgenes de la red hídrica de la aglomeración..

Subsección 1ª: Regulación general de las márgenes de los cauces públicos.

NORMA

Artículo 3.11. *Regulación de las márgenes proveniente de la Ley de Aguas.*
De acuerdo con lo previsto en el artículo 6 de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, las márgenes de los cauces públicos están sujetas en toda su extensión lineal a las siguientes servidumbres y restricciones:

A. Una zona de servidumbre de cinco metros de anchura, para uso público.
B. Una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las activi-dades que se desarrollen.

Subsección 2ª: De las márgenes de la red hídrica principal.

NORMA

Artículo 3.12. *Suelo afectado a la red hídrica principal de la aglomeración.*
Sin perjuicio de lo establecido para las márgenes de los cauces públicos en la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, recogido en el artículo anterior, el presente Plan considera, a los efectos de su regulación, como suelo afectado a la red hídrica principal de la aglomeración urbana de Granada el comprendido dentro una banda de cien (100) metros de anchura exterior a las riberas de los cauces integrantes de dicha red hídrica principal. La delimitación de los suelos afectados a la red hídrica principal se señala en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones.

NORMA

Artículo 3.13. *Zonificación y regulación del suelo afectado a la red hídrica principal de la aglomeración.*

1. A los efectos de su regulación, dentro de los suelos afectados a la red hídrica principal de la aglomeración se distingue entre zona inmediata a los cauces y zona próxima a los cauces.
2. Constituyen la zona inmediata los suelos comprendidos dentro de una banda de treinta (30) metros de anchura exterior a las riberas de los cauces de la red hídrica principal de la aglomeración. Sobre esta zona no podrán levantarse edificaciones, construcciones, cercas o vallados de ningún tipo, sea cual sea su altura, ocupación, volumen o uso, excepto que los suelos estén clasificados por el Planeamiento Urbanístico General como urbanos, urbanizables o aptos para urbanizar y cuenten con ordenación pormenorizada aprobada definitivamente a la entrada en vigor del presente Plan.
3. Constituyen la zona próxima el resto de los suelos afectados a la red hídrica principal de la aglomeración no incluidos en la anterior. Sobre esta zona no podrán levantarse edificaciones o construcciones privadas de ningún tipo, sea cual sea su altura, ocupación, volumen o uso, excepto que los suelos estén clasificados por el Planeamiento Urbanístico General como urbanos, urbanizables o aptos para urbanizar a la entrada en vigor del presente Plan.

SECCIÓN QUINTA: Las zonas afectadas a la red hídrica de la aglomeración y el Planeamiento Urbanístico General.

DIRECTRIZ

Artículo 3.14. *La red hídrica y el Planeamiento Urbanístico General.*

1. La red hídrica, con independencia de su categoría, será objeto de tratamiento singularizado en el Planeamiento Urbanístico General.
2. A tal fin, el Planeamiento Urbanístico General señalará la totalidad de los cauces, cursos y masas de agua existentes en su ámbito, sean estos de carácter continuo o discontinuo, públicos o privados. Así mismo, delimitará gráficamente las zonas de servidumbre y policía de las márgenes cuando se trate de cauces públicos.
3. Los suelos ocupados por los cauces de la red hídrica, que no estén clasificados por el Planeamiento Urbanístico General como suelo urbano, urbanizable programado o apto para urbanizar, a la entrada en vigor del presente Plan, tendrán la consideración de especialmente protegidos a los efectos del artículo 9.1. de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen de suelo y valoraciones. Tendrán igualmente dicha consideración los suelos necesarios para drenar el caudal previsible en las avenidas con un período de retorno de cien (100) años, excepto en el municipio de Granada donde se considerará un período de retorno de quinientos (500) años.
4. Sin perjuicio de lo anterior, el Planeamiento Urbanístico General podrá prever las actuaciones necesarias para disminuir el suelo afectado por las avenidas. En este caso, el Planeamiento deberá ser informado con carácter favorable por el Organismo de Cuenca previamente a su aprobación definitiva, quedando expresamente vinculadas la urbanización y edificación de los suelos defendidos por las actuaciones previstas a la efectiva realización de las mismas.

DIRECTRIZ

Artículo 3.15. *El suelo afectado a la red hídrica principal y el Planeamiento Urbanístico General.*

El Planeamiento Urbanístico General ordenará el suelo afectado a la red hídrica principal clasificado como suelo no urbanizable a la entrada en vigor del presente Plan según los siguientes criterios:

A. De manera preferente mantendrá la clasificación de suelo no urbanizable, calificándolo como de especial protección.
B. Cuando por razones de mejora de la estructura urbana o de organización del crecimiento el Planeamiento Urbanístico General modifique la clasificación de suelo no urbanizable, la ordenación contenida en el mismo se ajustará a las siguientes limitaciones:
   i. La zona inmediata al cauce, según ha quedado definida en el artículo 3.13 anterior, se calificará con destino a espacios libres públicos, viario público o cualquier otro uso que garantice el uso y dominio público de la zona.
   ii. La zona próxima al cauce, según ha quedado definida en el artículo 3.13 anterior, se calificará con destino a equipamientos, servicios o dotaciones públicas o privadas de uso general o limitado a las edificaciones colindantes. En todo caso, la ordenación garantizará que no puedan realizarse edificaciones destinadas a usos residenciales, industriales o terciarios.

Capítulo Tercero: De las zonas incluidas en espacios naturales protegidos.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 3.16. *Espacios naturales de la aglomeración urbana de Granada.*

El ámbito de la aglomeración urbana de Granada participa de los Espacios Naturales Protegidos de Sierra Nevada y Sierra de Huétor declarados Parques Naturales y del Parque Periurbano de la Dehesa del Generalife y el primero, además, Parque Nacional por la Ley 3/1999, de 11 de enero, de Creación del Parque Nacional de Sierra Nevada.

DIRECTRIZ

Artículo 3.17. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de los Espacios Naturales Protegidos en el ámbito de la aglomeración urbana de Granada.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a los Espacios Naturales Protegidos en los que participa el ámbito de la aglomeración urbana de Granada:

A. Evitar la pérdida de sus valores naturales, ambientales, ecológicos y paisajísticos por la acción urbanística.
B. Impedir cualquier forma de urbanización, edificación, uso o transformación en los ámbitos protegidos o en su entorno que pueda suponer la pérdida de sus valores.
C. Desarrollar e implementar los objetivos ambientales establecidos por los Planes de Ordenación de Recursos Naturales de los Parques Naturales de Sierra Nevada y Sierra de Huétor, aprobados por los Decretos 64/1994, de 15 de marzo, y 123/1993, de 31 de marzo, respectivamente.

NORMA

Artículo 3.18. *Los Espacios Naturales Protegidos y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.*

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada ordena el ámbito al que afecta de los espacios naturales protegidos mediante su inclusión en las siguientes zonas:

A. Zona 1 del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana, suelos incluidos en espacios naturales protegidos, cuya regulación se establece en el artículo 2.100 de la presente Normativa.
B. Zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones incluidas en espacios naturales protegidos, cuya regulación se establece en la sección siguiente.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos.

NORMA

Artículo 3.19. *Composición de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos.*
1. Constituyen las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones por estar incluidas en espacios naturales protegidos los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones.
2. Dentro de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos se distinguen dos categorías:
   A. Zonas incluidas en los Parques Nacional y Natural de Sierra Nevada.
   B. Zonas incluidas en el Parque Natural de Sierra de Huétor.

NORMA

Artículo 3.20. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en las zonas incluidas en los Parques Nacional y Natural de Sierra Nevada.*
1. Corresponde esta zona con los suelos de los Parques Nacional y Natural de Sierra Nevada pertenecientes al ámbito de la aglomeración urbana de Granada, no incluidos en la Zona1 del sistema de espacios libres de la aglomeración.
2. Sobre los suelos de esta zona podrán realizarse los usos y transformaciones que resulten autorizables en aplicación de las determinaciones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales y del Plan Rector de Uso y Gestión aprobados por el Decreto 64/1994, de 15 de Marzo.

NORMA

Artículo 3.21. *Regulación de los usos y transformaciones permitidos en las zonas incluidas en el Parque Natural de Sierra de Huétor.*
1. Corresponde esta zona con los suelos del Parque Natural de Sierra de Huétor pertenecientes al ámbito de la aglomeración urbana de Granada, no incluidos en la Zona1 del sistema de espacios libres de la aglomeración.
2. Sobre los suelos de esta zona podrán realizarse los usos y transformaciones que resulten autorizables en aplicación de las determinaciones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales y del Plan Rector de Uso y Gestión aprobados por el Decreto 123/1993, de 31 de Marzo.

NORMA

Artículo 3.22. *Las zonas incluidas en espacios naturales protegidos y el Planeamiento Urbanístico General.*
Los suelos de las zonas incluidas en espacios naturales protegidos tendrán la consideración de especialmente protegidos a los efectos del artículo 9.1. de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.

Capítulo Cuarto: De las zonas de interés para la aglomeración urbana con valor ecológico, ambiental y paisajístico.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 3.23. *Zonas de interés para la aglomeración urbana con valor ecológico, ambiental y paisajístico.*
Las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico están formadas por los suelos integrados en áreas con uno o varios de los valores mencionados en grado excepcional o alto y que no se encuentran incluidas en espacios naturales protegidos, ni han sido delimitadas por el presente Plan dentro del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada.

NORMA

Artículo 3.24. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de las zonas de interés para la aglomeración con valor ecológico, ambiental y paisajístico .*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana de Granada:
A. Evitar la pérdida de sus valores naturales, ambientales y paisajísticos por la acción urbanística.
B. Impedir cualquier forma de urbanización, edificación, uso o transformación en los ámbitos delimitados que pueda suponer la pérdida de sus valores.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de interés para la aglomeración urbana con valor ecológico, ambiental y paisajístico.

NORMA

Artículo 3.25. *Composición de las zonas de interés para la aglomeración con valor ecológico, ambiental y paisajístico .*
1. Constituyen las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones por poseer valores de carácter ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones.
2. Con base en sus características medioambientales las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico de interés para la aglomeración urbana de Granada se subdividen, a los efectos de su regulación, en las siguientes subzonas, cuya delimitación se señala en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones:

A. Sotos.
B. Áreas Forestales Arbustivas Autóctonas.
C. Áreas Forestales Arbóreas Autóctonas.
D. Áreas Forestales de Repoblación.
E. Áreas Agromontanas.

DIRECTRIZ

Artículo 3.26. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Sotos.*

1. Corresponde esta subzona con suelos integrados en las áreas colindantes con cauces fluviales, que mantienen la vegetación riparia en buen estado de conservación, cuentan con un alto grado de biodiversidad y poseen valores paisajísticos.

2. Sobre los suelos de esta subzona no podrán levantarse edificaciones, construcciones, cercas o vallados de ningún tipo, sea cual sea su altura, volumen o uso, ni realizarse otras transformaciones que las estrictamente imprescindibles para garantizar la capacidad de evacuación necesaria de los cauces.

DIRECTRIZ

Artículo 3.27. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Forestales Arbustivas Autóctonas.*

1. Corresponde esta subzona con los suelos integrados en áreas de elevado valor ambiental por contar con un alto grado de cobertura arbustiva autóctona y cuyas limitaciones edáficas impiden el desarrollo del estrato arbóreo.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:
   * Entresacas (2.1).
   * Repoblaciones forestales (2.5).
   * Ampliación y mejora de vías de comunicación existentes (5.1).
   * Nuevas vías de comunicación no asfaltadas (5.2).
   * Tendido de infraestructuras subterráneas (5.14).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

3. En todo caso serán de aplicación preferente las determinaciones de la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, el Plan Forestal de Andalucía y los Planes de Ordenación de Recursos Naturales que en su desarrollo puedan formularse.

DIRECTRIZ

Artículo 3.28. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Forestales Arbóreas Autóctonas.*

1. Corresponde esta subzona con suelos integrados en áreas de elevado valor ecológico por mantener restos de la vegetación climácica anterior a los procesos de transformación antrópica.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:
   * Entresacas (2.1).
   * Construcción de cortafuegos (2.3).
   * Construcción de casetas para aperos o guardería forestal (2.4).
   * Repoblaciones forestales (2.5).
   * Ampliación y mejora de vías de comunicación existentes (5.1).
   * Nuevas vías de comunicación no asfaltadas (5.2).
   * Nuevas vías de comunicación asfaltadas previstas en los planes (5.3).
   * Construcción de canales y acequias (5.13).
   * Tendido de infraestructuras subterráneas (5.14).
   * Construcción de depósitos de agua potable (5.16).
   * Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

3. En todo caso serán de aplicación preferente las determinaciones de la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, el Plan Forestal de Andalucía y los Planes de Ordenación de Recursos Naturales que en su desarrollo puedan formularse.

DIRECTRIZ

Artículo 3.29. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Forestales de Repoblación.*

1. Corresponde esta subzona con suelos integrados en áreas de valor ambiental por su foresta.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:

* Entresacas (2.1).
* Construcción de cortafuegos (2.3).
* Construcción de casetas para aperos o guardería forestal (2.4).
* Repoblaciones forestales (2.5).
* Ampliación y mejora de vías de comunicación existentes (5.1).
* Nuevas vías de comunicación no asfaltadas (5.2).
* Nuevas vías de comunicación asfaltadas previstas en los planes (5.3).
* Construcción de canales y acequias (5.13).
* Tendido de infraestructuras subterráneas (5.14).
* Construcción de depósitos de agua potable (5.16).
* Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

3. En todo caso serán de aplicación preferente las determinaciones de la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, el Plan Forestal de Andalucía y los Planes de Ordenación de Recursos Naturales que en su desarrollo puedan formularse.

DIRECTRIZ

Artículo 3.30. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Áreas Agromontanas.*

1. Corresponde esta subzona con suelos integrados en áreas de valor paisajístico-ambiental por pervivir sistemas de explotación agropecuaria tradicionales.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:
* Construcción de casetas para aperos (1.3).
* Infraestructuras agrícolas para regadío (1.5).
* Repoblaciones forestales (2.5).
* Construcción de establos (3.1).
* Infraestructuras de ganadería estabulada (3.2).
* Construcción de cercas y vallados (3.3).
* Ampliación y mejora de vías de comunicación existentes (5.1).
* Nuevas vías de comunicación no asfaltadas (5.2).
* Nuevas vías de comunicación asfaltadas previstas en los planes (5.3).
* Construcción o ampliación de presas y represas (5.6).
* Construcciones para la explotación de las obras públicas (5.7).
* Construcción de antenas y torres de telecomunicación (5.12).
* Construcción de canales y acequias (5.13).
* Tendido de infraestructuras subterráneas (5.14).
* Construcción de depósitos de agua potable (5.16).
* Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).
* Rehabilitación de edificios para viviendas unifamiliares aisladas (7.2).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

NORMA

Artículo 3.31. *Las zonas de valor de valor ecológico, ambiental y paisajístico y el Planeamiento Urbanístico General.*
Los suelos de las zonas de valor ecológico, ambiental y paisajístico tendrán la consideración de especialmente protegidos a los efectos del artículo 9.1. de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.

Capítulo Quinto: De las zonas de valor productivo.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 3.32. *Zonas de valor productivo.*
Las zonas de valor productivo están formadas por los suelos que por sus características edáficas y/o por los sistemas de riego implantados permiten su explotación agrícola en condiciones económicas adecuadas y que no han sido delimitadas por el presente Plan dentro del sistema de espacios libres de la aglomeración urbana de Granada. Estas zonas se corresponden básicamente con La Vega de Granada.

DIRECTRIZ

Artículo 3.33. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de las zonas de valor productivo.*
La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a las zonas de valor productivo de la aglomeración urbana de Granada:

A. Preservar los suelos de valor productivo de los procesos de urbanización y edificación.
B. Mantener las actividades productivas primarias.
C. Proteger los valores históricos, culturales, paisajísticos y etnológicos de La Vega de Granada.
D. Mejorar la articulación interna necesaria para mantener y potenciar los usos productivos primarios.
E. Minimizar los impactos producidos por la construcción de infraestructuras y por el crecimiento urbano.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de valor productivo de la aglomeración urbana de Granada.

NORMA

Artículo 3.34. *Composición de las zonas de valor productivo de la aglomeración urbana de Granada.*

1. Constituyen las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones por poseer valores productivos de la aglomeración urbana de Granada los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones.

2. Con base en sus diferentes características agronómicas las zonas de valor productivo de la aglomeración urbana de Granada se subdividen, a los efectos de su regulación, en las siguientes subzonas, cuya delimitación se señala en el Plano de Zonas Sometidas a Restricción de Usos y Transformaciones:

A. Excepcional Valor Productivo.
B. Alto Valor Productivo.
C. Medio Valor Productivo.

DIRECTRIZ

Artículo 3.35. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Excepcional Valor Productivo.*

1. Corresponde esta subzona con los suelos integrados en áreas que por sus características edáficas, por los sistemas de riego de que están dotadas y por la labor histórica que ha precisado su creación poseen un excepcional valor productivo, además de un alto valor histórico, cultural, paisajístico y etnológico.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:
   * Todos los relativos a la explotación agrícola (1), forestal (2) y ganadera (3), excepto:
     - Construcción de viveros e invernaderos (1.4).
     - Construcción de viviendas agrícolas (1.6).
     - Talas indiscriminadas o masivas de especies distintas al chopo (2.2).
   * Relleno y sellado de canteras a cielo abierto (4.3).
   * Todos las relativos a la construcción y mejora de infraestructuras (5), excepto:
     - Construcción de vertederos (5.18).
   * Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (8.1).
   * Construcción de industrias agropecuarias (6.7).
   * Rehabilitación de edificios para viviendas unifamiliares aisladas (7.2).
   * Mejora y dotación de servicios urbanos a núcleos existentes (8.1).

B. Usos y transformaciones autorizables excepcionalmente de conformidad con el artículo 8.37 de esta Normativa y previo procedimiento de prevención ambiental:
   * Urbanización de suelos para la ampliación de núcleos urbanos (8.2).

C. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

DIRECTRIZ

Artículo 3.36. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Alto Valor Productivo.*

1. Corresponde esta subzona con los suelos integrados en áreas que por sus características edáficas y por los sistemas de riego de que están dotadas poseen un alto valor productivo.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:
   * Todos los relativos a la explotación agrícola (1), forestal (2) y ganadera (3), excepto:
     - Construcción de viviendas agrícolas (1.6).
     - Talas indiscriminadas o masivas de especies distintas al chopo (2.2).
   * Relleno y sellado de canteras a cielo abierto (4.3).
   * Todos las relativos a la construcción y mejora de infraestructuras (5), excepto:
     - Construcción de vertederos (5.18).
   * Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).
   * Construcción de instalaciones de restauración (6.4).
   * Construcción de industrias agropecuarias (6.7).
   * Construcción de áreas y estaciones de servicio (6.9).
   * Rehabilitación de edificios para viviendas unifamiliares aisladas (7.2).
   * Mejora y dotación de servicios urbanos a núcleos existentes (8.1).
   * Urbanización de suelos para ampliación de núcleos urbanos (8.2).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

DIRECTRIZ

Artículo 3.37. *Regulación de usos y transformaciones permitidas en el suelo incluido en la subzona de Medio Valor Productivo.*

1. Corresponde esta subzona con los suelos integrados en áreas que por los sistemas de riego de que están dotadas poseen un valor productivo medio.

2. Sobre los suelos de esta subzona podrán realizarse los usos y transformaciones, de entre los señalados en el Anexo 3, que se establecen a continuación:

A. Usos y transformaciones autorizables, sin perjuicio, en su caso, de la necesidad de previo procedimiento de prevención ambiental de los previstos en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental:
   * Todos los relativos a la explotación agrícola (1), forestal (2) y ganadera (3), excepto:
     - Talas indiscriminadas o masivas de especies distintas al chopo (2.2).
   * Relleno y sellado de canteras a cielo abierto (4.3).
   * Todos las relativos a la construcción y mejora de infraestructuras (5), excepto:
     - Construcción de vertederos (5.18).
   * Construcción de instalaciones para la mejora del uso público (6.1).
   * Construcción de instalaciones de restauración (6.4).
   * Construcción de industrias agropecuarias (6.7).
   * Construcción de industrias singulares (6.8).
   * Construcción de áreas y estaciones de servicio (6.9).
   * Rehabilitación de edificios para viviendas unifamiliares aisladas (7.2).
   * Mejora y dotación de servicios urbanos a núcleos existentes (8.1).
   * Urbanización de suelos para ampliación de núcleos urbanos (8.2).

B. Quedan prohibidos el resto de usos y transformaciones que se relacionan en el Anexo 3.

NORMA

Artículo 3.38. *Las zonas de Excepcional Valor Productivo y el Planeamiento Urbanístico General.*

1. Los suelos de las zonas de Excepcional Valor Productivo tendrán la consideración de especialmente protegidos a los efectos del artículo 9.1. de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.

2. Excepcionalmente por razones constatables de necesidad de crecimiento urbano y cuando no sea posible que dicho crecimiento se produzca sobre otros suelos de menor valor productivo, el Planeamiento Urbanístico General podrá prever la urbanización de la superficie de dichas zonas estrictamente necesaria para atender la demanda de crecimiento previsible en su plazo de vigencia. En ningún caso el Planeamiento Urbanístico General podrá prever la urbanización en zonas que en Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos, hayan sido señaladas como Límites al Crecimiento Urbano.

DIRECTRIZ

Artículo 3.39. *Las zonas de Alto y Medio Valor Productivo y el Planeamiento Urbanístico General.*

El Planeamiento Urbanístico General preservará a las zonas de Alto y Medio Valor Productivo de los procesos de urbanización, previéndolos sólo cuando sean estrictamente necesarios para el crecimiento urbano y éste no sea posible o conveniente para la estructura urbanística sobre otros suelos de menor valor.

TITULO CUARTO: DE LAS ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 4.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para someter zonas a vinculación o prohibición de usos urbanos en la aglomeración urbana de Granada.*

1. En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, corresponde al presente Plan la indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio en la aglomeración urbana de Granada.
2. La ordenación y compatibilización de los usos en el territorio de la aglomeración urbana de Granada se establece en el presente Plan vinculando o prohibiendo determinados usos urbanos sobre zonas señaladas por el propio Plan.

NORMA

Artículo 4.2. *Integración y desarrollo de las zonas sometidas a vinculación de usos en el Planeamiento Urbanístico.*

1. El Planeamiento Urbanístico calificará las zonas sometidas a vinculación de usos de conformidad con lo previsto por este Plan, las integrará adecuadamente en la estructura urbanística que establezca y desarrollará una ordenación pormenorizada de su entorno compatible con los objetivos propuestos en este Plan.
2. Corresponde igualmente al Planeamiento Urbanístico en el ámbito al que abarque desarrollar las determinaciones de ordenación y prever los instrumentos y actuaciones de gestión urbanística necesarios en cada caso sobre las zonas sometidas a vinculación de usos señaladas por el presente Plan.

NORMA

Artículo 4.3. *Clases de zonas sometidas a vinculación de usos.*

El Presente Plan, por su finalidad, distingue entre las siguientes clases de zonas sometidas a vinculación de usos:

A. Zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.
B. Zonas vinculadas a las actividades productivas.
C. Zonas de ordenación concertada.
D. Zonas con límites singulares al crecimiento urbano.

Capítulo Segundo: Zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 4.4. *Composición de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*

El presente Plan delimita como zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal los suelos calificados por el Planeamiento Urbanístico para tales usos y que por su posición, entidad o jerarquía en la prestación de servicio se consideran de interés para varios municipios y para la organización territorial de la aglomeración urbana, así como aquellos otros suelos, que no calificados por el Planeamiento Urbanístico, se considera igualmente que por su posición respecto a la estructura de articulación territorial deben destinarse a dichos usos, bajo la categoría de reservas.

DIRECTRIZ

Artículo 4.5. *Objetivos territoriales para la ordenación de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal de la aglomeración urbana de Granada:

A. Mantener o implantar, según los casos, los usos indicados por el presente Plan.
B. Articular e integrar territorialmente los usos de espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal previstos en este Plan con el resto de determinaciones del Planeamiento Urbanístico General.

NORMA

Artículo 4.6. *Distribución básica de las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*

A los efectos de su ordenación y regulación, las zonas vinculadas a espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal se dividen en:

A. Zonas en las que actualmente se encuentran implantados los usos señalados por este Plan y/o los suelos están calificados para ello en el Planeamiento Urbanístico General.
B. Reservas de suelo previstas en el presente Plan, cuando los usos de espacios libres y dotaciones no están implantados de manera efectiva, ni calificados por el Planeamiento Urbanístico General.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos y dotaciones de interés supramuncipal.

NORMA

Artículo 4.7. *Suelos que constituyen las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*

Constituyen las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal, los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos.

DIRECTRIZ

Artículo 4.8. *Regulación de las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de mantenimiento de espacios libres públicos conservarán dicha calificación en el Planeamiento Urbanístico General, así como en sus revisiones o modificaciones.

2. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, que en todo caso deberá salvaguardar su carácter público y esencialmente no construido.

DIRECTRIZ

Artículo 4.9. *Regulación de las zonas de mantenimiento de dotaciones de interés supramunicipal.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de mantenimiento de dotaciones de interés supramunicipal conservarán dicha calificación en el Planeamiento Urbanístico General, así como en sus revisiones y modificaciones.

2. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, de acuerdo con las siguientes condiciones:

A. En todo caso se cumplirán las determinaciones previstas para el sistema de dotaciones de la aglomeración urbana en el Capítulo Quinto del Título Séptimo de la presente Normativa.

B. El Planeamiento Urbanístico General podrá determinar pormenorizadamente el uso dotacional o por el contrario globalizarlo permitiendo la localización indistinta de varios de ellos, si bien, en ningún caso podrá autorizar como compatibles los usos residenciales, productivos o terciarios.

SECCIÓN TERCERA: Regulación de las reservas de suelo para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.

NORMA

Artículo 4.10. *Suelos que constituyen las zonas de reserva para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*

1. Constituyen las zonas de reserva para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal, los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos.

2. En función de su destino y a los efectos de su regulación se distinguen las siguientes clases de reservas:

A. Zonas de reserva de suelo para espacios libres públicos.

B. Zonas de reserva de suelo para dotaciones de interés supramunicipal.

DIRECTRIZ

Artículo 4.11. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para espacios libres públicos.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de reserva para espacios libres públicos deberán ser calificados por el Planeamiento Urbanístico General para tal fin, si bién dicha calificación no tendrá que producirse necesariamente en la primera revisión del Plan que se formule, sino que podrá ser dilatada en función de la estrategia que el Planeamiento Urbanístico General desarrolle respecto a la consolidación y expansión urbanas.

2. En todo caso, una vez que el Planeamiento Urbanístico General determine la calificación urbanística de las zonas de reserva, deberá prever simultáneamente los mecanismos de gestión urbanística que considere más convenientes para la publificación de los mismos.

3. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, que en todo caso deberá salvaguardar su carácter público y esencialmente no construido.

DIRECTRIZ

Artículo 4.12. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para dotaciones de interés supramunicipal.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de reserva para dotaciones de interés supramunicipal deberán ser calificados por el Planeamiento Urbanístico General para tal fin, si bien dicha calificación no tendrá que producirse necesariamente en la primera revisión del Plan que se formule, sino que podrá ser dilatada en función de la estrategia que el Planeamiento Urbanístico General desarrolle respecto a la consolidación y expansión urbana.

2. En todo caso, una vez que el Planeamiento Urbanístico General determine la calificación urbanística de las zonas de reserva, deberá prever simultáneamente los mecanismos de gestión urbanística que considere más convenientes para la publificación de los mismos.

3. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, de acuerdo con las siguientes condiciones:

A. En todo caso se cumplirán las determinaciones previstas para el sistema de dotaciones de la aglomeración urbana en el Capítulo Quinto del Título Séptimo de la presente Normativa.

B. El Planeamiento Urbanístico General podrá determinar pormenorizadamente el uso dotacional o por el contrario globalizarlo permitiendo la localización indistinta de varios de ellos, si bien, en ningún caso podrá autorizar como compatibles los usos residenciales, productivos o terciarios.

NORMA

Artículo 4.13. *Protección del suelo afectado a las zonas de reserva para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal.*

1. Hasta tanto no se produzca la calificación de las zonas de reserva para espacios libres públicos y dotaciones de interés supramunicipal por el Planeamiento Urbanístico General, sobre el suelo afectado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.

2. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado a las zonas de reserva con anterioridad a la aprobación definitiva del presente Plan, serán consideradas como fuera de ordenación. En consecuencia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.

Capítulo Tercero: Zonas vinculadas a las actividades productivas.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 4.14. *Composición de las zonas vinculadas a actividades productivas.*

El presente Plan delimita como zonas vinculadas a actividades productivas los suelos calificados por el Planeamiento Urbanístico para tales usos y que por su posición, entidad o jerarquía se consideran de interés para varios municipios y para la organización territorial de la aglomeración urbana, así como aquellos otros suelos, que no calificados por el Planeamiento Urbanístico, se considera igualmente que por su posición respecto a la estructura de articulación territorial deben destinarse a usos relacionados con las actividades productivas, bajo la categoría de reservas.

DIRECTRIZ

Artículo 4.15. *Objetivos territoriales para la ordenación de las zonas vinculadas a actividades productivas.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a las zonas vinculadas a actividades productivas de la aglomeración urbana de Granada:

A. Mantener o implantar, según los casos, los usos indicados por el presente Plan.
B. Integrar las zonas vinculadas a actividades productivas previstas en el presente Plan con el resto de determinaciones del Planeamiento Urbanístico.

NORMA

Artículo 4.16. *Distribución básica de las zonas vinculadas a actividades productivas.*

A los efectos de su ordenación y regulación, las zonas vinculadas a actividades productivas se dividen en:

A. Zonas en las que actualmente se encuentran implantadas las actividades productivas y/o los suelos están calificados para dichas actividades en el Planeamiento Urbanístico General.
B. Reservas de suelo previstas en el presente Plan, cuando los usos de actividades productivas no están implantados de manera efectiva, ni calificados por el Planeamiento Urbanístico General.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de las zonas de mantenimiento de actividades productivas.

NORMA

Artículo 4.17. *Suelos que constituyen las zonas de mantenimiento de actividades productivas.*

Constituyen las zonas de mantenimiento de actividades productivas, los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos.

DIRECTRIZ

Artículo 4.18. *Regulación de las zonas de mantenimiento de actividades productivas.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de mantenimiento de actividades productivas conservarán dicha calificación en el Planeamiento Urbanístico General, así como en sus revisiones y modificaciones.

2. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte. En ningún caso podrá la regulación particular del Planeamiento compatibilizar o permitir el uso residencial sobre las zonas de mantenimiento de las actividades productivas.

SECCIÓN TERCERA: Regulación de las reservas de suelo para actividades productivas.

NORMA

Artículo 4.19. *Suelos que constituyen las zonas de reserva para actividades productivas.*

1. Constituyen las zonas de reserva para actividades productivas, los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos.

2. En función de su destino y a los efectos de su regulación se distinguen las siguientes clases de reservas:

A. Zonas de reserva de suelo para actividades industriales.
B. Zonas de reserva de suelo para el Campus de la Salud y las actividades de investigación y desarrollo complementarias.
C. Zonas de reserva de suelo para actividades administrativas y de oficinas.

DIRECTRIZ

Artículo 4.20. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para actividades industriales .*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de reserva para actividades industriales deberán ser calificados por el Planeamiento Urbanístico General para tal fin, si bien dicha calificación no tendrá que producirse necesariamente en la primera revisión del Plan que se formule, sino que podrá ser dilatada en

(Continúa en el fascículo 5 de 9)

El Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y las Publicaciones editadas por él pueden adquirirse en las siguientes librerías colaboradoras:

ALMERÍA:

● PICASSO, Reyes Católicos, núm. 17 ● CRUZ GRANDE, LIBRERÍA Y PAPELERÍA, Las Lisas, núm. 1 (Cuevas del Almanzora)

CÁDIZ:

● QUÓRUM LIBROS, S.A.L., Ancha, núm. 27

CÓRDOBA:

● LUQUE LIBROS, S.L., Cruz Conde, núm. 19 ● LIBRERÍA Y PAPELERÍA LUQUE, S.L., Gondomar, núm. 11 ● LIBRERÍA UNIVERSITAS, Rodríguez Sánchez, núm. 14

GRANADA:

● LIBRERÍA URBANO, S.L., Tablas, núm. 6

HUELVA:

● GALERÍA DEL LIBRO, Ginés Martín, núm. 2

JAÉN:

● TÉCNICA UNIVERSITARIA, Avda. de Madrid, núm. 33 ● S.C.A. PAPELERÍA LIBRERÍA CRUZ, Navas de Tolosa, núm. 6

MÁLAGA:

● LIBRERÍA DENIS, Santa Lucía, núm. 7 ● FACULTATIS IURIS, S.L., Tomás Heredia, núm. 11 ● LIBRERÍA LOGOS, Duquesa de Parcent, núm. 10

SEVILLA:

● AL-ANDALUS, Roldana, núm. 4 ● BERNAL, Pagés del Corro, núm. 43 ● CÉFIRO, Virgen de los Buenos Libros, núm. 1 ● GUERRERO, García de Vinuesa, núm. 35 ● LA CASA DEL LIBRO, Fernando IV, núm. 23 ● LORENZO BLANCO, Villegas, núm. 5 ● PEDRO CRESPO, Arroyo, núm. 55 ● DÍAZ DE SANTOS, S.A., Pza. Ruiz de Alda, núm. 11 ● TÉCNICA AGRÍCOLA, Juan Ramón Jiménez, núm. 7 ● LIBRERÍA PLA & ALVAREZ, S.L., José Recuerda Rubio, Manzana 1.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 4 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

Número formado por nueve fascículos

Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (5 de 9)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

función de la estrategia que el Planeamiento Urbanístico General desarrolle respecto a la consolidación y expansión de las actividades.

2. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, de acuerdo con las siguientes condiciones:

A. Las actividades permisibles podrán ser industriales, de almacenaje, de distribución, de talleres, comerciales y en general de cualquier tipo de actividad económica.

B. En ningún caso podrá la regulación particular del Planeamiento compatibilizar o permitir el uso residencial sobre las zonas de reserva para actividades industriales.

DIRECTRIZ

Artículo 4.21. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para el Campus de la Salud y las actividades de investigación y desarrollo complementarias.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de reserva para el Campus de la Salud y las actividades complementarias de investigación y desarrollo, deberán ser calificados por el Planeamiento Urbanístico General para tal fin en la primera revisión que se formule tras la entrada en vigor del presente Plan.

2. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, de acuerdo con las siguientes condiciones:

A. Las actividades permisibles podrán ser en general las relacionadas con las ciencias de la salud y la práctica de la sanidad, así como la investigación, el desarrollo y la producción de bienes relacionados con la salud y la sanidad.

B. El Planeamiento Urbanístico General podrá compatibilizar otros usos, incluso el residencial, hasta un máximo del veinte por ciento (20%) de la superficie construida total incluyendo la no lucrativa.

RECOMENDACIÓN

Artículo 4.22. *Regulación de las zonas de reserva de suelo para actividades administrativas y de oficinas.*

1. Los suelos incluidos por este Plan en las zonas de reserva para actividades administrativas y de oficinas deberán ser calificados por el Planeamiento Urbanístico General para tal fin, si bien dicha calificación no tendrá que producirse necesariamente en la primera revisión del Plan que se formule, sino que podrá ser dilatada en función de la estrategia que el Planeamiento Urbanístico General desarrolle respecto a la consolidación y expansión de las actividades.

2. La regulación particular de estas zonas será la que en cada caso determine el Planeamiento Urbanístico General que le afecte, de acuerdo con las siguientes condiciones:

A. Las actividades permisibles podrán ser las comerciales, administrativas y de oficinas de carácter público o privado.

B. El Planeamiento Urbanístico podrá compatibilizar otros usos, incluso el residencial, hasta un máximo del sesenta por ciento (60%) de la superficie edificable lucrativa total.

NORMA

Artículo 4.23. *Protección del suelo afectado a las zonas de reserva para actividades productivas.*

1. Hasta tanto no se produzca la calificación de las zonas de reserva para actividades productivas por el Planeamiento Urbanístico General, sobre el suelo afectado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.

2. Excepcionalmente podrán autorizarse por los Órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso a que se destinen dichas edificaciones e instalaciones se encuentre comprendido en el determinado para la reserva de que se trate y resulte autorizable según la dispociones del Planeamiento Urbanístico General.

Capítulo Cuarto: De las zonas de ordenación concertada.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 4.24. *Composición de las zonas de ordenación concertada.*

El presente Plan delimita como zonas de ordenación concertada a determinadas áreas no incluidas en el sistema de asentamientos, que por su entidad y posición relativa respecto a la estructura de articulación territorial definida, tienen carácter estratégico para la aglomeración urbana y que pese a tratarse de unidades territoriales, a efectos de su ordenación urbanística, se encuentran divididas administrativamente entre varios Municipios, por lo que resulta imprescindible establecer los instrumentos de concertación que garanticen la coherencia y validez de su ordenación.

SECCIÓN SEGUNDA: Determinaciones territoriales de las zonas de ordenación concertada.

NORMA

Artículo 4.25. *Suelos que constituyen las zonas de ordenación concertada.*

1. Constituyen las zonas de ordenación concertada, los suelos señalados como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos.

2. En función de los objetivos territoriales pretendidos se distinguen dos zonas de ordenación concertada:

A. Eje CN.432.

B. Aeródromo de Armilla.

Artículo 4.26. *Determinaciones territoriales de la zona de ordenación concertada Eje CN.432.*

NORMA 1. *Finalidad territorial.*
La zona de ordenación concertada Eje CN.432 tiene por finalidad el desarrollo de un área para actividades productivas que refuerce y complemente la existente en la actualidad sobre dicha carretera.

NORMA 2. *Municipios afectados.*
La zona de ordenación concertada Eje CN.432 afecta a los municipios de Albolote, Atarfe y Maracena.

DIRECTRIZ 3. *Determinaciones básicas de ordenación.*

A. El desarrollo de la ordenación pormenorizada tendrá por objeto la creación de un área para actividades productivas y de servicios, apoyada en las actuaciones previstas de viario del nivel aglomeración y de compleción del viario local-supramunicipal.

B. Las actividades permisibles podrán ser industriales, de almacenaje, de distribución, de talleres, comerciales y en general de cualquier tipo de actividad económica. El Planeamiento Urbanístico podrá compatibilizar el uso residencial, hasta un máximo del diez por ciento (10%) de la superficie edificable lucrativa total, con la exclusiva finalidad de completar o culminar la ordenación de las zonas residenciales inmediatas.

Artículo 4.27. *Determinaciones territoriales de la zona de ordenación concertada Aeródromo de Armilla.*

NORMA 1. *Finalidad territorial.*
La zona de ordenación concertada Aeródromo de Armilla tiene por finalidad su desmantelamiento como instalación para la Defensa y el desarrollo de un área residencial, dotacional y de servicios sobre los suelos actualmente afectados al mismo.

NORMA 2. *Municipios afectados.*
La zona de ordenación concertada Aeródromo de Armilla afecta a los municipios de Alhendín, Armilla, Churriana de la Vega, Las Gabias y Ogíjares.

DIRECTRIZ 3. *Determinaciones básicas de ordenación.*

A. El desarrollo de la ordenación pormenorizada tendrá por objeto la creación de un área residencial, dotacional y de servicios terciarios que apoyada en las actuaciones previstas sobre el viario del nivel aglomeración y en el sistema de espacios libres, articule el núcleo central de la conurbación formada por los municipios afectados.

B. Las actividades permisibles podrán ser residenciales, terciarias, de servicios y de dotaciones supramunicipales o generales de la aglomeración, además de las que deban aparecer como complementarias al uso residencial. El Planeamiento Urbanístico podrá compatibilizar otros usos, hasta un máximo del diez por ciento (10%) de la superficie edificable lucrativa total.

SECCIÓN TERCERA: Regulación de las zonas de ordenación concertada.

NORMA **Artículo 4.28.** *Regulación del desarrollo de la ordenación urbanística básica de las zonas de ordenación conjunta.*

1. El desarrollo de la ordenación urbanística básica de las zonas de ordenación conjunta se realizará mediante la formulación de un Plan Especial de los previstos en la Ley 1/1997, de 18 de Junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (artículo 84.1) y artículo 3.3.1.A. de la presente Normativa.

2. El ámbito del Plan Especial deberá coincidir con la totalidad de cada una de las zonas de ordenación conjunta delimitada.

3. Las determinaciones de ordenación espacial de los Planes Especiales serán las equivalentes a las que el Planeamiento Urbanístico General hubiera de adoptar para el Suelo Urbanizable.

4. La aprobación definitiva de los Planes Especiales permitirá al Planeamiento Urbanístico General clasificar como urbanizables los suelos incluidos en su ámbito. En todo caso, las determinaciones del Planeamiento Urbanístico General en las zonas de ordenación conjunta deberán desarrollar las establecidas en los Planes Especiales.

RECOMENDACIÓN **Artículo 4.29.** *Gestión y ejecución de las zonas de ordenación concertada.*
Para la gestión, ejecución y conservación de las zonas de ordenación conjunta las Administraciones y Entidades Públicas podrán promover la constitución de Entidades Locales Territoriales, Consorcios Urbanísticos o Sociedades Mercantiles.

NORMA **Artículo 4.30.** *Protección del suelo afectado a las zonas de ordenación concertada.*

1. Hasta tanto no se produzca la clalificación de las zonas de ordenación concertada por el Planeamiento Urbanístico General, sobre el suelo afectado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.

2. Excepcionalmente, por necesidades derivadas de la Defensa Nacional, podrán autorizarse por los Órganos competentes en materia urbanística las actuaciones imprescindibles sobre la zona de ordenación concertada del Aeródromo de Armilla.

Capítulo Quinto: De los límites singulares al crecimiento urbano.

NORMA

Artículo 4.31. *Composición y finalidad de los límites singulares al crecimiento urbano.*

1. El presente Plan establece límites singulares al crecimiento urbano sobre algunas líneas de contacto entre el sistema de asentamientos y las zonas de excepcional valor productivo, en las que considera que la adecuada compatibilización de los usos en el territorio obliga a priorizar el mantenimiento de las actividades agrícolas frente a la expansión urbana.

2. Las limitaciones singulares al crecimiento urbano indicadas en el apartado anterior, se entienden con independencia de las restricciones espaciales a la clasificación del suelo por el Planeamiento Urbanístico General derivadas de la aplicación conjunta de las determinaciones de este Plan y del artículo 9.1.de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones, así como de las restricciones de carácter general establecidas en esta Normativa para la ordenación del sistema de asentamientos.

3. Constituyen límites singulares al crecimiento urbano las líneas señaladas como tales en el Plano de Zonas Sometidas a Vinculación de Usos.

DIRECTRIZ

Artículo 4.32. *Los límites singulares al crecimiento urbano y el Planeamiento Urbanístico General.*

1. El señalamiento por el presente Plan de límites singulares al crecimiento urbano implica la obligación para el Planeamiento Urbanístico General afectado, así como para sus revisiones o modificaciones en el ámbito que les afecte, de establecer las determinaciones necesarias para impedir el crecimiento del suelo afectado al sistema de asentamientos en el exterior de dichos límites.

2. Como consecuencia de lo indicado en el apartado anterior, el Planeamiento Urbanístico General no podrá clasificar suelo como urbano o urbanizable de cualquier tipo que implique la alteración del perímetro del suelo afectado al sistema de asentamientos coincidente con los límites singulares al crecimiento urbano establecidos por el presente Plan.

TÍTULO QUINTO: DE LAS ZONAS QUE DEBEN SER OBJETO DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

Capítulo Primero: Disposiciones preliminares.

NORMA

Artículo 5.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para señalar las zonas y ordenar las actuaciones de mejora y regeneración ambiental en la aglomeración urbana de Granada.*

1. En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde al presente Plan la indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales en la aglomeración urbana de Granada.
2. La indicación de las zonas para la mejora del paisaje y de los recursos naturales y la ordenación de las actuaciones sobre dichas zonas señaladas por este Plan, se realiza en coherencia con las intervenciones previstas en tal sentido por las Administraciones y Entidades Públicas competentes, ajustándolas y priorizándolas al Modelo Territorial definido para la aglomeración urbana de Granada.
3. La mejora del paisaje y de los recursos naturales se promueve de manera directa por el presente Plan mediante la delimitación de las zonas o elementos en los que resulta necesario intervenir, el señalamiento de los objetivos pretendidos para cada zona o elemento y el establecimiento de las actuaciones a desarrollar para su logro.

NORMA

Artículo 5.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*

Corresponde al Planeamiento Urbanístico General completar la delimitación de las zonas o elementos que deban ser objeto de mejora ambiental o paisajística de interés municipal.

NORMA

Artículo 5.3. *Caracterización básica de las zonas objeto de mejora y regeneración previstas por el presente Plan.*

El presente Plan establece las siguientes finalidades básicas para las zonas objeto de mejora y regeneración ambiental y paisajística y de los recursos naturales:

A. De cualificación ambiental y/o paisajística.
B. De restauración de la capacidad del drenaje superficial.

Capítulo Segundo: De las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.

NORMA

Artículo 5.4. *Composición de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*

1. Se consideran zonas potenciales a cualificar ambiental y paisajísticamente los espacios del medio forestal florísticamente degradados, los espacios con manifiesta pérdida de fertilidad agroforestal, los espacios con fuertes procesos de erosión por acción antrópica y los cauces ambientalmente degradados de la red hídrica.
2. Son zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración, los espacios que estando afectados por uno o más de los problemas señalados en el apartado anterior, se encuentran además en alguna de las siguientes localizaciones territoriales:

A. En proximidad a núcleos urbanos.
B. En el sistema de espacios libres.
C. En espacios fluviales de alto consumo visual.
D. En otras zonas de alta accesibilidad.
E. En situaciones próximas o adyacentes a espacios de alto valor ecológico-ambiental.
F. En espacios o tramos fluviales próximos a elementos fundamentales de la estructura de articulación territorial propuesta por este Plan.

DIRECTRIZ

Artículo 5.5. *Objetivos territoriales para las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración urbana de Granada:

A. Poner en valor socialmente la necesidad de cualificar en sus aspectos ambientales y paisajísticos el ámbito de la aglomeración urbana de Granada.
B. Adoptar los procedimientos y medidas correctoras concretas que impidan la aparición de nuevas áreas degradadas por la acción antrópica y en especial por las actividades de urbanización.

DIRECTRIZ

Artículo 5.6. *Objetivos ambientales y paisajísticos considerados para las zonas a cualificar.*

1. Con carácter general se establecen los siguientes objetivos ambientales y paisajísticos para las intervenciones previstas sobre las zonas a cualificar:

REC *Reversión al ecosistema climácico.* Persigue la mejora ecológica de las zonas para las que se señala.
NAB *Consecución de áreas naturales de alta diversidad florística y faunística.*
DMV *Diversificación y mejora cualitativa de la masa vegetal.*
FBN *Obtención de nuevas formaciones boscosas en masa o en pasillo.*

LDA *Fomento de láminas de agua de pequeña entidad.*
PSP *Creación de paraje con altas condiciones perceptuales, significativo y/o de composición atractiva y sin elementos perturbadores.*
EVS *Estabilización de vertientes y/o conservación de suelos.*
RMF *Regeneración de márgenes fluviales.*
SCF *Saneamiento de cauce fluvial.*

2. El presente Plan señala para cada una de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente uno o varios de los objetivos enunciados en el apartado anterior.

DIRECTRIZ

Artículo 5.7. *Actuaciones consideradas para el logro de los objetivos ambientales y paisajísticos.*

1. Con carácter general se establece la siguiente tipología de actuaciones para el logro de los objetivos ambientales y paisajísticos sobre las zonas a cualificar:

A. Actuaciones en biotopos y biocenosis:
- *cia* *Corrección de impactos ambientales.*
- *rpf* *Repoblación forestal.*
- *ref* *Reforestación en suelos desnudos.*
- *rsv* *Restauración vegetal.*
- *drv* *Regeneración y densificación de la masa vegetal.*
- *rdh* *Recuperación de hábitats parcialmente destruidos.*
- *shs* *Favorecimiento de sistemas hídricos superficiales*

B. Actuaciones sobre aspectos paisajístcos:
- *cip* *Corrección de impactos paisajísticos.*
- *mcp* *Mejora de las condiciones perceptuales.*

C. Actuaciones en áreas agrícolas marginales y vertientes inestables:
- *rtf* *Recuperación de terrenos forestales.*
- *sus* *Sustitución de usos del suelo.*
- *mtc* *Modificación de técnicas de cultivo.*
- *pfr* *Plantación de especies vegetales de fuerte desarrollo radical.*
- *cdd* *Construcción de defensas.*
- *rdp* *Reducción de pendientes.*
- *coh* *Construcción de obras hidraúlicas de protección de márgenes.*

2. El presente Plan señala para cada una de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente las actuaciones recomendadas para el logro de los objetivos ambientales y paisajísticos marcados.

DIRECTRIZ

Artículo 5.8. *Suelos que constituyen las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*

1. Constituyen las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración las señaladas como tales en el Plano de Zonas Objeto de Mejora y Regeneración.
2. En función a sus características las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente se clasifican en:
A. Áreas extensivas a cualificar.
B. Cauces a cualificar.

DIRECTRIZ

Artículo 5.9. *Regulación de las zonas a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración.*

1. El presente Plan delimita veinticuatro (24) áreas extensivas y ocho (8) tramos de cauces a cualificar ambiental y paisajísticamente de interés para la aglomeración urbana.
2. En el Plano de Zonas Objeto de Mejora y Regeneración se señalan los objetivos ambientales marcados para cada una de las áreas extensivas y tramos de cauces, así como las actuaciones recomendadas para el logro de dichos objetivos.
3. A los efectos del artículo 1.4. de esta Normativa, el señalamiento de objetivos ambientales tiene carácter de Directriz, mientras que el de las actuaciones tiene carácter de Recomendación.

Capítulo tercero: De la restauración de la capacidad del drenaje superficial.

DIRECTRIZ

Artículo 5.10. *De las actuaciones necesarias para la mejora del drenaje superficial.*

1. Se mejorará el drenaje superficial en todos aquellos cauces a los que les ha sido mermada su capacidad de evacuación como consecuencia de su interacción con infraestructuras, de la existencia en su seno de edificaciones aisladas o de su recorrido por suelos afectados al sistema de asentamientos.
2. Las actuaciones para la mejora del drenaje superficial consideradas por el presente Plan como de interés para la aglomeración urbana de Granada son las señaladas como tales en el Plano de Zonas Objeto de Mejora y Regeneración.

DIRECTRIZ

Artículo 5.11. *Actuaciones consideradas para la mejora del drenaje superficial.*

1. Con carácter general se establece la siguiente tipología de actuaciones para la mejora del drenaje superficial:

A. Actuaciones en el propio cauce:
- *ldc* *Limpieza del canal de desagüe.*
- *oec* *Obras de encauzamiento en curso.*
- *olc* *Obras para la laminación del caudal.*
- *dcm* *Derivación del cauce hacia otro con mayor capacidad.*

dcr *Derivación del cauce hacia infraestructuras de regadío.*
rcd *Redefinción del canal de desagüe.*
acd *Ampliación del canal de desagüe.*

B. Actuaciones y cautelas sobre la subcuenca receptora:
oap *Obras de atenuación de pendientes.*
aps *Acciones de permeabilización del sustrato.*
ddv(t) *Densificación del dosel vegetal en la totalidad de la subcuenca.*
ddv(p) *Densificación del dosel vegetal en parte de la subcuenca.*
imv(t) *Implantación de masa vegetal sobre suelo desnudo en la totalidad de la subcuenca.*
imv(p) *Implantación de masa vegetal sobre suelo desnudo en parte de la subcuenca.*
ata *Aplicación de técnicas antierosivas en cultivos.*
cus *Conservación de los usos actuales del suelo.*

C. Actuaciones y cautelas sobre elementos de obstaculización del drenaje:
eoa *Eliminación de obstáculos de origen antrópico.*
szc *Señalamiento de zonas de cautela.*

2. El presente Plan señala para cada uno de los cauces en los que es necesaria la mejora del drenaje superficial las actuaciones recomendadas para ello.

DIRECTRIZ

Artículo 5.12. *Grado de peligrosidad de los cauces sobre los que es necesario intervenir.*

1. En función de las características de los cauces y del medio urbano que pudiera resultar afectado, se establecen tres grados de peligrosidad: media, elevada y muy elevada.

2. El presente Plan señala para cada uno de los cauces en los que es necesaria la mejora del drenaje superficial el grado de peligrosidad considerado.

DIRECTRIZ

Artículo 5.13. *Regulación de las actuaciones necesarias para la mejora del drenaje superficial.*

1. El presente Plan considera necesario actuar de una o varias formas para la mejora del drenaje superficial sobre un total de cuarenta y ocho (48) cauces distribuidos en las subcuencas del Cubillas, Genil, Monachil y Dílar.

2. En el Plano de Zonas Objeto de Mejora y Regeneración se señalan las actuaciones recomendadas para cada uno de los cauces indicados y su grado de peligrosidad.

3. A los efectos del artículo 1.4. de esta Normativa tanto el señalamiento de las actuaciones como del grado de peligrosidad tienen carácter de Recomendación.

TÍTULO SEXTO: DE LOS BIENES QUE DEBEN SER PRESERVADOS POR SUS VALORES HISTÓRICOS Y CULTURALES DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

Capítulo Primero: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 6.1. *Competencia del Plan de Ordenación del Territorio para proteger los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada.*

1. En desarrollo de lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponde al presente Plan la protección y mejora del patrimonio histórico y cultural de interés para la aglomeración urbana de Granada.
2. El señalamiento de los bienes del patrimonio histórico y cultural de interés para la aglomeración urbana de Granada se realiza por el presente Plan en coherencia y con carácter complementario a los bienes declarados y protegidos en virtud de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y de la Ley 1/1991, de 3 de julio, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
3. La protección de los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada se establece mediante la inclusión de dichos bienes en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana de Granada del presente Plan.

NORMA

Artículo 6.2. *Carácter complementario del Planeamiento Urbanístico.*

1. Corresponde al Planeamiento Urbanístico completar la indicación de los bienes con valores históricos y culturales de interés municipal que deban ser sometidos a protección.
2. Las determinaciones del Planeamiento Urbanístico para la protección de los bienes de interés local no podrán ser contradictorias con las previsiones del presente Plan.
3. La normativa urbanística que el Planeamiento determine para los bienes con valores históricos y culturales protegidos por el presente Plan, no podrá autorizar obras o usos que pudieran tener como consecuencia transformaciones o demoliciones genéricas de mayor entidad que las permitidas por esta Normativa, según el nivel de protección asignado. Sin perjuicio de lo anterior, el Planeamiento Urbanístico podrá desarrollar las determinaciones de este Plan mediante:
   A. El señalamiento pormenorizado de los usos admisibles y de las necesidades de intervención.
   B. La determinación de las partes de los bienes que puedan estar sujetas a otro régimen de protección o incluso no protegidas por carecer de interés.
   C. La fijación de los parámetros urbanísticos correspondientes a la clase de suelo en la que incluya cada uno de los bienes.

NORMA

Artículo 6.3. *Composición del Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana de Granada.*

El presente Plan considera bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada y por ello los incluye en el Catálogo, a aquellas edificaciones, infraestructuras y yacimientos arqueológicos, normalmente exteriores al sistema de asentamientos, que permiten comprender la evolución histórica del sistema de asentamientos, de los elementos que sucesivamente sirvieron para la articulación territorial y de las actividades productivas comunes que dieron lugar a la creación y consolidación de la Comarca de la Vega de Granada.

RECTRIZ

Artículo 6.4. *Objetivos territoriales para la ordenación y protección de los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada.*

La actuación de las Administraciones y Entidades Públicas y de los particulares perseguirá los siguientes objetivos en relación a los bienes con valores históricos y culturales de interés para la aglomeración urbana de Granada:

A. Fomentar la conservación y rehabilitación de los bienes catalogados.
B. Poner en valor socialmente los bienes incluidos en el Catálogo.
C. Aumentar el conocimiento actual de los bienes y en especial sobre su estado de conservación y necesidades de intervención.

Capítulo segundo: Regulación de los bienes incluidos en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.

SECCIÓN PRIMERA: Disposiciones generales.

NORMA

Artículo 6.5. *Aplicación y valor relativo de las determinaciones del Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.*

Las distintas determinaciones del Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana de Granada tienen el siguiente valor a los efectos del artículo 1.4. de esta Normativa:

1. El contenido de los epígrafes incluidos bajo la denominación genérica de Información del Elemento carece de valor normativo, sirviendo exclusivamente para la interpretación adecuada y sistemática del contenido de las determinaciones de ordenación.
2. El contenido de las determinaciones de ordenación tiene valor de Norma, si bien su aplicación debe realizarse bajo las siguientes condiciones particulares:
   A. Hasta tanto el Catálogo de este Plan no sea desarrollado por el Planeamiento Urbanístico, en las condiciones previstas en el artículo 6.2 anterior, serán de aplicación directa e inmediata todas las determinaciones en él contenidas.

B. A los efectos del desarrollo del Catálogo de este Plan por el Planeamiento Urbanístico, el contenido de las determinaciones de ordenación tiene carácter de Recomendación, excepto el nivel de protección que tiene carácter de Directriz.

NORMA

Artículo 6.6. *Tipos de bienes incluidos en el Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.*

1. En función de las características de los bienes y a los efectos de su regulación, el presente Plan diferencia entre los siguientes tipos básicos:
   A. Edificaciones.
   B. Infraestructuras.
   C. Restos Arqueológicos Emergentes.
2. La identificación y asignación de los bienes a los distintos tipos se establece en el Plano de Catálogo de Elementos de Interés para la Aglomeración Urbana.

SECCIÓN SEGUNDA: Regulación de los niveles de protección de los bienes del tipo Edificaciones.

NORMA

Artículo 6.7. *Niveles de protección de los bienes del tipo Edificaciones.*

1. En función de los valores históricos, culturales y arquitectónicos de las Edificaciones y a los efectos de su regulación normativa, el presente Plan distingue entre los siguientes niveles de protección:
   A. Arquitectónico-Monumental.
   B. Arquitectónica.
   C. Tipológico-Ambiental.
   D. Ambiental.
2. La asignación del nivel de protección correspondiente a cada elemento se realiza en las propias Determinaciones de Ordenación de su ficha de Catálogo.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.8. *Regulación del nivel de protección Arquitectónico-Monumental.*

1. Se incluyen en este nivel de protección aquellas Edificaciones cuya conservación debe garantizarse íntegramente por tratarse de elementos singulares de notable interés histórico-arquitectónico. Por su carácter monumental constituyen elementos sobresalientes, cualificadores de su entorno y representativos de la memoria histórica colectiva de la aglomeración urbana de Granada.
2. Las Edificaciones incluidas en este nivel de protección sólo podrán ser objeto de obras tendentes a la buena conservación de lo edificado. Sin perjuicio de lo anterior, podrán demolerse los cuerpos añadidos que desvirtuen la unidad arquitectónica original.
3. Se permitirán sólo los usos originales de la edificación y aquellos otros que se consideren compatibles con el carácter monumental de los edificios y no supongan la necesidad de reformas sustanciales en su tipología y elementos arquitectónicos y constructivos. Todo ello, de acuerdo con las determinaciones relativas a los usos permitidos del Planeamiento Urbanístico que le sea de aplicación.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.9. *Regulación del nivel de protección Arquitectónica.*

1. Se incluyen en este nivel de protección aquellas edificaciones cuya conservación debe garantizarse de forma global al conservar en su integridad todos los elementos característicos y significativos que representan las diversas tipologías arquitectónicas de la aglomeración urbana de Granada.
2. Las Edificaciones incluidas en este nivel de protección podrán ser objeto de obras tendentes a la buena conservación de lo edificado y de obras de reforma menor y parcial que no afecten a sus características tipo-morfológicas esenciales. Sin perjuicio de lo anterior, podrán demolerse los cuerpos añadidos que desvirtuen la unidad arquitectónica original.
3. Se permitirán sólo los usos originales de la edificación y aquellos otros que se consideren compatibles con el mantenimiento de la unidad arquitectónica. Todo ello, de acuerdo con las determinaciones relativas a los usos permitidos del Planeamiento Urbanístico que le sea de aplicación.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.10. *Regulación del nivel de protección Tipológico-Ambiental.*

1. Se incluyen en este nivel de protección las Edificaciones para las que debe garantizarse la conservación de los elementos que definan su tipología, tales como la disposición relativa de los módulos construidos, de los patios, de las crujías construidas, de las escaleras, de las cubiertas, etc. Así como cualquier elemento constructivo-estructural singular que lo caracterice.
2. Las Edificaciones incluidas en este nivel de protección podrán ser objeto de obras tendentes a la buena conservación de lo edificado y de reforma menor, parcial o general que no afecten de forma negativa a la definición tipológica que se pretende proteger o a los elementos definidos como a conservar. Sin perjuicio de lo anterior, podrán demolerse los cuerpos añadidos que desvirtuen la unidad arquitectónica original, así como autorizarse obras de reconstrucción o ampliación tendentes a recuperar la imagen original.
3. Se permitirán los usos originales de la edificación y los detallados en la correspondiente ficha del Catálogo. Todo ello, de acuerdo con las determinaciones relativas a los usos permitidos del Planeamiento Urbanístico que le sea de aplicación.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.11. *Regulación del nivel de protección Ambiental.*

1. Se incluyen en este nivel de protección las Edificaciones valorables por las cualidades intrínsecas del espacio rural en el que se insertan, considerándose parte sustancial de éste.

2. Las Edificaciones incluidas en este nivel de protección podrán ser objeto de cualquiera de las obras tendentes a la buena conservación de lo edificado, de reforma, de demolición parcial y nueva edificación y excepcionalmente de demolición total y obra.

3. Se permitirán los usos originales de la edificación y los detallados en la correspondiente ficha del Catálogo. Todo ello, de acuerdo con las determinaciones relativas a los usos permitidos del Planeamiento Urbanístico que le sea de aplicación.

SECCIÓN TERCERA: Regulación de los niveles de protección de los bienes del tipo Infraestructuras.

NORMA

Artículo 6.12. *Niveles de protección de los bienes del tipo Infraestructuras.*

1. En función de los valores históricos y culturales de las Infraestructuras y a los efectos de su regulación normativa, el presente Plan distingue entre los siguientes niveles de protección:

A. Monumental.
B. Tipológico.
C. Ambiental.

2. La asignación del nivel de protección correspondiente a cada elemento se realiza en las propias Determinaciones de Ordenación de su ficha de Catálogo.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.13. *Regulación del nivel de protección Monumental.*

1. Se incluyen en este nivel de protección las Infraestructuras cuya conservación debe garantizarse íntegramente, con independencia de que conserve su función, por tratarse de elementos singulares de notable interés histórico o simbólico. Por su carácter monumental constituyen elementos sobresalientes, cualificadores de su entorno y representativos de la memoria histórica colectiva del medio rural de la aglomeración urbana de Granada.

2. Las Infraestructuras icluidas en este nivel de protección sólo podrán ser objeto de obras tendentes a su buena conservación. Sin perjuicio de lo anterior, podrán demolerse los cuerpos añadidos que desvirtuen la imagen original.

3. Siempre que sea posible se potenciará el mantenimiento de la función para la que fueron construidas estas infraestructuras.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.14. *Regulación del nivel de protección Tipológico.*

1. Se incluyen en este nivel de protección las Infraestructuras cuya conservación debe garantizarse de forma global, con independencia de que conserve su función, al mantener en su integridad todos los elementos característicos y significativos que son representativos de diversas tipologías de la obra civil en el medio rural de la aglomeración urbana de Granada.

2. Las Infraestructuras icluidas en este nivel de protección podrán ser objeto de obras tendentes a su buena conservación y, en general, de todas aquellas obras de modernización de sus instalaciones y elementos constructivos que sean necesarias para mantener la función para la que fueron concebidas.

SEGÚN ARTÍCULO 6.5.

Artículo 6.15. *Regulación del nivel de protección Ambiental.*

1. Se incluyen en este nivel de protección las Infraestructuras para las que debe garantizarse la conservación de los elementos que definen su tipología o bien que se consideran parte esencial del medio rural en que se insertan de forma cualificada.

2. Las Infraestructuras icluidas en este nivel de protección podrán ser objeto de todas las obras tendentes al mantenimiento de su función original, siempre que no alteren de forma sustancial su imagen o su rela-ción con el entorno.

SECCIÓN CUARTA: Regulación de los bienes del tipo Restos Arqueológicos Emergentes.

NORMA

Artículo 6.16. *Regulación de los bienes del tipo Restos Arqueológicos Emergentes.*

1. Se incluyen en este nivel los Restos Arqueológicos Emergentes, que en virtud de la legislación vigente en materia de Patrimonio Histórico cuentan con la declaración genérica o individualizada de Bien de Interés Cultural.

2. De conformidad con la legislación vigente en materia de Patrimonio Histórico, la Consejería de Cultura deberá autorizar cualquier obra que se proyecte sobre los Restos o su entorno.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Norma Transitoria Primera.
El Planeamiento Urbanístico General de la aglomeración urbana de Granada deberá adaptarse a las determinaciones del presente Plan en el plazo máximo de cuatro (4) años.

Norma Transitoria Segunda.
El Planeamiento Urbanístico General de la aglomeración urbana de Granada que estuviera formulándose a la entrada en vigor del presente Plan deberá adaptarse a sus determinaciones, con independencia del grado de tramitación que hubiera alcanzado.

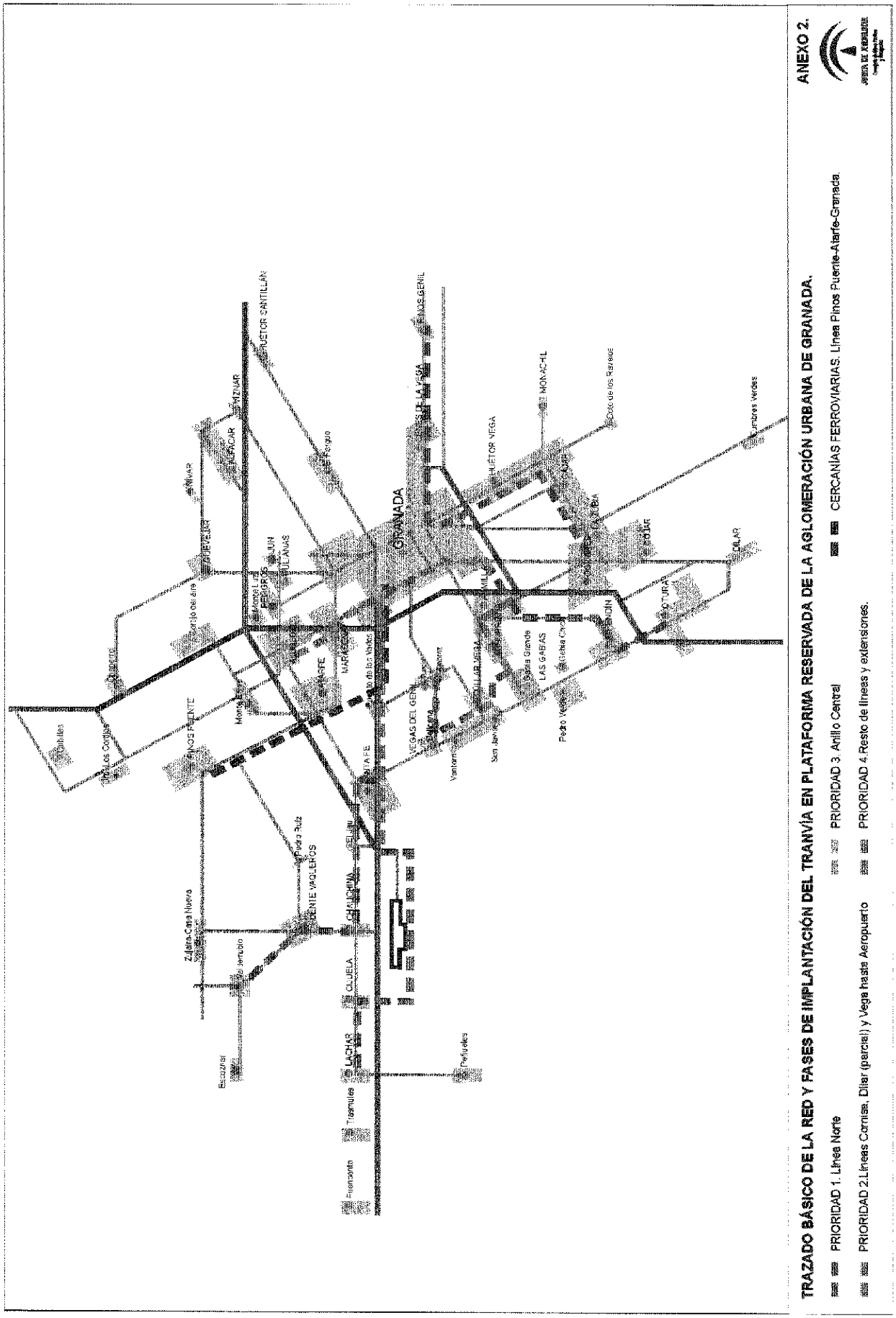
DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Norma Derogatoria Primera.
Quedan derogadas en el ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada las determinaciones contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la Provincia de Granada.

Norma Derogatoria Segunda.
Quedan derogadas las determinaciones sobre el suelo no urbanizable del Planeamiento Urbanístico General de la aglomeración urbana de Granada relativas a los suelos afectados por este Plan al sistema de comunicaciones y transportes, al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana y a las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones y que contradigan lo establecido en sus respectivas Normas reguladoras.

ANEXO1. Escenario previsible de distribución demográfica en la aglomeración urbana de Granada.

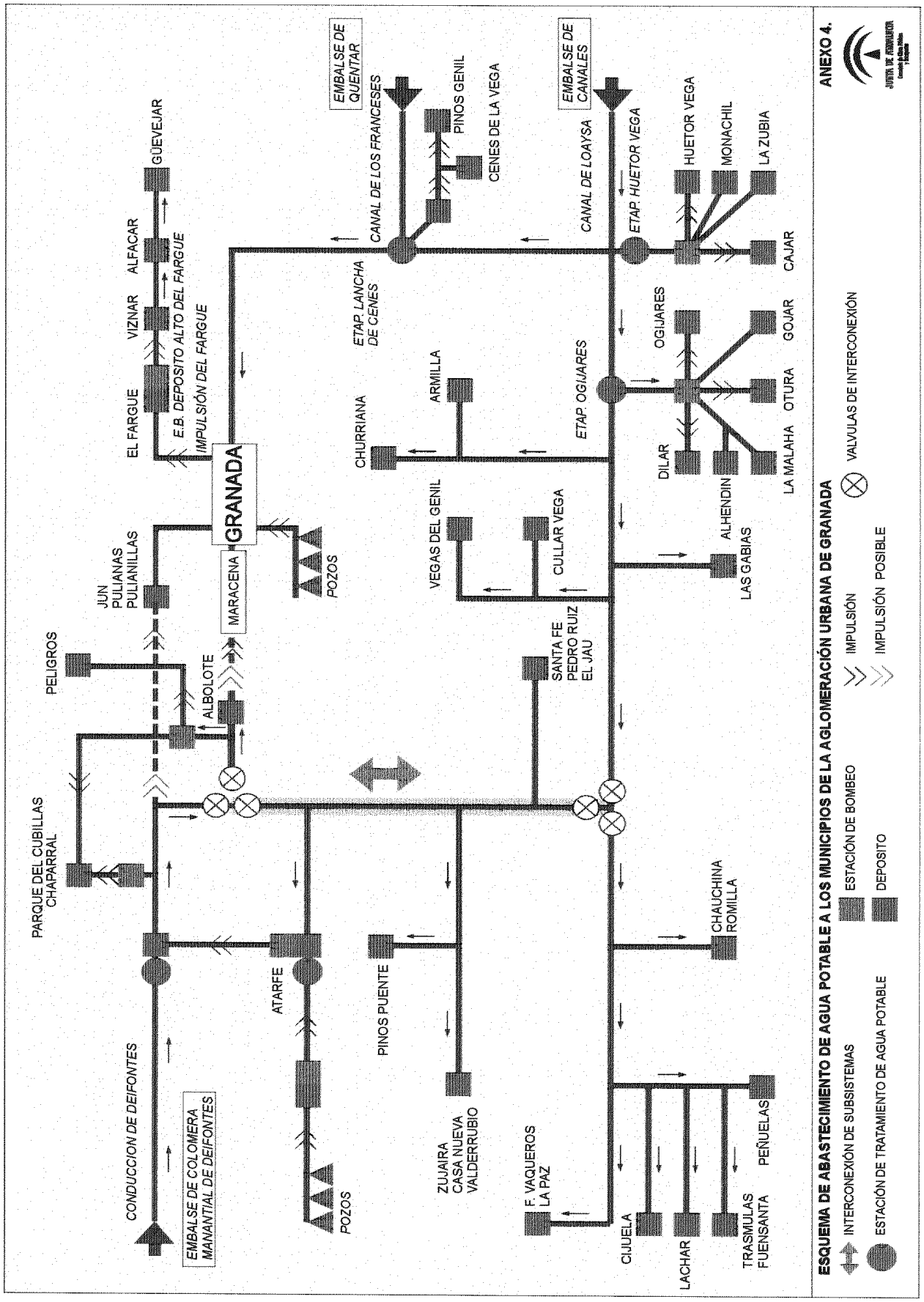
	Número de habitantes (Año 2011)	
MUNICIPIO	**Mínimo**	**Máximo**
ALBOLOTE	15.000	17.500
ALFACAR	2.500	5.000
ALHENDÍN	5.000	7.500
ARMILLA	15.000	17.500
ATARFE	15.000	17.500
CÁJAR	2.500	5.000
CENES DE LA VEGA	5.000	7.500
CHAUCHINA	2.500	5.000
CHURRIANA DE LA VEGA	7.500	10.000
CIJUELA	2.000	2.500
CÚLLAR VEGA	2.500	5.000
DÍLAR	2.000	2.500
FUENTE VAQUEROS	2.500	5.000
LAS GABIAS	10.000	12.500
GÓJAR	2.500	5.000
GRANADA	300.000	325.000
GÜEVEJAR	2.000	2.500
HUÉTOR VEGA	10.000	12.500
JUN	2.500	5.000
LÁCHAR	2.500	5.000
MARACENA	15.000	17.500
MONACHIL	10.000	12.500
OGÍJARES	10.000	12.500
OTURA	5.000	7.500
PELIGROS	10.000	12.500
PINOS GENIL	1.500	2.500
PINOS PUENTE	15.000	17.500
PULIANAS	5.000	7.500
SANTA FE	15.000	17.500
VEGAS DEL GENIL	2.500	5.000
VÍZNAR	1.500	2.500
LA ZUBIA	15.000	17.500

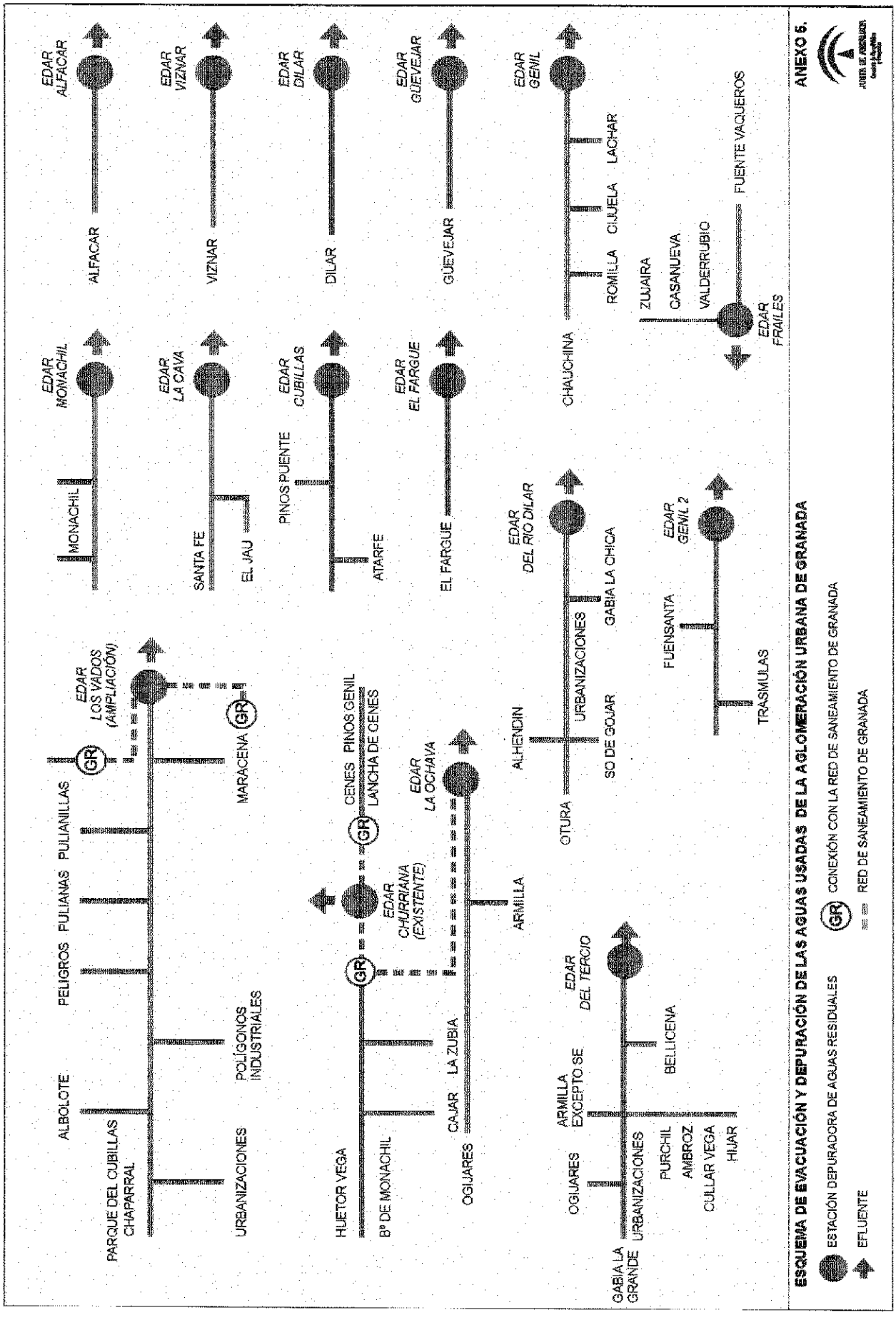

GRANADA
Armilla
Churriana
Las Gabias
Pinos Puente
Atarfe
Albolote
Maracena
Peligros
Santa Fe
Cenes de la Vega
Huétor Vega
Monachil
Cájar
Dílar
Alfacar
Víznar
Huétor Santillán
Zubia
Cúllar Vega
Pulianas
Peligros
Jun
Nivar
Fuentes
Trasmulas
Lachar
Cijuela
Chauchina
Fuensanta
Zafarraya
Benalúa
Pedro Ruiz
Zujaira-Casa Nueva
Vaquero
Monte Lirio
Monte Lirio
Ogíjares
Los Cortijos
Los Cármenes
Los Ruices
Los Ruices
Los Ruices

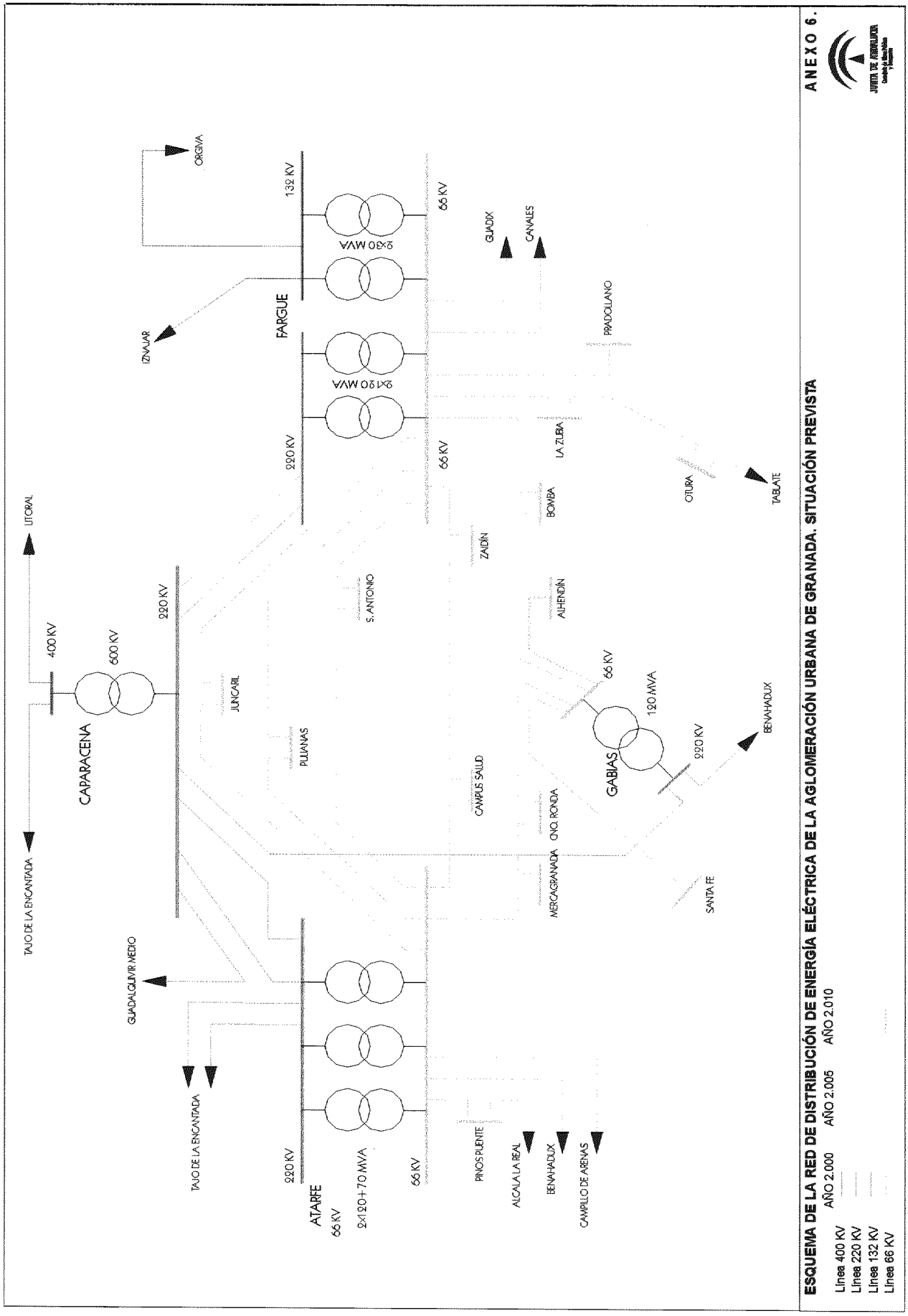
ANEXO 3. Relación de usos y transformaciones considerados.

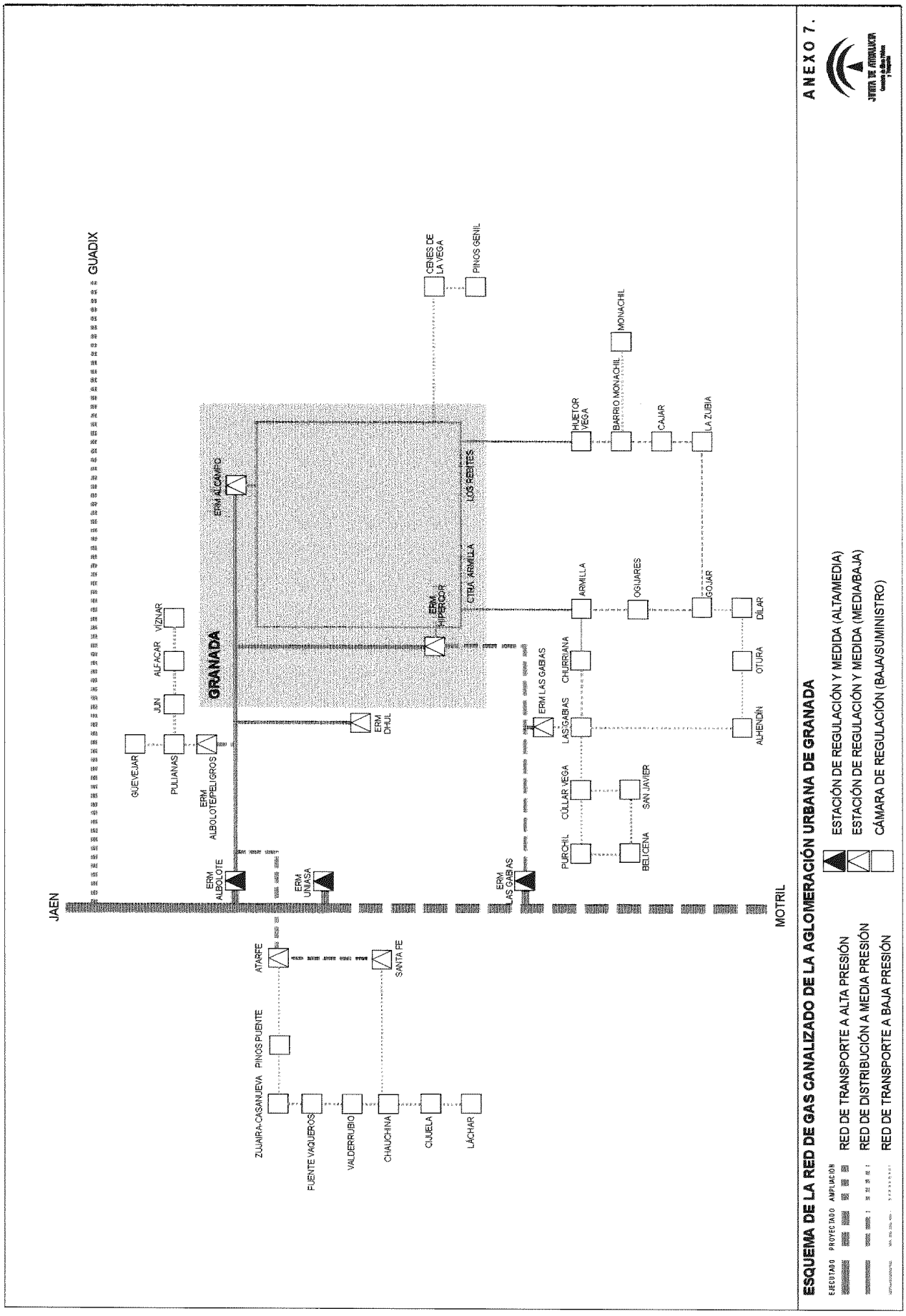
1. **Relativos a la explotación agrícola.**
1.1. Desmontes y aterrazamientos.
1.2. Nuevas roturaciones.
1.3. Construcción de casetas para aperos.
1.4. Construcción de viveros e invernaderos.
1.5. Infraestructuras agrícolas para regadío.
1.6. Construcción de viviendas agrícolas.
1.7 Vertederos de residuos agrícolas.
2. **Relativos a la explotación forestal.**
2.1. Entresacas.
2.2. Talas indiscriminadas o masivas.
2.3. Construcción de cortafuegos.
2.4. Construcción de casetas para aperos o guardería forestal.
2.5. Repoblaciones forestales.
3. **Relativos a la explotación ganadera.**
3.1. Construcción de establos.
3.2. Infraestructuras de ganadería estabulada.
3.3. Construcción de cercas y vallados.
3.4. Construcción de instalaciones anejas a la actividad ganadera.
4. **Relativos a la explotación extractiva.**
4.1. Nuevas canteras a cielo abierto.
4.2. Nuevas explotaciones subterráneas.
4.3. Relleno y sellado de canteras a cielo abierto.
4.4. Infraestructuras para las actividades extractivas.
4.5. Construcción de instalaciones anejas a la actividad extractiva.
4.6. Vertederos de residuos mineros.
5. **Relativos a la construcción o mejora de infraestructuras.**
5.1. Ampliación y mejora de vías de comunicación existentes.
5.2. Nuevas vías de comunicación no asfaltadas.
5.3. Nuevas vías de comunicación asfaltadas previstas en los planes.
5.4. Nuevas vías de comunicación asfaltadas no previstas.
5.5. Alteraciones de los cauces.
5.6. Construcción o ampliación de presas y represas.
5.7. Construcciones para la explotación de las obras públicas.
5.8. Construcción de helipuertos.
5.9. Construcción de centrales eléctricas.
5.10. Tendido de líneas de alta tensión.
5.11. Construcción de nuevas subestaciones eléctricas.
5.12. Construcción de antenas y torres de telecomunicación.
5.13. Construcción de canales y acequias.
5.14. Tendido de infraestructuras subterráneas.
5.15. Construcción de estaciones potabilizadoras.
5.16. Construcción de depósitos de agua potable.
5.17. Construcción de estaciones depuradoras.
5.18. Construcción de vertederos.
6. **Relativos a actividades no primarias.**
6.1. Construcción de instalaciones para la mejora del uso público.
6.2. Construcción de equipamientos comunitarios.
6.3. Construcción de pistas para actividades deportivas.
6.4. Construcción de instalaciones de restauración.
6.5. Construcción camping y campamentos de turismo.
6.6. Construcción de instalaciones hoteleras.
6.7. Construcción de industrias agropecuarias.
6.8. Construcción de industrias singulares.
6.9. Construcción de áreas y estaciones de servicio.
7. **Relativos a la vivienda unifamiliar aislada.**
7.1. Construcción de nuevas viviendas unifamiliares aisladas.
7.2. Rehabilitación de edificios para viviendas unifamiliares aisladas.
8. **Relativos al proceso de urbanización.**
8.1. Mejora y dotación de servicios urbanos a núcleos existentes.
8.2. Urbanización de suelos para ampliación de núcleos urbanos.
8.3. Urbanización de suelos para la construcción de nuevos núcleos.

Los usos y transformaciones que no aparezcan en la relación anterior, se asimilarán a uno o varios de los expresamente relacionados.


ANEXO 4.
ESQUEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE A LOS MUNICIPIOS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA
INTERCONEXIÓN DE SUBSISTEMAS
ESTACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE
ESTACIÓN DE BOMBEO
DEPOSITO
IMPULSIÓN
IMPULSIÓN POSIBLE
VALVULAS DE INTERCONEXIÓN
CONDUCCION DE DEIFONTES
EMBALSE DE COLOMERA MANANTIAL DE DEIFONTES
POZOS
ATARFE
PARQUE DEL CUBILLAS CHAPARRAL
PELIGROS
JUN PULIANAS PULIANILLAS
ALBOLOTE
MARACENA
GRANADA
POZOS
EL FARGUE
E.B. DEPOSITO ALTO DEL FARGUE
IMPULSIÓN DEL FARGUE
VIZNAR
ALFACAR
GÜEVEJAR
EMBALSE DE QUENTAR
CANAL DE LOS FRANCESES
PINOS GENIL
CENES DE LA VEGA
ETAP. LANCHA DE CENES
CHURRIANA
ARMILLA
VEGAS DEL GENIL
CULLAR VEGA
SANTA FE
PEDRO RUIZ
EL JAU
PINOS PUENTE
ZUJAIRA
CASA NUEVA
VALDERRUBIO
F. VAQUEROS
LA PAZ
CIJUELA
LACHAR
TRASMULAS
FUENSANTA
PEÑUELAS
CHAUCHINA
ROMILLA
EMBALSE DE CANALES
CANAL DE LOAYSA
ETAP. HUETOR VEGA
ETAP. OGIJARES
HUETOR VEGA
MONACHIL
LA ZUBIA
CAJAR
OGIJARES
GOJAR
OTURA
LA MALAHA
DILAR
ALHENDIN
LAS GABIAS


EDAR ALFACAR
EDAR VIZNAR
EDAR DILAR
EDAR GÜEVEJAR
EDAR GENIL
EDAR MONACHIL
EDAR LA CAVA
EDAR CUBILLAS
EDAR EL FARGUE
EDAR DEL RÍO DILAR
EDAR GENIL 2
EDAR FRAILES
EDAR LOS VADOS (AMPLIACIÓN)
EDAR CHURRIANA (EXISTENTE)
EDAR LA OCHAVA
EDAR DEL TERCIO
ALBOLOTE
PELIGROS
PULIANAS
PULIANILLAS
PARQUE DEL CUBILLAS
CHAPARRAL
URBANIZACIONES
POLÍGONOS INDUSTRIALES
MARACENA
HUETOR VEGA
Bº DE MONACHIL
CENES
PINOS GENIL
LANCHA DE CENES
CAJAR
LA ZUBIA
OGIJARES
ARMILLA
ALHENDIN
OTURA
URBANIZACIONES
SO DE GOJAR
GABIA LA CHICA
GABIA LA GRANDE
OGIJARES
ARMILLA EXCEPTO SE
URBANIZACIONES
PURCHIL
AMBROZ
CULLAR VEGA
HIJAR
BELLICENA
MONACHIL
ALFACAR
SANTA FE
EL JAU
VIZNAR
PINOS PUENTE
ATARFE
DILAR
EL FARGUE
GÜEVEJAR
CHAUCHINA
ROMILLA
CIJUELA
LACHAR
ZUJAIRA
CASANUEVA
VALDERRUBIO
FUENTE VAQUEROS
FUENSANTA
TRASMULAS
ESQUEMA DE EVACUACIÓN Y DEPURACIÓN DE LAS AGUAS USADAS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA
ANEXO 6.
ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES
EFLUENTE
CONEXIÓN CON LA RED DE SANEAMIENTO DE GRANADA
RED DE SANEAMIENTO DE GRANADA


ANEXO 6.
ESQUEMA DE LA RED DE DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA. SITUACIÓN PREVISTA
AÑO 2.000 AÑO 2.005 AÑO 2.010
Línea 400 KV
Línea 220 KV
Línea 132 KV
Línea 66 KV
ORGIVA
IZNAJAR
FARGUE
132 KV
2x30 MVA
2x120 MVA
220 KV
66 KV
GUADIX
CANALES
PRADOLLANO
LA ZUBIA
BOMBA
ZAIDIN
OTURA
TABLATE
LITORAL
400 KV
600 KV
CAPARACENA
JUNCARIL
PUJAVAS
S. ANTONIO
ALHENDIN
CAMPUS SALUD
CNO. RONDA
MERCAGRANADA
66 KV
120 MVA
GABIAS
220 KV
BENAHADUX
SANTA FE
TAJO DE LA ENCANTADA
GUADALQUIVIR MEDIO
TAJO DE LA ENCANTADA
220 KV
ATARFE
66 KV
2x120+70 MVA
66 KV
PINOS PUENTE
ALCALA LA REAL
BENAHADUX
CAMPILLO DE ARENAS


ANEXO 7.
ESQUEMA DE LA RED DE GAS CANALIZADO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA
EJECUTADO PROYECTADO AMPLIACIÓN
RED DE TRANSPORTE A ALTA PRESIÓN
RED DE DISTRIBUCIÓN A MEDIA PRESIÓN
RED DE TRANSPORTE A BAJA PRESIÓN
ESTACIÓN DE REGULACIÓN Y MEDIDA (ALTA/MEDIA)
ESTACIÓN DE REGULACIÓN Y MEDIDA (MEDIA/BAJA)
CÁMARA DE REGULACIÓN (BAJA/SUMINISTRO)
JAEN
GUADIX
MOTRIL
GRANADA
ERM ALCAMPO
ERM HIPERCOR
CTRA. ARMILLA
LOS GEBITES
ERM ALBOLOTE
ERM ALBOLOTE/PELIGROS
ERM UNIASA
ERM LAS GABIAS
ERM CHUL
GUEVEJAR
JUN
ALFACAR
VÍZNAR
PULIANAS
PURCHIL
CÚLLAR VEGA
BELICENA
SAN JAVIER
LAS GABIAS
CHURRIANA
ARMILLA
ALHENDÍN
OTURA
DÍLAR
OGÍJARES
GOJAR
CAJAR
LA ZUBIA
HUÉTOR VEGA
BARRIO MONACHIL
MONACHIL
CENES DE LA VEGA
PINOS GENIL
ATARFE
SANTA FE
ZUJAIRA-CASANUEVA
PINOS PUENTE
PUENTE VAQUEROS
VALDERRUBIO
CHAUCHINA
CIJUELA
LÁCHAR

ANEXO DE DETERMINACIONES PORMENORIZADAS DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

ITINERARIO A: Vega Alta

A1. Vega Central
A2. Vega Sur
AI. Encauzamiento urbano del río Monachil

ITINERARIO B: Vega Baja

B1. Madres de Rau y Soto
B2. Confluencia Fluvial Genil-Cubillas
B3. Pinares de Láchar
B4. Dehesa de Santa Fe
BI. Encauzamiento del río Genil
BII. Crta. Santa Fe-Fuente Vaqueros-Casa Real
BIII. Coladas de la Vega Baja Meridional
BIV. Camino de la Dehesa

ITINERARIO C: Sierra Elvira- Embalse de Cubillas

C1. La Serrata
C2. Embalse del Cubillas
C3. Río Cubillas entre Tajo de Silva y Caparacena
C4. Vega de la Acequia del Llano
CI. Camino de los Eriales y Arroyo Juncaril
CII. Ruta del Piedemonte
CIII. Carril de la Serrata y Cañada Real de las Baterías
CIV. Carril del Collado de los Pinos
CV. Colada del Valle del río Cubillas

ITINERARIO D: Beiro-Alto río Darro

D1. La Solana del Beiro
D2. Sierra de Alfacar y Víznar
DI. Carretera de Víznar
DII. Carretera de Puerto Lobo
DIII. Cordel del Arzobispo

ITINERARIO E: Interfluvios orientales

E1. Cuenca del Bajo Darro
E2. Valle del Genil Medio
EI. Camino del Sacromonte a Jesús del Valle
EII. Camino de los Alijares a Jesús del Valle
EIII. Caminos de la Solana
EIV. Valle bajo del Aguas Blancas
EV. Río Genil

ITINERARIO F: Borde Noroccidental de Sierra Nevada

F1. Cono de La Zubia
F2. Fuente del Hervidero
F3. Ladera occidental de Cerro Huenes
F4. Los Cahorros del Monachil
F5. Vega Alta de Monachil
F6. El Purche-Cerro Sanatorio
F7. Jardín Botánico de la Cortijuela
F8. El Trevenque
F9. Pico Boca de la Pescá
FI. Carretera Cumbres Verdes
FII. Camino de los Leñeros
FIII. Camino de Fuente Fría
FIV. Camino de los Hundideros
FV. Camino de los Neveros
FVI. Camino del Purche a la Cortijuela
FVII. Alto Arroyo de Huenes
FVIII. Arenales del Trevenque
FIX. Camino de la Espartera

ITINERARIO G: Río Dílar

G1. El Bocaque-Molinos de la Ribere
G2. Angosturas de Ermita Vieja
GI. Camino de Dílar a Bizcandia
GII. Camino de la Dehesa y Secanos

ITINERARIO H: Alto Río Monachil

H1. Cabecera del Río Monachil
HI. Carretera de Sierra Nevada

ENLACES DE ITINERARIOS:

Enlace 01: A-B-G
Vías pecuarias del borde suroccidental de la vega
Enlace 02: A-E
Tramo urbano del río Genil
Enlace 03: A-F
Pasillos del Chorrillo y de las Canteras
Enlace 04: A-G
Bajo Río Dílar
Enlace 05: B-C
El Alitaje y los Trances
Enlace 06: C-D
Crta. de Nívar y El Castillejo
Enlace 07: D-E
Acequia de Aynadamar-Cerro del Tambor
Enlace 08: E-F-H
Crta. de Sierra Nevada entre Pinos Genil y Choza Altera
Enlace 09: F-G
Solana de la Boca de la Pescá

Itinerario: **Vega Alta**	Espacio:	VEGA CENTRAL
Término de:	**Granada, Churriana, Vegas del Genil, Armilla, Cúllar Vega** Subárea	CENTRAL, DÍLAR, OESTE
	Superficie (Km2):	20

Descripción:

Extenso sector de vega adyacente a la ciudad de Granada por su borde occidental, de condiciones naturales, agrobiológicas y de producción análogas a las porciones contiguas, pero no así respecto a sus condiciones de localización, pues ocupa una posición central en el ámbito de la aglomeración urbana, siendo este su más importante atributo para jugar una importante baza en el sistema de espacios libres. Aunque tanto en los bordes de este espacio como en su seno han surgido edificaciones de carácter urbano y, sobre todo, industrial, permanecen sustancialmente las formas y estructuras del tradicional uso agrícola; en consecuencia, parcelario muy fragmentado, profusa red de acequias, verdor casi permanente, cortijos y bosquetes dispersos y otros signos de identidad de la vega, que constituyen un punto de partida idóneo para la concepción de un espacio de disfrute público, no reñido con el uso productivo, y que armoniza con el urbano circundante, esencialmente la ciudad de Granada, por el este, pero también los núcleos de Armilla y Churriana, por el sur, y Ambroz, Purchil y Belicena, por el oeste, tanto por inmediatez espacial como por densidad de la población residente, potencialmente muy demandante de espacios libres de acceso inmediato. A ello contribuye la elevada permeabilidad interna (densa red de caminos, aunque algo inferior al norte del río Genil, donde es susceptible de ampliarse), con sus múltiples ramificaciones desde los propios núcleos urbanos.

Este extenso espacio contará, además, con un "Parque Agrícola" adyacente al parque urbano García Lorca, según propuesta del PGO de Granada, con lo que no sólo se limita el crecimiento urbano por el oeste de la ciudad, sino que se establecen usos públicos que sirven de transición entre la misma y la periferia agrícola, a la vez que cumplen con el objetivo de permeabilización de la vega como lugar de paseo, ocio y esparcimiento.

A destacar, dentro del espacio en su conjunto, los escenarios paisajísticos que se muestran en los pagos del Tercio, Tafia y Arabuleila, así como las edificaciones representativas del puente de los Vados, la fábrica azucarera inmediata al mismo, los cortijos de Cartuja, de la Mona, del Pino y de Tafia y, en los aspectos físicos, el hecho de que este extenso espacio esté surcado por los ríos Genil, Dílar y Beiro.

VALORES DEL ESPACIO:

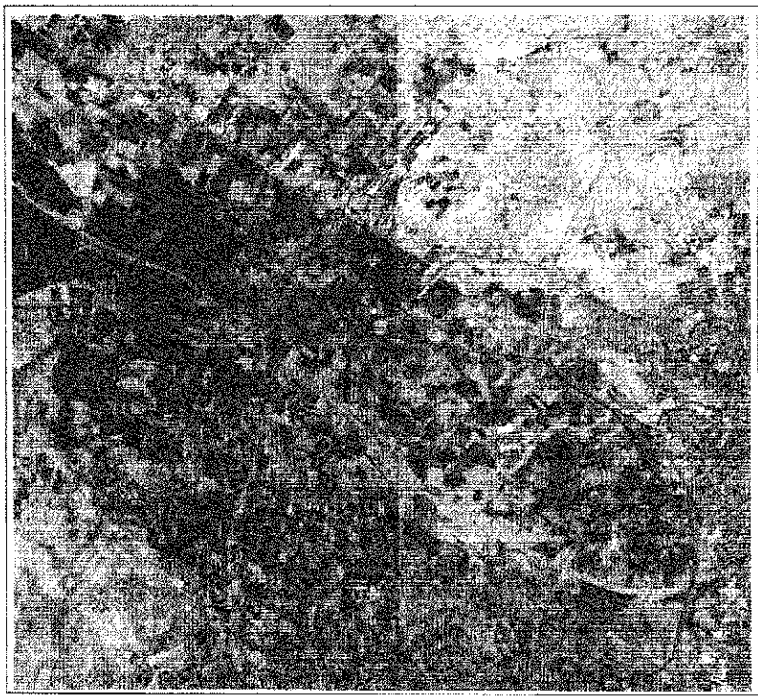
Valores Naturales:	**ELEVADOS. Por poseer unas condiciones agrobiológicas y de producción excepcionales; "pulmón verde".**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Por constituir un tapiz verde en la aglomeración.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Mantiene las formas y estructuras agrícolas e hidráulicas tradicionales.**
Valores Sociales:	**MUY ELEVADOS. Por su localización central en el ámbito de la aglomeración urbana.**

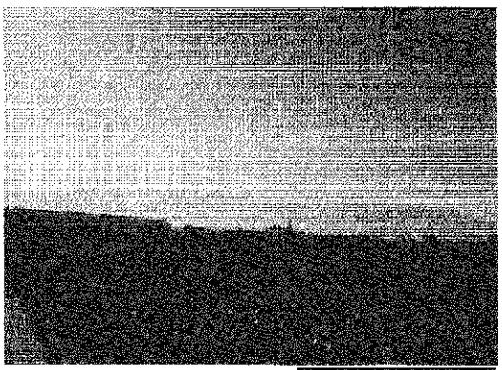
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

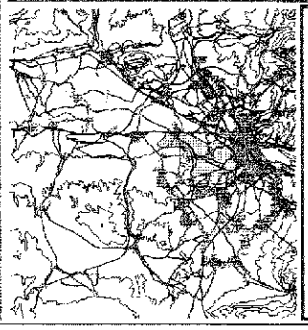
Zonificación del suelo: **Zona 3**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Recuperación biológica de márgenes de ríos (plantación de riparias). Sellado de graveras.**
De Adquisición:	**Propiedad de parcelas situadas estratégicamente para situar aparcamientos y pequeñas zonas de recreo.**
De Permeabilización:	**Mejora de red de caminos rurales. Recuperación del trazado sobre ríos. Señalización: senderismo, cicloturismo.**
De Adecuación al Uso:	**Actuación central en la antigua confluencia del Genil y el Dílar. Restauración de sus puentes de piedra y entorno.**
Otras Actuaciones:	**Creación de un parque lineal en el río Dílar. Destinar el cortijo de la Mona o la fábrica azucarera de la vega para museo agrícola. Creación de un observatorio en la confluencia de los ríos Dílar y Genil. Establecimiento de medidas regeneradoras de su medio ambiente y paisaje en el contacto con el núcleo de población.**







ESPACIO

A-1

Itinerario: **Vega Alta**	Espacio:	VEGA SUR
Término de:	**Granada, La Zubia, Ogíjares, Cájar** Subárea	CENTRAL Y SUR
	Superficie (Km2):	5

Descripción:

Sector de vega localizado en el área sur del ámbito de la aglomeración urbana, confinado como ninguno otro debido a la conurbación que se apoya en la práctica totalidad de sus bordes topográficos y que lo han convertido en un alveolo semi aislado, donde elementos y estructuras plenamente rurales coexisten, con mayor o menor grado de armonización, con los de índole urbano-industrial. No obstante, sus condiciones perceptuales (internas y de fondo escénico envolvente) y ambientales, con un microclima que reduce en algunos grados los rigores estivales medios de la depresión, una gran feracidad agrobiológica que concilia plantas herbáceas y espesas plantaciones arborescentes, la profusa red de acequias y el propio curso del río Monachil (que requiere intervenciones de regeneración), contribuyen a una valoración bastante positiva en su consideración como espacio didáctico, así como de paseo, ocio y esparcimiento, sin menoscabo de su faceta estrictamente productiva.

A los anteriores aspectos se agrega un interesante nivel de infraestructura viaria (el espacio está delimitidado por la autovía de circunvalación N-323 y por la Ronda Sur y surcado por tres importantes carreteras locales que comunican la ciudad central con los núcleos de la Cornisa sur, así como por numerosos caminos entrecruzados) y, sobre todo, su posición estratégica de nexo entre numerosos núcleos de población, que hacen de este un ámbito especialmente cualificado para formar parte del sistema libre.

Destaca paisajísticamente, dentro del conjunto del espacio, el paraje "Pago del Miércoles", situado en la zona medular, en tanto que alcanzan alto nivel arquitectónico y cultural las casas de Moharra y de la Marquesa y el cortijo de las Escalerillas.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales:	**ELEVADOS. Por su gran feracidad, y su riqueza productiva.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Por enclavarse en un espacio con buenas condiciones perceptuales internas y de fondo escénico.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Por contar con ejemplos muy bien conservados de arquitectura tradicional.**
Valores Sociales:	**MUY ELEVADOS. Por su posición estratégica, como nexo entre los municipios de la cornisa y la ciudad central.**

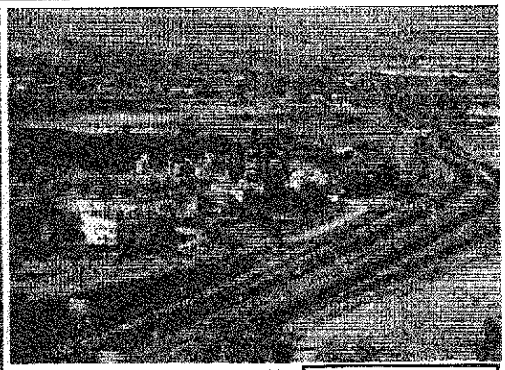
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 3**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Recuperación biológica de los márgenes del Monachil, encauzamiento y vegetación riparia. Freno a las urbanizaciones.**
De Adquisición:	**Del cortijo de la Checa para acoger un aparcamiento y área de recreo-información.**
De Permeabilización:	**Pasos peatonales sobre el Monachil. Señalización de caminos: senderismo y cicloturismo.**
De Adecuación al Uso:	**Sellado de escombreras. Prohibición de usos no agrícolas a lo largo de las carreteras que lo atraviesan.**
Otras Actuaciones:	**Creación de un parque lineal en el río Monachil. Señalización y puesta en valor de cortijos notables y mejora de su entorno. Recuperación de la vereda de los Pescadores. Creación de un mirador próximo al Crtjo de la Escalerilla. Medidas regeneradoras de medio ambiente y paisaje en el contacto con núcleos de población.**







ESPACIO

A-2

Itinerario: **Vega Alta** Espacio: **ENCAUZAMIENTO URBANO DEL RÍO MONACHIL**

Término de: **Granada, Armilla** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): 2

Tipología: **CURSO FLUVIAL ENCAUZADO**

Descripción:

Entre los dos grandes espacios de vega existe un angosto pero estratégico paso de conexión a través del río Monachil. Se trata prácticamente de una travesía urbana en el distrito Zaidín, con la sucesión de áreas residenciales y comerciales de gran superficie, encontrándose plenamente encauzadas y urbanizadas las márgenes del río, aunque no perfectamente adecuadas al pleno y satisfactorio uso público.

Algunos tramos de este eje fluvial se encuentran invadidos por vegetación ruderal, son testimoniales por su escasez los árboles ribereños e inexistentes unos verdaderos sotos, algún tramo resulta difícilmente practicable y las márgenes, en genreal, carecen de elementos de realce estético o de funcionalidad social. Incluso el propio flujo hídrico padece en este tramo acusados déficits (derivaciones para riegos aguas arriba), con la consiguiente exigüedad del caudal ecológico, circunstancia que unida a desafortunadas intervenciones urbanísticas de su entorno han provocado una grave degradación tanto del fondo fluvial como de las riberas (el corto tramo final de este espacio lineal, entre la Circunvalación y la confluencia con el Genil, alcanza los máximos niveles de degradación ambiental y paisajística): siendo no obstante factible su regeneración, al menos en buena medida.

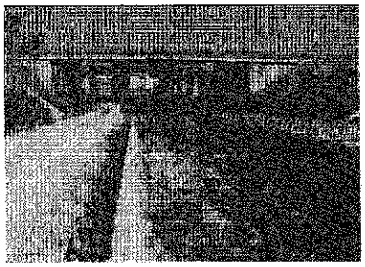
En cualquier caso, destaca el carácter de infraestructura transitable en el contacto de la ciudad central del sistema urbano y su condición de nexo o corredor de unión de las dos vastas porciones de la que fue vega contigua antes de la ruptura impuesta por las edificaciones laterales de la carretera de Armilla. Por consiguiente, resulta esencial para la estructuración del sistema de espacios libres.

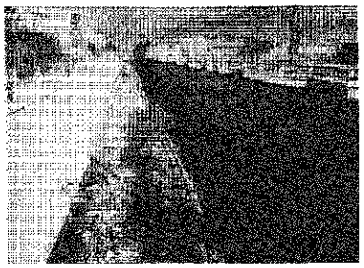
VALORES DEL EJE:

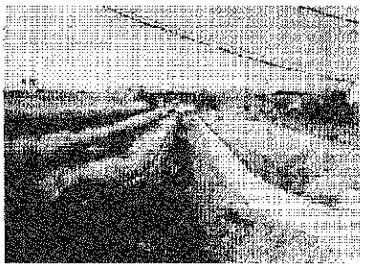
Valores Ambientales: **MODERADOS. La corriente/masa de agua.**

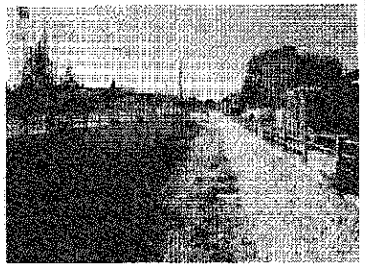
Valores Culturales: **MODERADOS. Azucarera de Santa Juliana, que recuerda la época del desarrollo agroindustrial de la comarca.**

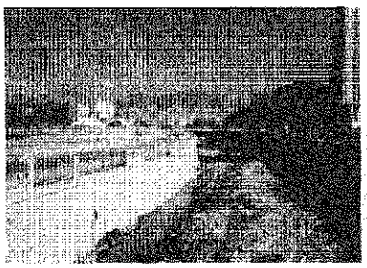
Potencialidad Paisajístic **MODERADA. Desacertadas intervenciones realizadas en las márgenes del río y proximidades.**

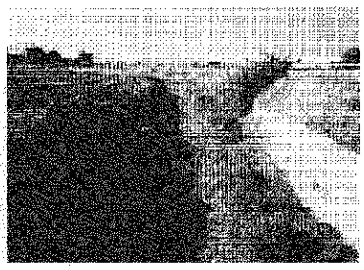






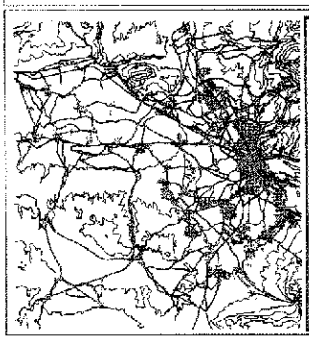






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Terminación del paseo a ambas márgenes del río. Ejecución de un espacio libre público en la desembocadura del río Monachil en el Genil como remate de este espacio lineal y como elemento articulador de todas las tensiones que se han ido generando en este punto (Vega, circunvalación, la nueva autovía proyectada, suelos residenciales y grandes superficies comerciales de su entorno). Necesidad de construcción de más pasos peatonales sobre el encauzamiento.



ESPACIO

A-I

Itinerario: **Vega Baja**	Espacio:	**MADRES DE RAU Y SOTO**
Término de:	**Santa Fe, Granada, Fuente Vaqueros** Subárea	**OESTE Y CENTRAL**
	Superficie (Km2):	6,5

Descripción:

Porción de llanura irrigada que se localiza a lo largo del cauce del Genil en el tramo que transcurre por la zona medular de la Vega de Granada. La pista que une los cortijos de San Miguel y del Rector a través del núcleo de Torre Abeca constituye el límite norte del espacio, en tanto que el meridional lo demarca la acequia Ojos de Viana, paralela y muy próxima al río Genil. Aparte de la autovía A-92, también discurre por el espacio la carretera local Santa Fe-Atarfe, principal vía de acceso al mismo en su zona centro-occidental.

Este espacio engloba el paraje Madres de Rau, manantiales naturales por donde tradicionalmente ha desaguado el acuífero detrítico de la Vega y que constituyen un biotopo característico de humedales, donde se refugian diversas especies faunísticas de medio acuáticos, pero la mayor parte del espacio se caracteriza por la presencia permanente de choperas, en distintos estadios de crecimiento según parcelas, que ofrecen un aspecto boscoso y un ambiente fresco y húmedo, en claro contraste con un entorno donde predominan los cultivos herbáceos.

Las mejores bazas que aconsejan su inclusión en el catálogo devienen de su localización sobre el espacio lineal estructurante como pocos que supone el río Genil. Pero también son especialmente destacables algunas edificaciones testimoniales de los usos tradicionales de este espacio, por un lado, una antigua y ya abandonada fábrica de maderas situada en pleno choperal y, por otro lado, el representativo cortijo del Rector y sus grandes secaderos de tabaco anejos. En contrapartida, en el borde norte del espacio se ubica una reciente intervención urbanística (polígono industrial de La Fuente) y en el seno de la zona central del espacio se presentan enormes excavaciones no restauradas, implicando una y otra acción graves alteraciones tanto ambientales como paisajísticas.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales:	**MUY ELEVADOS. Manantiales naturales del desagüe del acuífero de la Vega y constituir un biotopo húmedo.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Tanto por el río que estructura el espacio linealmente como por la fragosidad de las choperas.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Contiene ejemplos de edificaciones vinculadas a la actividad ecómica tradicional.**
Valores Sociales:	**MODERADOS. Su falta de accesibilidad hace que sea un espacio poco conocido y transitado.**

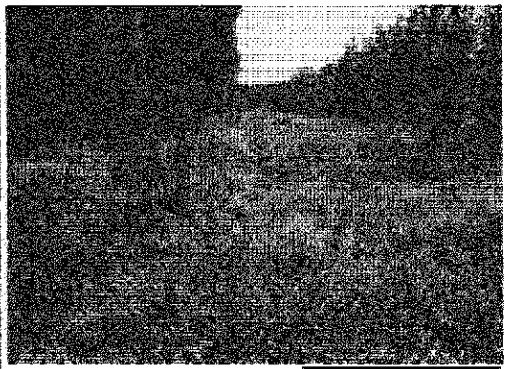
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

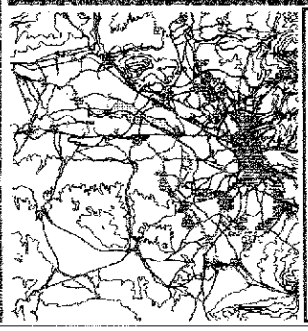
Zonificación del suelo: **Zona 3**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Se centran en las enormes excavaciones que se realizaron en su seno y que no han sido restauradas.**
De Adquisición:	**Obtención de derecho de paso público a las "Madres de Rau".**
De Permeabilización:	**Mejora de los accesos, pues constituye una zona con pocos caminos y los existentes no favorecen el tránsito.**
De Adecuación al Uso:	**En el propio nacimiento de las Madres de Rau, se puede habilitar un espacio que permita su visita y pasear por sus márgenes.**
Otras Actuaciones:	**Generar una red de caminos en espina de pez desde el río para hacer perceptibles las Madres de Rau. Establecer una barrera visual en el polígono industrial "La Fuente". Adquisición del aserradero abandonado para acoger un museo-exposición ecogeográfico de la Vega. Convertir las instalaciones militares de "La Cantina" en un área recreativa y museística.**







ESPACIO

B-1

Itinerario: **Vega Baja**	Espacio:	**CONFLUENCIA FLUVIAL GENIL-CUBILLAS**
Término de:	**Fuente Vaqueros, Láchar, Pinos Puente, Cijuela** Subárea	**OESTE Y NORTE**
	Superficie (Km2):	4

Descripción:

En el extremo occidental del ámbito de la aglomeración urbana, en la Vega baja, donde confluyen los ríos Cubillas y Genil, se presenta el espacio agrícola de regadío que fue ganado hace menos de dos siglos al Soto de Roma, conservándose su estructuración parcelaria y la red de irrigación y drenaje. En época de lluvias y crecidas fluviales apenas es posible el tránsito por este espacio debido a la inundabilidad de los terrenos adyacentes a los cursos fluviales y al mal estado general de los senderos que los recorren.

Este espacio destaca sobre todo por los dos cursos fluviales que lo transitan y por los meandros generados tras la confluencia de ambos y que se prolongan más allá de los confines del espacio delimitado. En efecto, en este tramo final, el río es de trazado sinuoso y acoge frondosa vegetación ribereña, esto es, un denso soto silvestre que tapiza ambas márgenes fluviales al estar sin encauzar artificialmente, constituyendo el albergue de una importante avifauna nidificante y algunos pequeños depredadores mustélidos, además de quelonios e invertebrados de medios acuáticos.

El intenso contraste marcado entre este denso bosque de ribera, a modo de barrera con importante desarrollo vertical, y la horizontalidad y geometría de las parcelas adyacentes, que presentan cultivos herbáceos, caracteriza el paisaje de este apéndice de la vega sobre uno de sus ejes vertebradores, el río Genil. Así, es especialmente representativo del mencionado contraste perceptual el "Pago del Hoyo", en el borde sur, como también destacan por atributos culturales el puente de hierro sobre el río Genil que mandó construir el duque de S. Pedro de Galatino a principios del siglo XX, en el sudoeste, el cortijo de Daimuz Alto, hacia el centro-oeste, y Casa Real, principal residencia del Soto de Roma, en el extremo norte del espacio delimitado

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales:	**MUY ELEVADOS. Es la confluencia de dos ríos, donde se han generado meandros, único ejemplo en la comarca.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Verticalidad y contrastes cromáticos estacionales de los sotos que festonean el río.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Por la presencia de edificaciones históricas (cortijo de Daimuz, Casa Real).**
Valores Sociales:	**MODERADOS. Por la dificultad para su visita y la lejanía del núcleo central de la aglomeración.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 3**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Rehabilitación del puente metálico de Láchar y su entorno. Limpieza de algunos tramos de los ríos.**
De Adquisición:	**Obtención de parcelas en las confluencias Genil-Cubillas y Genil-Escóznar.**
De Permeabilización:	**Prolongación de los caminos tradicionales hacia estas parcelas. Creación de pasarelas en el arroyo Escóznar y en los vados de la Paz.**
De Adecuación al Uso:	**Creación de áreas de recreo. Señalización de caminos y elementos culturales de interés.**
Otras Actuaciones:	**Protección estricta de los sotos existentes y regeneración de tramos degradados. Creación de un mirador situado en el pago de Los Espinos.**







ESPACIO

B-2

Itinerario: **Vega Baja** Espacio: **PINARES DE LÁCHAR**

Término de: **LÁCHAR** Subarea **OESTE**

Superficie (Km2): 1,5

Descripción:

Espacio montaraz del extremo sudoeste del ámbito de la Vega, que constituye un área forestal arbolada de gran extensión sobre una relieve de suaves lomas originado sobre margas y conglomerados pliocenos. Suelos suficientemente nutritivos y la antigüedad de la repoblación han favorecido la actual masa de pinos carrascos de gran porte en la mayoría de los ejemplares, que comparte el biotopo con pequeños manchones de retamal y algunos otros matorrales mesomediterráneos calcícolas. Se perfila, pues, como área forestal propicia a las actividades lúdicas, reforzadas con la existencia, en un claro del bosque, de una retícula de pistas utilizadas para deportes de motor. No obstante, el espacio alcanzará mayores prestaciones si se aporta agua potable y se construyen las infraestructuras que requieren las áreas recreativas en entornos forestales. Por otro lado, su accesibilidad global para el conjunto de la aglomeración es óptima por cuanto que se ubica junto a la autovía A-92 y cuenta con dos salidas próximas. Sin embargo, respecto al itinerario donde se integra, es preciso mejorar el acceso desde el corredor B-III, justamente en el cruce con la autovía y que reduce la seguridad y fluidez precisa para adquirir verdadero carácter de entrada al espacio.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **ELEVADOS. Aún siendo un pinar de repoblación, éste es muy maduro; manchones de retamal.**

Valores Paisajísticos: **MODERADOS. aunque es un isleo forestal en el extremo suroccidental del ámbito, por tanto muy contrastado con las tierras agrícolas del entor**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **ELEVADOS. Lugar muy visitado en fines de semana sobre todo, si bien a nivel fundamentalmente local.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

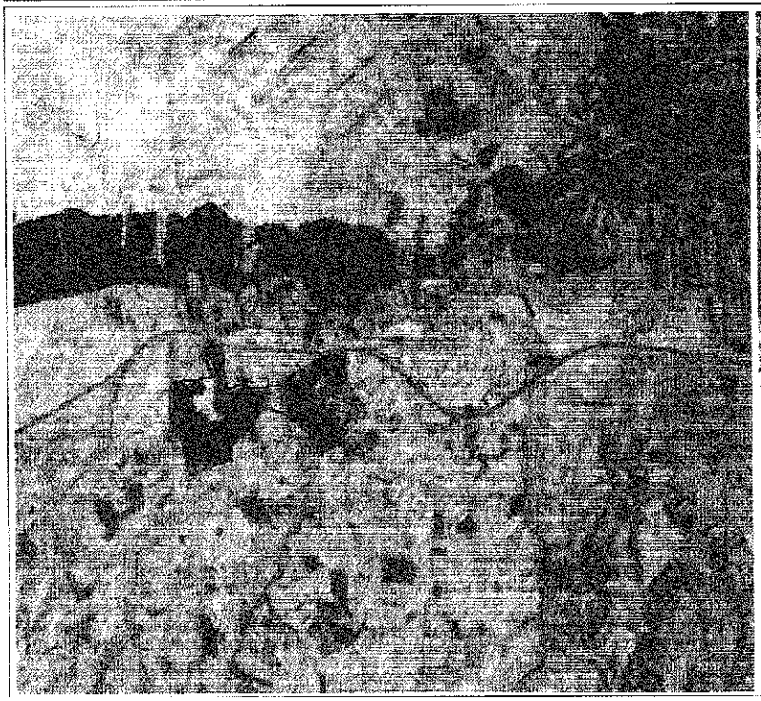
De Regeneración: **Introducción de especies autóctonas que propicien la recuperación del encinar potencial en ciertos lugares puntuales.**

De Adquisición: **Los predios agrícolas de perímetro inmediato incluidos en la delimitación del espacio.**

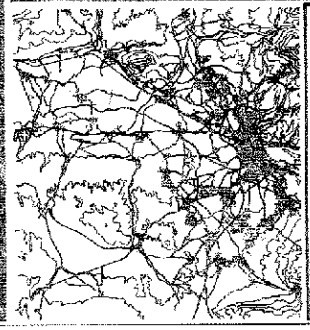
De Permeabilización: **Mejora del acceso norte al espacio.**

De Adecuación al Uso: **Mejora y ampliación de infraestructura existente y dotación de agua potable.**

Otras Actuaciones:







ESPACIO

B-3

Itinerario: **Vega Baja** Espacio: **DEHESA DE SANTA FE**

Término de: **Santa Fe** Subárea **OESTE**

Superficie (Km2): **2,5**

Descripción:

Espacio montaraz del borde sudoeste de la llanura aluvial del Genil, que constituye la única área forestal arbolada en la vasta extensión de lomas y vaguadas formadas sobre terrenos blandos del mioceno de la Depresión de Granada, dentro del ámbito territorial de la aglomeración urbana. Constituye una sucesión de vaguadas y lomas de perfil moderadamente acusado formadas sobre margas y calizas lacustres, muy erosionadas. Sobre este sustrato, y tras procesos netamente destructivos de los suelos, los existentes son pobres en nutrientes, desestructurados y bastante friables, con escasa capacidad de campo (apenas retienen agua disponible para las plantas en la capa edáfica), que conllevan dificultades para el crecimiento de las plantas. Este corolario tiene su origen tras la eliminación del encinar adehesado existente en estos montes en el momento que pasara a ser dominio comunal de Propios (el título de propiedad en el repartimiento de tierras fue otorgado en 1.492 por los Reyes Católicos), por sobreexplotación de leñas, pastos y agricultura de secano, llegando a ser extrema la erosión. Para su corrección se practicaron hace pocas décadas aterrazamientos y una repoblación masiva de pinos (especie halepensis) que, en efecto, ha conseguido ralentizar los procesos erosivos, pero no así una verdadera regeneración del ecosistema genuino.

Sus condiciones ambientales actuales están fundamentadas sobre un bosque de pinos de mediano porte, que se densifica en ciertos lugares, entre los que surgen matorrales mesomediterráneos calcícolas y, en menor número pero bien representados, plantas halófilas, lo que denota cierto grado de salinidad en los suelos; en tanto que las vaguadas más umbrías están colonizadas masivamente por especies de la comunidad retamal-chaparral y la zona oriental del espacio, sobre el cauce del barranco de las Pilas, subsiste un espeso tarajal. Por otro lado, el área cuenta con alguna infraestructura de estancia y es un buen mirador de la Vega desde su margen suroccidental.

El voluntariado ambiental de Santa Fe viene abordando un proyecto denominado: "Tratamiento integral del espacio periurbano de la Dehesa de Santa Fe y sus accesos", con algunos logros ya constatables al respecto.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MODERADOS. Así bien quedan manchas residuales de vegetación perteneciente a la comunidad de chaparral-retamal.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADO. Pues es un isleo forestal en las lomas meridionales y constituye un buen mirador hacia la Vega.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **ELEVADA. Lugar muy apreciado tradicionalmente por los vecinos de Santa Fe.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

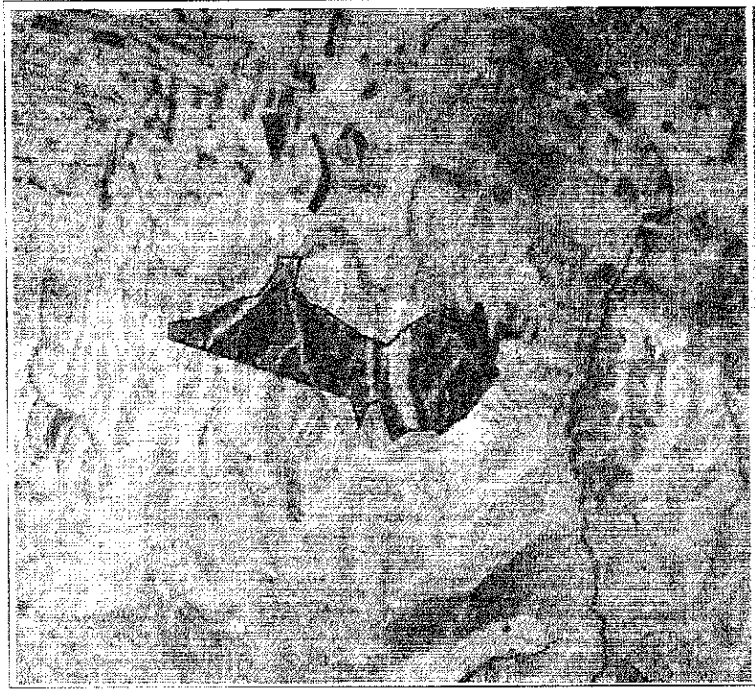
De Regeneración: **Densificación e introducción de especies autóctonas que propicie la recuperación del encinar potencial.**

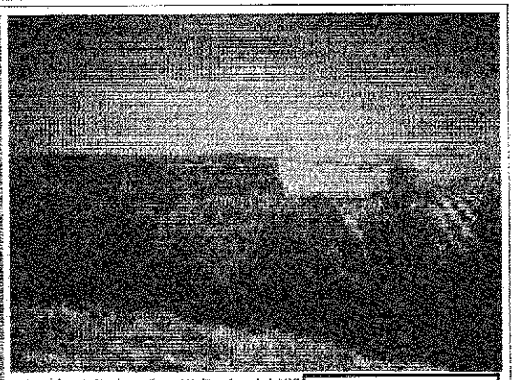
De Adquisición: **Los predios agrícolas de la vaguada central, por donde discurre el camino de Escúzar a Santa Fe.**

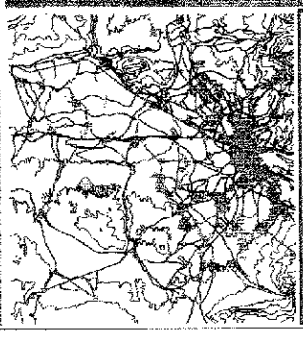
De Permeabilización: **Mejora y diversificación de los accesos.**

De Adecuación al Uso: **Mejora y ampliación de la infraestructura existente, dotar de agua potable, pequeño parque como zona de esparcimiento, etc.**

Otras Actuaciones: **Creación de un vivero de especies autóctonas que facilite la restauración vegetal. Creación de un mirador en las proximidades de la loma de los Estévez.**







ESPACIO

B-4

Itinerario: **Vega Baja** Espacio: **ENCAUZAMIENTO DEL RÍO GENIL**

Término de: **Santa Fe, Fuente Vaqueros, Vegas del Genil, Granada** Subárea **OESTE Y CENTRAL**

Longitud (Km): **13**

Tipología: **CURSO FLUVIAL ENCAUZADO**

Descripción:

Segmento de este curso que recorre la extensa llanura aluvial que se abre a partir de las lomas donde se asienta la ciudad histórica de Granada, drenando todo el agua que discurre por la Vega. Lo más sustancial de este recorrido, desde la óptica territorial, es su carácter organizador tanto del conjunto de la Vega como específicamente de este itinerario B, al conformarse como eje vertebrador de los recorridos B-II y B-III, puesto que los enlaza entre sí a través de vectores perpendiculares, en su mayor parte destinados a penetrar en los márgenes del río desde carreteras sensiblemente paralelas al mismo por sus flancos norte y sur, teniendo en uno de estos ejes posibilidad de comunicarlas entre sí a través de un puente.

La canalización artificial del cauce llega hasta la confluencia del río Cubillas, intervención hidráulica realizada a mediados de siglo a causa de los destrozos que periódicamente han ocasionado las crecidas del Genil, si bien, en contrapartida, se ha privado a la vega agrícola de las sustancias orgánicas y tarquines que tales inundaciones han aportado históricamente. Por otro lado, el encauzamiento forzado en la mayor parte del recorrido merma las condiciones ambientales y paisajísticas del cauce al hacer inviables sotos y orillas, que sólo aparecen en el último tramo del río antes de abandonar la Vega (espacio B-2), si bien, en contrapartida, se reduce considerablemente el riesgo de inundación y permite un tránsito paralelo al río fácil y bastante seguro, pues ambos muros se encuentran coronados por un piso de rodadura.

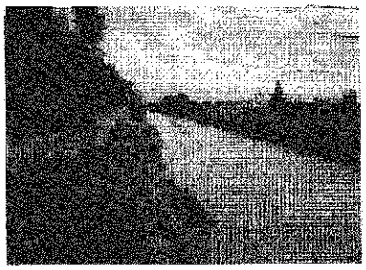
A lo largo del recorrido pueden verificarse al menos dos ambientes netamente diferenciados: el primero de ellos, entre el borde urbano de Granada y el puente de los Vados, coincidiendo con el espacio A-1 que recorre en su totalidad, el cauce fluvial transita entre cultivos herbáceos y se encuentra muy degradado ambientalmente con excavaciones, vertidos incontrolados, instalaciones agresivas, etc., debido básicamente a la proximidad urbana y la errónea consideración aún vigente de los cursos fluviales como espacios residuales; el segundo tramo, que se prolonga hasta la confluencia con el río Cubillas y atraviesa el espacio B-1, aunque también está encauzado goza de mejores condiciones ambientales, destacando una exuberante vegetación acuática que tapiza el lecho y las extensas choperas que acompañan al río en todo este tramo.

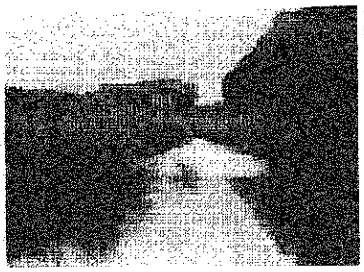
VALORES DEL EJE:

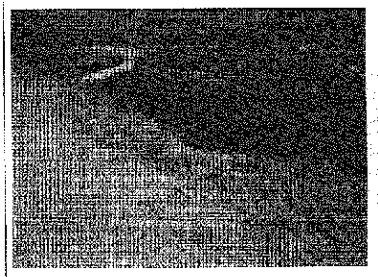
Valores Ambientales: **MUY ELEVADOS. Corriente de agua; extensas choperas; presencia, aunque escasa, de vegetación natural.**

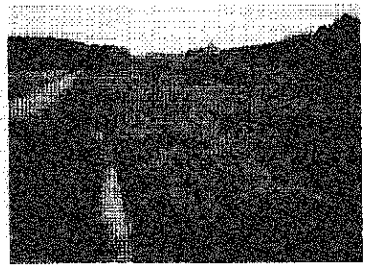
Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

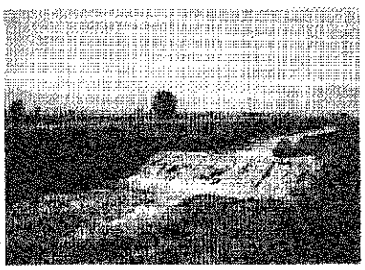
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Puesto que posee puntos de observación (puentes) que focalizan el río entre alineadas barreras verdes laterales.**

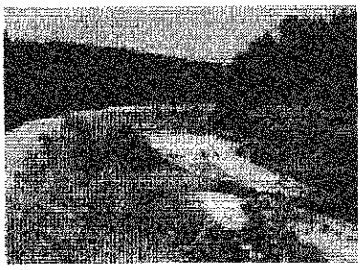






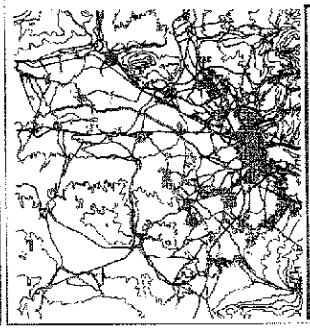






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Limpieza y regeneración del lecho en el primer tramo del encauzamiento tendente a conseguir una revegetación similar a la del tramo final. Mejora del firme de las pistas que corren a ambos lados. Reforestación lineal, con especies de ribera. Acondicionamiento como áreas de recreo de algunas parcelas adyacentes con características de mirador. Ejecución de pasarelas peatonales en los vados de los caminos tradicionales. Creación de miradores: sobre el Genil, en la carretera entre Fuente Vaqueros y Chauchina.



ESPACIO

B-I

Itinerario: **Vega Baja** Espacio: **CARRETERA SANTA FE-FUENTE VAQUEROS-CASA REAL**

Término de: **Fuente Vaqueros, Santa Fe** Subárea **OESTE**

Longitud (Km): **10**

Tipología: **CARRETERAS SECUNDARIAS**

Descripción:

Recorrido fundamentado en diversas carreteras comarcales (Atarfe-Santa Fe) y locales (GR-NO-14, Fuente Vaqueros-Torre Abeca; GR-NO-33, Fuente Vaqueros-Valderrubio) que, enlazándolas entre sí, permite el recorrido de la vega occiental a través de muchos de sus elementos significativos, a la vez que conectar el histórico centro urbano de Santa Fé con Fuente Vaqueros (casa-museo García Lorca) y Casa Real, así como entrelazar los distintos espacios de este itinerario B.

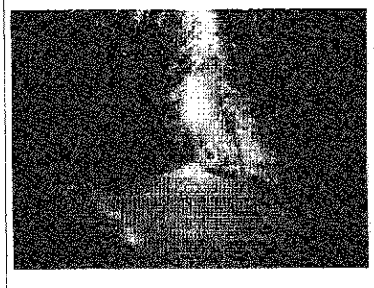
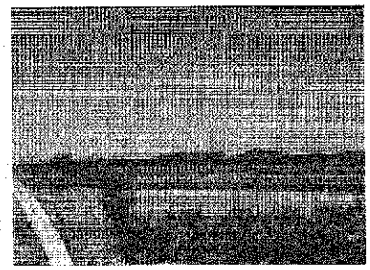
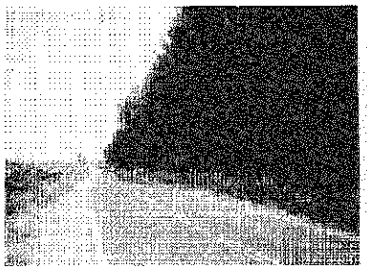
Son diversos los atractivos paisajísticos y culturales de este recorrido que, además, transita una de las zonas menos alteradas, en general, de la Vega de Granada, y donde puede comprobarse el mantenimiento de la plena explotación agrícola del terreno, pues no en vano al oeste del meridiano de Santa Fe se encuentra debilitada la incidencia de los procesos urbanísticos de la aglomeración.

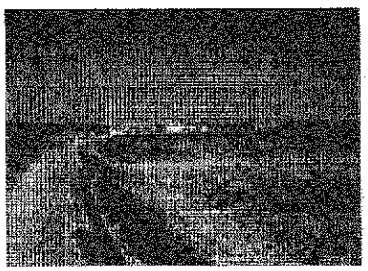
Aunque predominan los cultivos herbáceos sobre un parcelario bastante regular, siendo amplias las panorámicas hacia los bordes de la llanura, que sólo quedan drásticamente cortadas hacia el norte por el macizo de Sierra Elvira, el paisaje se encuentra salpicado por plantaciones de frutales y de chopos que en diversos lugares acompañan al trazado del recorrido, prestándole estos últimos dulcificación térmica en época estival.

Del recorrido principal parten hacia el sur dos derivaciones sensiblemente perpendiculares que se dirigen al río Genil, una por el "Pago del Soto" (espacio B-1) y otra por el "Pago del Salitrar", que pasa junto a la Caseria Peinado, así como un camino de enlace Fuente Vaqueros-Chauchina que, tras cruzar el curso fluvial (espacio B-I) a través de un vado en un atractivo paraje, alcanza el espacio lineal B-III. Un elemento arquitectónico rural de primera magnitud, el cortijo de Santa Ana, observable desde la autovía A-92, tiene su acceso desde el primer tramo de este recorrido, es decir, derivándose desde la carretera Atarfe-Santa Fe.

VALORES DEL EJE:

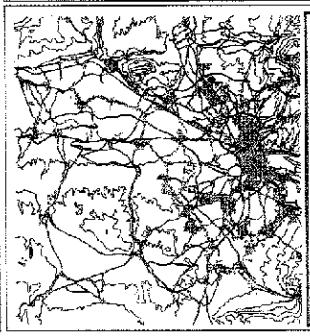
Valores Ambientales:	**MUY ELEVADOS. El itinerario recorre una de las porciones de vega mejor conservadas.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. En los extremos del recorrido se han producido hechos históricos trascendentales para la comarca.**
Potencialidad Paisajístic	**ELEVADA. Por la amplia panorámica de vega que ofrece el itinerario y por la referencia presente del macizo de Sierra Elvira.**




ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Ampliación de la sección de la calzada para permitir su peatonilización o la posibilidad de un carril-bici. Señalización de elementos de interés histórico-cultural y caminos que parten de él o lo atraviesan. Creación de un mirador en el Pago de las Huertas, en el cruce entre el río Genil y la carretera entre Santa Fe y Atarfe.



ESPACIO B-II

Itinerario: **Vega Baja** Espacio: **COLADAS DE LA VEGA BAJA MERIDIONAL**

Término de: **Santa Fe, Chauchina, Cijuela, Láchar** Subárea **OESTE**

Longitud (Km): **10**

Tipología: **CARRETERA SECUNDARIA/VÍA PECUARIA/PISTA**

Descripción:

Se trata de una carretera de borde que constituye en realidad el asfaltado parcial (según tramos) de sucesivas vías pecuarias de tipo colada, presentando gran motivación puesto que recorre la mayor parte de la Vega baja por su límite meridional, jalonando diversos núcleos tradicionales del ámbito (Santa Fe, El Jau, Chauchina, Romilla, Cijuela y Láchar), así como múltiples manifestaciones culturales del mismo (acequias y brazales, cortijos, secaderos, plantaciones).

Hasta alcanzar el espacio B-2 en el extremo del recorrido, pueden distinguirse dos tramos bien diferenciados tanto en trazado como en entorno paisajístico-ambiental. En el primero de ellos, entre Santa Fe y Chauchina, la colada se encuentra modificada en su trazado original, sobre todo hasta el cortijo de los Villares, debido probablemente a reparcelaciones. Además, su anchura apenas alcanza los 2,5 metros y en algunos puntos las vallas de fincas laterales encorsetan el corredor. Además de los cultivos herbáceos de vega que bordean la vía pecuaria, pequeñas alamedas y la acequia de la Cava, que transita paralela, adornan paisajísticamente el recorrido. Del mismo se deriva un camino trasversal que hacia el sur alcanza el interesante cortijo de San Antonio y hacia el norte conecta con el río Genil.

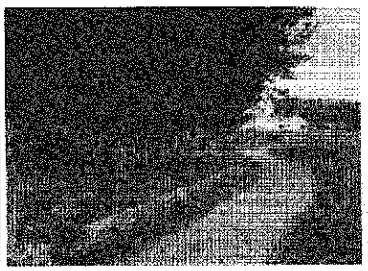
El segundo tramo, entre Chauchina y Cijuela, se encuentra en su práctica totalidad asfaltado y numerosos secaderos de tabaco se ubican en sus márgenes, siendo desde el mismo perceptible la parcelación en longueros emprendida a raíz de la tala y desecación de los predios del histórico y emblemático Soto de Roma. Desde Chauchina parte una derivación hacia el río Genil (espacio B-I) y Fuente Vaqueros, enlazando con el recorrido B-II. Una segunda derivación camino adelante también aproxima al río pasando junto a la Torre de Roma, bello ejemplo de arquitectura militar nazarí (la torre está íntegra) y uno de los más significativos atractivos culturales del itinerario. El último tramo, entre Cijuela y los pinares de Láchar (espacio B-3), se trata de un camino de tierra próximo al cauce del río Genil, que se beneficia de la proximidad de los sotos que jalonan el río.

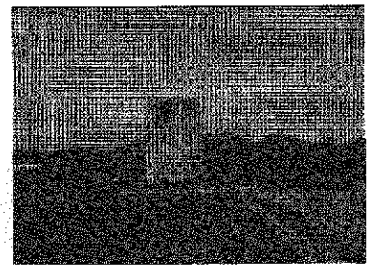
VALORES DEL EJE:

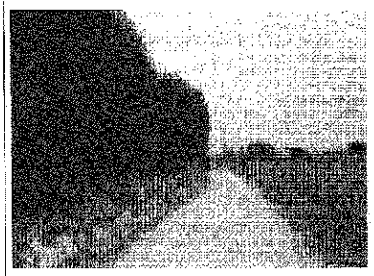
Valores Ambientales: **ELEVADOS. Jalona riberas fluviales y, un espacio que ha sufrido alteraciones importantes.**

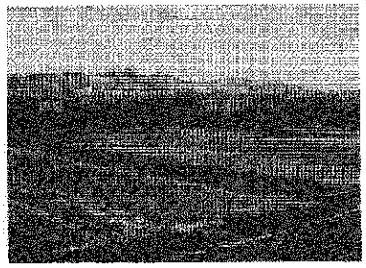
Valores Culturales: **ELEVADOS. La torre de Roma y los elementos que dibujan el paisaje de la vega se conjugan en este espacio.**

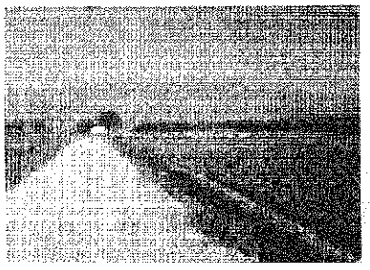
Potencialidad Paisajistic **ELEVADOS. Este itinerario sobre una vía pecuaria, recorre un segmento de vega, que mantiene sus características y ofrece una amplia pan**

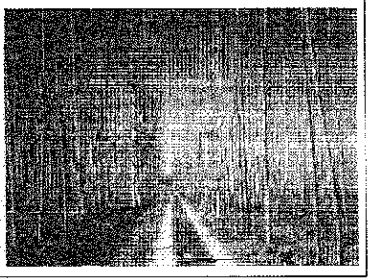






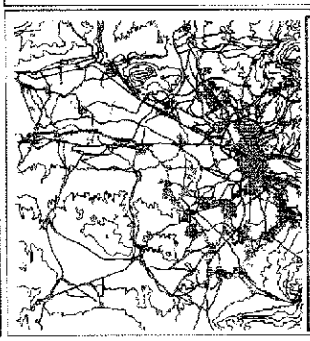






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

En los tramos sin asfaltar habría que recuperar la sección total de vía pecuaria. Señalización de todo el itinerario. Ampliación de la calzada asfaltada para carril-bici o peatonalización. Mejora ambiental y paisajística del carril a partir del núcleo de Láchar. Adquisición de la Torre de Roma y parcelas adyacentes para área de recreo. Restauración de la Torre.



ESPACIO

B-III

Itinerario: **Vega Baja**	Espacio:	CAMINO DE LA DEHESA
Término de:	Santa Fe Subárea	OESTE
	Longitud (Km):	5

Tipología: **CAMINO AGRÍCOLA**

Descripción:

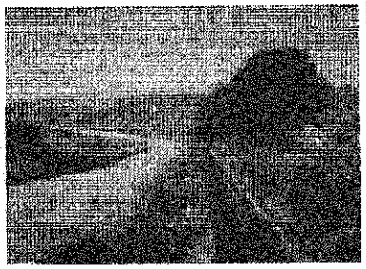
Entre las diversas opciones de aproximación a la Dehesa de Santa Fe, la aquí propuesta está constituida por la conexión de tres tramos bien diferenciados a partir del núcleo histórico de Santa Fe (trazas del campamento de asedio militar castellano de finales del siglo XV). El recorrido reúne los atractivos paisajísticos del borde suroccidental de la Vega, pues aquel jalona la transición geomorfológica y agroforestal existente entre la verdeante llanura irrigada (primer tramo, carretera secundaria asfaltada que se dirige al arroyo del Salado), el piedemonte suavemente rampante donde se intercalan cultivos herbáceos y arborescentes de regadío y por donde discurre el canal del Cacín transversal al sentido de la pendiente (segundo tramo, amplio camino de servicio paralelo al canal hidráulico) y las blandas lomas que anteceden a la Dehesa, asiento de olivares, y que también forman parte de la misma cuando aparecen los matorrales y pinos del dominio forestal (tercer tramo, camino agroforestal de fuerte pendiente).

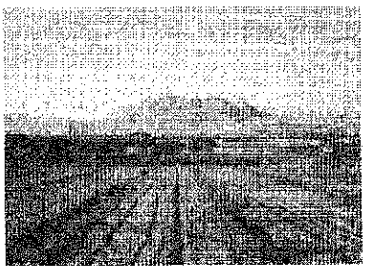
En todo el recorrido destaca el tramo intermedio, es decir, el camino de servicio del canal del Cacín, a los efectos de sus potencialidades como espacio lineal de la aglomeración, al menos desde el barranco de las Cañas hasta el derrame del canal en el arroyo del Salado. Este conducto hídrico proveniente del embalse de los Bermejales, que irriga grandes extensiones del borde meridional de las vegas de Granada y Huétor Tájar, ofrece interesantes ejemplos de ingeniería hidráulica acometida en la década de los sesenta al ir salvando los accidentes topográficos de tan largo e irregular recorrido. Además, constituye un excelente mirador panorámico hacia la gran llanura a la vez que permite la percepción de la fisonomía de estos regadíos de ladera.

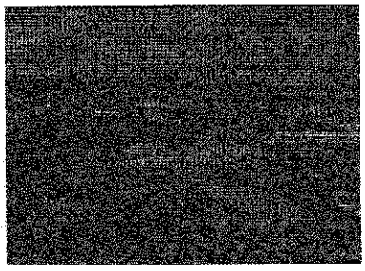
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Las manifestaciones geomorfológicas y los usos agroforestales suceden en la transición vega-secano.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Destacando la obra de ingeniería del Canal del Cacín.**
Potencialidad Paisajística	**Es muy amplia en la transición secano-regadío, basada en el mirador panorámico del Canal del Cacín.**

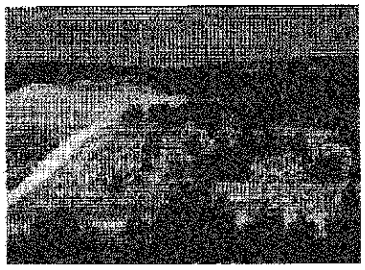






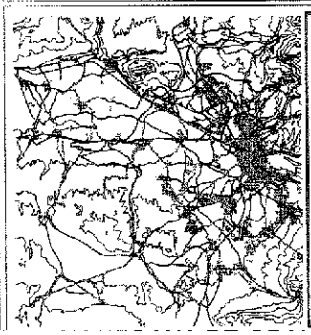






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

En el tramo asfaltado de Santa Fe al arroyo Salado se debe ampliar la sección de la calzada para acondicionar un carril-bici o un paseo peatonal. Limpieza del entorno degradado del Salado. Señalización de todo el itinerario y plantación de árboles en las márgenes del camino. Acondicionamiento como mirador de puntos concretos del Canal del Cacín (arbolado, merenderos, ...). Creación de un mirador sobre el Canal del Cacín, cerca de la Higuerilla.



ESPACIO

B-IV

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **LA SERRATA**

Término de: **Albolote, Atarfe** Subárea **NORTE**

Superficie (Km2): **3**

Descripción:

Espacio montaraz y moderadamente boscoso en plena depresión tectónica, en parte monte público, que sólo recientemente registra una clara vocación de espacio libre para usos lúdico-deportivos tras un largo pasado de dedicación principal a la explotación de las canteras de caliza marmórea y a la ganadería. La atracción que actualmente genera este espacio se fundamenta en cuatro causas: primera, su posición respecto a la aglomeración urbana, que está muy en contacto o proximidad con importantes núcleos de población y con la autovía A-92; segundo, por su carácter de magnífico punto de observación (verdadera atalaya-mirador) de los grandes dominios físico-territoriales del ámbito de la aglomeración y espacios circundantes (la vega, las estribaciones subbéticas, el piedemonte oriental y la extensa oría serrana); tercero, por la masa forestal arbolada, esencialmente de pinos aunque perviven manchones de encinar-chaparral, que propicia un ambiente verde de dominio público, relativamente raro en pleno centro de la aglomeración urbana; finalmente, por el importante tirón que ejerce el recientemente acondicionado entorno de la Ermita de los Tres Juanes y los equipamientos establecidos (museo de ciencias naturales, zona ajardinada con múltiples especies vegetales, muestra de avifauna, algibe de fábrica, estanque, aparcamientos, campo de tiro deportivo, restaurante-mirador...), dentro de un espacio convertido en punto de referencia de una red de senderos y rutas deportivas entre roquedo y pinares. □Mención especial requieren, por un lado, la torre-atalaya de origen musulmán que se alza en un espolón del macizo, y por otro, la sima kárstica llamada "Raja Santa" y otras manifestaciones geomorfológicas y tectónicas (coloraciones físico-químicas, milonitizaciones y otras cristalizaciones minerales, fallas y fracturas, basculaciones de estratos, etc.) de interés tanto didáctico como paisajístico presentes en esta serrezuela y en la adyacente Sierra Elvira.

Pero las potencialidades de este espacio de la Serrata de Atarfe aumentan aún más debido a su proximidad con el embalse del Cubillas y su entorno forestal (espacio C-2), con el que se comunica por vías pecuarias y caminos, además de establecer una significativa interrelación visual; todo lo cual contribuye a dotar de atractivos este lugar, punto estratégico en el sistema de espacios libres de la aglomeración.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales:	**MUY ELEVADOS. Basados en las formas geomorfológicas y tectónicas y también en su masa forestal.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Es un mirador excepcional y un hito visual para toda la aglomeración.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Por la presencia de los restos de una torre vigía musulmana.**
Valores Sociales:	**MUY ELEVADOS. Tras su reciente acondicionamiento para actividades lúdico-recreativas y deportivas.**

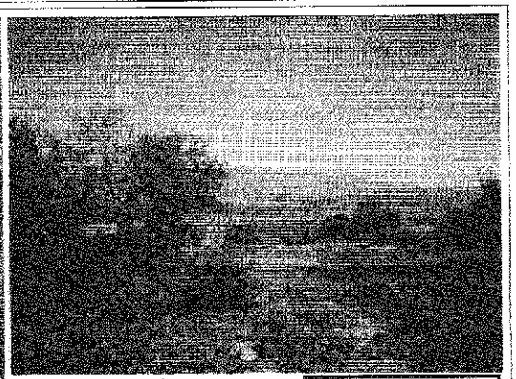
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

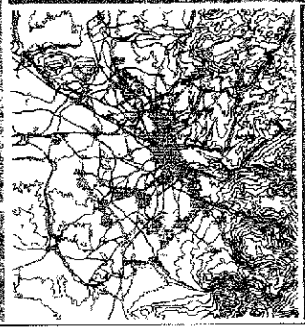
Zonificación del suelo: **Zona 2-Zona 4**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Sellado y limpieza de las canteras y su entorno.**
De Adquisición:	**Alguna cantera de su borde sur para reacondicionarla como área de recreo.**
De Permeabilización:	**Mejora de las pistas que lo atraviesan y señalización de los caminos internos (senderismo, cicloturismo).**
De Adecuación al Uso:	**Área de recreo en torno al Torreón musulmán de Albolote.**
Otras Actuaciones:	**Restauración del Torreón musulmán de Albolote y limpieza de su entorno. Acondicionamiento y creación de un mirador en este lugar.**







ESPACIO

C-1

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **EMBALSE DEL CUBILLAS**

Término de: **Albolote, Atarfe** Subárea **NORTE**

Superficie (Km2): **4**

Descripción:

Las potencialidades de este espacio de uso público alcanza altas cotas tanto por localización como por excelencias ambientales y paisajísticas. La lámina de agua, la densa masa forestal, los relieves construidos sobre travertinos y, en otro orden de cosas, las dotaciones existentes en el área fortalecen sus atributos para formar parte del sistema de espacios libres de la aglomeración.

Con prestaciones territoriales que superan con creces la que originó su construcción (apoyo al regadío de la Vega baja), el embalse se inserta en una unidad ambiental especialmente intervenida por el hombre, que en gran medida la ha originado. Densos pinares (de pino halepensis en su mayoría) ocupan parte de las márgenes del embalse, sobre todo en el borde norte, fruto de una repoblación cuyo principal objetivo fue la protección del vaso y de la cuenca frente a los procesos erosivos, si bien las márgenes sur y oriental de la lámina de agua acogen una importante diversidad de especies vegetales tanto esclerófilas (encinas y matorrales acompañantes) como higrófilas y freatófitas (álamos, sauces, tarajes, herbáceas de orillas, etc.). Cultivos de olivar y cereal se extienden por el terreno levemente alomado de la zona meridional, extensiones agrícolas únicamente rotas por los barrancos, donde se han formado biotopos apropiados para la pervivencia de matorrales autóctonos, aunque normalmente en estadios de degradación.

Dentro de los límites del espacio se integran instalaciones deportivas (club náutico de la Universidad), un camping y algunos merenderos-restaurantes que satisfacen la demanda de numerosos visitantes de la zona, sobre todo en la época estival. De hecho, desde décadas atrás se presenta como uno de los espacios de uso público más estimados por los habitantes de la aglomeración -e incluso de otros ámbitos- por sus excelencias ambientales y paisajísticas, por la abundancia de áreas de descanso y recreativas y de la siempre apreciada lámina de agua, de fácil acceso desde la mayor parte de las orillas, donde se practica pequeña navegación, natación y pesca deportiva.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Tanto por la geomorfología sobre travertino como por la lámina de agua y la densa masa forestal.**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Basados en la lámina de agua entre la masa forestal circundante.**

Valores Culturales: **ELEVADOS. Toda la obra de ingeniería hidráulica. Cortijo Lapuente. Edificio del Tiro de Pichón.**

Valores Sociales: **MUY ELEVADOS. Espacio de fuerte uso público tradicional, dotado con instalaciones de ocio, esparcimiento y deportivas.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 2-Zona 4**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

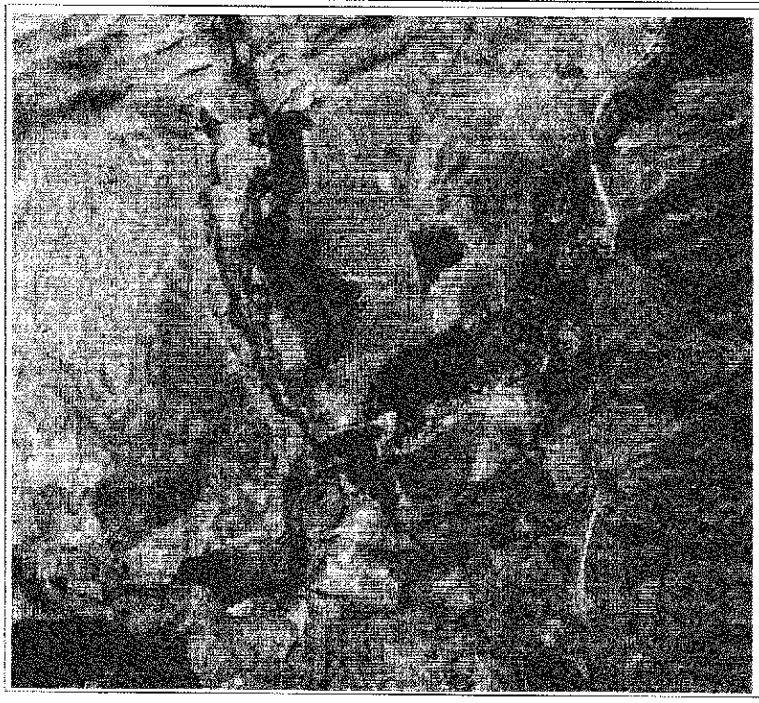
De Regeneración: **Fomento de vegetación de espacios frondosos entre las masas monoespecíficas de coníferas.**

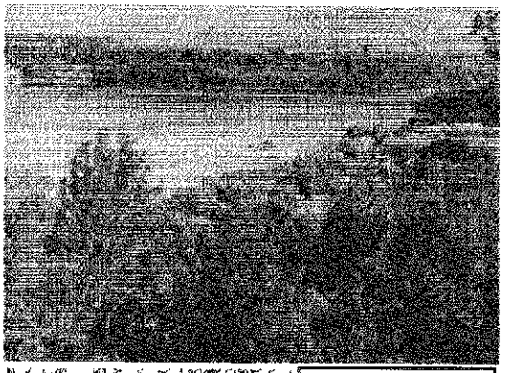
De Adquisición:

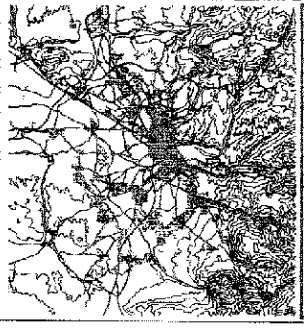
De Permeabilización:

De Adecuación al Uso: **Actuaciones tendentes a clarificar el dominio público de todo el perímetro del embalse.**

Otras Actuaciones: **Acondicionamiento de todo el perímetro del embalse para senderismo y cicloturismo. Señalización. Creación de un mirador en el entorno de La Pedriza.**







ESPACIO

C-2

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: RÍO CUBILLAS ENTRE TAJO DE SILVA Y CAPARACENA

Término de: **Atarfe** Subárea **NORTE**

Superficie (Km2): **2,5**

Descripción:

Este espacio abarca el tramo final del valle del Colomera y el primer sector del surcado por el río Cubillas aguas abajo de la presa homónima. Se trata, en síntesis, de un vergel agroforestal (cultivos de regadío, bosques de ribera, masas de pinos) rodeado por suaves relieves y extensos cultivos de secano. Estas vallonadas con cierto carácter de pasillo o corredor revisten todo el interés para formar parte del sistema de espacios libres por constituir en gran medida la frontera noroccidental del ámbito de la aglomeración y ofrecer grandes atractivos paisajísticos y ambientales. La prolongación de un escenario similar hacia el norte por el valle del río Colomera justifica la inclusión de la parte final de éste, pero también el hecho de su encajamiento entre las formaciones travertínicas recubiertas con matorrales mesomediterráneos (Tajo de Silva) que hacen más neto y atractivo el fondo de valle semillano y verdeante.

Aunque se perfila un paisaje que rememora el del "tipo subbético", que se desarrolla ampliamente hacia el norte, en gran medida propiciado por la barrera orográfica de Sierra Elvira respecto a la Vega de Granada, no dejan de apreciarse asimismo las analogías con este último ámbito. Territorialmente son aún más claras: aunque todo este espacio se encuentra en pleno dominio agrícola y alejado de la aglomeración urbana propiamente dicha, no por ello deja de estar sujeto a tensión urbanística, pues, además de la urbanización Los Cortijos (noreste de Caparacena), se está promoviendo en los Llanos de Silva, justo en el límite nororiental del espacio demarcado.□

En cualquier caso, destacan fragosidad vegetal, cursos fluviales e interesantes elementos del agrosistema (canales, parcelario, cultivos promiscuos, cortijos, ...), que complementan la oferta de un ámbito especialmente dotado para acoger usos apropiados a las demandas sociales de ocio, esparcimiento y cultura, a la vez que compatibles con los agrarios dominantes en un espacio tan diverso como físicamente integrado.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Pues se trata de un espacio agroforestal de gran riqueza biótica.**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Por la riqueza cromática entre el espacio agroforestal y los secanos envolventes.**

Valores Culturales: **MODERADOS. Es una pequeña vega de interior, con una disposición de los elementos propia de su tamaño.**

Valores Sociales: **INAPRECIABLES. Pues se trata de un espacio poco conocido, aunque con fuerte potencial social.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:

De Adquisición: **Parcelas destinadas a áreas de recreo y con cota suficiente para servir de miradores.**

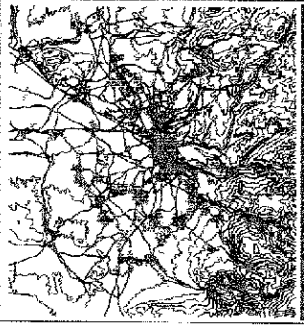
De Permeabilización: **Pasos sobre el Cubillas en el contacto con Sierra Elvira.**

De Adecuación al Uso: **Señalización de recorridos de senderismo desde Sierra Elvira y desde al embalse del Cubillas.**

Otras Actuaciones: **Obtención del derecho de paso por el camino de la margen izquierda del río Colomera.** Creación de un mirador próximo al cortijo Armengol.







ESPACIO

C-3

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **VEGA DE LA ACEQUIA DEL LLANO**

Término de: **Pinos Puente** Subárea **NORTE**

Superficie (Km2): **1**

Descripción:

Las terrazas aluviales del río Cubillas en el tramo previo a la gran llanura aluvial de la Vega de Granada, que se disponen a modo de cinta levemente sinuosa entre el macizo de Sierra Elvira y las lomas terciarias de la Depresión de Granada, reúnen diversos elementos de interés paisajístico y ambiental que acreditan normas de protección a la vez que formar parte del sistema de espacios libres de la aglomeración.

No obstante, el último sector encorsetado entre un espolón rocoso que estrangula la llanura aluvial y el núcleo de Pinos Puente es especialmente apropiado para estos fines tanto por sus dimensiones muy aprehensibles y por su localización relativa (inmediatez a un importante núcleo de población), como por determinados valores ambientales y paisajísticos que contiene: una espesa vegetación ribereña arbórea y arbustiva abraza la práctica totalidad del curso fluvial y de una acequia de derivación; el contacto con el macizo calcáreo de Sierra Elvira en este punto es especialmente relevante por los afloramientos de rocas volcánicas y las manchas de pinos; la regularidad de la minúscula parcelación de esta veguita; la existencia de un azud y una antigua presa de "media luna" sobre el cauce del Cubillas; el interés del tramo fluvial en su travesía por Pinos Puente, donde se encuentra encauzado y parcialmente recorrido por un singular paseo que se inicia con el puente califal del siglo XI, declarado bien de interés cultural, son aspectos que contribuyen a realzar el interés del conjunto del espacio.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales:	**ELEVADOS. Por la fertilidad edáfica, la frogosidad vegetal y las escorrentías hídricas.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Internamente. (espacio angosto de vega con hileras de caducifolios) y respecto al entorno (sierra, pinares).**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. El puente califal y la presa de la Media Luna remontan su origen al período árabe.**
Valores Sociales:	**ELEVADOS. El espacio entra en contacto con el populoso núcleo de Pinos Puente.**

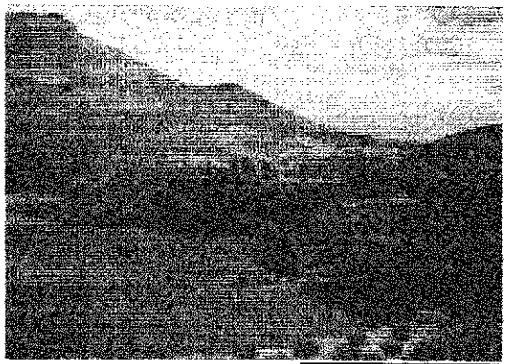
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

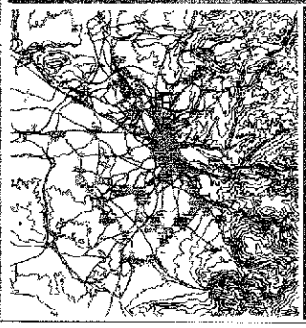
Zonificación del suelo: **Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Revegetación y limpieza de las márgenes del Cubillas en su tramo urbano y periurbano en Pinos Puente.**
De Adquisición:	**Parcela adyacente a la presa sobre el río Cubillas en el límite entre Atarfe y Pinos Puente.**
De Permeabilización:	**Señalización y mejora de caminos de acceso a dicha presa.**
De Adecuación al Uso:	**Restauración de la presa y todos sus elementos hoy obsoletos (acequias, compuertas, muros,...).**
Otras Actuaciones:	**Creación de un sistema de caminos desde el piedemonte hasta la carretera de Caparacena sobre el Cubillas. Creación de un mirador cerca del cortijo del Polifico. Establecimiento de medidas regeneradoras de su medio ambiente y paisaje en el contacto con el núcleo de población.**







ESPACIO

C-4

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **CAMINO DE LOS ERIALES Y ARROYO JUNCARIL**

Término de: **Atarfe** Subárea **NORTE**

Longitud (Km): **12**

Tipología: **VÍAS PECUARIAS (VEREDAS Y COLADAS) Y CAMINO ASFALTADO**

Descripción:

Este itinerario se inicia con un recorrido que parte en horquilla, un ramal desde el bulevar norte de Granada y el núcleo de Pulianas, y el otro desde el sur de Maracena, confluyendo ambos en un punto próximo al cortijo de los Eriales, para continuar por el camino del mismo nombre hasta Atarfe, núcleo al que circunvala antes de tomar el carril de acceso al complejo de La Ermita (Serrata).

El recorrido del ramal norte coincide con una vía pecuaria, tipo colada, paralela al arroyo Juncaril, si bien parcialmente perdida, muy estrecha, con frecuentes rupturas y, sobre todo, directamente afectada por los usos del entorno, agrícolas, que en algunos predios son marginales o están en proceso de abandono, urbanos o suburbanos (sur de Albolote) e industriales (polígonos Juncaril y Asegra). Las obras de canalización del arroyo y otras infraestructuras de la zona hacen especialmente complicado el mantenimiento del trazado de la colada pecuaria que, por otra parte, ofrece interés por cuanto que subraya precisamente el límite existente entre la zona urbano-industrial y la agrícola de vega. Retazos de comunidades vegetales de ribera fluvial y otros elementos refuerzan dicho interés.

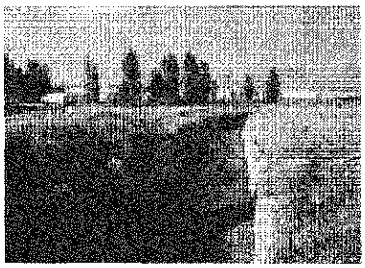
Con algo más de 3 metros de anchura media, el camino de los Eriales (Maracena-Atarfe) se corresponde con otra vía pecuaria del ámbito de la Vega, en este caso tipo vereda, siendo una de las que mejor conserva su tradicional trazado y que menos terreno han perdido, en términos relativos, por invasión lateral de la roturación agrícola. Además de la circunstancia expuesta, esta vereda pecuaria atraviesa terrenos de regadío, esencialmente cerealísticos, aunque en algún punto pequeñas alamedas acompañan el recorrido. La vista abierta que ofrece la ruta de la vega envolvente se ensuentra reforzada por los telones de fondo compuestos por Sierra Elvira y Sierra de Huétor. El último tramo del recorrido se encuentra asfaltado y en él destacan, por un lado, la carretera-bulevar (según previsiones del plan urbanístico municipal) de circunvalación de Atarfe y, por otro lado, la vertiginosa subida por la ladera sureste de la Serrata, permitiendo apreciar un interesante escenario paisajístico que va ampliándose conforme se asciende.

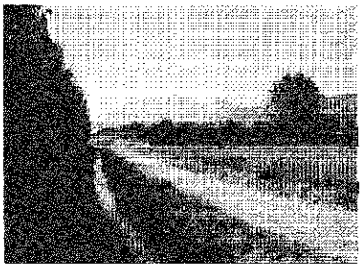
VALORES DEL EJE:

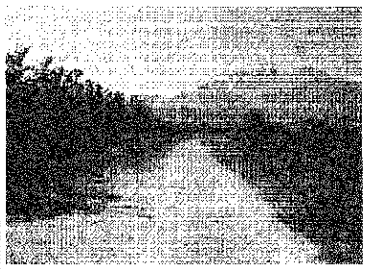
Valores Ambientales: **MODERADA. Cursos de agua estacionales, restos de vegetación riparia.**

Valores Culturales: **ESCASA. Se ha perdido en gran parte la vía pecuaria por la que transcurre.**

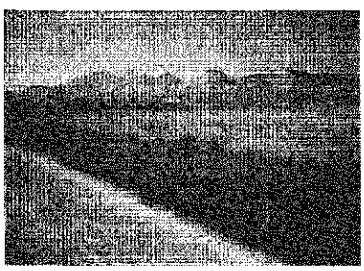
Potencialidad Paisajístic **ELEVADA. Sobre todo en el último tramo (rampas de ascenso a la Serrata).**

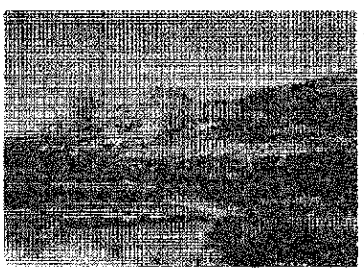






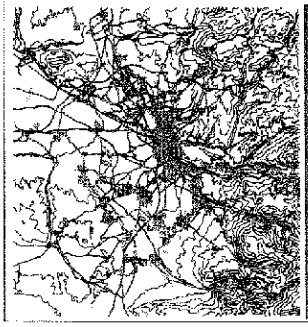






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el itinerario para acondicionarla al senderismo. En el tramo junto al arroyo Juncaril, creación de una franja verde de arbolado ribereño. Adquisición de alguna caseria tradicional en Pulianas para área de recreo. Compra de una parcela junto al cortijo de los Eriales donde confluye los dos ramales de la horquilla (área de recreo).



ESPACIO

C-I

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **RUTA DEL PIEDEMONTE**

Término de: **Granada, Pulianas, Güevéjar, Peligros, Calicasas, Albolote** Subárea **CENTRAL, NORTE Y ESTE**

Longitud (Km): **13**

Tipología: **VÍA PECUARIA/CAMINO AGRÍCOLA/CARRETERA LOCAL**

Descripción:

Con este recorrido se pretende completar la red de itinerarios por el flanco centro-norte de la aglomeración, que no cuenta con buenos recursos para constituir espacios extensivos, pero sí del tipo lineales. El recorrido propuesto trata tanto de atravesar los elementos representativos del piedemonte de la Vega (relieves alomados sobre sustratos blandos, sucesión de taludes y escarpes en los afloramientos de roquedo compacto, extensas tierras calmas entre densos olivares, ejemplos de casas rurales significativas, como los cortijos Tejutor y del Aire), como de completar el escenario del ámbito de la aglomeración con el tránsito por los bordes septentrionales en el umbral que forman las subcuencas de los ríos Bermejo, Blanco y Cubillas; y todo ello partiendo de los bulevares de acceso norte a la ciudad de Granada (Polígono de Cartuja), lo que permite a este recorrido vertebrarse adecuadamente con la ciudad central del sistema urbano. Además, su trazado favorece la conexión con el enlace C-D, es decir, la comunicación directa a través de un enlace viario específico entre el conjunto de Sierra Elvira-Cubillas y el alto río Darro (Sierra de Alfacar-Víznar).

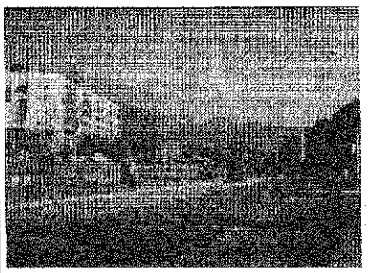
Considerando, pues, estos objetivos estratégicos en la propuesta del sistema de espacios libres, la ruta aprovecha, por un lado, la carretera de Pulianas a Güevéjar hasta el cruce con la A-92, requiriendo una intervención de mejora por su estado general; por otro lado el trazado de una vía pecuaria ("camino real de los Montes"), actualmente en mal estado, que transita entre secanos representativos del ámbito y que presenta puntos panorámicos de interés; y por otro, las carreteras locales GR-NE-9 y GR-NE-31, que comunican Güevéjar con el embalse de Cubillas (espacio C-2). El conjunto de todos estos soportes, incluyendo la construcción de tramos intercalados, permite un largo recorrido continuo, sin ruptura.

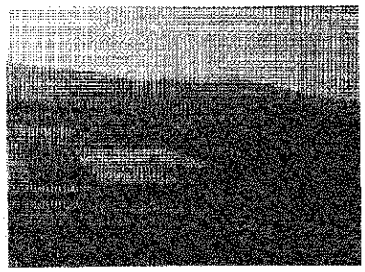
VALORES DEL EJE:

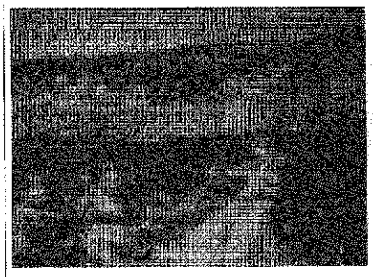
Valores Ambientales: **MODERADOS. Ámbito agromontano.**

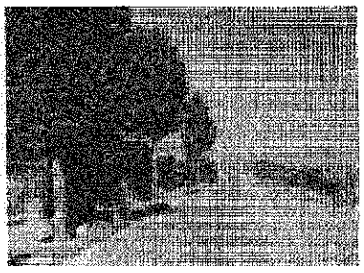
Valores Culturales: **MODERADOS. Algunos cortijos tradicionales (Tejutor y del Aire).**

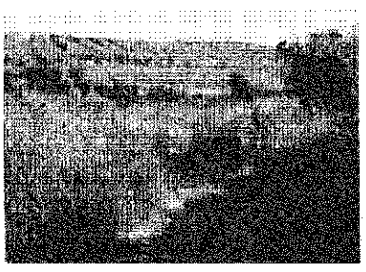
Potencialidad Paisajística **ELEVADA. Es un itinerario que va ascendiendo por las lomas del norte de la Vega, lo que implica sucesión de visuales que permiten sucesi**

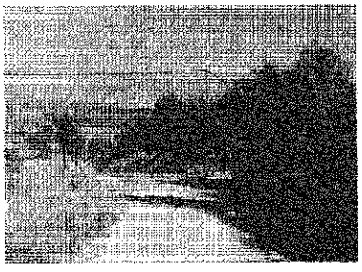






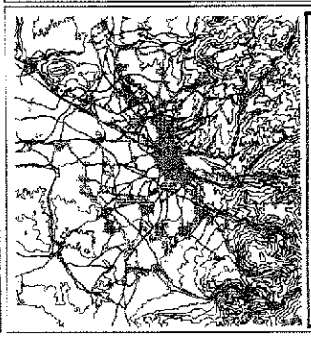






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalizacion unitaria de todo el recorrido. Contrucción de miradores sobre el cerro de la Veira, junto al cementerio de Güevéjar y en Chaparral de Cartuja. Señalización del Castillejo de Nivar como otero privilegiado. Intervención decidida en la carretera Pulianas-Güevéjar hasta cruce con la A-92: mejora de arcenes, plantación de árboles de sombra, eliminación o impostaje de elementos muy perturbadores.-



ESPACIO

C-II

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **CARRIL DE LA SERRATA Y CAÑADA REAL DE LAS BATERÍAS**

Término de: **Albolote** Subárea **NORTE**

Longitud (Km): **5**

Tipología: **PISTA FORESTAL Y VÍA PECUARIA**

Descripción:

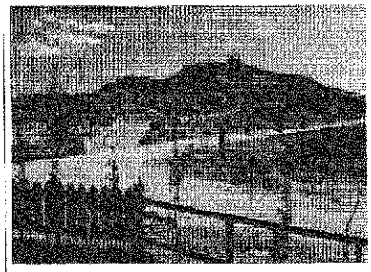
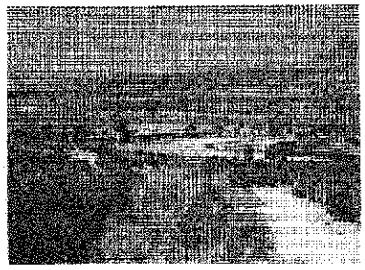
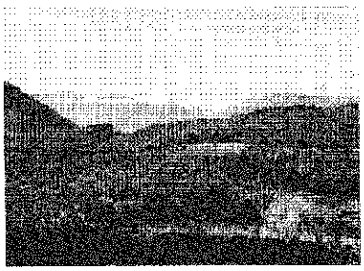
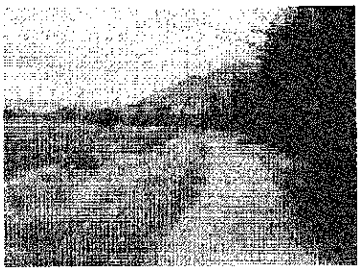
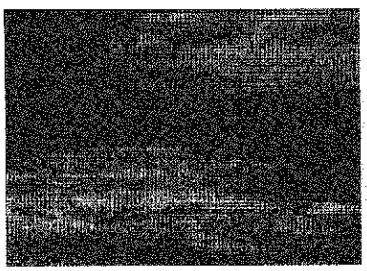
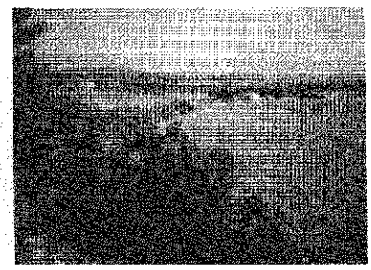
Este corredor presenta el valor de enlazar dos espacios que forman parte de la oferta lúdica metropolitana, Sierra Elvira (La Serrata, C-1) y el embalse de Cubillas (C-2), pudiendo considerarse como uno de los más atractivos de todo el itinerario, sobre todo en el tramo que transita por la parte alta de la Serrata de Atarfe entre roquedo, matorrales mediterráneos y bosquetes de pinos, propiciándose, gracias a lo sinuoso del trazado, diversas situaciones de intervisibilidad paisajística (intercambio visual de puntos de observación y fondos escénicos).

Esta pista forestal, asfaltada en parte, también atraviesa canteras de caliza marmórea de Sierra Elvira, alguna de ellas con abandono de la explotación, entrando en contacto con uno de los usos tradicionales y más expresivos de este pequeño macizo subbético. La parte final de este recorrido montuoso, que atraviesa un chaparral-encinar denso, se asoma a la vertiente norte, pudiéndose apreciar en días con atmósfera clara el gran espectáculo paisajístico de las primeras alineaciones subbéticas en los bordes de la Depresión de Granada, así como la laxa vallonada del río Colomera, la cubeta del Cubillas y, dentro de ella, la lámina de agua constituida por el embalse de su mismo nombre.

En el punto donde la pista forestal alcanza el piedemonte, el recorrido continúa sobre una vía pecuaria (cañada real de las Baterías) que se encamina hacia el embalse de Cubillas, cuya prolongación, que es coincidente en su mayor parte con la CN-323, alcanza Iznalloz. El tramo demarcado se sitúa en un corredor natural de interesantes propiedades territoriales, la zona de los regadíos del Canal de Albolote, apéndice norte de la Vega y umbral entre ésta y el valle del río Cubillas. Esta vía pecuaria se adentra en un "paisaje campiñés", donde destaca cromáticamente el contraste de los suelos rojos y las variadas tonalidades verdes de la vegetación entre cultivada y silvestre; se encuentra acompañada de árboles en sus márgenes y presenta posibilidades visuales hacia la forestada vertiente oriental de la Serrata.

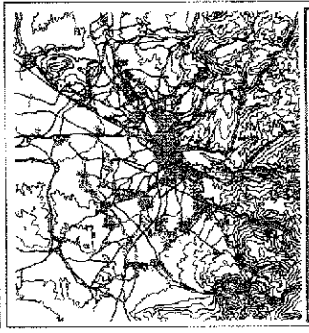
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Destacan los suelos rojos mediterráneos cultivados, así como la vegetación natural y repoblada.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Discurre en parte por una muy antigua cañada real.**
Potencialidad Paisajistic	**MUY ELEVADA. Itinerario muy atractivo por el juego de cuencas visuales abiertas y cerradas que muestran distintos paisajes.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

En general es bastante perceptible en todo su recorrido; no obstante sería conveniente su señalización haciendo hincapié en su carácter de línea de unión entre dos importantes espacios libres. Así mismo, construcción de elementos vinculados a vías pecuarias (abrevaderos, fuentes). Creación de un mirador en el collado de los Pinos.



ESPACIO

C-III

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: **CARRIL DEL COLLADO DE LOS PINOS**

Término de: **Atarfe** Subárea **NORTE**

Longitud (Km): **6**

Tipología: **PISTA FORESTAL Y CAMINO AGRÍCOLA**

Descripción:

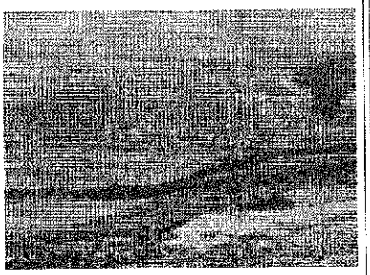
Este camino comunica Atarfe con el pantano de Cubillas, tras aproximarse a Caparacena, a través de Sierra Elvira, aprovechando un collado situado a 770 metros de altitud, lo que significa un desnivel de unos 150 metros respecto a los núcleos de población mencionados, es decir, fácilmente salvable por medio de esta ruta que completa estratégicamente la red de corredores considerados en este macizo y entorno inmediato.

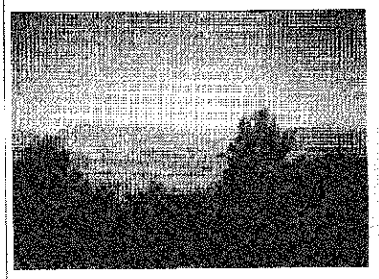
Un primer tramo asciende por una ladera cubierta de olivos, divisándose desde varios puntos de la misma y hasta alcanzar el cambio de rasante en el collado de los Pinos una amplia panorámica de la Vega. El trazado es sinuoso y el piso experimenta algunos deterioros por efecto de las aguas corrientes. A partir del collado, el carril desciende por la vertiente umbría de la serrezuela entre pinares, al principio, y una formación de encinar-chaparral seguidamente, divisándose ahora el paisaje conformado por los terrenos de secano de los depósitos terciarios de la Depresión de Granada orlados por sierras subbéticas, dominio geográfico de la periferia norte del ámbito de la aglomeración urbana. En este segundo tramo el camino se encuentra muy dañado por acción de las aguas salvajes y en el periodo de lluvias es prácticamente intransitable. La última parte del recorrido se corresponde con el valle del Cubillas y aquí el camino recobra un buen estado en el firme y anchura, un paisaje verdeante y pleno de matices envuelve este tramo, donde destacan los sotos del río por su espesura y cierta variedad de especies higrófilas, otorgando, en definitiva, sensaciones gratificantes a lo largo del recorrido.

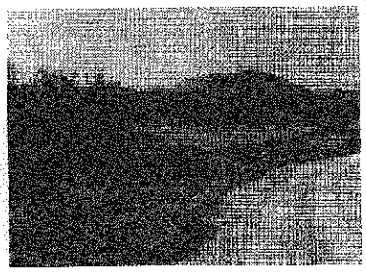
VALORES DEL EJE:

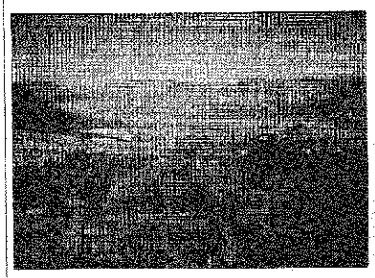
Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Itinerario que recorre un espacio de vegetación natural para llegar al valle fluvial del Cubillas.**
Valores Culturales:	**Inapreciables.**
Potencialidad Paisajística	**ELEVADA. Destaca en el trayecto los cambios de las cuencas visuales (vega-sierra-piedemonte-vega del Cubillas).**







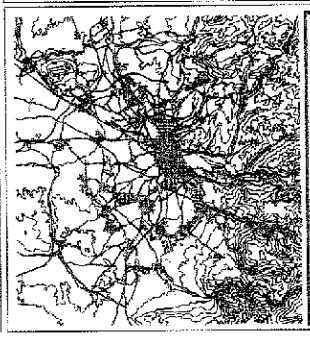






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Mejora del firme en el tramo intermedio y señalización como espacio lineal muy apto para el senderismo, incluso de bicicleta de montaña. Mejora de las infraestructuras de estancia en el área recreativa emplazada en el mismo collado de los Pinos. Creación de dos miradores: uno en el cortijo del Colmenar y otro al final del barranco del Collado de los Pinos.



ESPACIO

C-IV

Itinerario: **Sierra Elvira-Embalse del Cubillas** Espacio: COLADA DEL VALLE DEL RÍO CUBILLAS

Término de: **Atarfe** Subárea **NORTE**

Longitud (Km): 4

Tipología: **VÍA PECUARIA**

Descripción:

La Vega de Granada se encuentra bruscamente limitada en su borde septentrional por Sierra Elvira. El pasillo natural abierto por el río Cubillas al otro lado de este mogote está recorrido por coladas que forman parte de los trazados perimetrales de la Vega donde las vías pecuarias comunican las poblaciones y los terrenos olivareros del umbral del dominio subbético. Estas sucesivas coladas del valle del Cubillas en el tramo existente entre la presa homónima y Pinos Puente ofrecen precisamente un recorrido por un paisaje que representa ese modelo físico-territorial, aunque en una de sus zonas relativamente "ocultas" por no formar parte de las rutas contemporáneas importantes.

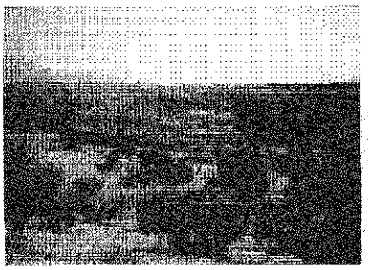
Desde hace pocos años, gran parte de esta vía pecuaria ha sido asfaltada al comunicar los núcleos de Pinos Puente y Caparacena, dirigirse hacia la urbanización de los Cortijos y, ya fuera del trazado pecuario, alcanzar la presa del Cubillas. En cualquier caso, dentro del sistema de espacios libres este recorrido pone en contactos los espacios C-3 y C-4. El primer tramo, que se caracteriza por sus notables rupturas de rasante, la colada se separa de la llanura aluvial del Colomera-Cubillas y sus fragosos cultivos de vega, en tanto que pies de encina y matorrales mediterráneos acompañan en parte el trayecto. El resto del recorrido bordea la llanura aluvial del Cubillas, en una posición de "bisagra" respecto a los secanos adyacentes, y donde la visión de las alamedas que acompañan la corriente fluvial y que constrastan con las umbrías laderas de Sierra Elvira conceden un notable interés paisajístico.

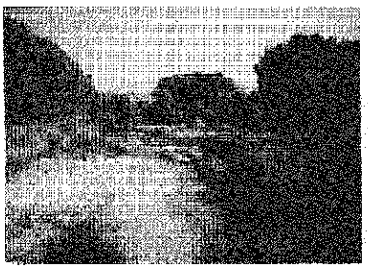
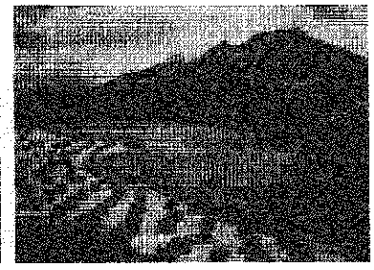
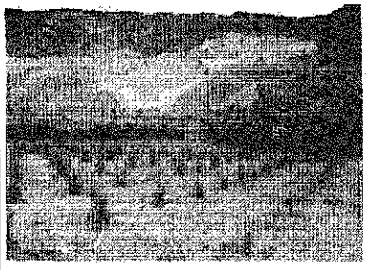
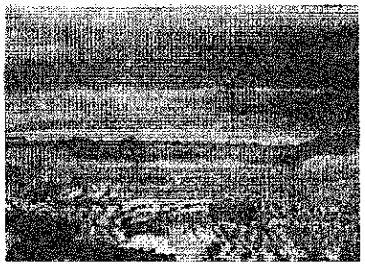
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **ELEVADOS. Por la feracidad del suelo, la vegetación riparia y pies de encinas diseminados.**

Valores Culturales: **ELEVADOS. Por la existencia de la vía pecuaria y del núcleo rural de Caparacena.**

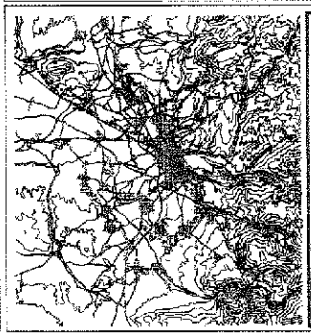
Potencialidad Paisajística **ELEVADA. Los secanos adyacentes y las alamedas componen un paisaje contrastado.**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización y ampliación del área para hacerla apta para el cicloturismo y/o senderismo. Creación de un mirador entre el Caserón y Olivar Portón, junto a la acequia Alta.



ESPACIO C-V

Itinerario: **Río Beiro-Alto Río Darro** Espacio: LA SOLANA DEL BEIRO

Término de: Granada Subárea CENTRAL

Superficie (Km2): 0,5

Descripción:

En la vertiente derecha del río Beiro, la colmatación de varios barrancos paralelos con vertidos sólidos urbanos y capas alternantes de tierra ha generado una meseta "artificial" de dominio público que presenta nuevas potencialidades de uso, en este caso un espacio libre que cuenta con interesantes posibilidades fundamentadas en ciertos atributos de partida, desdeñándose que actualmente se trata en esencia de un paraje degradado. Por un lado, las ventajas de su localización, pues se ubica en uno de los recorridos de acceso al Parque Natural de la Sierra de Huétor desde su flanco sudoccidental, o bien, dentro del sistema de espacios libres propuesto, al espacio D-2 ("Sierra de Alfacar y Viznar") a través del corredor D-I ("Carretera de Viznar"); pero asimismo su inmediatez a la ciudad central de la aglomeración urbana. Por otro lado, las condiciones físicas: topografía casi meseteña, por su práctica horizontalidad en la zona culminante que queda cortada por todo su borde meridional en un abrupto talud que alcanza el lecho del río Beiro, configurando un paisaje abarrancado, de acusadas cárcavas, colonizadas por matorrales mediterráneos. La semillanura de coronación, última capa terrígena de sellado del vertedero, ofrece claras posibilidades de restauración del dosel vegetal, aunque orientada ésta hacia la creación de un área verde adecuada a su disfrute colectivo.

Observaciones:
El PGO de Granada propone la construcción de una presa en el Beiro poco antes de entrar en contacto con la ciudad, cuya potencial lámina de agua estaría justo al sur y en paralelo a este espacio aquí propuesto de la solana del Beiro.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Paisajísticos: **MODERADOS. Se trata de un paisaje profusamente abancalado, cubierto con un raío matorral.**

Valores Culturales: **INEXISTENTES.**

Valores Sociales: **INEXISTENTES. Actualmente espacio marginal al situarse el vertedero de la ciudad de Granada, en proceso de sellado.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 4**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración: **Sellado definitivo del vertedero. Revegetación apropiada al lugar.**

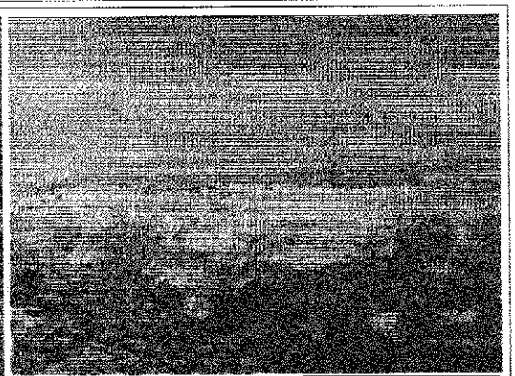
De Adquisición:

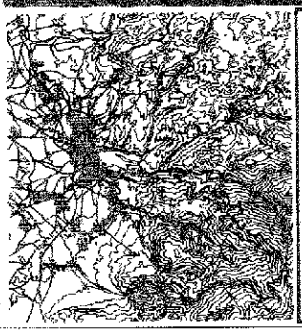
De Permeabilización: **Conexiones desde la carretera de Víznar a la presa del Beiro propuesto por el PGO de Granada.**

De Adecuación al Uso: **Señalización y creación de unas infraestructuras de estancia y recreo (mobiliario, senderos,...).**

Otras Actuaciones: **Las tendentes a minimizar los efectos ambientales (olores, sobre todo) derivados de los vertidos enterrados.**







ESPACIO D-1

Itinerario: **Río Beiro-Alto Río Darro** Espacio: **SIERRA DE ALFACAR Y VÍZNAR**

Término de: **Alfacar, Víznar** Subárea **ESTE**

Superficie (Km2): **11**

Descripción:

En pleno dominio orográfico y forestal, sobre todo bosques de pinos y encinas, aunque no faltan robles, quejigos, álamos y otras muchas especies arbóreas, así como formaciones arbustivas ricas en elementos mediterráneos, la utilización recreativa de este espacio es masiva desde hace muchos años: tanto el campamento juvenil de La Alfaguara como el área de estancia Llano del Fraile y otros puntos repartidos por el macizo gozan de gran predicamento entre usuarios de diversa índole. A ello contribuyen no sólo los indudables atractivos paisajísticos (sobremanera las formas kársticas y las altas cumbres) y ambientales de este espacio, sino también el buen acceso al mismo, considerando las dificultades topográficas. Por otro lado, el camino forestal que recorre el ámbito, transitable con vehículo, ofrece vistas panorámicas excepcionales del macizo de Arana y, en el descenso de la entrada occidental del Parque, de la depresión de Granada.

El borde SO. del espacio integra el contacto sierra-depresión, en el pasillo que desde el gran manantial kárstico de Fuente Grande se prolonga en paralelo a la antiquísima acequia de Aynadamar, que sugiere un interesante recorrido paisajístico y cultural. En toda esta franja física ha surgido desde antiguo una especial atracción, que en tiempos recientes ha consolidado una notoria explotación de carácter recreativo. Bosquetes frondosos, múltiples merenderos, áreas residenciales de temporada, el Parque García Lorca y el hecho de constituir el umbral de acceso al P.N. de la Sierra de Huétor por su flanco occidental, unido a un microclima estival confortable y excelentes panorámicas, hacen de este enclave uno de los más apetecidos para el recreo y esparcimiento.

El "Centro de Visitantes de Puerto Lobo" se encuentra en el umbral suroccidental del Parque Natural, entre roquedo calcáreo y pinares, y muy próximo a la autovía A-92. Excelentes vistas hacia una porción de la Vega de Granada y, sobre todo, hacia Sierra Nevada, comparte atractivo junto con la presencia de una venta con mesas al aire libre y los contenidos del Centro (maquinaria de ingeniería forestal, terrarios, maquetas e imágenes, etc.), que acercan al conspicuo mundo natural y cultural de la Sierra de Huétor.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Elementos bióticos y abióticos de interés destacando las frondosas autóctonas y las formas kársticas.**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Paisaje orográfico y forestal de gran fuerza y excelentes vistas de la vega y de Sierra Nevada.**

Valores Culturales: **MODERADOS. Por la presencia, en el límite suroeste, de la célebre acequia de Aynadamar de origen árabe.**

Valores Sociales: **MUY ELEVADOS. Dotado de infraestructuras para ocio y esparcimiento, es un lugar muy visitado.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1-Zona 4**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

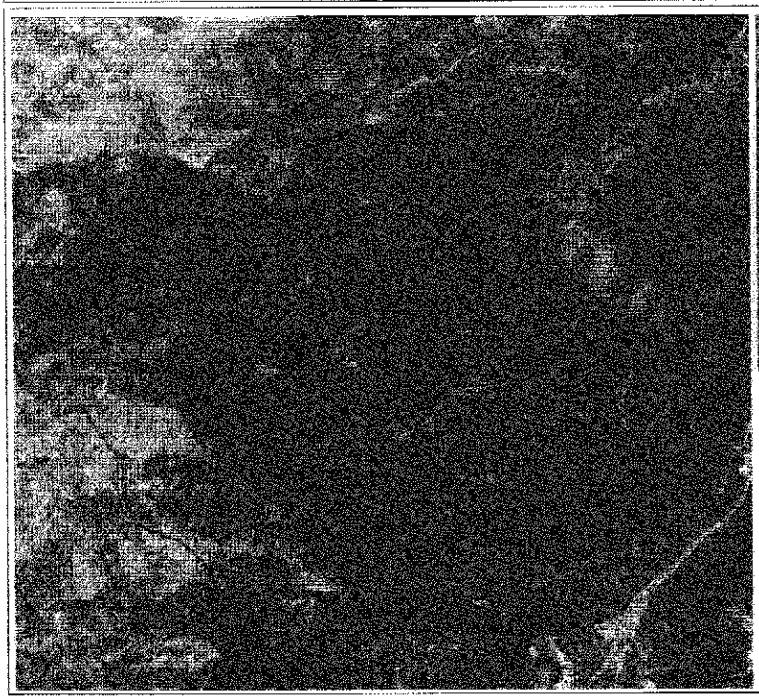
De Regeneración:

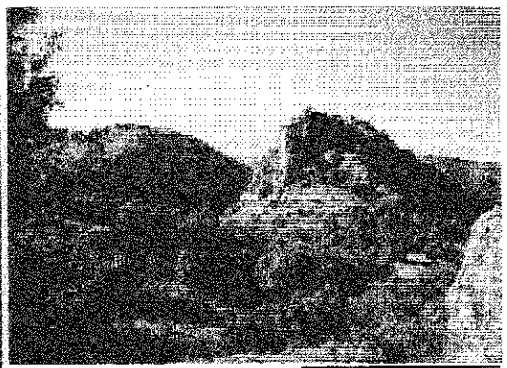
De Adquisición:

De Permeabilización:

De Adecuación al Uso:

Otras Actuaciones: **Establecimiento de medidas de compatibilización máxima de uso social del espacio con la preservación de sus valores ecológico-ambientales. Creación de miradores en la Cruz de Víznar y falda norte del Cerro de los Corralillos.**







ESPACIO

D-2

Itinerario: **Río Beiro-Alto Río Darro** Espacio: **CARRETERA DE VÍZNAR**

Término de: **Víznar, Granada** Subárea **ESTE Y CENTRAL**

Longitud (Km): **5**

Tipología: **CARRETERA COMARCAL**

Descripción:

Se trata de una carretera local-comarcal (GR-NE-53) cuyo trazado coincide sensiblemente con la cuerda del interfluvio río Beiro-barranco de San Jerónimo, lo que constituye una de sus más interesantes bazas como corredor del sistema de espacios libres, puesto que implica varias facultades. Destacar, por una parte, que el progresivo ascenso desde la llanura aluvial del Genil hasta el pie de Sierra de Víznar (unos 300 metros de desnivel altitudinal en 5 Km. longitudinales) permite la paulatina ampliación escénica de la primera unidad fisiográfica y la percepción más detallada de la segunda, en tanto que a ambos lados de la cuerda de la loma se ofrecen parajes topográficamente análogos pero bastante diferenciados respecto a su expresión vegetal, pues es mucho más frondosa (irrigación) la loma que se extiende por levante que la de poniente. En otro sentido, a pesar de que este corredor es ambientalmente bastante homogéneo, pues está dominado por cultivos de olivar sobre terrenos en general margosos, aparecen asimismo reductos de monte bajo, tradicionalmente destinados al pastoreo, no siendo demasiado raros los pies de encina y manchas de chaparral y retamal allí donde las condiciones topográficas han desaconsejado su roturación o eliminación. Ahora constituyen elementos valorables, pues introducen diversificación paisajística, a la vez que constituyen pequeños biotopos que dan refugio a la maltrecha fauna del Piedemonte.

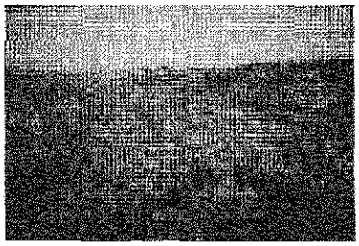
Aparte estos aspectos, esta carretera constituye uno de los dos corredores de acceso al espacio D-2, "Sierra de Alfacar y Víznar" (el otro es "Carretera de Puerto Lobo", espacio lineal D-I), que dan sentido anular al recorrido, que permite la intervisualización y mejor comprensión de este borde nororiental de la Vega, siendo este un argumento complementario para su inclusión en el itinerario D del sistema de espacios libres metropolitano.

VALORES DEL EJE:

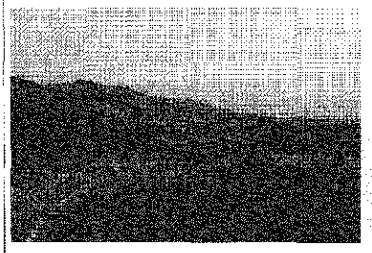
Valores Ambientales: **MODERADOS. Roturación agrícola en gran parte; sólo destacan los reductos de vegetación natural.**

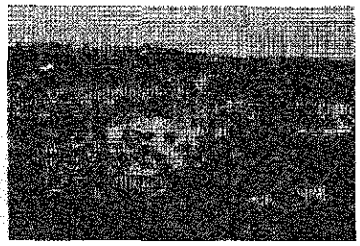
Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

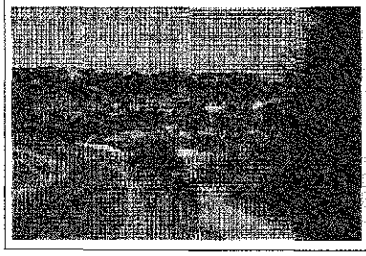
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Por la ampliación escénica de la unidad de vega y la percepción más detallada de la Sierra de Víznar.**

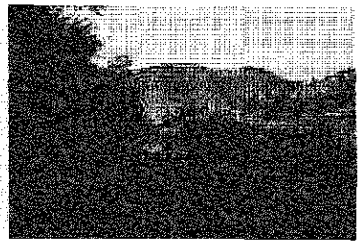






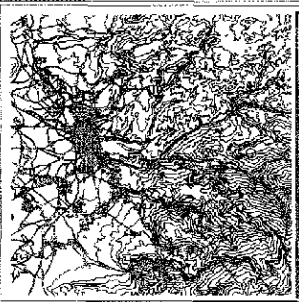






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización como elemento lineal de conexión entre espacios libres y ampliación del arcén para facilitar la práctica del senderismo y cicloturismo. Plantación de árboles de sombra a lo largo del recorrido (al menos en su margen derecha, según se asciende). Creación de un mirador en la carretera de Víznar, junto al cortijo de Méndez.



ESPACIO

D-I

Itinerario: **Río Beiro-Alto Río Darro** Espacio: **CARRETERA DE PUERTO LOBO**

Término de: **Granada, Víznar** Subárea **CENTRAL Y ESTE**

Longitud (Km): **9**

Tipología: **CARRETERA NACIONAL/CARRETERA LOCAL**

Descripción:

Este recorrido se fundamenta en tramos de dos carreteras, la CN-342 desde Granada hasta Puerto Lobo y la GR-NE-52 que se deriva de la primera en dicho puerto de montaña y conduce a Víznar. *El interés de utilización de este corredor como uno de los ejes del sistema metropolitano de espacios libres no está reñido con su carácter de carretera*, puesto que estos tramos soportan bajos IMDs de vehículos, sobre todo pesados, tras la apertura de la autovía A-92, y en contrapartida goza de un trazado apropiado tanto por sus características como por las posiblidades que ofrecen en la estructuración del itinerario D.

En efecto, respecto a lo primero, el ascenso se produce por una de las áreas más atractivas del piedemonte nororiental de la Vega de Granada debido a la secuencia geológica y de usos que se aprecia, pues se inicia en las curvas del cerro del Tambor (*magníficos miradores secuenciales de la Vega*) *sobre conglomerados muy* compactados de la "formación Alhambra" que se acumulan masivamente en el contacto con la llanura aluvial del Genil, atraviesa junto a El Fargue una banda de limos micáceos análogos a los utilizados para productos cerámicos que se extraen en Jun, para adentrarse, a partir de Puerto Lobo, en los conglomerados de grandes bloques ("formación Pinos") que afloran en el contacto con Sierra de Víznar, como ocurre con otras áreas de los bordes orientales del sistema penibético. El efecto de estos afloramientos es, sobre todo, la abundancia de escarpes rocosos y la fuerza de los encajamientos hídricos, caracterizando así un paisaje de montaña media repleto de contrastes topográficos y coloraciones del sustrato. Los cultivos y vegetación silvestre, *esencialmente olivar, diversas comunidades de matorrales seriales del encinar*, pequeños enclaves de esta formación vegetal en estado de relativa madurez y pinares, estos últimos en el umbral de la Sierra de Víznar, se adaptan sensiblemente a las condiciones litotopográficas aludidas, contribuyendo en la diversidad biofísica y paisajística que acompaña este recorrido.

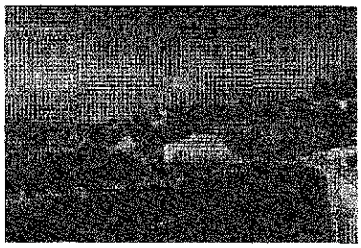
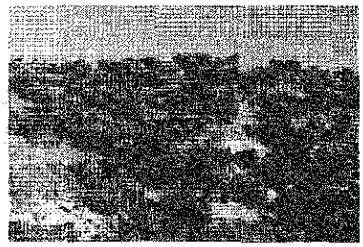
En cuanto al segundo aspecto referido anteriormente, este recorrido se conjuga idóneamente con la carretera Granada-Víznar (D-I) y con el Cordel del Arzobispo (D-III) para la conformación de un circuito cerrado de este piedemonte nororiental que recorre dos importantes interfluvios de las cuencas del Beiro y Darro, además de constituir el *acceso al* espacio D-2 o, en general, al Parque Natural de la Sierra de Huétor.

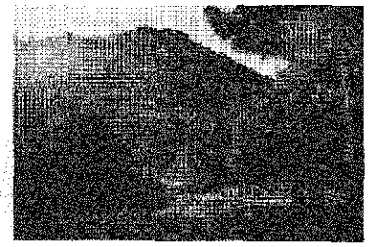
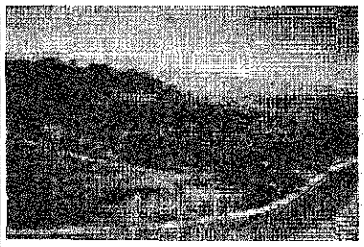
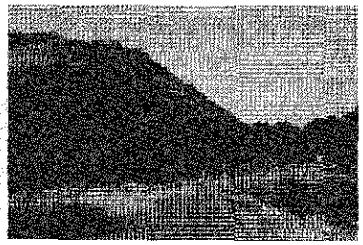
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MUY ELEVADOS. La secuencia geológica genera distintos litopografías cubiertas por cultivos y vegetación silvestre.**

Valores Culturales: **MODERADOS. Cortijo de Buenos Aires en las proximidades.**

Potencialidad Paisajistic **Recorrido que atraviesa un paisaje de montaña media de gran contraste formal y cromático.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Necesidad de ampliación del arcén para posibilitar un carril-bici. Señalización y pequeñas áreas de descanso y recreo. Habilitación de miradores.



ESPACIO D-II

Itinerario: **Río Beiro-Alto Río Darro**	Espacio:	CORDEL DEL ARZOBISPO
Término de:	**Alfacar, Viznar** Subárea	ESTE
	Longitud (Km):	3

Tipología: **VÍA PECUARIA/CARRETERA LOCAL**

Descripción:

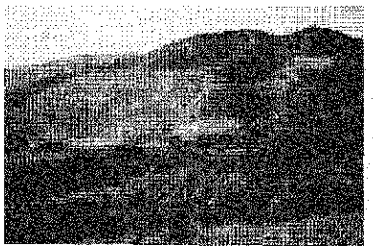
El cordel del Arzobispo es una vía pecuaria hace muchos años asfaltada por su carácter de único eje de comunicación entre las poblaciones de Alfacar y Víznar. Se trata, pues, de una carretera frecuentada por los vecinos de ambos núcleos, pero asimismo por usuarios procedentes de la aglomeración de Granada y de otros ámbitos territoriales, puesto que constituye el acceso a Fuentegrande y al parque natural de Sierra de Huétor desde la autovía A-92 (salida de Puerto Lobo) o desde la carretera comarcal GR-NE-53, Granada-Víznar (espacio D-I). A su vez, conforma la trabazón de los tres ejes subparalelos que ascienden desde la Vega por los interfluvios de este amplio piedemonte, esto es, los espacios lineales D-I, D-II y D-IV.

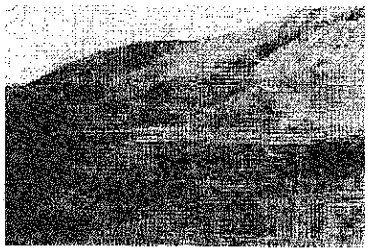
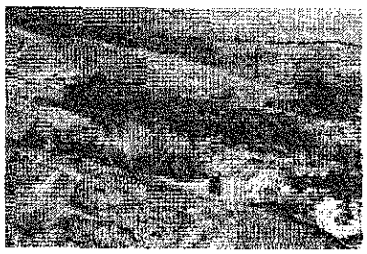
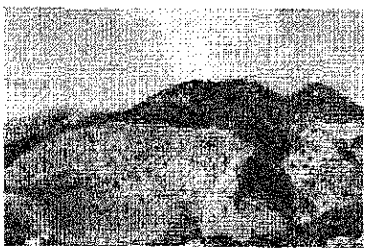
Esta vía pecuaria se fundamenta en el recorrido, con leves desniveles, de la zona de contacto entre el macizo calizo-dolomítico, dominado por los usos forestales, y los depósitos sedimentarios blandos de la depresión de Granada, asiento de cultivos, esencialmente olivar y huerta en ateñazamientos; en definitiva, un paisaje agromontano o agroforestal que es fácilmente apreciable al conformarse como corredor envolvente (cuenca visual autocontenida) por la inflexión que provoca la confluencia de diversos barrancos en la zona donde se emplaza el puente de los Arrieros. Por tanto, la ruta del cordel pecuario establece una diferenciación neta de ambientes, formas, usos, colores, texturas entre ambas márgenes de la misma, aspecto este que resulta muy llamativo, pero aún más al correr paralelamente al trazado de la ruta uno de los conductos hídricos más antiguos y emblemáticos de la comarca: la acequia de Aynadamar.

A pesar de ser relativamente abundante el tránsito de vehículos a motor, es bastante habitual la presencia de paseantes a pie o en bicicleta en los días climáticamente bonancibles.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Pie de sierra, bosquetes, corrientes hídricas y surgencias, etc.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Pues transita paralelo a la acequia de Aynadamar; parque García Lorca.**
Potencialidad Paisajística	**Corredor visual a través de un espacio agromontano, rico en diversidad de elementos naturales y antrópicos.**




ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Rehabilitación y puesta en valor de la acequia de Aynadamar y ampliación del arcén para acondicionarlo como paseo. Señalización del Barranco del Caracolar relacionándolo con el Parque García Lorca de Alfacar.



ESPACIO D-III

Itinerario: **Interfluvios Orientales** Espacio: **CUENCA DEL BAJO DARRO**

Término de: **Granada** Subárea **CENTRAL**

Superficie (Km2): **14**

Descripción:

Extensa área central del ámbito de la aglomeración que forma parte de la tradicional barrera natural que se ha interpuesto en la expansión de aquélla hacia su flanco oriental, que funciona como gran balcón natural hacia Granada, en primer término, y la Vega o Sierra Nevada como fondos escénicos. Lo acusado del relieve construido sobre acumulaciones conglomeráticas y arcillosas del interfluvio Darro-Beiro es una de sus más notorias características, pero también su consecuente aislamiento relativo que ha propiciado el mantenimiento de importantes valores naturalísticos. Se conforma un amplio espacio concebido para recorrerse a través de itinerarios escenográficos y recrear parte de los procesos vinculados a las colinas granadinas, desde la transformación de los usos del suelo hasta las formas de actuación agrícola o forestal. Así, en su conjunto, la sucesión de cerros y lomas disectados por profundos encajamientos de los ríos Beiro, Darro, Aguas Blancas y tributarios, conforman un abrupto dominio agroforestal al yuxtaponerse predios cultivados, sobre todo olivares y algunas tierras calmas, y áreas silvestres, unas pervivientes de su pasado carácter ganadero (dehesas de encinar, matorrales mediterráneos) y otras fruto de repoblaciones con pinos efectuadas hace algo más de tres décadas; algunas casas rurales y edificaciones de valor histórico, artístico y/o cultural (la Abadía del Sacromonte, la Ermita de San Miguel Alto y el cortijo de Jesús del Valle), contribuyen a cualificar este espacio en su innegable aptitud para formar parte del sistema libre de la aglomeración.

Dentro de este vasto espacio pueden detectarse áreas físicamente distintas, aunque integradas en la cuenca baja del río Darro, destacando el propio valle fluvial, sobre todo por los abigarrado de los usos del suelo, su forma y dimensiones perfectamente aprehensibles por el observador; el emblemático Cerro del Sol, excelente mirador potencial que está tapizado en su vertiente septentrional por un matorral tipo maquia, y los montes públicos gestionados en consorcio por la Consejería de Medio Ambiente y los titulares de los emblemáticos parajes de la Dehesa del Generalife y Llano de la Perdiz (Ayuntamiento de Granada), Dehesa del Sacromonte (Abadía) y Cerro de San Miguel Alto (Patronato de la Alhambra). En estos ámbitos de gestión pública, las intervenciones de los organismos forestales y ambientales han consistido en la reconstrucción de antiguos senderos, en algunos casos señalizados y dotados de paneles explicativos, así como en la revegetación de ciertas áreas muy degradadas.

VALORES DEL ESPACIO:

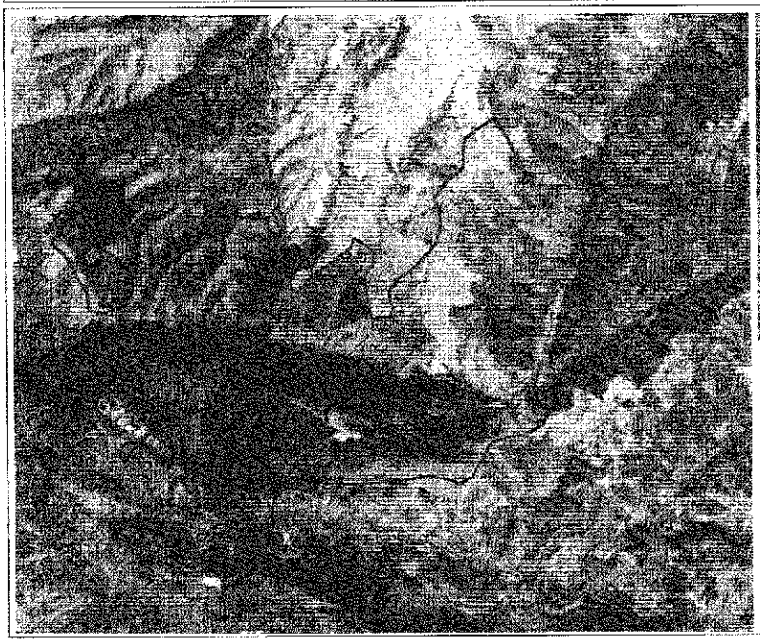
Valores Naturales:	**MUY ELEVADOS. Domino agroforestal; se yuxtaponen cultivos y vegetación natural, sobre todo un valle subhúmedo.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Fuerte contraste entre las laderas y el fondo de valle; cuenca visual muy focalizada.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Acoge casas rurales y monumentos de gran valor histórico, artísticos y cultural.**
Valores Sociales:	**MUY ELEVADOS. Espacio conocido, apreciado y transitado, con posibilidades de ampliar su uso.**

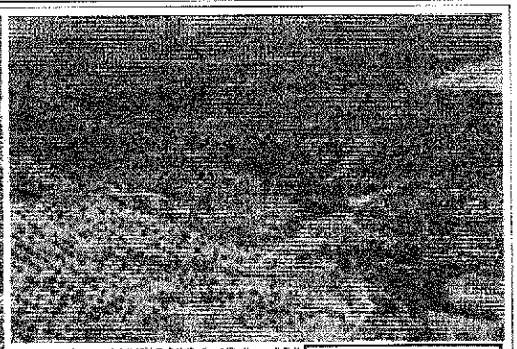
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona1-Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Freno a las construcciones y parcelaciones a lo largo del antiguo camino de Beas.**
De Adquisición:	**Obtención del derecho de paso a Jesús del Valle, por el camino de Baas y desde el cerro del Sol.**
De Permeabilización:	**Señalización de caminos para posibilitar rutas de senderismo y cicloturismo. Mejora del camino paralelo al río.**
De Adecuación al Uso:	**Creación de áreas de recreo apoyadas en la proyectada presa de Jesús del Valle (en caso de ejecución).**
Otras Actuaciones:	**En caso de construirse una presa en Jesús del Valle, establecer medidas paisajísticos-ambientales muy sensibles con el espacio y sus posibilidades de uso social. Habilitación de una zona de acampada.**







ESPACIO

E-1

Itinerario: **Interfluvios Orientales**	Espacio:	VALLE DEL GENIL MEDIO
Término de:	**Cenes de la Vega, Granada, Pinos Genil** Subárea	**CENTRAL**
	Superficie (Km2):	2,5

Descripción:

Colindante por el sur con el espacio E-2, comparte con éste algunas características físicas globales, pero se presenta con muy superior consumo social por constituir el umbral de acceso a la estación de esquí de Sierra Nevada, por conectar de modo fácil y directo con la ciudad de Granada y el conjunto de la aglomeración urbana, ésta a través de los túneles de Los Rebites en el extremo oriental de la Ronda Sur, y por reunir diversos atractivos ambientales y paisajísticos: las frescas brisas de valle estivales, el río Genil y los sotos de sus márgenes, la angostura del valle en ciertos tramos, la franja de huertas paralela al río que tapiza la llanura aluvial, los drásticos contrastes entre las laderas de umbría y solana, boscosa la primera en abigarrada mezcla de pinar y encinar y subdesértica la segunda, que es asiento de una formación dispersa de tomillar-retamal; en definitiva, atributos y señas de identidad de este espacio valorado socialmente, aunque no puede desdeñarse el impacto de la aguda transformación acaecida en la vertiente derecha del río Genil por causa de una agresiva expansión urbanística laderas arriba. En cualquier caso, el factor localización es aquí un valor añadido de primera magnitud para su inclusión como recurso del sistema de espacios libres.

En el extremo oriental del espacio se encuentra la confluencia fluvial Genil-Aguas Blancas, cuya principal característica espacial es la extensión de la zona llana y despejada, que aprovecha la formación natural de terrazas aluviales. Su atractivo radica en el fuerte contraste ambiental y paisajístico de este espacio feraz con los secarrales de las vertientes que lo envuelven. Es, además, lugar estratégico en las rutas ciclistas de Quéntar-La Peza y Güéjar Sierra, aspecto que contribuye a la utilización social de este espacio, que va desde el esparcimiento en las alamedas hasta la práctica de algunos deportes al aire libre. Además de los numeros predios de propiedad privada que se apiñan en el valle, este espacio cuenta con una significativa propiedad pública en las proximidades de la confluencia fluvial (monte del Estado "El Blanqueo", número de elenco 1126), a la vez que el cauce y márgenes fluviales que recorren la totalidad del espacio delimitado son de dominio público, lo que propicia intervenciones encaminadas a su ordenación y adecuación para el uso social.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales:	**ELEVADOS. Las terrazas aluviales cubiertas de cultivos y vegetación silvestre en las márgenes fluviales.**
Valores Paisajísticos:	**ELEVADOS. Los contrastes paisajísticos, ladera solana-umbría y las alamedas del río forman un conjunto de gran valor.**
Valores Culturales.	**MODERADOS. A destacar las presas hidráulicas y los encauzamientos.**
Valores Sociales:	**MUY ELEVADOS. Grupos sociales diversos (familias, deportistas, paseantes) visitan masivamente este espacio.**

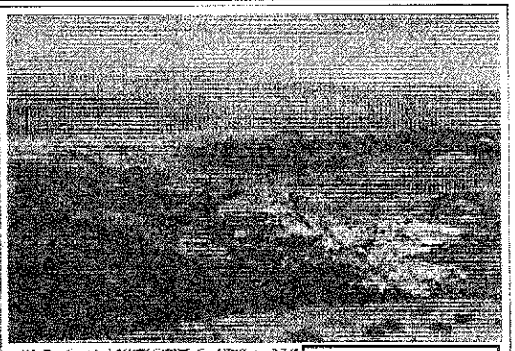
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Restauración del cauce del río: limpieza y revegetación con arbolado de ribera.**
De Adquisición:	**Predios de la confluencia Genil-Aguas Blancas y de la franja de vega entre el río y la carretera de la Sierra.**
De Permeabilización:	**Adecuación del camino de la umbría paralelo al río. Construcción de pasos sobre el río y bajo la carretera.**
De Adecuación al Uso:	**Señalización de caminos y construcción de un paseo junto al río (rutas de senderismo).**
Otras Actuaciones.	**Creación de un parque periurbano en Cenes junto a sus equipamientos deportivos. Establecimiento de medidas regeneradoras de su medio ambiente y paisaje en el contacto con el núcleo de población.**







ESPACIO

E-2

Itinerario: **Interfluvios Orientales** Espacio: **CAMINO DEL SACROMONTE A JESÚS DEL VALLE**

Término de: **Granada** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): **4**

Tipología: **CAMINO PARCIALMENTE ASFALTADO**

Descripción:

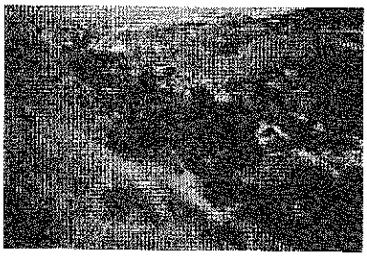
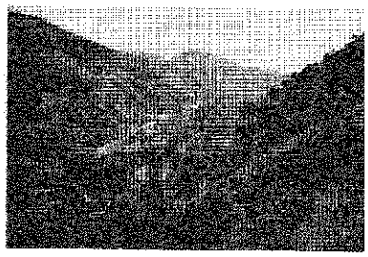
Este antiguo camino del valle del río Darro discurre sinuoso entre la base del flanco meridional de las lomas que se suceden entre los cerros de San Miguel y Los Pinos (lomas del Hornillo, Casablanca, Hospicio y la Huelga) y el propio curso fluvial, teniendo como principal particularidad su origen en el barrio del Sacromonte y su tránsito por las inmediaciones de la Abadía, las Casas del Hornillo, el cortijo de Morón y el cortijo de Jesús del Valle, éste emplazado en el "codo" del río al virar bruscamente hacia el oeste, todos ellos lugares históricos de Granada. La prolongación del camino hacia el norte por el propio valle del Darro ha constituido el enlace tradicional de la ciudad con Huétor-Santillán, que fue sustituido con la construcción de la CN-342 a través de El Fargue.

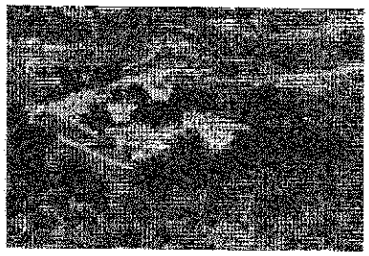
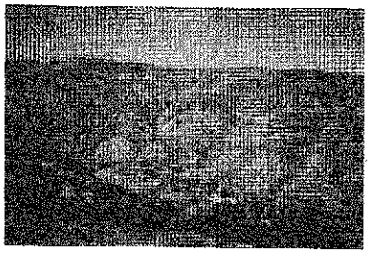
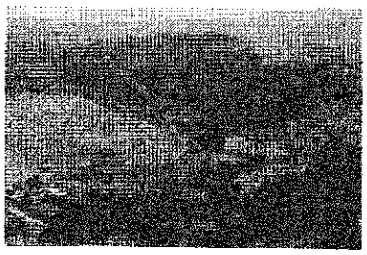
Los elementos y estructuras de construcción humana se integran generalmente bien dentro de este medio físico vigoroso y contrastado, de acusada topografía por el lado norte del camino, labrada sobre un sustrato rocoso duro (conglomerados bien cementados de la "formación Alhambra", calcáreos, y la "formación Pinos", siliceos), aunque en la zona central, en el área donde el río gira bruscametne su trazado, dejan sitio a blandos depósitos arcillosos y limosos que han propiciado una suavización topográfica de la ladera. En el tránsito por el camino puede apreciarse la presencia de pinos de repoblación y matorrales de ambientes secos y soleados cubriendo los fuertes escarpes conglomeráticos en contraste con el dominio de los cultivos arboresoentes sobre los materiales blandos, así como las suaves formas y el jugoso verdor de los cultivos hortofruticolas y los árboles caducifolios de la angosta franja aluvial.

Observaciones:
A pesar de encontrarse inscrito en el espacio extensivo E-2 (Cuenca del bajo Darro), el carácter estructurante de este recorrido justifica su singularización; no se trata tanto de un camino interior cuanto de un recorrido muy cualificado que garantiza la observación del principal valle del espacio y, por ende, su eje vertebrador.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Por su medio físico vigoroso y contrastado y de cierta riqueza biológica.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Pues contiene edificaciones históricas de Granada en este antiguo camino de Huétor Santillán.**
Potencialidad Paisajistic	**ELEVADA. Interesantes vistas del fondo de valle y la ladera umbría de la Dehesa del Generalife.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Posibilitar el paso en el último tramo del camino (cerrado en la actualidad). Acondicionamiento y señalización de una vereda existente junto al río y que en este útlimo tramo atraviesa una interesante alameda. Rehabilitación del interesantísimo conjunto de Jesús del Valle y su entorno.



ESPACIO

E-I

Itinerario: **Interfluvios Orientales** Espacio: **CAMINO DE LOS ALIJARES A JESÚS DEL VALLE**

Término de: **Granada** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): **6**

Tipología: **SENDERO / CAMINO PARCIALMENTE ASFALTADO**

Descripción:

Este segundo eje del itinerario pone en contacto los espacios E-1 ("Alhambra y Alijares") y E-2 ("Cuenca del bajo Darro"), pero además cumple con otro cometido vertebrador, pues cierra el circuito del valle del Darro en conjunción con el corredor E-I. El corredor parte de Los Alijares con suave pendiente, pasa junto a la torre Silla del Moro y asciende hasta el Llano de la Perdiz, que lo recorre por su borde norte, a modo de "cornisa" sobre la escarpada vertiente que excavado a lo largo de milenios por el río Darro (Dehesa del Generalife). Así, en conjunción con el recorrido E-I, esta parte prácticamente final del valle puede apreciarse de forma íntegra, pero desde diversas perspectivas (laderas opuestas y unos 200 metros de diferencia altitudinal).

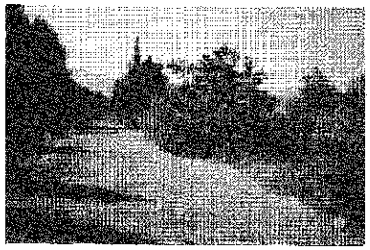
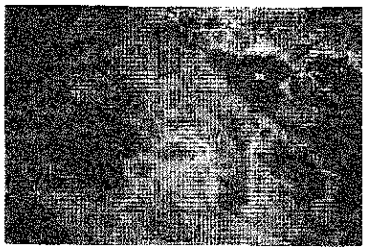
El camino, cuya primera mitad de recorrido es a través de monte público, penetra en una masa de encinar un tanto aclarado y con algunos pinos entremezclados, si bien son más extensas las manchas de matorrales seriales de degradación del propio encinar mesetario, sobre todo en la ladera, surgiendo de modo aislado ejemplares de matorral noble (carrascas, coscojas, durillos, lentiscos, retamas...) y, en las barranqueras, elementos higrófilos. La segunda mitad del recorrido, que se introduce en extensas fincas particulares, atraviesa un denso chaparral sucedido de un encinar adehesado que tapiza las Lomas de Buena Vista, constituyendo el mejor ejemplo de este ambiente agroforestal en el conjunto territorial de la aglomeración urbana de Granada. Pero el mayor interés radica en la fuerza plástica del paisaje, que está protagonizado, en el extremo occidental del valle, cerrándolo y focalizándolo, por los antiguos barrios granadinos del Albaicín y Sacromonte, y en el resto de la cuenca visual por las amplias lomas y cerros que lo separan del río Beiro. Unos potenciales paisajísticos que aumentan en un estrecho, sinuoso y vertiginoso sendero que discurre casi en paralelo con el camino en el tramo que recorre la Dehesa del Generalife, pero entre 50 y 100 metros altitudinales más abajo, constituyendo su complemento o alternativa, pues permite una panorámica secuencial mucho mejor del valle al discurrir "volcado" sobre el mismo por la escarpada ladera que lo flanquea por el sur. Además, las múltiples irregularidades de la misma generadas por los barrancos que la seccionan provocan numerosos y sucesivos recodos que hacen variar paulatinamente la cuenca visual, que no obstante queda claramente presidida por el fondo de valle del río Darro.

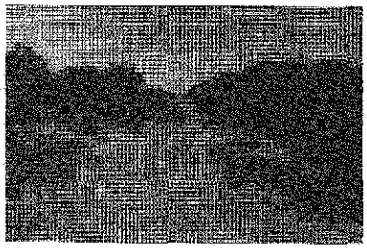
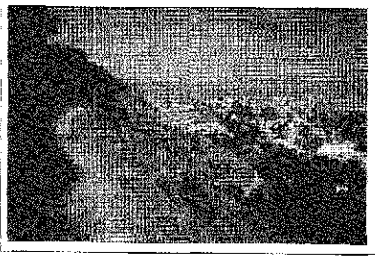
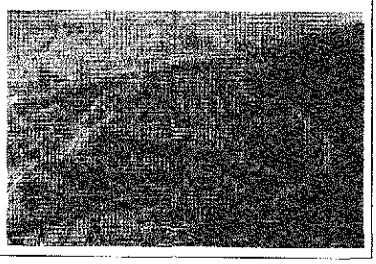
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MUY ELEVADOS. En su recorrido final, pues atraviesa un espeso chaparral-encinar y un encinar adehesado.**

Valores Culturales: **MODERADOS. El único elemento destacable es su acercamiento a la torre Silla del Moro.**

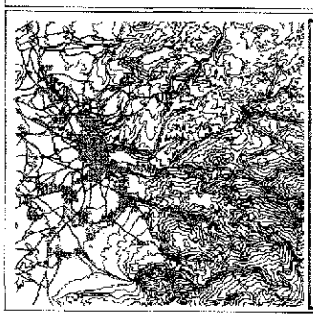
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. De trazado sinuoso, la perspectiva se abre o cierra dependiendo del punto del sendero.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el itinerario. Creación de un mirador-merendero en el Aljibe de la Luna y junto al cortafuegos frente al Sacromonte. Limpieza de los márgenes (maleza) del sendero de la Dehesa del Generalife.



ESPACIO

E-II

Itinerario: **Interfluvios Orientales** Espacio: **CAMINOS DE LA SOLANA**

Término de: **Granada, Pinos Genil** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): **10**

Tipología: **CAMINOS AGRÍCOLAS Y PISTAS FORESTALES**

Descripción:

Este itinerario presenta algunas dificultades de conexión entre los espacios E-2 ("Cuenca del bajo Darro") y E-3 ("Valle del Genil medio") por las difíciles condiciones topográficas y la ausencia de vías de ininterrumpido recorrido. Sin embargo, la interconexión de caminos agrícolas y pistas forestales de diversas secciones, junto a las pertinentes obras de reparación que requieren, permiten señalar un trazado que prácticamente recorre la totalidad de los ambientes físicos de esta amplia solana del valle del Genil y poner en contacto los dos valles más carismáticos de la Granada histórica a través de su interfluvio.

Un primer tramo, con origen en las proximidades de Lancha del Genil, discurre por materiales limosos y conglomeráticos (relieves diferenciales, fuertes abarrancamientos), que son soporte de un tomillar y leves concentraciones de retamas, que ofrecen un ambiente seco y austero, pero no exento de atractivo paisajístico. El ascenso hacia el Cerro del Sol por las laderas meridionales del Llano de la Perdiz permite adentrarse en un pinar de carrascos y resineros (cerro Zapatero, Los Aguaderos), que en algunos lugares alcanza notoria espesura, en tanto que los claros del bosque permiten disfrutar de interesantes panorámicas del valle del Genil. La prolongación de la pista forestal alcanza el Collado de los Contreras, que supone uno de los puntos claves para la contemplación del conjunto de relieves de baja montaña y mesetarios que separan Sierra Nevada de la Vega, precisamente en el lugar donde se aprecian simultáneamente los dos cursos fluviales que los han excavado a lo largo de milenios: Genil y Darro. A sus indiscutibles dotes de observatorio paisajístico, se añade la verificación de los acusados contrastes biofísicos existentes entre las vertientes de umbría y solana que se extienden a uno y otro lado del mencionado collado. El último tramo del recorrido se precipita, con fuerte pendiente y sinuoso trazado, hacia el valle del Aguas Blancas a través de acusadas laderas formadas por conglomerados heterométricos en las partes altas y limos con arenas en las bajas, que han propiciado geoformas fuertemente abarrancadas. Frutales de secano sobre terrazas artificiales compiten con matorrales de bajo porte y adaptados a la sequedad edáfica y ambiental; de hecho, muchas parcelas agrícolas de clara marginalidad productiva se encuentran colonizadas por plantas oportunistas. Además de resolver la necesaria vertebración del itinerario E, los valores de este corredor consisten en los contrastes físicos y las panorámicas que ofrece hacia la confluencia del valle del Aguas Blancas con el del Genil, o hacia la media y alta Sierra Nevada.

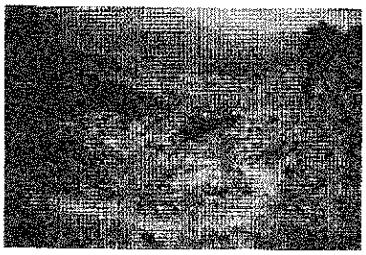
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MODERADOS. Pobre dosel vegetal; ausencia de cursos de agua.**

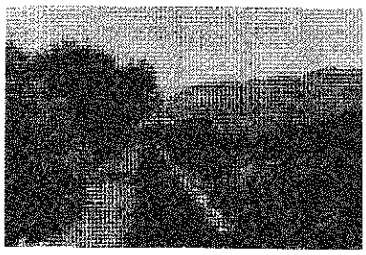
Valores Culturales: **MODERADOS. Tránsito del Canal de los Franceses.**

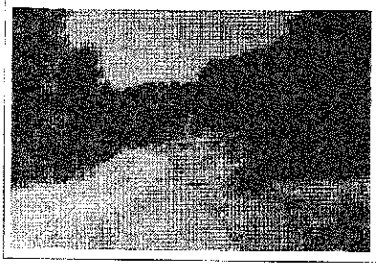
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Observatorio paisajístico del valle del Genil enmarcado por Sierra Nevada: internamente, interesantes geoformas.**

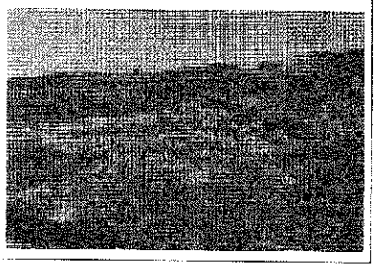












ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el recorrido. Mejora del ancho y firme de algunos tramos (en el inicio y al final en el descenso al río Aguas Blancas). Creación de dos miradores uno en el collado de los Contreras y otro en la cota más alta de la cuerda antes del descenso. Restauración de los elementos más significativos del Canal de los Franceses que aparece en diversos lugares del camino. Plantación de árboles de sombría en el tramo que desciende hacia el río Aguas Blancas.



ESPACIO

E-III

Itinerario: **Interfluvios Orientales** Espacio: VALLE BAJO DEL AGUAS BLANCAS

Término de: **Pinos Genil** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): 2

Tipología: **CARRETERA SECUNDARIA**

Descripción:

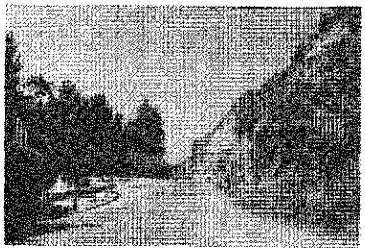
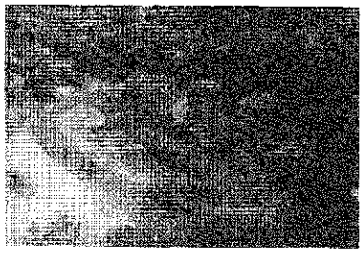
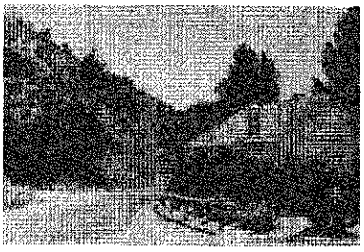
La conexión desde las vertientes solanas del valle bajo del río Aguas Blancas y el río Genil se materializa a través de los primeros kilómetros de la carretera de Quéntar, que discurre paralela al primer curso fluvial. La fuerte diferenciación del entorno por donde pasa este vial ha aconsejado su individualización respecto a los recorridos que interconecta, puesto que en relación al anterior (E-III, "Caminos de la Solana"), se abandona la topografía montañosa por otra prácticamente llana como corresponde a un fondo de valle en su tramo final a poco de confluir en el río de rango superior, en tanto que respecto al posterior (E-V, "Río Genil"), el recorrido se inscribe en un espacio extensivo (E-3, "Valle del Genil medio") al que vertebra.

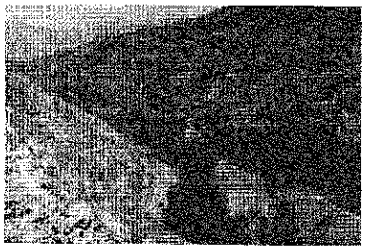
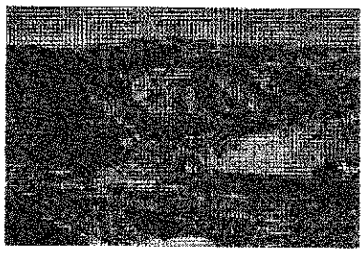
Sobresale el fuerte contraste existente entre las terrazas aluviales, intensamente aprovechadas para el cultivo de regadío hortofrutícola en competencia con alamedas y pequeños retazos de sotos en las márgenes del río Aguas Blancas, y las vertientes abruptas modeladas sobre potentes paquetes de conglomerados y ocupadas por cultivos arborescentes entre manchones de matorrales más o menos xerófilos según pendiente y exposición solar.

Desde los aspectos culturales, en el austero paisaje de este sector meridional de la vertiente derecha del valle del Aguas Blancas se integran los restos de un acueducto construido en ladrillo por los franceses durante su ocupación de principios de siglo XIX. Por otro lado, el tramo forma parte de la carretera que comunica Pinos Genil con Quéntar y La Peza, esto es, la antigua calzada Guadix-Granada, y consiguientemente el acceso al embalse de Quéntar. Se trata, por lo demás, de una carretera muy utilizada en los recorridos ciclísticos del área de Granada.

VALORES DEL EJE:

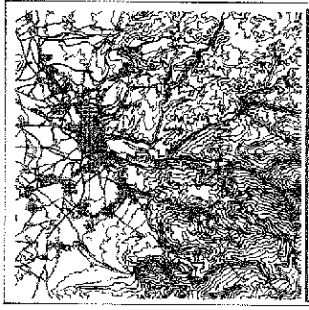
Valores Ambientales:	**MUY ELEVADOS. Corriente fluvial y pervivencia de restos de sotos en las márgenes del cauce.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Las ruinas de un acueducto de ladrillo del siglo XIX y la antigua calzada Guadix-Granada.**
Potencialidad Paisajística	**ELEVADA. Fuertes contrastes internos de los elementos vegetales; encajamiento topográfico.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Urgente ampliación del arcén para habilitar un carril-bici que evite los riesgos que se generan por el elevado tránsito ciclista. Adquisición de la llanera existente en la confluencia del Aguas Blancas con el Genil para habilitar un área de recreo, de concentración y asistencia ciclística.



ESPACIO

E-IV

Itinerario: **Interfluvios Orientales**	Espacio:	RÍO GENIL
Término de:	**Cenes de la Vega, Pinos Genil, Granada** Subárea	CENTRAL
	Longitud (Km):	5

Tipología: **CURSO FLUVIAL**

Descripción:

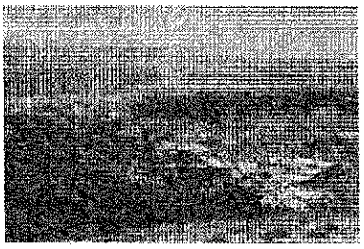
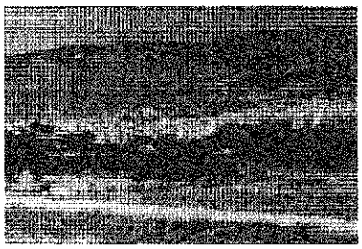
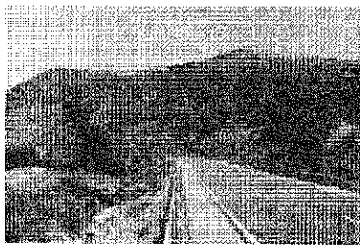
A partir del embalse de Canales, el río Genil discurre encajado en los sedimentos terciarios y pliocuaternarios hasta su salida a la gran llanura aluvial que se expande al oeste de la ciudad de Granada, en un recorrido levemente sinuoso y donde hidrológicamente sólo destaca la afluencia, por su margen derecha, del río Aguas Blancas.

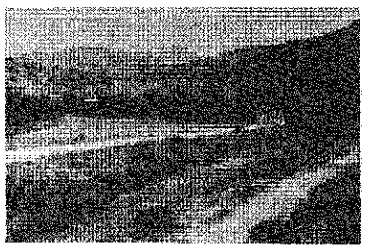
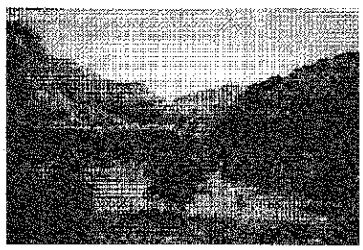
El marco geográfico es especialmente abigarrado: laderas normalmente cubiertas por vegetación seminatural y cultivos arborescentes contrastan con las terrazas aluviales tapizadas por cultivos de huerta y alamedas. En algunos tramos, el valle se angosta entre vertientes muy inclinadas, normalmente forestada la izquierda o de umbría y desforestada la derecha o de solana, pero ambas recorridas por senderos generalmente practicables. En otros tramos, el valle se ensancha, sobre todo en Cenes de la Vega, conservándose la mayor parte de los terrenos aluviales.

En todo este recorrido el río se convierte en el protagonista indiscutible, pues además de la presencia casi constante de corriente hídrica y de algunas pequeñas y antiguas (mediados de siglo) infraestructuras hidráulicas, vertebra y focaliza el cerrado valle que ha excavado a lo largo de los milenios. Sin embargo, los caminos y senderos de trazado paralelo al cauce, de muy solicitado uso público por sus prestaciones, sólo jalonan una parte del mismo, siendo necesario darles continuidad, pues sin duda se trata de uno de los espacios ambiental y paisajísticamente más interesantes de la aglomeración (a pesar de las importantes agresiones urbanísticas e infraestructurales que padece), a la vez que cierra el circuito de este itinerario de los interfluvios orientales.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**MUY ELEVADOS. Corriente fluvial y feracidad vegetal.**
Valores Culturales:	**MODERADOS. Sólo destacan algunas infraestructuras hidráulicas de mediados de siglo.**
Potencialidad Paisajística	**ELEVADA. Paisaje focalizado por las vertientes del valle, es rico y diverso en sus componentes.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Continuación del paseo junto al río hasta la presa junto al edificio de la Consejería de Medio Ambiente (arbolado, amueblamiento). A partir de ese punto, habilitación de una vereda señalizada y protegida junto al río. Regeneración de sotos en las discontinuas márgenes degradadas. Restauración de las instalaciones hidráulicas con carácter de "arqueología industrial".



ESPACIO

E-V

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **CONO DE LA ZUBIA**

Término de: **La Zubia, Monachil, Cájar** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **9**

Descripción:

La periferia inmediata de la aglomeración urbana tiene un exponente de primer orden en esta zona forestal situada en el flanco meridional del ámbito. Se trata de un gigantesco cono de deyección petrificado y de naturaleza calcárea, granulometría brechoide y abundantes encostramientos tipo caliche, que constituye el nexo morfológico, a modo de rampa, entre la Vega y la Sierra. El cono está cubierto en su mayor parte por un pinar de repoblación que, a pesar de su escasa complejidad ecológica, incluso de su reducido desarrollo por las limitaciones edáficas, tiene acreditada su función medioambiental y paisajística por el carácter de masa arborescente siempre verde en las inmediaciones de los asentamientos urbanos. El resto del cono está ocupado por cultivos arborescentes (sobre todo almendros) y un raio matorral, en todos los casos asentados sobre suelos bastante raquíticos. En la base de este portentoso cono de deyección, profundas oquedades testimonian una reciente explotación de áridos (tras el abandono de la actividad han llegado a ser receptáculos de basura y escombros, a la vez que algunos taludes amenazan con desprendimientos).

Este espacio reúne atractivos para una utilización social masiva, como de hecho viene ocurriendo desde hace muchos años, no sólo por ser un espacio forestal arbolado, sino por las amplias perspectivas que ofrece de la Depresión de Granada. Otros factores coadyuvantes son el relativamente fácil acceso gracias a la carretera asfaltada y la vía pecuaria que lo recorren de NO a SE (corredores G-I y G-II); la ubicación de varias explotaciones del sector de la restauración, muy solicitadas gran parte del año; la inmediatez de los núcleos de la comisa sur de la aglomeración urbana (donde residen más de 30.000 habitantes, cifra que se incrementa notablemente en ciertos períodos) y la puerta de acceso al borde noroccidental de Sierra Nevada (Boca de la Pesca, Cerro Huenes, Trevenque, río Dílar alto-medio...).

Observaciones:
El organismo Patrimonio Forestal del Estado ejecutó la repoblación del Cono en los años sesenta, utilizándose pinos carrascos por su alto grado de austeridad ecológica.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Único ejemplo de cono de deyección petrificado de tales dimensiones en toda Andalucía.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADOS. La masa de pinar de repoblación suple su escaso valor ecológico con el paisajístico.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **MUY ELEVADOS. Espacio de utilización masiva que ofrece amplias panorámicas y zonas de recreo y esparcimiento.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1-Zona 4**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

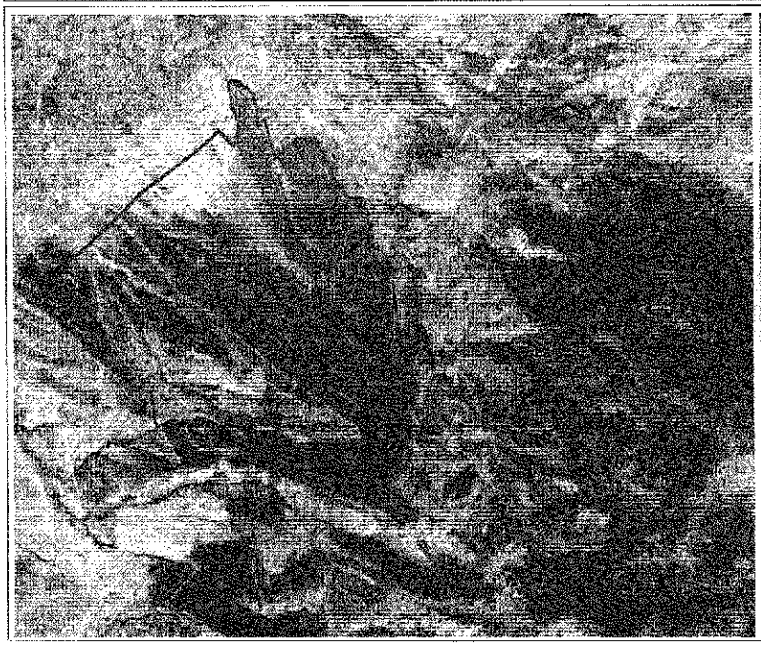
De Regeneración: **Sellado y actuaciones de recuperación paisajística de las canteras de La Zubia-Cájar.**

De Adquisición: **Parcela o cortijo en las Casas de Balzaín para área de recreo e información.**

De Permeabilización: **Acondicionamiento y señalización de los caminos transversales a los principales de subida.**

De Adecuación al Uso: **Ejecución de miradores en los Tajos, sobre las canteras y al pie de Cumbres Verdes.**

Otras Actuaciones: **Reforestación de los vacíos aún existentes, excepto en Llanos de Satajardas (matorral en progresión).**







ESPACIO

F-1

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **FUENTE DEL HERVIDERO**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **0,5**

Descripción:

Junto al ángulo superior del Cono de la Zubia se perfila el paraje agroforestal de la Fuente del Hervidero, que dulcifica la aspereza que impone el monocorde pinar que se extiende al NE gracias a la concurrencia de un manantial de agua, la suavidad de la topografía, la mejora edáfica y la presencia de otros elementos naturales y de construcción humana.

Se trata de un entorno claramente individualizable en lo ambiental y paisajístico, que se vincula a la tradicional visita de la población de la Vega para recoger agua de uno de los manantiales emblemáticos del pie de Sierra Nevada (que da nombre a este espacio), y donde la habilitación de ciertas dependencias de una antigua casa-cortijo en popular venta-restaurante, el excelente microclima que ofrece en época estival, así como su localización específica (nexo entre espacios G-1, G-3 y G-8; ruta de penetración hacia el Calar de Sierra Nevada) que contribuye en su condición de punto de partida, etapa intermedia o destino, según lo casos, han hecho de este espacio uno de los más solicitados en fines de semana por habitantes de la Vega y otros lugares.

El paisaje es de índole agro-forestal con interesantes interrelaciones entre ambos sistemas de uso y explotación, donde pies aislados de árboles de gran porte o formando pequeños bosquetes y manchones de matorral se intercalan entre eras, cultivos herbáceos y algunos arborescentes. Los contrastes estacionales, y con ellos la alternancia de cultivos y de las fenofases de la vegetación silvestre, constituyen atributos especialmente significativos.

Observaciones:
Los predios insertos en los límites del espacio demarcado son de titularidad privada.

VALORES DEL ESPACIO:

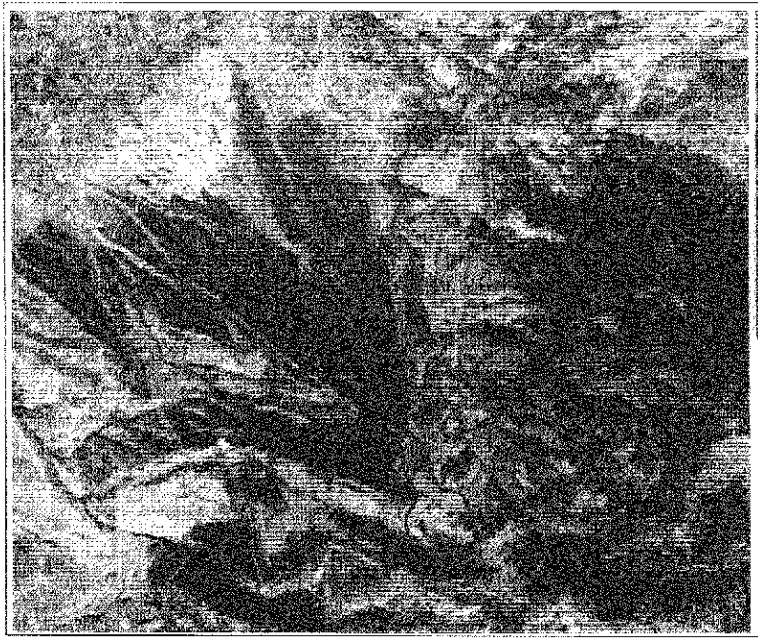
Valores Naturales:	**ELEVADOS. Conjunto de elementos (fuente natural, aire limpio, vegetación) en el umbral serrano.**
Valores Paisajísticos:	**ELEVADOS. Paisaje agroforestal, rico en elementos naturales y panorámicas de construcción humana.**
Valores Culturales:	**MODERADOS. La presencia de una antigua casa cortijo y la explotación tradicional de sus predios.**
Valores Sociales:	**MUY ELEVADOS. Espacio muy visitado, utilizado como referencia para excursionistas de grandes y pequeños recorridos.**

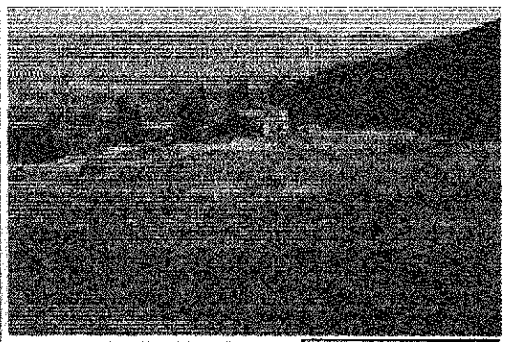
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Restauración de la Fuente del Hervidero y albercas adyacentes.**
De Adquisición:	
De Permeabilización:	**Habilitación de un sendero señalizado junto al arroyo Huenes.**
De Adecuación al Uso:	**Acondicionamiento en parte del cortijo del Hervidero como centro de acogida y área de recreo.**
Otras Actuaciones:	**Plantación de árboles de sombra en el carril que atraviesa el espacio.**







ESPACIO

F-2

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: LADERA OCCIDENTAL DE CERRO HUENES

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **3,5**

Descripción:

Cerro Huenes es una de las más representativas cumbres que se distribuyen por un gran macizo calizo-dolomítico disectado por los ríos Dílar y Monachil y el arroyo Huenes que forma parte de los mantos alpujárrides de Sierra Nevada. La morfología kárstica de superficie ha individualizado otros resaltes topográficos próximos entre sí, como los cerros Cocón, Tamboril, de las Minas, del Tesoro y Gordo, así como tajos, cañones, pequeñas dolinas y laderas pronunciadas. La colonización vegetal y la incidencia antrópica (esencialmente pastoril y reforestadora) han dado como resultado la subsistencia de matorrales climáticos y seriales meso y supramediterráneos en las zonas elevadas que se encuentran rodeados de pinos negrales fruto de repoblaciones forestales.

En la ladera occidental del macizo se agudizan los contrastes geomorfológicos (afloraciones filíticas, arenizaciones, caos dolomíticos, etc.) y de usos del suelo con discontinuidades y/o cambios drásticos del dosel vegetal y algunos cultivos marginales. Incluso son palpables procesos de degradación (resitaxia natural y acción antrópica combinadas). Pero estas condiciones ecológico-ambientales contrastadas y su interconexión perceptual con la Vega de Granada acreditan su inclusión en el sistema de espacios libres. Además, cuenta con un fácil acceso y tránsito a través del camino de Fuenfría (recorrido G-III), que constituye el eje vertebrador del espacio, aunque no lo recorre en su totalidad, y es practicable no sólo a pie para excursionistas, sino también en bicicleta de montaña.

Observaciones:
La delimitación de este espacio está fundamentada en criterios hipsométricos a falta de elementos más estructurantes o definitorios. La inclusión de estas vertientes en el SEL cumple esencialmente con el objetivo de dar mayor cobertura territorial al camino de Fuenfría, parcialmente destruido, que puede considerarse un nexo apropiado entre el Cono de la Zubia y los Cahorros de Monachil.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **ELEVADOS. Contrastes geomorfológicos y vegetación silvestre adaptada.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADOS. Conexión perceptual con el espacio de Vega; paisaje agreste.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **MODERADOS. Se encuentra restringido a excursionistas y para bicicletas de montaña.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1-Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración: **Revegetación con especies autóctonas de las zonas degradadas.**

De Adquisición:

De Permeabilización: **Señalización de los caminos y obras de prolongación hasta conectar con los de la vega alta de Monachil.**

De Adecuación al Uso: **Construcción de miradores en la Cuesta de las Baterías y en el Quemado.**

Otras Actuaciones: **Señalización de un camino de ascenso al pico Huenes y a la llanada del Chopo.**







ESPACIO

F-3

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **LOS CAHORROS DEL MONACHIL**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): 1

Descripción:

En esta garganta kárstica del alto-medio río Monachil que, en su proceso de excavado de los paquetes carbonatados alpujárrides, forma un estrecho paso de gran espectacularidad escenográfica, las altas paredes rocosas constituyen el asiento de dispersas plantas especializadas (rupícolas) que apenas colonizan fisuras o se encaraman a las superficies subhorizontales de zonas culminantes, si bien un denso chaparral corona los paredones en la margen izquierda del cauce tras producirse una notable ruptura de pendiente. Por tanto, consiste en un sector fluvial dominado por roquedo y vegetación rupícola y dotado de valores ecológicos singulares, que se sitúa en el ámbito de Sierra Nevada occidental, esto es, en las inmediaciones territoriales de la aglomeración urbana de Granada.

Visitado por grupos habitualmente numerosos de senderistas, el espacio reúne especiales atractivos en el profundo encajamiento del río y su ambiente de frescor, sus innumerables perspectivas y efectos cromáticos entre telones rocosos, así como una especial acústica generada por la vibrante corriente de agua. Pero asimismo es una garganta muy utilizada para entrenamientos de escalada en roca, tanto por la verticalidad de las pendientes en amplios lienzos, como porque se encuentra una amplia gama de "pasos" para esta modalidad.

Observaciones.
Aunque se ha delimitado con cierta amplitud, la utilización recreativa de este espacio se concentra fundamentalmente en la propia garganta, desde el cauce fluvial hasta la culminación de los paredones subverticales.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Corriente de agua, garganta kárstica y especies rupícolas que colonizan las fisuras de sus paredones.**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Curso fluvial encajado, contrastes cromáticos y formales.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **MUY ELEVADOS. Numerosos grupos de senderistas recorren este espacio, que es utilizado también para escalada.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1-Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

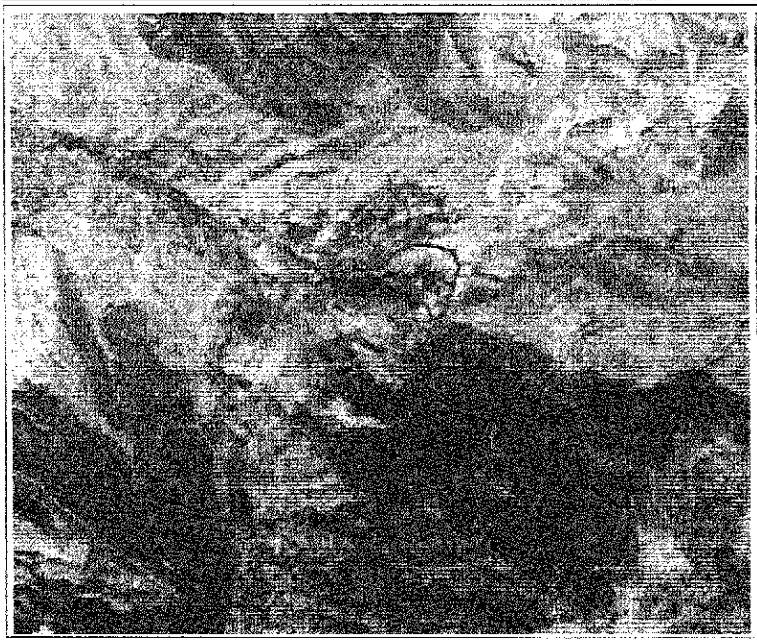
De Regeneración:

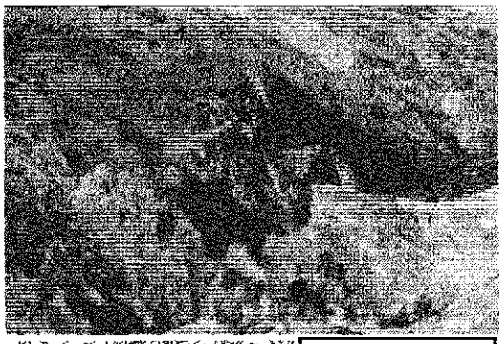
De Adquisición:

De Permeabilización: **Restauración de las pasarelas o ejecución de otras nuevas sobre el río.**

De Adecuación al Uso: **Señalización y vallado de protección de todo el itinerario para mejorar su accesibilidad y seguridad.**

Otras Actuaciones:







ESPACIO

F-4

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **VEGA ALTA DE MONACHIL**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **1,5**

Descripción:

Espacio agrícola de regadío inserto en la cuenca media del río Monachil, fundamentado en un laxo abancalamiento de la ladera generada sobre terrenos detríticos (limos, arenas y conglomerados miocenos) depositados en el contacto de la depresión de Granada con el macizo de Sierra Nevada. Esta vega alta reúne múltiples elementos naturales y antrópicos que proporcionan atractivos ambientales, paisajísticos y culturales valederos para su consideración como ámbito del sistema de espacios libres.

En esta situación de nexo entre la Vega y Sierra Nevada, su microclima atemperado en verano propiciado por el regadío y las condiciones físicas (frescor y mayor humedad propias de un valle orientado al NO. y relativamente próximo a las altas cumbres nevadenses, que implica cierta altitud y recurrencia de brisas catabáticas), la poderosa orografía envolvente, las manifestaciones tectónicas y geomorfológicas claramente perceptibles (fallas, hundimientos, karstificaciones, etc.), la fragosidad vegetal con base en numerosas especies tanto cultivadas como silvestres (frutales de regadío y secano, álamos, fresnos...), el inteligente aprovechamiento del agua desde la ocupación musulmana, el aterrazamiento de las laderas para su puesto en cultivo, etc., conforman un espacio pleno de manifestaciones naturales y antrópicas y de matices, en cualquier caso muy contrastado respecto al entorno e inusual en el ámbito de la aglomeración urbana.

Por otra parte, no es tampoco desdeñable el factor situación por su inmediatez con otros lugares especialmente atractivos y que, de hecho, son muy utilizados como espacios de ocio por habitantes de la aglomeración o incluso exteriores: la garganta de Los Cahorros del Monachil y el paraje de El Purche.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **ELEVADOS. Poderosos relieves orográficos, manifestaciones tectónicas, fragosidad vegetal y curso fluvial.**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Paisaje rico y bien conservado donde fusionan elementos naturales y antrópicos.**

Valores Culturales: **ELEVADOS. Es uno de los ejemplos mejor conservados del modelo de explotación agrícola árabe.**

Valores Sociales: **ELEVADOS. Zona de explotación agrícola minifundista.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: Zona 1-Zona 2

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:

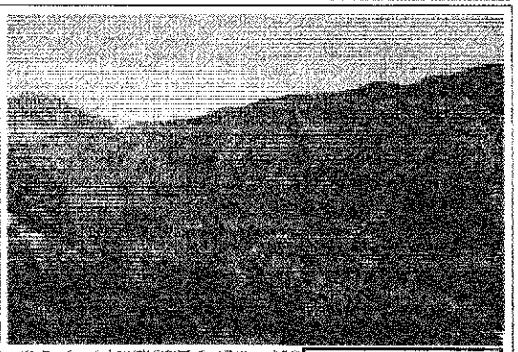
De Adquisición:

De Permeabilización: **Mejora de las pistas de acceso desde Monachil y desde El Purche.**

De Adecuación al Uso: **Construcción de miradores y áreas de recreo. Señalización de todos los caminos.**

Otras Actuaciones: **Mejora del entorno de la central eléctrica.**







ESPACIO

F-5

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **EL PURCHE-CERRO SANATORIO**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **0,5**

Descripción:

Espacio fronterizo del Parque Natural de Sierra Nevada, que cuenta con diversos accesos desde la carretera a la estación de esquí y a través del histórico Camino de los Neveros, también cañada real, que desde hace pocos años se encuentra asfaltado desde Monachil hasta este paraje de El Purche. El espacio se complementa adecuadamente con una cumbre duplicada inmediata, los cerros Sanatorio y Pueblo, que ofrecen inmejorables vistas hacia los dos grandes dominios morfoestructurales entre los que este espacio aparece como nexo: Sierra Nevada y Depresión de Granada.

El ámbito demarcado es relativamente complejo a pesar de su pequeña extensión, pues abarca terrenos triásicos (dolomías y mármoles del manto del Trevenque en cerro Sanatorio) y materiales detríticos neógeno-cuaternarios en las suaves lomas del Purche; los usos actuales del suelo son diversos a modo de mosaico, aunque protagonizados por vegetación directa o indirectamente antrópica (pinos repoblados, matorrales de degradación y cultivos); y una inmensa cantera se abre sobre las dolomías kakiritizadas de las inmediaciones. Por otro lado, y en el conjunto más extenso de suaves laderas y llanadas de el Purche (fuera de los límites previstos para este espacio libre), las parcelas cultivadas de estos antiguos predios agrarios representan actualmente una mínima proporción respecto a su máximo roturado, percibiéndose una situación clara de marginalidad agrícola y de tendencia hacia el cambio de uso. De hecho, existen procesos claros de transformación hacia los usos ganaderos (propagación de pastizales), cinegéticos, deportivos y, sobre todo, de ocio, avalados con la implantación relativamente reciente de un camping y la ampliación de una antigua venta. En definitiva, este espacio constituye un importante umbral de las verdaderas fragosidades serranas, sus condiciones ambientales son gratificantes en general, así como atractivos los valores paisajísticos, haciendo de El Purche-Cerro Sanatorio un enclave muy visitado a propósito o como etapa del recorrido montañero hacia o desde la estación de esquí y las altas cumbres nevadenses

VALORES DEL ESPACIO:

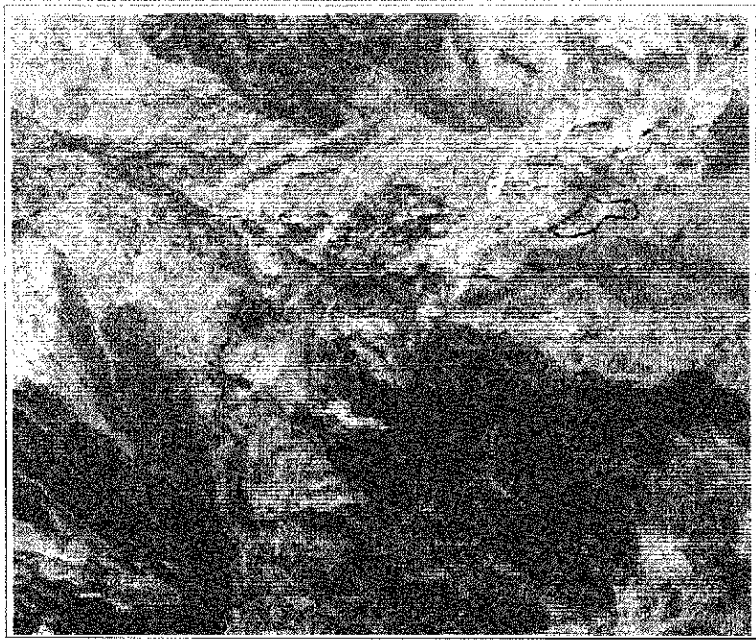
Valores Naturales:	**ELEVADOS. Espacio de transición agromontano; restos de vegetación autóctona.**
Valores Paisajísticos:	**MUY ELEVADOS. Inmejorables vistas de los grandes dominios morfoestructurales: Sierra Nevada y depresión de Granada.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Espacio por el que transita el histórico camino de los Neveros y paso de la transhumancia vega-sierra.**
Valores Sociales:	**ELEVADOS. Espacio en el que aumentan los visitantes, con la implantación de usos deportivos, ocio y acampada.**

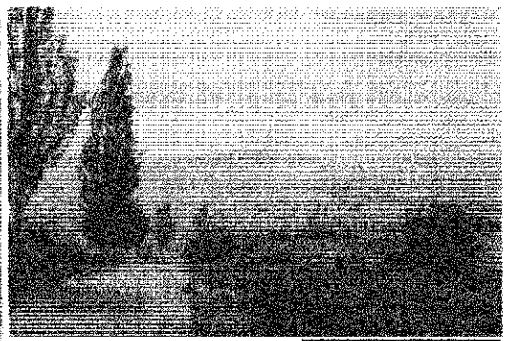
ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1-Zona 4**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración:	**Sellado y tratamiento vegetal de los bordes abandonados de la cantera.**
De Adquisición:	**Ruinas y parcelas adyacentes al cortijo de San Pedro.**
De Permeabilización:	**Mejora de los caminos internos y conexión con los Cahorros hasta Las Tapias.**
De Adecuación al Uso:	**Señalización de todos los caminos y senderos internos y en conexión con los espacios adyacentes.**
Otras Actuaciones:	**Ejecución de miradores en el entorno del Cerro Sanatorio. Habilitación de un área de recreo en San Pedro.**







ESPACIO

F-6

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **JARDÍN BOTÁNICO DE LA CORTIJUELA**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **0,5**

Descripción:

Espacio público por antonomasia creado y gestionado por la Consejería de Medio Ambiente en el seno del Parque Natural de Sierra Nevada, este jardín botánico, jalón imprescindible en el itinerario G, está esencialmente orientado hacia la didáctica de las especies y comunidades vegetales que colonizan el amplio y diverso ecosistema de media y alta montaña mediterránea.

Localizado en el paraje de la Cortijuela, al pie del cerro Trevenque y en la cabecera del arroyo Huenes, en pleno bosque de pinos dominado por los silvestres de variedad "nevadensis", el espacio elegido resulta idóneo por concentrar en una extensión relativamente pequeña múltiples factores físicos: una escorrentía fluvial (la cabecera del arroyo Huenes), lugares de solana y de umbría y un sustrato de filitas y cuarcitas del permo-trias junto a afloramientos calcáreo-dolomíticos; favoreciéndose con ello la multiplicidad de condiciones abióticas y su consecuente especialización florística. Aunque predominan las comunidades vegetales propias de los pisos supra y oromediterráneo del macizo en razón a la altitud y orientación general del área, también se ha introducido una amplia muestra de endemismos pertenecientes a pisos bioclimáticos más elevados (oromediterráneo superior y crioromediterráneo), enriqueciéndose así las posibilidades didácticas de este jardín botánico.

Otros aspectos a resaltar son las adecuaciones del área para su recorrido y contemplación: circuito señalizado, vadeo de arroyos con puentes de madera, superación de pendientes con escalinatas de piedra y madera, bancos, fuentes, etc.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Multiplicidad de elementos bióticos y abióticos concentrados en un espacio reducido.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADOS. Enclave entre elementos fisiográfico-botánicos de gran valor paisajístico (Trevenque, arroyo de Huenes).**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **ELEVADOS. Importante valor didáctico (elenco de especies vegetales que colonizan este amplio ecosistema).**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

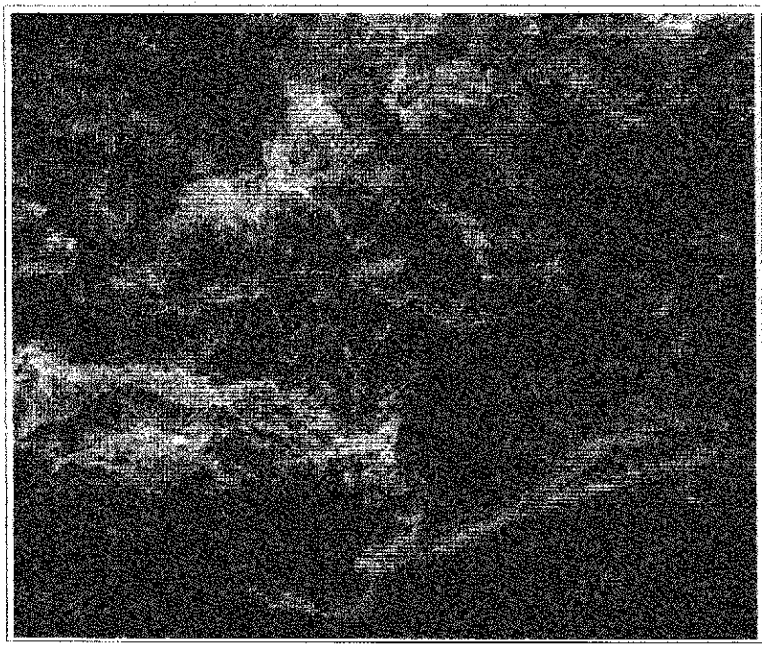
De Regeneración:

De Adquisición:

De Permeabilización:

De Adecuación al Uso:

Otras Actuaciones:







ESPACIO

F-7

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **EL TREVENQUE**

Término de: **Dílar, Monachil** Subárea **DILAR Y SUR**

Superficie (Km2): **0**

Descripción:

Dentro de el extenso Calar de Sierra Nevada, esto es, del cinturón de materiales carbonatados que envuelve la bóveda cristalina por su borde occidental y sur, el Trevenque es uno de los más significativos picos individualizados por la erosión de las dolomías y mármoles dolomíticos triásicos que lo componen. Constituye un excelente representante del dominio de los relieves caóticos, de los acarcavamientos profusos sobre materiales incoherentes y, particularmente, de los extensos arenales derivados de la cristalización e intenso cernido físico de las dolomías. En este espacio, el verdadero protagonismo lo alcanza, pues, la geomorfología; pero también la genuina comunidad de pinar-sabinar, con manifiesto atractivo paisajístico por la singular composición de roquedo y vegetación.

Ciertamente, el área es muy sensible ecológica y geomorfológicamente, por lo que es preciso extremar las precauciones en su utilización. Pero es igualmente recomendable su inclusión en el sistema de espacios libres, como eslabón del itinerario G, por sus potencial didáctico, las condiciones que brinda para la práctica de escalada y senderismo y por las excelentes panorámicas que ofrece en todas las direcciones desde sus casi 2.100 metros de altitud sobre el nivel del mar: altas cumbres de Sierra Nevada, resto del Calar, Sierra de Huétor, Depresión de Granada y, en días muy claros, las sierras occidentales de la provincia (Almijara-Tejeda, Gorda, Parapanda...).

Observaciones:
Es pertinente añadir que una posible intervención que facilite el tránsito a pie o bicicleta desde el cercano camino de la Cortijuela al Dílar (G-VII, "pista forestal del arroyo Huenes") hasta el de los arenales de la "Cuerda del Trevenque" (G-VIII) ha de estudiarse minuciosamente y ejecutarse con estrictas medidas ambientales.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Gran sensibilidad ecológica y geomorfológica (arenales dolomíticos y comunidad pinar-sabinar).**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Prominencia orográfica, combinación roquedo-vegetación en "piel de pantera", y excelente mirador panorámico.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **MODERADOS. No explota aún su potencial didáctico, pero reune requisitos para convertirse en lugar muy recorrido.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

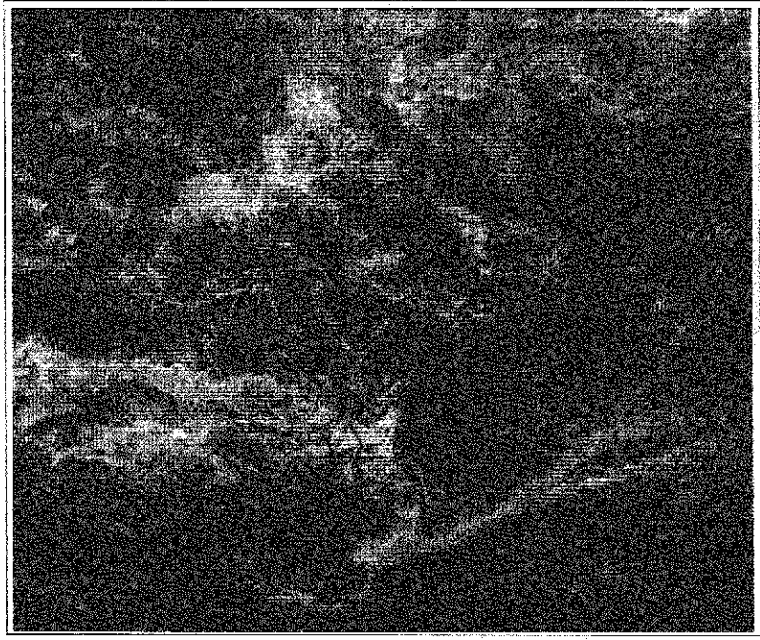
De Regeneración:

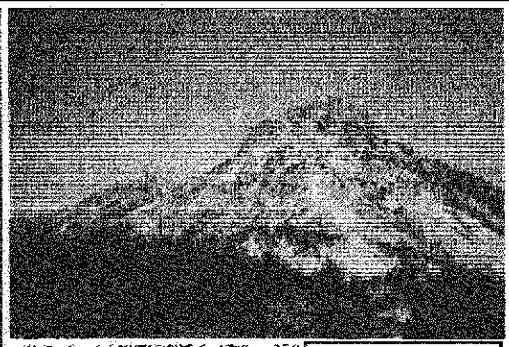
De Adquisición:

De Permeabilización: **Completar el sendero hacia la cuerda del Trevenque.**

De Adecuación al Uso: **Señalización completa del sendero con limitación de paso fuera de él.**

Otras Actuaciones:







ESPACIO

F-8

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: PICO BOCA DE LA PESCÁ

Término de: **Gójar, Dílar, La Zubia** Subárea **SUR Y DÍLAR**

Superficie (Km2): **0,5**

Descripción:

Dentro del cinturón de materiales carbonatados que envuelve la bóveda cristalina de Sierra Nevada por su borde occidental, el pico Boca de la Pescá se significa por su situación en vanguardia del complejo montañoso con algo más de 1500 metros de altitud s.n.m. Aquí reside su mayor interés dentro del sistema de espacios libres, puesto que constituye un claro hito dentro del cinguio montañoso del ámbito de la aglomeración urbana de Granada, es el último y significativo eslabón dentro de este itinerario G y ofrece, desde su duplicada cumbre, excelentes panorámicas hacia todo el entorno, singularmente las altas cumbres de Sierra Nevada, los Alayos, la Sierra del Manar y la Vega de Granada.

Formado por dolomías y mármoles dolomíticos triásicos, es también un buen representante del dominio de los relieves escarpados, cortados a "tajo", caóticos en sus vertientes, donde son severos los acarcavamientos sobre estos materiales en general incoherentes tras la intensa acción tectónica (desplazamiento y compresión-distensión) y de los agentes erosivos (hielo-deshielo, aguas torrenciales) que han generado arenales geotécnicamente inestables. Vegetación adaptada a estas condiciones (tomillar dolomiticola edafoxerófilo) comparte el mogote con matorrales aromáticos meso-supramediterráneos y con un pinar de repoblación situado en la base de la ladera septentrional, por donde asciende la pista forestal que corona uno de los dos picos, concretamente el más occidental, donde existe un puesto de vigilancia forestal.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **ELEVADOS. Su geomorfología (tajos, acarcavamientos,...) y el tomillar edafoxerófilo de los arenales.**

Valores Paisajísticos: **MUY ELEVADOS. Los relieves escarpados, la doble cumbre y las panorámicas que ofrece del entorno (Sierra y Vega).**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Valores Sociales: **ELEVADOS. Hito muy reconocido en la comarca, que es visitado por senderistas y ciclistas de montaña.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: Zona 1-Zona 4

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

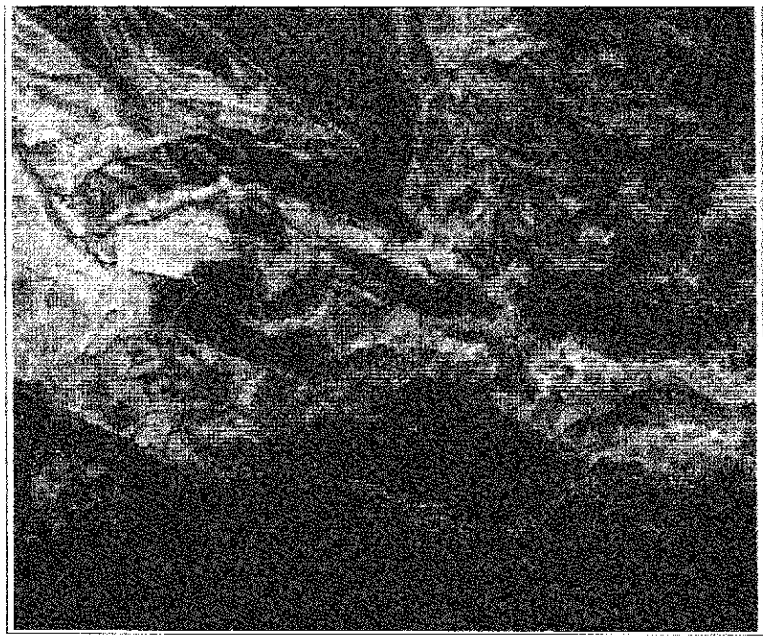
De Regeneración:

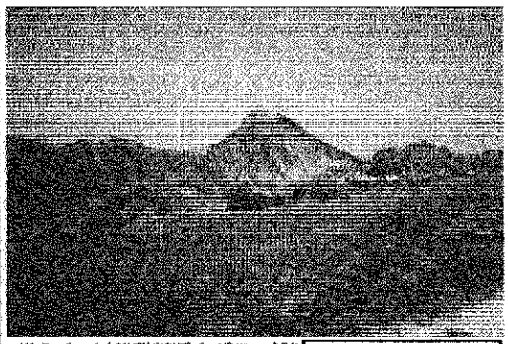
De Adquisición:

De Permeabilización: **Mejora del firme y señalización de la pista desde la fuente del Hervidero.**

De Adecuación al Uso: **Construcción de un mirador en los picos de la Boca de la Pescá.**

Otras Actuaciones: **Recuperación del trazado de la vía pecuaria hasta Padul.**







ESPACIO

F-9

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **CARRETERA CUMBRES VERDES**

Término de: **La Zubia** Subárea **SUR**

Longitud (Km): **6**

Tipología: **CARRETERA (ANTIGUA PISTA FORESTAL SECUNDARIA ASFALTADA EN PARTE)**

Descripción:

Se trata de una carretera fuertemente pendiente (10% de media) pues salva un desnivel altitudinal de algo más de 400 metros entre su origen en La Zubia y su final en Cumbres Verdes, que se prolonga con piso de macadam hasta las proximidades de Fuente del Hervidero donde da comienzo el recorrido G-II. En su ascenso por el espacio G-1 ("Cono de la Zubia"), el vial atraviesa pinares de carrasco plantados hace unas cuatro décadas y matorrales aromáticos entre un duro roquedo conglomerático en las zonas no repobladas. Dentro del pinar y a poca distancia de la carretera se encuentran zonas de estancia con barbacoas y fuentes de agua que son masivamente utilizadas durante el verano y los fines de semana soleados de cualquier estación por los habitantes del entorno, sobre todo de la Cornisa.

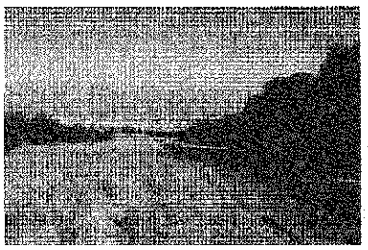
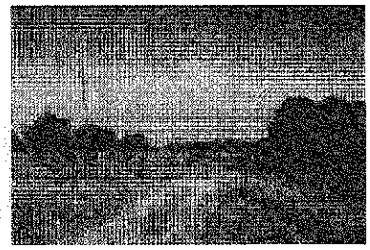
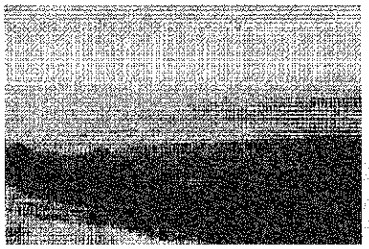
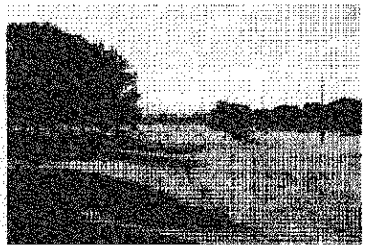
Pero esta carretera brinda también otras cualidades: por un lado, su carácter de puerta de acceso a Sierra Nevada noroccidental (área de Huenes-Trevenque-Alayos-Boca de la Pescá) y de eje del espacio G-1; por otro lado, su condición de corredor paisajístico. En efecto, el prolongado ascenso por una rampa de las características de este inmenso cono de deyección fosilizado propicia una sucesión o secuencia prácticamente ininterrumpida de vistas panorámicas, que se amplían o reducen progesivamente, hacia el fondo de la depresión de Granada y sus bordes orográficos, en sentido norte, y de los picos calcáreo-dolomíticos y las altas lomas siliceas de Sierra Nevada en sentido sur.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **ELEVADOS. Atraviesa un pinar de repoblación que implica un importante "pulmón verde".**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Potencialidad Paisajistic **ELEVADA. Itinerario que ofrece vistas panorámicas secuenciales de la depresión de Granada y sus bordes orográficos.**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de caminos transversales que parten o lo atraviesan. Creación de nuevas áreas de recreo y miradores entre los claros del pinar.



ESPACIO F-I

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **CAMINO DE LOS LEÑEROS**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Longitud (Km): 4

Tipología: **VÍA PECUARIA (CAÑADA REAL)**

Descripción:

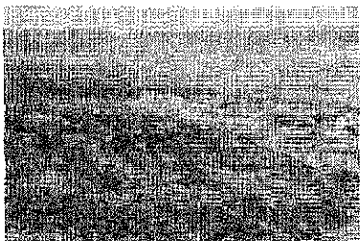
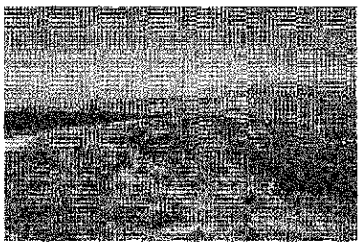
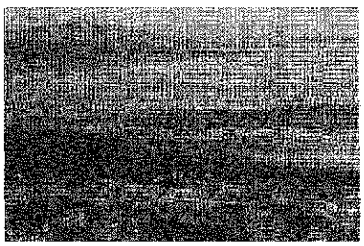
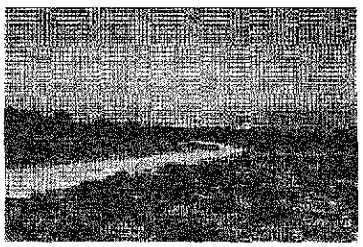
Esta segunda vía de inicio del itinerario G pretende un acceso alternativo desde Monachil, unos kilómetros al este del inicio de G-I (La Zubia), para lo que aprovecha en gran medida el paso natural del barranco de Huenes por la coronación de su vertiente izquierda. Se trata de una cañada real, que a la vez ha sido hasta hace pocas décadas ruta de aprovisionamiento de combustible vegetal ("Camino de los Leñeros") procedente de los bosques y matorrales de la vertiente noroccidental de Sierra Nevada, adquiriendo así valores históricos.

Trascurre en su mayor parte por un borde físico muy neto, el impuesto por el gran cono de deyección generado por el arroyo Huenes, ya fosilizado y entallado por el encajamiento posterior de esta corriente fluvial. Así, la vía pecuaria discurre entre pinares de repoblación por el oeste y un fuerte escarpe rocoso por el este, ofreciendo en casi todo su recorrido una interesante panorámica de la zona oriental de la aglomeración urbana. Cuenta, como el recorrido G-I, con un área de estancia (barbacoas, asientos, aparatos de juego infantiles, etc.) entre los pinares próximos a Rabelos.

Observaciones:
La antigua cañada real tiene su origen en la Loma de los Rebites, pues se deriva del Camino de los Neveros. Pero a los efectos de este itinerario G, arranca en el cortijo de Rabelos, muy próximo a Colinas Bermejas y Barrio de la Vega, urbanizaciones que se desentendieron de la vía pecuaria al invadir buena parte de su antiguo trazado.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Los pinares de repoblación y los matorrales que se encaraman en el fuerte talud lateral.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Se trata de una cañada real utilizada históricamente también como ruta de aprovisionamiento de combustible vegetal.**
Potencialidad Paisajística:	**ELEVADA. Limitada en el este por un fuerte escarpe rocoso ("cornisa visual") ofrece panorámicas del valle medio y bajo del arroyo Huenes.**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el itinerario. Ejecución de miradores sobre el valle encajado del arroyo Huenes. La confluencia con G-I es un buen lugar para ubicar un centro de información (área de recreo para todo el itinerario "G").



ESPACIO F-II

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **CAMINO DE FUENTE FRÍA**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Longitud (Km): 4

Tipología: **CAMINO/PISTA FORESTAL**

Descripción:

Las laderas occidentales del macizo de Huenes se encuentran muy vinculadas a la depresión de Granada, pues constituye un gran paredón de cierre de la misma por su lado suroriental. La integración de los espacios significativos de las estribaciones de Sierra Nevada en el SEL requiere enlazar Fuente del Hervidero con la vega alta de Monachil, por lo que se impone contar con el corredor que implica el valle del arroyo Huenes. El camino de Fuente Fría (refugio y vivero forestal), que discurre por la vertiente derecha del mismo y dentro de la formación calcárea del macizo de Huenes se presenta, pues, como idóneo para dicho cometido, pues aúna interés didáctico, deportivo y paisajístico; pero requiere prolongarse para cumplir plenamente su función de enlace básico dentro del itinerario G.

Este camino de Fuente Fría es muy utilizado por senderistas de medio fondo, puesto que en sus tramos finales adquiere ciertas dificultades. Sin embargo, los primeros dos o tres kilómetros desde la bifurcación de la pista forestal de la Cortijuela (G-VII), el camino tiene fácil tránsito, discurriendo primero entre pinos y matorrales y posteriormente entre roquedo prácticamente desnudo. Esta parte de la pista es de tipo "cornisa", ofreciendo su mejor potencial de vistas. Diversos e interesantes fenómenos de índole geomorfológica de estas vertientes son apreciables en el trascurso de la pista.

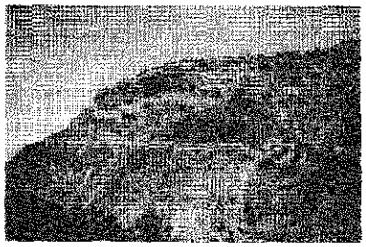
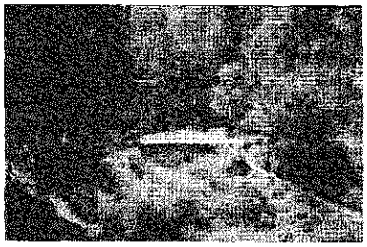
Observaciones:
Las obras de prolongación del camino se proponen desde las proximidades del barranco del Lobo, lugar desde donde parte el sendero que conduce a Fuente Fría, hasta el cortijo de la Cepa, descendiendo unos 250 metros altitudinales, para desde allí alcanzar, siguiendo en dirección noreste, los Cahorros a través de los Bujeos, y siguiendo dirección noroeste y a través del cortijo de la Umbría, el núcleo de Monachil donde enlazar con el corredor G-IV.

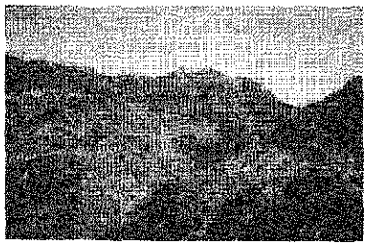
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MODERADOS. Restos de vegetación autóctona y bosquetes de pinos.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Potencialidad Paisajística: **A excepción del primer tramo, el recorrido tipo "cornisa" ofrece amplias panorámicas del piedemonte suroriental de la aglomeración.**




ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

La principal actuación es conectar el camino de Fuente Fría (media ladera del cerro Huenes) con el camino inferior hasta los Cahorros por el cortijo de la Cepa. Posteriormente, señalización de todo el itinerario (en sí mismo y como enlace con otros espacios libres) y ejecución de miradores en este camino alto.



ESPACIO F-III

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: CAMINO DE LOS HUNDIDEROS

Término de: **Monachil** Subárea SUR

Longitud (Km): 12

Tipología: **CARRETERA/CAMINO AGRÍCOLA**

Descripción:

Además de superar casi 600 metros altitudinales en algo más de 6 km de recorrido total, diversos ambientes agroforestales y grandes valores paisajísticos se aúnan en este corredor de media ladera y montaña baja, destacando la diversidad de ambientes físicos y algunos aspectos culturales.

El recorrido parte del Barrio de la Vega (Monachil) sobre la carretera comarcal GR-410, que discurre casi paralela por la margen izquierda del río Monachil, donde puede apreciarse la estrecha llanura que éste ha generado entre abanicos aluviales y paquetes de limos postorogénicos poco antes de abrirse a la Vega de Granada. Posteriormente atraviesa el asentamiento tradicional de Monachil, que se emplaza justo donde más se angosta el valle, y se inicia el ascenso del camino de tierra que traspasa longitudinalmente y por la margen derecha del río la Vega Alta de Monachil (G-5). Este verdadero vergel, obtenido a partir del aterrazamiento de la ladera y la distribución del agua del río (derivación cercana a la central eléctrica de Diéchar) y de la fuente Amiguita, se extiende por una depresión relativa formada por materiales limosos y conglomeráticos miocenos adosada a las dolomías triásicas del frente de Sierra Nevada; sobresaliendo, en estos regadíos de ladera, la abundancia de árboles frutales y, junto al río y algunos barrancos, árboles silvestres de ribera, que contrastan vivamente con un entorno seco y ocre por el norte y con paredones dolomíticos por el sur, donde se abre paso en profunda garganta el río Monachil (Los Cahorros, espacio G-4).

La continuación del camino por el lado oriental del área irrigada alcanza los terrenos de secano del paraje Hazas Llanas y una interesante manifestación tectónica muy visible: una neta línea de falla en el paraje denominado precisamente "Los Hundideros" (labio hundido de la falla y nódulos solubles yesíferos). Matorrales fruticosos y áreas desnudas por la movilidad de los materiales acompañan el último tramo del recorrido hasta conectar con el Camino de los Neveros (G-V) en la umbría del cerro Pueblo, tras superar un último kilómetro de trazado muy quebrado por las dificultades topográficas.

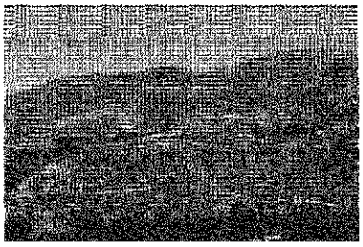
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **ELEVADOS. Espacio agromontano de ladera humedecida con el regadío.**

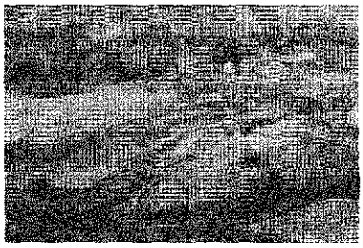
Valores Culturales: **ELEVADOS. El núcleo tradicional de Monachil, y el sistema de explotación agrícola.**

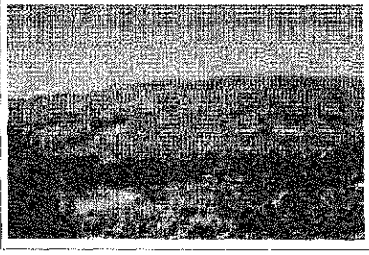
Potencialidad Paisajística **ELEVADA. Cuenca visual autocontenida y fuertes contrastes internos.**

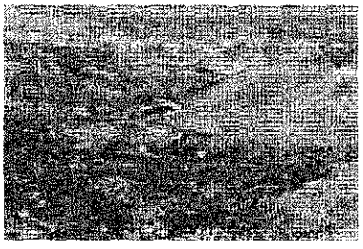












ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Ampliación del arcén para su uso peatonal y de carril bici en el tramo de carretera desde el barrio de la Vega a Monachil. Ejecución de un mirador hacia Monachil y su vega junto a Colinas Bermejas. En su último tramo señalización de todo el itinerario y ejecución de miradores en la era del Portichuelo y cortijo de la Viña.



ESPACIO

F-IV

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **CAMINO DE LOS NEVEROS**

Término de: **Monachil, Pinos Genil, Cenes de la Vega, Granada** Subárea **SUR Y CENTRAL**

Longitud (Km): **8**

Tipología: **VÍA PECUARIA (CAÑADA REAL)**

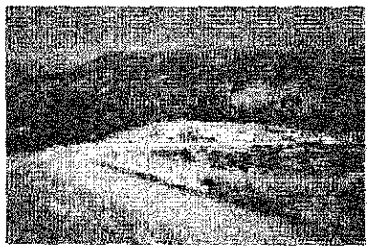
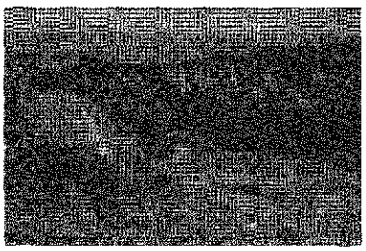
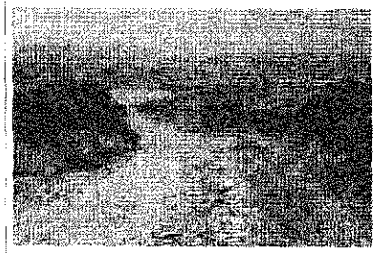
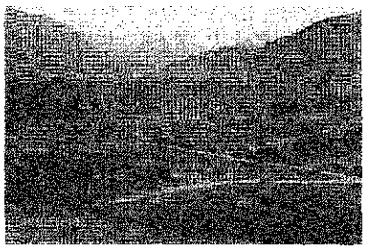
Descripción:

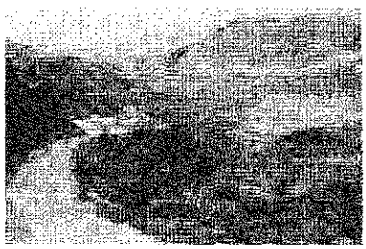
Se trata de una de las dos cañadas reales que han puesto históricamente en contacto la Depresión de Granada y Sierra Nevada para facilitar el pastoreo de invierno y verano, respectivamente, pero que en este caso sirvió asimismo como camino por el que, desde el siglo XIX y hasta mediados del actual, se transportaba hielo desde las cumbres nevadenses hasta Granada a lomos de caballerías; de ahí que esta vía pecuaria se conozca como "Camino de los Neveros", cuyo trazado discurre por cuatro grandes conjuntos fisiográfico-ambientales: vega, lomas modeladas en depósitos postorogénicos, abruptos de la orla calizo-dolomítica y altas vertientes siliceas. Por estas y otras causas (historia, usos adyacentes, magnificiencia de las panorámicas), se trata de un itinerario estratégico en el perímetro inmediato de la aglomeración urbana.

El recorrido aquí demarcado tiene su origen en el núcleo de Huétor-Vega (contacto de la Vega de Granada y el piedemonte periférico) y su límite se sitúa en el paraje de El Purche, puesto que pasado éste la cañada enfila las altas lomas de Sierra Nevada, en tanto que este itinerario "G" vira hacia el sur sin abandonar el área del Calar. El primer tramo discurre por terrenos de viñedo y olivar, para continuar por terrenos forestales (pinar esencialmente), encontrándose el camino frecuentemente deteriorado con acanaladuras, abarrancamientos y pedreras por acción de las aguas salvajes. El último tramo, donde el ambiente es agroforestal (secanos, matorrales y pinares), no adolece de los problemas anteriores, puesto que coincide con los dos últimos kilómetros de la carretera local de Monachil a El Purche, que fue asfaltada hace pocos años. No obstante, las vertientes y los taludes que lo envuelven presentan inestabilidad. La culminación del recorrido en el espacio extensivo G-6 ("El Purche-Cerro Sanatorio") implica alcanzar un umbral muy significativo entre Sierra Nevada y la Depresión de Granada.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Tránsito por los bordes forestales de la loma del Cagil y cercanías del Purche.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. Cañada real utilizada antiguamente para la transhumancia y el transporte de hielo a la capital desde la Sierra.**
Potencialidad Paisajistic	**ELEVADA. Transita por una cuerda topográfica en el interfluvio Genil-Monachil.**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Limpieza de inertes en el tramo inferior. Mejora del firme en los tramos intermedios. Señalización de todo el itinerario, sobre todo en sus inicios desde Huétor Vega. Ejecución de un mirador sobre el cerro de Loma Redonda.



ESPACIO F-V

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: **CAMINO DEL PURCHE A LA CORTIJUELA**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Longitud (Km): **15**

Tipología: **CAMINO/PISTA FORESTAL**

Descripción:

La conjunción de varias cañadas que transitan la orla caliza-dolomítica de Sierra Nevada noroccidental (el "Calar") permite plantear un recorrido que pone en contacto diversos espacios de gran potencial lúdico y deportivo (El Purche, pico y cuerda del Trevenque, ladera occidental del cerro Huenes, Fuente del Hervidero, Boca de la Pescá, río Dílar), lo que conlleva ser uno de los recorridos del perímetro de la Vega más largos, variados y fascinantes para los que gustan de las fragosidades orográficas. Por otro lado, atraviesa una zona donde se entrecruzan múltiples itinerarios tradicionales de media montaña para la práctica de senderismo.

El recorrido se inicia en el paraje de El Purche y discurre entre pastizales y restos del encinar que antaño cubriera este dominio de montaña media, penetra en la angostura excavada por el barranco de las Mimbres en las calizas triásicas, afronta el extremo oriental de la garganta de Los Cahorros y, tras vadear el río Monachil en las proximidades de la central eléctrica de Diéchar, asciende entre graveras y canchales dolomíticos por el barranco de la Dehesilla. El camino que pone en contacto el río Monachil con el arroyo Huenes a través del cerro del Cocón ("Carril de la Dehesilla", construido en los años setenta para servicio de la zona) se intema en una abrupta orografía kárstica, parcialmente forestada (pinos resineros y silvestres, piornales y restos de encinares) y el resto cubierta de matorral/pastizal, pues se trata de una extensa finca cercada ("Cortijo de la Dehesilla") que se dedica a la explotación ganadera, por lo que entre el río Monachil y las proximidades del cortijo de la Cortijuela, existen barreras colocadas tanto por la propiedad privada como por el organismo gestor del P.N. de Sierra Nevada. Sin embargo, la complección del itinerario G del sistema de espacios libres requiere contar con este corredor trasversal por inexistencia de otros alternativos

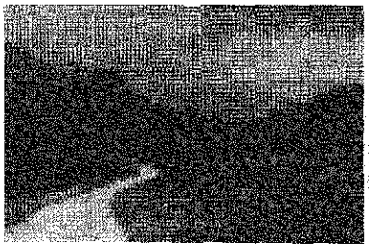
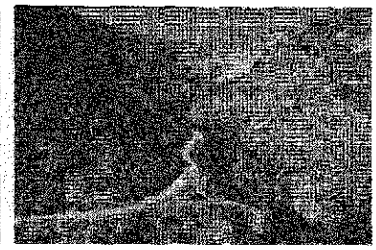
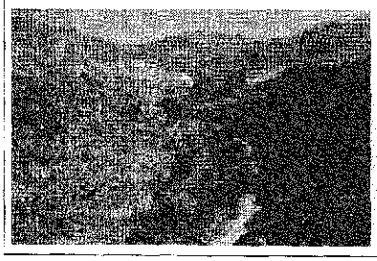
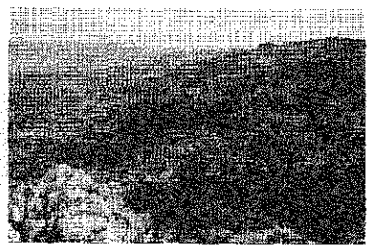
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MUY ELEVADOS. Cursos fluviales, matorrales autóctonos y bosquetes de pinos y encinas.**

Valores Culturales: **MUY ELEVADOS. Vías pecuarias de antiguo trazado.**

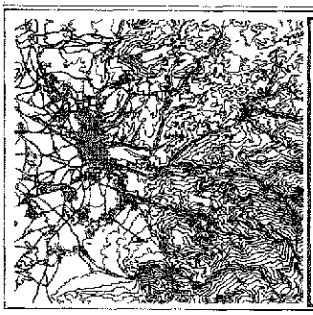
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Paisaje agreste del Calar de Sierra Nevada.**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Obtención del derecho de paso por el camino de la Dehesilla. Señalización de todo el itinerario. Ejecución de áreas de recreo en Las Mesetas y/o en el entorno de la central de Diechar junto a Monachil. Construcción de un mirador en el cortijo de Las Mimbres.



ESPACIO F-VI

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: ALTO ARROYO HUENES

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Longitud (Km): **6**

Tipología: **VÍA PECUARIA/CARRETERA FORESTAL**

Descripción:

Antigua cañada pecuaria que acompaña sensiblemente el recorrido del curso alto del arroyo Huenes, afluente del Monachil por su márgen iquierda. Aunque se prolonga hasta el valle del río Dílar, a los efectos del sistema de espacio libres este recorrido abarca desde la vertiente oriental del Trevenque, donde contacta con el eje G-VIII, hasta 500 metros más al norte de Fuente del Hervidero, donde lo hace con los ejes confluyentes G-I y G-II. Se trata de uno de los corredores más concurridos del conjunto de viales que transitan la oría calizo-dolomítica de Sierra Nevada noroccidental, con una sección superior a los 3 metros en toda su longitud, que facilita el tránsito de vehículos a motor de toda índole.

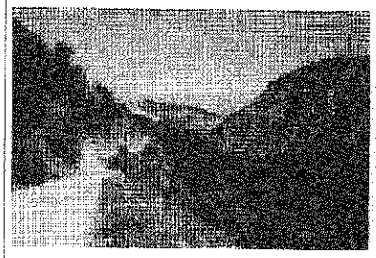
Pueden diferenciarse netamente dos tramos en el recorrido. De este a oeste, el primero discurre por el valle excavado por el arroyo Huenes y presenta un piso de macadam en buen estado. La vía pecuaria y a la vez carretera forestal acompaña al arroyo por la margen derecha hasta el popular puente de los Siete Ojos, único cambio de vertiente en todo el trayecto, abriéndose unos kilómetros después a la vallonada triásica del piedemonte de la sierra. Todo este primer tramo se encuentran dominado por pinares, matorrales nobles meso y supramediterráneos (enebros, sabinas, durillos, espinos zorreros, agracejos, coscojas), vegetación riparia en el alveo del arroyo junto a helechos que aprovechan su sombra en taludes frescos, pero asimismo destaca el subdesierto lítico impuesto por los arenales dolomíticos del manto tectónico del Trevenque y su flora adaptada. En definitiva, un amplio repertorio de expresiones vegetales enmarcadas en un estrecho valle fluvial, de fuerte atractivo didáctico, paisajístico y ambiental. En el segundo tramo del recorrido se reduce drásticamente la diversidad vegetal al encontrarse el medio dominado cultivos, aunque perviven ejemplares aislados de espinos majuelos, coscojas, retamas y otras especies autóctonas; sin embargo, gana en potencial de vistas hacia el norte. El piso de este trayecto se encuentra bastante deteriorado en muchos puntos.

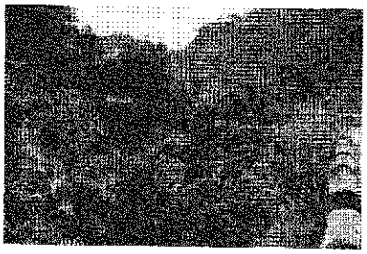
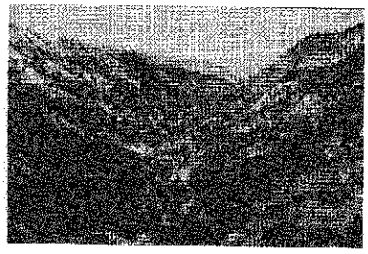
VALORES DEL EJE:

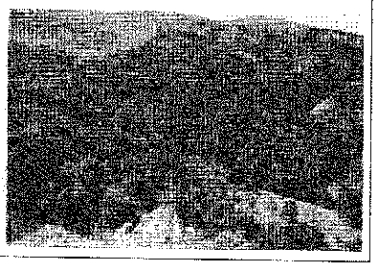
Valores Ambientales: **ELEVADOS. Curso fluvial; integración de vegetación natural y cultivo.**

Valores Culturales: **MODERADOS. Señalar la obra de mampostería del Puente de los Siete Ojos.**

Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Reducida cuenca visual, pero muy atractiva del valle fluvial; en el segundo trayecto amplias panorámicas.**

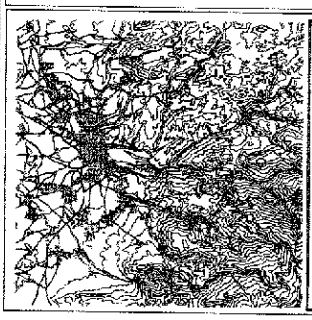




ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Desde su inicio en las inmediaciones de la fuente del Hervidero se hace precisa su señalización y la de los corredores aledaños. También se requiere el refuerzo del firme en toda la pista y la mejora de su drenaje. Se propone la construcción de varios miradores a lo largo del recorrido.



ESPACIO

F-VII

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: ARENALES DEL TREVENQUE

Término de: **Dílar, Monachil** Subárea **DILAR, SUR**

Longitud (Km): **5**

Tipología: **SENDERO**

Descripción:

Sendero dificultoso que ofrece la posibilidad de atravesar una unidad ecogeográfica especialmente interesante dentro del Calar de Sierra Nevada, en concreto los arenales dolomíticos que, al oeste del pico Trevenque, alcanzan notable desarrollo espacial.

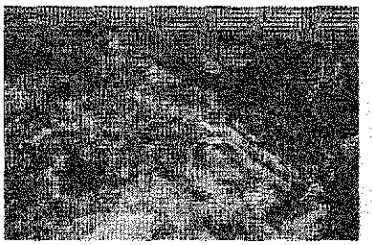
Únicamente apto para bicicleta de montaña y práctica del senderismo por la especial sensibilidad ecológica de la vegetación adaptada a estos arenales (pinar-sabinar y tomillar dolomitícola, representados, entre otras, por ejemplares aislados de "Pinus sylvestris nevadensis", "Juniperus sabina", "Santolina elegans", "Thymus granatensis", "Convolvulus boissieri", "Rothmaleria granatensis", "Salvia lavandulifolia", etc., muchas de ellas especies endémicas y raras), se debe evitar abandonar el sendero que recorre, en un primer tramo, la cuerda del Trevenque (sucesión de pequeñas crestas escalonadas en sentido este-oeste a partir de las cumbres del pico Trevenque del interfluvio Dílar-arroyo Huenes), para después de atravesar la cañada real de Padul al pico Veleta descender por la vertiente del río Dílar hasta el encuentro del conocido canal de la Espartera en el cortijo Sevilla, punto donde finaliza el recorrido. Destacan también, por un lado, las geoformas producidas por acción hídrica en los arenales; por otro lado, las vistas panorámicas que ofrece buena parte del descenso sobre estas estribaciones noroccidentales de Sierra Nevada.

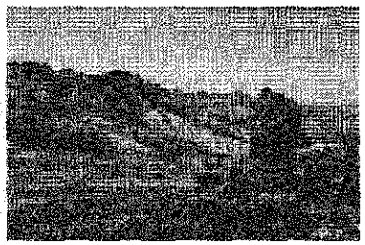
VALORES DEL EJE:

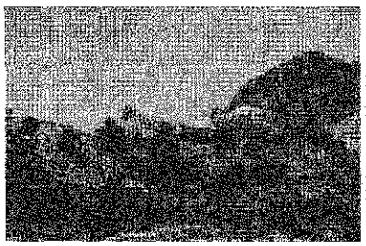
Valores Ambientales: **ELEVADOS. Gran sensibilidad ecológica por las comunidades vegetales adaptadas a los arenales.**

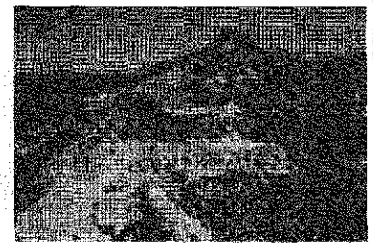
Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

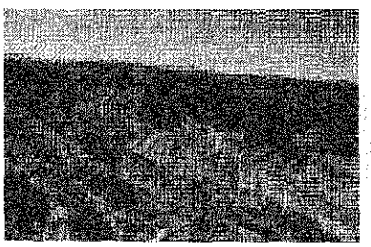
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Observatorio secuencial y panorámico hacia las estribaciones noroccidentales de Sierra Nevada.**

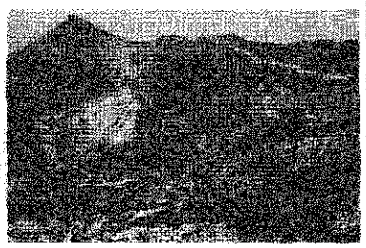












ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el itinerario. Mejora del firme y actuaciones urgentes de drenaje que frenen la erosión. Acondicionamiento para senderismo del último tramo de acceso al Trevenque. Ejecución de al menos dos miradores sobre La Cuerda, abandonando puntualmente la pista, y otro sobre el cortijo Sevilla y canal de la Espartera.



ESPACIO

F-VIII

Itinerario: **Borde Noroccidental de Sierra Nevada** Espacio: CAMINO DE LA ESPARTERA

Término de: Dílar, La Zubia Subárea DILAR, SUR

Longitud (Km): 3

Tipología: **CAMINO/SENDERO**

Descripción:

Este último recorrido del itinerario G constituye el acceso al cerro Boca de la Pescá (espacio G-9), lugar atractivo por su relieve y excepcional por su potencial de vistas panorámicas hacia Sierra Nevada occidental y la Depresión de Granada; por ende, hacia la aglomeración urbana. Casi todo el recorrido pasa junto o próximo al canal de la Espartera, que toma aguas del río Dílar cerca del barranco de Aguas Blanquillas y las precipita hacia la central eléctrica Nuestra Señora de las Angustias por la vertiente meridional del cerro Boca de la Pescá, en un salto entubado de 400 metros de desnivel sobre unos 600 longitudinales.

Un primer tramo de este camino de la Espartera tiene sección de 4-5 metros y es fácilmente transitable, si bien, desde su inicio en las inmediaciones del cortijo Sevilla, una cadena indica la privacidad de los predios que atraviesa. Desde el punto de vista físico destaca el hecho de discurrir por el área de contacto discordante entre un lentejón de micasquistos grafitosos del paleozoico y un depósito de calcarenitas terciarias elevado a esta altitud de 1400 metros en la orogenia alpina. Una formación de matorral/pastizal se extiende a uno y otro lado del camino.

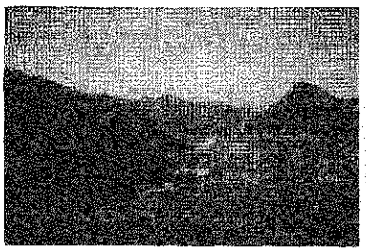
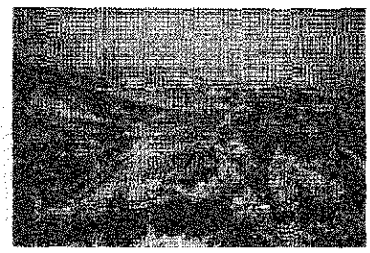
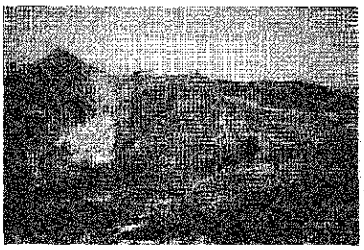
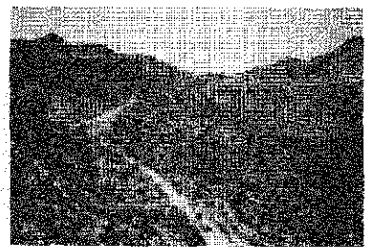
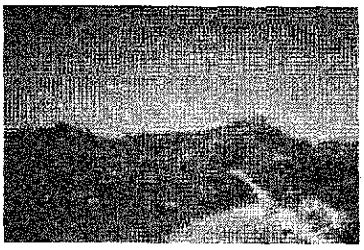
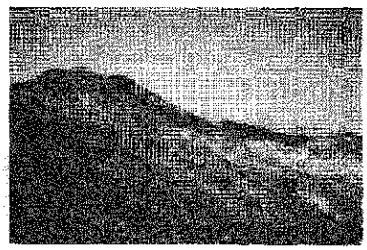
Un segundo tramo que prácticamente se inicia en el momento de tomar contacto tanto con el propio canal hidráulico como con las dolomías y mármoles dolomíticos del manto tectónico del Trevenque, se convierte en sendero sinuoso para poder salvar los abruptos relieves construidos sobre los materiales mencionados. Flora adaptada a estos áridos medios (comunidades edafoxerófilas), por tanto, ecológicamente sensible, coloniza en formación rala las laderas del entorno, hasta que se alcanza, en el tramo que acomete el ascenso al pico por su vertiente noroccidental, un pinar de repoblación. En definitiva, posibilidades didácticas y disfrute paisajístico se aúnan en un sendero sólo apto para pasarlo a pie o en bicicleta de montaña.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **ELEVADOS. Recorre zonas de gran valor ecológico (en el último tramo).**

Valores Culturales: **MODERADOS. Están representados por el canal de la Espartera.**

Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. El recorrido permite amplias panorámicas secuenciales hacia la Vega y Sierra Nevada.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el recorrido y mejora del firme y su drenaje. Se hacen imprescindibles frenar los procesos incipientes de urbanización y edificación a lo largo del camino.



ESPACIO

F-IX

Itinerario: **Río Dílar** Espacio: **EL BOCAQUE-MOLINOS DE LA RIBERE**

Término de: **Gójar, Otura, Dílar** Subárea **SUR, DÍLAR**

Superficie (Km2): **4**

Descripción:

Este espacio forma parte del extenso alveolo suroccidental de la Vega, correspondiente a la llanura aluvial del río Dílar a su salida de Sierra Nevada y se encuentra atravesado por el propio cauce fluvial y, trasversalmente, por una colada pecuaria que se prolonga hacia el suroeste, alcanzando las lomas del entorno del puerto del Suspiro y que ha supuesto históricamente la penetración hacia el ámbito de la actual aglomeración urbana desde el Sur (Costa, Valle de Lecrín), puesto que es la prolongación de la cañada real de Granada a Almuñécar.

Este sector de vega está definido entre el río Dílar y los sotos que acompañan al arroyo de la Calera (pagos de Bocaque, Jarnique, Chafarinas, el Cerro, La Ribere y otros), constituyendo un importante jalón en el corredor fluvial más meridional del ámbito de la aglomeración urbana. El espacio demarcado es predominantemente arboricola, surgiendo innumerables matices relacionados con la cultura del regadío, análogos al resto de la Vega de Granada y, por tanto, de los espacios A-1 y A-2 del SEL, aunque aquí cabe singularizar la batería de molinos hidráulicos localizados en la margen izquierda del río Dílar. Por otro lado, en este sector destaca la anchura del lecho del río, excepto donde se encaja entre paredones calcareníticos (que imprimen, por lo demás, un contraste paisajístico inusual en la extensa Vega de Granada), pero a la vez presenta efectos muy negativos con la existencia de vertidos sólidos urbanos incontrolados y profundas excavaciones en el propio cauce del río.

Elementos estructurantes, valores ambientales, paisajísticos y culturales se congregan, pues, en este espacio, estableciéndose además fuertes contrastes tanto internos, como el mecionado afloramiento calcarenítico, como externos, en este caso en relación a las rampas y lomas ocres del entorno inmediato.

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **ELEVADOS. Además de la feracidad del terreno, acoge la singularidad del encajamiento fluvial en calcarenitas.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADOS. La arboricultura y los sotos frente a la degradación que sufre el cauce por vertidos incontrolados.**

Valores Culturales: **ELEVADOS. Los molinos hidráulico son testimonio de una tradición del uso del agua de los que apenas quedan ejemplos.**

Valores Sociales: **MODERADOS. Espacio productivo minifundista, pero acondicionado para los usos lúdicos.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

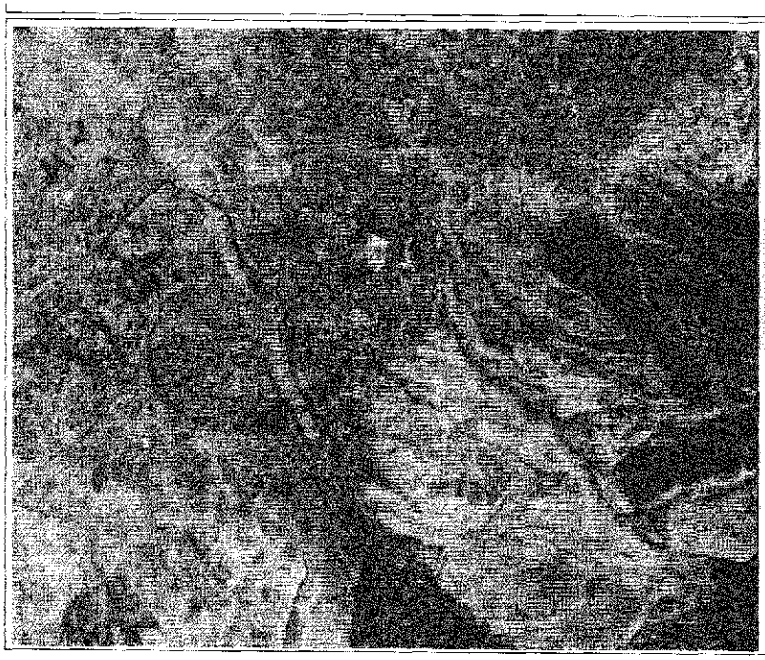
De Regeneración: **Limpieza y sellado de las escombreras del Dílar junto a la acequia Real de Ogíjares. Limpieza del cauce.**

De Adquisición: **Algún molino de la cornisa sobre el Dílar y otros sobre la acequia de Ogíjares.**

De Permeabilización: **Señalización de los caminos rurales desde Otura hacia el río.**

De Adecuación al Uso: **Ejecución de áreas de recreo en su ribera. Pasos sobre el Dílar.**

Otras Actuaciones: **Las tendentes a frenar la dinámica de urbanizaciones y parcelaciones en la vega de Otura.**







ESPACIO

G-1

Itinerario: **Río Dílar** Espacio: **ANGOSTURAS DE ERMITA VIEJA**

Término de: Dílar Subárea **DILAR**

Superficie (Km2): **1**

Descripción:

Valle fluvial que tiene su origen en la vertiente occidental del pico Veleta. La corriente que lo ha originado, la del río Dílar, tras deslizarse entre los micasquistos nevadenses y penetrar en los materiales carbonatados (garganta de los Atalayones), y conglomeráticos, se abre a la depresión de Granada para confluir con el río Genil en plena Vega. De su largo recorrido, sólo interesa a los efectos de esta propuesta el segmento que, en sentido contrario al de la corriente fluvial, se inicia en Casa de la Fábrica y acaba en la central eléctrica Ntra.Sra. de las Angustias, puesto que el camino paralelo al río es fácilmente transitable hasta este lugar, además, es más sensible ecológicamente aguas arriba del mismo.

Los atractivos ambientales y paisajísticos de este espacio son notables: presenta un curso de agua permanente entre alamedas y arbustos higrófilos en la zona de inundación y una comunidad de pinar-matorral en las escarpadas vertientes. No obstante, la ribera está ecológicamente empobrecida respecto a un primigenio bosque-galería, pues las hileras arbóreas, prácticamente restringidas al borde inmediato del curso del río, están formadas esencialmente por mimbres, sauces y, sobre todo, álamos; en tanto que el sotobosque es escaso en especies y ejemplares, como ocurre con el resto de los estratos vegetales. La presencia humana, temporalmente masiva desde hace lustros, imposibilita que se regenere el soto potencial. Pero en contrapartida, es uno de los espacios más gratos para sobrellevar los rigores térmicos estivales por lo angosto del valle y el frescor inherente a la corriente hídrica, contribuyendo a ello la sombra proyectada por la alameda y las habituales brisas de valle.

Observaciones:
Incluido el espacio en el P.N. de Sierra Nevada, la Consejería de Medio Ambiente y Sogefinsa han creado el Aula de la Naturaleza "Ermita Vieja" y un área de estancia con el acondicionamiento de las márgenes fluviales. En las inmediaciones se encuentra asimismo la casa rural "Cortijo del Encinar de Bizcandia".

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **MUY ELEVADOS. Curso fluvial de aguas altas, vegetación en buen estado.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADOS. Valle angosto entre caos dolomítico.**

Valores Culturales: **MODERADOS. Presencia de antigua y funcional central eléctrica.**

Valores Sociales: **MUY ELEVADOS. Acoge un Aula de Naturaleza, Área Recreativa y otras instalaciones muy utilizadas.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1-Zona 2**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

De Regeneración: **Consecución de un soto climácico (sentido didáctico) en una zona acotada.**

De Adquisición:

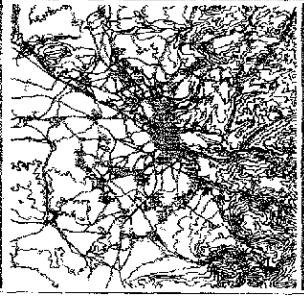
De Permeabilización:

De Adecuación al Uso: **Establecimiento de una regulación adecuada del aparcamiento de vehículos.**

Otras Actuaciones: **Sustitució de bloques de hormigón por piedra natural en los muros ribereños protectores de la corriente.**







ESPACIO

G-2

Itinerario: **Río Dílar** Espacio: **CAMINO DE DÍLAR A BIZCANDÍA**

Término de: **Dílar** Subárea **DILAR**

Longitud (Km): **4**

Tipología: **CARRETERA ASFALTADA/CAMINO AGRÍCOLA/PISTA FORESTAL**

Descripción:

Este es uno de los dos enlaces previstos, a modo de circuito, entre los espacios extensivos H-1 y H-2, concretamente el que pasa por la vertiente izquierda del río Dílar. El recorrido se inicia en la población del mismo nombre, un asentamiento tradicional de montaña media bien adaptado al entorno, y toma durante un kilómetro la llamada carretera de la Fábrica, para después derivarse por un estrecho camino agrícola que discurre paralelo a la acequia Baja hasta la Casa de la Fábrica, donde ya se prolonga por el seno del espacio H-2. Una derivación hacia el sur desde dicha prolongación conduce a la casa rural "Cortijo del Encinar de Bizcandía", integrada en los circuitos de turismo rural. En una segunda derivación más adelante y en el mismo sentido sur se accede al Aula de la Naturaleza "Ermita Vieja", de interés didáctico (educación ambiental, etc.).

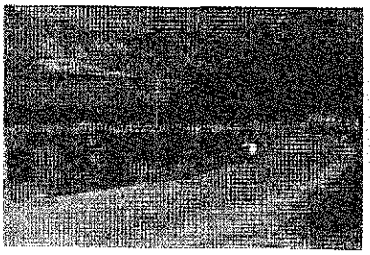
La primera parte del recorrido se hace entre las paratas y bancales de la Vega Alta de Dílar, un paisaje de fragosos cultivos hortofruticolas que tapizan la ladera. Además de estos valores, el recorrido cuenta con la reciente apertura de un camping aledaño. El segundo tramo está virtualmente adosado a un paredón de conglomerados pliocenos que se yerguen por la margen derecha del río Dílar (camino interno del espacio H-2, al que vertebra) y ceñido por este curso fluvial y las densas alamedas que se extienden por su márgen izquierda, cambiando radicalmente, en consecuencia, el ambiente (más fresco y húmedo) y el paisaje (más cerrado y focalizado y de índole fluvial) respecto al tramo anterior.

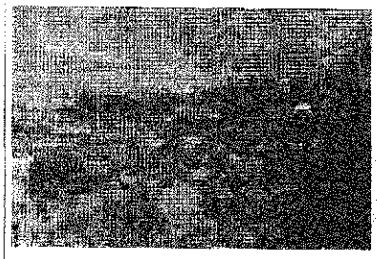
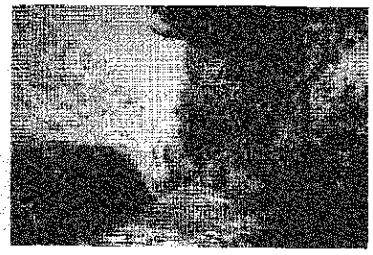
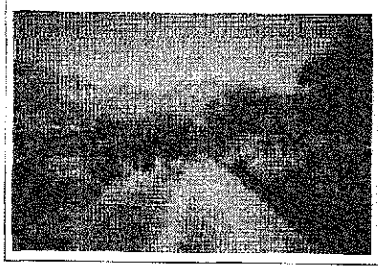
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MUY ELEVADOS. Vega feraz acompañada de vegetación natural en laderas y márgenes del río (ambiente fresco y húmedo).**

Valores Culturales: **ELEVADOS. Núcleo de Dílar, asentamiento de montaña media integrado en su entorno y los regadíos de ladera.**

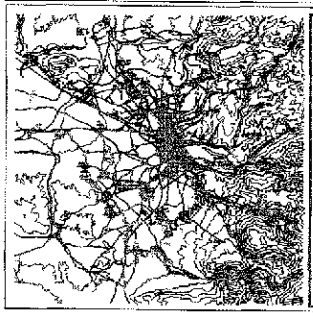
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Paisaje focalizado de índole fluvial, muy contrastado en formas y tonos cromáticos.**




ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Ejecución de carril bici paralelo o bien de arcén lateral para uso de bicicleta o peatonal.



ESPACIO G-I

Itinerario: **Río Dílar** Espacio: **CAMINO DE LA DEHESA Y SECANOS**

Término de: **Dílar, Gójar** Subárea **DILAR, SUR**

Longitud (Km): **3**

Tipología: **CAMINO AGRÍCOLA**

Descripción:

Con este recorrido se pretende cerrar, en forma de circuito con la concurrencia del eje H-I, la interconexión de los espacios H-1 ("El Bocaque-Molinos de la Ribera") y H-2 ("Angosturas de Ermita Vieja") que jalonan el río Dílar en su curso medio. Así como el camino de Dílar a Bizcandía discurre por la margen izquierda de la corriente fluvial, este camino de la Dehesa y Secanos lo hace tanto por la zona aluvial como por la vertiente derecha, estableciendo un recorrido muy contrastado en una longitud relativamente corta. En este área el río también discurre encajado, pero esta vez entre los conglomerados pliocenos que culminan topográficamente en una extensa superficie subhorizontal (glacis y conos).

En efecto, en el tramo que se inicia en el puente aledaño a la Casa de la Fábrica y remonta la escarpada margen derecha del río camino de Gójar, para seguidamente girar hacia el oeste e ir por las inmediaciones del corte topográfico, el paisaje está protagonizado por las formas de relieve, precisamente reforzadas ante la escasez de cubierta vegetal (matorrales dispersos, olivar y campos de cereales de secano), un paisaje austero que contrasta con la intensa fragosidad de las unidades fisiográfico-ambientales que lo limitan por el sur: la ladera irrigada de la margen derecha del río, donde se asienta el núcleo de Dílar, y el denso tapiz verde del casi horizontal fondo de valle. Una acusada cuesta del camino permite descender al mismo, donde pasa a ser el Camino de la Dehesa, un vial tradicional que atraviesa el lecho fluvial del Dílar y las huertas y alamedas de su llanura de inundación. Esta frondoso y variado tapiz vegetal, junto a la abundancia de agua (río, acequias, regueros) hacen especialmente grato durante el estío su tránsito.

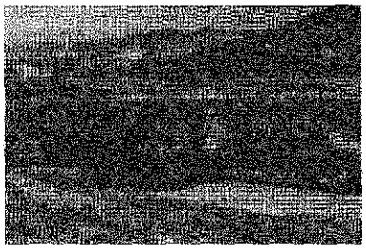
Observaciones:
La Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Dílar financian un proyecto de recuperación y adecuación del Camino de la Dehesa.

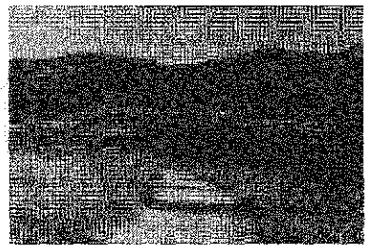
VALORES DEL EJE:

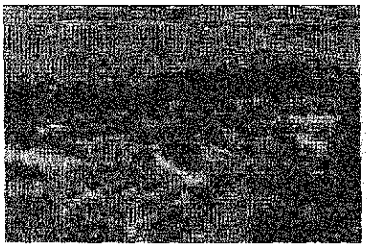
Valores Ambientales: **ELEVADOS. Espacio muy fragoso en el área de vega (también zonas austeras).**

Valores Culturales: **MODERADOS. Sólo destaca la Casa de la Fábrica.**

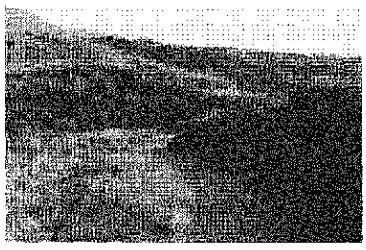
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Sobre todo en el detalle: ribazos, senderos, grupos arbolados, policultivos, etc.**







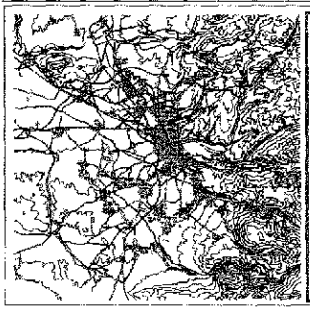






ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Construcción de un mirador en la cornisa del valle, justo donde el camino inicia el descenso por la vertiente derecha del río.



ESPACIO

G-II

Itinerario: **Alto Río Monachil** Espacio: **CABECERA DEL RÍO MONACHIL**

Término de: **Monachil** Subárea **SUR**

Superficie (Km2): **10**

Descripción:

Entre 2.200 y casi 3.400 m. de altitud, en el techo orográfico del ámbito de la aglomeración urbana, se trata de un espacio de rigurosos contrastes climáticos, protagonizados por el frío y la nieve o el hielo en el período invernal y altos índices de soleamiento, pero atmósfera fresca, en el estival. Aunque se trata de un ámbito físico complejo y representativo del conjunto de las altas cumbres de Sierra Nevada (vigorosos relieves de circos y valles glaciares, caóticos canchales y cascajales, afilados crestones cuarcíticos, como los Peñones de San Francisco o los Tajos de la Virgen; lagunas y praderías efímeras, como los Lagunillos de la Virgen y los Borreguiles Altos; endemismos florísticos y faunísticos adaptados a las más rigurosas condiciones físicas; etc.), el espacio se encuentra presidido por las actividades e instalaciones ligadas a los deportes de invierno.

En efecto, junto al hecho de ser la estación de esquí más meridional de Europa, que implica unas condiciones climáticas especiales, incluida la gran abundancia de días soleados en pleno invierno y las pistas libres de árboles, lo que facilita la práctica del esquí. En los últimos años se han disparado las cotas de participación deportiva y atracción social, hasta el punto de convertirse en el espacio que acoge una influencia más numerosa de todo el ámbito de la aglomeración, a la vez que de origen geográfico más diverso, desde el local hasta el internacional. Creada la Estación Deportiva en 1.964, diversas actuaciones desacertadas (especialmente en lo urbanístico) y períodos críticos en su explotación, han concluido con una fuerte potenciación a raíz de la celebración del Mundial de Esquí Alpino de 1.996.

Observaciones:
Ámbito integrado en el Parque Natural de Sierra Nevada, que ha supuesto un más selectivo y controlado uso popular del mismo desde la entrada en vigor de esta afección administrativa territorial (1989).

VALORES DEL ESPACIO:

Valores Naturales: **ELEVADOS. Formas periglaciales, vegetación y fauna endémica entre zonas transformadas.**

Valores Paisajísticos: **ELEVADOS. En cualquier estación del año el paisaje ofrece importantes singularidades.**

Valores Culturales:

Valores Sociales: **MUY ELEVADOS. La utilización de este espacio alcanza nivel internacional.**

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL ESPACIO

Zonificación del suelo: **Zona 1**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL ESPACIO:

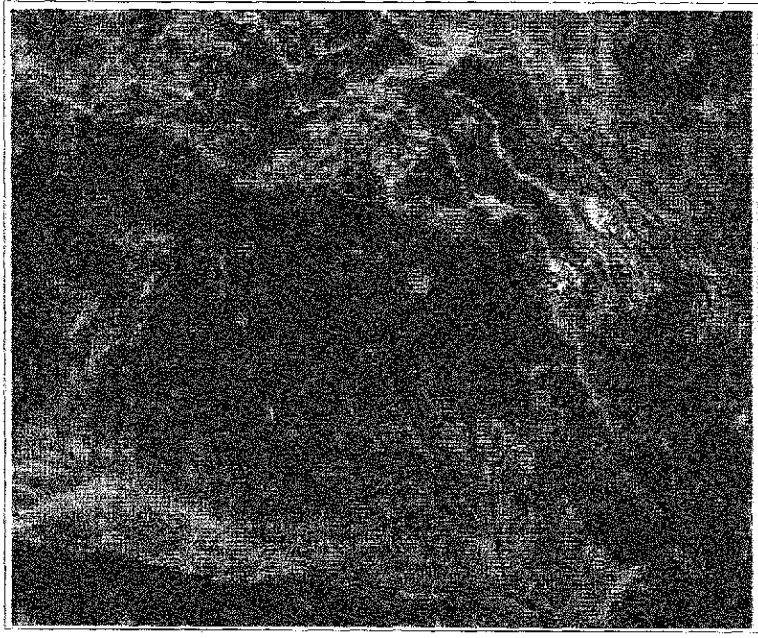
De Regeneración: **Las tendentes a minimizar el impacto de las pistas de esquí en verano.**

De Adquisición: **El observatorio astronómico abandonado del Mojón del Trigo como instalación didáctica y mirador de las altas laderas.**

De Permeabilización: **Señalización de veredas para la práctica estival del senderismo.**

De Adecuación al Uso: **Ejecución de áreas de recreo (peñones de San Francisco, Mojón del Trigo, ...).**

Otras Actuaciones:







ESPACIO

H-1

Itinerario: **Alto Río Monachil** Espacio: CARRETERA DE SIERRA NEVADA

Término de: **Güéjar Sierra, Monachil, Pinos Genil** Subárea **EXTERNO Y SUR**

Longitud (Km): 12

Tipología: **CARRETERA COMARCAL ASFALTADA**

Descripción:

Presentada como la carretera más alta de Europa, el origen viario de este recorrido es, a efectos funcionales, la ciudad de Granada o, para mayor exactitud, la autovía Ronda Sur, desde donde parte la carretera de Sierra Nevada. Pero dada su longitud superior a 30 kilómetros y las múltiples derivaciones hacia distintos ámbitos serranos, ha precisado segmentarse en distintos corredores del SEL, por lo que aquí se considera el tramo que da comienzo en las proximidades del Centro de Visitantes del Dornajo, en el km. 23,5 de la carretera comarcal GR-420, a algo más de 1.600 metros de altitud s.n.m., y culmina en la urbanización de Pradollano, aunque se prolonga hasta la misma cumbre del Veleta, ya dentro del espacio extensivo I-1.

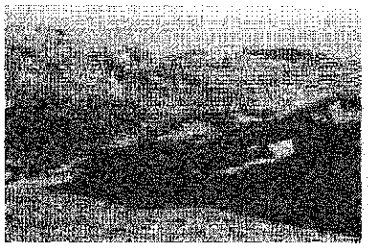
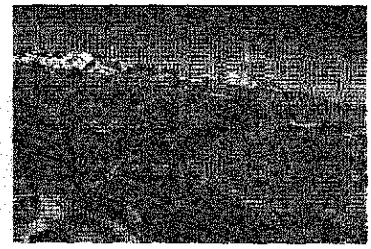
Todo este recorrido puede ser considerado como una casi ininterrumpida sucesión de observatorios paisajísticos (corredor visual) por las innumerables perspectivas hacia el entorno geográfico, sobre todo desde la atalaya natural que culmina el recorrido representada por el pico Veleta (3.394 metros s.n.m.), siempre que las condiciones atmosféricas sean adecuadas. En cuanto al entorno que atraviesa, en un primer tramo, donde es muy sinuoso el trazado, remonta la abrupta vertiente norte de Cañadillas, en pleno dominio de matorrales supramediterráneos sobre sustrato de calizas tableadas, en tanto que pasado el Collado de las Sabinas (2.025 metros s.n.m.) se adentra en las lomas esquistosas tapizadas por piornos, genistas y pinos albares de repoblación, que ya no abandonará hasta alcanzar Pradollano.

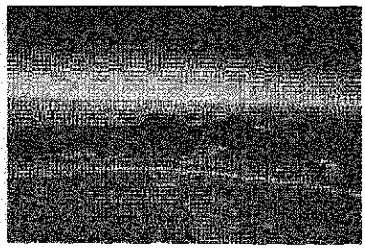
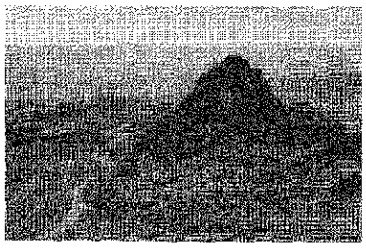
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **ELEVADOS. Complejo biogeográfico; atmosfera y agua limpias.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Potencialidad Paisajistic **Corredor visual con numerosos observatorios paisajísticos que culminan a casi 3.400 metros de altitud (Veleta).**


ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Ampliación del arcén para posibilitar la práctica del cicloturismo y deportes alternativos. Construcción de miradores en la Cuesta del Desmayo (sobre El Purche), majada del Carnero (sobre San Jerónimo) y collado de las Sabinas y collado del Diablo (sobre el Genil).



ESPACIO H-I

Itinerario: **DE ENLACE A-B-G**	Espacio: **VÍAS PECUARIAS DEL BORDE SUROCCIDENTAL DE LA VEGA**
Término de:	**Cúllar Vega, Vegas del Genil, Santa Fe** Subárea **DILAR Y ESTE**
	Longitud (Km): **8**

Tipología: **VÍAS PECUARIAS PARCIALMENTE RECONVERTIDAS A CARRETERA ASFALTADA**

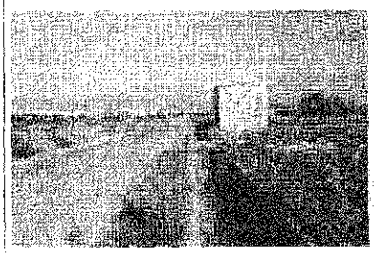
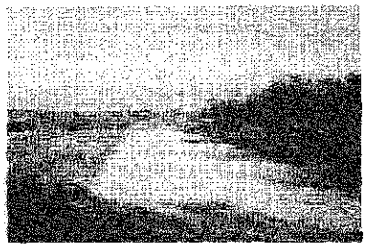
Descripción:

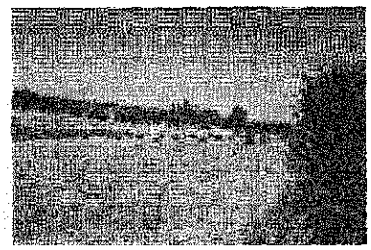
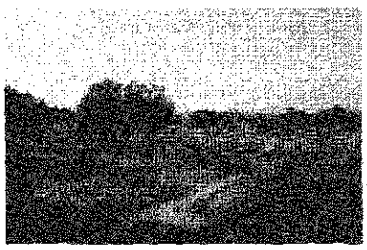
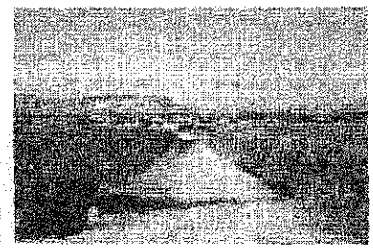
Este enlace es uno de los más importantes del SEL por cuanto que interconecta tres itinerarios del área de la Vega, por tanto especialmente significativos respecto a la configuración del sistema urbano. Dicho enlace está compuesto por una sucesión de vías pecuarias (con rango de coladas) que ofrecen interés cultural, por su dilatada historia, y paisajístico al atravesar los glacis del borde meridional de la Vega, constituyendo un mirador prolongado, a la vez que un nexo entre cultivos de huerta, calmas cerealísticas y olivares. Es precisamente su carácter de espacio lineal de borde lo que confiere mayores potencialidades a este corredor. En contrapartida, sufre diversas perturbaciones: tramos asfaltados, deteriorados o perdidos, que se intercalan con otros relativamente bien conservados.

Un primer tramo entre los núcleos de Churriana y Cullar-Vega, actual carretera comarcal GR-V-1122, que registra tráfico intenso y que posteriormente se prolonga por carretera local hasta la urbanización El Ventorrillo, se encuentra asfaltado y discurre a través de terrenos de vega; árboles maduros, algunos secaderos tradicionales y un importante ramal de la acequia de la Alpolaca acompañan el trayecto. Un segundo tramo se adentra en los secanos sobre alomamientos limosos del flanco meridional de la Vega, en un recorrido levemente sinuoso entre tierras calmas y olivares, permitiendo las primeras apreciables vistas panorámicas hacia el nódulo central de la Vega; la porción final de este tramo se encuentra perdida al haber sido incorporada a las explotaciones agrícolas (pago de Santa Teresa). A partir del cortijo de Santa Teresa se recupera el trazado de la vía pecuaria, que es paralelo al arroyo del Salado en dirección noroeste, hasta conectar con el recorrido B-IV. No obstante, el camino agrícola que se dirige desde el mencionado cortijo hacia el núcleo de Santa Fe constituye un segundo ramal alternativo de interés al poder observarse claramente la transición de los secanos sobre piedemonte a los regadíos de la llanura y, por otro lado, penetrar de modo directo en el casco histórico santafesino.

VALORES DEL EJE:

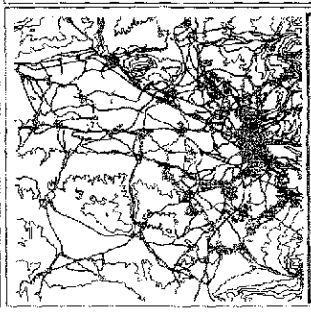
Valores Ambientales:	**INAPRECIABLES.**
Valores Culturales:	ELEVADOS. **Tanto por discurrir por vías pecuarias como por encontrarse elementos propios de la Vega: secaderos, cortijos, árboles madur**
Potencialidad Paisajístic	**ELEVADA. Su recorrido atraviesa dos unidades: secanos y vega, siendo un mirador prolongado de estos paisajes.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Recuperación de tramos perdidos o invadidos de la vía pecuaria. Desde el río Dilar hasta el Ventorrillo es necesaria la ampliación del área para posibilitar la práctica del senderismo y cicloturismo. Señalización de todo el itinerario especialmente desde el Ventorrillo hasta Santa Fe. Ejecución de un mirador en el entorno del cortijo de Santa Teresa.



ESPACIO

EN-01

Itinerario: **DE ENLACE A-E** Espacio: **TRAMO URBANO DEL RÍO GENIL**

Término de: **Granada** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): 2

Tipología: **CURSO FLUVIAL ENCAUZADO**

Descripción:

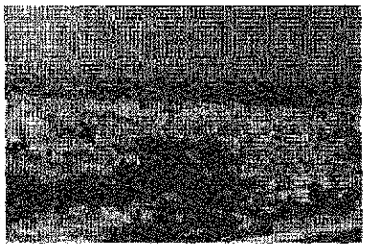
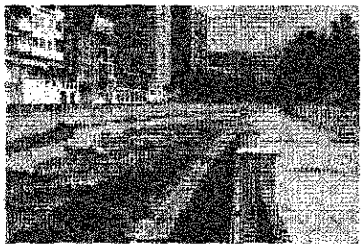
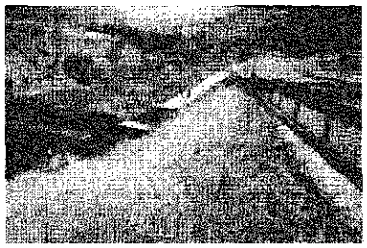
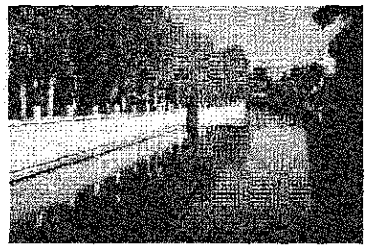
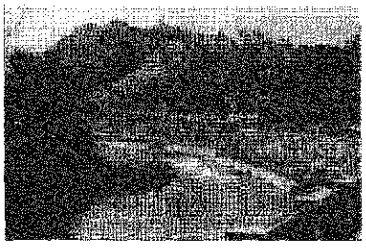
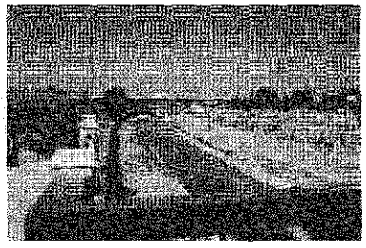
Enlace básico por su propia centralidad y por poner en contacto dos itinerarios claves del SEL: la Vega Central, de posición estructurante, y el Valle alto del Genil, puerta de acceso al complejo de Sierra Nevada. Se trata de un antiguo espacio libre de la ciudad de Granada generado en torno al río Genil en su trayecto urbano, que ha sido parcialmente transformado en esta década, convirtiéndose esta zona en una de las más concurridas y de mayor utilización social de diversa índole.

En esta travesía urbana, el río Genil se encuentra regulado en el caudal (embalse de Canales, unos 7 km. aguas arriba del extremo oriental de este espacio-enlace) e impermeabilizado el lecho fluvial. Aunque se encuentra canalizado a partir el núcleo de Lancha del Genil desde mediados de siglo, recientes intervenciones de adecuación y urbanización ofrecen diversos ambientes acuáticos concebidos para el uso contemplativo, recreativo y deportivo. Así, en los primeros hectómetros de recorrido urbano, siguiendo el sentido de la corriente de agua, desde Lancha hasta Bola de Oro, la intervención en el cauce ha sido mínima y únicamente tiene relevancia la fijación de las márgenes, pero se ha consolidado un paseo transitable en la izquierda. En el siguiente segmento, que se prolonga hasta Puente Verde, la intervención ha sido más fuerte con la construcción de paseos paralelos al curso, nuevos pretiles, plantaciones vegetales, impermeabilización del cauce y disposición de rocas sobre el mismo para simular rápidos que permitan, eventualmente, la práctica de piragüismo. A partir de Puente Verde, además de las actuaciones anteriores, excepto la de revegetación, las sucesivas esclusas y la consecuente formación de grandes estanques a lo largo del río (impermeabilización del alveo) constituyen la principal actuación; aparte de los jardines y plazas del entorno del Palacio de Congresos y Exposiciones, física y funcionalmente vinculados a este corredor fluvial.

Observaciones:
La actuación hidráulica ha causado problemas de diversa índole en relación a la dinámica hidrológica del Genil, en este tramo prácticamente de cabecera, por sus súbitas crecidas e importante acarreos de sólidos que se depositan en la plataforma de hormigón del lecho fluvial.

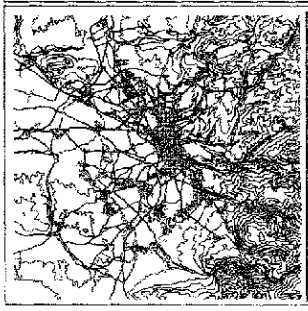
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. La lámina de agua revaloriza este trayecto urbano que se acompaña con un paseo arbolado.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Los edificios del Paseo de la Bomba, el Jardín del Salón, El Morabito, el puente del Genil y otros.**
Potencialidad Paisajística:	**ELEVADA. Corredor visual jalonado por numerosos hitos.**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Se deben centrar sobre todo, en el tramo no urbanizado desde Bola de Oro a Lancha del Genil: materialización definitiva de paseos en ambas márgenes. Pasarela sobre el cauce. Arbolado y amueblamiento urbano. Mejora del cruce del camino de Ronda.



ESPACIO

EN-02

Itinerario: **DE ENLACE A-F**	Espacio:	**PASILLOS DEL CHORRILLO Y DE LAS CANTERAS**
Término de:	**La Zubia** Subárea	**SUR**
	Longitud (Km):	**5**

Tipología: **CAMINOS AGRÍCOLAS/PASILLOS RÚSTICOS**

Descripción:

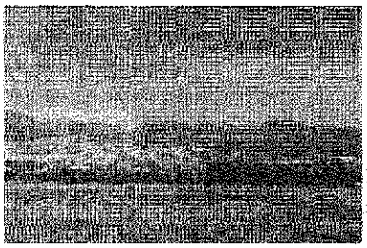
Constituyen dos posibles corredores, excluyentes entre sí o, por el contrario, complementarios, para enlazar el espacio A-2 ("Vega Sur") con el G-1 ("Cono de la Zubia"); por tanto, tienen gran interés estructurante para el SEL metropolitano. Actualmente no existe físicamente ninguno de los dos corredores, a no ser de modo incompleto, pero aún se cuenta con pasillos aprovechables para este fin entre la conurbación de la Cornisa Sur (base topográfica del Cono de la Zubia). Se trata de construir estos corredores prolongando y adecuando para su uso público, en ambos casos, algunos caminos agrícolas existentes, así como los márgenes de barrancos y otros elementos físicos.

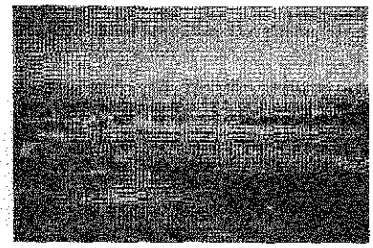
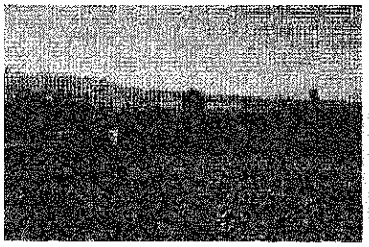
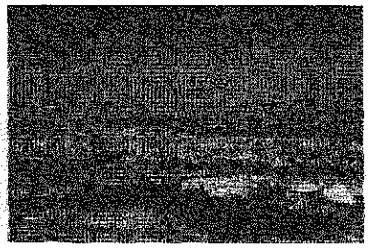
En el caso del enlace denominado del Chorrillo (EN-03-1), el trazado propuesto aprovecha, a partir del límite sur del espacio A-2, el camino agrícola que parte de las proximidades del cortijo del Paraíso en dirección NO-SE hasta la Vereda de los Pescadores. En este punto se plantea la ejecución de un "corredor verde" paralelo al barranco del Chorrillo, para, en el último tramo, remontar las primeras rampas del Cono aprovechando la infraestructura viaria de las urbanizaciones asentadas en esta zona colindante con el espacio G-1. El otro enlace, el de las Canteras (EN-03-2), aprovecharía el pasillo existente entre los núcleos de Cájar y la Zubia y la propia área de las canteras de áridos abandonadas para construir el correspondiente "corredor verde". Uno y otro recorrido esgrimen argumentos semejantes: permiten la estructuración del sistema de espacios libres en una zona clave, enlazan eficazmente dos de sus más importantes áreas por características y localización en el ámbito de la aglomeración urbana y facilitan el muy significativo transecto llanura-piedemonte forestal dentro de la misma.

Observaciones:
Los dos "pasillos verdes" están contemplados en la ordenación física concreta del subárea Sur de la aglomeración urbana en su correspondiente documento de ordenación integral.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. En contraste con la canteras de áridos abandonados.**
Valores Culturales:	**INAPRECIABLES.**
Potencialidad Paisajístic	**ELEVADA. Excelentes panorámicas del espacio "Vega Sur" y del "Cono de La Zubia", si bien algo enturbiadas por las masivas urbanizacion**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Al atravesar la conurbación de la cornisa sur (Cájar, La Zubia, Gójar) se hace preciso delimitar un pasillo verde de ancho variable. En el (EN-03-2) está previsto un vial de sección suficiente que servirá de apoyo. En el (EN-02-1) el barranco actúa como conexión hasta acondicionarlo como espacio verde público. En ambos la planicie de la vega se hace necesaria su señalización y adecuación como espacio libre público.



ESPACIO

EN-03

Itinerario: DE ENLACE A-G	Espacio:	BAJO RÍO DÍLAR
Término de:	Las Gabias, Alhendín, Cúllar Vega Subárea	DILAR
	Longitud (Km):	5

Tipología: **CURSO FLUVIAL PARCIALMENTE ENCAUZADO**

Descripción:

El enlace previsto entre los itinerarios de la Vega Alta ("A") y del Río Dílar ("H") no puede ser otro que el propio cauce de esta corriente fluvial en su último tramo (entre el cruce con la CN-323 y su confluencia en el río Genil), puesto que tanto su carácter de dominio público como la propia lógica territorial así lo avalan.

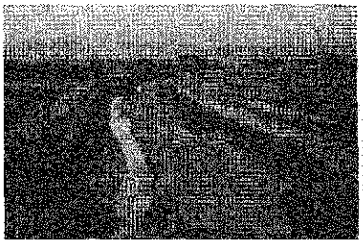
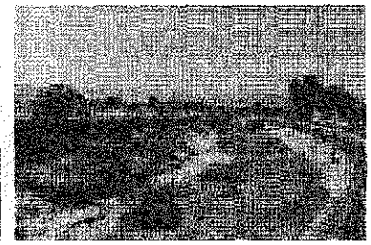
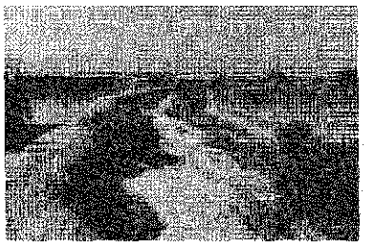
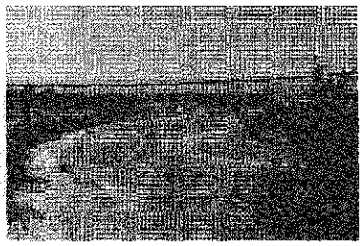
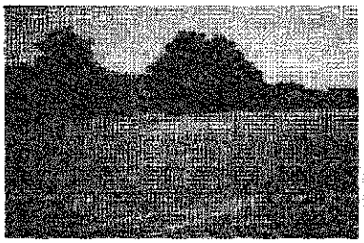
El paso de esta corriente de agua por la Vega de Granada implica un entorno de topografía prácticamente llana y unos usos del suelo presididos por cultivos herbáceos de regadío y, en la zona del aeródromo militar, matorral ralo y de bajo porte. Pero existe además un hecho muy determinante: la general degradación del cauce y márgenes, lo que implica una oportunidad excelente para introducir acciones regeneradoras, aunque no es desdeñable el lastre de los acusados estiajes en el caudal del río (a los de origen natural se agregan las solicitudes de agua para regar el sector meridional de la Vega, que presenta un déficit bruto medio de 11 hm3 anuales en el aforo de La Esparteria).

En el conjunto del corredor pueden distinguirse netamente dos tramos. El primero de ellos, según el sentido de la corriente, es el que discurre en paralelo al aeródromo militar, coincidiendo con el más degradado ambiental y paisajísticamente. Pero asimismo es destacable que la extensión de espacio no ocupado por edificaciones del entorno, en casi todo este tramo fluvial, ofrece amplias posibilidades de intervención territorial en infraestructuras públicas (incluidas las acciones destinadas a confirmarlo como "pasillo verde"). Por otro lado, en la margen izquierda del río se localiza una edificación rural de interés arquitectónico, el cortijo del Marchal.

El tramo final, entre la carretera comarcal C-340 y la confluencia con el río Genil, se encuentra encauzado entre muros de obra, por lo que ofrece fácil tránsito paralelo a la corriente. El entorno del río está aquí protagonizado, a ambos lados, por cultivos herbáceos de regadío y algunas choperas entre áreas residenciales extensivas.

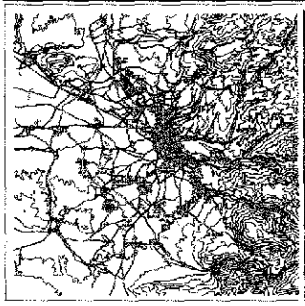
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**La degradación del cauce y de sus márgenes han anulado su valor ambiental.**
Valores Culturales:	**MODERADOS. Se reduce a la presencia del cortijo del Marchal y algunos secaderos de tabaco tradicionales.**
Potencialidad Paisajística:	**MODERADA. La degradación domina el paisaje del recorrido (un poco mejor el tramo final: masas de choperas entre cultivos.**


ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Integrada con una del sistema viario, todo el enlace está pensado como espacio libre lineal por el que discurre un río que se encauza y una vía rápida de varios carriles con glorietas de enlace a nivel. Entre ambos elementos lineales que se entrecruzan y se intercalan áreas de recreo, zonas verdes, arboladas y con amueblamiento adecuado. El encauzamiento se pretende no muy agresivo.



ESPACIO

EN-04

(Continúa en el fascículo 6 de 9)

NOTA: Enviar a: **Servicio de Publicaciones y BOJA**
Apartado Oficial Sucursal núm. 11
Bellavista
41014 SEVILLA

SOLICITUD DE SUSCRIPCION AL BOJA

NIF/CIF _____

APELLIDOS Y NOMBRE O RAZON SOCIAL _____

_____

NOMBRE VIA PUBLICA _____

Nº _____ LETRA _____ ESCALERA _____ PISO _____ PUERTA _____

TELEFONO _____ FAX _____

LOCALIDAD/MUNICIPIO _____

PROVINCIA _____ CODIGO POSTAL _____

Deseo suscribirme al **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA** de conformidad con las condiciones establecidas.

Sello y firma

FORMA DE PAGO

El pago de la suscripción se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar la solicitud, lo cual se comunicará a vuelta de correo.

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
FAX: 95 503 48 05

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 5 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

Número formado por nueve fascículos

Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (6 de 9)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

Itinerario: **DE ENLACE B-C**	Espacio:	**EL ALITAJE Y LOS TRANCES**
Término de:	**Pinos Puente** Subárea	**NORTE**
	Longitud (Km):	4

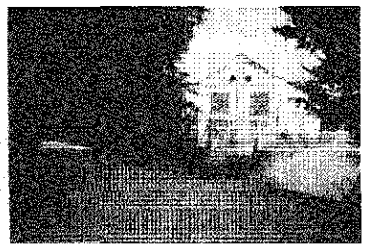
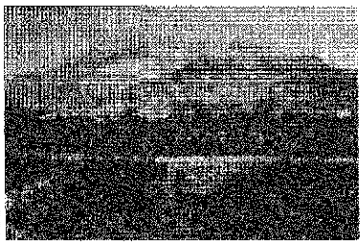
Tipología: **CAMINOS AGRÍCOLAS**

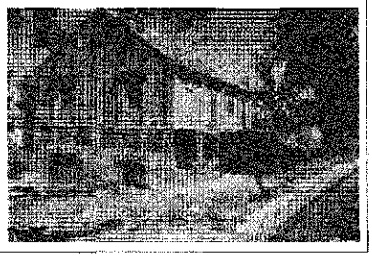
Descripción:

El enlace entre los itinerarios B ("Vega Baja") y C ("Sierra Elvira-Embalse del Cubillas") del sistema aprovecha la conjunción de dos de los caminos más significativos de la zona occidental de la Vega, el de Alitaje y el de los Trances, por formar parte de la comunicación tradicional entre los núcleos de Pinos Puente y Fuente Vaqueros; pero además por su interesante recorrido y el buen estado general de los mismos. En efecto, se adentran en una de las zonas que mejor conservan los elementos genuinos del espacio de vega, pudiendo apreciar numerosos ejemplos de infraestructuras tradicionales de regadío (canales y acequias, partidores, etc.), antiguos cortijos y alquerías (El Alitaje), molinos hidráulicos (el de Santa Matilde), secaderos de tabaco, pequeñas masas dispersas y alineaciones de árboles de sombra (olmos, falsos arces) e incluso de fruto (morales, moreras) en las márgenes del camino, un antiguo puente metálico sobre canal hidráulico, etc., todo ello resaltando entre las bien cuidadas explotaciones dedicadas mayoritariamente a cultivos herbáceos. El macizo de Sierra Elvira, que se yergue por el lado oriental del enlace, y las olivareras lomas del fondo panorámico noroccidental enmarcan paisajísticamente este recorrido.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Transcurre por un espacio de vega de gran feracidad y con presencia de restos de ribazos y sotos.**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. En este recorrido se observan todos los elementos genuinos d ela vega (canales, secaderos, cortijos).**
Potencialidad Paisajistic	**ELEVADA. Permite observar una de las porciones de vega en plena explotación y mejor conservada (todos los elementos que la definen) Si**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Desde Pinos Puente es precisa su señalización y mejora del firme en algunos tramos. En la Fábirca Vieja Rosario se puede actuar desde su rehabilitación para uso acorde con el Sistema de Espacios Libres (SEL). Hay que mejorar el ancho en ciertos tramos y ampliar el paso sobre la acequia de la Barra. Se puede plantear la compra de los restos de algún cortijo para creación de área de recreo (Villegas).



ESPACIO

EN-05

Itinerario: **DE ENLACE C-D**	Espacio:	**CARRETERA DE NÍVAR YEL CASTILLEJO**
Término de:	**Nívar, Güevéjar, Alfacar** Subárea	**EXTERNO Y ESTE**
	Longitud (Km):	**3**

Tipología: **CARRETERA SECUNDARIA/CAMINO AGRÍCOLA**

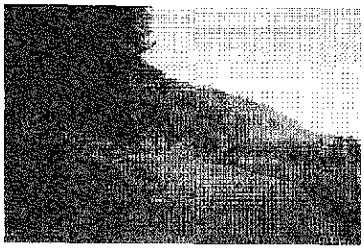
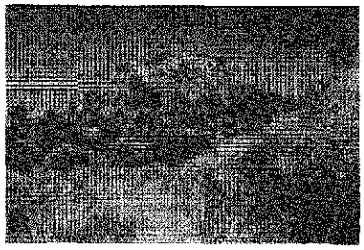
Descripción:

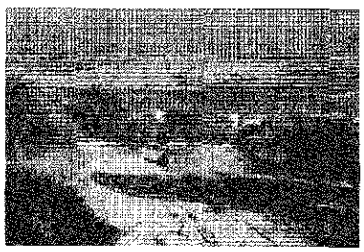
Las sierras de Alfacar y Víznar, por tanto, el itinerario "Río Beiro-Alto Río Darro" (D), entra en conexión con el de "Sierra Elvira-embalse de Cubillas" (C) al establecer un enlace entre Alfacar y Güevéjar a través de Nívar, que se resuelve concretamente con la carretera comarcal que pasa por el pie de la sierra de Alfacar y, a partir del último núcleo mencionado, con el camino de la cara sur del cerro Castillejo y que desciende fuertemente (200 metros altitudinales en menos de un kilómetro) hacia Güevéjar.

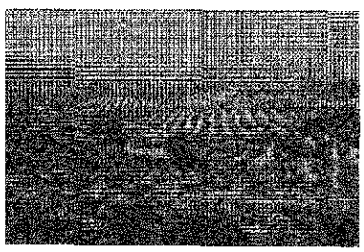
El tramo que aprovecha la carretera GR-NE-42 trascurre justamente por el contacto, más o menos neto, entre el macizo calcáreo de Sierra de Alfacar, por su orilla noreste, dominando el roquedo y las masas de coníferas y matorrales, y los blandos materiales de relleno de la depresión de Granada, que se extienden por la margen occidental de la careterra, siendo en esta zona dominantes las arcillas y limos, generalmente cubiertos por cultivos de olivar, pues son puntuales y aislados los ejemplares arbóreos de distinta especie. Derrubios de ladera en las proximidades del barranco del Puerto son las únicas manifestaciones que introducen diferenciación clara entre la mencionada homogeneidad del paisaje del entorno. A partir del interesante núcleo de Nívar, sobre todo por su traza morisca bien conservada y su emplazamiento sobre un interfluvio topográficamente muy marcado y de sustrato margoso, el recorrido continúa por un camino estrecho y con tramos dañados por incidencia de las aguas corrientes, que discurre paralelo al barranco de la acequia, para posteriormente virar hacia el oeste y descender hacia Güevéjar, destacando la magnífica perspectiva de Nívar por delante de la Sierra de la Yedra que se ofrece desde su primer tramo, el vertiginoso descenso del último tramo y la posibilidad de acceder por sendero hasta la cumbre del calcáreo cerro del Castillejo (1089 metros s.n.m.), que constituye una verdadera atalaya-mirador natural del borde nororiental del ámbito de la aglomeración. En efecto, se trata del mayor atractivo del recorrido, pues constituye un perfecto observatorio de la Depresión de Granada, de la prolongación del Surco Intrabético hacia el norte y de los sistemas orográficos que la envuelven; a nivel más detallado, puede apreciarse numerosos núcleos del sistema urbano de la Vega, la lámina acuática del embalse de Cubillas, el aislado macizo de Sierra Elvira, el encajamiento del río Bermejo en las margas rojas terciarias o el brusco levantamiento de las sierras de Cogollos y de la Yedra sobre perceptibles líneas de falla.

VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Vegetación autóctona en el contacto entre el macizo calcáreo y los materiales blandos de la depresión.**
Valores Culturales:	**ELEVADOS. *Destaca en el recorrido, el pueblo de Nívar, de traza morisca bien conservada.***
Potencialidad Paisajistic	**MUY ELEVADA. Interesantes panorámicas del núcleo de Nívar en el primer tramo; el cerro del Castillejo es un perfecto observatorio de la De**

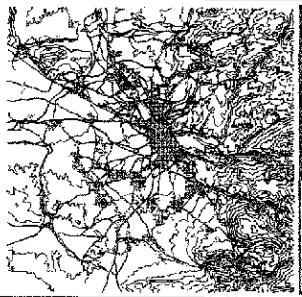







ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Señalización de todo el itinerario. Ampliación del arcén en el tramo de carretera para posibilitar el senderismo y el cicloturismo. En el entorno del Castillejo compra de una parcela para área de recreo y aparcamiento. Mejora del acceso a la cumbre del Castillejo.



ESPACIO

EN-06

Itinerario: **DE ENLACE D-E** Espacio: **ACEQUIA DE AYNADAMAR-CERRO DEL TAMBOR**

Término de: **Granada** Subárea **CENTRAL**

Longitud (Km): **6**

Tipología: ***SENDERO/CARRETERA SECUNDARIA***

Descripción:

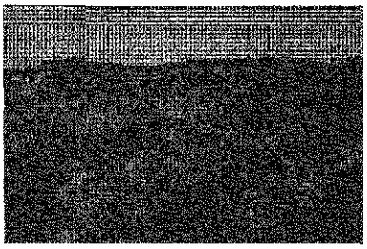
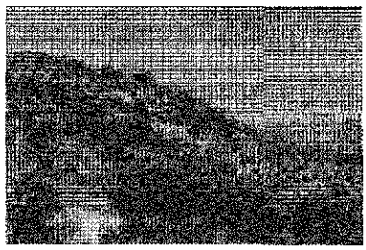
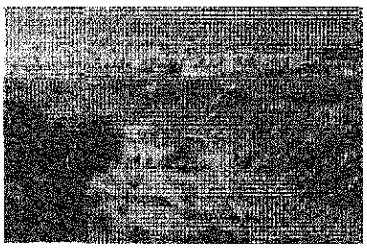
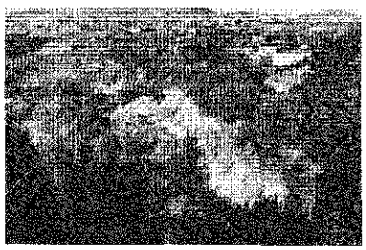
El Cerro del Tambor y la vertiente sur del río Beiro constituyen el nexo físico entre los itinerarios D ("Río Beiro-Alto Río Darro") y E ("Interfluvios Orientales"), por lo que es preciso aprovechar las posibilidades que ofrece para hacer practicable tal interrelación. En este sentido, el proyecto de enlace se basa en la carretera de Haza-Grande y la Subestación del Fargue para plantear el acceso al espacio E-2 ("Cuenca del Bajo Darro") a través de San Miguel Alto, por un lado, y la Abadía del Sacromonte, por otro, con lo que se resuelve sin apenas requerir intervención uno de los dos espacios a conectar; sin embargo, el extremo que debe conectar con el itinerario D requiere importantes intervenciones, pues se basa en el recorrido de la acequia de Aynadamar, cuyo tránsito es apenas practicable en su estado actual, y en un futuro camino de ladera que prevé el PGO de Granada.

La propuesta del citado plan de construcción de un embalse en el encajamiento del río Beiro incluye la construcción de un camino que, a través de la presa, ponga en contacto la carretera de Víznar con la CN-342 y la cumbre del cerro del Tambor (atalaya natural con gran potencial como mirador), constituyendo, por tanto, una infraestructura viaria que propiciará el objetivo de enlazar los itinerarios D y E del sistema metropolitano de espacios libres. Respecto a la acequia de Aynadamar, su consideración en esta propuesta obedece a la oportunidad que ofrece de incluirse en la red de corredores, dado su interés histórico-cultural, la calidad ambiental (corriente de agua, rincones húmedos, fragosidad vegetal) y los atractivos paisajísticos del entorno por donde discurre. En este caso, las intervenciones para hacer factible el paso junto a la acequia (limpieza, reparaciones, etc.) han de ser necesariamente muy cuidadosas en su ejecución.

VALORES DEL EJE:

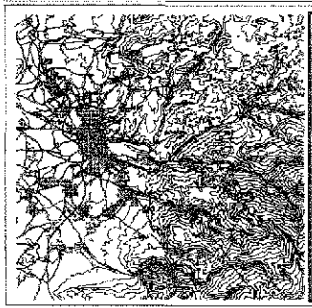
Valores Ambientales:	**ELEVADOS. Originados sobre todo por la acequia de Aynadamar (corriente de agua, fragosidad vegetal, etc.).**
Valores Culturales:	**MUY ELEVADOS. Este recorrido enlaza dos BIC: la acequia de Aynadamar y la Abadía del Sacromonte.**
Potencialidad Paisajística	**ELEVADA. El cerro del Tambo, es una atalaya natural potencial como mirador de la Vega.**



ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Sobre el tramo de carretera se precisa ampliar el arcén para posibilitar el senderismo y cicloturismo. Señalización de todo el itinerario y creación de un área de recreo y mirador sobre el Tambor. Señalización, limpieza y regeneración de las márgenes de la acequia de Aynadamar.



ESPACIO

EN-07

Itinerario: **DE ENLACE E-F-H** Espacio: CRTA DE S. NEVADA ENTRE PINOS GENIL Y CHOZA ALTERA

Término de: **Pinos Genil, Güéjar Sierra** Subárea **CENTRAL Y EXTERNA**

Longitud (Km): **14**

Tipología: **CARRETERA SECUNDARIA**

Descripción:

La carretera de Sierra Nevada (GR-420) cumple dos objetivos en el sistema de espacios libres propuesto: acceder al espacio I-1, "Cabecera del Río Monachil", e interconectar diversos itinerarios y espacios de las vertientes y valles noroccidentales del macizo. En este segundo sentido se plantea este recorrido; es decir, como enlace viario entre espacios de los itinerarios E, F, G (E-3, "Valle del Genil Medio"; F-3, "El Charcón"; G-6, "El Purche-Cerro Sanatorio") y el mencionado de las altas cumbres nevadenses.

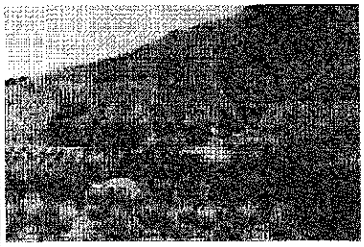
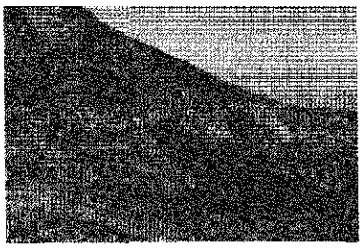
A lo largo del trayecto se produce un rápido y sinuoso ascenso por el antiguo trazado de la carretera de Sierra Nevada, más apropiado como corredor del sistema de espacios libres, que cuenta con árboles de sombra en sus arcenes y cunetas, siendo, además, un buen mirador secuencial del valle medio del río Genil. Este primer tramo discurre sobre las inclinadas laderas formadas sobre materiales conglomeráticos y limosos del relleno terciario de la Depresión de Granada y entre matorrales seriales (degradación del primitivo encinar basófilo mesomediterráneo), cultivos irrigados de ladera en el paraje Fuente del Lobo y, más extendidamente, cultivos de secano, tanto arboreacente como herbáceo. En una de las curvas se sitúa el célebre mirador "Balcón de Canales", cuyo principal atractivo reside en una excelente vista panorámica de la lámina de agua del embalse, en primer plano, del núcleo de Güéjar-Sierra sobre las faldas del cerro Calar, en el plano medio, y las altas cumbres siliceas y nevadas buena parte del año de la cuenca alta del Genil, en el fondo escénico. En definitiva, el primer tramo del recorrido se inserta en un paisaje preserrano, que se mantiene hasta las proximidades de los accesos al Purche. En adelante, se entra en contacto con las calizas y dolomías del complejo tectónico "Alpujárride" y las primeras masas forestales del recorrido, que es algo menos sinuoso y pendiente que en el primer tramo. Adaptaciones vegetales a los innumerables microbiotopos de las agrestes formaciones rocosas (sobre todo en el paquete dolomítico) y la lámina acuática del embalse de Canales rompiendo la escarpada inclinación de las vertientes que descienden hacia el "talweg" del Genil conforman el entorno físico de este segundo tramo del recorrido. Otros aspectos de interés son los numerosos restaurantes, merenderos y otros equipamientos turísticos (alojamientos, gasolinera, centro de información de visitantes, etc.) que se localizan desde el Balcón de Canales hasta el cruce de carreteras al pie del Dornajo.

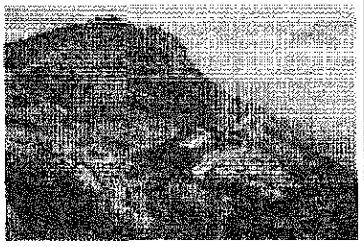
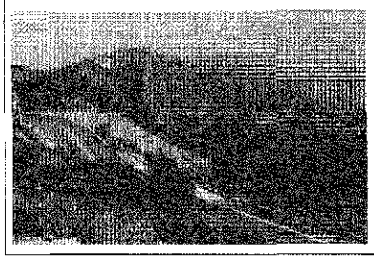
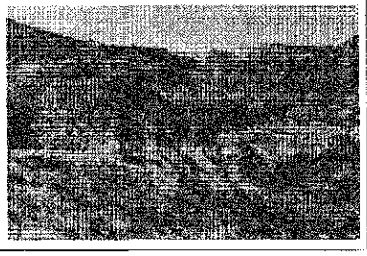
VALORES DEL EJE:

Valores Ambientales: **MUY ELEVADOS. Diferentes unidades: el valle del río y las escarpadas vertientes cubiertas de vegetación.**

Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

Potencialidad Paisajística: **MUY ELEVADA. Además del Balcón de Canales, hay puntos de observación secuencial de diferentes unidades: valle del Genil Medio, lámina**

ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Ampliación del arcén diferenciándolo de la calzada para la práctica del senderismo y cicloturismo aficionado. ejecución de miradores y señalización de orientación paisajística. Regeneración vegetal de taludes y vertientes degradadas (matorrales seriales fruticosos, plantas ruderales, etc.).



ESPACIO

EN-08

Itinerario: **DE ENLACE F-G** Espacio: **SOLANA DE LA BOCA DE LA PESCA**

Término de: Dílar Subárea **DILAR**

Longitud (Km): **1**

Tipología: **VÍA PECUARIA SEMIDESTRUIDA**

Descripción:

A pesar de la proximidad hectométrica existente entre el espacio G-9, "Pico Boca de la Pesca", y el H-2, "Angosturas de Ermita Vieja" en el valle del Dílar, el enlace entre los itinerarios de los que forman parte es bastante complicado. Únicamente los restos de una antigua vía pecuaria que zigzaguea por la vertiente solana de la Boca de la Pesca puede proporcionar, aunque no sin dificultades, tal enlace. Pendientes muy acusadas, terreno frecuentemente suelto y entorno agreste son los elementos que se conjugan para hacer de este uno de los recorridos dificultosos y, desde luego, sólo apto para vehículos de dos ruedas, motorizados o no, y para caminantes.

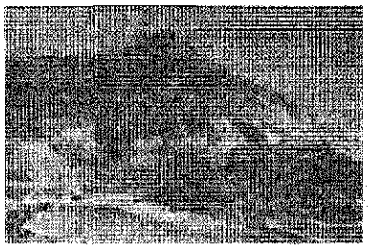
Una potencial intervención que conlleve la mejora del trazado y la consolidación y restauración del camino, pues está roto en muchos tramos, habría de ser, en cualquier caso, especialmente sensible con los valores del entorno. Pero ciertamente se trata de un eje esencial para la compleción del Sistema de Espacios Libres, por lo que se recomienda la acometida de las obras pertinentes.

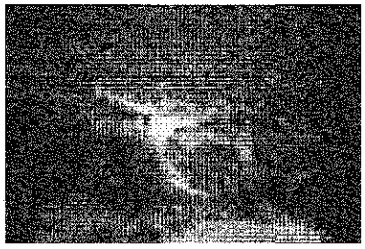
VALORES DEL EJE:

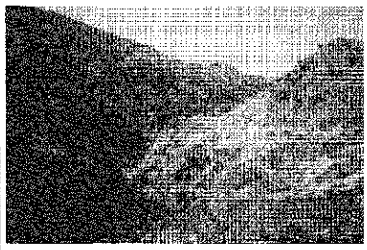
Valores Ambientales: **MODERADOS. Área de montaña media sin escorrentías de agua y con escaso dosel vegetal.**

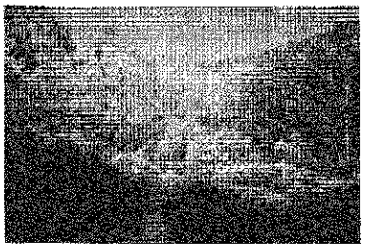
Valores Culturales: **INAPRECIABLES.**

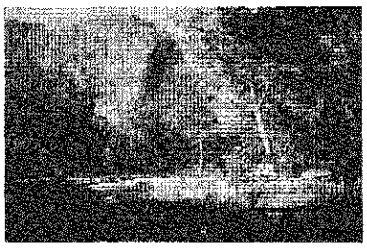
Potencialidad Paisajística: **ELEVADA. Observatorio excelente del valle medio del Dílar y de las vertientes norteñas de la sierra del Manar.**

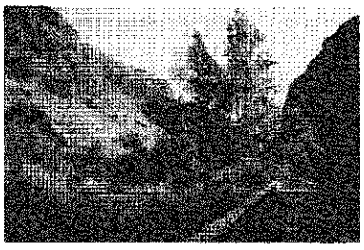












ACTUACIONES RECOMENDADAS SOBRE EL EJE:

Construcción de vial practicable en los tramos perdidos, con trazado preferiblemente zigzagueante dadas las fuertes pendientes a salvar y la inestabilidad de buena parte de la ladera.



ESPACIO

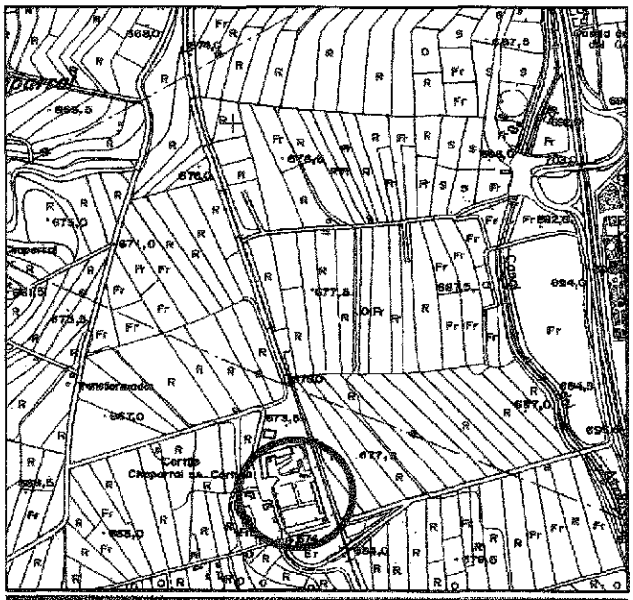
EN-09

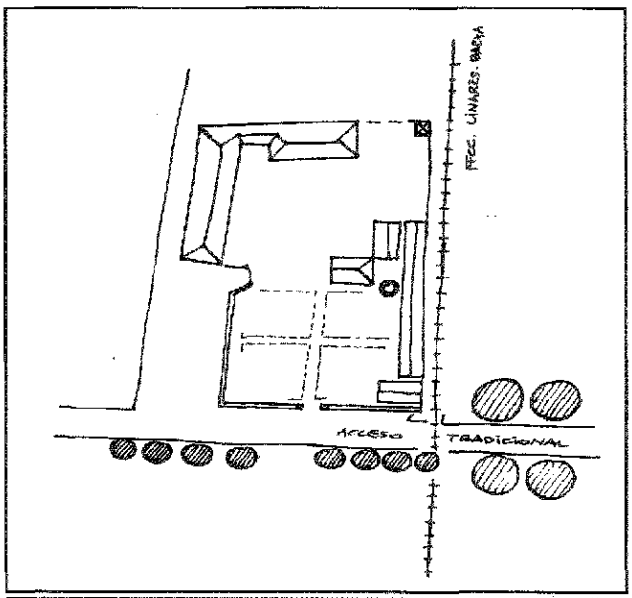
CATALOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA

BIENES DEL CATALOGO DE ELEMENTOS DE INTERES PARA LA AGLOMERACION URBANA

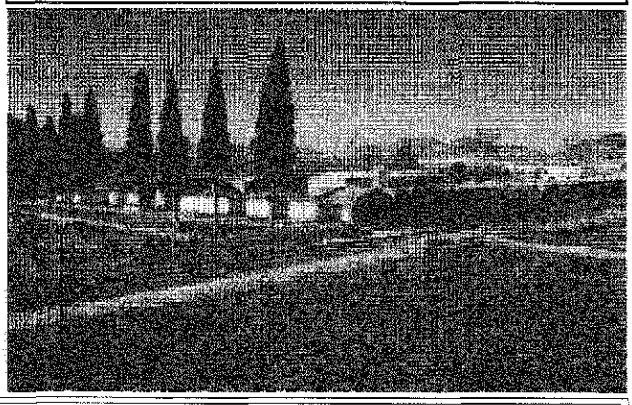
AB- 01	**ALBOLOTE**	Cortijo Chaparral de Carluja
AB- 02		Casa de San Emilio
AB- 03		Torreón de Albolote
AB- 04		Cortijo del Puente
AB- 05		Villa Jesús María
AB- 06		Apeadero de Calicasas
AB- 07		Cantera Romana
AB- 08		Villa Romana (Cortijo del Canal)
AF- 01	**ALFACAR**	Casa Forestal del Campamento de la Alfaguara
AF- 02		Acequia de Aynadamar
AH- 01	**ALHENDIN**	Cortijo del Marchal
AH- 02		Partidor tradicional
AT- 01	**ATARFE**	Azud sobre el Cubillas
AT- 02		La Noria de San Felipe
AT- 03		Torre de toma del Pantano de Cubillas
AT- 04		Club de Tiro Pichón
AT- 05		Ermita del Pantano de Cubillas
AT- 06		Acueducto del Pantano del Cubillas
AT- 07		Cortijo Armengol
AT- 08		Casa del Ingeniero
AT- 09		Jardines del Pantano del Cubillas
AT- 10		Cortijo de Merugán
AT- 11		Ermita de los Tres Juanes
CN- 01	**CENES VEGA**	Cortijo de Samaniego
CH- 01	**CHAUCHINA**	Torre de Roma
CH- 02		Molino (sin denominación)
CR- 01	**CHURRIANA**	Cortijo del Pino
CJ- 01	**CIJUELA**	Torre de Baldonar o de los Moros
CJ- 02		Acueducto sobre el arroyo Chimeneas
CV- 01	**CULLAR VEGA**	Cortijo del Carmen
CV- 02		Cortijo de la Viña
DI- 01	**DILAR**	Central Eléctrica Virgen de las Angustias
DI- 02		Casa Forestal El Toril
DI- 03		Cortijo de Bizcandia
DI- 04		Ermita de Dilar
DI- 05		Cortijo de Alcántara
DI- 06		Cortijo del Abogado o de Santa Elisa
FV- 01	**F. VAQUEROS**	Caseria Peinado
FV- 02		Cortijo San Miguel
FV- 03		Cortijo San Isidro del Soto de Roma
FV- 04		Casa Real
FV- 05		Molino de la Paz
FV- 06		Iglesia de la Paz
FV- 07		Casa natal de Federico García Lorca
FV- 08		Casa Paseo del Prado nº 7
FV- 09		Casa. Paseo del Prado nº 26
FV- 10		Centro de Estudios Lorquianos
FV- 11		Centro Teatral
FV- 12		Iglesia Parroquial de la Encarnación
GJ- 01	**GOJAR**	Molino de Ampuero
GJ- 02		Cortijo de Macairena
GR- 01	**GRANADA**	Cortijo sin denominación
GR- 02		Cortijo sin denominación
GR- 03		Huerta de San José
GR- 04	**GRANADA**	Huerta del Progreso
GR- 05		Huerta de la Paloma
GR- 06		Huerta Corazón de Jesús
GR- 07		Huerta del Sagrado Corazón
GR- 08		Cortijo del Junco
GR- 09		Caseria La Checa
GR- 10		Casa de la Marquesa
GR- 11		Cortijo de Santa María de la Vega
GR- 12		Cortijo de Trevijano
GR- 13		Casa de la Mona
GR- 14		Cortijo de la Cartuja
GR- 15		Puente sobre el antiguo cauce del Genil
GR- 16		Puente sobre el antiguo cauce del Dilar
GR- 17		Cortijo de Montesanto
GR- 18		Cortijo sin denominación
GR- 19		Huerta de Santa Amalia
GR- 20		Huerta del Marqués
GR- 21		Huerta del Ciprés
GR- 22		Huerta de Valencillas
GR- 23		Cortijo Robles Chico
GR- 24		Cortijo de los Prados
GR- 25		Cortijo de Canijo
GR- 26		Cortijo de los Linazos
GR- 27		Huerta del Tamarit
GR- 28		Huerta de las Torres
GR- 29		Huerta de las Naves
GR- 30		Huerta de la Purisima
GR- 31		Huerta de San José
GR- 32		Huerta de los Perejileros
GR- 33		Sin denominación
GR- 34		Huerta del Sello
GR- 35		Cortijo de Tarramonta
GR- 36		Cortijo La Muela
GR- 37		Cortijo de Alarcón
GR- 38		Cortijo de los Romeros
GR- 39		Casa de Vecinos "El Cobertizo"
GR- 40		Puente sobre el Monachil
GR- 41		Cortijo Batalán
GR- 42		Cortijo de San José
GR- 43		Cortijo del Cobertizo
GR- 44		Cortijo de Carvajal
GR- 45		Cortijo de la Matanza
GR- 46		Cortijo de la Escalerilla
GR- 47		Cortijo sin denominación
GR- 48		Cortijo de Gallardo o de Villareal
GR- 49		Cortijo del Rector
GR- 50		Puente de los Vados
GR- 51		Cortijo de San Eduardo (El Capitán)
GR- 52		Cortijo Vilchez
GR- 53		Cortijo Viejo del Capitán
GR- 54		Cortijo el Conchoso
GR- 55		Cortijo de Santa Brígida
GR- 56		Cortijo de la Merced
GR- 57		Cortijo de Tafia
GR- 58		Azucarera del Genil
GR- 59		Cortijo del Marqués
GR- 60		Molino Secano
GR- 61		Molino San Cayetano
GR- 62		Molino de Florencio
GR- 63		Cortijo de los Frailes

GR- 64		La Pajija
GR-65		Ermita del Santo Sepulcro
GR-66		Carmen (sin denominación conocida)
GR-67		Jesús del Valle
GR-68		Acueducto de la acequia Real de la Alhambra
GR-69		Presa de la acequia Real de la Alhambra
GR-70		Molino sin denominación conocida
GR-71		Cortijo Nuevo
GR-72		Cortijo de la Cacería
GR-73		Cortijo del Hospicio
GR-74		Cortijo Nevote
GR-75		Cortijo de la Huelga
GR-76		Cortijo de Belén
GR-77		Edificio en ruinas del Canal de los Franceses
GR-78		Restos del Canal de los Franceses
GR-79		Ermita del Cristo del Almecí
GU-01	**GÜEVEJAR**	Cortijo El Regajo de Tejútor
GU-02		Cortijo Tejútor
JU-01	**JUN**	Casería de Sillero
JU-02		Casería de Siso
JU-03		Casería la Viuda
LZ-01	**LA ZUBIA**	Casa Muharra
LZ-02		Barriochuelo Alto
LZ-03		Cortijo del Colorín
LZ-04		Cortijo Marín
LZ-05		Ventorrillo del Clavo
LZ-06		Casas de Balzain
LZ-07		Casas de Balzain
LZ-08		Cortijo de Gil López
LA-01	**LÁCHAR**	Puente sobre el río Genil
LG-01	**LAS GABIAS**	Cortijo de la Jara
LG-02		Cortijo de la Ánima
MO-01	**MONACHIL**	Cortijo de los Olivares
MO-02		Cortijo de las Providencias
MO-03		Cortijo de Avices
MO-04		Central Eléctrica de Tranvías
MO-05		Cortijo Huenes
MO-06		Cortijo del Hervidero
MO-07		Albergue universitario de Sierra Nevada
MO-08		Monumento de la Virgen de las Nieves
MO-09		Parador Nacional de Sierra Nevada
MO-10		Convento de San Jerónimo
MO-11		Cortijo de la Dehesa
MO-12		Central Eléctrica de Diéchar
MO-13		Cortijo de las Mimbres
MO-14		Central Eléctrica de la Vega
MO-15		Cortijo del Cerrillo de la Fuente
MO-16		Cerro de la Encina
MO-17		Presa del canal de la Central de Tranvías
MO-18		Cortijo de las Ensuertas
OT-01	**OTURA**	Acequia del Molino Nuevo
OT-02		Molino Nuevo
OT-03		El arco
OT-04		Sin denominación
OT-05		Casa del Nogal
OT-06		Molino de la Aurora
OT-07		Cortijo sin denominación
OT-08		Casería de la Aurora
OT-09		Antiguo molino de Fablán
PE-01	**PELIGROS**	Cortijo del Aire
PE-02		Cortijo de Don Benito
PE-03		Cortijo de San Agustín
PG-01	**PINOS GENIL**	Cortijo de Lechín
PG-02		Cortijo de los Fiscales
PG-03		Azud del Blanqueo
PP-01	**PINOS PUENTE**	Cortijo de Daimuz Alto
PP-02		Cortijo de Daimuz Bajo
PP-03		Fábrica textil "Vieja Rosario"
PP-04		Azud de la Media Luna
PP-05		Puente sobre el río Velillos
PP-06		Cortijo de los Prados (o del Sapo)
PP-07		Azucarera San Pascual
PP-08		Pasos sobre la Acequia del Cabo
PP-09		Acequia del Cabo
PP-10		Restos de puente romano (río Velillos)
PP-11		Puente sobre el Cubillas
PP-12		Partidor en Alitaje
PP-13		Alquería de Alitaje
PP-14		Molino de Santa Matilde
PP-15		Cortijo de las Cruces
PP-16		Secaderos del Cortijo de Villegas
PP-17		Huerta de la Sartén
PP-18		Huerta de Dos Hermanas
PP-19		Casería de Santa Ana
PP-20		Cortijo de la Marquesa (de la Sta. Trinidad)
PP-21		Ermita de Búcor
PP-22		Central Eléctrica del Cubillas
PP-23		Cerro de los Infantes
PP-24		Cortijo de Albenzaire
PP-25		Cortijo de Peñaflor
PP-26		Cortijo de las Chozuelas
PP-27		Cortijo de Daragolega
PP-28		Media Luna de Pinos Puente
PP-29		Casa de Federico García Lorca
PP-30		Casa de Francisca (Bernarda) Alba
PU-01	**PULIANAS**	Casería la Concepción
SF-01	**SANTA FE**	Cortijo de San Antonio
SF-02		Secaderos
SF-03		Cortijo del Zahorí
SF-04		Casería Nogueras
SF-05		Casería de San José
SF-06		Cortijo de Santa Teresa
SF-07		Aserradero
SF-08		Cortijo de San Luis
VG-01	**VEGAS DEL GENIL**	Huerta de Santa María
VG-02		Casería Casa Blanca
VG-03		Cortijo Cristo de las Cañas
VG-04		Cortijo de Haro
VG-05		Cortijo de San Antón
VI-01	**VIZNAR**	Fábrica de Luz
VI-02		Molino del Pino









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo Chaparral de Cartuja

Tipología:

Granja-Cortijo

Localización:

Junto a línea férrea a Linares-Baeza.

Pago de Cartuja.

Albolote

Datación:

Tanto la chimenea como el edificio principal son de la primera mitad del siglo XX, el resto son construcciones muy recientes para uso ganadero.

Estado actual:

En uso todo el complejo.

Conjunto de edificaciones agroganaderas, algunas muy recientes. Destaca un módulo alargado de dos plantas y cubierta a dos aguas (de chapa actualmente) con huecos bien proporcionados y pautados, y una chimenea cilíndrica de ladrillo con un tamaño notable. Asimismo destaca el cercado principal con muro y acceso resaltado.

Observaciones: Presenta en la entrada principal una hilada de cipreses de gran porte, así como el camino tradicional de acceso (hoy interrumpido y salvado por un paso elevado por el ferrocarril), bordeado de plátanos también de gran porte.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

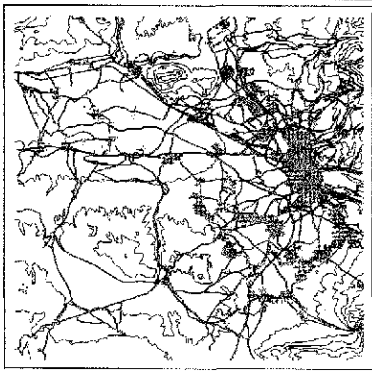
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola-Ganadero

Necesidades de intervención:

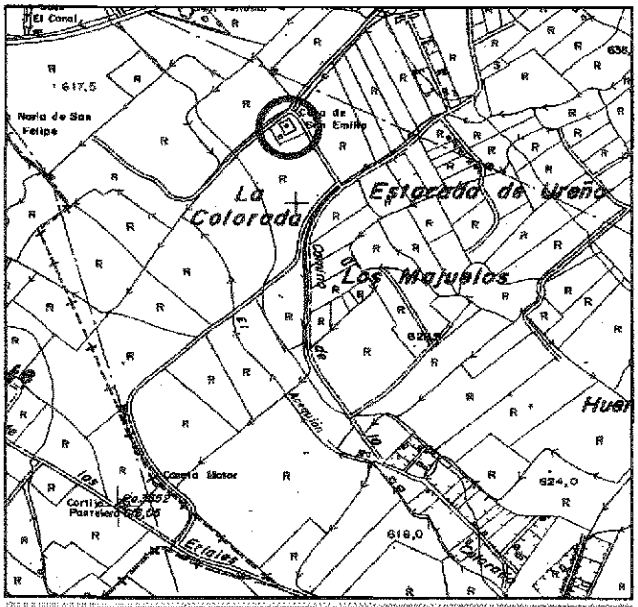
Mejora de los alrededores en parte degradados por el uso ganadero. La cubierta del módulo alargado mejoraría notablemente, si recuperara las tejas árabes tradicionales ya que actualmente se encuentra cubierto por chapas.

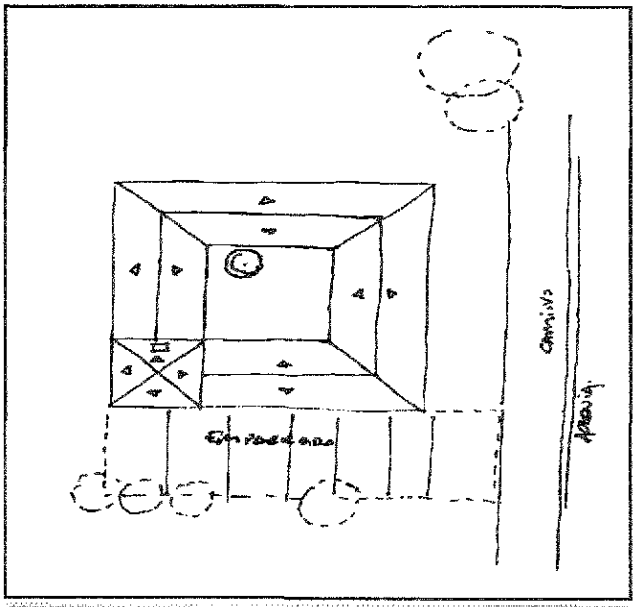


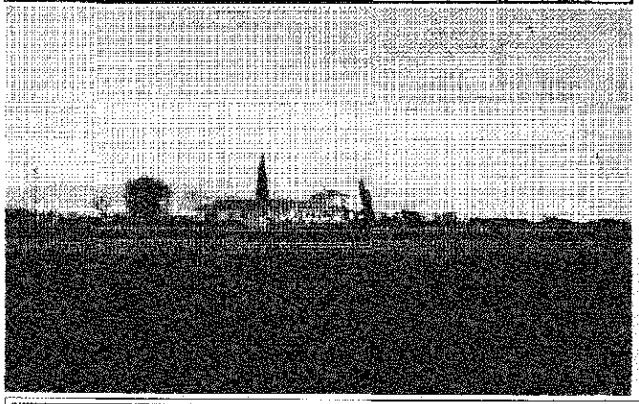
ALBOLOTE

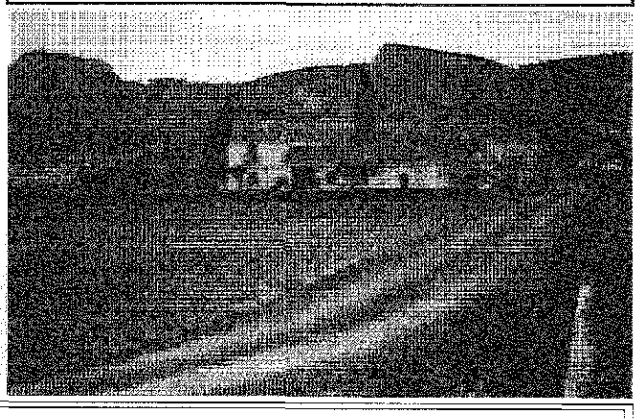
EDIFICACIÓN

AB-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa de San Ernilio

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino desde carretera Albolote-Atarfe
Pago La Colorada
Albolote

Datación:
La rehabilitación es bastante reciente.

Estado actual:
En uso como vivienda habitual.

Se trata de un cortijo profundamente rehabilitado de planta cuadrada en torno a un patio. En una esquina tiene un torreón con cubierta a cuatro aguas, el resto de la edificación es de una sola altura y cubierta a dos aguas. Tiene una placeta orientada al sur con emparrado y algunos árboles maduros (palmeras, cipreses,...).

Observaciones:

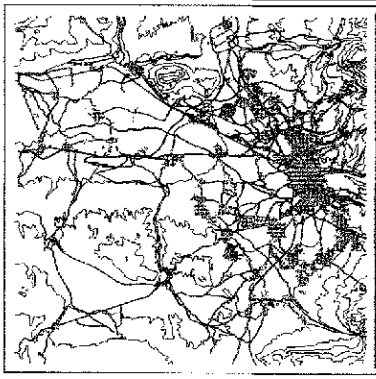
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

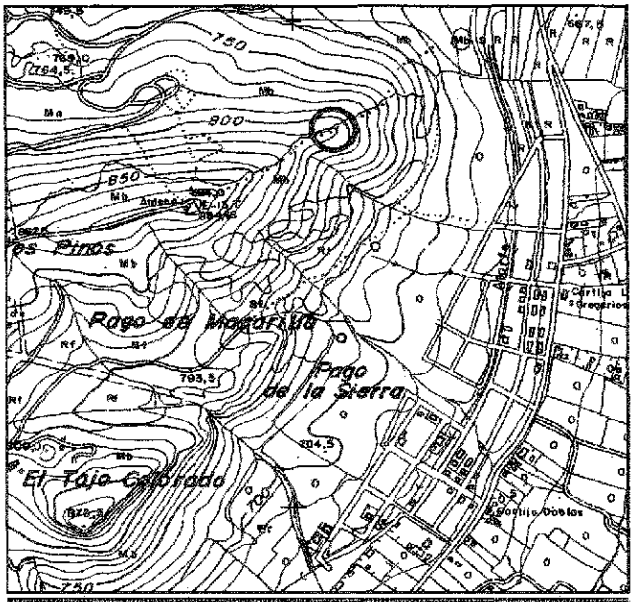
Necesidades de intervención:

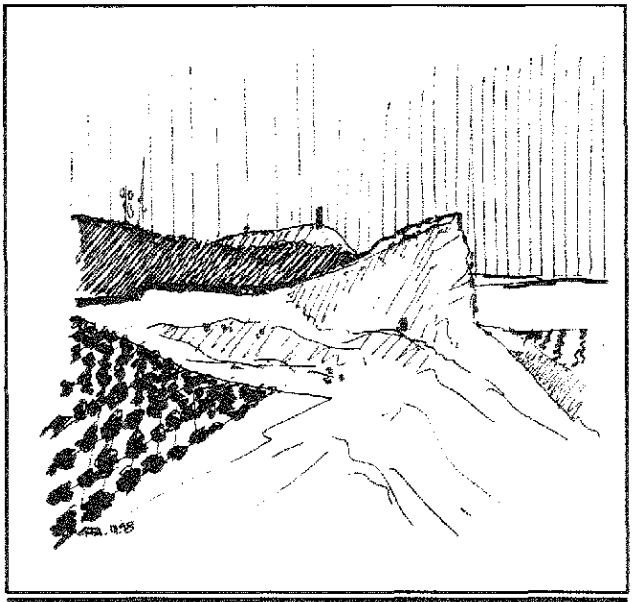


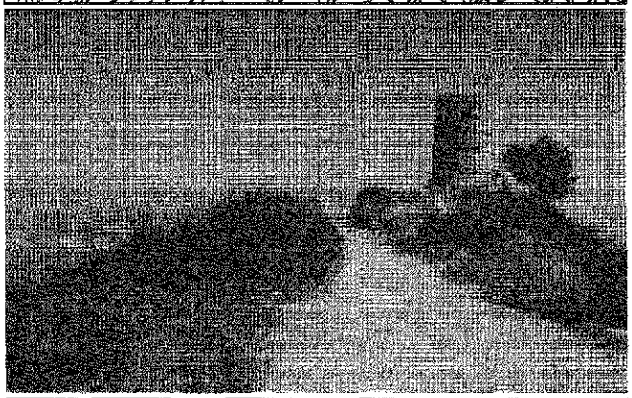
ALBOLOTE

EDIFICACIÓN

AB-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Torreón de Albolote

Tipología:
Torre defensiva

Localización:
Camino del Torreón
Serrata de Atarfe-Albolote
Albolote

Datación:
Epoca nazarí.

Estado actual:
La mampostería está dañada en todo el fuste, pero sobre todo en la mitad superior y arruinada en su coronación. El sistema de iluminación artística está destrozado. En su base aparecen graffitis.

Torreón defensivo militar tronco cónico. Su base es de mampostería maciza, siendo hueco en la parte superior precisamente donde se encuentra más deteriorado.

Observaciones: Su posición estratégica militar le confiere un indudable interés paisajístico.

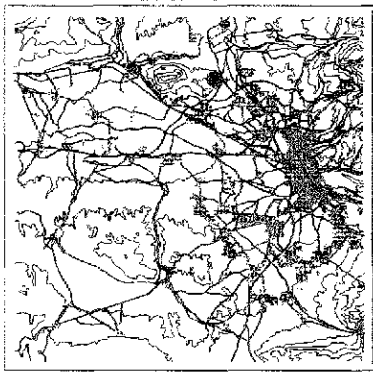
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:
Bien de Interés Cultural

Usos admisibles:

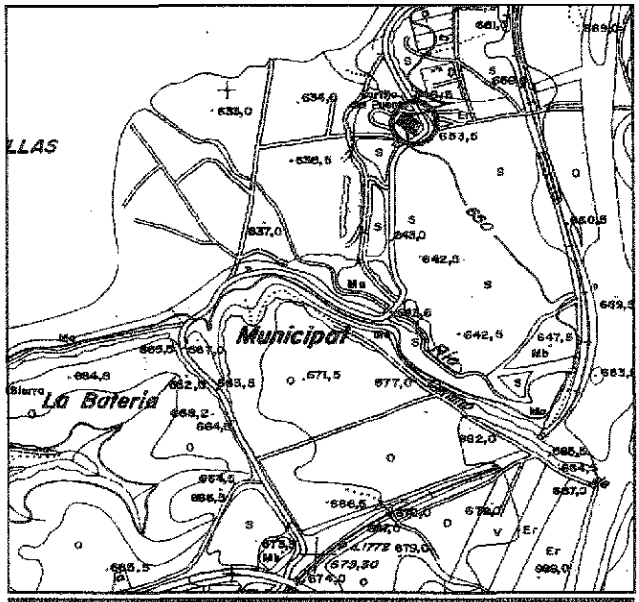
Necesidades de intervención:
Restauración del fuste y la coronación. Recuperación de la iluminación artística. Limpieza y protección contra graffitis.

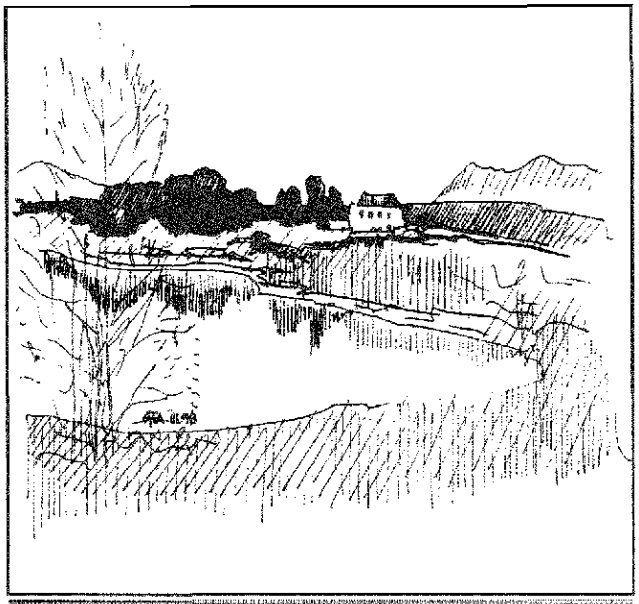


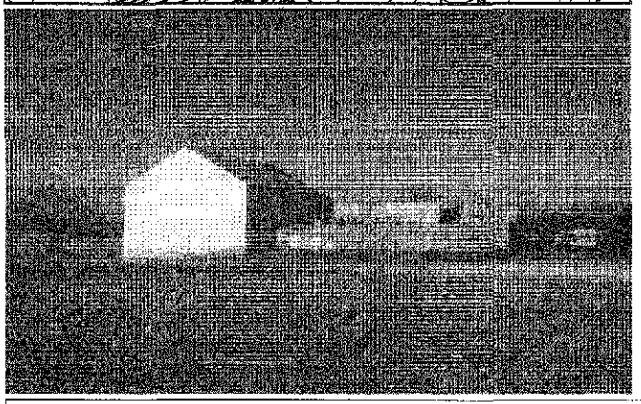
ALBOLOTE

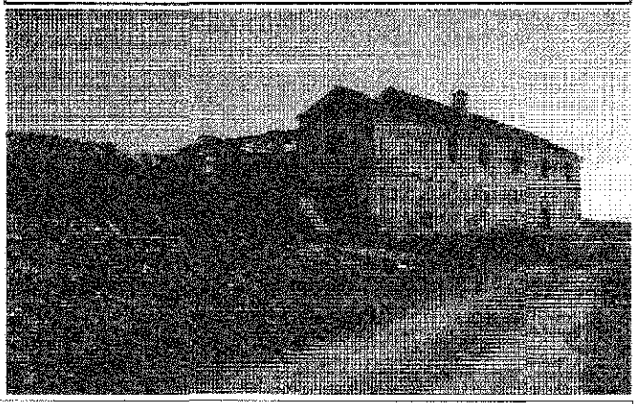
ARQUEOLÓGICO

AB-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Puente

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Gr-30 (Pantano de Cubillas)
Cruce con camino Albolote-Calicasas
Albolote

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Tiene dos alas en ruinas y una tercera totalmente demolida. Queda en pie el cuerpo orientado a mediodía, relativamente bien conservado.

Conjunto edificado en torno a un patio de aperos formando una planta en U con un módulo principal a mediodía con dos alturas y cubierta de teja árabe a dos aguas, huecos ordenados y bien proporcionados en ambas fachadas. Muros de carga de tapial y ladrillo. Dos crujías, con pilarones de ladrillo entre ambas. Estructura de cubierta de rollizo de par y nudillo.

Observaciones: Por su volumetría y situación tiene un indudable interés ambiental y paisajístico, en la misma ribera del pantano del Cubillas.

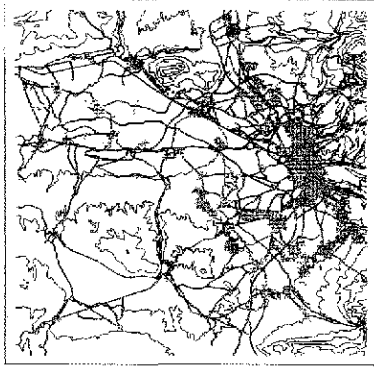
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

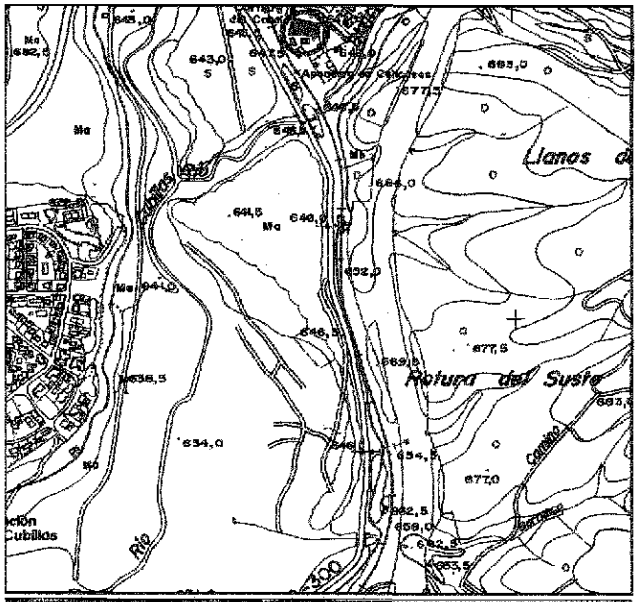
Necesidades de intervención:
Reconstrucción de las alas demolidas o en ruinas (muros y pilares), reposición de forjados y rehabilitación o reposición integral de cubiertas.



ALBOLOTE

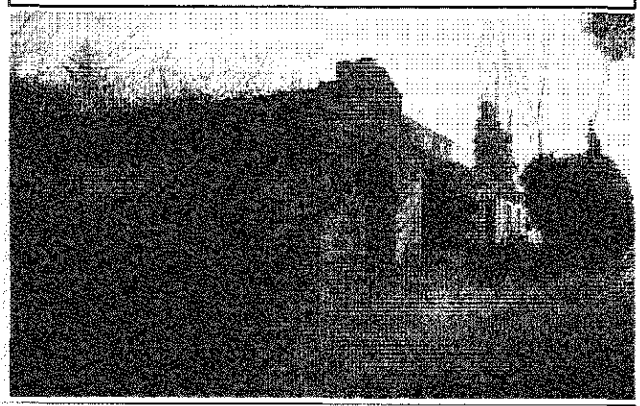
EDIFICACIÓN

AB-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Villa Jesús María

Tipología:
Vivienda rural

Localización:
Estación de Calicasas

Albolote

Datación:
Primer tercio del siglo XIX.

Estado actual:
Se encuentra abandonado; han desaparecido todos sus elementos de cerrajería y buena parte de las carpinterías. El jardín se encuentra completamente descuidado habiéndose desdibujado parterres, acequias y caminos. Se ha perdido el sistema de riego: acequias,

Vivienda de recreo con jardín sobre un promontorio. De planta cuadrada con cubierta a cuatro aguas con un pequeño torreón lucernario central. Consta de dos plantas de altura. Tiene huecos ordenados y bien proporcionados en sus fachadas. El alero tiene pequeños canecillos con revocos, con muy poco vuelo. Los faldones son de teja cerámica plana.

Observaciones: Tanto la edificación como la vegetación y arbolado del jardín destacan sobre el promontorio en el que están implantados. Tiene árboles de gran porte en su entorno: pinos, palmeras, cipreses. A su lado tiene un pequeño pabellón (una capilla) de estilo neogótico con muros de mampostería y verdugadas de ladrillo, cubierta a dos aguas con teja cerámica plana.

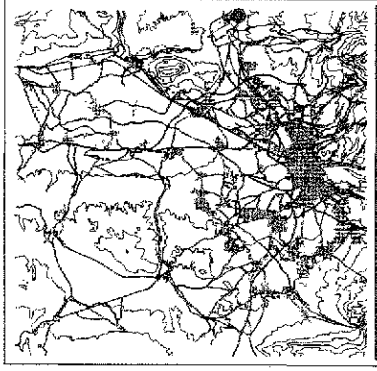
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Cultural

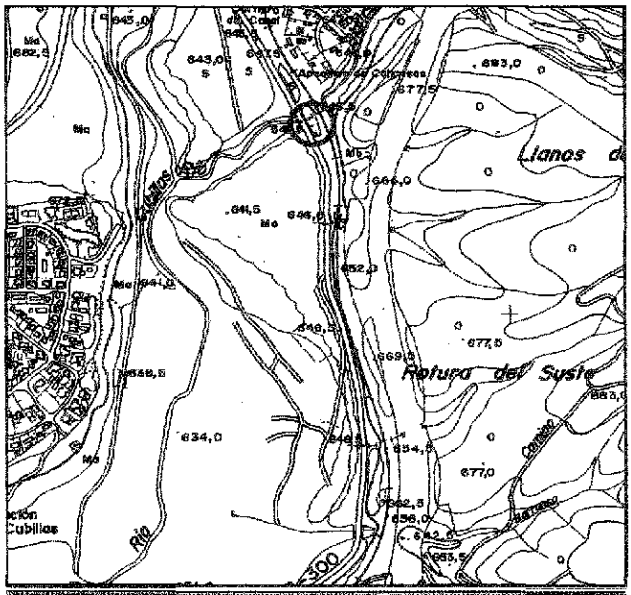
Necesidades de intervención:
Limpieza, desbroce y reacondicionamiento del jardín. Reposición de carpinterías y cerrajería. Revestimientos y pinturas interiores.

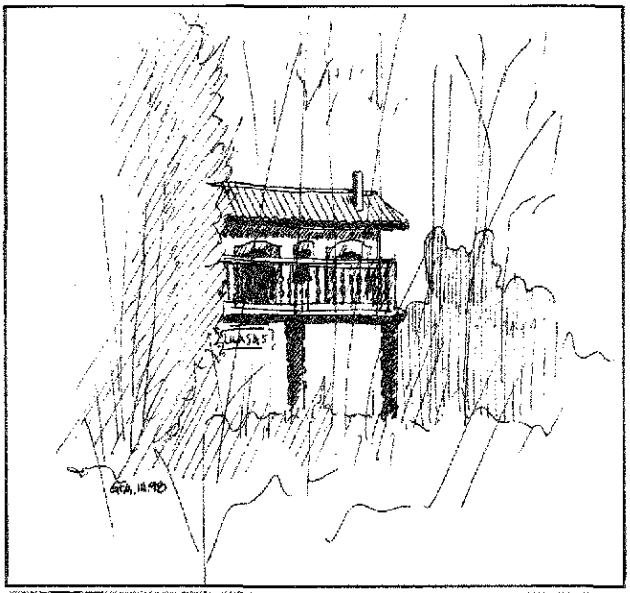


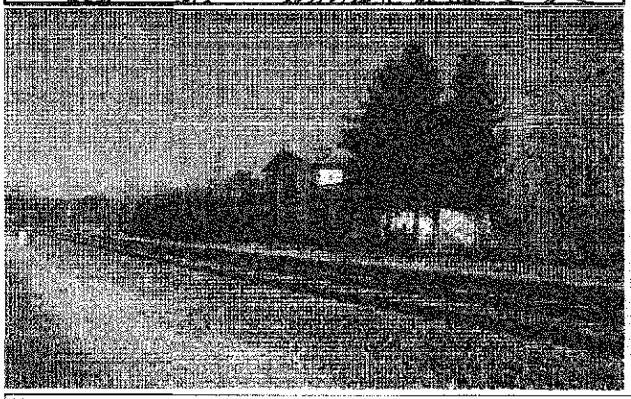
ALBOLOTE

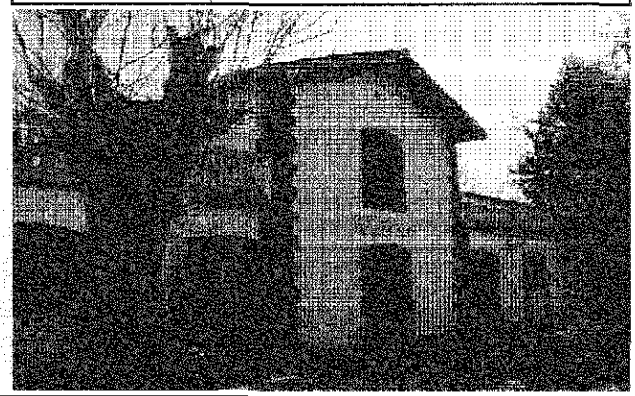
EDIFICACIÓN

AB-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Apeadero de Calicasas

Tipología:
Estación de Ferrocarril

Localización:
Estación de Calicasas

Albolote

Datación:
Finales del siglo XIX principios del XX.

Estado actual:
Aunque ha perdido su uso inicial como oficina del ferrocarril y residencia del Jefe de estación, sigue manteniendo el uso residencial y se encuentra bien conservado.

Edificación de planta rectangular de composición simétrica en planta y alzado con un cuerpo central con dos alturas y cubierta a dos aguas de teja árabe con aleros muy pronunciados. Terrazas transitables con balaustradas a ambos lados. Huecos ordenados y bien proporcionados con recercado de ladrillo pintado en almagra y con arcos rebajados.

Observaciones: En el andén tiene un seto y algún árbol maduro.

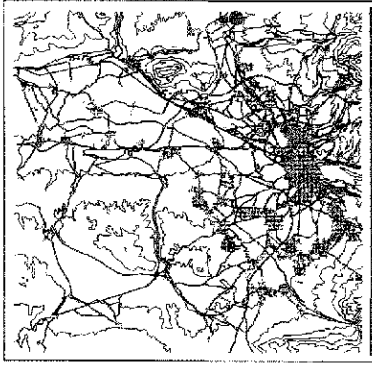
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Cultural

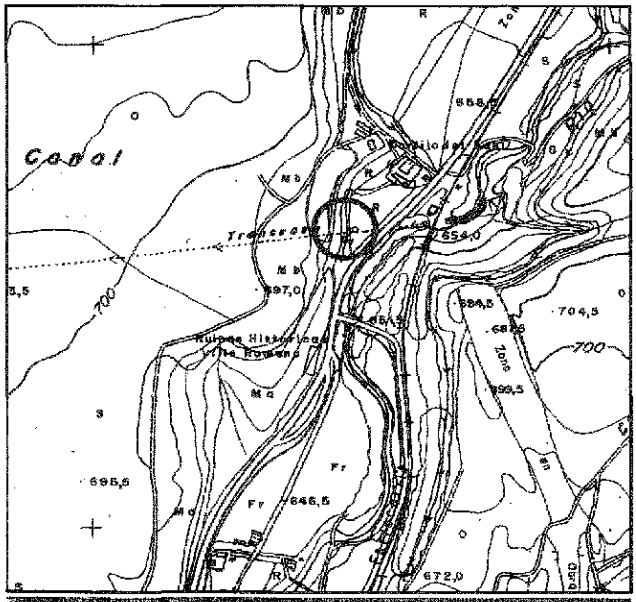
Necesidades de intervención:

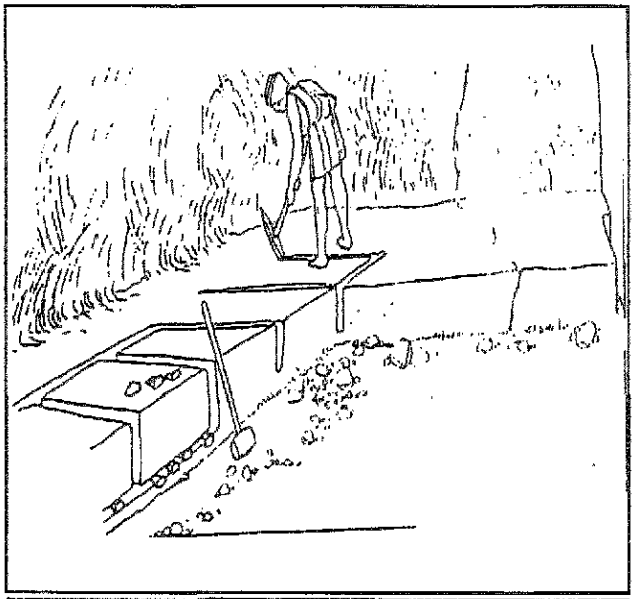


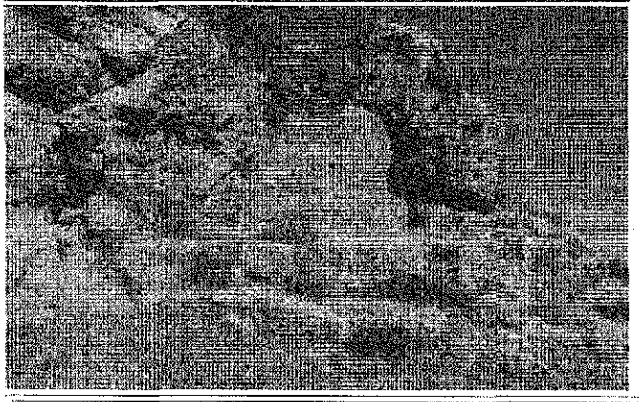
ALBOLOTE

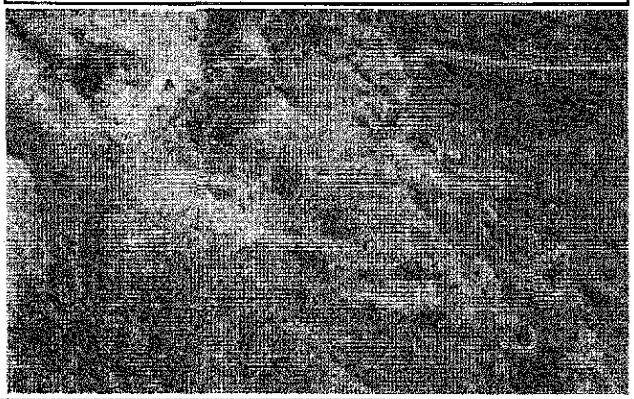
EDIFICACIÓN

AB-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cantera Romana

Tipología:
Yacimiento

Localización:
Antigua trazado de CN-323
Cortijo del Canal
Albolote

Datación:
Siglo I d.C.

Estado actual:
Son visibles aunque no están señalizados.

La cantera se encuentra en la margen derecha del río Cubillas sobre el edificio de la villa, en un farallón travertínico que proporciona sillares de roca porosa ligera y consistente. El sistema de trabajo se organiza a base de frentes escalonados al aire libre, localizados al lado de las vías de comunicación. Esta cantera es de grandes dimensiones, se han localizado piedras desde el cortijo del Cajil hasta las cercanías del cortijo de Silva (aproximadamente 3 Km.). Quedan sillares preparados y no extraídos que demuestran su abandono en plena explotación. Esta cantera junto con las de Sierra Elvira (mármol) y la de la Malahá (arenisca) surtieron de material de construcción a las ciudades de Ilurco e Iliberi.

Observaciones: Se aprecian vías de comunicación excavadas en la zona del farallón conservando en su fondo el carril que dejaron las rodadas de los carros. Todos estos datos son extracto del cuaderno genérico del Gabinete Pedagógico de Bellas Artes de Granada dedicado a la Villa Romana del cortijo del Canal.

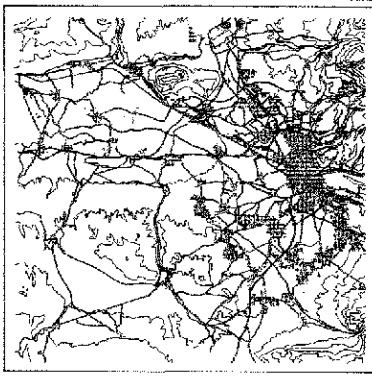
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:
Bien de Interés Cultural

Usos admisibles:

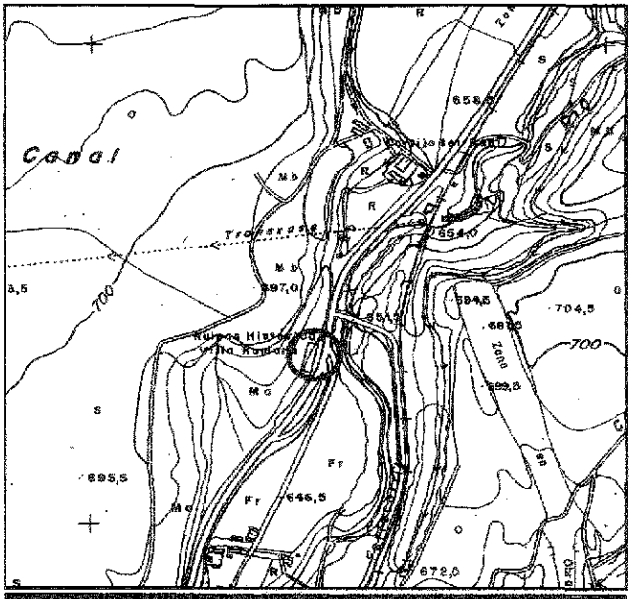
Necesidades de intervención:
Señalización y protección.

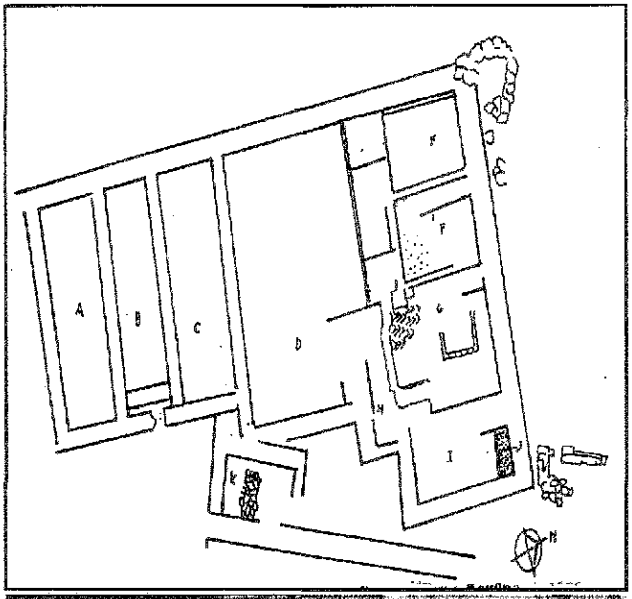


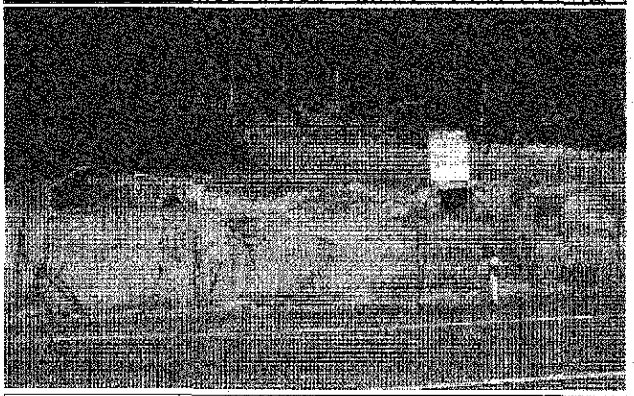
ALBOLOTE

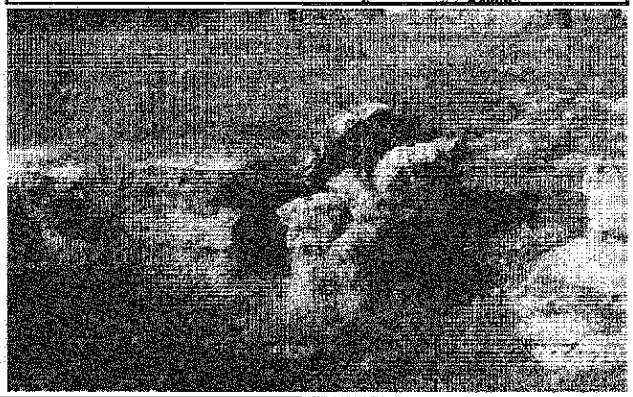
ARQUEOLÓGICO

AB-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Villa Romana (Cortijo del Canal)

Tipología:

Yacimiento

Localización:

Antigua trazado de CN-323

Cortijo del Canal

Albolote

Datación:

En la estratigrafía se han detectado niveles que van del siglo I al IV d.C.

Estado actual:

Se encuentra vallado el recinto excavado y protegidos la coronación de muros, incluso se han vuelto- a enterrar parcialmente.

Se ha descubierto un nivel inferior bien conservado con diveras dependencias de habitación y almacenaje (según los restos cerámicos hallados) y anexo a éste, una pequeña necrópolis. Un patio rectangular de 10 x 6. En otro segundo núcleo, reutilizado en siglo IV, aparecen pavimentos de opum spicatum y cuyas dependencias fueron usadas como molino de aceite (apareciendo ruedas de molino campaniformes y canalizaciones para el alpechín).

Observaciones: Todos estos datos son extracto del Cuaderno Genérico del Gabinete Pedagógico de Bellas Artes de Granada; dedicado a la Villa romana del Cortijo del Canal.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

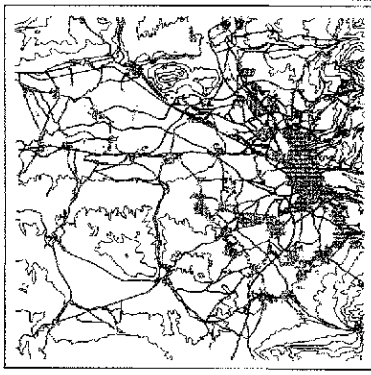
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:

Bien de Interés Cultural

Usos admisibles:

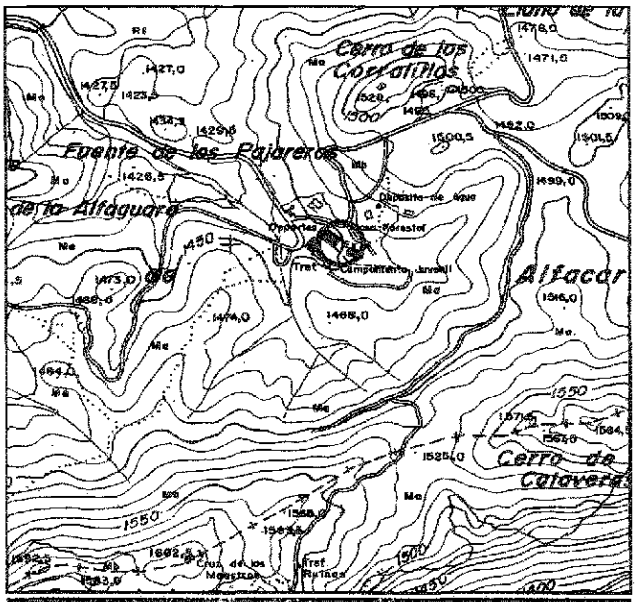
Necesidades de intervención:

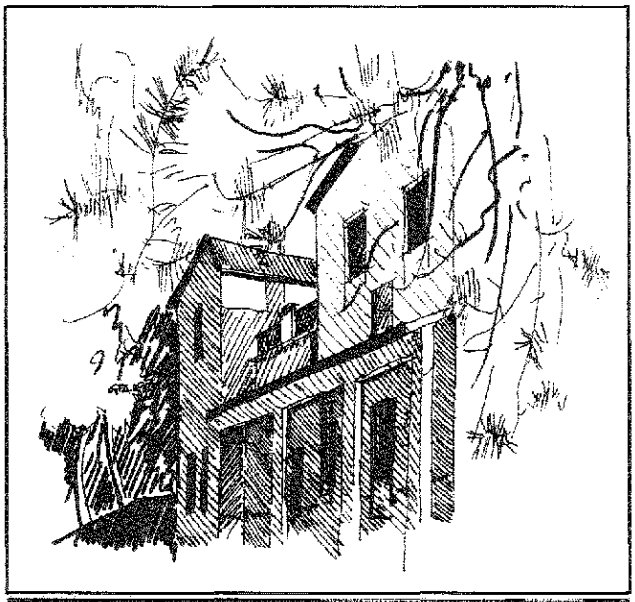


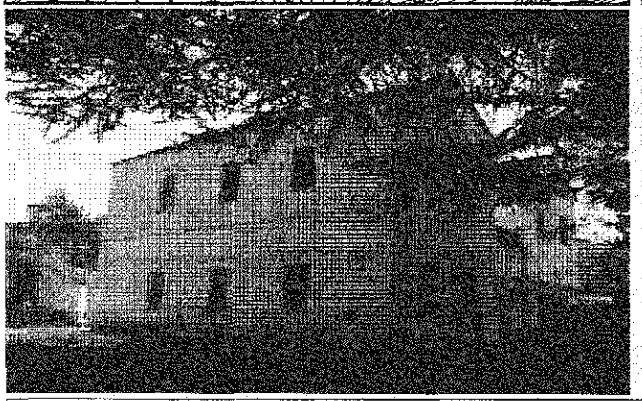
ALBOLOTE

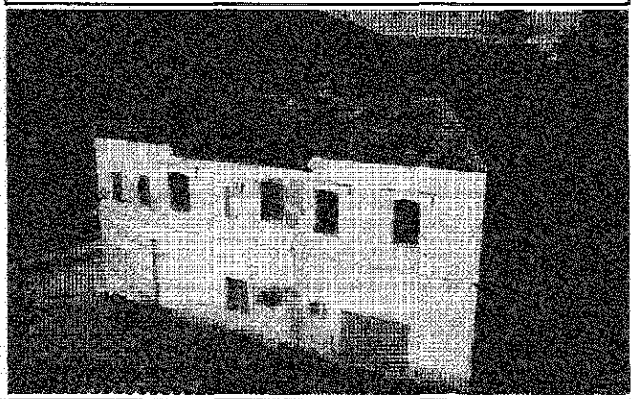
ARQUEOLÓGICO

AB-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa Forestal del Campamento de la Alfaguara

Tipología:
Casa Forestal

Localización:
Camino lateral de la Carretera. GR-NE-26
Dehesa de la Alfaguara
Alfacar

Datación:
Década de los años 40.

Estado actual:
Está semiabandonada, tal vez con un uso estrictamente de temprana. Faltan algunas carpinterías y parece que la cubierta de teja original fue sustituida por la actual de chapa.

Edificio compacto de planta cuadrada, con dos alturas. La planta alta forma una U que deja una terraza transitable en la parte delantera y centrada con el porche de la entrada. Esta planta se cubre a dos aguas con chapas de fibrocemento. Muros de ladrillo enjalbegados, huecos ordenados bien proporcionados algunos con arco rebajado. Tiene una placeta a su alrededor, con muro de mampostería que salva el desnivel.

Observaciones: Su gran volumen blanco destaca entre la fragosidad y el gran porte de las coníferas que la rodean.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Cultural-Ocio

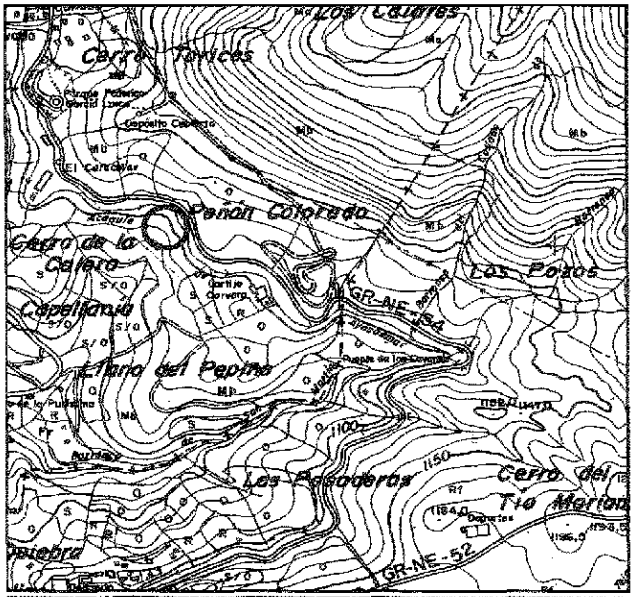
Necesidades de intervención:
Reposición de cubierta original y de carpinterías.

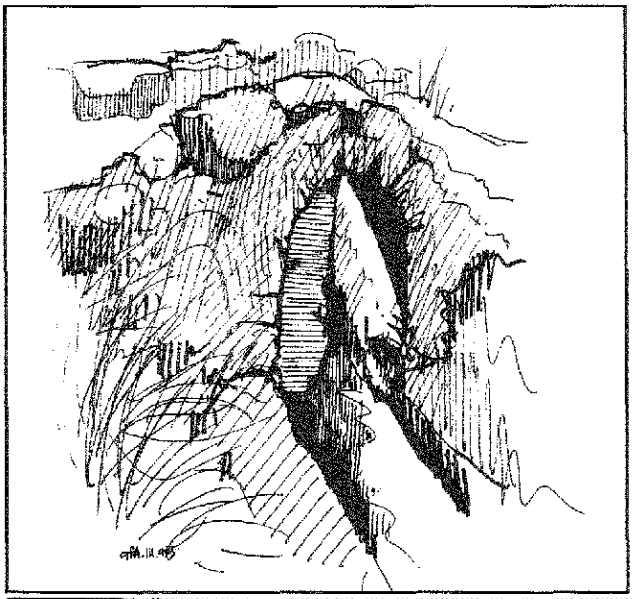


ALFACAR

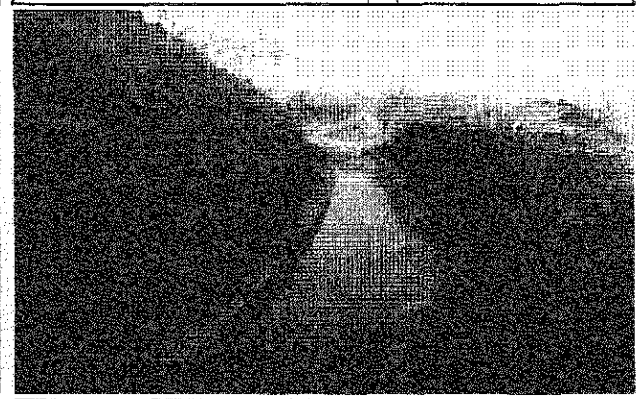
EDIFICACIÓN

AF-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Acequia de Aynadamar

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Tramo entre Fuente Grande y Viznar
Alfacar
Alfacar

Datación:
Anterior al siglo X-XI. Muy remodelada en el tiempo.

Estado actual:
Rehabilitada.

Este tramo es el único que queda descubierto de todo el trazado original. El resto se ha entubado lamentablemente desde la entrada a Viznar hasta el Fargue. Este tramo se ha rehabilitado recientemente dotándolo de sección continua y rematados ambos bordes con un sardinel de ladrillo aplantillado.

Observaciones: Tiene algún paso elevado con cierto interés (arcos de ladrillo y mampostería). Está incoado como B.I.C.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:

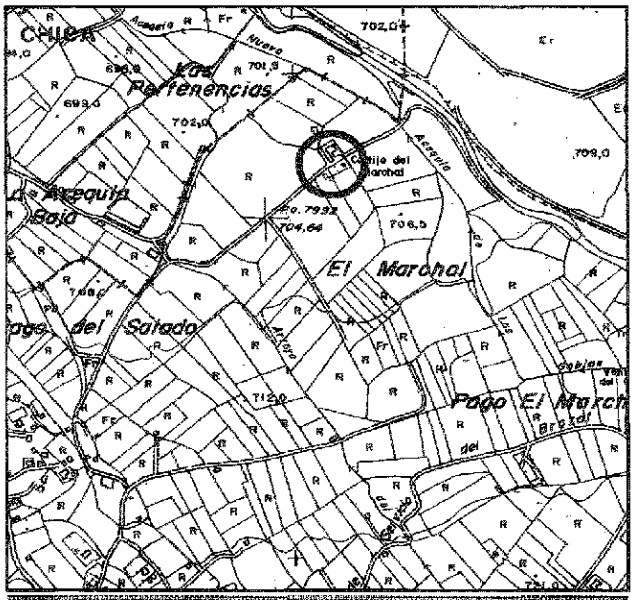
Necesidades de intervención:
Señalización. Sería muy interesante una actuación similar de rehabilitación en el tramo de Viznar a El Fargue unida al reacondicionamiento de los molinos harineros que eran movidos con su corriente creándose un paseo de interés etnográfico y cultural desde El Fargue a Víznar con final en el nacimiento de Fuente Grande en Alfacar.

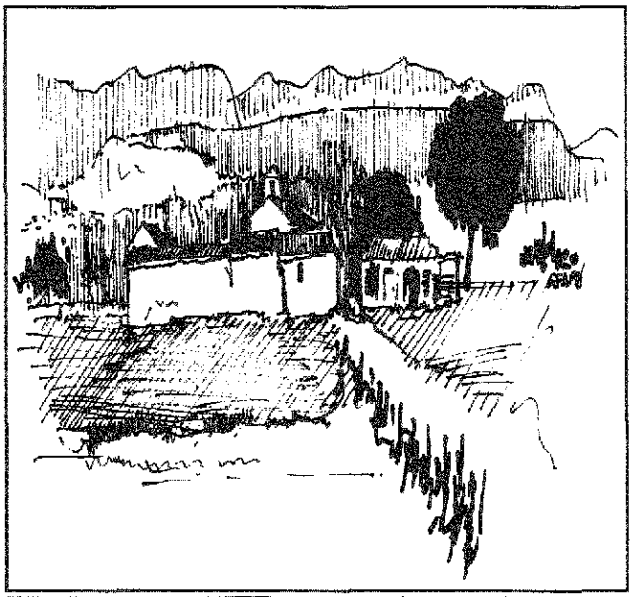


ALFACAR

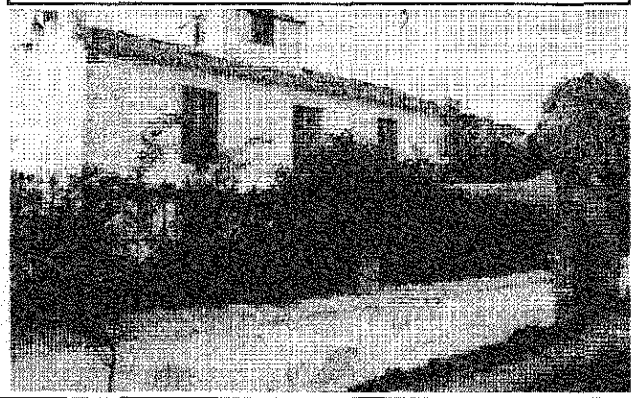
INFRAESTRUCTURA

AF-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Marchal

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Marchal
Pago Marchal
Alhendín

Datación:
Principios del siglo XX.

Estado actual:
Semiabandonado. Tiene numerosas patologías en cubierta.

Cortijo cercado rodeado de naves almacén de una planta de altura. El edificio principal tiene dos plantas y doble crujía de anchura. Huecos regulares, alargados y bien compuestos en fachada. La cubierta es a dos aguas de teja árabe, tiene un pequeño torreón de cubierta a cuatro aguas.

Observaciones: Tiene jardín delantero y una importante masa arbórea (pinos). Frente al edificio principal tiene secadero en ruinas.

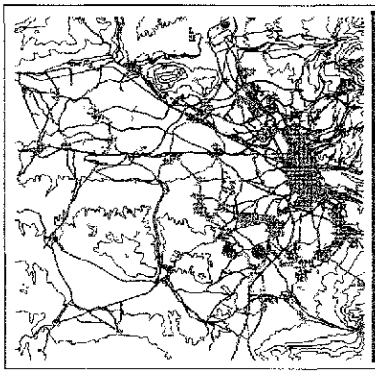
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

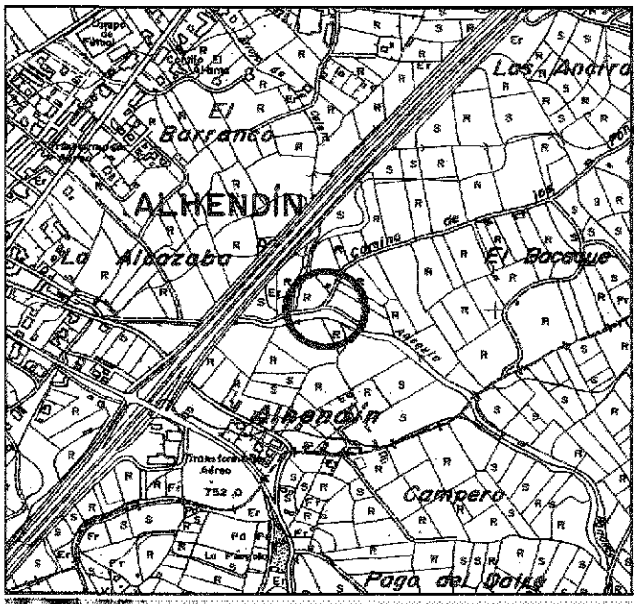
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas.



ALHENDÍN

EDIFICACIÓN

AH-01







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Partidor tradicional

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Camino de Los Portones (acequia del Barranco de La Er
Pago de La Alcazaba
Alhendín

Datación:
Siglo XIX (de tradición morisca).

Estado actual:
Abandonado. Ni la entrada ni la salida existen o estan muy deteriorados.

Es un partidero tradicional, hoy obsoleto, ejecutado con mampostería y sillar. Queda algo más que un pequeño salto de agua. Aún se aprecian muros laterales y acequias secundarias.

Observaciones:

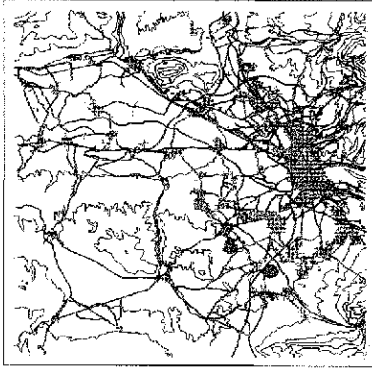
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:

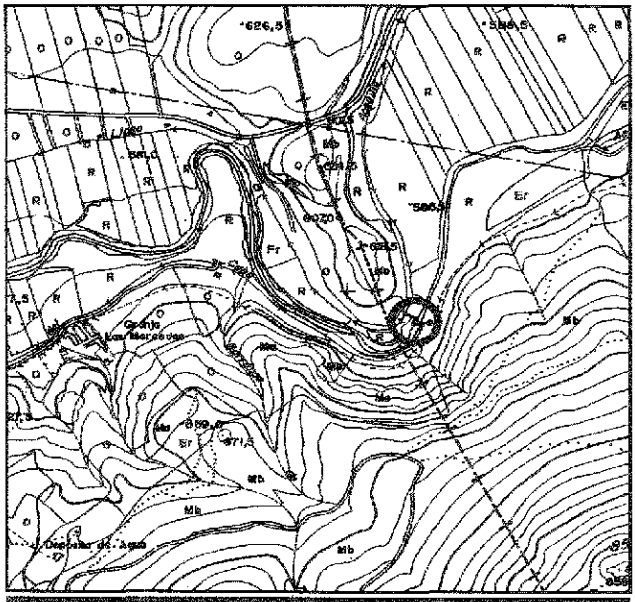
Necesidades de intervención:
Limpieza de su entorno y restauración de los elementos dañados. Rehabilitación de sus fábricas.

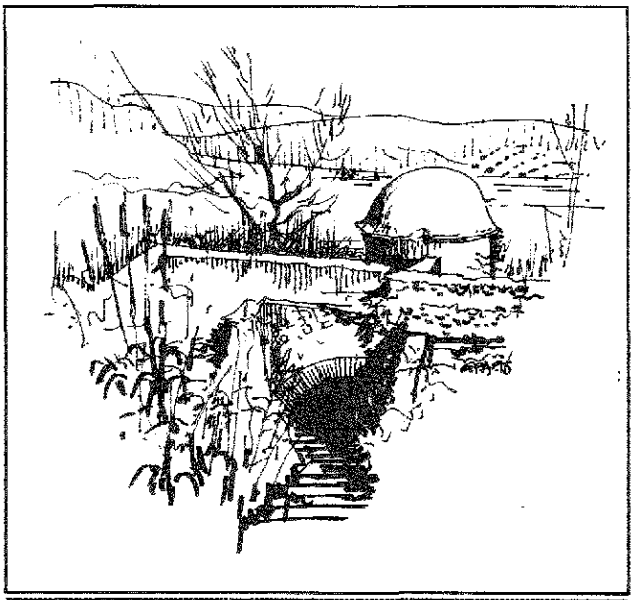


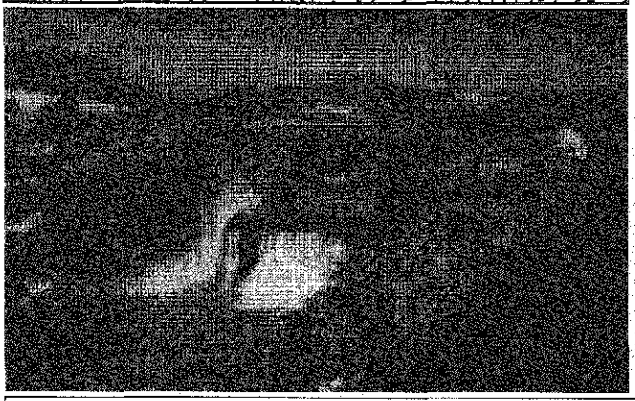
ALHENDIN

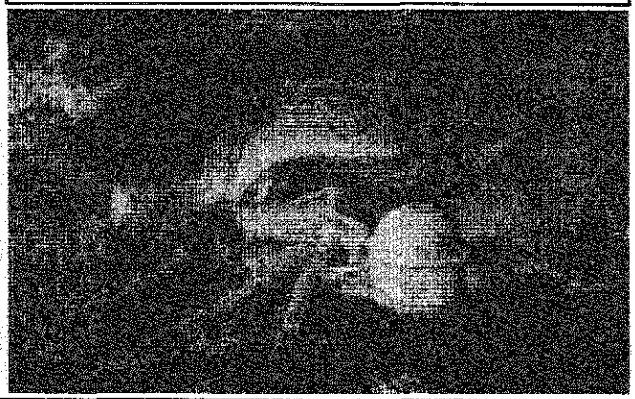
INFRAESTRUCTURA

AH-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Azud sobre el Cubillas

Tipología:

Infraestructura hidráulica

Localización:

Río Cubillas

Límite Atarfe y Pinos Puente

Datación:

No se tiene certeza. Podría ser, con mucho, una infraestructura de las muchas realizadas en época de Carlos III. Lo más probable, sin embargo, es que no tenga más de 150 años.

Estado actual:

Está en uso actualmente una pequeña parte como presa de derivación para la acequia del Cabo y del Llano; el resto, la mayor parte de la instalación no se utiliza.

Presa con salto de agua, partideros, canalizaciones y compuertas metálicas. Está ejecutada con gruesos muros de mampostería careada (más de 1 metro en algunos tramos). Los arcos y bóvedas están ejecutadas con ladrillo macizo. Hay partes (rebosaderos, canales y acequias secundarias) hoy obsoletas.

Observaciones: Podría ser un elemento focalizador integrado en uno de los espacios libres más peculiares de la Aglomeración.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:

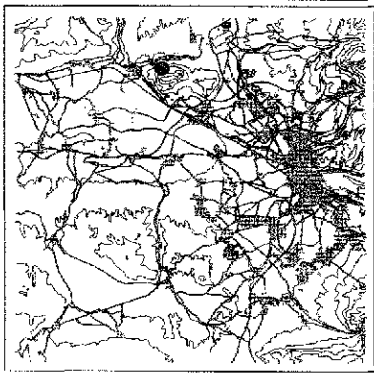
Monumental

Usos admisibles:

El original

Necesidades de intervención:

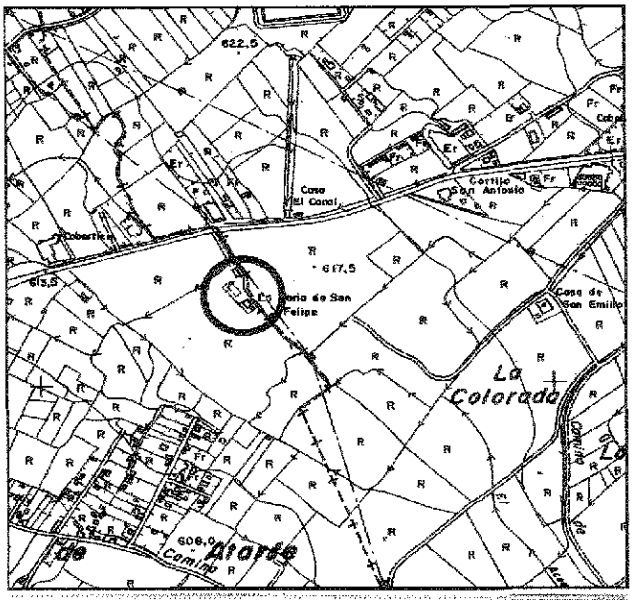
Limpieza de su entorno y restauración de sus elementos obsoletos. Arreglo y mejora de todo el azud y su entorno.

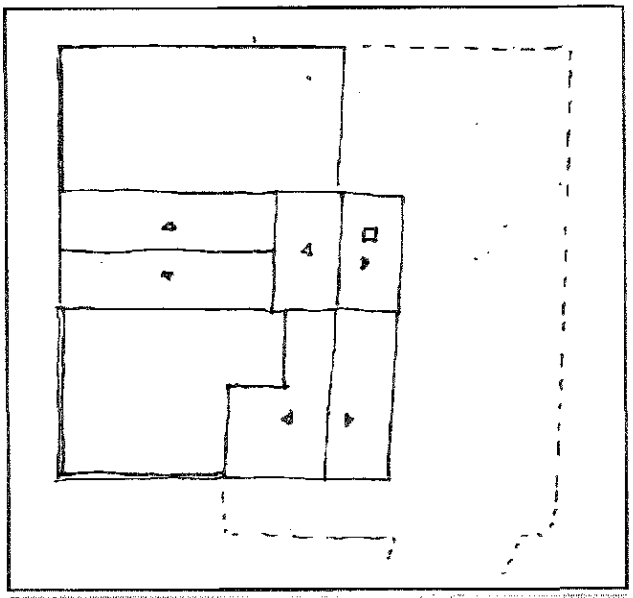


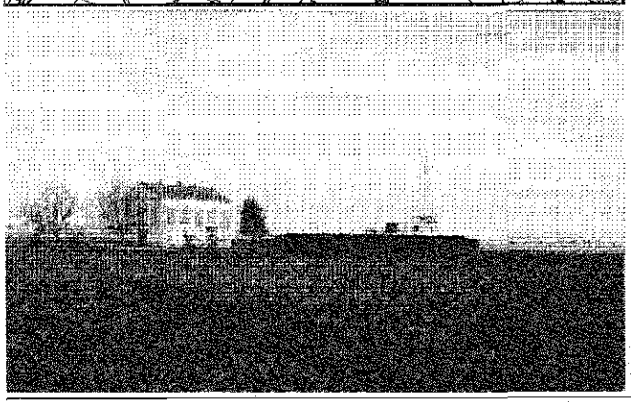
ATARFE

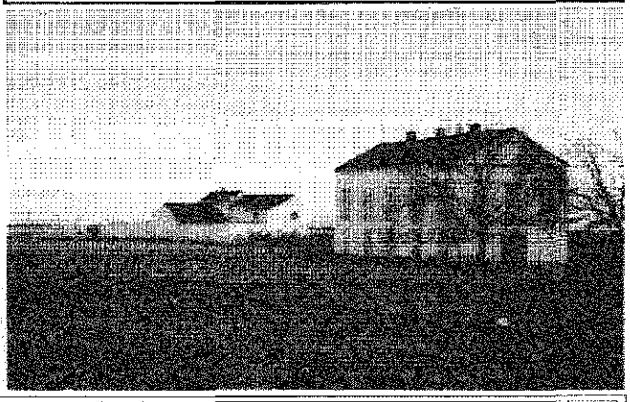
INFRAESTRUCTURA

AT-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
La Noria de San Felipe

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Atarfe-Albolote

Atarfe

Datación:
Mitad del siglo XX.

Estado actual:
Bien conservado. Puede incluso ser residencia habitual.

Se trata de una sencilla edificación agrícola con planta en forma de L; dos plantas en el ala principal y una en la accesoria, junto a los patios traseros de aperos. Tiene secadero próximo.

Observaciones:

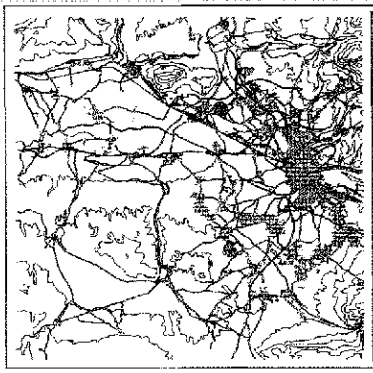
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

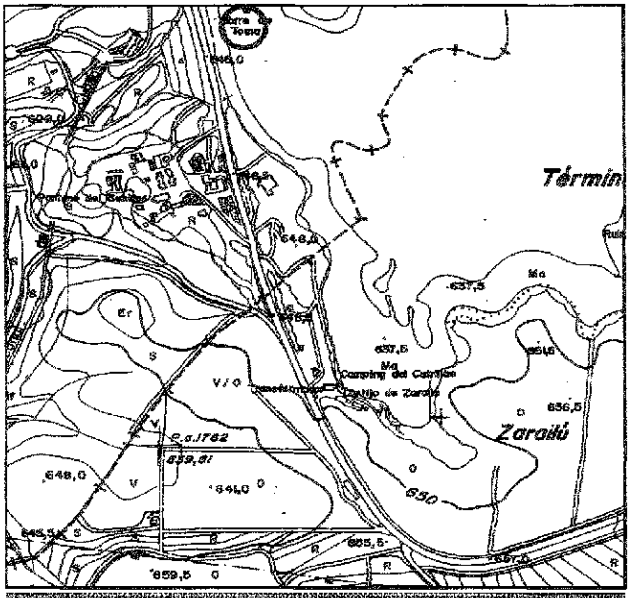
Necesidades de intervención:

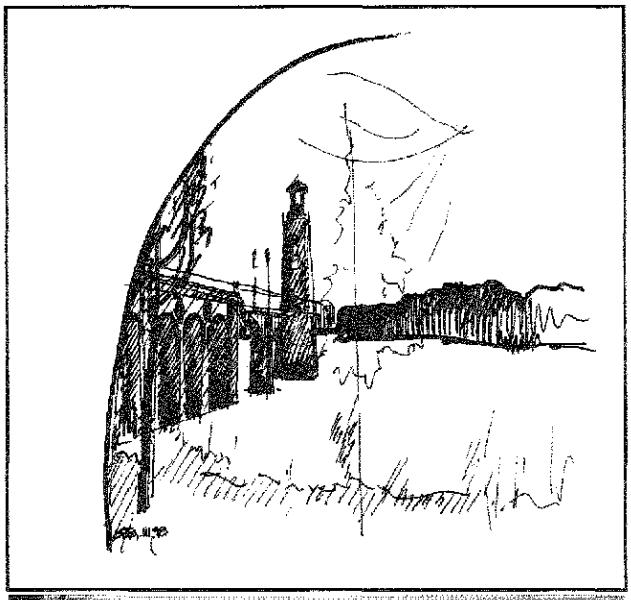


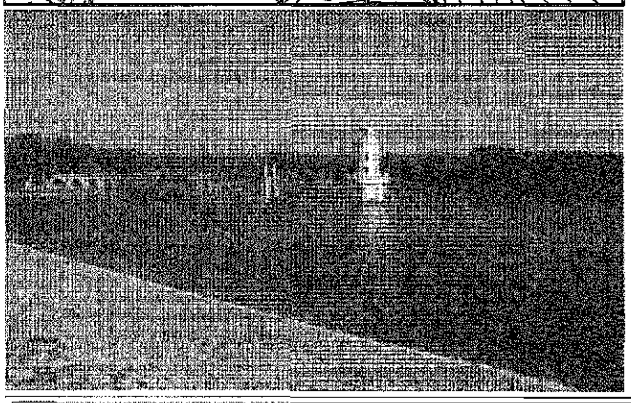
ATARFE

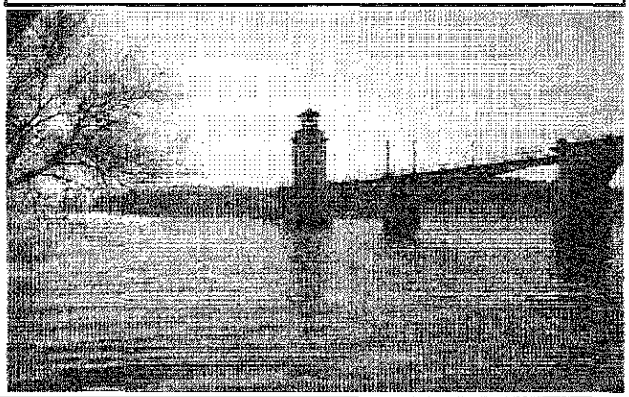
EDIFICACIÓN

AT-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Torre de toma del Pantano de Cubillas

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Pantano del Cubillas
Antigua CN-323
Atarfe

Datación:
Final de la década de 1960.

Estado actual:
En uso y perfectamente conservado.

Torre de toma y control de la presa del pantano del Cubillas. Está formada por la torre propiamente dicha y el camino de acceso a ella con una primera arcada de obra de fábrica y hormigón, y un segundo tramo consistente en una pasarela apoyada en cerchas metálicas de dos vanos con una pila intermedia. La Torre tiene un fuste cilíndrico de dos plantas con huecos alargados a partir de la cota de acceso donde se desarrolla una terraza a su alrededor. Se corona con un torreón de planta cuadrada y cubierta a cuatro aguas de teja árabe. Todo pintado en blanco.

Observaciones: Por su natural emplazamiento dentro de la lámina de agua y por su fisionomía supone un bello hito en el paisaje.

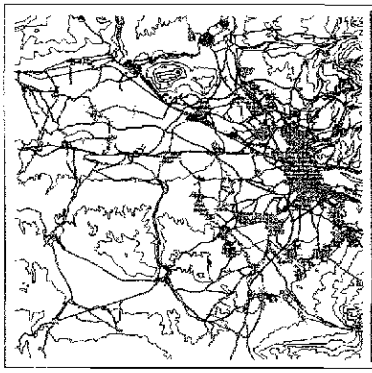
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
El actual

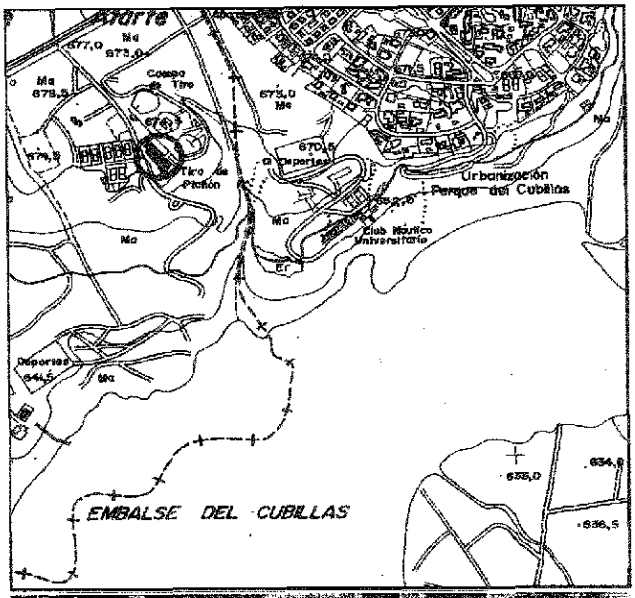
Necesidades de intervención:
Iluminación nocturna.

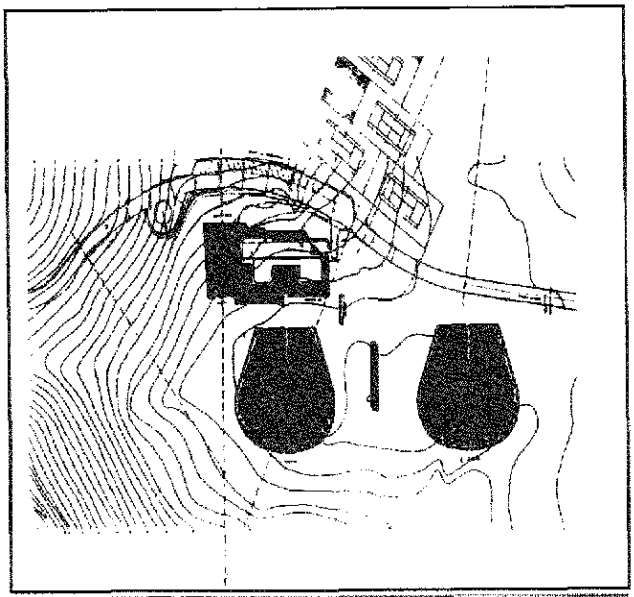


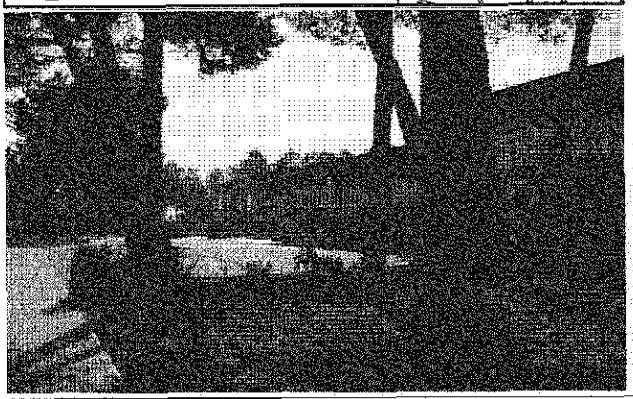
ATARFE

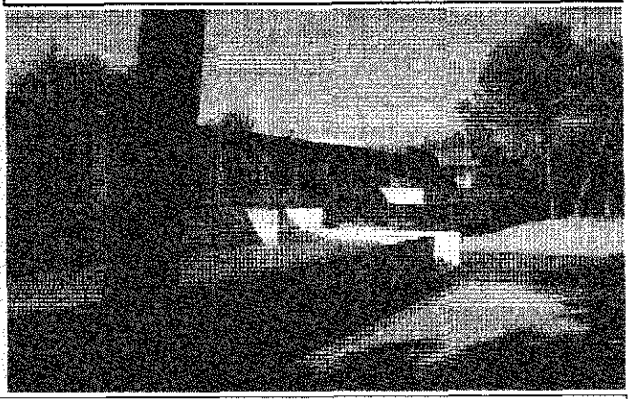
INFRAESTRUCTURA

AT-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Club de Tiro Pichón

Tipología:
Edificio de uso lúdico-deportivo

Localización:
Antiguo trazado de la Carretera CN-323
Urbanización Pantano de Cubillas
Atarfe

Datación:
Final de la década de los años 60.

Estado actual:
Está en uso desde su construcción por lo que se mantiene en buen estado. No obstante tiene algo deteriorado, algunas chapas de madera del alero de cubierta. Se están llevando a cabo algunas obras de reforma interior.

Edificación de planta alargada con dos alturas en parte semienterrada y aterrazada hacia las pistas de tiro y piscina. Cubiertas planas y no transitables. Tiene estructura metálica. Se enmarca en las corrientes de la arquitectura moderna de los años 60 y 70 que florecieron por entonces en España: caracterizada por sus raices racionalistas y a la vez con sesgos expresionistas en la utilización de nuevos materiales y composición de volúmenes y espacios. Su fachada norte tiene grandes paños acristalados frente a la norte más opaca y dominada por amplias fajas de ladrillo. La carpintería metálica tiene una gran importancia en la composición global.

Observaciones: Su autor es el arquitecto José Mª García de Paredes.

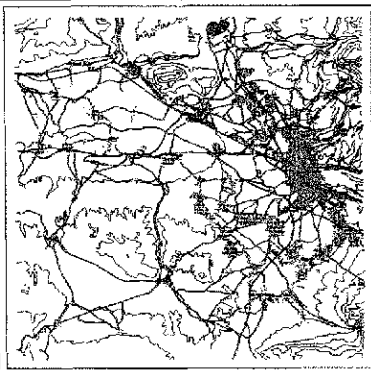
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
El actual

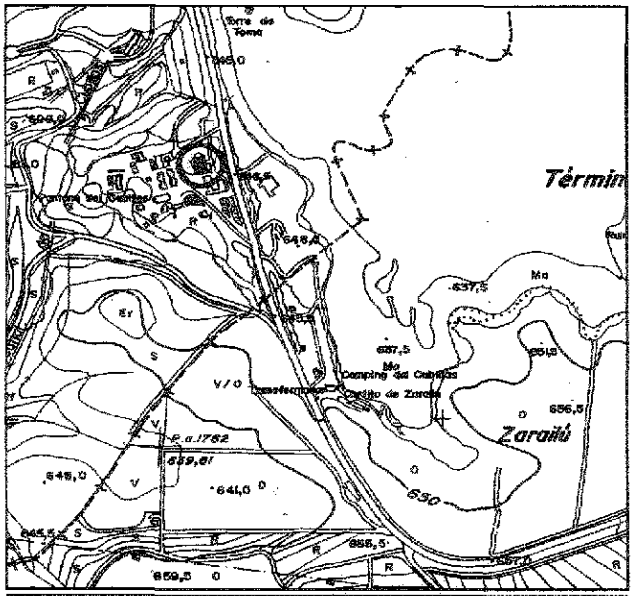
Necesidades de intervención:

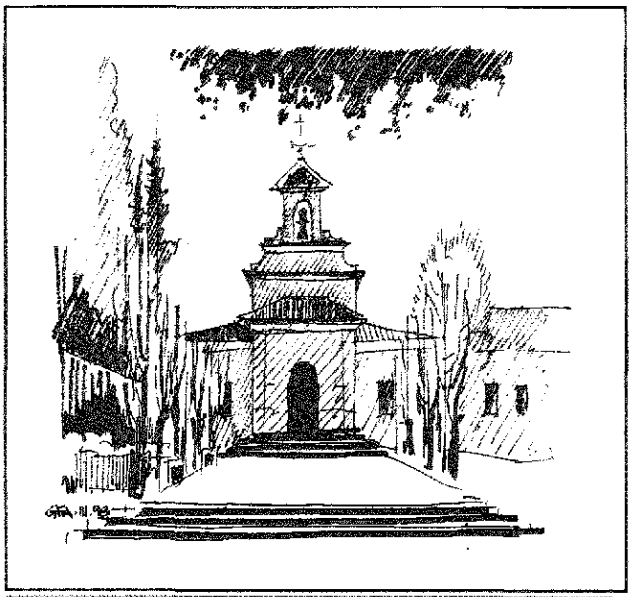


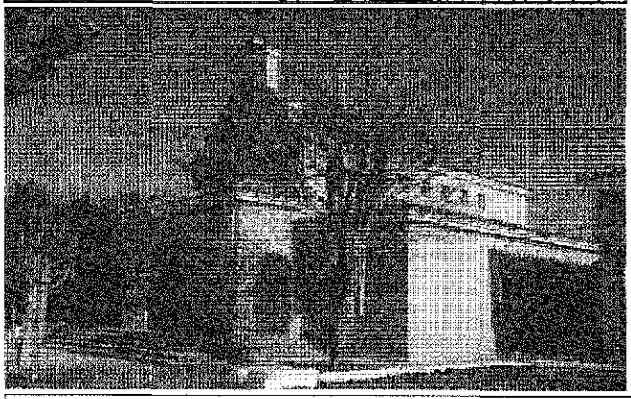
ATARFE

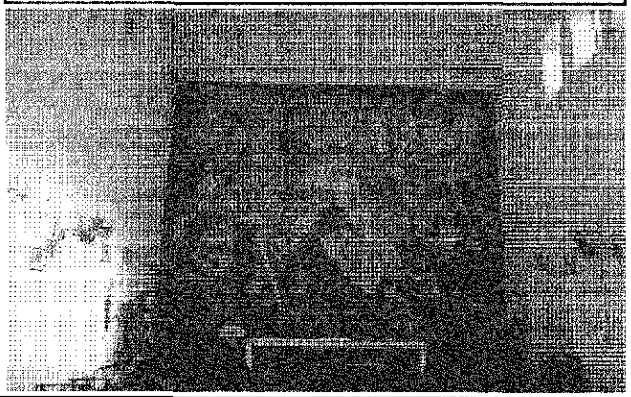
EDIFICACIÓN

AT-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Ermita del Pantano de Cubillas

Tipología:
Ermita

Localización:
Núcleo del Pantano de Cubillas
Antiguo trazado de CN-323
Atarfe

Datación:
Década de los años 60.

Estado actual:
En uso y buen estado en general. Sólo tiene alguna mancha de humedad de filtración de la cubierta.

Pequeña ermita de una sola nave, con cubierta a dos aguas; posee espadaña delantera con frontón y arco de medio punto sobre el zaguán de entrada compuesto por arco de medio punto frontal y dos pequeños laterales que sustentan su cubierta a tres aguas. Tiene huecos rectangulares en la parte superior de su fachada meridional. Todos sus parámetros están enfoscados y pintados en color crema, en blanco los aleros. Muestra un interesante mural al fresco tras el altar.

Observaciones: Forma parte del conjunto edificado junto a la presa del pantano del Cubillas perteneciente a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Autor: D. Francisco Prieto Moreno.

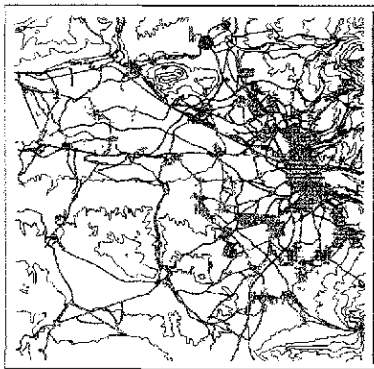
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
El actual

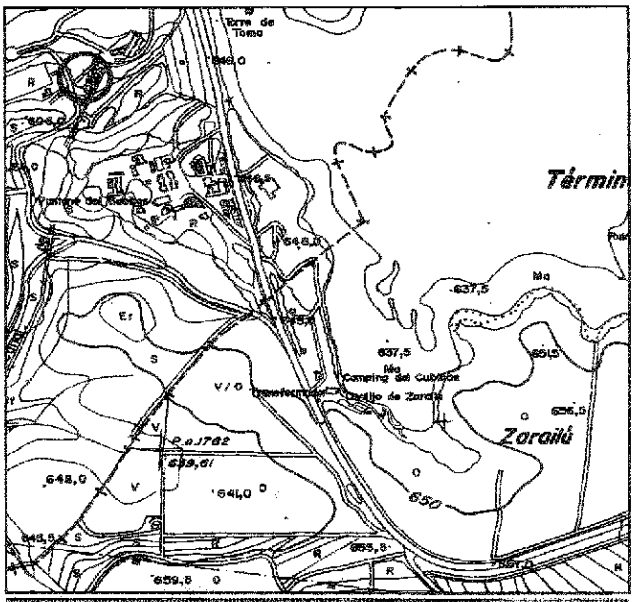
Necesidades de intervención:
Rehabilitación parcial en cubierta.

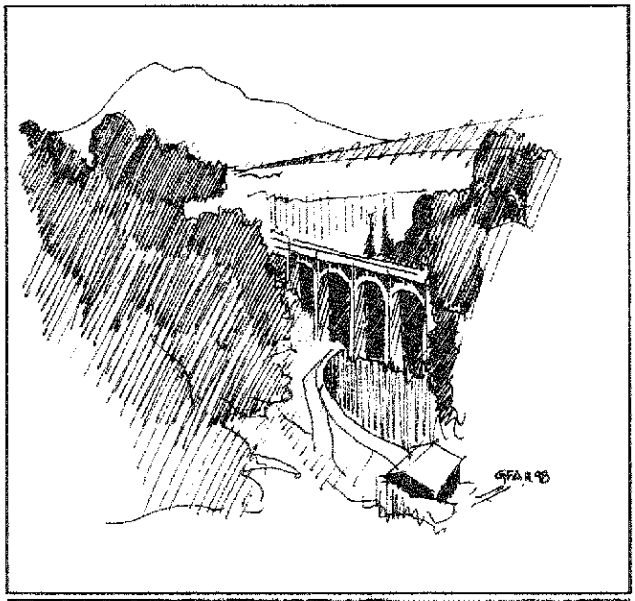


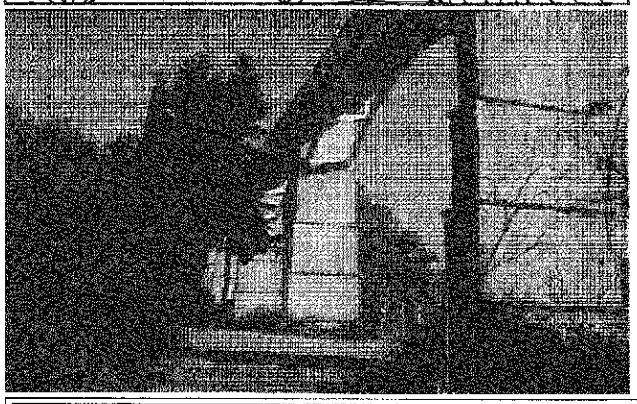
ATARFE

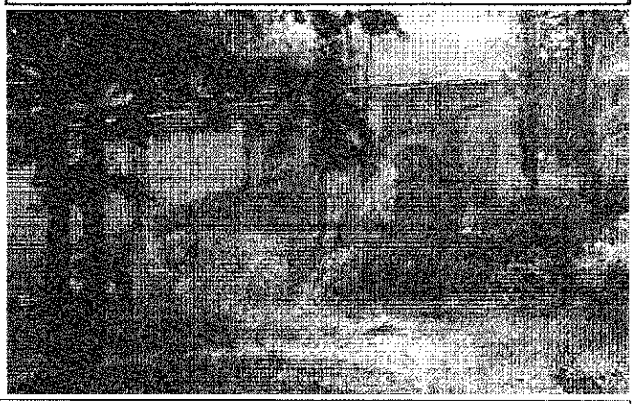
EDIFICACIÓN

AT-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Acueducto del Pantano del Cubillas

Tipología:
Otros

Localización:
Instalaciones hidraúlicas del Pantano
Camino lateral de la CN-323
Atarfe

Datación:
Década de los años 60.

Estado actual:
En uso en general en buenas condiciones.

Acueducto derivado del pantano del Cubillas que conduce sus aguas hasta el canal de Atarfe y el canal del Cortijillo que abastece la depuradora de Pinos Puente. El canal es de sección rectangular de hormigón armado y está sustentada por doble arco parabólico igualmente de hormigón armado que apoya en sendas pilas. Estas son de sección rectangular, decreciente en altura en cuatro tramos. El acueducto salva el antiguo cauce del Cubillas, derivado tras la construcción del pantano. Tiene seis vanos salvados por doble arco. Más que la luz de los vanos llama la atención la altura de las pilas y más aún su implantación en el paisaje, en mitad del antiguo cauce y entre pinares.

Observaciones:

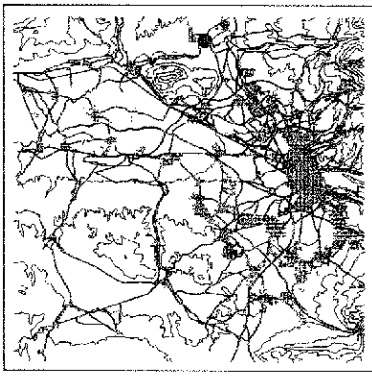
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
El original

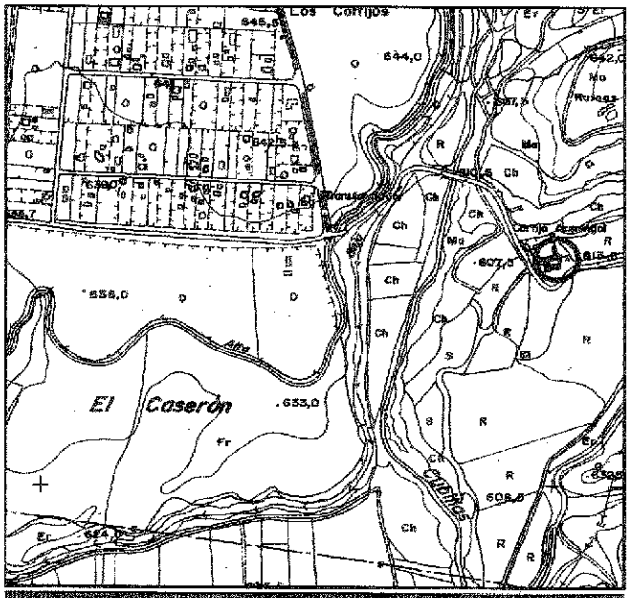
Necesidades de intervención:
Iluminación nocturna.

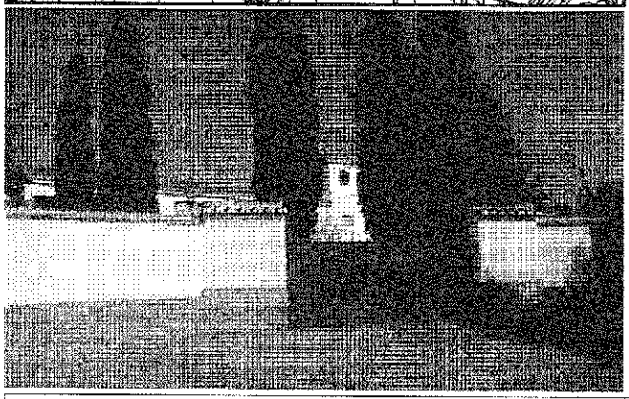


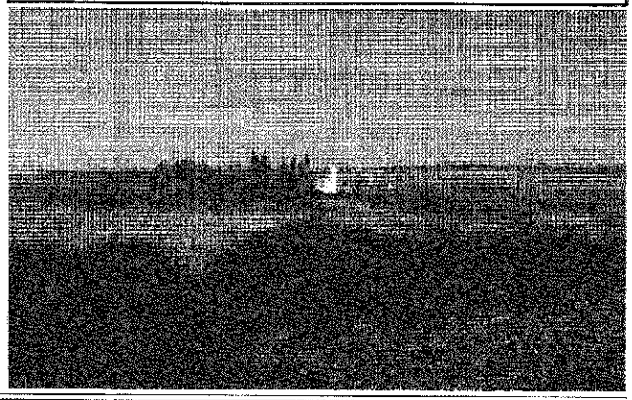
ATARFE

INFRAESTRUCTURA

AT-06







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Armengol

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Caparacena al Pantano de Cubillas
Río Cubillas
Atarfe

Datación:
Final del siglo XIX, primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Bien conservado.

Cortijo de grandes dimensiones, completamente cercado. Se organiza, el cuerpo principal, en torno a un gran patio rectangular, rodeado completamente de edificación. Toda ella tiene dos plantas de altura y cubierta a dos aguas a excepción de un torreón en el ángulo sureste, con tres plantas y cubierta a cuatro aguas (teja árabe).

Observaciones: Destaca en el paisaje tanto por sus volúmenes encalados como por la masa de árboles que lo rodean, sobresaliendo los esbeltos cipreses de la entrada.

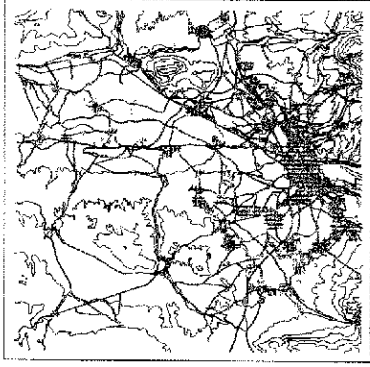
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

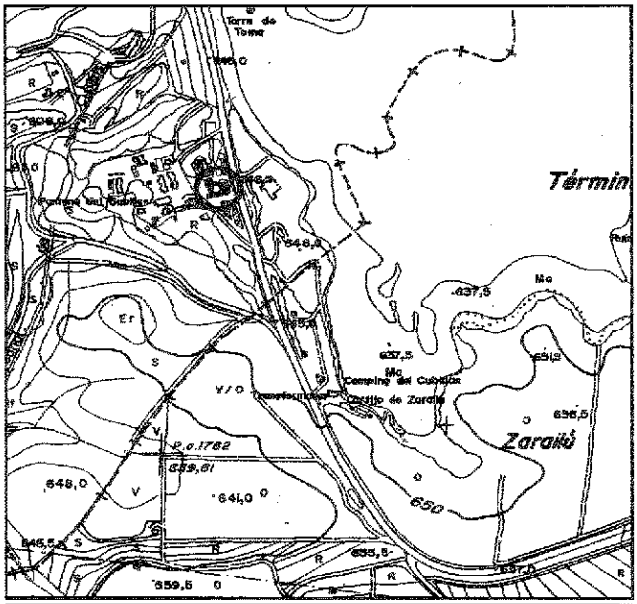
Necesidades de intervención:

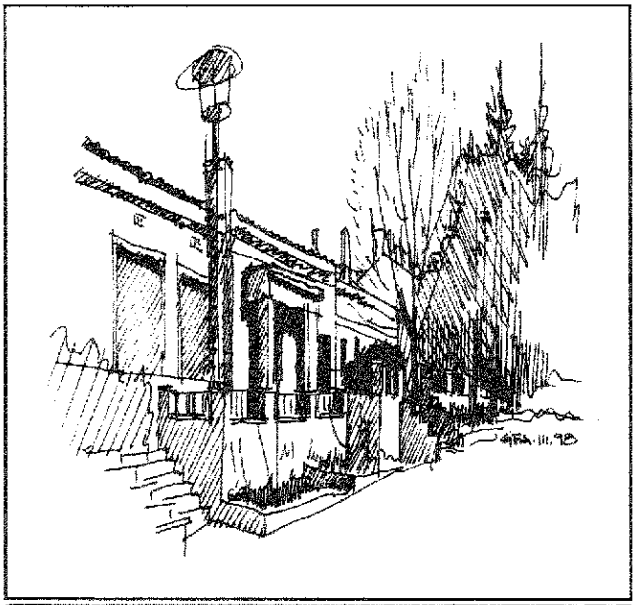


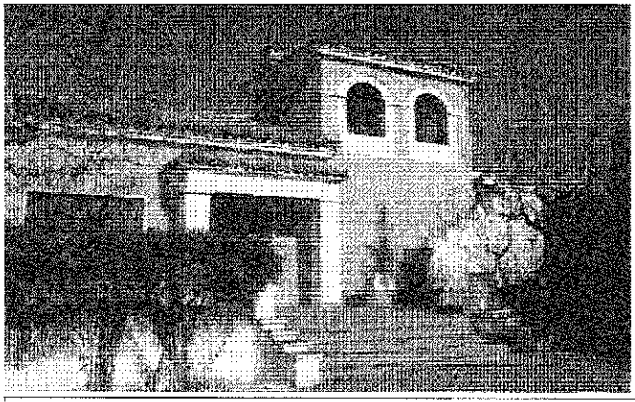
ATARFE

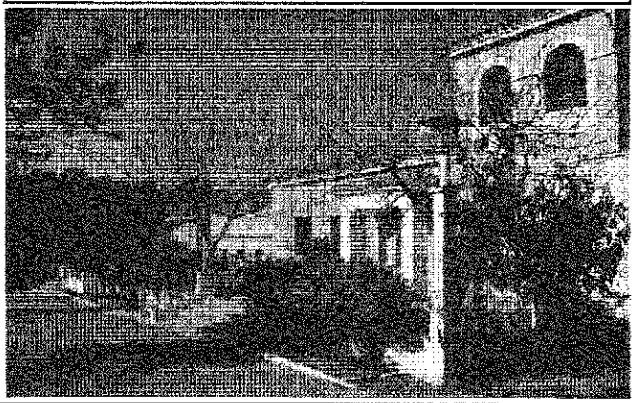
EDIFICACIÓN

AT-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa del Ingeniero

Tipología:
Vivienda

Localización:
Núcleo del Pantano de Cubillas
Antiguo trazado de la CN-323
Atarfe

Datación:
Década de los años 60.

Estado actual:
Perfecto estado de conservación.

Se trata en realidad de un conjunto de viviendas adosadas que junto con la ermita forman una unidad estilística. Son construcciones en general de una planta, salvo el torreón externo con escalera exterior y ventanas con arco de medio punto. Todos sus parámetros están enfoscados y pintados en color crema; aleros, recercados y zaguán en blanco.

Observaciones: Forman parte del conjunto edificado del pantano del Cubillas perteneciente a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Autor: D. Francisco Prieto Moreno.

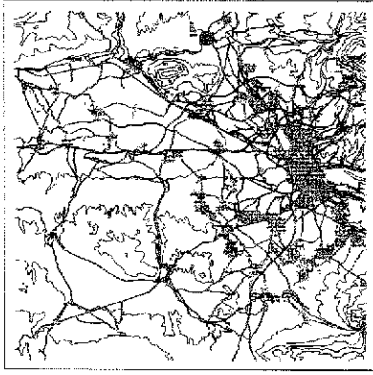
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

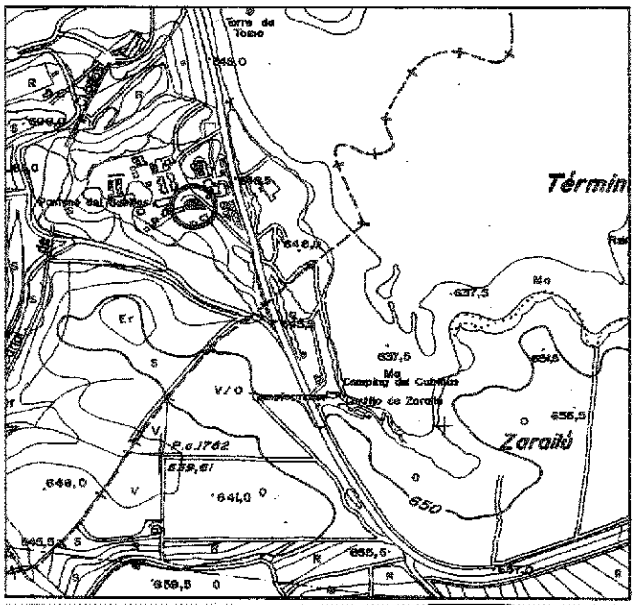
Necesidades de intervención:

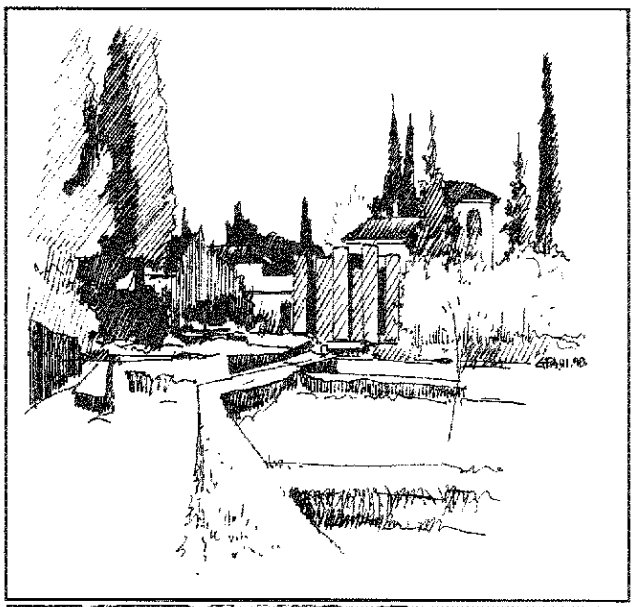


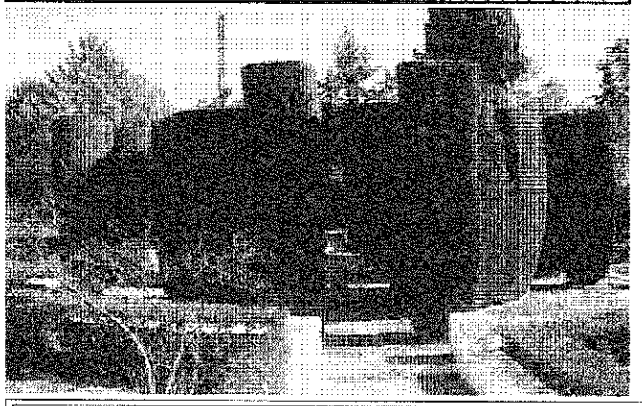
ATARFE

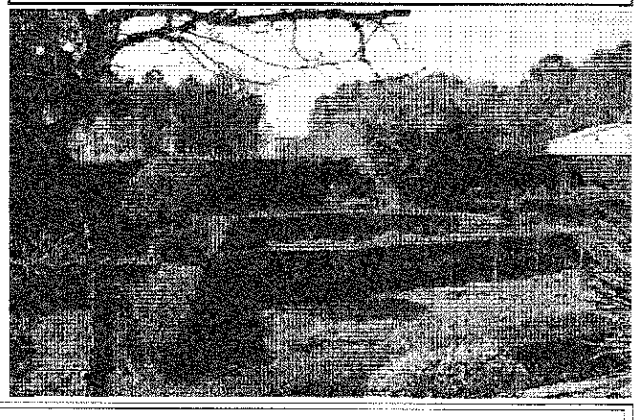
EDIFICACIÓN

AT-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Jardines del Pantano del Cubillas

Tipología:
Jardín

Localización:
Núcleo del Pantano de Cubillas
Antiguo trazado de la CN-323
Atarfe

Datación:
Década de los años 60.

Estado actual:
Muy bien conservado.

Jardín de trazado geométrico al estilo de los nuevos jardines del Generalife, están formados por pequeñas paratas y setos de arrayán. Destaca además la glorieta de cipreses y demás arbolado. Todo ello integrado con la edificación de la ermita y casa del ingeniero.

Observaciones: Forma parte del conjunto edificado junto a la presa del pantano del Cubillas perteneciente a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Autor: D. Francisco Prieto-Moreno. Se asimila a un elemento edificado aunque realmente no lo sea.

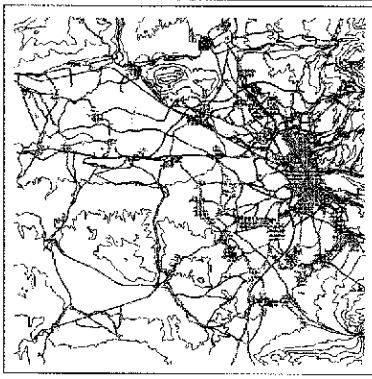
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónico

Usos admisibles:
Zona verde

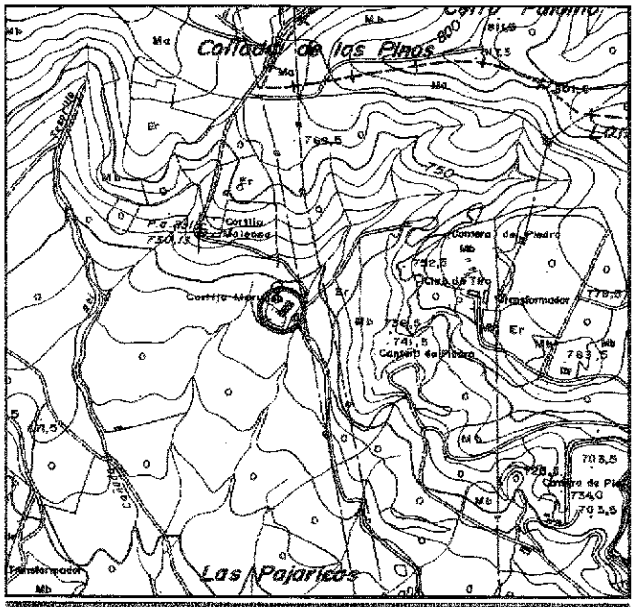
Necesidades de intervención:

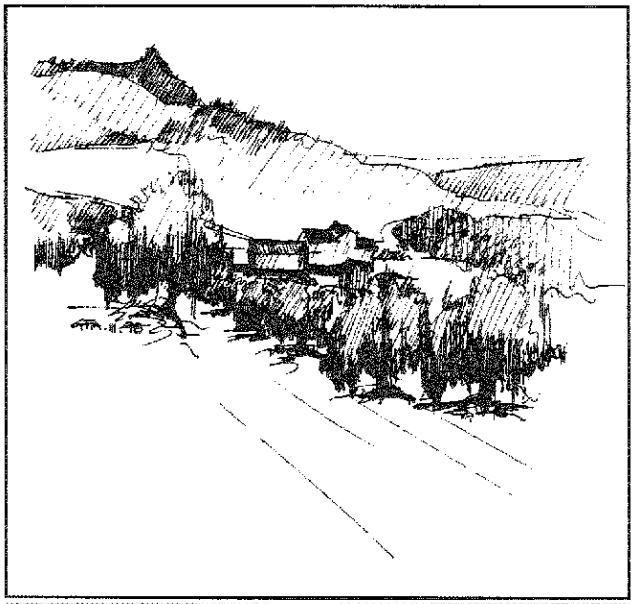


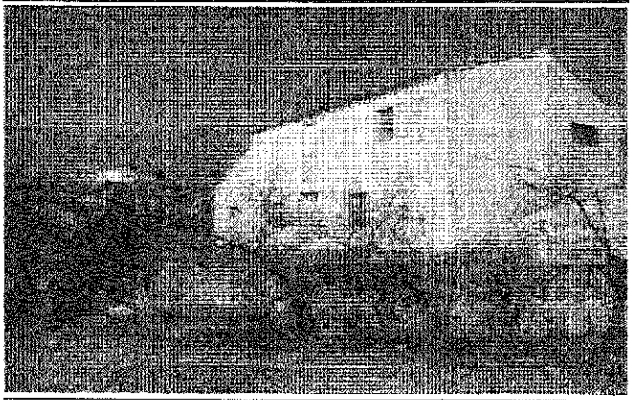
ATARFE

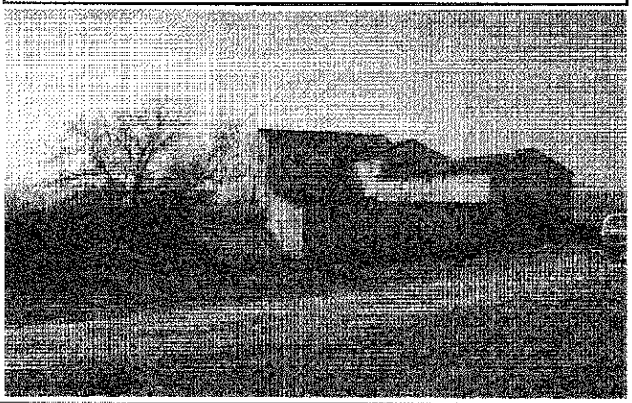
EDIFICACIÓN

AT-09









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Marugán

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Barranco de la Ermita
Bajo Collado de los Pinos
Atarfe

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Algunos muros deteriorados. Cubiertas en mal estado.

Edificación con planta en L y patio de aperos en su interior. El ala a mediodía es la vivienda, con dos plantas de altura, dos crujías y cubiertas de teja árabe a dos aguas; la de poniente son dos módulos adosados, el último de ellos es un almacén de una planta, también cubierta a dos aguas. Muros de tapial y ladrillo y pilarones de ladrillo en el centro. Forjados de rollizo y cubierto de par y nudillo.

Observaciones:

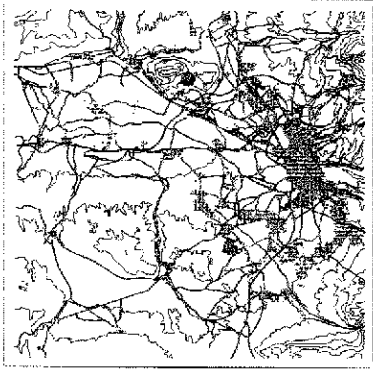
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

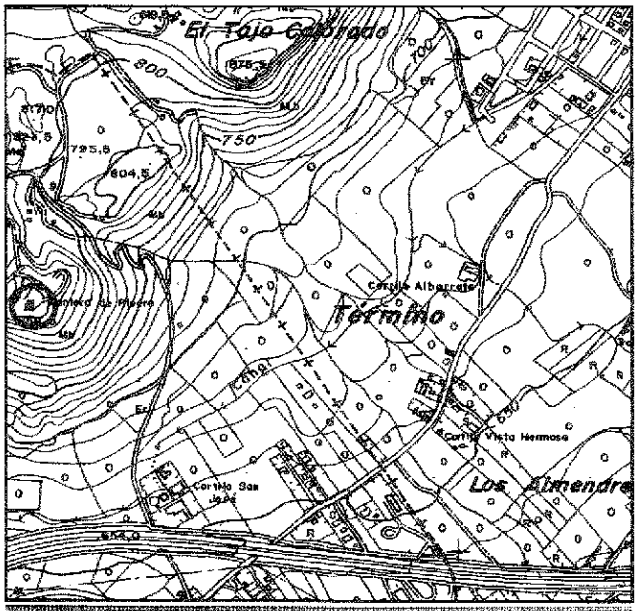
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas y de placeta.

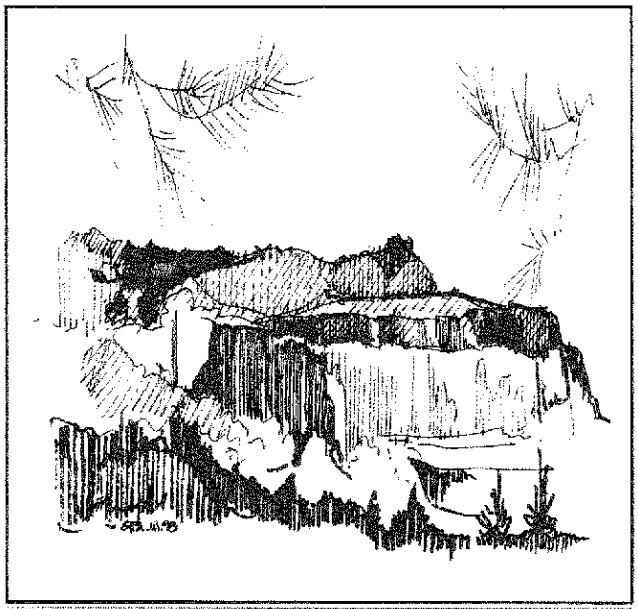


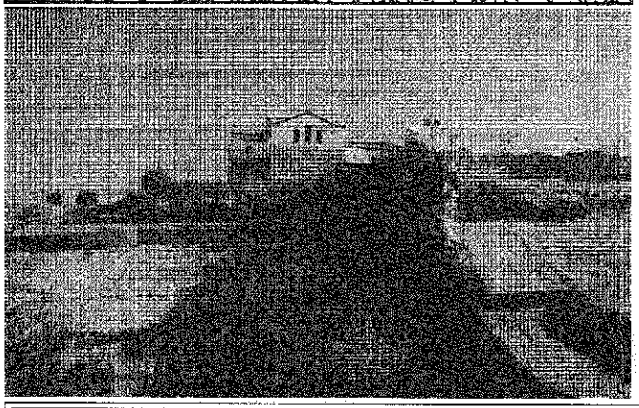
ATARFE

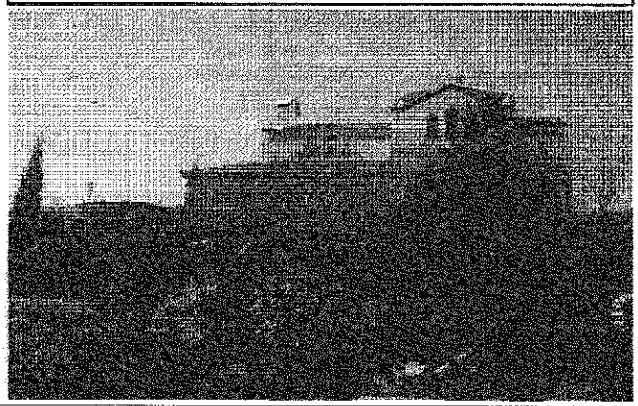
EDIFICACIÓN

AT-10









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Ermita de los Tres Juanes

Tipología:
Ermita

Localización:
Serrata de Atarfe
Sierra Elvira
Atarfe

Datación:
Década de los años 40.

Estado actual:
Rehabilitada por el Ayuntamiento en Atarfe.

Antigua ermita reconvertida en museo de la Naturaleza. Se trata de un edificio en planta de cruz latina con cubierta resaltada en el crucero. Todo cubierto a dos aguas salvo el crucero a cuatro con teja árabe. Tiene un potente zócalo de mampostería. El resto enfoscado y encalado.

Observaciones: Forma parte del conjunto de jardines y parque de la naturaleza de Sierra Elvira. Tiene una excelente posición paisajística y desde este punto se divisa la casi totalidad de la aglomeración urbana de Granada.

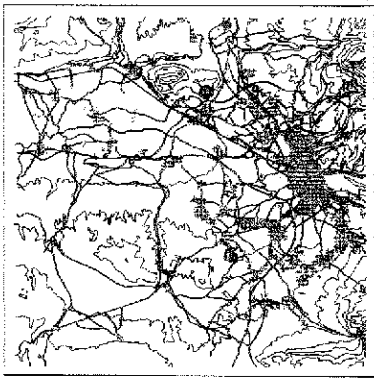
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Cultural

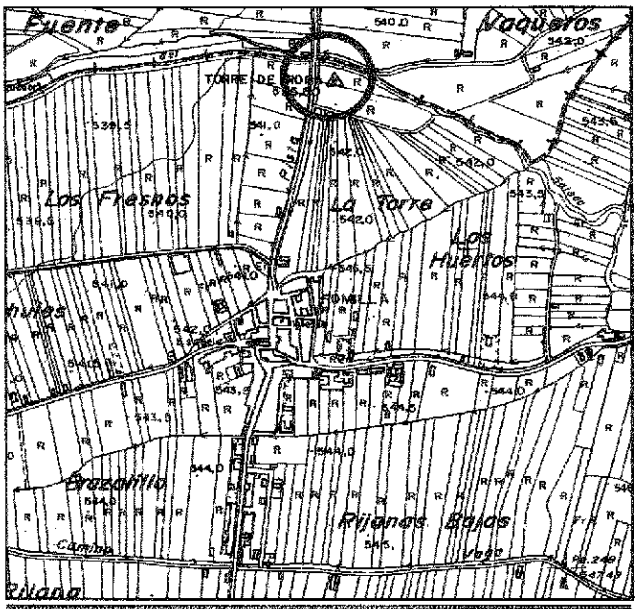
Necesidades de intervención:

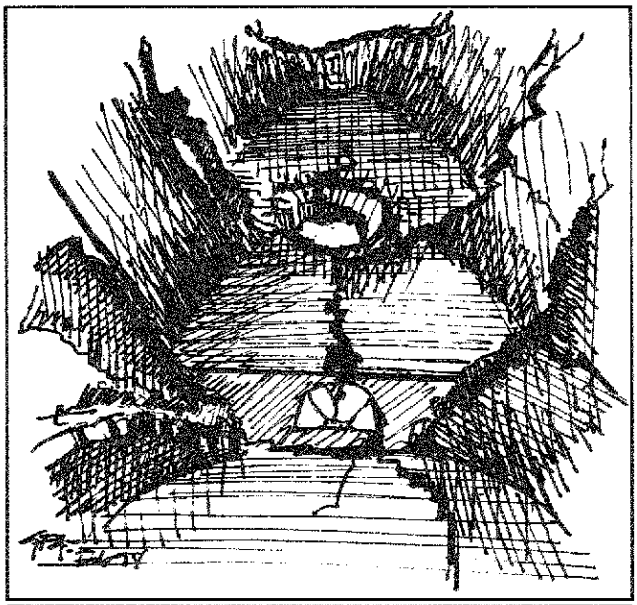


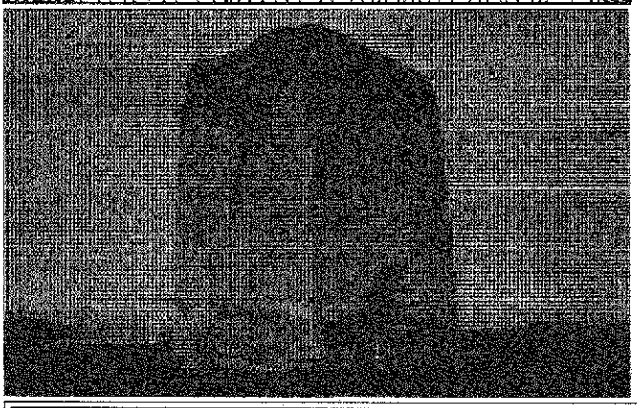
ATARFE

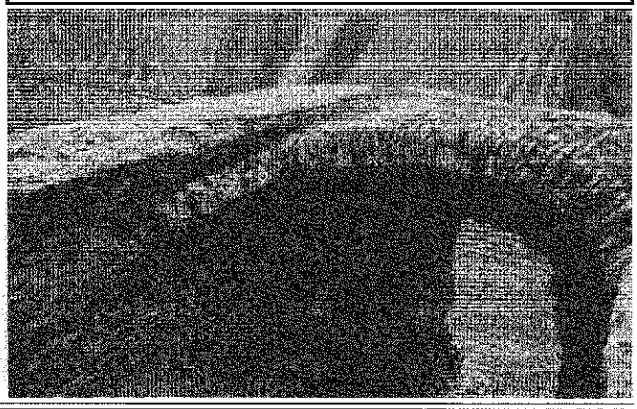
EDIFICACIÓN

AT-11









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Torre de Roma

Tipología:
Torre defensiva

Localización:
Camino de Romilla al río Genil en el cruce con el arroyo
Pago de la Torre
Romilla-Chauchina

Datación:
Siglo XIV-XV. Época nazarí.

Estado actual:
Permanece en pie pese a que en su interior las bóvedas están hundidas y los muros presentan importantes grietas que denotan su progresivo estado de ruina.

Torre militar con función defensiva y de vigía. De planta cuadrada con tres pisos de altura formados con bóvedas esquifadas de ladrillo. Muros de tapial en torno a 1m. de espesor. Revocos exteriores con colores ocres.

Observaciones: Es uno de los hitos paisajísticos más importantes de la vega.

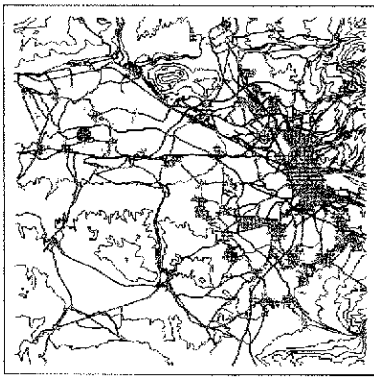
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:
Bien de Interés Cultural

Usos admisibles:
Cultural

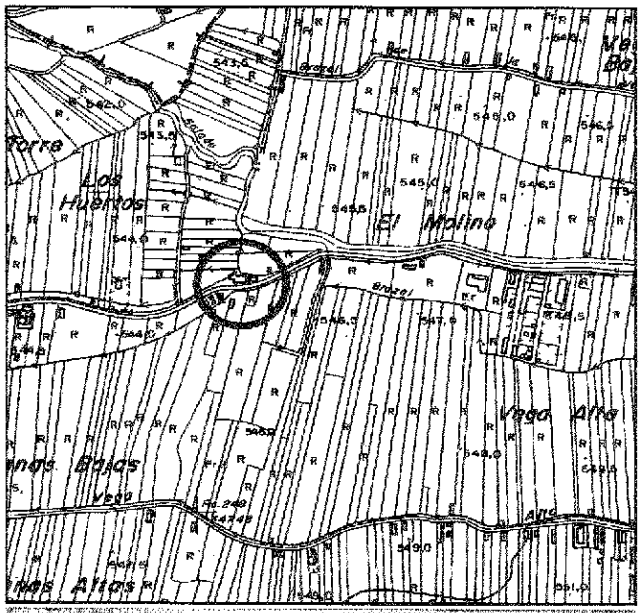
Necesidades de intervención:
Urgente consolidación de los muros que impida el proceso de ruina, reconstrucción de las bóvedas o consolidación de la ruina y por último tratamiento de los revocos exteriores de sus muros. Es importante garantizar un correcto sistema de cubierta.

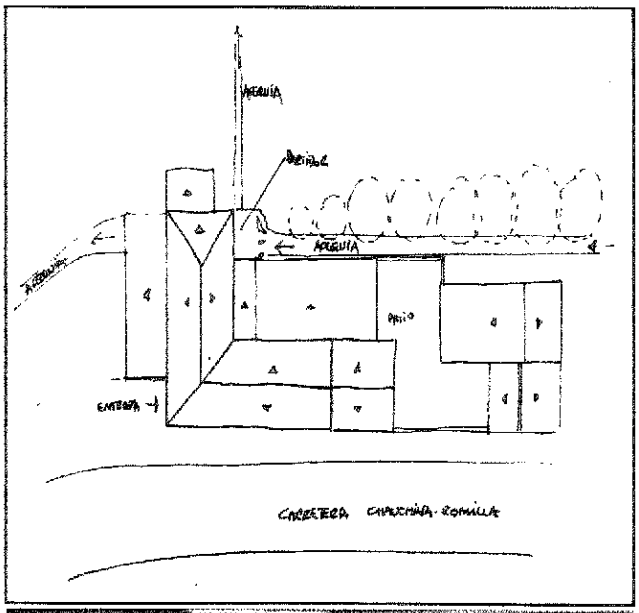


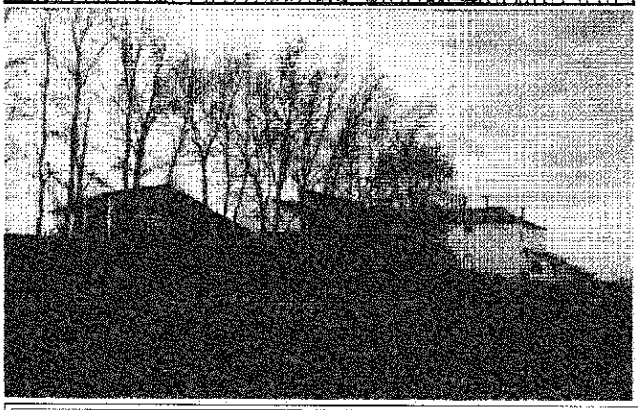
CHAUCHINA

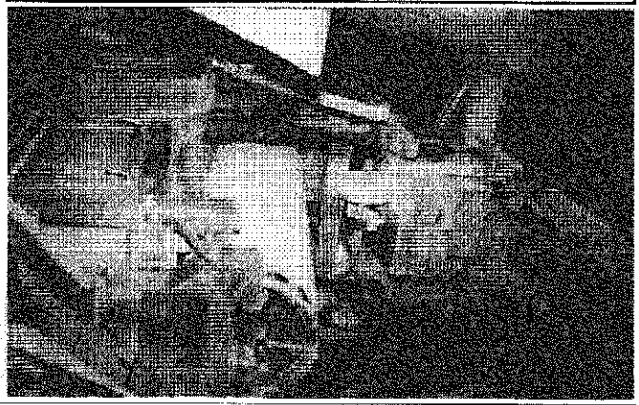
ARQUEOLÓGICO

CH-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Molino (sin denominación)

Tipología:

Casa-Molino

Localización:

Camino de Chauchina a Romilla.

El Molino-Las Huertas.

Chauchina

Datación:

La edificación principal es del último tercio del siglo XIX.

Estado actual:

Se mantiene el uso aunque no la maquinaria ni la energía motriz del agua de la acequia. Quedan, no obstante, restos de la maquinaria y de las conducciones del agua semiocultas.

Conjunto de edificaciones rurales en las que destaca el módulo principal del molino harinero y la vivienda formando una L con dos plantas de altura. El resto son edificaciones anexas normalmente de una planta para uso de almacén.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

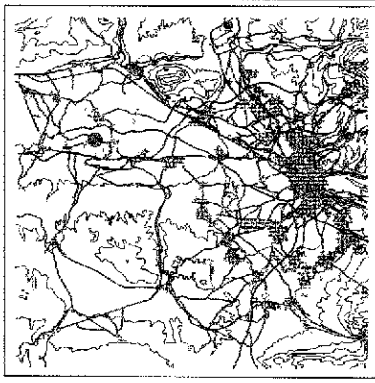
Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Industrial-Agrícola

Necesidades de intervención:

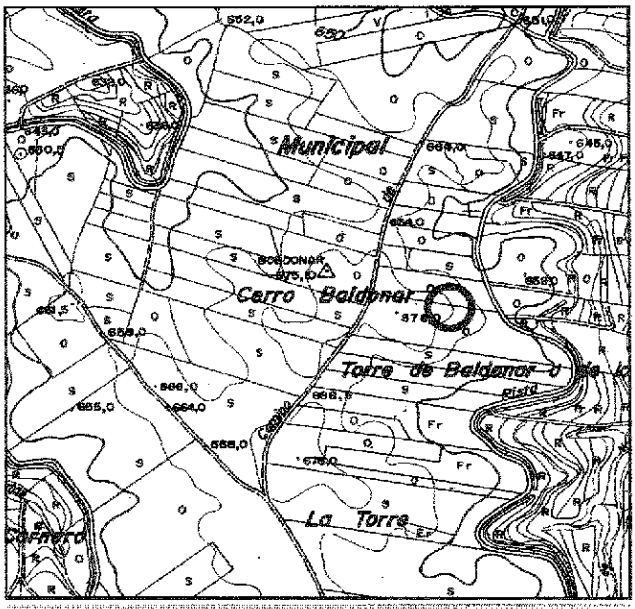
En principio no es necesario salvo la puesta en valor de los elementos antiguos (entradas del agua, bóvedas,...). Revocos y pinturas exteriores.



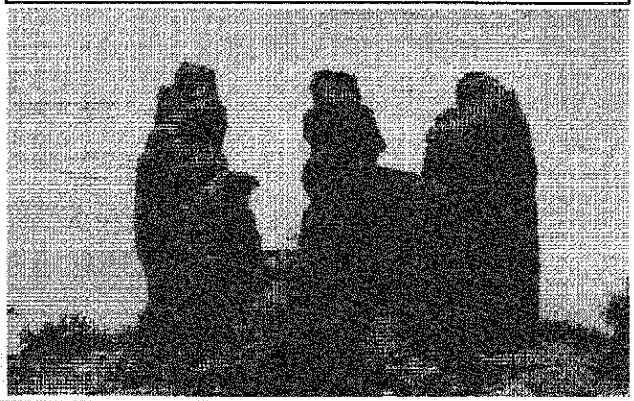
CHAUCHINA

EDIFICACIÓN

CH-02







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Torre de Baldonar o de los Moros

Tipología:

Torre defensiva

Localización:

Camino de Láchar a Chimeneas

Pago de la Torre. Torre de Baldonar

Cijuela

Datación:

Siglo XIV-XV. Es de época nazarí y con la misma función que la Torre de Roma en plena vega de Chauchina, pero de menor envergadura.

Estado actual:

Prácticamente arruinada. Quedan en pie parte de los lienzos este y norte con una altura máxima de 7 m. y restos menores de lienzo de la cara sur.

Se trata de los restos de una torre defensiva (de vigía) nazarí. De planta cuadrada. Ejecutada con muros de tapial (en torno a 1 m. de espesor) y verdugadas de ladrillo. Se mantiene aún gracias a que el tapial está cementado en parte por acción de mortero de cal.

Observaciones: No está propiamente dentro de la vega, pero domina el valle irrigado del arroyo Chimeneas quedando Sierra Nevada al fondo.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:

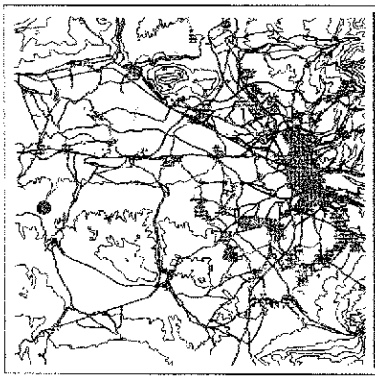
Bien de Interés Cultural (sin incoar)

Usos admisibles:

Cultural

Necesidades de intervención:

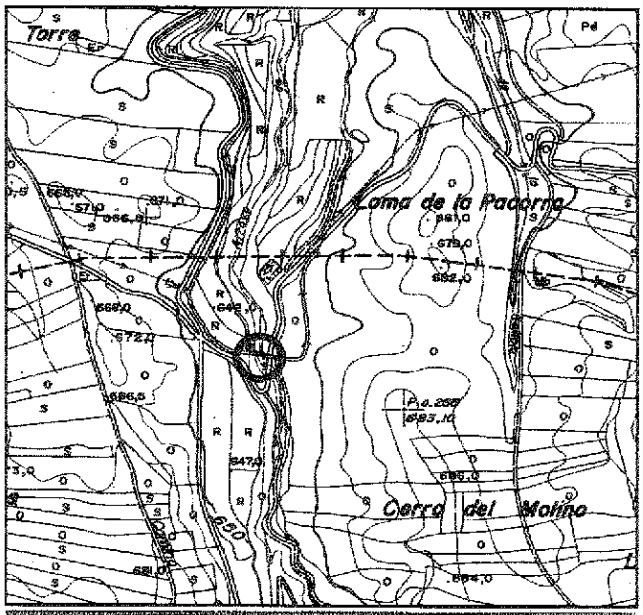
Urgentísima consolidación de la ruina. (Limpieza del perímetro y reutilización de material disperso).

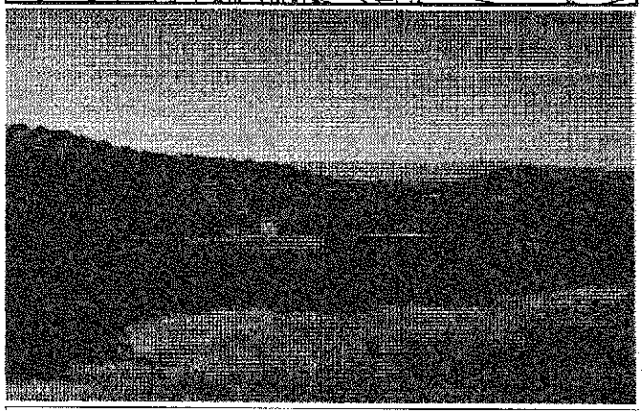


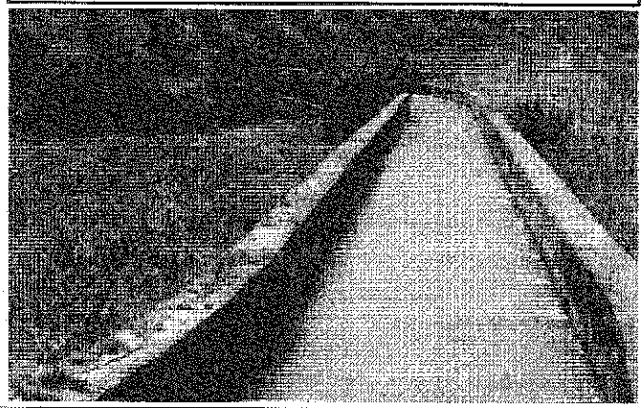
CIJUELA

ARQUEOLÓGICO

CJ-01







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Acueducto sobre el arroyo Chimeneas

Tipología:
Puente de Sillería

Localización:
Cruce del Canal del Cacín sobre el arroyo Chimeneas

Chimeneas

Datación:
Década de los años 60.

Estado actual:
En uso y bien conservado.

Se trata de un acueducto que salva el arroyo Chimeneas. Es una obra de hormigón armado con 3 grandes arcos de medio punto en su parte central y otros pequeños en los laterales. Cada tímpano está oradado por un ojo de buey. Los pilones están revestidos de sillería y mampostería careada. Toda la sección en U del canal es de hormigón.

Observaciones: En general toda la obra de ingeniería hidráulica del canal del Cacín es en sí misma un elemento destacable, eso sí con puntos álgidos como este acueducto.

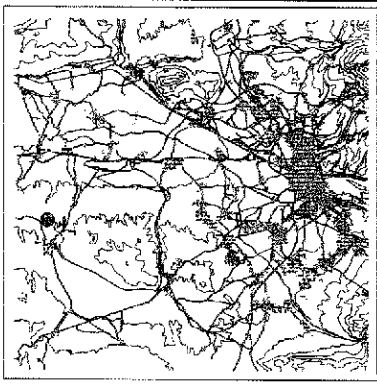
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
El original

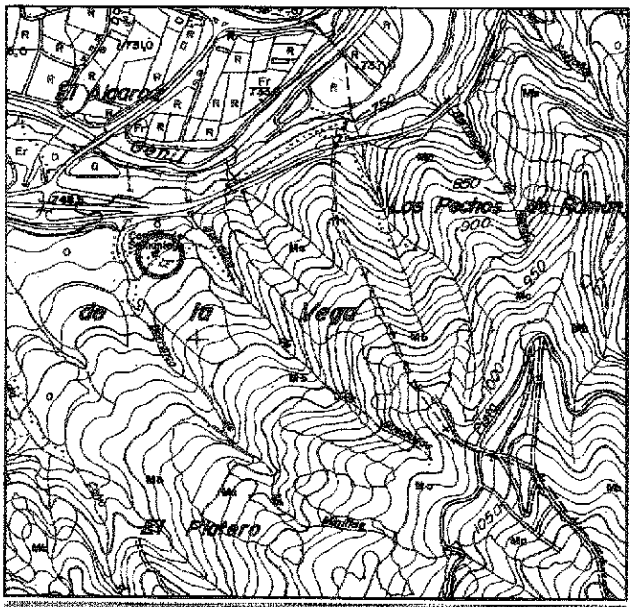
Necesidades de intervención:

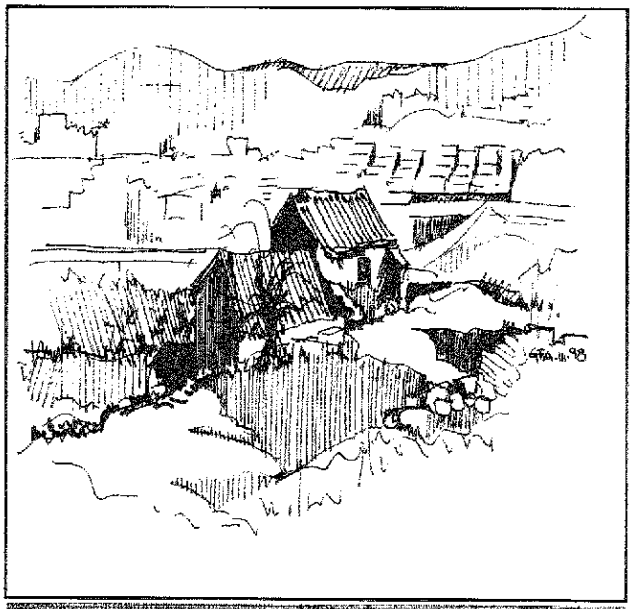


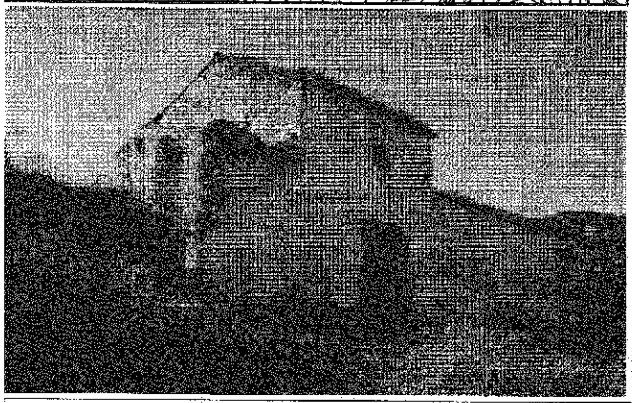
CIJUELA

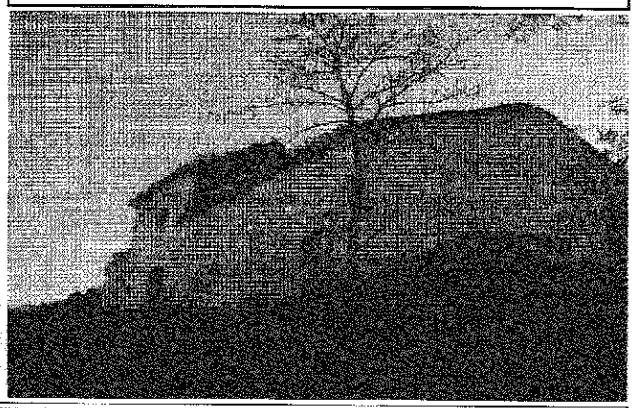
INFRAESTRUCTURA

CJ-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Samaniego

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino desde nueva carretera de Sierra Nevada
Entre pago de las Adelfas y Pechos de Ramón
Cenes de la Vega

Datación:
Siglo XVIII.

Estado actual:
Se mantiene en pie una pequeña porción de la zona de habitación, estando arruinadas el resto de dependencias.

Cortijo de planta rectangular con dos crujías y cubierta a dos aguas de teja árabe. Muestra un pequeño cuerpo principal con dos alturas. Muros de carga de mampostería, con revocos y encalados. No tiene apenas huecos y los que hay son muy pequeños. Tiene en su parte trasera grandes lienzos de muros de mampostería sin revocos y arruinados.

Observaciones: Tiene sobre todo interés ambiental por su situación en la falda de la ladera en umbría del Valle del Genil sobre la que destaca su blancura, haciéndose muy visible desde el nuevo trazado de la carretera de Sierra Nevada.

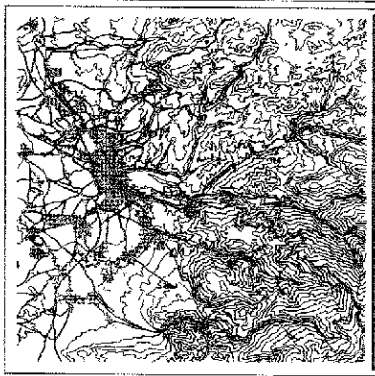
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

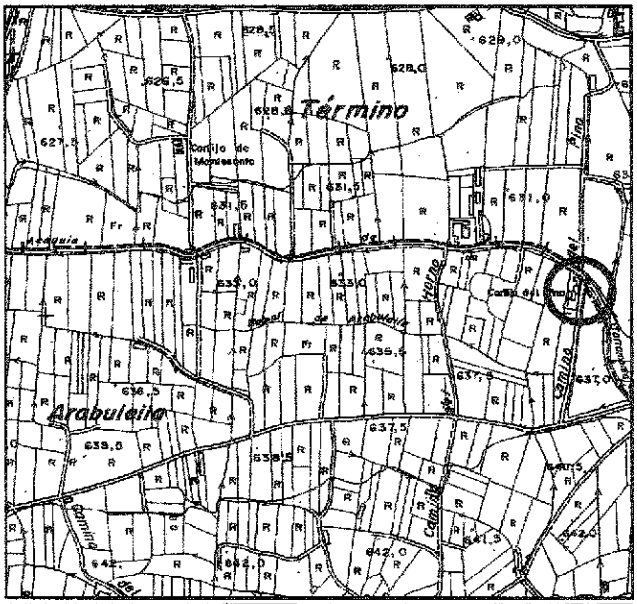
Necesidades de intervención:
Restauración integral de cubiertas y reconstrucción de muros posteriores.

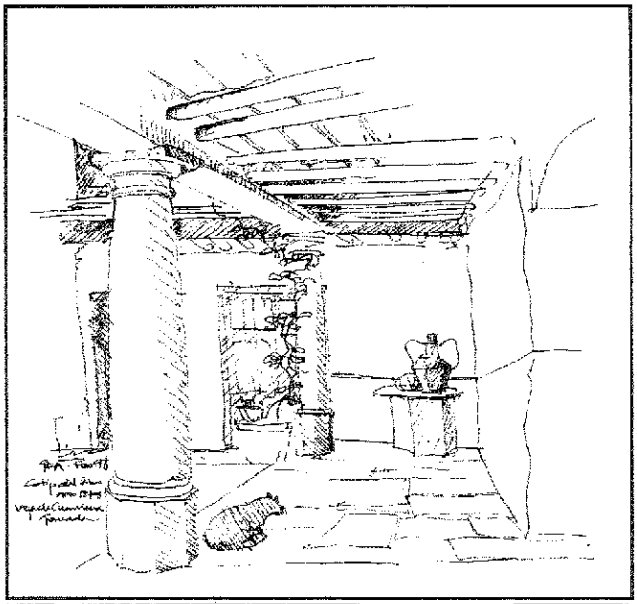


CENES VEGA

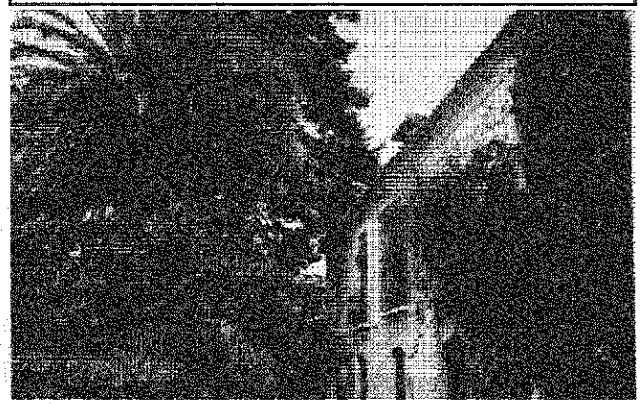
EDIFICACIÓN

CN-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Pino

Tipología:
Caseria

Localización:
Camino del Pino.
Arabuleila-Marchatalán.
Churriana de la Vega

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Bastante bien conservado. En él habitan más de una familia.

Caseria de grandes dimensiones en la que destaca su impresionante masa de arbolado y la propia edificación con fachadas de huecos ordenados (balcones en planta primera) y torreón con palomar, cubierto a cuatro aguas. Posee un bello patio con columnas de mármol y galeria perimetral adintelada.

Observaciones: Tiene pozo, jardín y huerta delante de la placeta en la que destaca su exuberante vegetación y arbolado de gran porte: abeto, palmeras, frutales,...

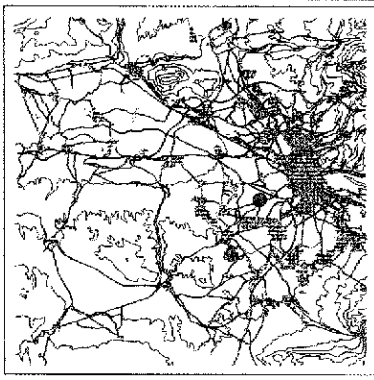
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

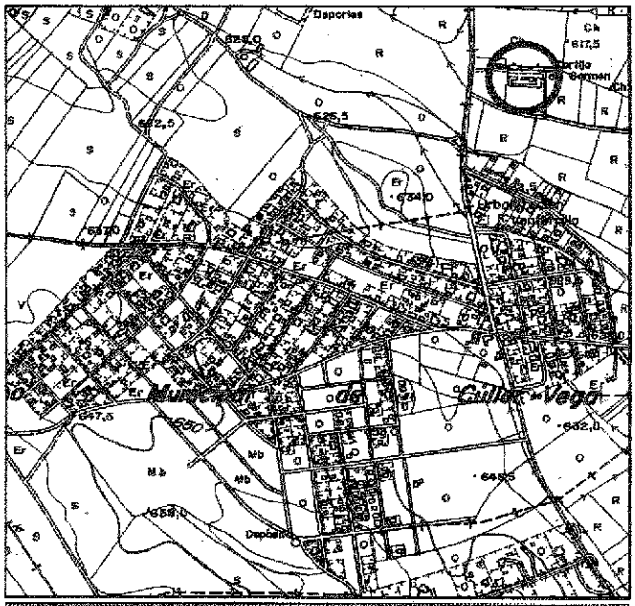
Necesidades de intervención:
Alguna intervención en cubiertas (básicamente sobre el torreón y en edificaciones anexas). Las instalaciones parecen algo obsoletas.

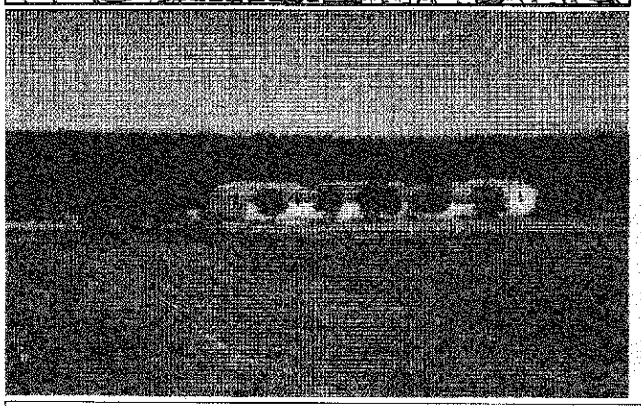


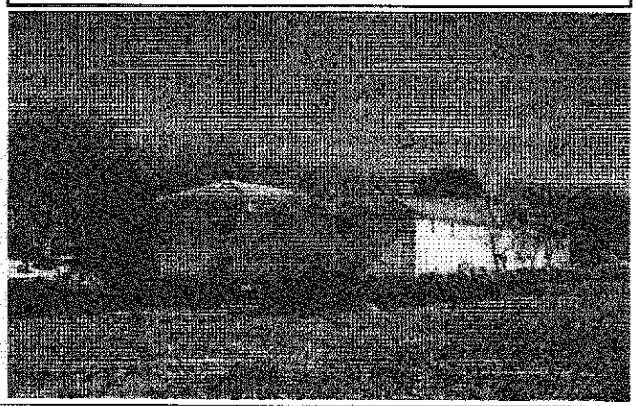
CHURRIANA

EDIFICACIÓN

CR-01







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Carmen

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Belicena al Ventorrillo
Pago Bajo
Cúllar Vega

Datación:
Siglo XVII.

Estado actual:
Bien conservado. Vienen acometiéndose obras de reforma y rehabilitación de cubiertas. Actualmente se encuentra en fase de obras

Cortijo de extensa superficie de implantación. La edificación se organiza en torno a patios interiores. Todo el conjunto es de dos plantas de altura con cubierta de teja árabe a dos aguas. Tiene pocos huecos al exterior salvo en la fachada norte por la que se accede al interior. Las portadas son sencillas con mármol de Sierra Elvira y escudo heráldico.

Observaciones:

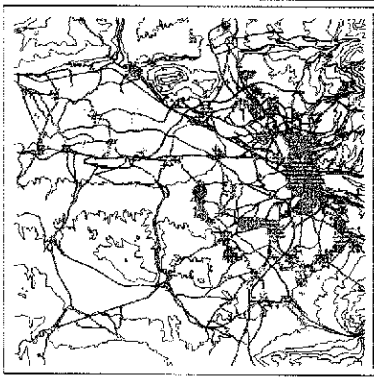
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

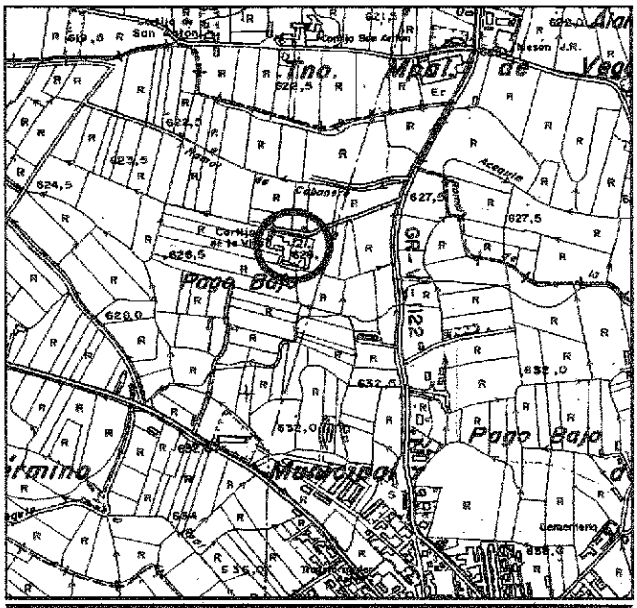
Necesidades de intervención:

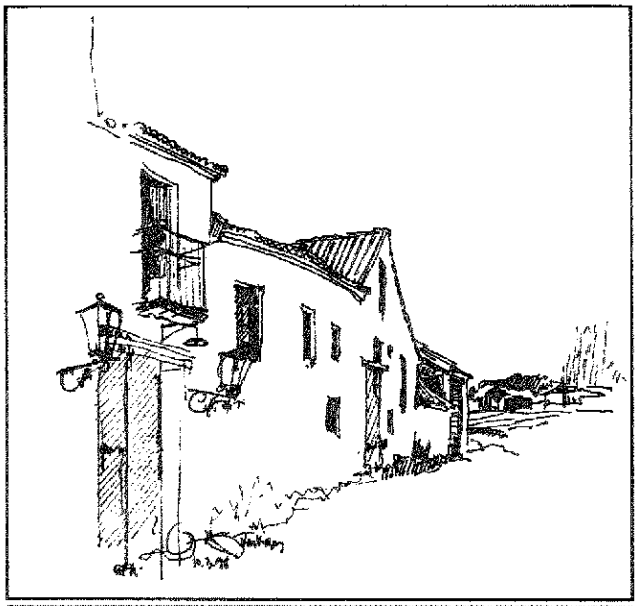


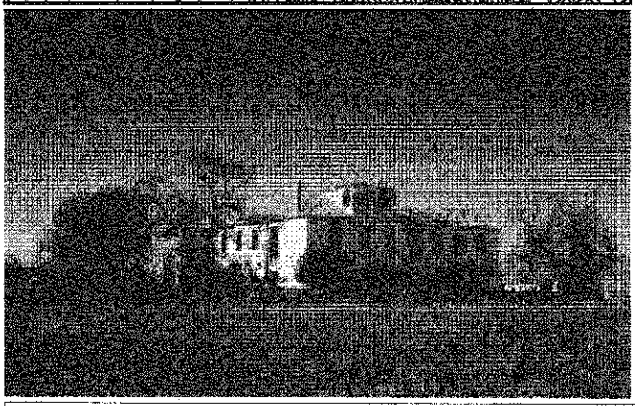
CULLAR VEGA

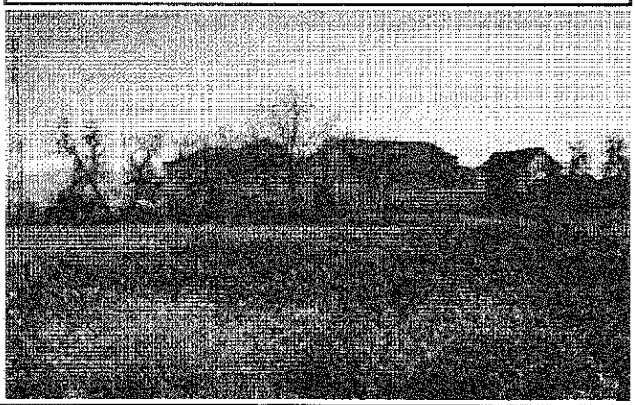
EDIFICACIÓN

CV-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Viña

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Cúllar Vega al Puente de los Vados
Pago Bajo
Cullar Vega

Datación:
Mitad del siglo XIX incluso puede tener zonas de más antigüedad.

Estado actual:
En general bien conservado. No obstante en los anejos posteriores hay algunas cubiertas y paramentos en malas condiciones.

Cortijo de extensa superficie de implantación con un módulo principal a la entrada. Posee un jardín delantero tras la verja. La altura es de dos plantas salvo un torreón al sur con mirador cubierto a cuatro aguas, localizado en la segunda planta. El resto tiene una cubierta a dos aguas de teja árabe. Los huecos de este módulo son alargados, regulares y bien compuestos en fachada. El resto son edificaciones de almacén y cuadras alineadas y con varios portones al camino.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

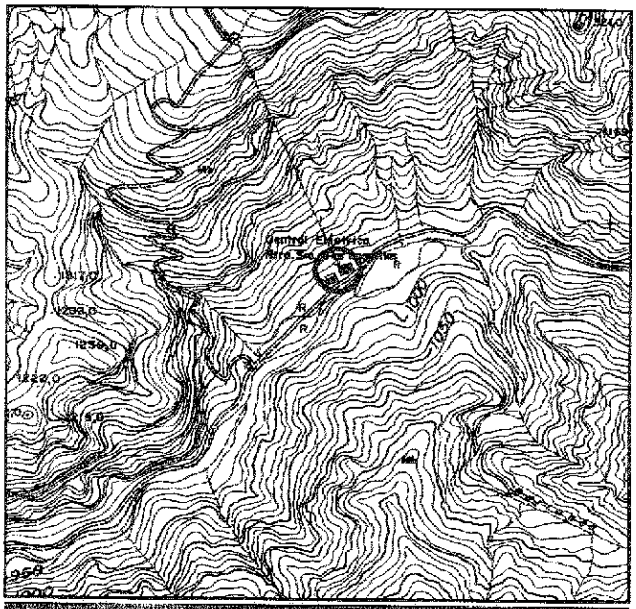
Necesidades de intervención:
Rehabilitación parcial en cubiertas y fachadas en los módulos traseros.

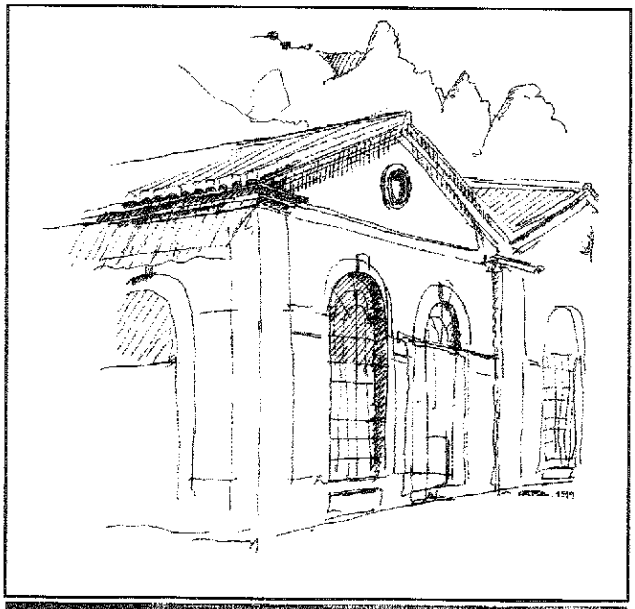


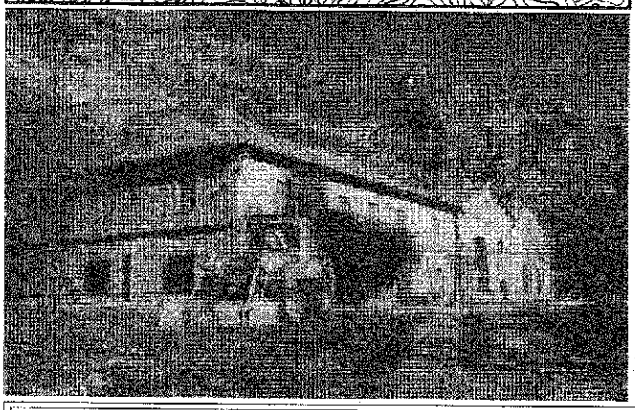
CULLAR VEGA

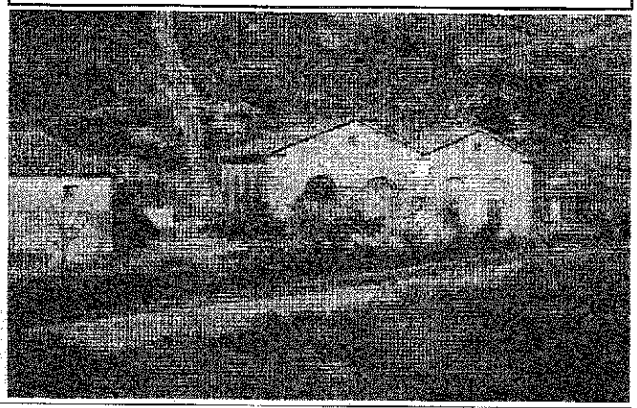
EDIFICACIÓN

CV-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Central Eléctrica Virgen de las Angustias

Tipología:
Central eléctrica

Localización:
Garganta del río Dílar

Dílar

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Buen estado de conservación.

Central eléctrica en uso formada por dos edificios. La central propiamente dicha es un edificio de dos naves con cubierta a dos aguas sobre cerchas metálicas roblonadas y tablazón. En sus muros destacan unos potentes huecos con arco de medio punto de ladrillo (jambas incluidas). El resto del muro es mampostería careada. El otro edificio tiene el mismo tipo de construcción en muros. Los huecos ya son domésticos y la cubierta a cuatro aguas.

Observaciones: El agua que mueve las turbinas viene de la conducción de la acequia de la Espartera en la Boca de la Pescá.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El actual

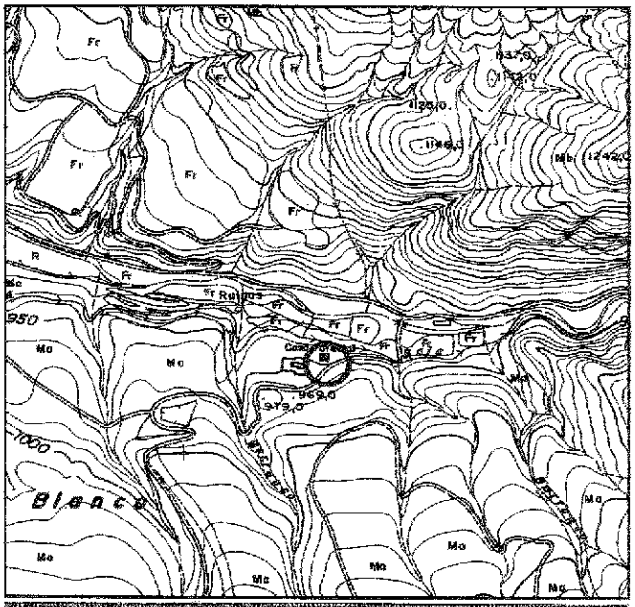
Necesidades de intervención:

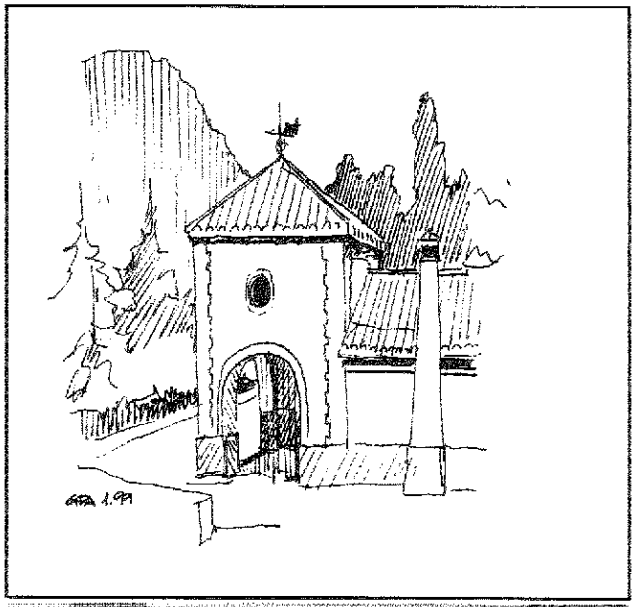


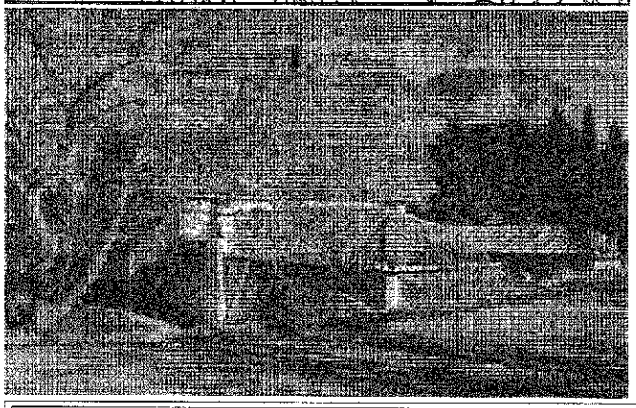
DILAR

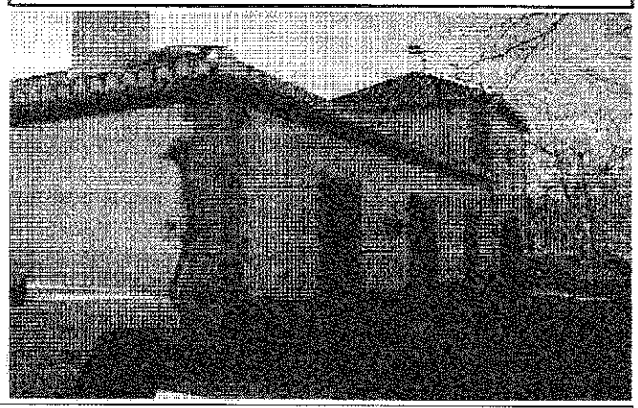
INFRAESTRUCTURA

DI-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa Forestal El Toril

Datación:
1945-1950

Tipología:
Casa Forestal

Localización:
Camino de la Central Eléctrica Nuestra Señora de las An
Cuesta Blanca-río Dílar
Dílar

Estado actual:
Bien conservado. Recién rehabilitadas las cubiertas.

Edificio con planta en forma de U en torno a un patio trasero cuadrado, de una sola altura, salvo una esquina que tiene planta alta a modo de pabellón cubierto a cuatro aguas y paso inferior a modo de soportal con arcos de medio punto. La cubierta también de teja árabe, pero a dos aguas, con alero de madera destacado en color marrón. Muros de carga con recercado de ladrillo en huecos y esquinas destacadas con ladrillo asemejando sillares. Zócalo a la tiroiesa y enfoscado y encalado el resto.

Observaciones: Está integrada en el bellísimo entorno natural del Áula de la Naturaleza Ermita Vieja de Dílar.

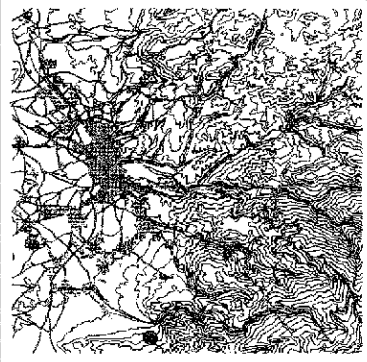
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
El actual

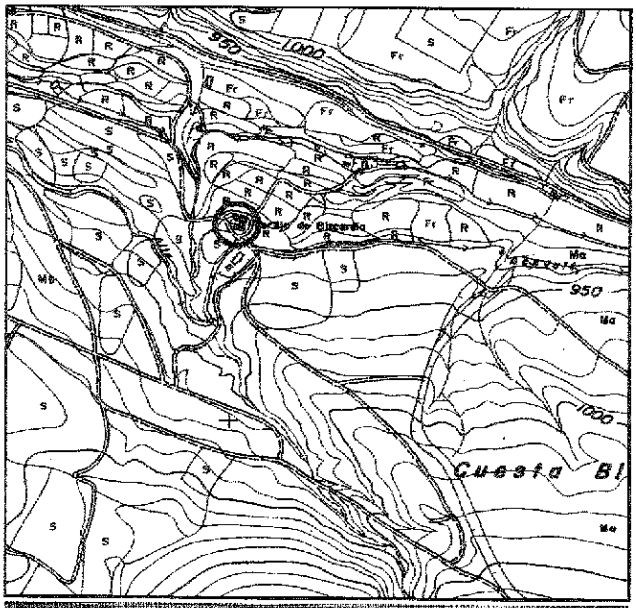
Necesidades de intervención:

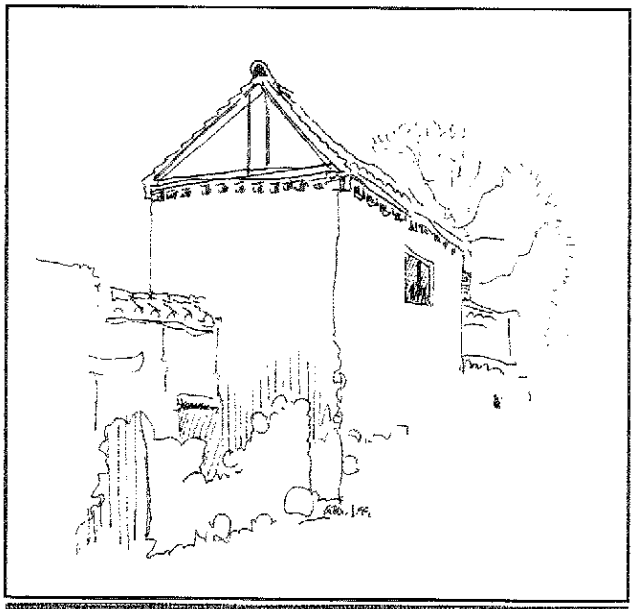


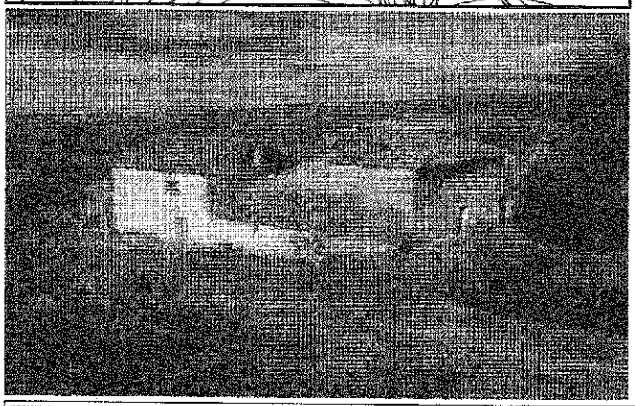
DILAR

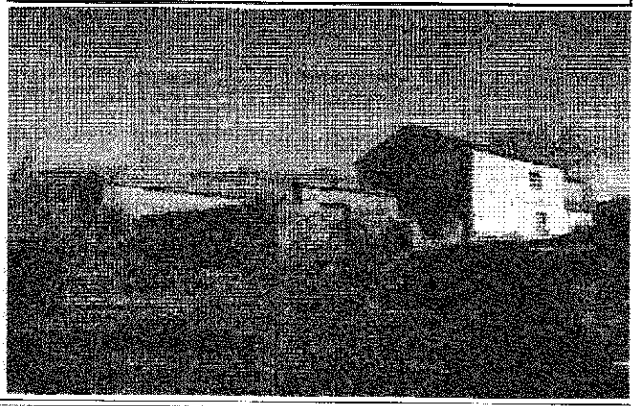
EDIFICACIÓN

DI-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Bizcandia

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Bizcandia
Cuesta Blanca
Dílar

Datación:
Final del siglo XVIII, principios del XIX.

Estado actual:
Se encuentran semiabandonado.

Conjunto edificado en torno a un patio de aperos con dos módulos principales en sus fachadas sur y este; ambos con dos plantas de altura. El primero presenta cubierta a dos aguas y el segundo a cuatro, de teja árabe. Los muros son de mampostería y de tapial. En su cara norte tiene una nave-almacén alargada también de tapial y cubierta a dos aguas. En el módulo sur destaca el hastial a modo de frontón con adornos de ladrillo. En el módulo este (y tal vez principal) destaca en planta baja un gran hogar que ocupa todo el ancho de su única crujía.

Observaciones: Tiene parte de sus muros de cerramiento del patio en ruinas. Así como un hastial del módulo sur. Los forjados presentan patologías debido a su edad. Cubiertas deterioradas en general.

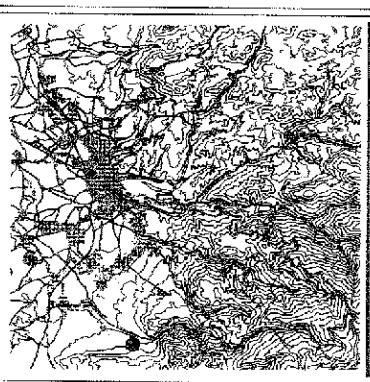
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial-Hostelero

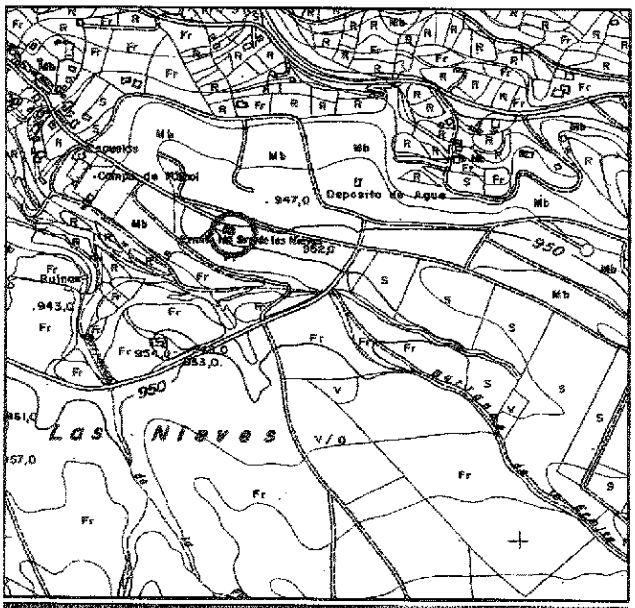
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas, consolidación de muros y refuerzo de forjados con sustituciones parciales.

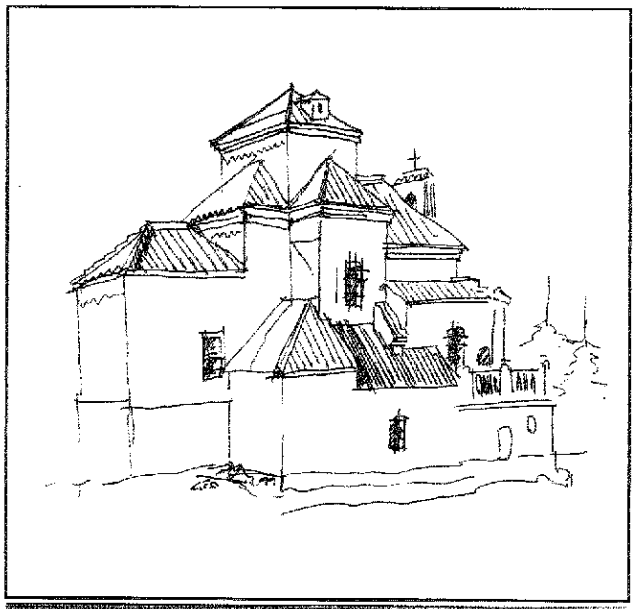


DILAR

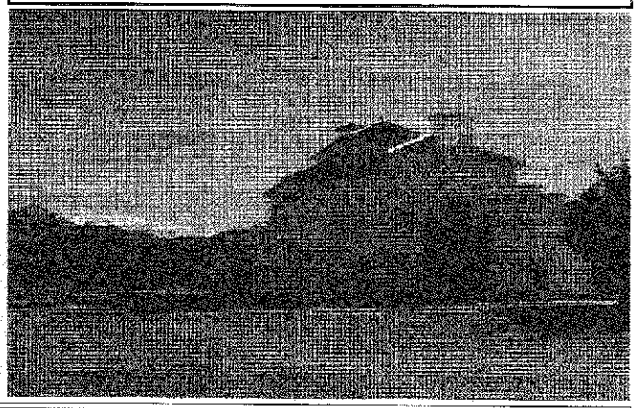
EDIFICACIÓN

DI-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Ermita de Dílar

Tipología:
Ermita

Localización:
Camino de la Ermita
Pago de las Nieves
Dílar

Datación:
Posiblemente del siglo XVIII.

Estado actual:
En general está bien conservada.

Ermita aislada sobre Dílar. La planta es de cruz latina con capillas adosadas y cubierta de teja árabe. Portada destacada en color albero con arco de medio punto entre dos pilastras sobre ella hornacina y en la cubierta un pequeño campanil. La capilla mayor está cubierta con una bóveda semiesférica. Psee una rica ornamentación interior.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónico-Monumental

Usos admisibles:
El original

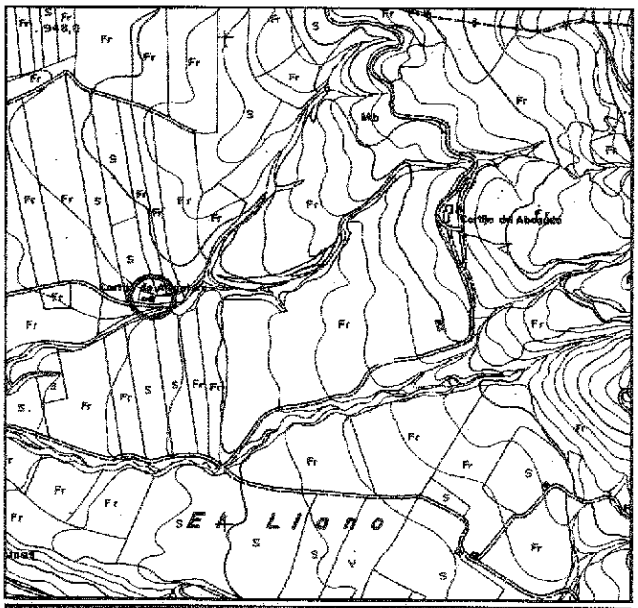
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas y fachadas trasera este y norte.

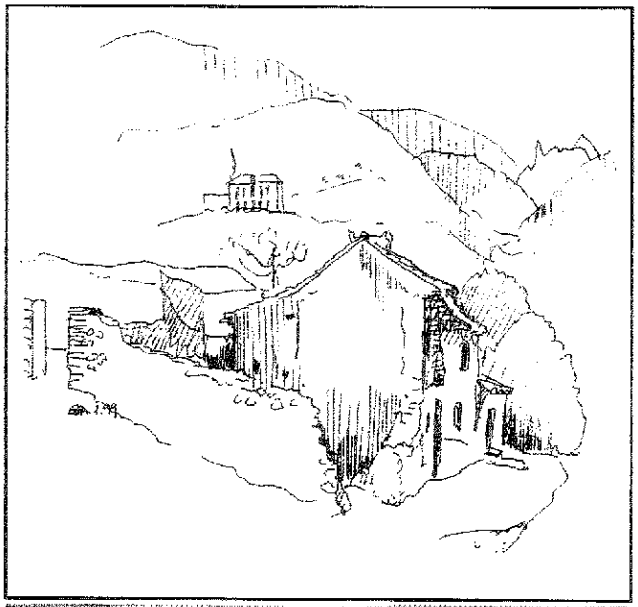


DILAR

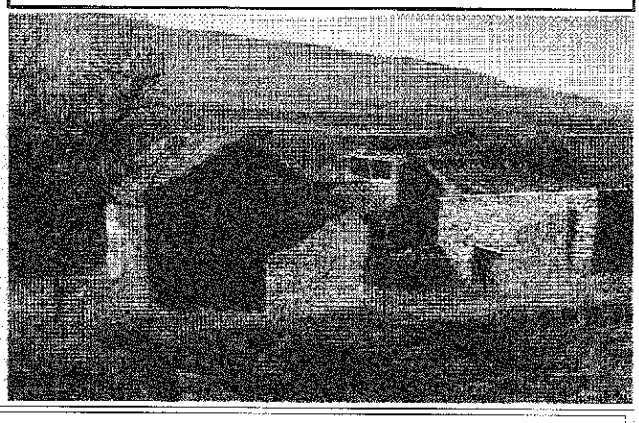
EDIFICACIÓN

DI-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Alcántara

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino perpendicular al de Dílar a Gójar
Entre la Zapatera y el Llano
Dílar

Datación:
Principios del siglo XIX.

Estado actual:
Se encuentra semiabandonado. Amenaza de ruina en una parte del módulo sur y las cubiertas se encuentran muy deterioradas.

Conjunto edificado en torno a un patio de aperos. Los módulos traseros (norte y oeste) son anejos bastante deteriorados y transformados. Al este y a mediodía se emplazan los módulos principales, ambos con dos plantas y cubierta a cuatro aguas. El segundo se encuentra muy deteriorado incluso con parte de su cubierta arruinada. Muros de tapial en parte encalados y con pequeños huecos.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

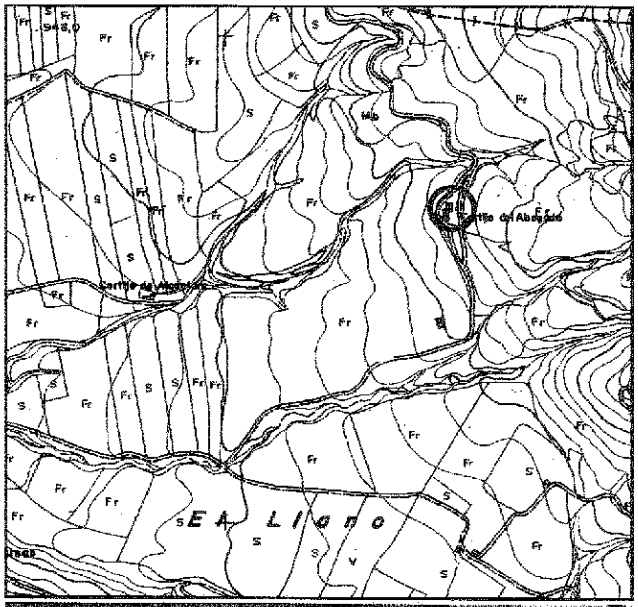
Necesidades de intervención:
Demolición de zonas ruinosas, reconstrucción de muros y rehabilitación integral de cubiertas y forjados.

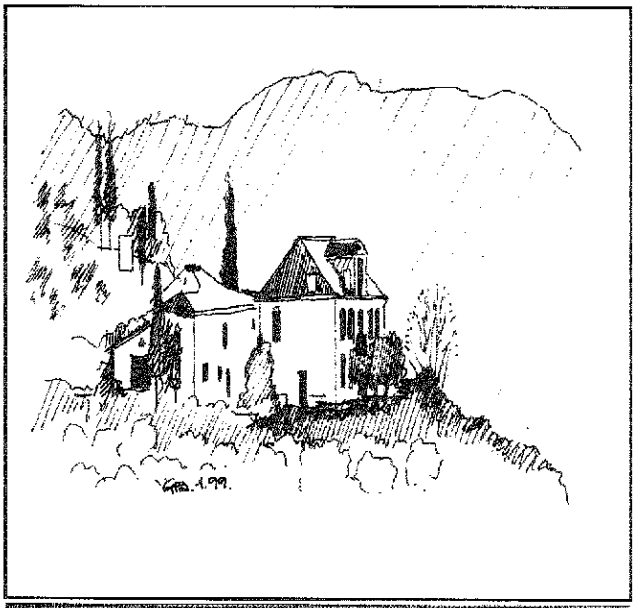


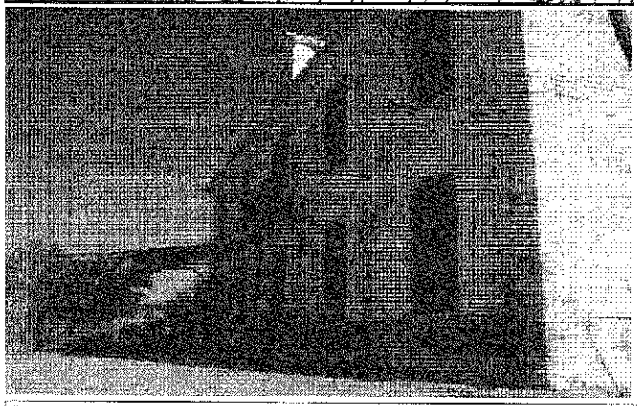
DILAR

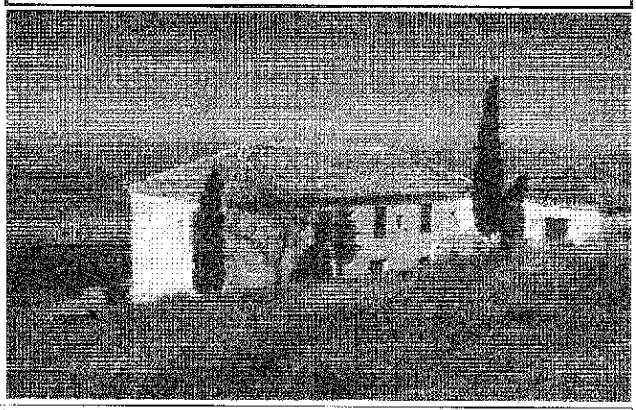
EDIFICACIÓN

DI-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Abogado o de Santa Elisa

Datación:
1.884

Tipología:
Vivienda rural

Localización:
Camino del cortijo del Abogado
Haza de la Era
Dilar

Estado actual:
Bien conservado.

Conjunto edificado en el que destaca el módulo principal: edificio de dos plantas con cubierta a cuatro aguas de teja árabe, de planta rectangular, con muros de ladrillo encalado de mampostería con verdugadas, refuerzos en esquina y recercado de huecos de ladrillo encalado.; huecos de arco rebajado, ordenados y bien proporcionados. Fachada principal orientada a poniente con placeta delantera con emparrado. Centrada la puerta principal, sobre ella, balcón y buhardilla destacada en fachada sobre el alero de la cubierta. Tiene otros anejos con el mismo estilo.

Observaciones: Tiene una magnífica implantación en el paisaje destacando su blancura, y los cipreses que lo rodean, sobre el fondo verde del pinar de la falda de la montaña y el olivar que tiene a sus pies.

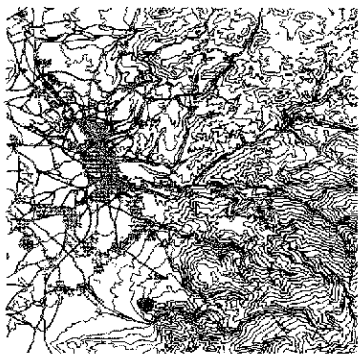
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

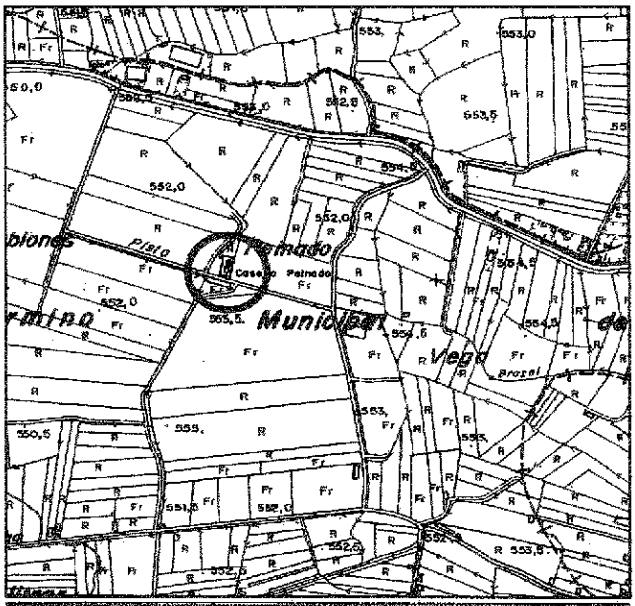
Necesidades de intervención:



DILAR

EDIFICACIÓN

DI-06







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria Peinado

Tipología:
Caseria

Localización:
Pista desde carretera de Fuente Vaqueros a Atarfe
Pago Peinado
Fuente Vaqueros

Datación:
El edificio principal puede ser de principios del siglo XIX. Los almacenes y secaderos son de mitad del siglo XX.

Estado actual:
Está en buen estado de conservación aunque aparenta no estar en completo uso.

Conjunto de edificaciones agrícolas (secaderos, almacenes, etc.) entre las que destaca el edificio principal formado por una planta en L con dos alturas y cubierta a dos aguas de teja árabe. Tiene una placeta delantera con jardín. La edificación es de ladrillo y tapial con huecos pequeños Tiene retrete sobre la acequia.

Observaciones:

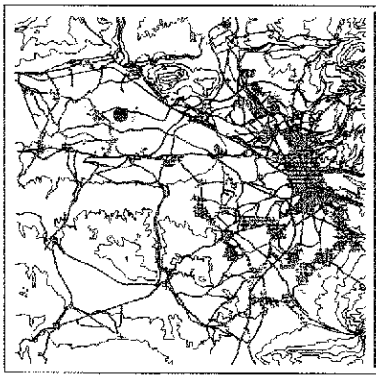
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

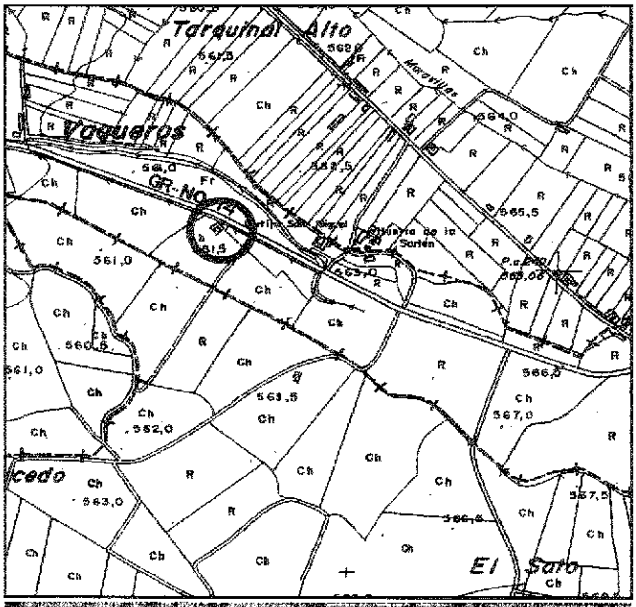
Necesidades de Intervención:

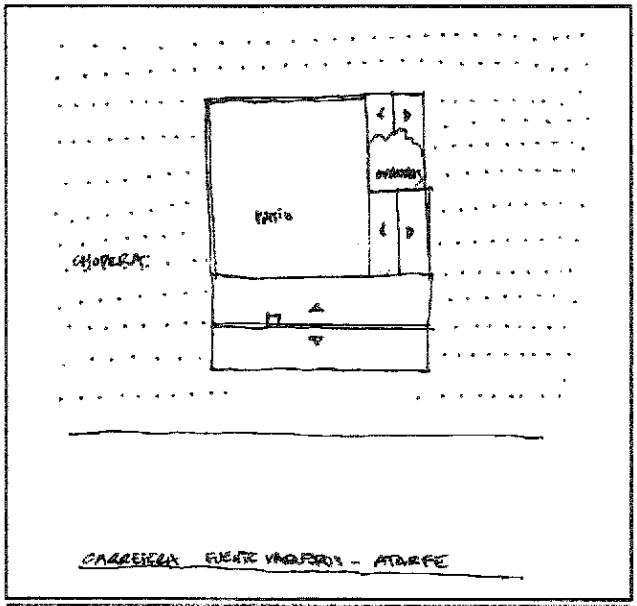


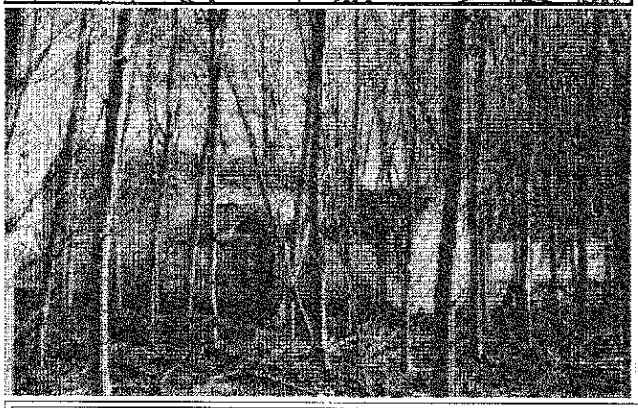
FUENTE VAQUEROS

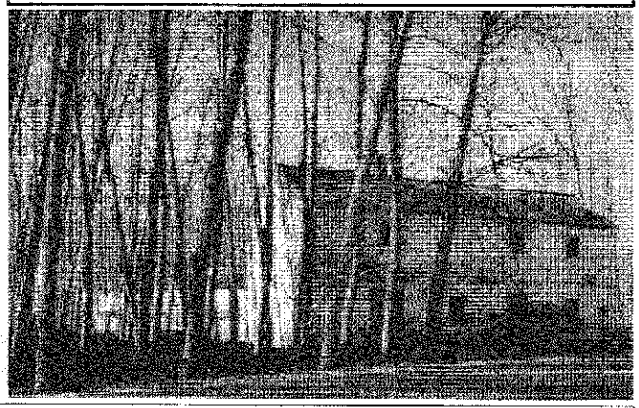
EDIFICACIÓN

FV-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo San Miguel

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Fuente Vaqueros a Atarfe
Las Mimbres-Tarquinal Alto
Fuente Vaqueros

Datación:
Primer tercio del siglo XX

Estado actual:
Abandonado. Presenta numerosas patologías en cubiertas (hundimientos parciales) y sobre todo en los muros como efecto del alto índice de humedad en esta zona de vega.

Pequeña edificación agrícola entre choperas con un cuerpo principal de dos plantas de altura con cubierta de teja árabe a dos aguas. Tiene un patio de aperos trasero en el que hay un segundo cuerpo de una sola planta cerrando uno de sus lados.

Observaciones:

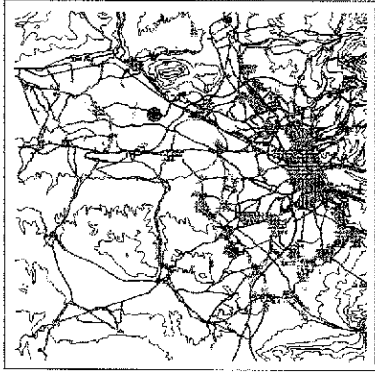
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas y parámetros de fachada.

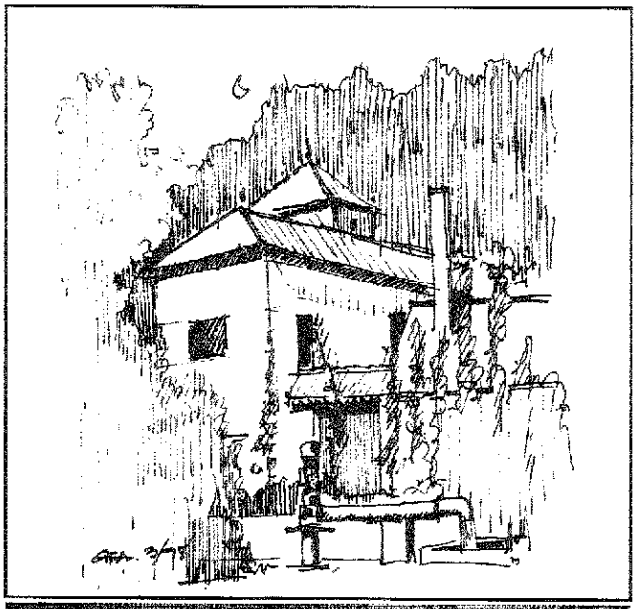


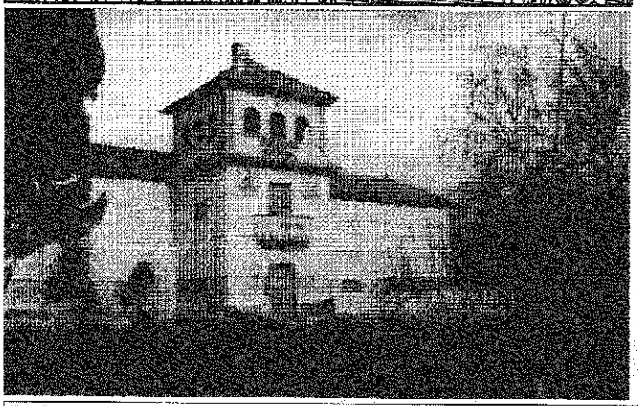
FUENTE VAQUEROS

EDIFICACIÓN

FV-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo San Isidro del Soto de Roma

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Chauchina a Fuente Vaqueros
Vega Baja
Fuente Vaqueros

Datación:
Mitad de siglo XX.

Estado actual:
En uso, pero sin habitar. Presenta un relativo buen estado.

Cortijo de grandes dimensiones con un cuerpo delantero simétrico con torreón central avanzado, tres huecos con arco de medio punto en la planta segunda y cubierta a cuatro aguas. En la parte posterior tiene dependencias anexas cerrando un patio de aperos.

Observaciones: Destaca su volumen en medio de la chopera en la que está enclavado.

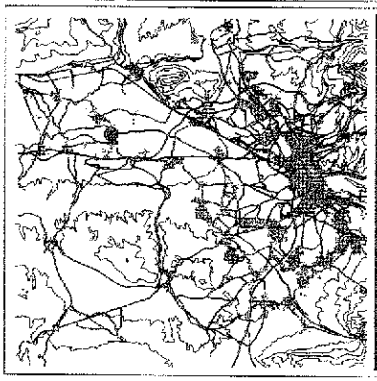
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

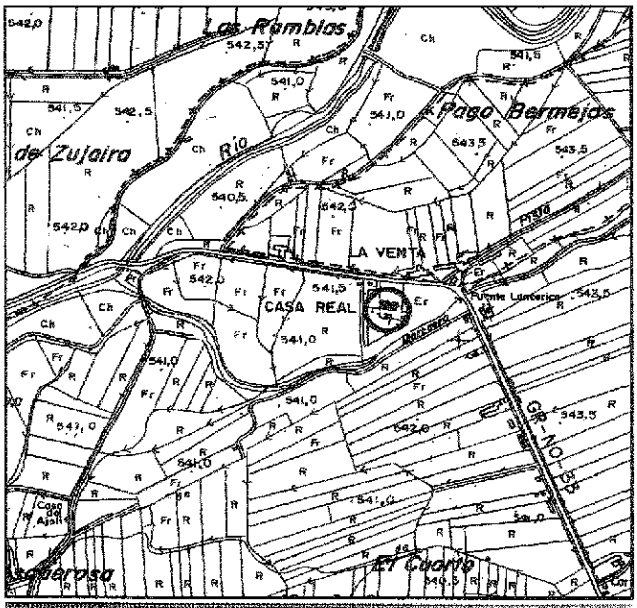
Necesidades de intervención:
Acabados interiores y carpinterías.

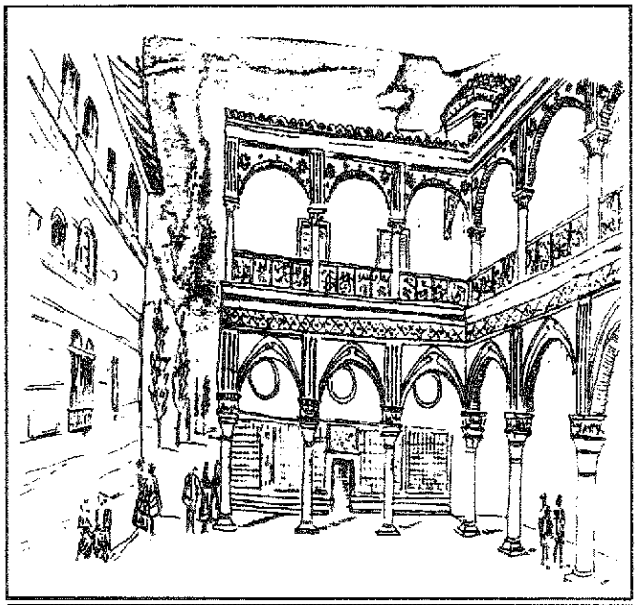


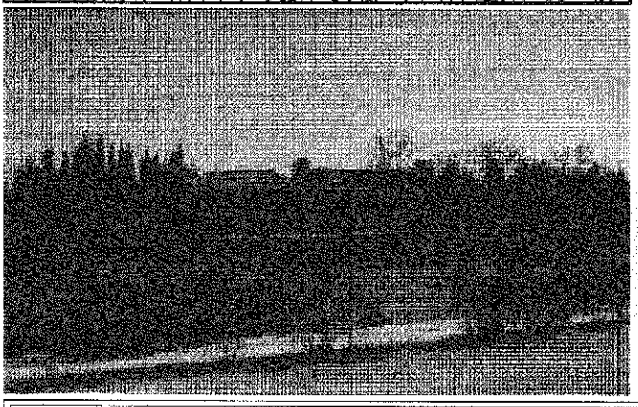
FUENTE VAQUEROS

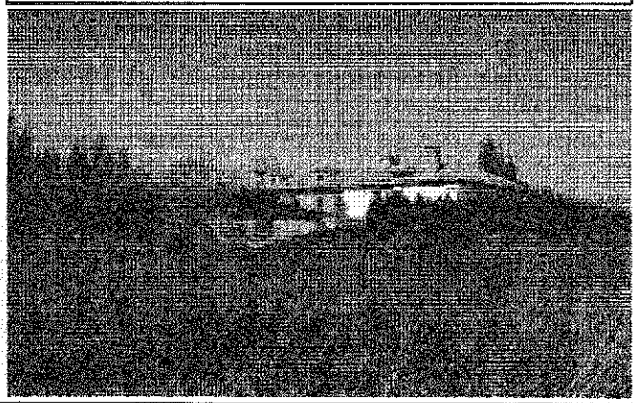
EDIFICACIÓN

FV-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa Real

Tipología:
Casa Palaciega

Localización:
Carretera de Fuente Vaqueros a Valderrubio

Fuente Vaqueros

Datación:

Estado actual:
No está habitada. Se abre al público en temporada sólo en parte como terraza de verano.

Casa solariega con larga tradición desde la Reconquista. Fue el núcleo del antiguo Soto de Roma. Habiendo pertenecido a la Corona desde los Reyes Católicos, posteriormente pasando a manos de Godoy en tiempos de Carlos IV y por fin al duque de Wellington tras la Guerra de la Independencia como recompensa por los servicios prestados.

Observaciones: No se ha podido entrar. Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Fuentevaqueros a pesar de encontrarse en suelo clasificado. Ilustración tomada de "La Vega de Granada. Relatos de Viajeros Ingleses durante el siglo XIX" de Mª Antonia López-Burgos.

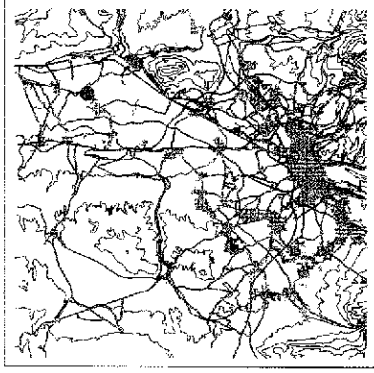
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Cutlural

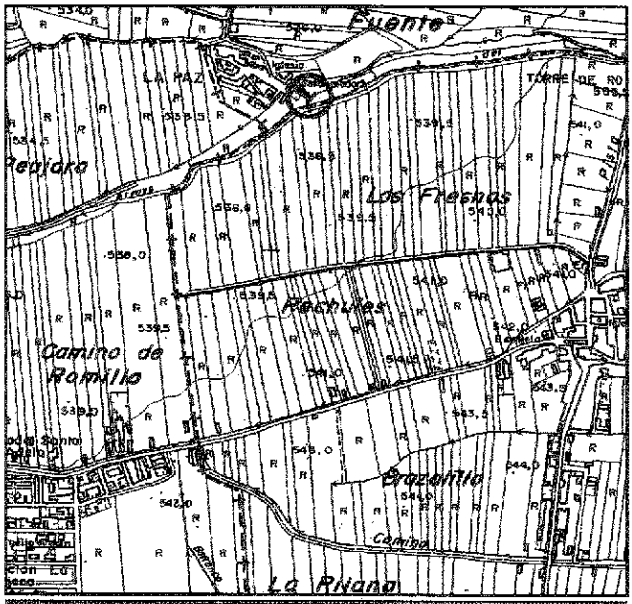
Necesidades de intervención:

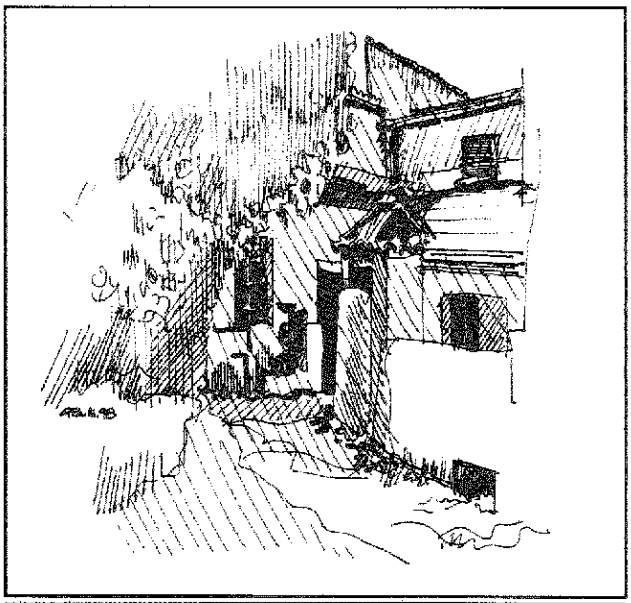


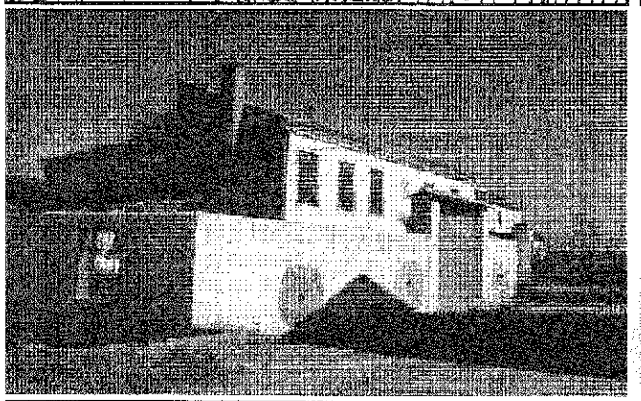
FUENTE VAQUEROS

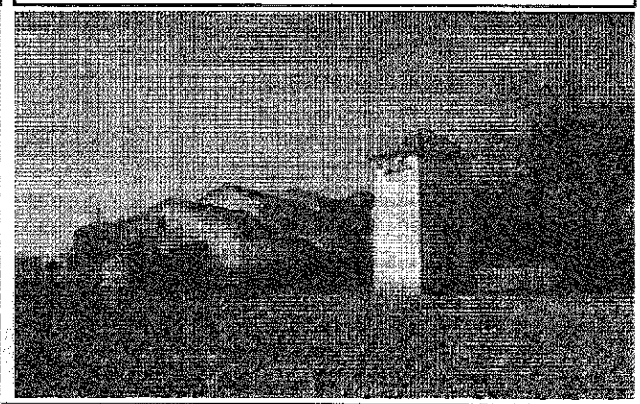
EDIFICACIÓN

FV-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino de la Paz

Tipología:
Molino

Localización:
Acequia derivada del arroyo Salado
La Paz
Fuente Vaqueros

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Mantiene el uso de vivienda sólo en parte. Las zonas propias de molienda están abandonadas.

Molino harinero en desuso; actualmente formado por varias edificaciones de dos plantas adosadas, salvo un almacén. Todas las cubiertas son a dos aguas y de teja árabe (en almacén con teja plana). La maquinaria está desmontada y las muelas están colocadas como elementos ornamentales en la tapia de cerramiento. Mantiene el caz y las bóvedas.

Observaciones: Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Fuente Vaqueros a pesar de encontrarse en suelo clasificado.

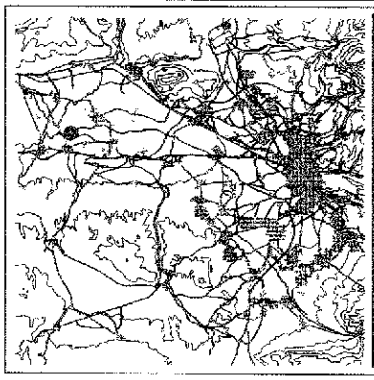
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial

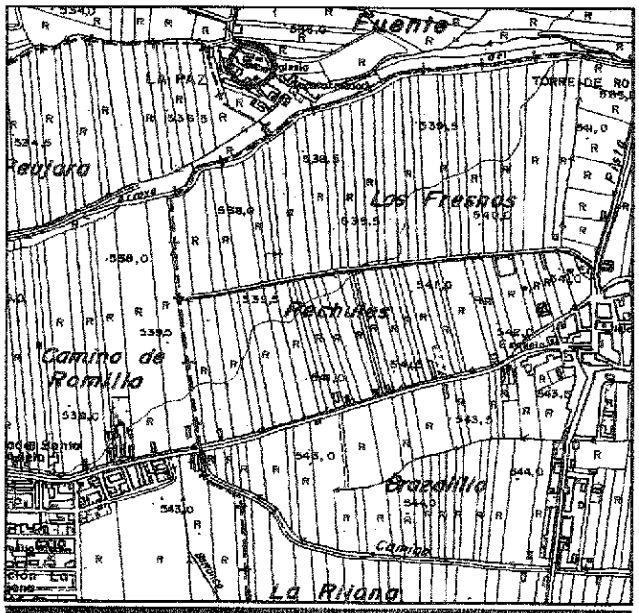
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de la zona propia de molienda.



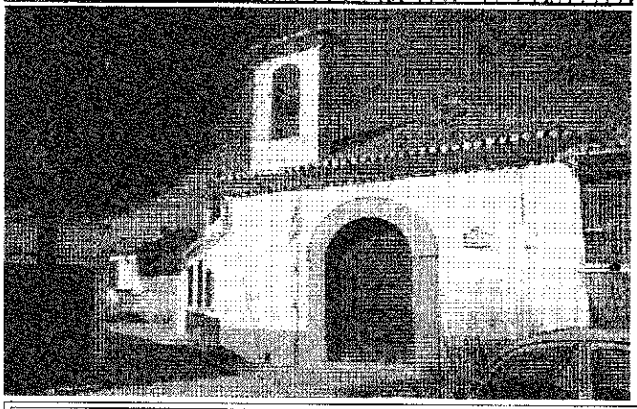
FUENTE VAQUEROS

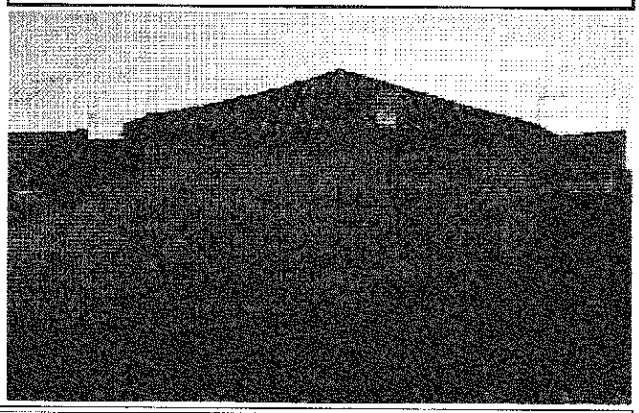
EDIFICACIÓN

FV-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Iglesia de la Paz

Tipología:
Ermita

Localización:
La Paz

Fuente Vaqueros

Datación:
Siglo XVIII.

Estado actual:
En uso. Tiene sin embargo las cubiertas con signos de deterioro parcial incluso principio de hundimiento.

Pequeña edificación religiosa de planta rectangular insertada en el tejido urbano. Posee una única y sencilla fachada formada por la puerta de acceso (único hueco existente), con arco de medio punto recercado, alero con varias hiladas de ladrillo, y pequeña espadaña con un sólo arco de medio punto desplazada del eje a la izquierda. Cubierta a cuatro aguas de teja árabe. Muros de tapial, y verdugadas y esquinas de ladrillo.

Observaciones: No se ha podido visitar el interior. Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Fuente Vaqueros a pesar de encontrarse en suelo clasificado.

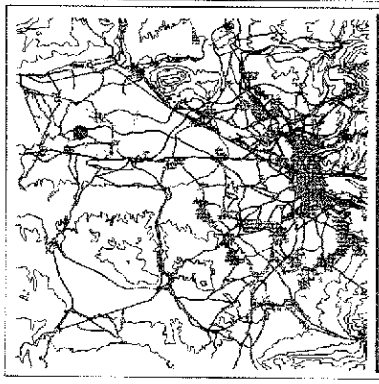
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
El original

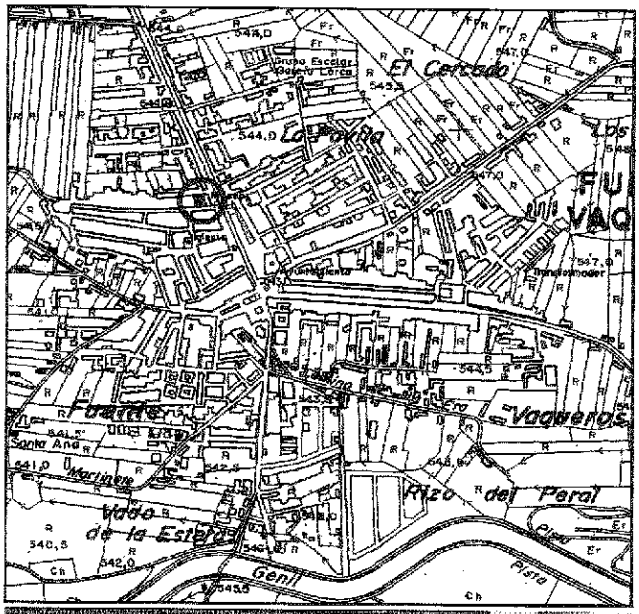
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas.

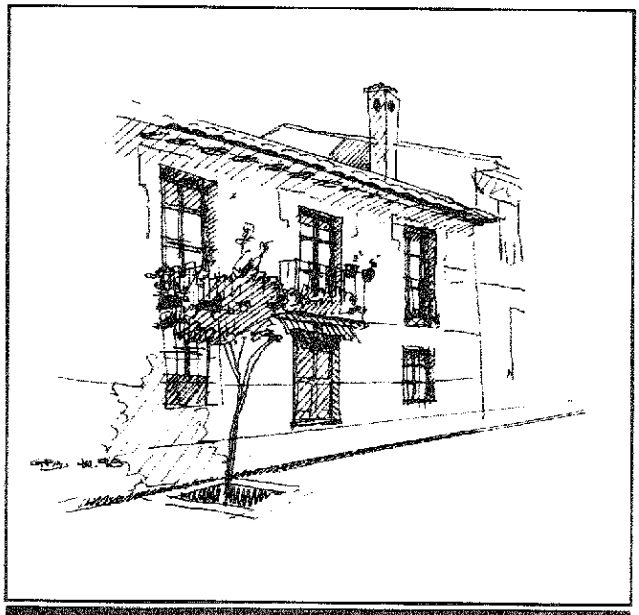


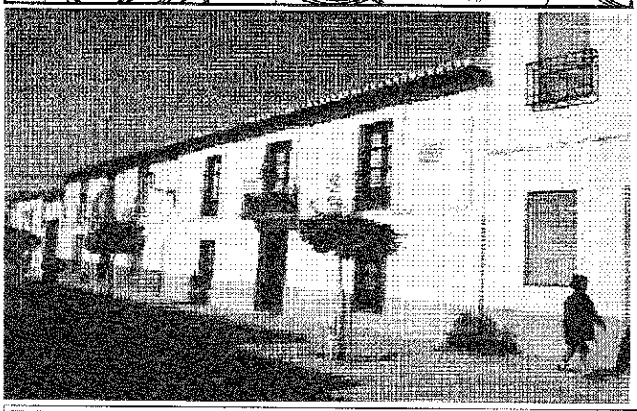
FUENTE VAQUEROS

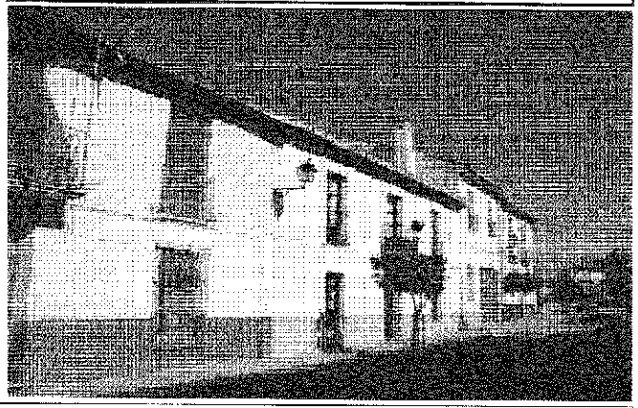
EDIFICACIÓN

FV-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa natal de Federico García Lorca

Tipología:
Vivienda rural

Localización:
Calle Federico García Lorca, nº 6

Fuente Vaqueros

Datación:
Segunda mitad del siglo XIX.

Estado actual:
En uso y rehabilitada.

Vivienda rural tradicional de dos plantas de altura con patio trasero y cuerpo posterior de aperos y almacén. Actualmente se encuentra todo reacondicionado como casa-museo del poeta García Lorca. La fachada tiene huecos ordenados y bien proporcionados con balcón centrado sobre el acceso, alero con canecillos y cubierta a dos aguas de teja árabe en ambos módulos.

Observaciones: Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Fuente Vaqueros a pesar de encontrarse suelo clasificado.

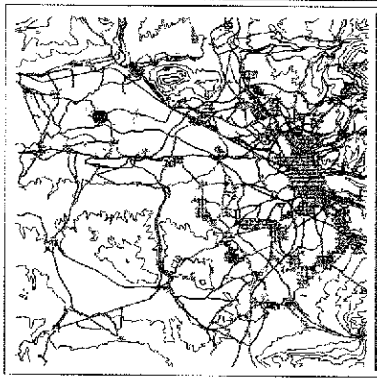
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Casa-Museo

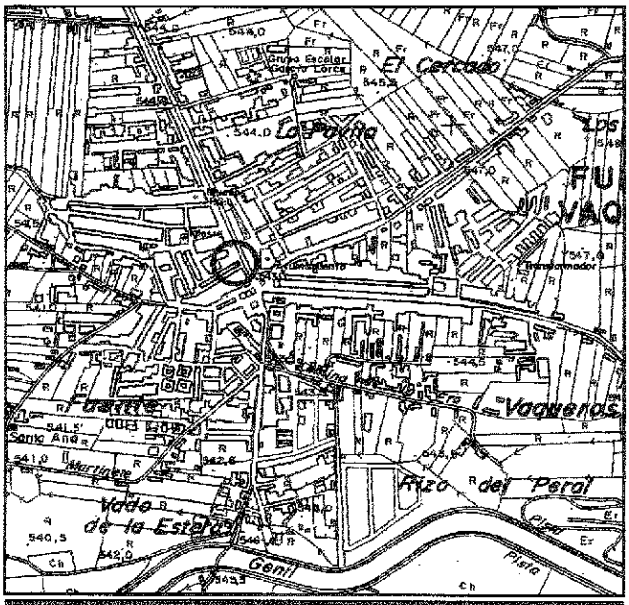
Necesidades de intervención:

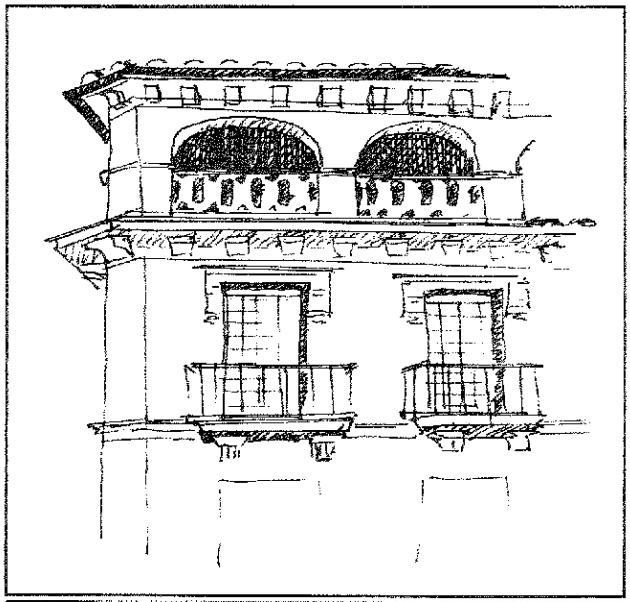


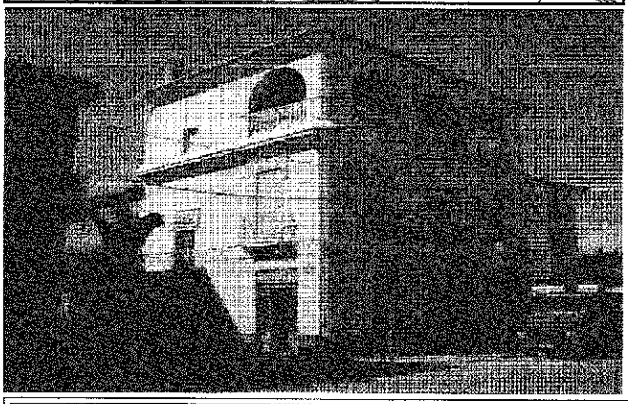
FUENTE VAQUEROS

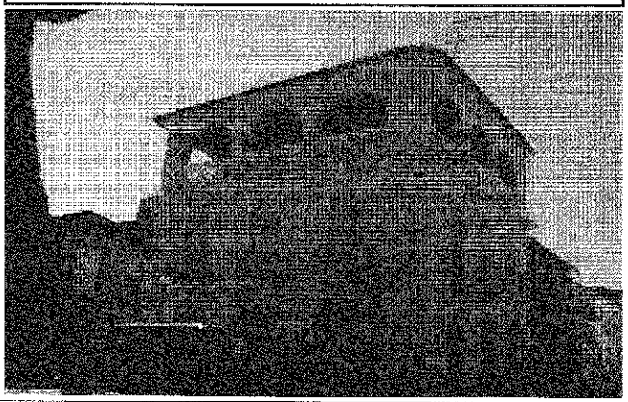
EDIFICACIÓN

FV-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa Paseo del Prado nº 7

Tipología:
Vivienda urbana

Localización:
Paseo del Prado nº 7

Fuente Vaqueros

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservada.

Vivienda de tres plantas de altura con fachada principal al Paseo y a dos calles perpendiculares. Planta rectangular. Cubierta a tres aguas de teja árabe. La última planta es una solana con arcos de medio punto y barandas, sin carpinterías, dejando a la vista la estructura de la cubierta. Esta planta queda separada del resto por la gran línea de imposta que supone el alero con canecillos de obra que luce bajo las arcadas. Tiene balcones en todas las fachadas. Todos los huecos adintelados, ordenados y bien proporcionados. Todo pintado en color crema claro y en blanco los elementos ornamentales, incluso la carpintería.

Observaciones: Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Fuente Vaqueros a pesar de encontrarse en suelo clasificado.

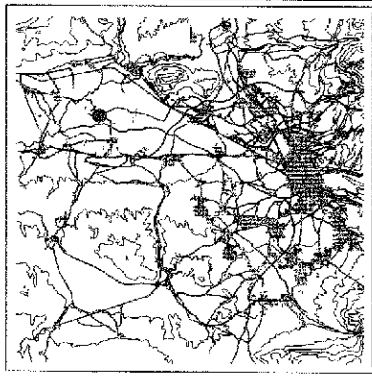
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

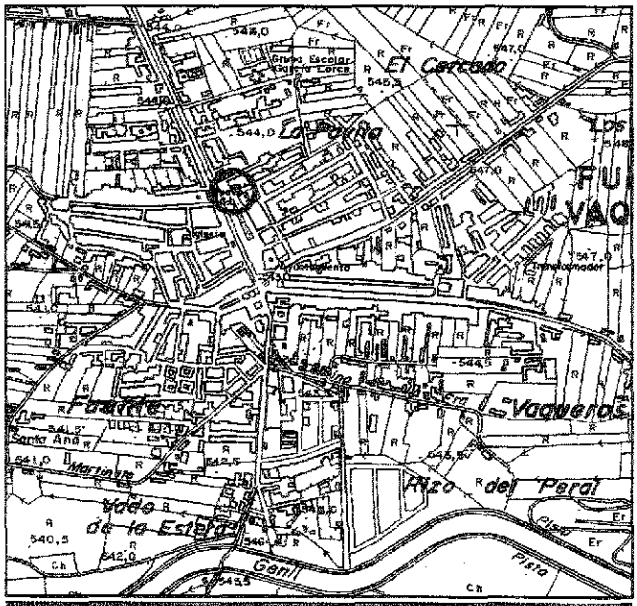
Necesidades de intervención:

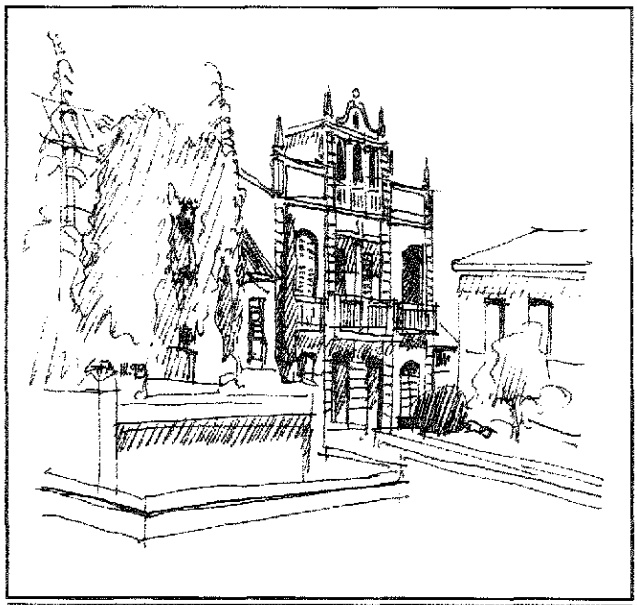


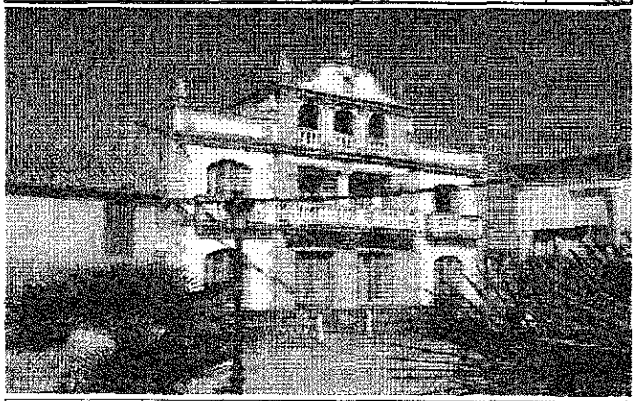
FUENTE VAQUEROS

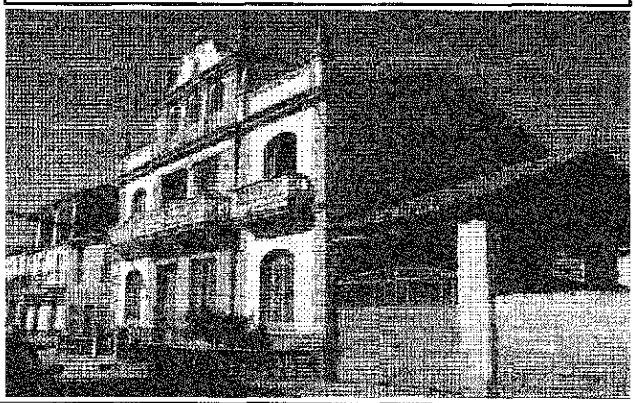
EDIFICACIÓN

FV-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa Paseo del Prado nº 26

Tipología:
Vivienda urbana

Localización:
Paseo del Prado nº 26

Fuente Vaqueros

Datación:
Década de 1945 a 1955.

Estado actual:
Bien conservada, al menos la fachada.

Vivienda de dos plantas y torreón en fachada. La composición de ésta es simétrica con un paño central destacado que incluye el citado torreón. Obra propia de la arquitectura de "Regiones Desvastadas" desarrollando elementos típicos de ese lenguaje de posguerra: órdenes apilastrados, huecos de medio punto y carpaneles, paños y remates imitando sillares, balaustradas y pináculos.

Observaciones: Se incluye en el presente catálogo a sugerencia del Ayuntamiento de Fuente Vaqueros a pesar de encontrarse en suelo clasificado.

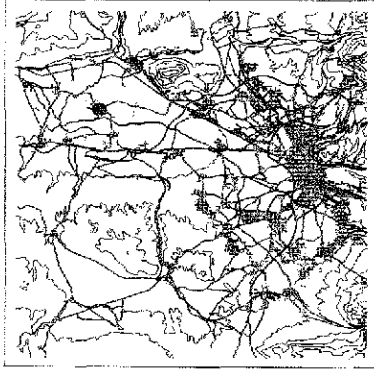
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

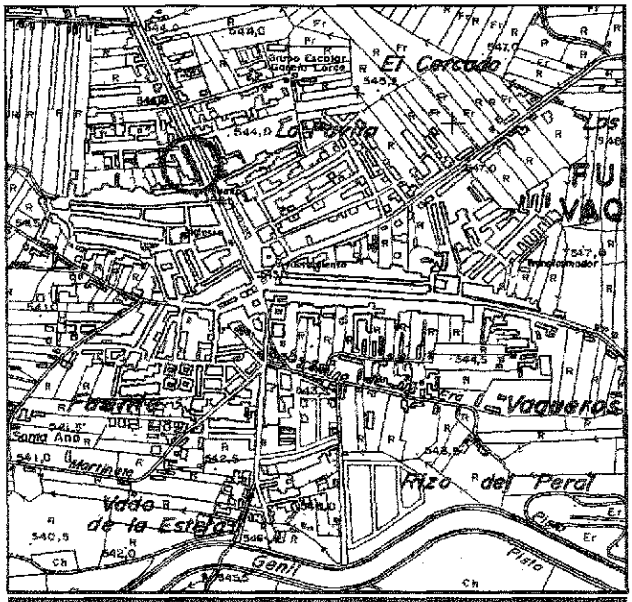
Necesidades de intervención:
Rehabilitación parcial de cubiertas.

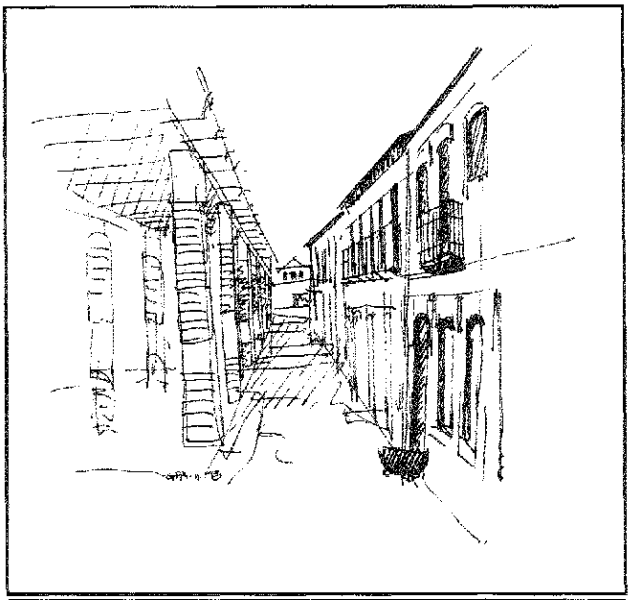


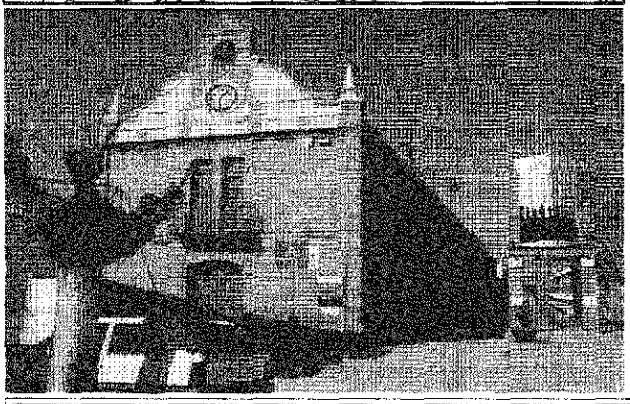
FUENTE VAQUEROS

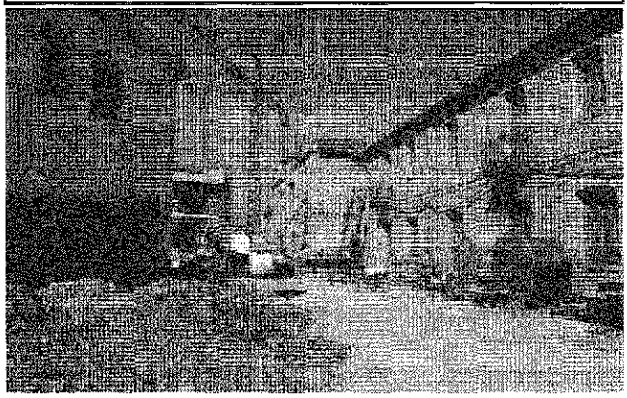
EDIFICACIÓN

FV-09









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Centro de Estudios Lorquianos

Tipología:
Escuelas rurales

Localización:
Paseo del Prado nº 32

Fuente Vaqueros

Datación:
Primer cuarto del siglo XX.

Estado actual:
En uso

Edificio escolar en hilera con dos plantas de altura. Los muros son de carga de fábrica de ladrillo. Huecos ordenados en fachada y balcones en planta alta. Todos sus huecos de arco rebajado y con recercado. La cubierta a dos aguas.
Actualmente está reformado su interior albergando el centro de estudios lorquianos.

Observaciones: Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Fuente Vaqueros a pesar de encontrarse en suelo clasificado.

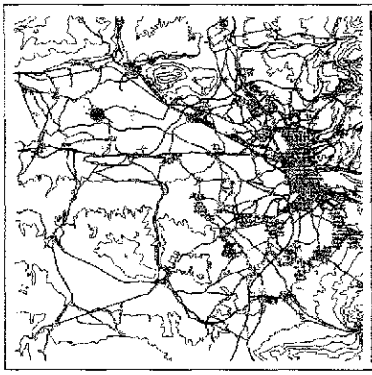
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Cultural

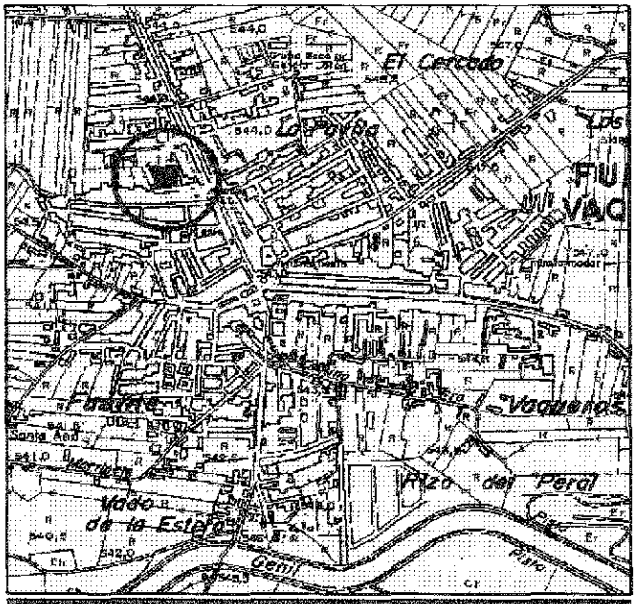
Necesidades de intervención:

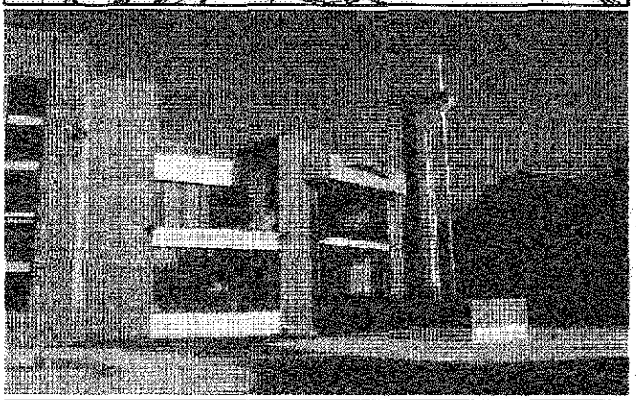


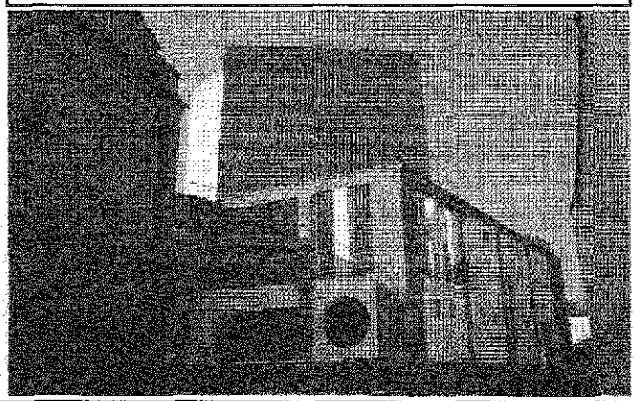
FUENTE VAQUEROS

EDIFICACIÓN

FV-10







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Centro Teatral

Datación:
1999

Tipología:
Equipamiento cultural

Localización:
Parte posterior del Centro de Estudios Lorquianos
Paseo del Prado
Fuente Vaqueros

Estado actual:
Recién estrenado

Edificio de nueva planta y recientísima construcción, aislado pero formando parte del conjunto edificado y espacio dedicado a Federico García Lorca en Fuente Vaqueros. Presenta un gran volumen cúbico (dedicado a espacio escénico y a tramoya teatral) maclado a otro cilíndrico que alberga la sala principal. Las fachadas y volúmenes se resuelven con un lenguaje contemporáneo que utiliza la fábrica de ladrillo macizo visto como principal elemento expresivo.

Observaciones:

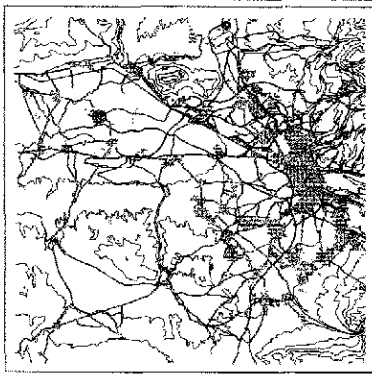
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Cultural

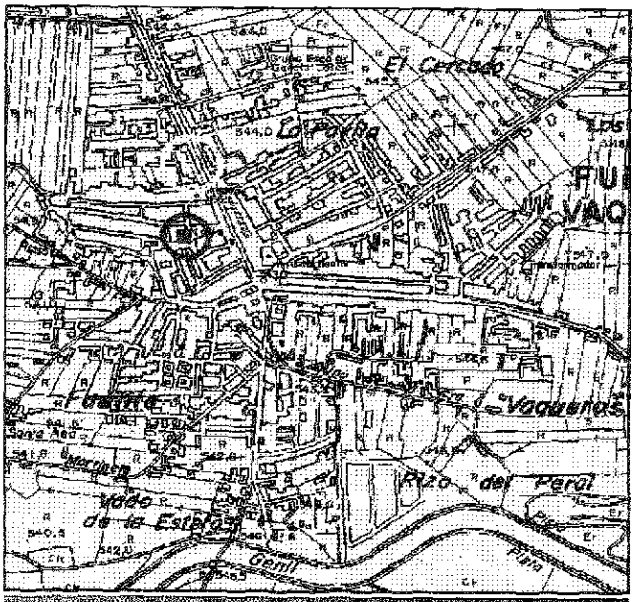
Necesidades de intervención:

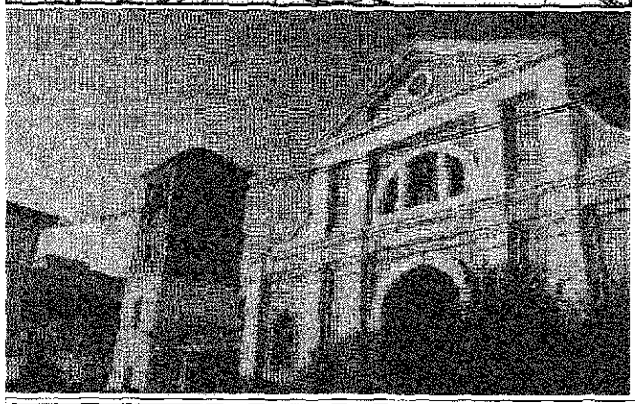


FUENTE VAQUEROS

EDIFICACIÓN

FV-11







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Iglesia parroquial de la Encarnación

Datación:
Siglos XVI-XVIII

Tipología:
Iglesia

Localización:
Fuente Vaqueros

Estado actual:
Buen estado

Iglesia en planta de cruz latina, la nave central con bóveda de cañón con capillas laterales, *cúpula central* sobre pechinas y altar en ábside cubierto con un cuarto de esfera. Fachada *principal* de composición clásica con dos órdenes de pilastras que enmarcan puerta de acceso con arco de medio punto y hueco termal sobre ésta en el segundo cuerpo. La torre quedaba exenta y actualmente ha quedado unida por una galería cubierta. Tiene los dos últimos cuerpos de ladrillo visto. El de campanas tiene dobles pilastras que enmarcan arcos de medio punto. Cubierta a dos aguas en nave principal y un *faldón sobre* las capillas.

Observaciones: La obra de la nueva casa parroquial ha terminado cerrando y dando coherencia al conjunto.

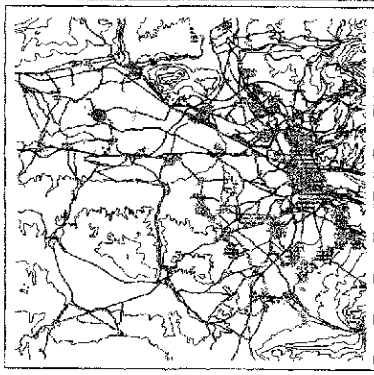
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónico-Monumental

Usos admisibles:
Religioso

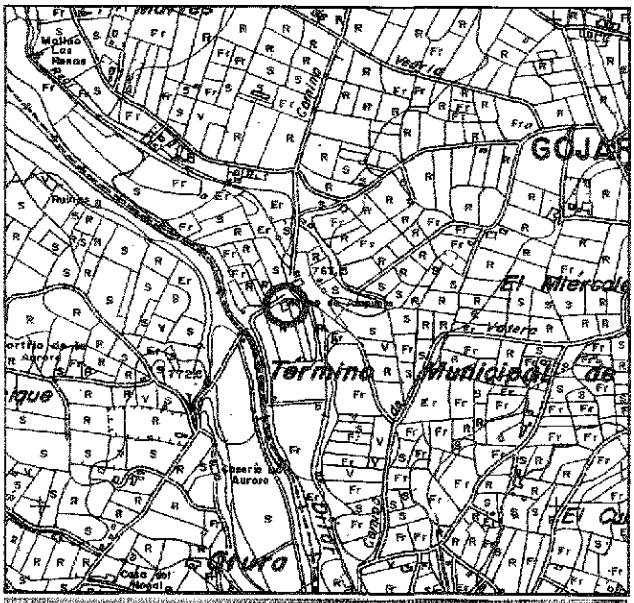
Necesidades de intervención:

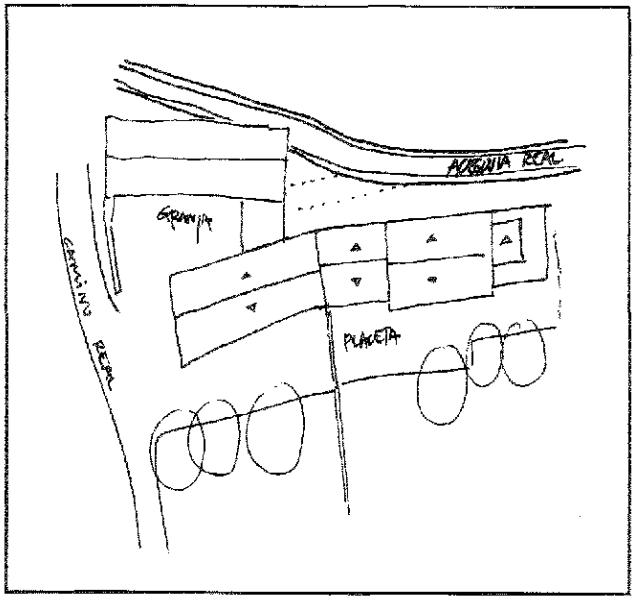


FUENTE VAQUEROS

EDIFICACIÓN

FV-12







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino de Ampuero

Tipología:
Molino

Localización:
Camino Real
El Miércoles.
Gójar

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Bastante transformado, no conserva las características propias de estos molinos del siglo pasado debido a las remodelaciones que ha sufrido como al cambio de uso.

Antiguo molino sobre la acequia real de los Ogíjares. Actualmente se ha convertido en granja una parte de la edificación quedando la otra semiabandonada. Son varios módulos alineados con dos plantas de altura y cubierta de teja árabe a dos aguas salvo una zona con chapa galvanizada.

Observaciones: Junto al molino del Vedrid y el molino de las Renas formaban un conjunto de molinos a lo largo de la acequia Real de los Ogíjares en los pagos de Gójar del borde del valle del río Dílar. Actualmente se encuentran muy deteriorados, todos ellos y bastante degradado todo su entorno.

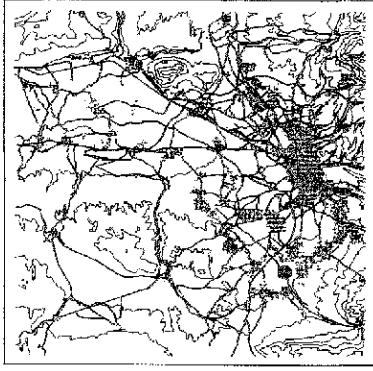
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

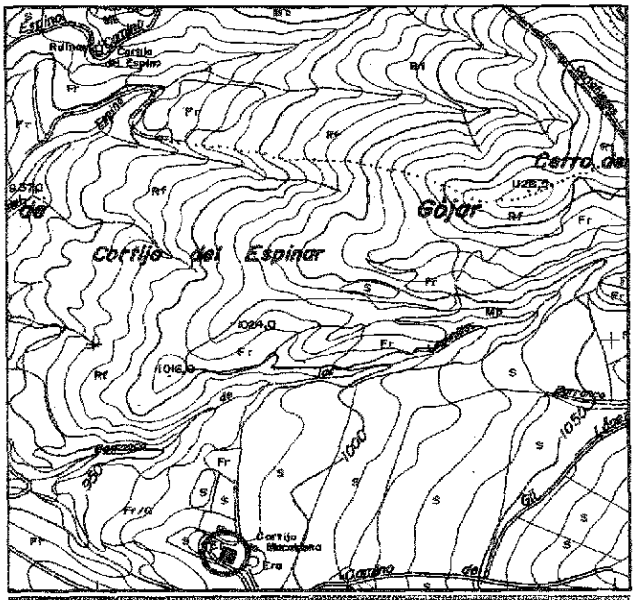
Necesidades de intervención:
Convendría recuperar la relación de la edificación con la acequia real que pasa tras ella, muy oculta en la actualidad. Reposición de la cubierta de teja cerámica y rehabilitación integral de los módulos deshabitados.

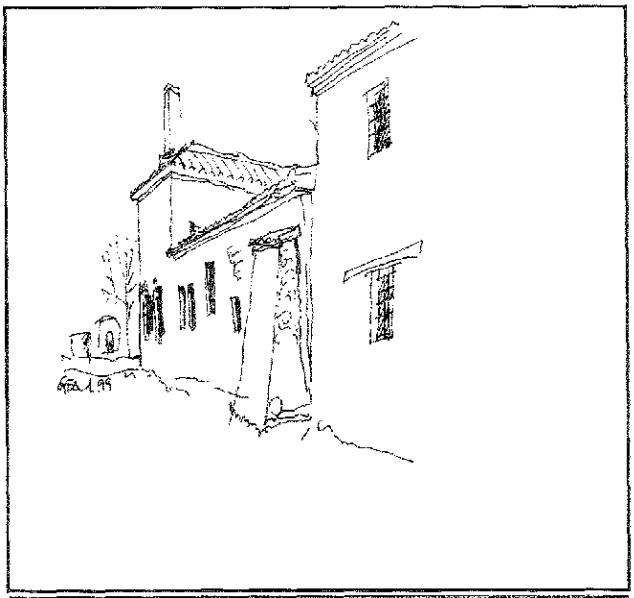


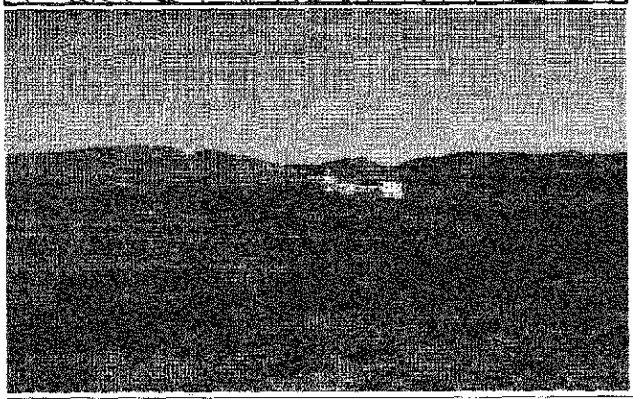
GOJAR

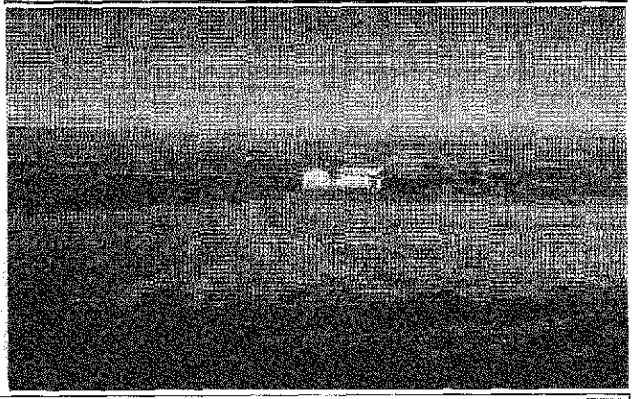
EDIFICACIÓN

GJ-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Macairena

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Gil López
Pagos de Maza de las Piedras-Cortijo del Espinar
Gójar

Datación:
1850

Estado actual:
Relativamente bien conservado. Tiene sin embargo algún muro vencido.

Cortijo de planta rectangular. Cuatro cuerpos lo integran: principal dedicado a vivienda y orientado a poniente; secundario, opuesto al anterior y dedicado a almacén; dos de menor entidad (uno al norte y otro al sur) cerrando el patio central de aperos. El cuerpo principal posee planta alargada, con dos alturas y cubierta a cuatro aguas; de sencilla tipología constructiva.

Observaciones: Tiene valor ambiental sobre todo. Está en parte muy transformado, sobre todo en las naves de la cara norte. Tiene una amplia placeta-era a poniente.

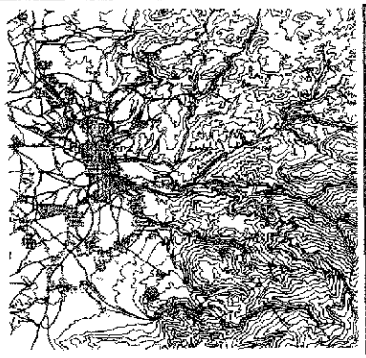
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

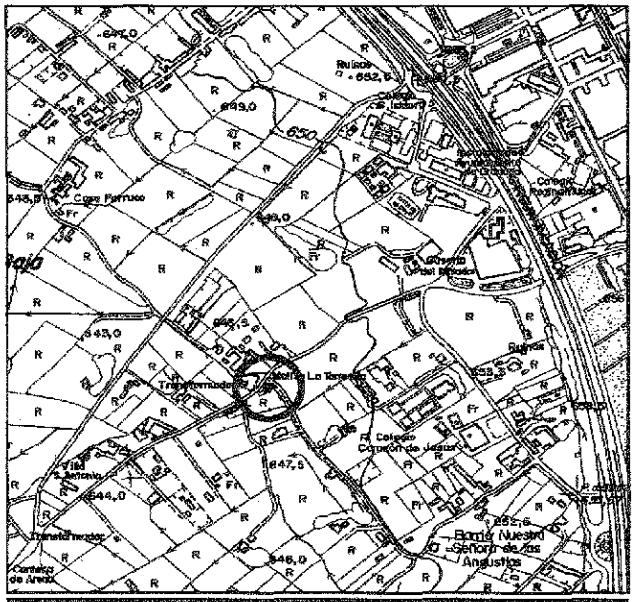
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas y consolidación de muros.

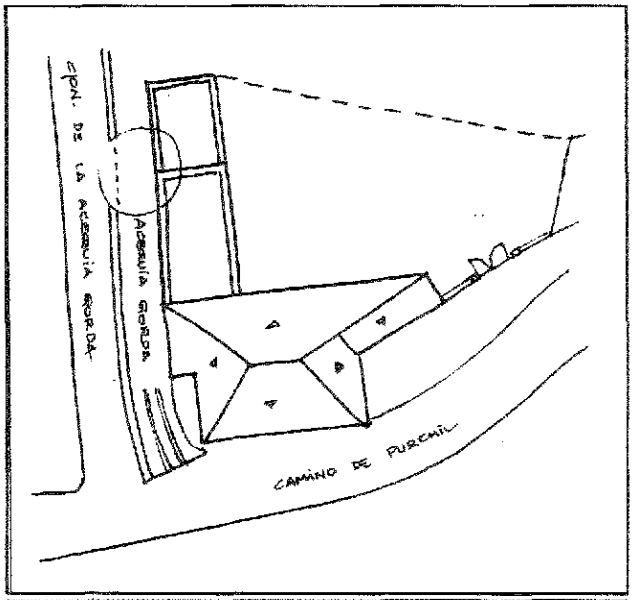


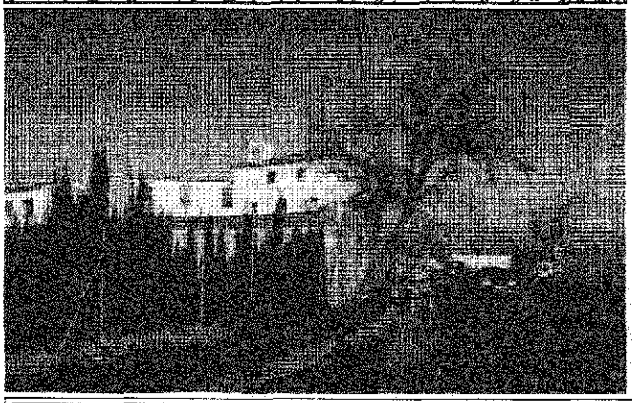
GOJAR

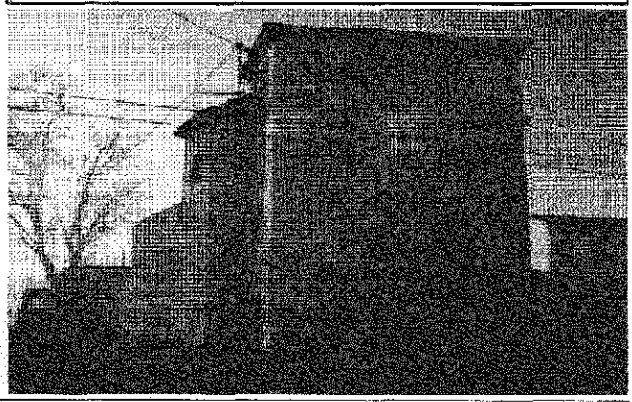
EDIFICACIÓN

GJ-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo sin denominación

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Purchil
La Torrecilla
Granada

Datación:
Cortijo original de algo menos de cien años.

Estado actual:
Recientemente rehabilitado como vivienda habitual, habiendo mantenido su imagen original salvo unas terrazas a lo largo de la acequia Gorda.

Edificación compacta con tres plantas de altura, en la confluencia del camino de Purchil y donde vierte sus aguas residuales la acequia Gorda.

Observaciones: A su alrededor se está produciendo una notable actividad edificatoria. (Tanto de rehabilitación como de obra nueva). Forma parte del conjunto del antiguo molino de La Torrecilla hoy desaparecido y fraccionado en varias propiedades.

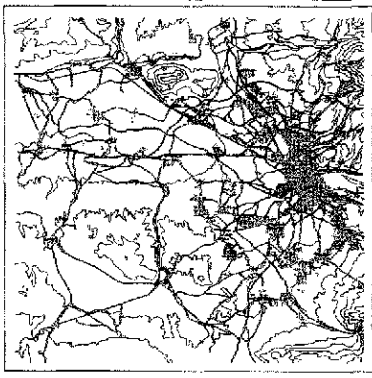
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

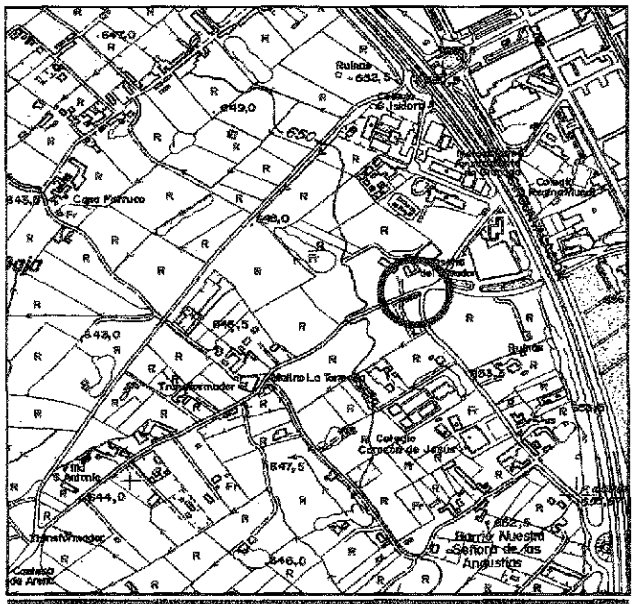
Necesidades de intervención:

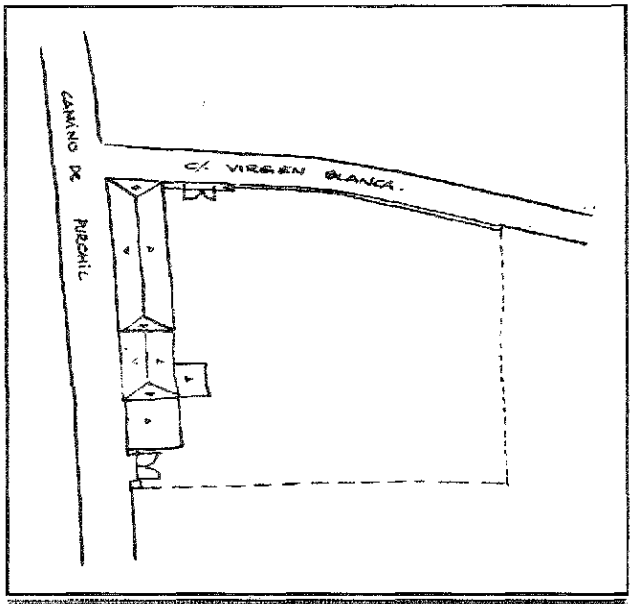


GRANADA

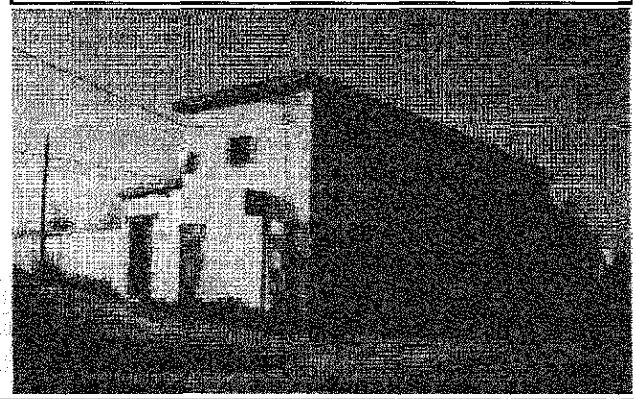
EDIFICACIÓN

GR-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo sin denominación

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Purchil
Pago de la Torrecilla
Granada

Datación:
El edificio original puede ser de final del siglo pasado. Aunque la estructura de cubiertas, sus dimensiones en planta, huecos e incluso la fábrica de sus muros pueden inscribirse en la

Estado actual:
Completamente rehabilitado en su interior, albergando una vivienda en planta primera y las dependencias de un merendero-bar en la planta baja.

Edificación alargada de una crujía con cubierta a dos aguas a la que se le ha adosado otra nueva siguiendo el mismo esquema a lo largo del camino de Purchil.

Observaciones: La rehabilitación es muy reciente funcionando como bar durante todo el año y como terraza de verano. Parte de la parcela se ha convertido en terraza ajardinada y el resto es aparcamiento.

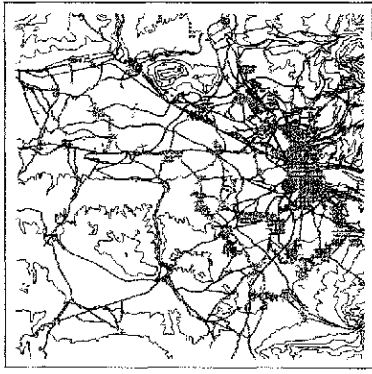
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Ocio

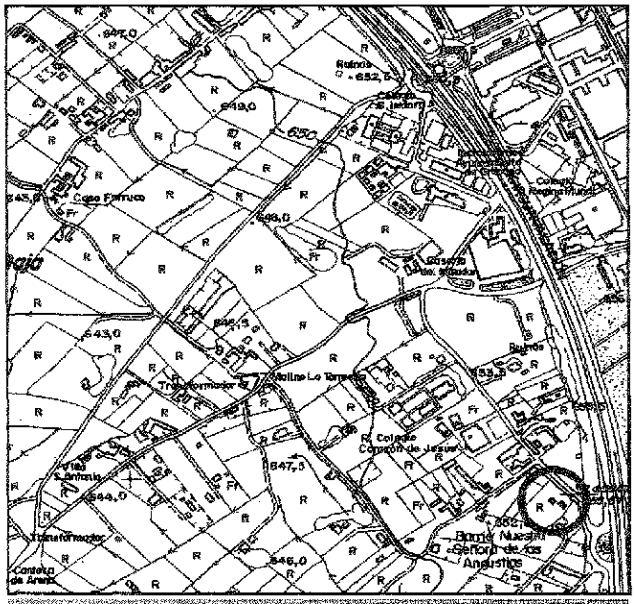
Necesidades de intervención:

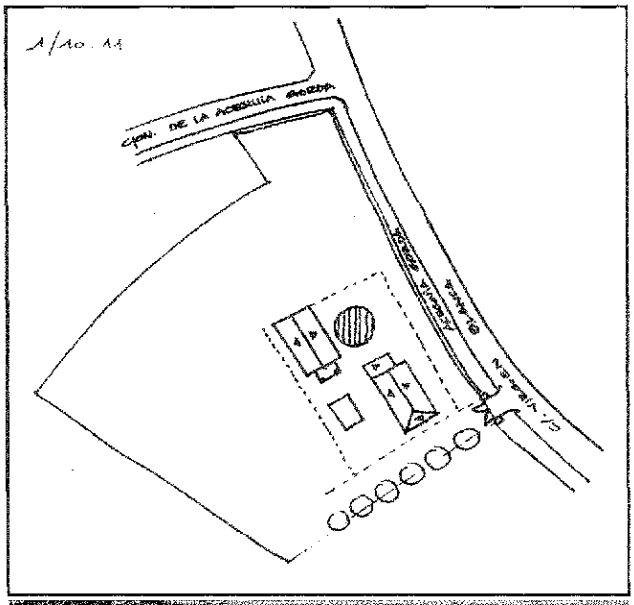


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Huerta de San José

Tipología:

Huerta

Localización:

Calle Virgen Blanca

Pago Barrio Virgen de las Angustias

Granada

Datación:

Edificio principal del siglo XIX. El resto del presente siglo: el edificio de servicio de la primera mitad de siglo y un módulo nuevo ejecutado en madera de reciente construcción.

Estado actual:

El único módulo en malas condiciones es el de servicio. El resto están en uso.

Conjunto de edificaciones en las que destaca la vivienda principal de final del siglo XIX. Construida en estilo neogótico con elementos interesantes de hierro colado en su cara sur. Cerrajería muy interesante.

Observaciones: Parte se usa como vivienda habitual.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

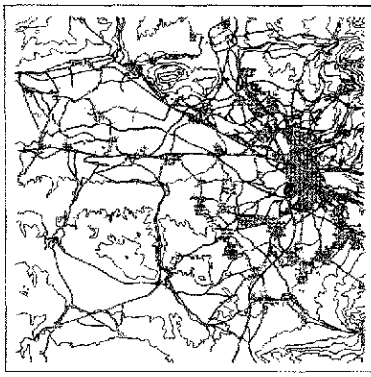
Arquitectónica

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

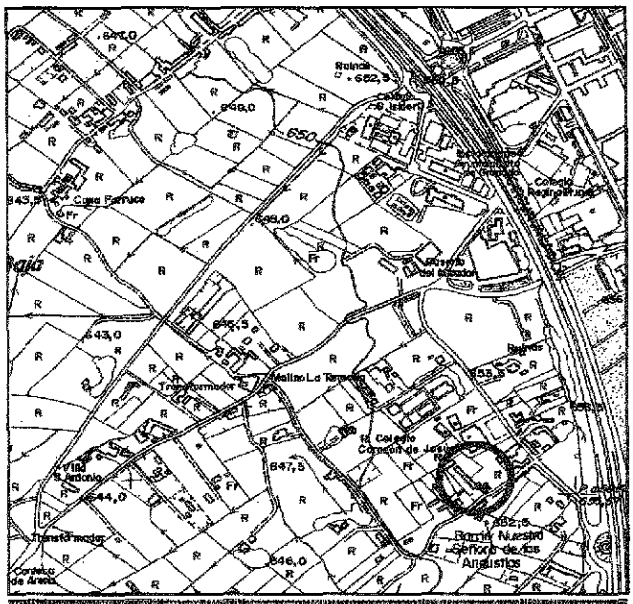
Rehabilitación del módulo de servicio.

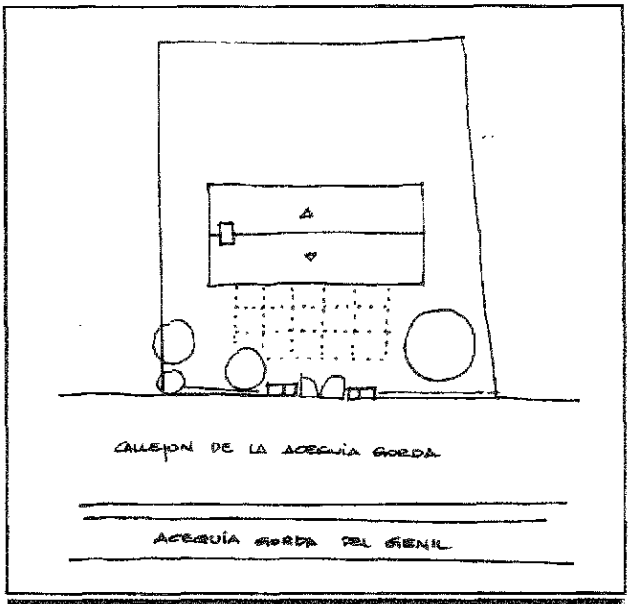


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta del Progreso

Tipología:
Huerta

Localización:
Calle Virgen Blanca: Callejón de la Acequia Gorda
Barrio Virgen de las Angustias
Granada

Datación:
1882.

Estado actual:
Habitada pero en malas condiciones: cubiertas, revocos, exteriores, carpinterías,...

Edificación muy sencilla de dos plantas, con dos crujías y cubierta de teja árabe a dos aguas. Posee acceso sur y la parte delantera presenta un emparrado.

Observaciones: No parece tener tierra cultivada vinculada a la edificación.

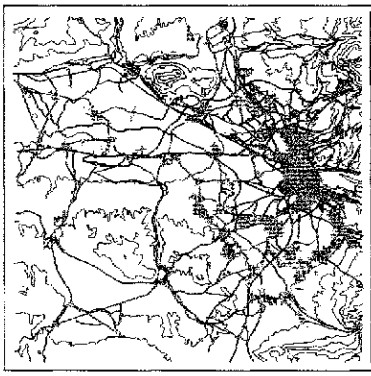
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

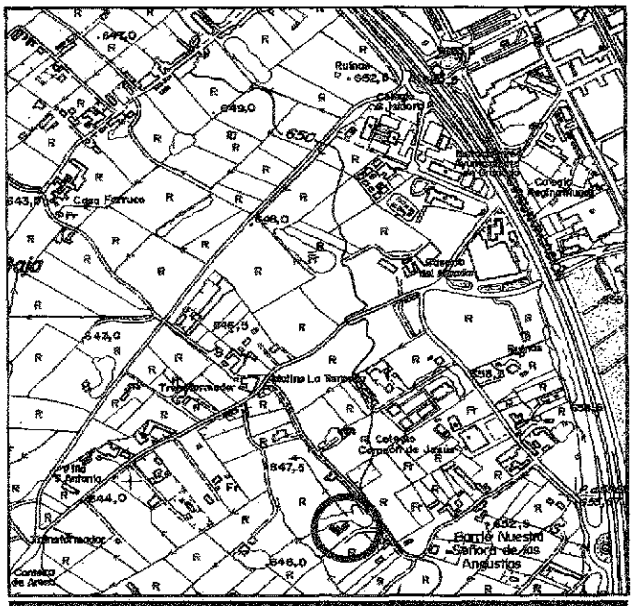
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas. Mejoras en el jardín delantero.

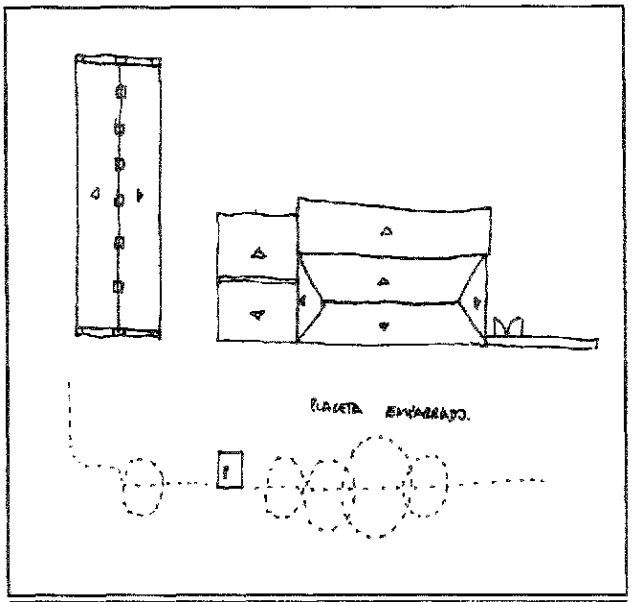


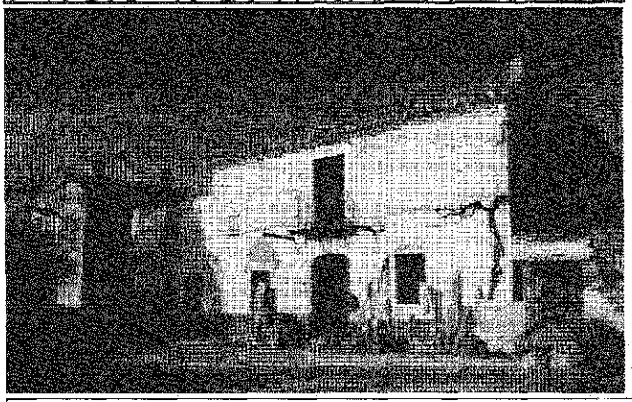
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de la Paloma

Tipología:
Huerta y secadero

Localización:
Callejón de la acequia Gorda
Pago de La Torrecilla. Barrio Virgen de las Angustias.
Granada

Datación:
Final del siglo XIX la edificación principal. El secadero de la primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
Habitado, pero con necesidad de rehabilitación. El secadero no está en uso. El resto de las dependencias agrícolas abandonadas.

Huerta tradicional formada por: un edificio principal de vivienda de dos plantas, dos crujías y cubierta a dos aguas; otro anexo, dedicado al servicio de labores agrícolas; y un tercero consistente en un secadero de tabaco de ladrillo con elementos ornamentales de interés.

Observaciones: Forma parte de una comunidad de vecinos a la que se accede por un paso sobre la acequia Gorda.

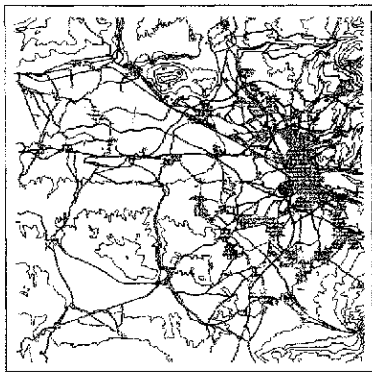
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

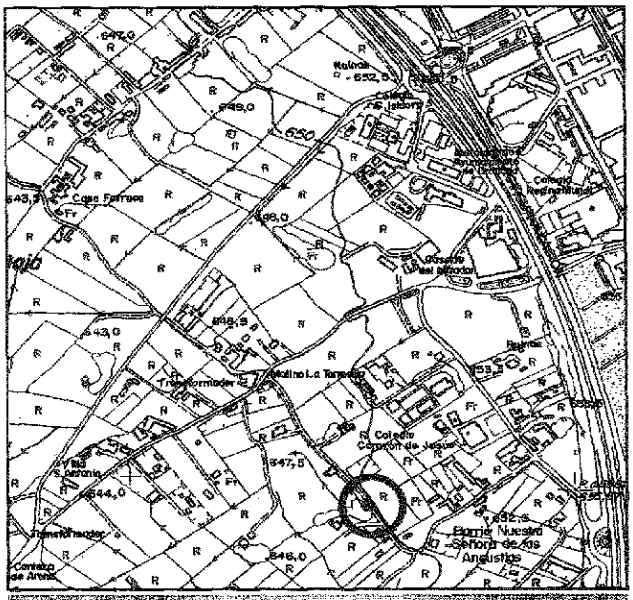
Necesidades de Intervención:
Rehabilitación parcial del edificio principaly rehabilitación integral del resto.

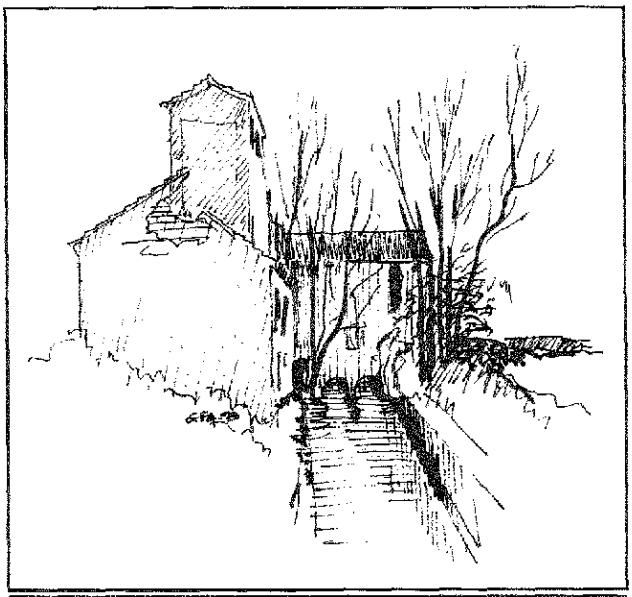


GRANADA

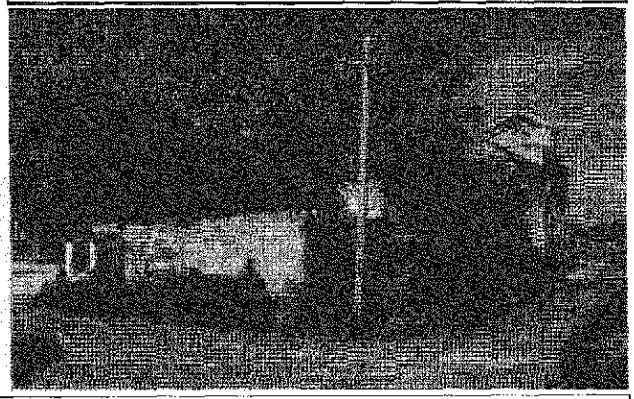
EDIFICACIÓN

GR-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta Corazón de Jesús

Tipología:
Huerta-Molino

Localización:
Callejón de la acequia Gorda
Pago de La Torrecilla
Granada

Datación:
El edificio principal de final del siglo XIX. El resto de la primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
Muy deteriorado todo el conjuntoen general. La edificación principal aparenta estar habitada de forma continuada. El resto está totalmente abandonado y en aparente ruina.

Conjunto de edificaciones a lo largo del callejón y sobre la misma acequia Gorda (puede incluso contener molino). Edificio principal de ladrillo con tres plantas y torreón.

Observaciones: De interés especial el paso de la acequia Gorda del Genil a través de la edificación.

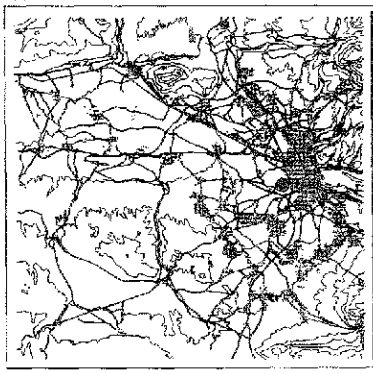
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

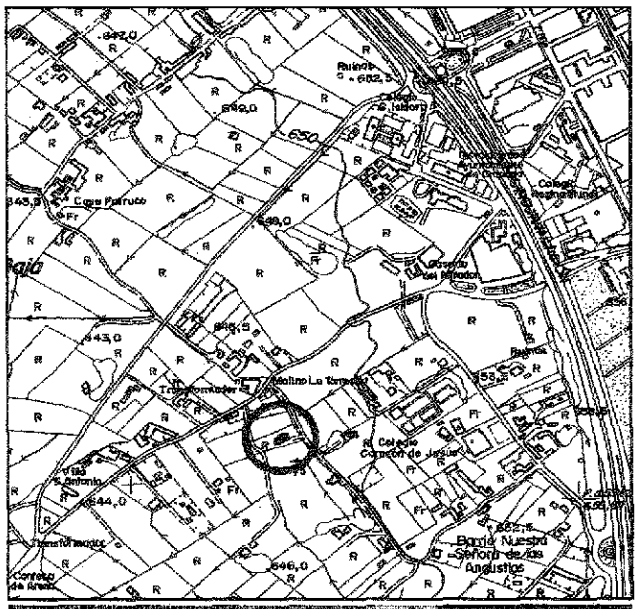
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral.

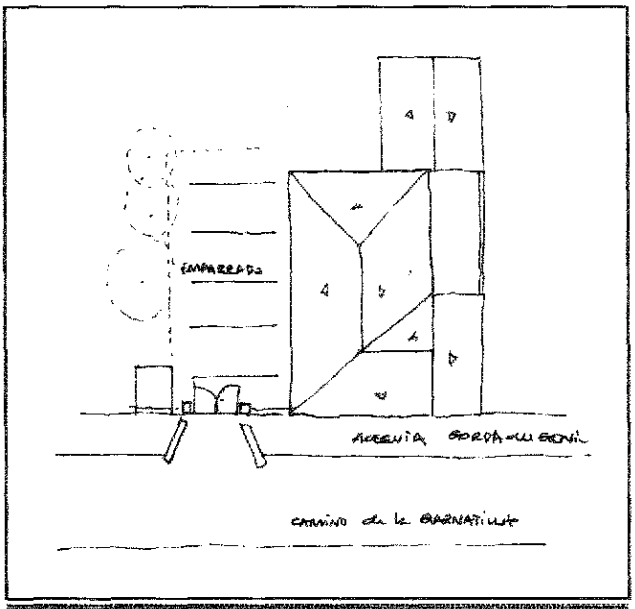


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta del Sagrado Corazón

Tipología:
Huerta

Localización:
Callejón de la acequia Gorda o camino de la Gamatilla
Pago de La Torrecilla
Granada

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Habitada continuadamente. El aspecto exterior no es malo.

Edificación tradicional de dos plantas de altura, dos crujías y cubiertas a dos aguas de teja árabe. Placeta delantera con empedrado y pérgola metálica para emparrado.

Observaciones: Tiene retrete al lado de la acequia Gorda a la cual vierte sus aguas negras.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

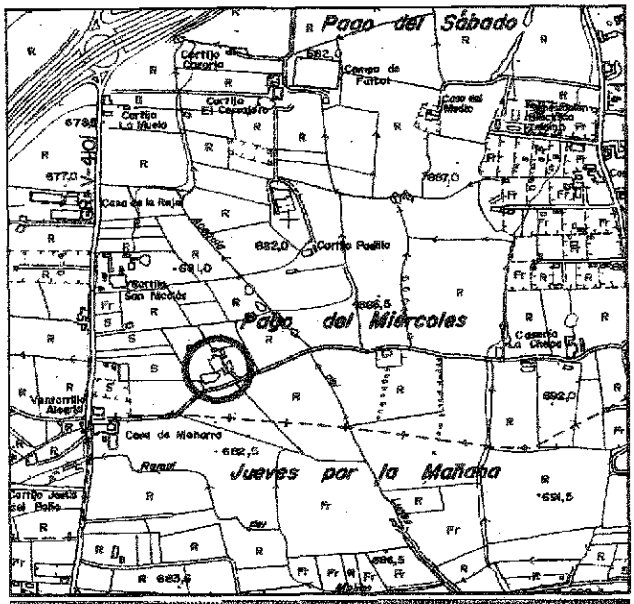
Necesidades de intervención:
Precisa alguna rehabilitación, revestimientos, cubiertas y carpinterías.

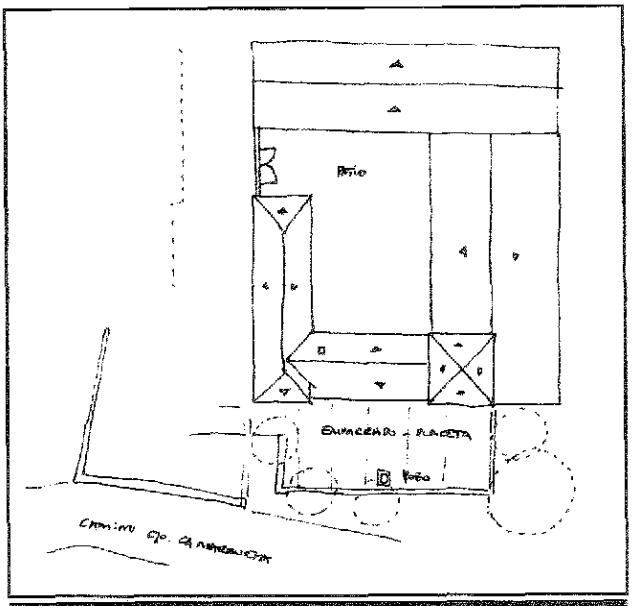


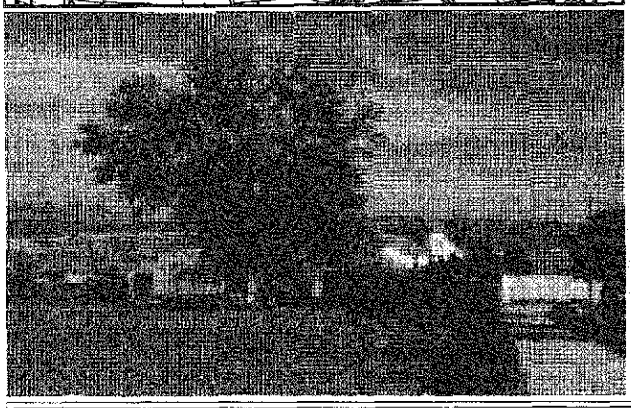
GRANADA

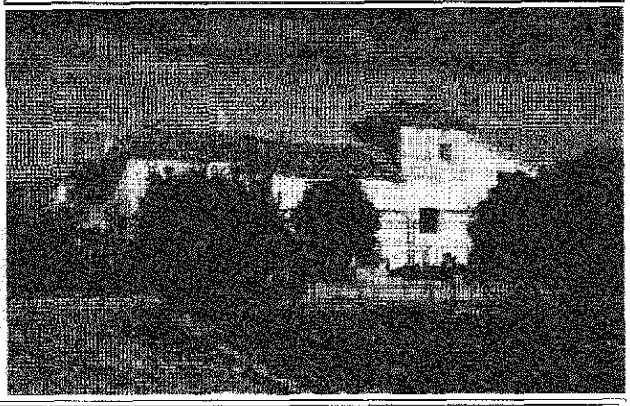
EDIFICACIÓN

GR-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Junco

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de la Casa de la Marquesa
Pago del Miércoles
Granada

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Muy deteriorada su imagen exterior. Presenta graves patologías en las cubiertas.

Cortijo compacto de dos plantas con varios cuerpos añadidos. Presenta una interesante torreta con huecos de medio punto tapiados. Todas las cubiertas son de teja árabe.

Observaciones: Existe un pino de gran porte en su entrada.

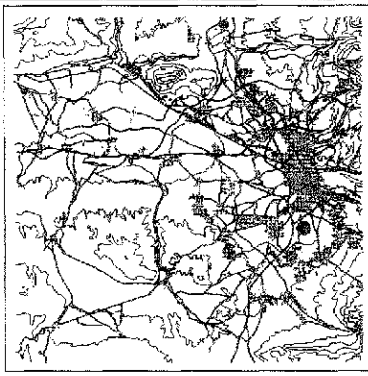
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

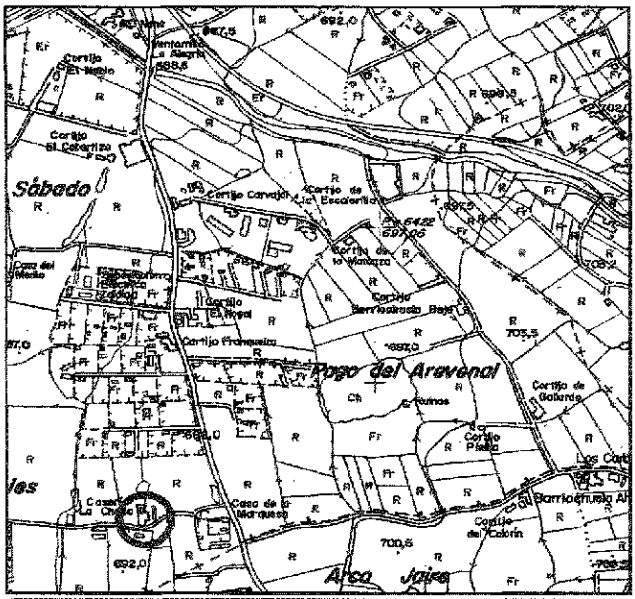
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral, fundamentalmente en cubiertas.

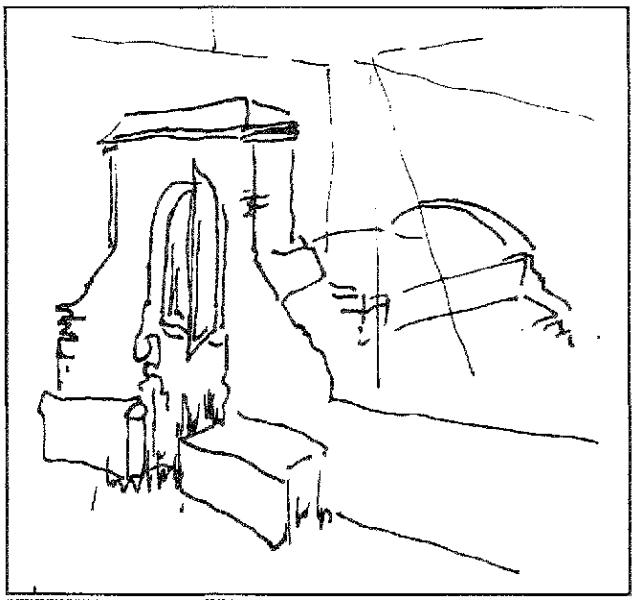


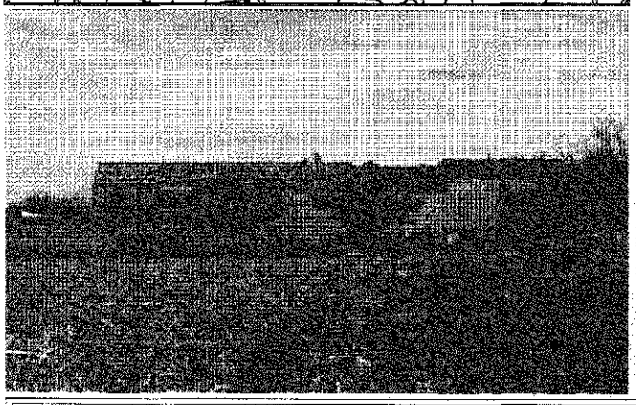
GRANADA

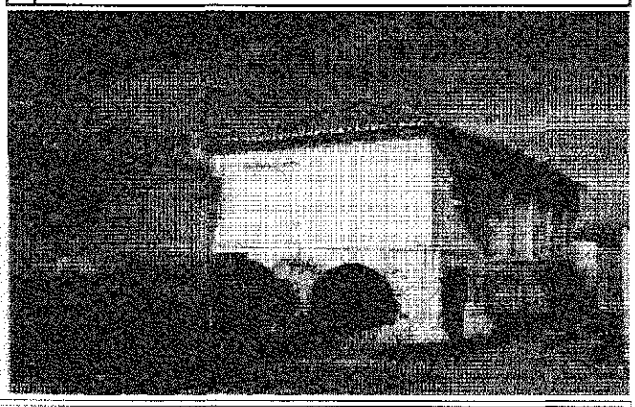
EDIFICACIÓN

GR-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Caseria La Checa

Tipología:

Caseria

Localización:

Camino de la Casa de la Marquesa

Pago del Miércoles

Granada

Datación:

Siglos XVIII-XIX, el edificio de cuadras. El secadero de mitad del siglo XX.

Estado actual:

Muy deteriorado en las cubiertas, sobre todo las del edificio más antiguo; en algunos casos existen hundimiento. El aljibe necesita una urgente y profunda intervención.

Conjunto de edificaciones de interés. Las más antigua se dedica en su planta baja a cuadras. Adosada a ella se encuentra la edificación utilizada para vivienda con algunos elementos constructivos de interés. El conjunto se completa con secaderos de distinto estilo y dimensiones.

Observaciones: Tiene un escudo nobiliario en fachada y un aljibe en la puerta. Perteneció a la Inquisición.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

Arquitectónica

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola-Ganadero

Necesidades de intervención:

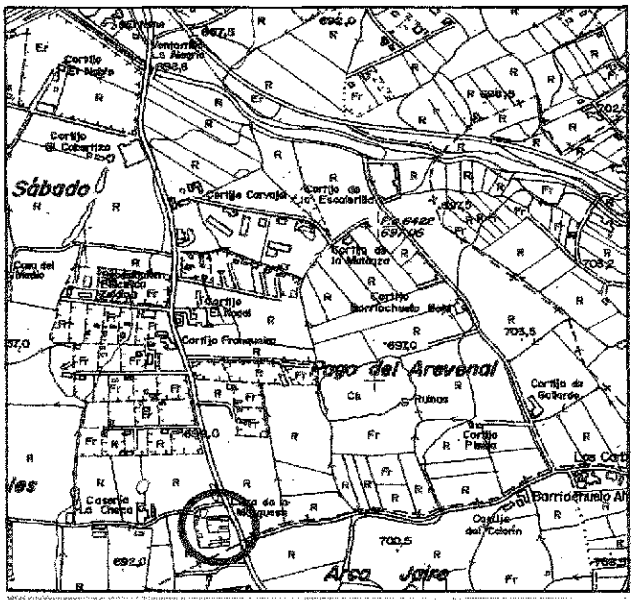
Rehabilitación integral de cubiertas y forjados interiores.

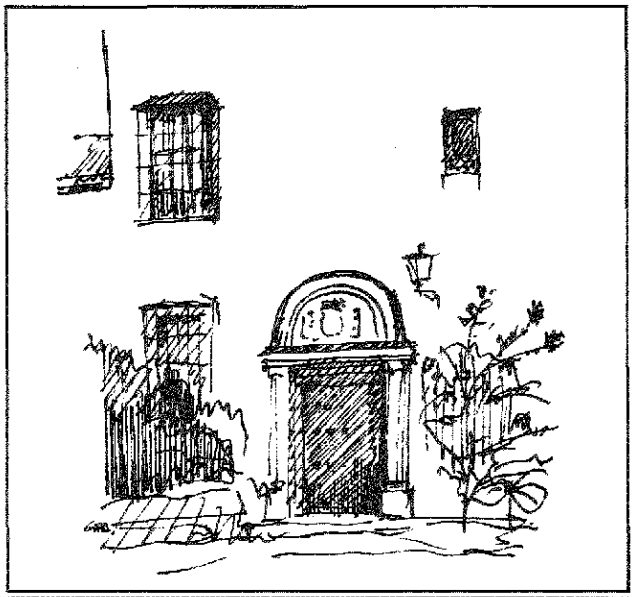


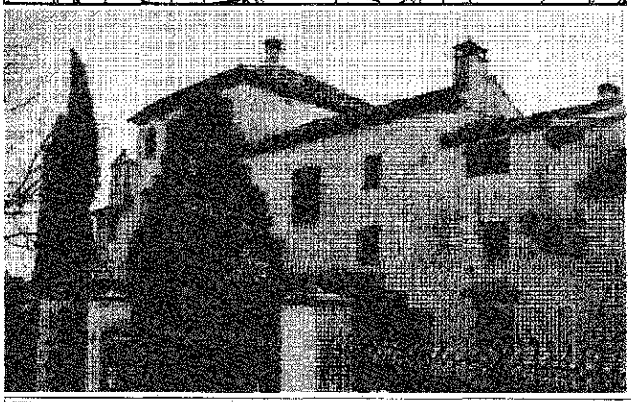
GRANADA

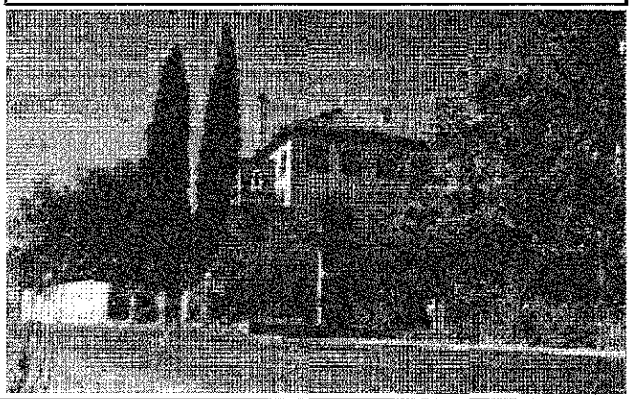
EDIFICACIÓN

GR-09









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa de la Marquesa

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de La Zubia
Pago del Miércoles-Aravenal
Granada

Datación:
Tiene importantes reformas producidas a lo largo del tiempo. El edificio principal puede datarse entorno al siglo XVIII, pero su origen está en el siglo XVI. De hecho aún conserva partes

Estado actual:
En general presenta buen aspecto. Se aprecia un mantenimiento continuado.

Conjunto edificado de gran interés. El cuerpo principal tiene tres plantas con cubierta a cuatro aguas, tiene portada adintelada y sobre ella escudo heráldico inscrito en arco de medio punto. Posee un pequeño campanil y cruz de piedra en el jardín delantero. Destaca su vegetación y arbolado.

Observaciones: En su parte posterior hay una terraza de verano con elementos de arquitectura contemporánea de interés.

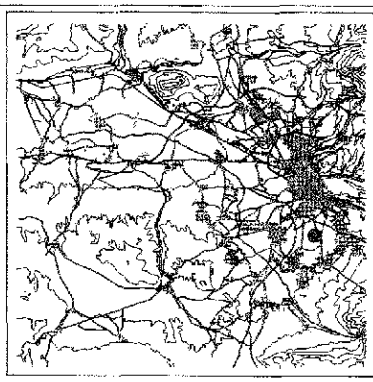
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

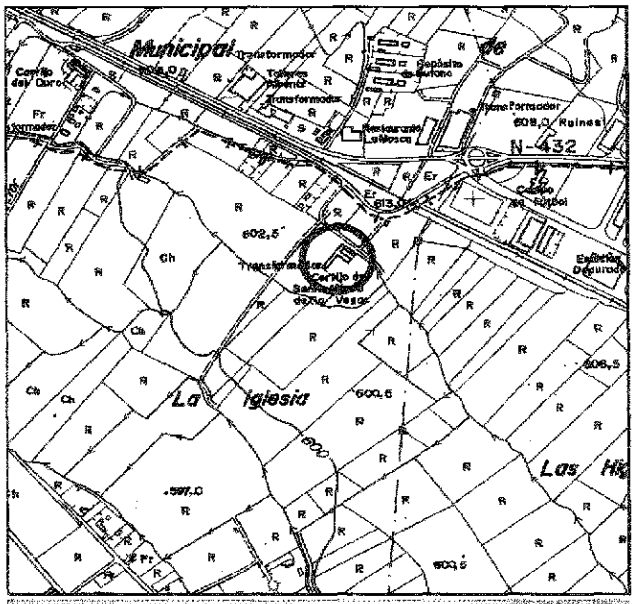
Necesidades de Intervención:
En algún elemento secundario, obras de mantenimiento: fachadas y cubiertas.

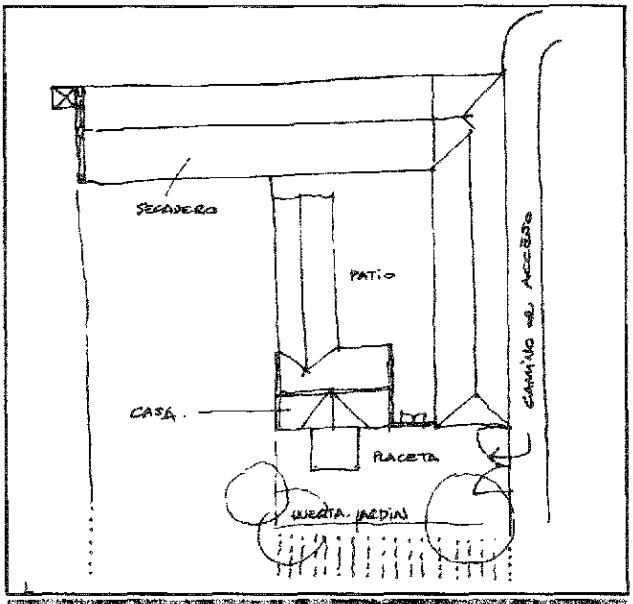


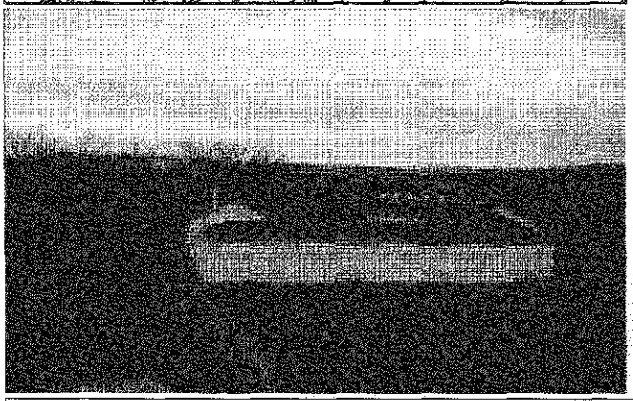
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-10









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Santa María de la Vega

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Granada-Córdoba N-432.
Higuera-La Iglesia
Granada

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
Bastante bien conservado.

Conjunto edificado en torno a un patio con un cuerpo principal de dos plantas y tipología de huerta con porche delantero; y con edificaciones propiamente agrícolas, almacenes y secaderos.

Observaciones: Sobresale su belleza paisajística tanto por la blancura de la construcción como por el jardín y huerta delantera donde destaca un frondoso arbolado: nogales y palmeras de gran porte.

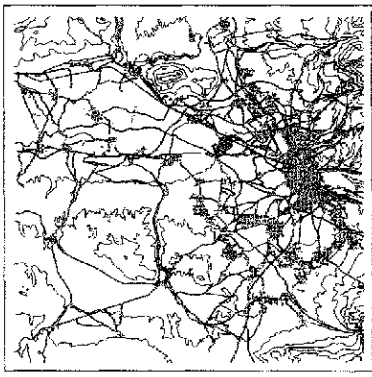
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

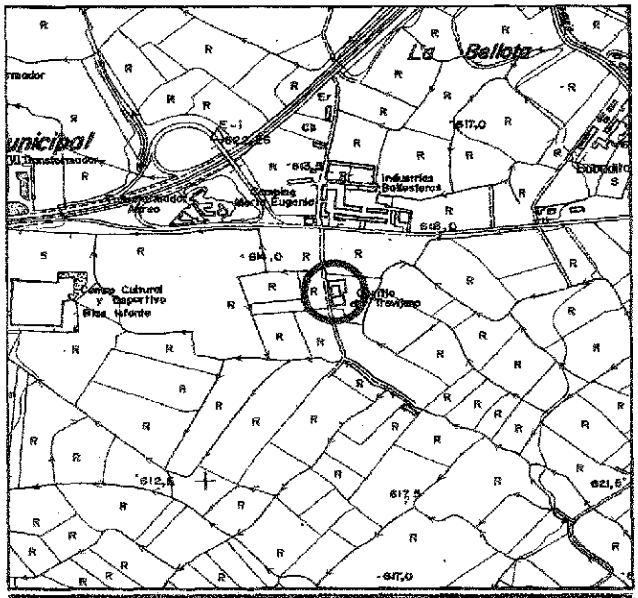
Necesidades de intervención:

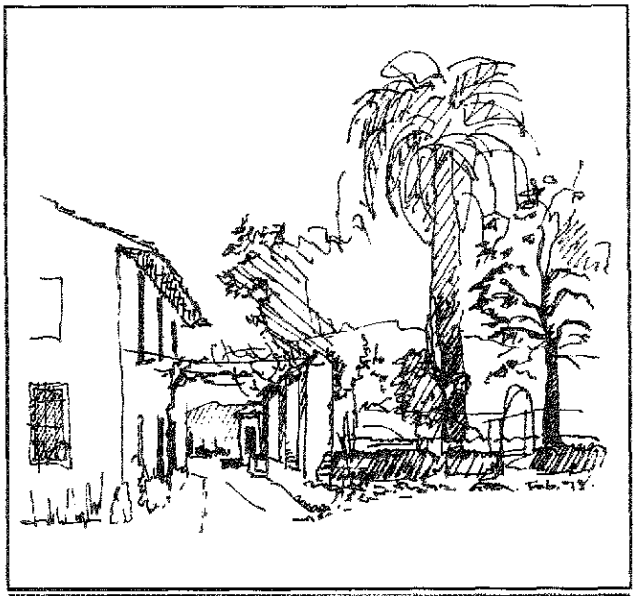


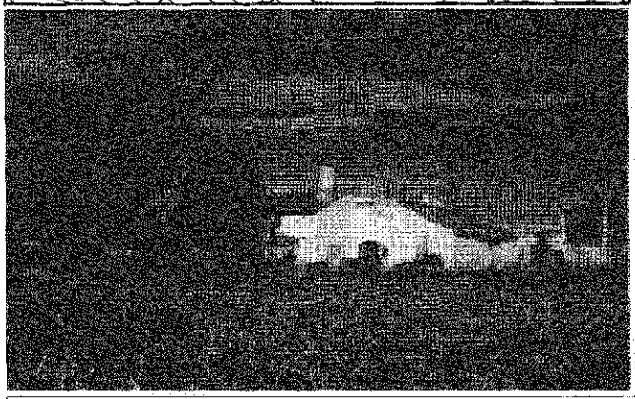
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-11









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Trevijano

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino perpendicular a antigua carretera de Málaga
Pago Zufea
Granada

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Muy deteriorado. Está sin habitar hace tiempo y toda la edificación presenta un pésimo estado de conservación.

Conjunto de edificaciones rurales (almacenes y secaderos) donde destaca el cuerpo principal con dos plantas y dos crujías con jardín delantero. Tiene pozo. Los secaderos y almacenes encierran un gran patio de aperos.

Observaciones: Destaca de su jardín el arbolado maduro: palmeras, laurel, etc.

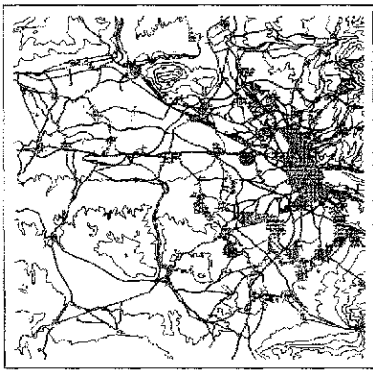
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

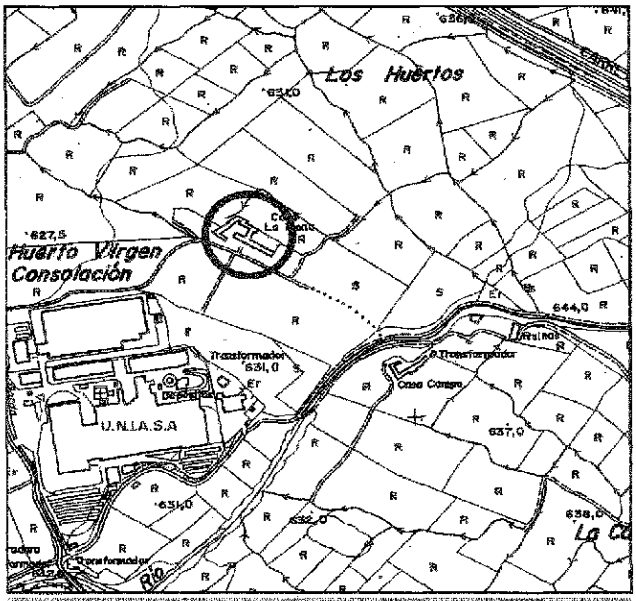
Necesidades de intervención:
Refuerzo de forjados, con sustituciones puntuales. Rehabilitación integral de cubiertas y fachadas. El jardín delantero está igualmente abandonado. No obstante aún mantiene buena parte de su vegetación.

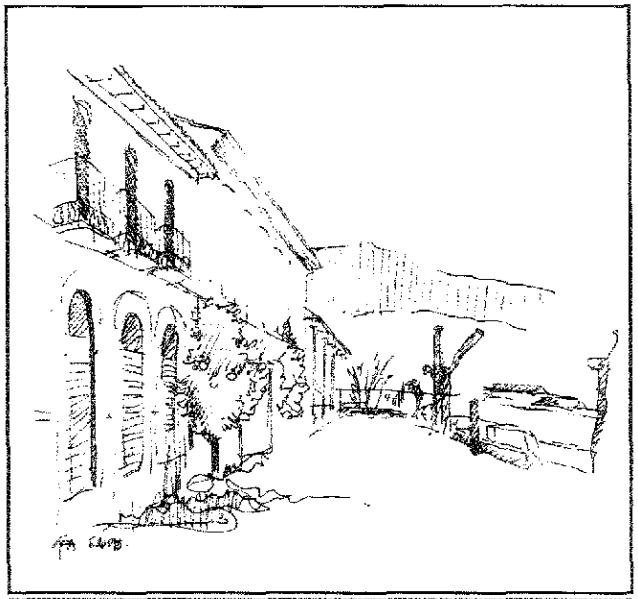


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-12









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa de la Mona

Tipología:
Cortijo-Secaderos

Localización:
Camino de Cartuja
Pago Naujar
Granada

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Está sin habitar y sin uso aparente. No obstante la calidad de la construcción del edificio principal hace que mantenga un relativo buen aspecto.

Importante agrupación de secaderos en torno a un edificio residencial de traza infrecuente en la vega: huecos con arco de medio punto en planta baja y balcones en la primera. Tiene patios de aperos y placeta delantera con arbolado.

Observaciones: Destaca por su gran implantación en un pago donde apenas existen edificaciones diseminadas.

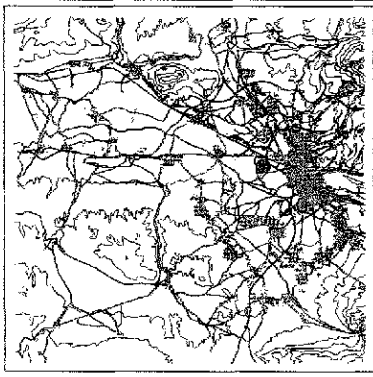
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

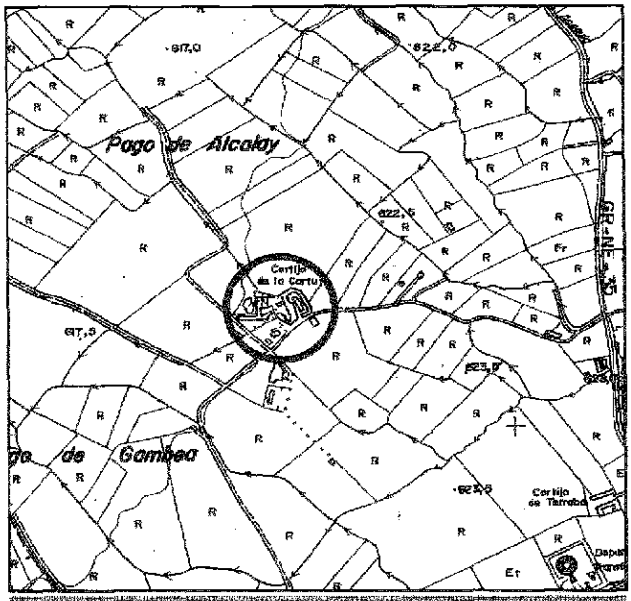
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de todos los edificios secundarios (almacenes, secaderos, etc.), así como toda la placeta delantera: pavimentación, mobiliario, arbolado.

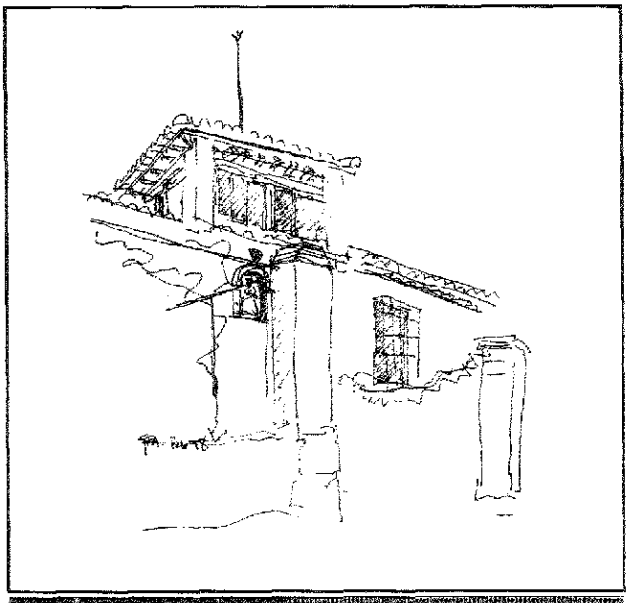


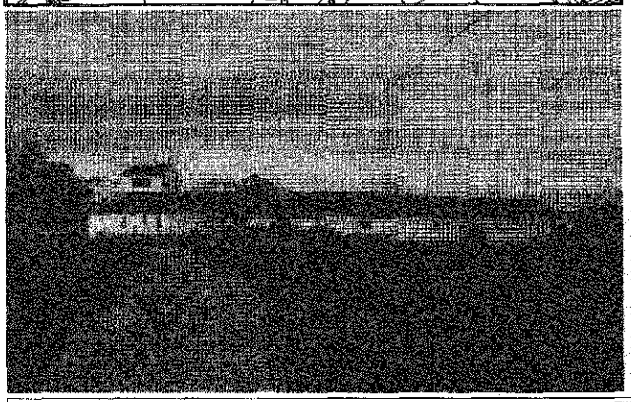
GRANADA

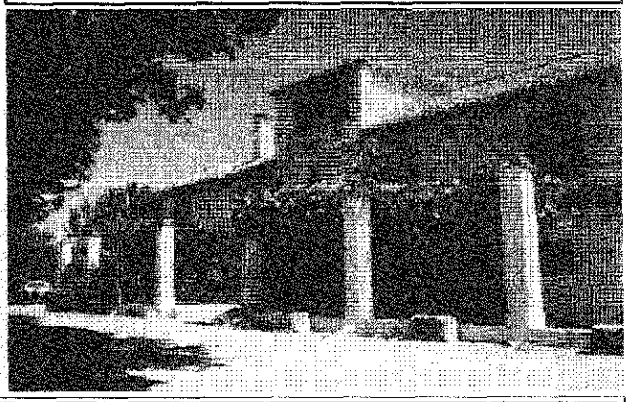
EDIFICACIÓN

GR-13









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Cartuja

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carril de la Cartuja
Pago Gambea
Granada

Datación:
El edificio principal del siglo XVIII-XIX.

Estado actual:
Se está rehabilitando parcialmente el edificio principal.

Extenso conjunto edificado en el que destaca un cuerpo principal de dos plantas y torreón con cubierta a cuatro aguas. Tiene emparrado y placeta delantera. El resto lo componen un gran patio de aperos rodeado de almacenes y secaderos.

Observaciones: Al igual que la Casa de la Mona destaca su gran implantación en un pago las edificaciones diseminadas apenas existen.

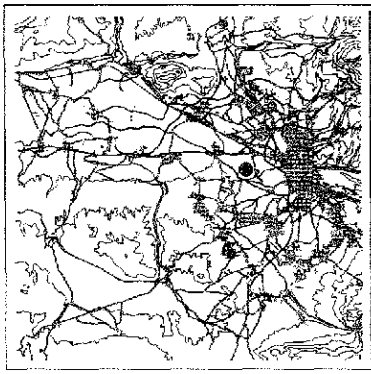
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

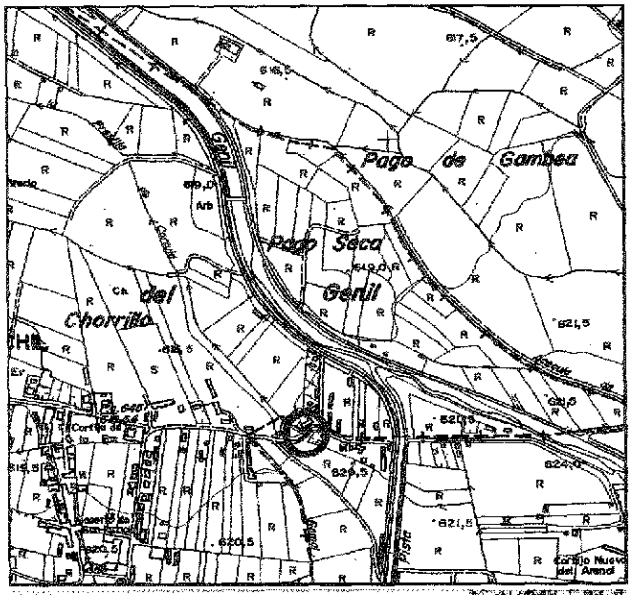
Necesidades de intervención:
Todos los anejos necesitan intervenciones en cubiertas.

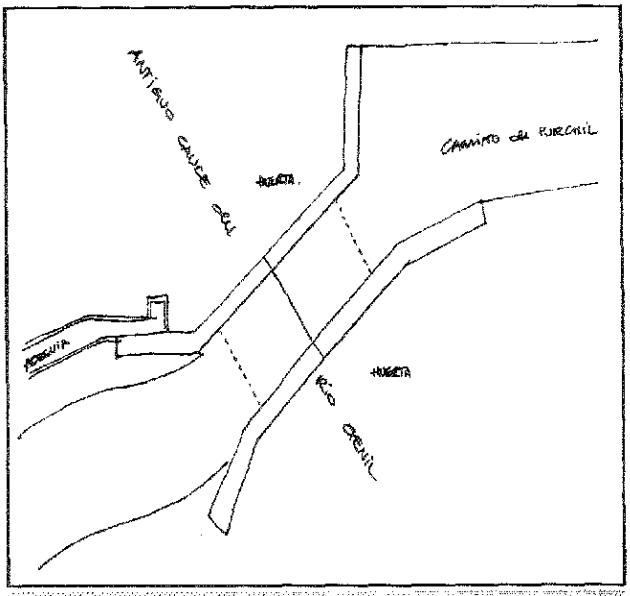


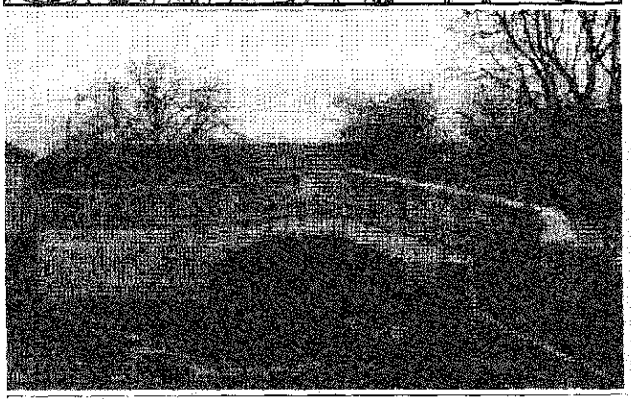
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-14









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente sobre el antiguo cauce del Genil

Tipología:
Puente de Sillería

Localización:
Camino de Purchil
Límite con término municipal
Granada

Datación:
Primer tercio del siglo XIX.

Estado actual:
La bóveda está en muy mal estado habiendo perdido algunas dovelas. La sillería, de arenisca, está mal conservada puntualmente.

Puente de sillería de un solo ojo, con arco rebajado.

Observaciones: Una vez derivado el cauce del Dílar y el Genil, sus cursos han sido ocupados por huertas y en algún punto ha sido cercado, imposibilitando su disfrute.

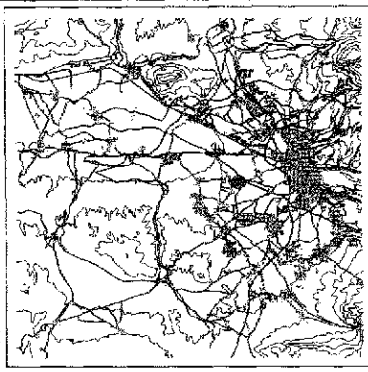
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
Lúdico-Cultural

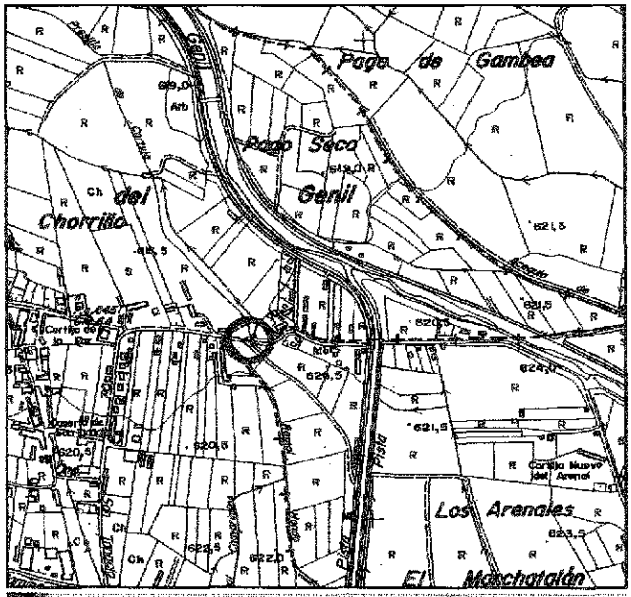
Necesidades de intervención:
Es urgente la rehabilitación de la bóveda (apuntalada actualmente) y su puesta en valor junto con el puente del río Dílar, hoy oculto.

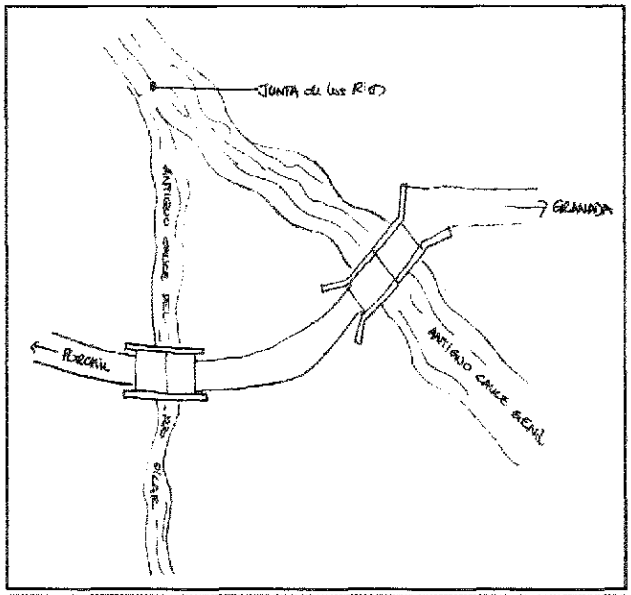


GRANADA

INFRAESTRUCTURA

GR-15









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente sobre el antiguo cauce del Dilar

Tipología:
Puente de Sillería

Localización:
Camino de Purchil
Límite del término municipal
Granada

Datación:
Primer tercio siglo XIX.

Estado actual:
Semioculto. Puede presuponerse su buena conservación al haber sido enterrado. No obstante en los alrededores hay algún sillar de arenisca que pudo formar parte del puente.

Puente de sillería y fábrica de ladrillo. En la actualidad está semienterrado bajo el mismo camino de Purchil en las proximidades de este núcleo.

Observaciones: Junto con el del río Genil podrían formar un interesantísimo espacio público, lúdico-cultural de la aglomeración una vez restaurados ambos puentes y creada en su entorno una mínima infraestructura.

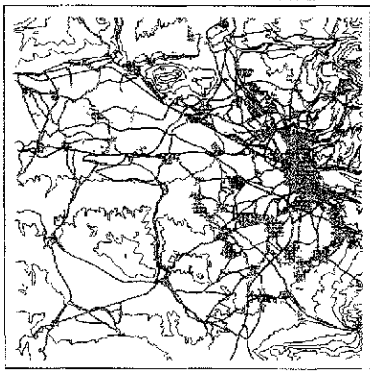
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
Lúdico-Cultural

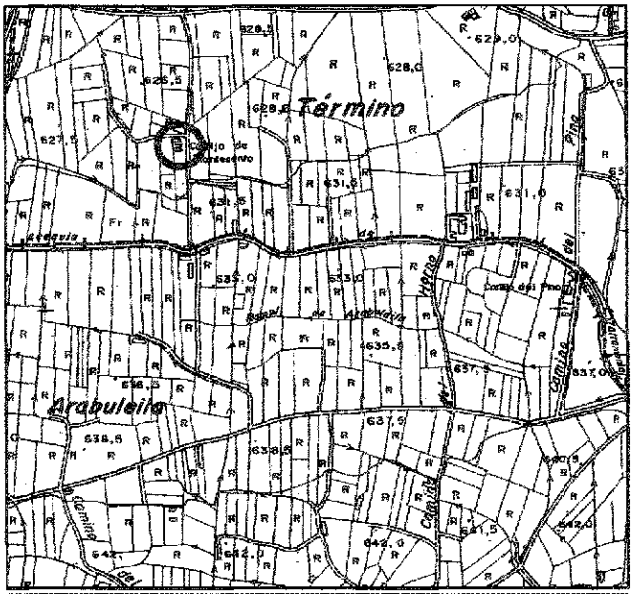
Necesidades de intervención:
Sería necesario descubrirlo en su totalidad y comprobar las necesidades de intervención.

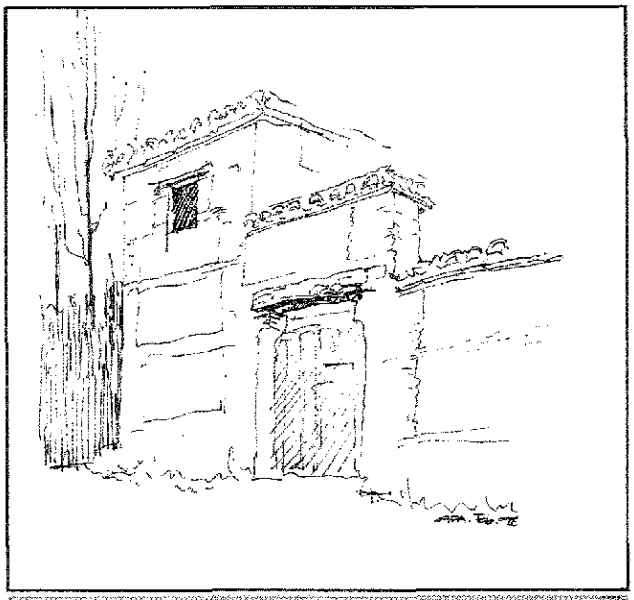


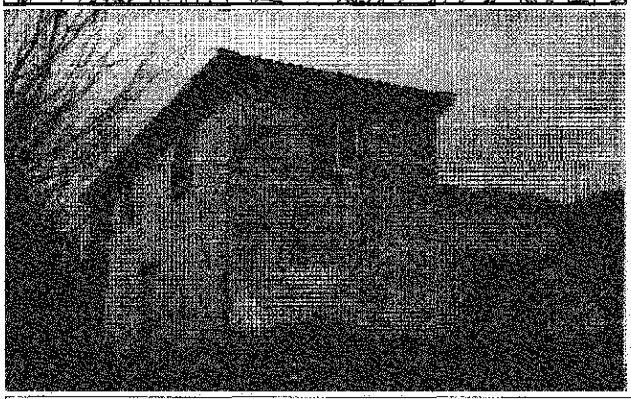
GRANADA

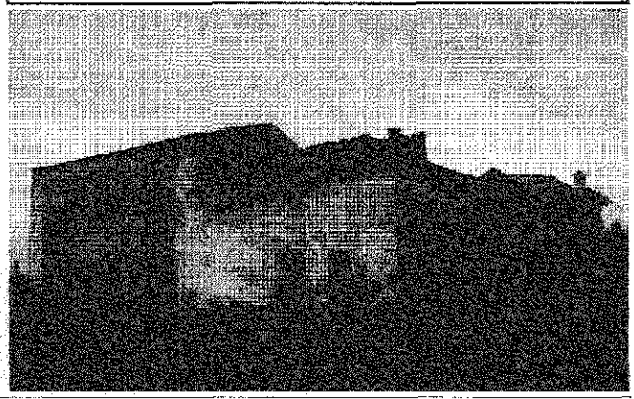
INFRAESTRUCTURA

GR-16









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de Montesanto

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino entre Cantarranas y Tarramonta.

Pago El Marchatalán

Granada

Datación:

Final del siglo XVIII, principios del siglo XIX.

Estado actual:

La parte trasera, aunque mal conservada, es la que mejor guarda su fisionomía original. Una parte ha sido burdamente transformada en secadero. En el cuerpo principal, al sur se está acometiendo una brusca intervención para convertirlo posiblemente en segunda residencia.

Cortijo muy transformado en la actualidad. Forma una V en torno a un patio de aperos. Toda la edificación es de gruesos muros de tapial y ladrillo. Alero de teja con tres hiladas una en pico de gorrión.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

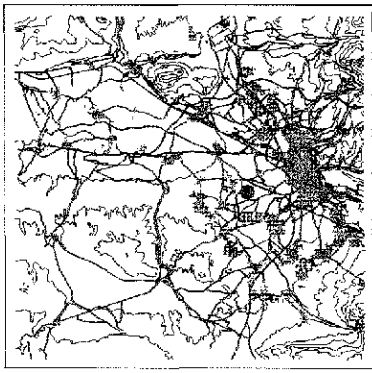
Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

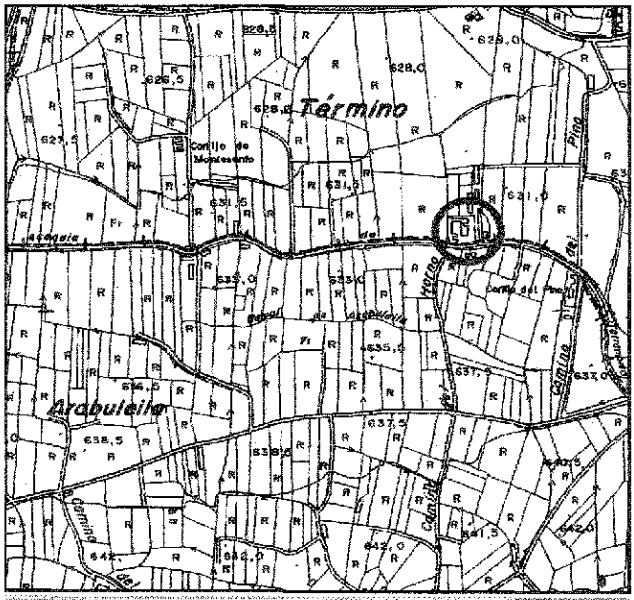
Eliminación del secadero. Recuperación de la traza de la cubierta, con rehabilitación integral y mantenimiento de la fachada con su tradicional lógica constructiva.

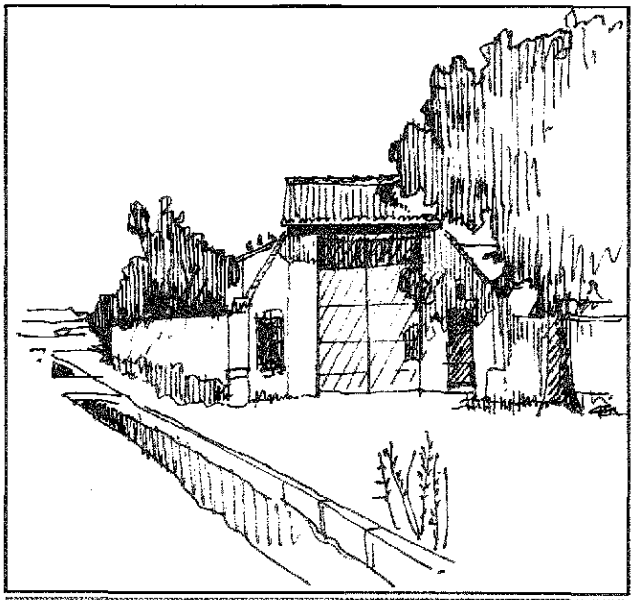


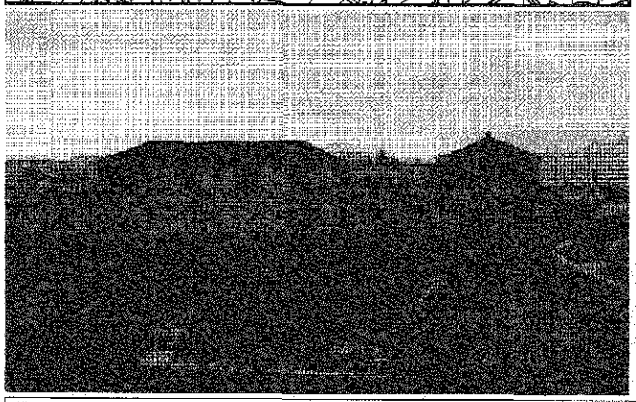
GRANADA

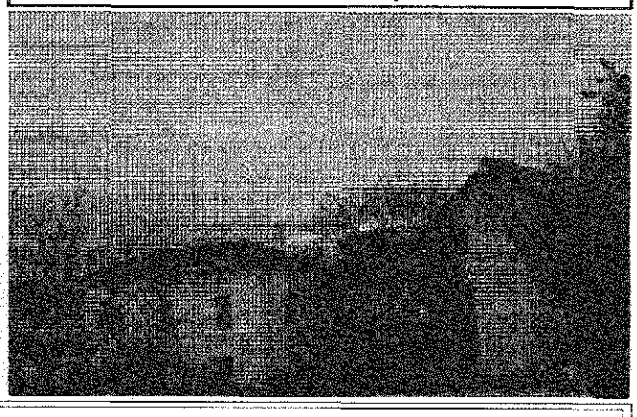
EDIFICACIÓN

GR-17









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo sin denominación

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de la acequia Tarramonta.
El Marchatalán-Arabuleila.
Granada

Datación:
Primer tercio siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservado y en aparente buen uso el *cuerpo principal*. *Semiabandonados* los almacenes y secaderos posteriores.

Cortijo cercado en su totalidad por tapias y secaderos-almacenes. La edificación principal, en el centro, posee dos plantas y torreón con cubierta a cuatro aguas. Tiene jardín y huerta interior.

Observaciones:

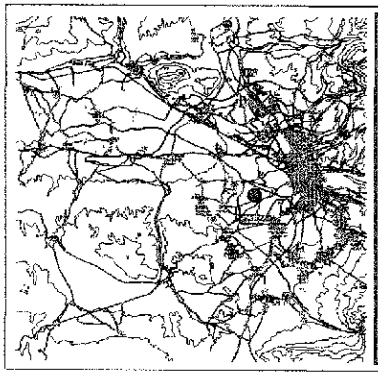
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

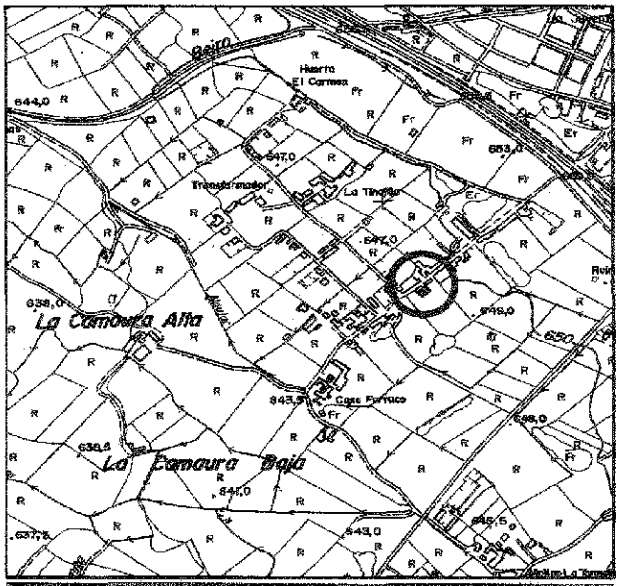
Necesidades de intervención:
Cubiertas y fachadas de los secaderos.

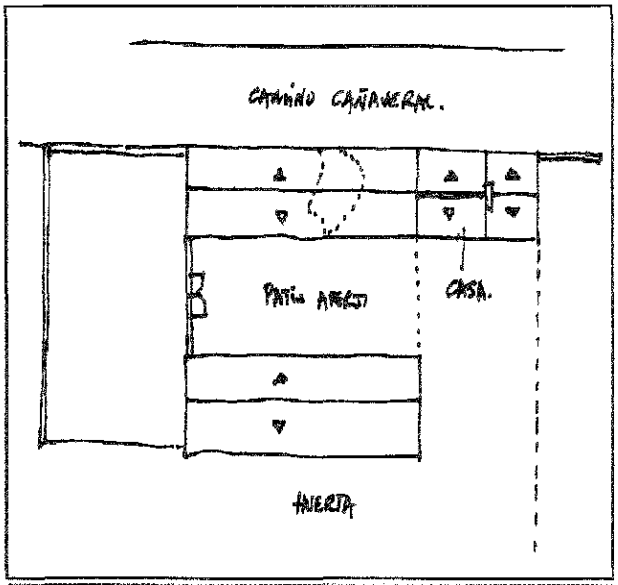


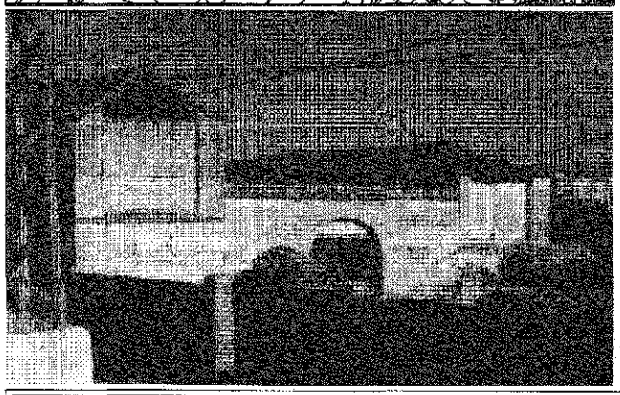
GRANADA

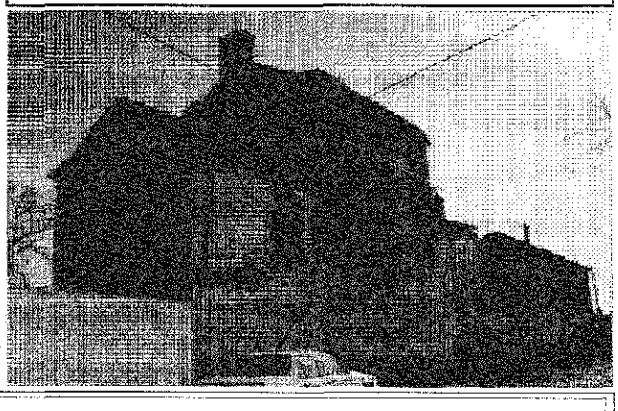
EDIFICACIÓN

GR-18









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de Santa Amalia

Tipología:
Huerta

Localización:
Camino del Cañaveral
Pago Arabial
Granada

Datación:
Segunda mitad del siglo XIX

Estado actual:
Está abandonada y presenta algunos puntos en ruina inminente.

Conjunto de edificaciones con fachada al camino del Cañaveral. Está compuesto por dos naves paralelas, con patio intermedio al que se accede por un portón bajo de medio punto, y la vivienda con dos plantas y torreón. Todo el conjunto tiene cubierta a dos aguas.

Observaciones: Se ha ampliado la cerca hacia el camino del Cañaveral con lo que se incide aún más en la imagen de calle.

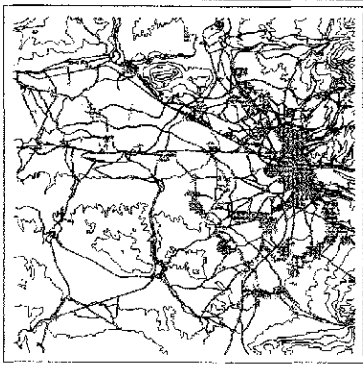
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de las cubiertas. Refuerzo o sustitución de forjados. Revestimientos e instalaciones.



GRANADA

EDIFICACIÓN

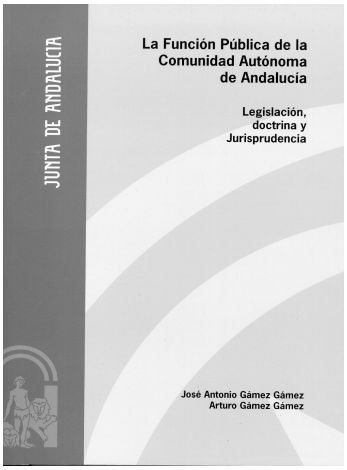
GR-19

(Continúa en el fascículo 7 de 9)

PUBLICACIONES

Título: La Función Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía

Autores: José Antonio Gámez Gámez
y Arturo Gámez Gámez



CONTENIDO:

- Repertorio de Legislación, Doctrina y Jurisprudencia sobre la Función Pública de la Comunidad Autónoma
- Recopilación de textos de la Función Pública Andaluza (normativa propiamente andaluza y básica estatal)
- Doctrina emanada del Tribunal Constitucional, Tribunal Supremo y Tribunal Superior de Justicia de Andalucía
- Doctrina emanada del Consejo Consultivo de Andalucía
- Anexos e Indices para facilitar el manejo del texto

Realización: Instituto Andaluz de Administración Pública
Edita: Junta de Andalucía. Consejería de la Presidencia y Consejería de Gobernación y Justicia
Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA
Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA
También está en venta en librerías colaboradoras
Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo
P.V.P.: 4.360 ptas. (IVA incluido)
Edición cerrada a: 30 de diciembre de 1997
Un volumen de 872 páginas

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 6 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

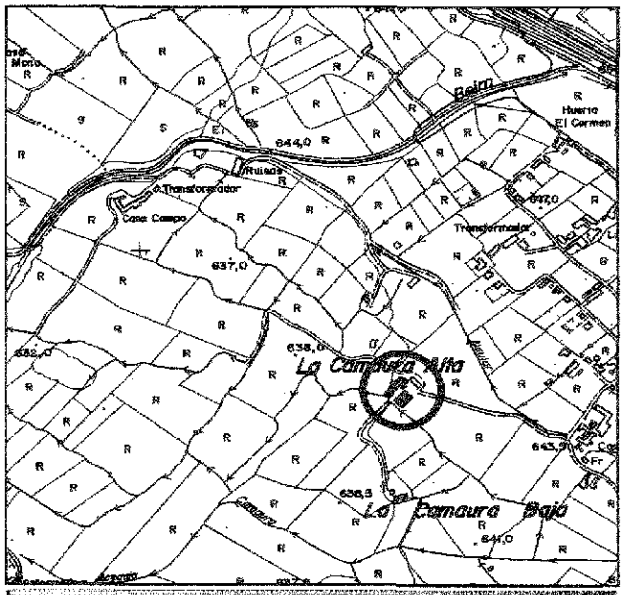
Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

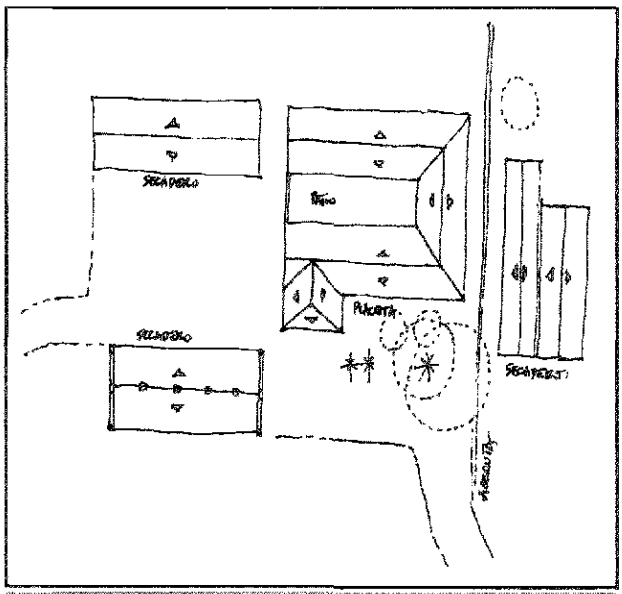
Número formado por nueve fascículos

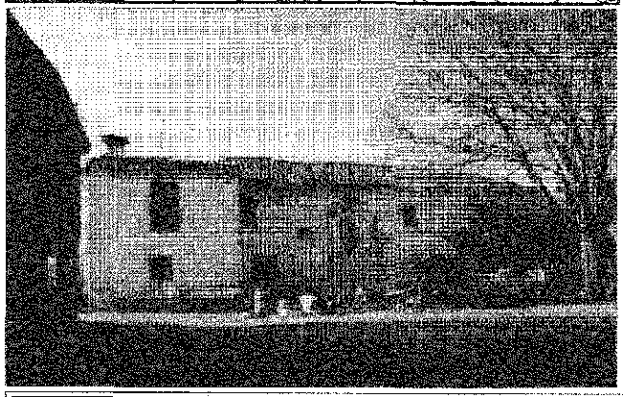
Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (7 de 9)**

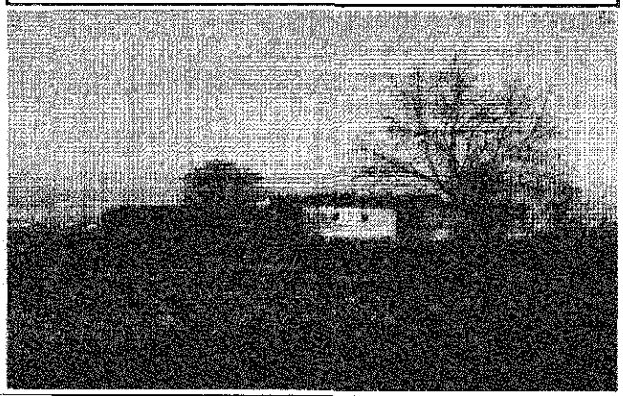
Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Huerta del Marqués

Tipología:

Huerta

Localización:

Carril del Saltillo

Pago Camaura

Granada

Datación:

La edificación principal es la más antigua pudiendo ser incluso anterior al siglo XVII. El resto de edificaciones datan del siglo XIX, y el secadero principal de la primera mitad del siglo

Estado actual:

El secadero principal es el único que está en mejores condiciones y en uso. El edificio principal es el más abandonado y el que presenta peor estado de conservación, sobre todo en cubiertas, parte de las cuales están hundidas.

Conjunto de edificaciones en forma de U, en torno a un patio corral. Lo integran un cuerpo de vivienda, con dos plantas; y, en la parte posterior almacenes. Completan el conjunto dos secaderos exentos, uno de ellos con elementos ornamentales de ladrillo con cierto interés. La edificación principal es de gruesos muros de tapial y alero de ladrillo según modelo constructivo del siglo XVII-XVIII.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

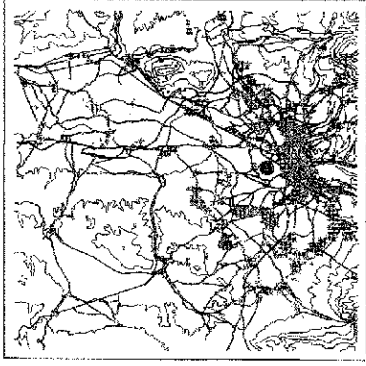
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

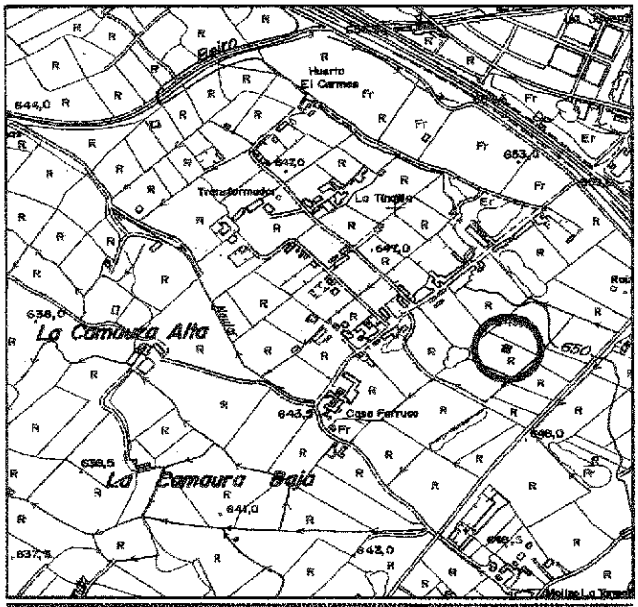
Rehabilitación urgente de las cubiertas y forjados de la vivienda y de las fachadas. El pequeño jardín delantero muy abandonado, merecería también cierta atención.

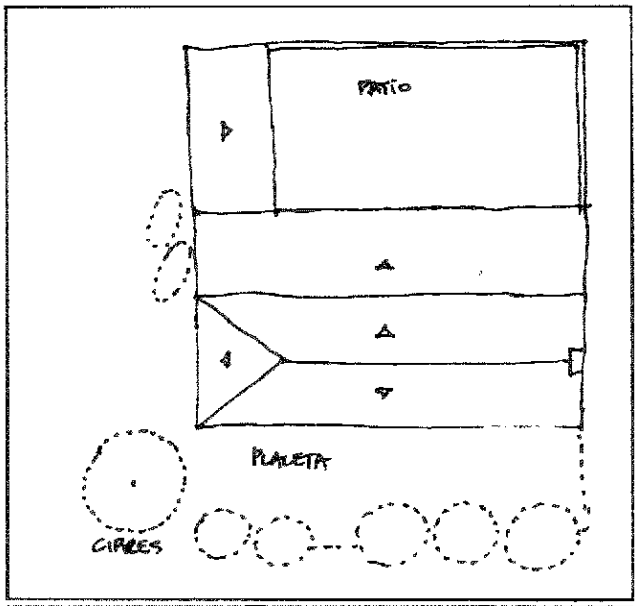


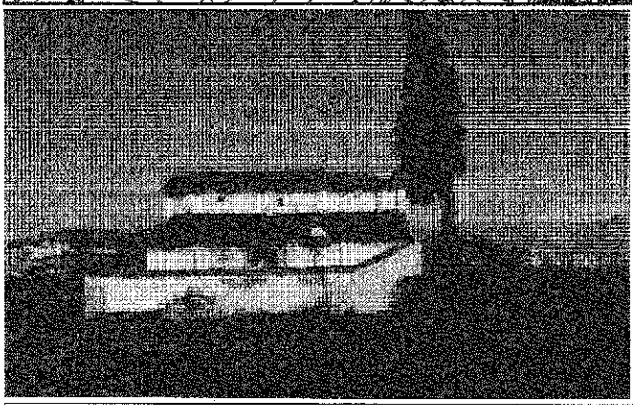
GRANADA

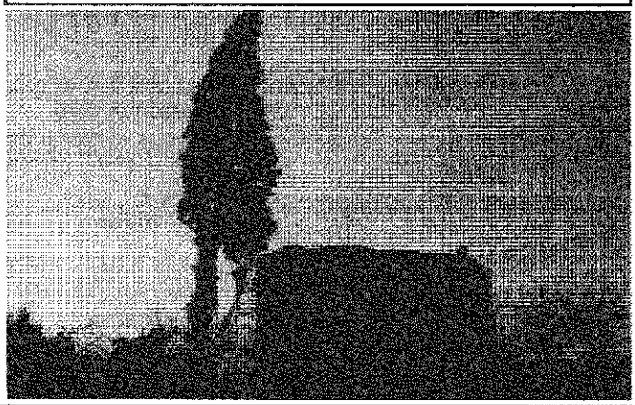
EDIFICACIÓN

GR-20









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta del Ciprés

Tipología:
Huerta

Localización:
Vereda al camino de Cañaveral
Pago Arabial
Granada

Datación:
Principio del siglo XIX o incluso anterior.

Estado actual:
Muy deteriorado a pesar de estar habitado.

Edificación típica de huerta con tres plantas de altura y galería en la última. Cubierta de teja a cuatro aguas en el módulo principal y en el trasero de dos plantas a un agua. Tiene corral trasero y jardín delantero.

Observaciones: Posee un ciprés de gran porte en el jardín que ha dado nombre a la huerta y que, junto a la edificación, forman un conjunto de gran belleza ello ha motivado su plasmación pictórica numerosas veces.

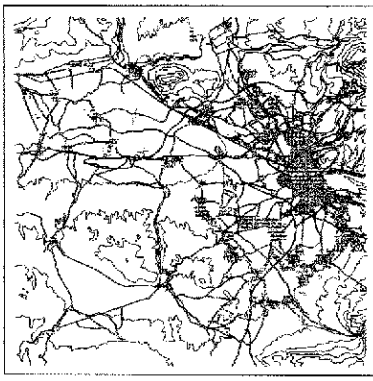
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

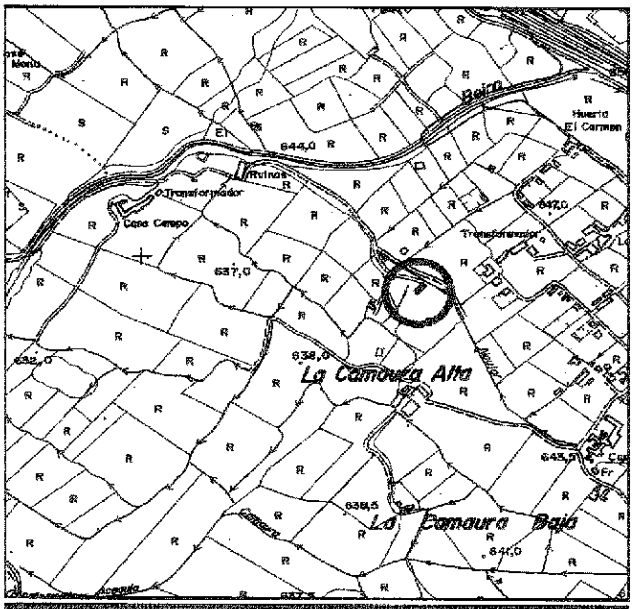
Necesidades de Intervención:
Rehabilitación integral de las cubiertas. Refuerzo y sustituciones puntuales en cubiertas. Revestimientos de fachada y carpinterías.

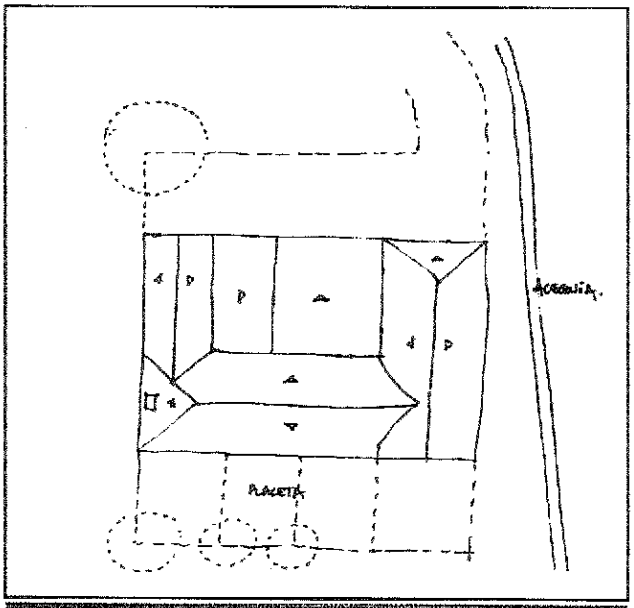


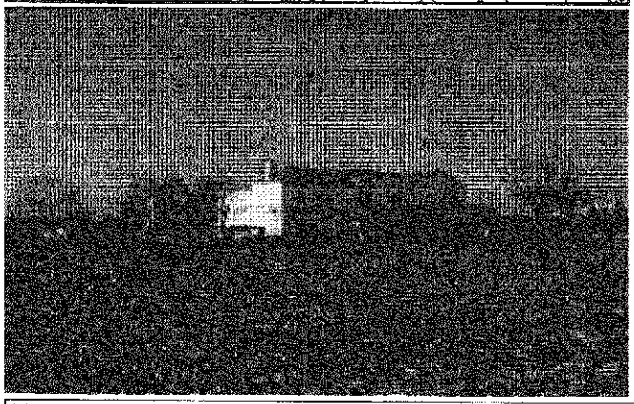
GRANADA

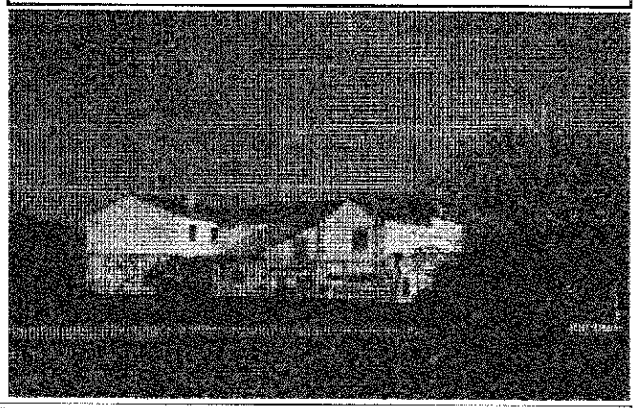
EDIFICACIÓN

GR-21









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de Valencillas

Tipología:
Huerta

Localización:
Camino de la Acequia
Pago Camaura
Granada

Datación:
Principios del siglo XX.

Estado actual:
Bastante bien conservada. Está habitada todo el año.

Huerta tradicional compuesta por una sola edificación con planta en forma de U. La fachada principal está orientada a mediodía; en la puerta existe una plazoleta y un amplio emparrado. Todo el conjunto tiene dos plantas y cubierta de teja árabe a dos aguas.

Observaciones:

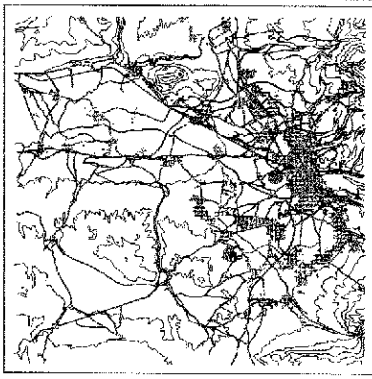
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

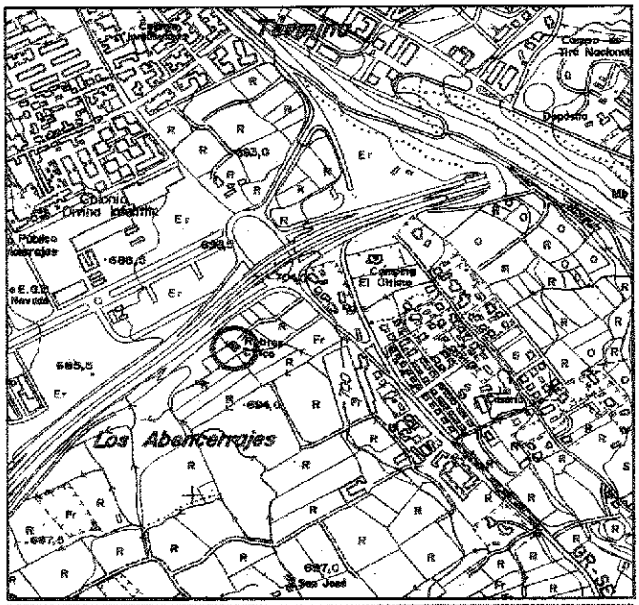
Necesidades de intervención:

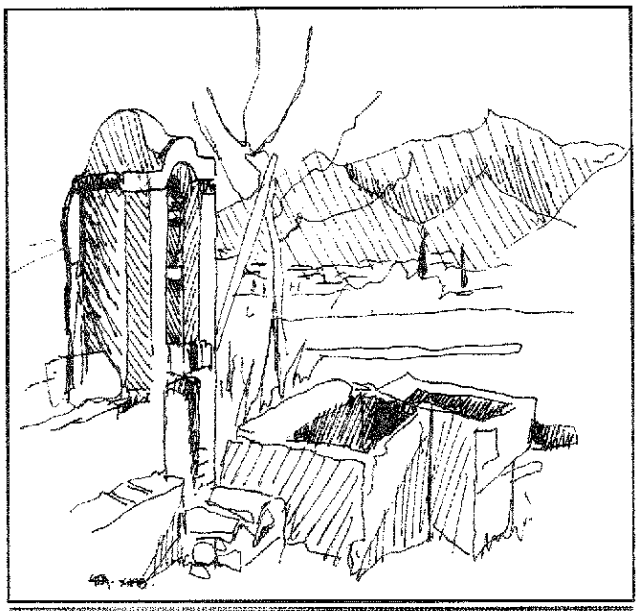


GRANADA

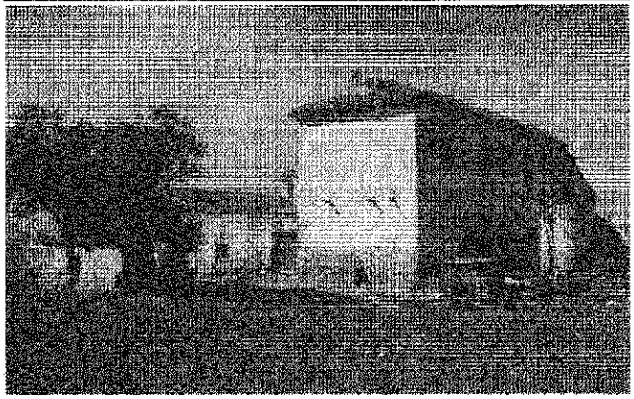
EDIFICACIÓN

GR-22









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Robles Chico

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino Bajo de Huétor
Pago de los Abencerrajes
Granada

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Muy deteriorado sobre todo en cubiertas. La del módulo principal necesita rehabilitación integral. El resto del módulo tiene demolidas total o parcialmente sus cubiertas.

Cortijo de dos plantas de altura con un módulo principal. Su cubierta es a cuatro aguas y alero en pico de gorrión; muros de tapial y verdugadas de ladrillo con el hueco de la puerta principal en forma de arco rebajado irregular; restos de huecos sin orden preciso. Tiene añadidos de menor valor.

Observaciones: Tiene pozo y lavaderos en la puerta principal, orientada ésta al norte de forma no convencional.

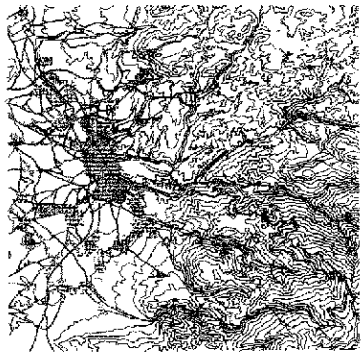
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

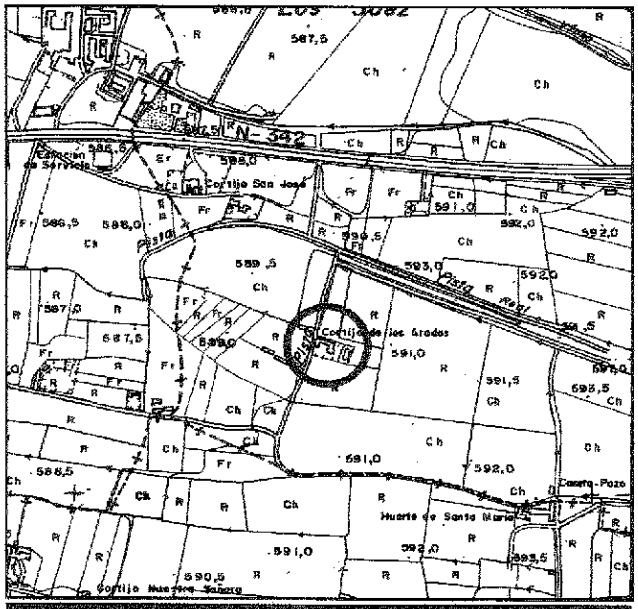
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de todas las cubiertas. Reparación de muros y cerramientos, carpinterías y forjados

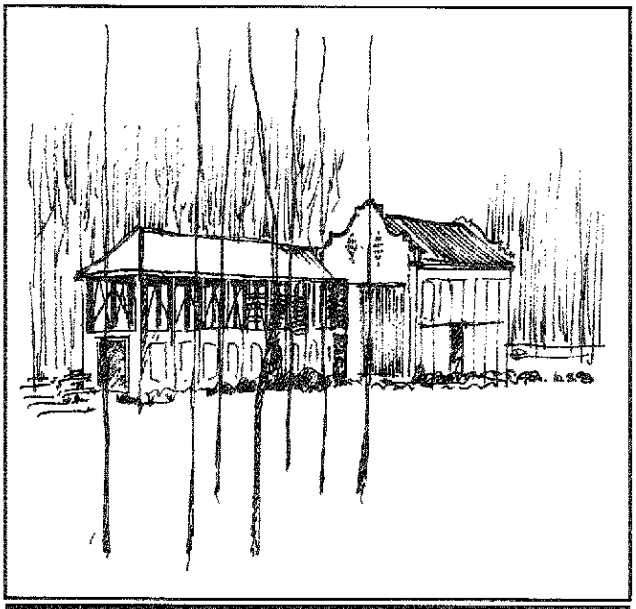


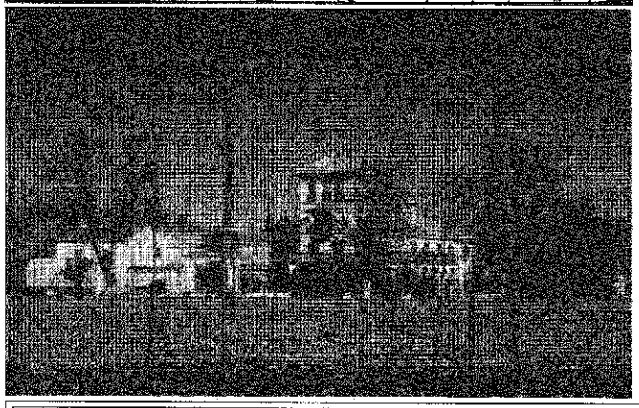
GRANADA

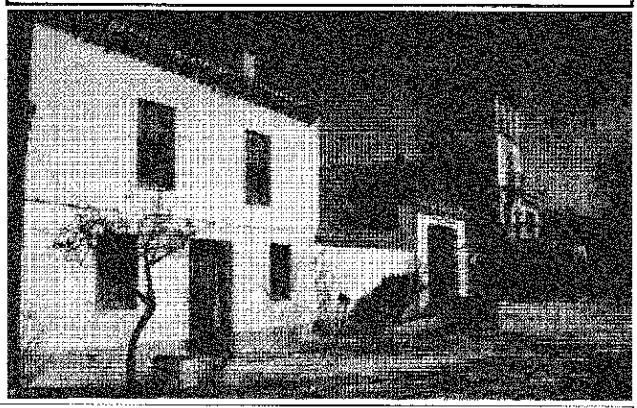
EDIFICACIÓN

GR-23









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de los Prados

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino desde la carretera de Málaga
Pago Lechuza-El Tercio
Granada

Datación:
El cortijo original es de final del siglo XIX, principios del siglo XX y la vivienda de mitad del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservado. Viven unos caseros todo el año. La vivienda es utilizada como segunda residencia.

Cortijo en torno a un gran patio de aperos, con un módulo lateral transformado en segunda residencia de aspecto radicalmente diferente. No obstante se trata de elementos de arquitectura regionalista de cierto interés (porche cubierto con arcada y torre de cuatro plantas rematada con mirador cubierto a cuatro aguas).

Observaciones: Tiene elementos singulares como pozo con brocal regionalista o secaderos con motivos ornamentales de interés.

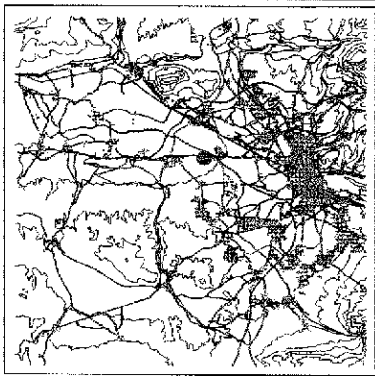
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

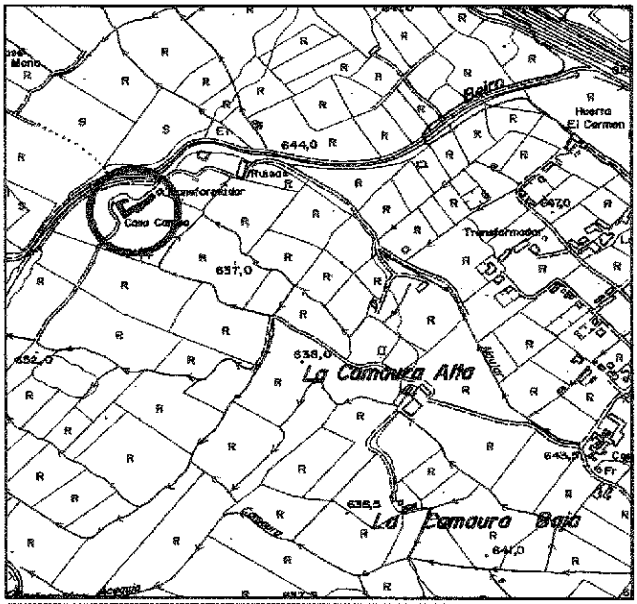
Necesidades de intervención:
Urgente rehabilitación en las cubiertas del secadero.

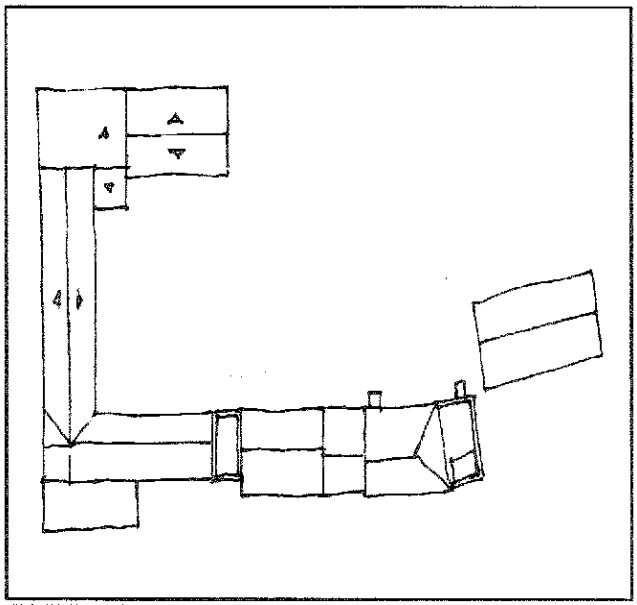


GRANADA

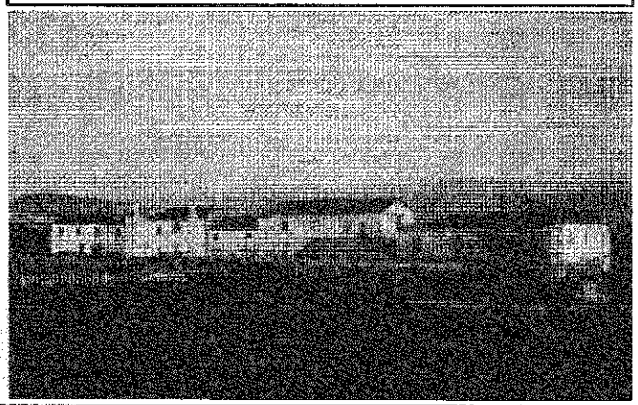
EDIFICACIÓN

GR-24









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Canijo

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de la margen izquierda del río Beiro
Pago Camaura
Granada

Datación:
Principios del siglo XX.

Estado actual:
Bastante abandonado, presenta en parte, un aspecto muy deteriorado aunque mantiene bien sus cubiertas lo que ha permitido que no se haya arruinado.

Se trata de un conjunto de numerosas edificaciones adosadas formando una amplia placeta en el centro. Todas ellas fueron de uso residencial-agrario, hoy convertidas en almacenes y talleres. Todas son de dos plantas con alturas diferentes. Cubiertas a dos aguas, unas de teja, otras de chapa de fibrocemento.

Observaciones: Forman un interesante conjunto, llamativo por la gran superficie construida en torno a la placeta.

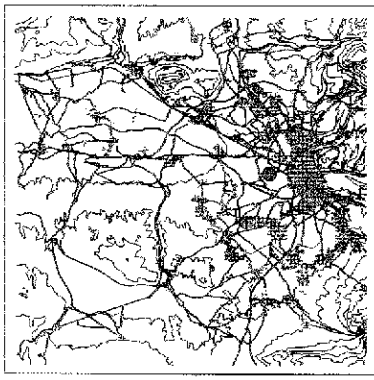
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

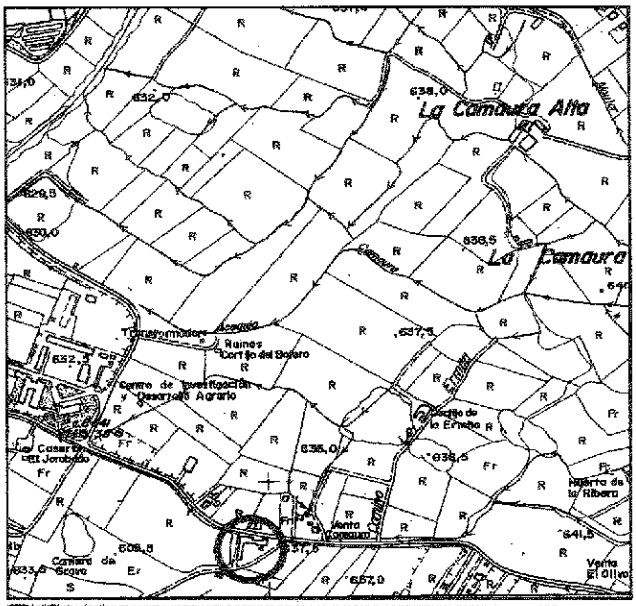
Necesidades de intervención:
Limpieza de elementos extraños añadidos, recuperación de cubiertas de teja árabe, acondicionamiento de la placeta y recuperación del uso residencial.

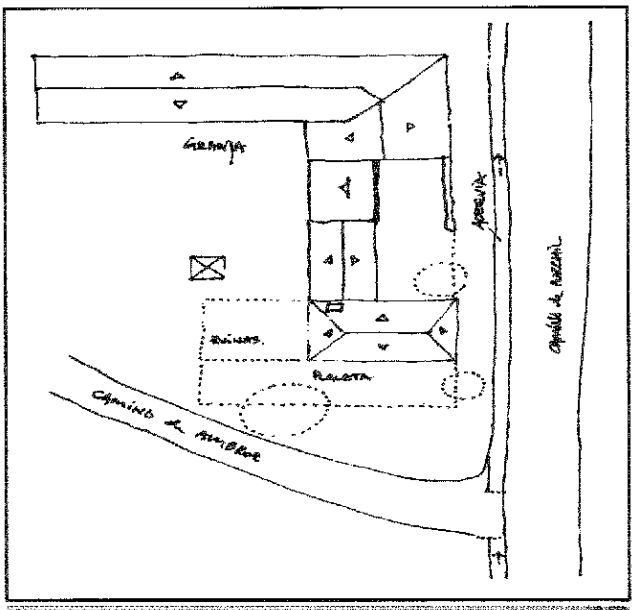


GRANADA

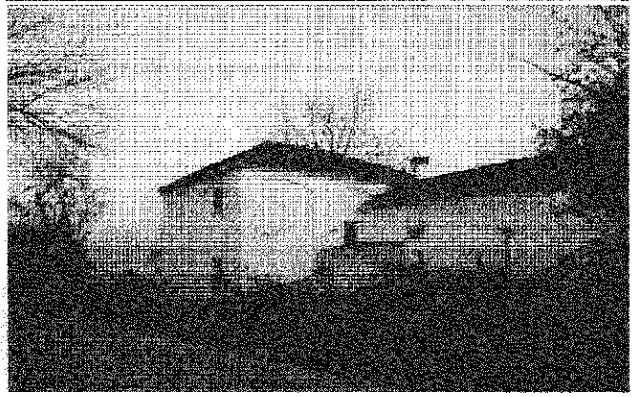
EDIFICACIÓN

GR-25









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de los Linazos

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Purchil
Pago de Marachatalán
Granada

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Se encuentra bastante abandonado, conservándose la parte dedicada a granja. No obstante, se mantiene el módulo principal encalando sus fachadas; y su cubiertas presentan un buen aspecto.

Conjunto formado por una antigua almazara, almacenes y secaderos hoy reconvertidos en granja. El elemento principal es un módulo residencial de dos plantas y cubierta a dos aguas que destaca por tener sus fachadas compuestas con pilastras sobre las que descansan arcos rebajados.

Observaciones: Se localiza en el punto de encuentro de los caminos tradicionales a Purchil y a Ambroz.

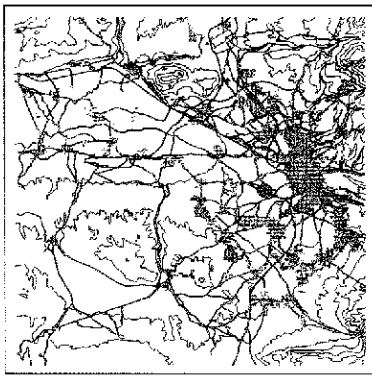
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

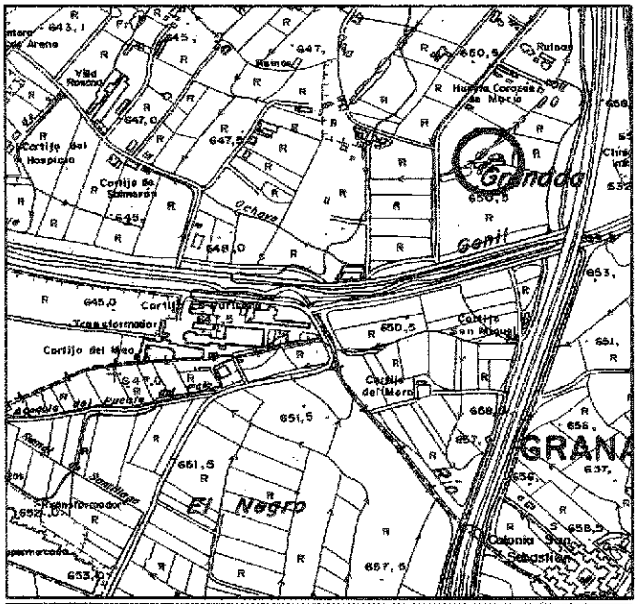
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de algunos paramentos en sus edificios secundarios, aleros de cubiertas, carpinterías y jardín delantero.

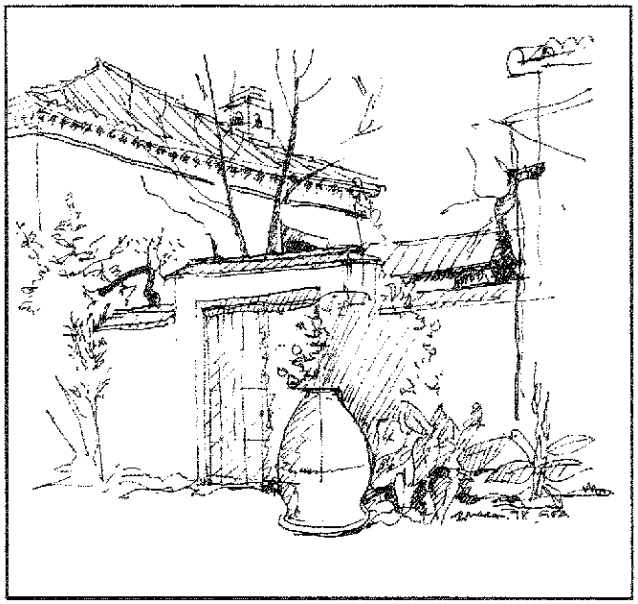


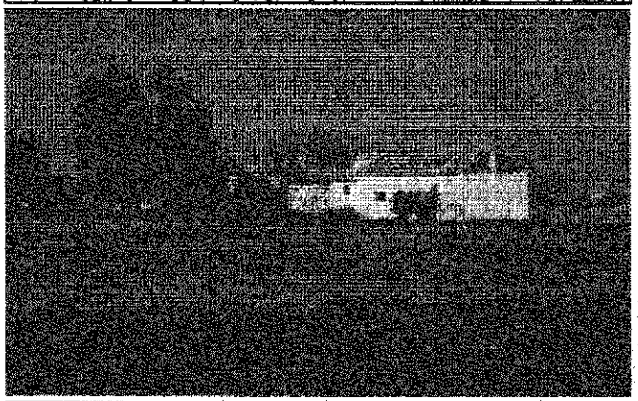
GRANADA

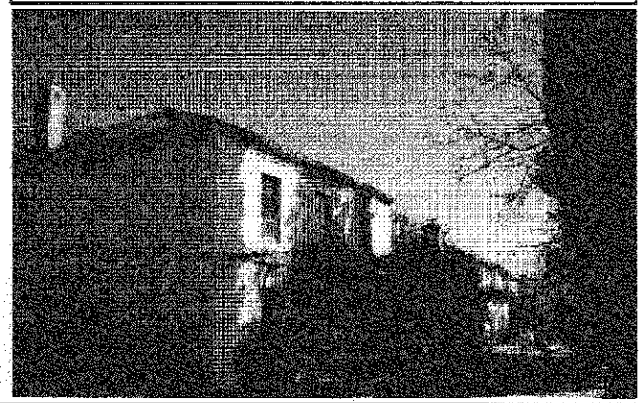
EDIFICACIÓN

GR-26









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta del Tamarit

Tipología:
Huerta

Localización:
Callejón de los Nogales
Pago Jaragüit
Granada

Datación:
Principios del siglo XIX.

Estado actual:
Bastante bien conservado sigue manteniendo su uso agrícola y el carácter vacacional del módulo principal.

Típica huerta de las más próximas a Granada vinculada a la burguesía de la capital de principios de siglo. Está compuesta de varios módulos: el principal de 1.926 era la residencia veraniega de los dueños, en un cuerpo independiente de dos plantas, cubierta a cuatro aguas y placeta con emparrado delantero; destaca la austera y bella composición de sus huecos en la fachada sur y el alero de ladrillo de la cubierta. El resto son junto a la residencia de los caseros módulos más antiguos que se completan con un secadero formando todos ellos una planta alargada.

Observaciones: Destaca el camino de acceso con árboles de gran porte a ambos lados que enfatizan la linealidad del conjunto edificado.

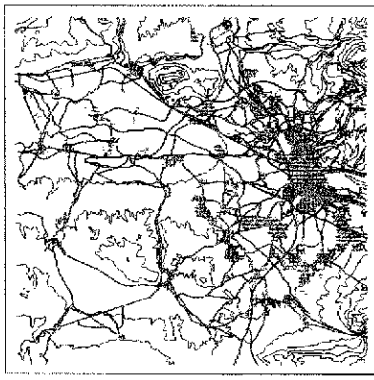
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

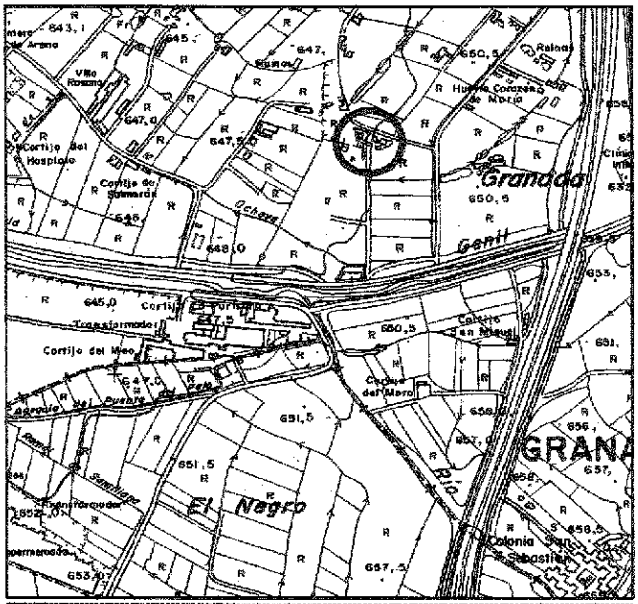
Necesidades de intervención:

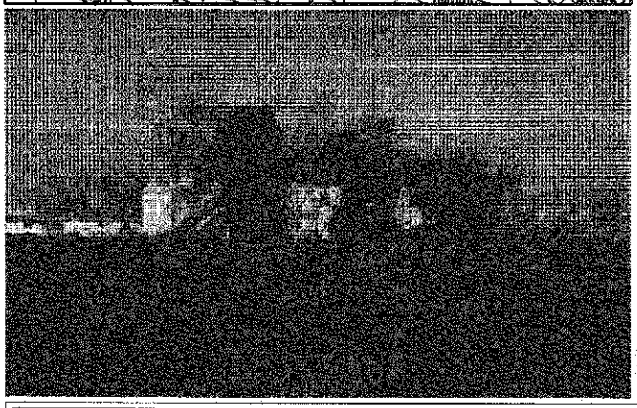


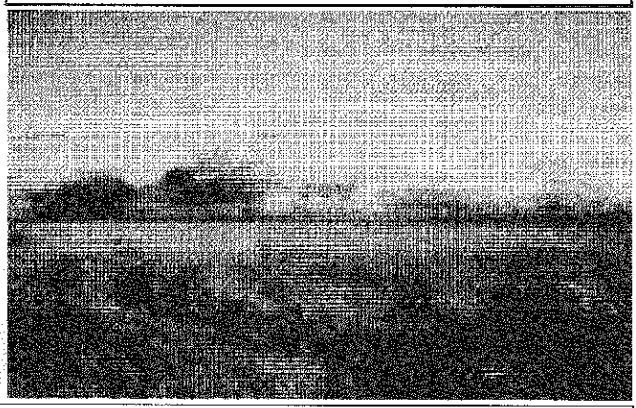
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-27







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de las Torres

Tipología:
Caseria

Localización:
Camino de los Nogales
Pago Faragüit
Granada

Datación:
La edificación principal es del primer tercio del siglo XX, el resto son edificaciones de no más de 30 años.

Estado actual:
Abandonada: presenta algunas zonas en ruinas, sobre todo en cubiertas. En los módulos nuevos se aprecia que han sido ocupados.

Vasto conjunto de edificaciones en el que destaca la principal, tipo huerta muy modificada; tiene dos plantas con porche cubierto en fachada principal ante la placeta. El resto son edificaciones más o menos recientes muy disonantes la mayoría.

Observaciones: Destaca una masa frondosa de árboles que la rodea.

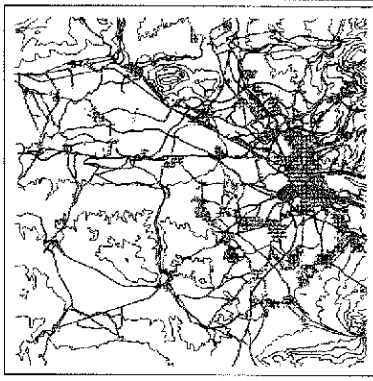
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

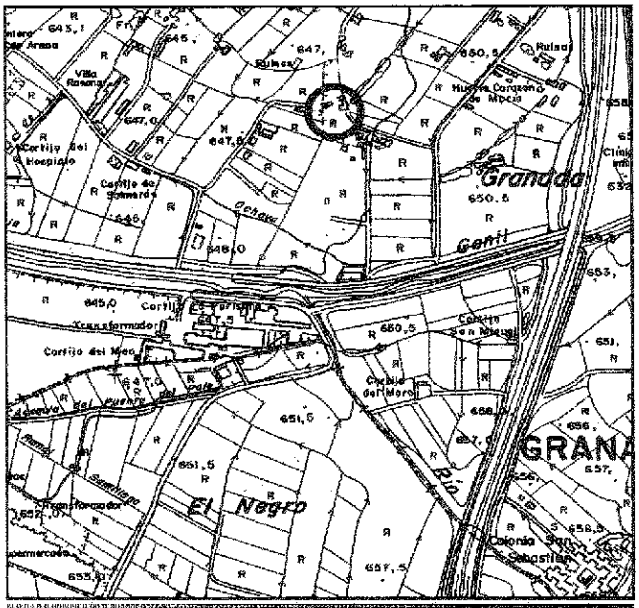
Necesidades de intervención:
Demolición de elementos extraños añadidos en su parte posterior, rehabilitación de cubiertas. Limpieza general.

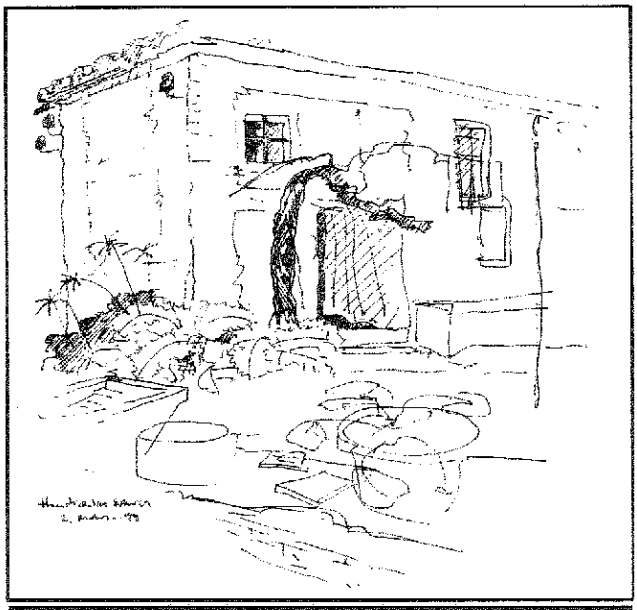


GRANADA

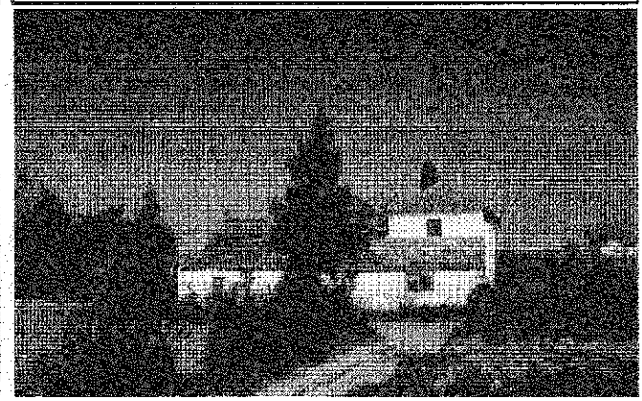
EDIFICACIÓN

GR-28









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de las Naves

Tipología:
Huerta

Localización:
Camino perpendicular al camino de los Nogales
Pago Jaragüit
Granada

Datación:
El módulo principal puede ser de principios del siglo XIX o incluso algo anterior.

Estado actual:
No está habitado, no obstante está moderadamente bien conservado, salvo las cubiertas y la parte inferior de los muros.

Pequeña edificación de planta en U en torno a una placeta. La forman un módulo principal (el más antiguo) de dos plantas, orientada, no orientada a poniente, como es tradicional. En torno a la placeta y adosada a este módulo se han construido unos secaderos y almacenes de bajísima calidad. La edificación principal tiene cierto interés arquitectónico.

Observaciones: Tiene alguna vegetación y arbolado no significativo pero de interés para el conjunto.

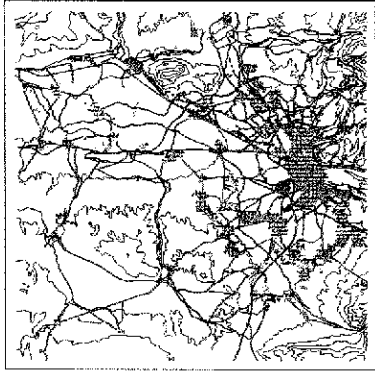
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

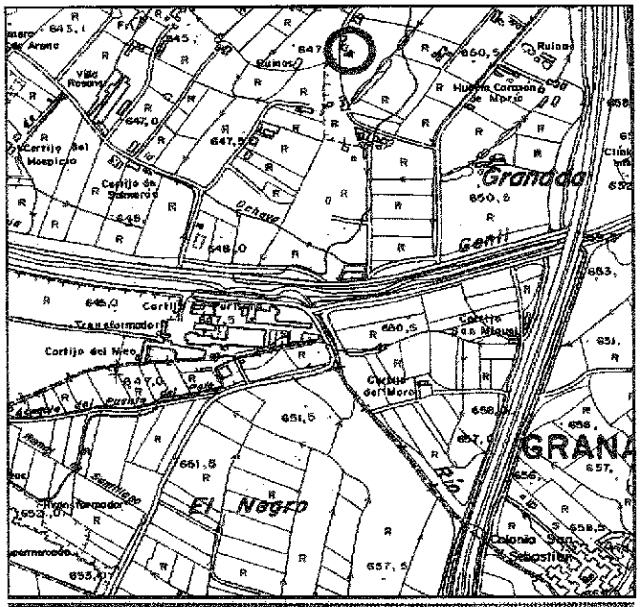
Necesidades de intervención:
Limpieza o incluso demolición de los añadidos. Rehabilitación de la cubierta y de los muros.

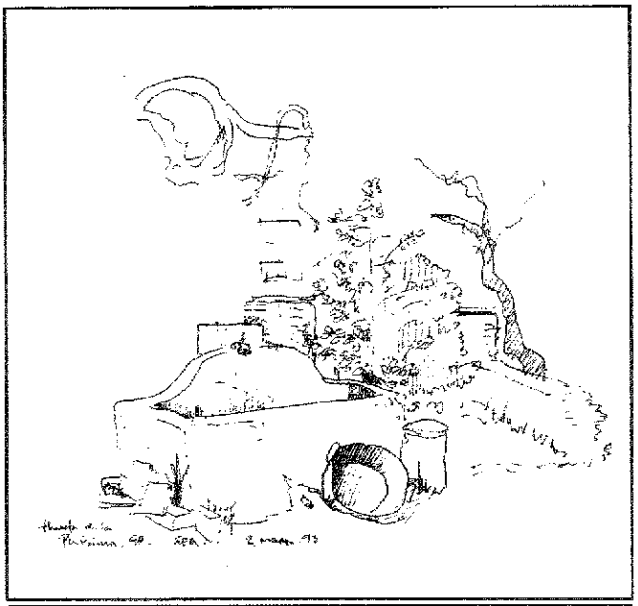


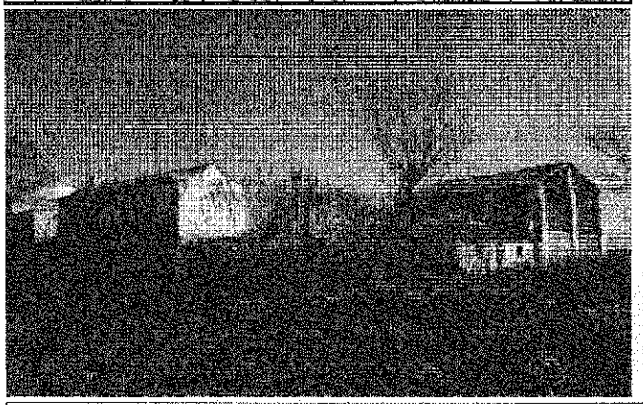
GRANADA

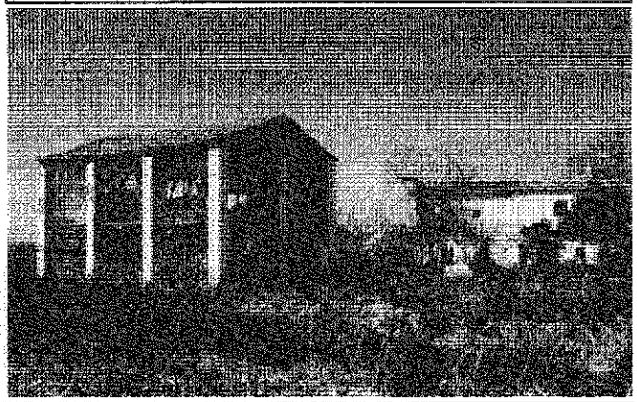
EDIFICACIÓN

GR-29









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de la Purísima

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Tipología:
Huerta

Localización:
Camino de acceso del callejón de la acequia Gorda
Pago Faragüit
Granada

Estado actual:
Sin habitar. Presenta patologías en cubierta y forjados.

Conjunto de edificaciones, en torno a una placeta, formada por la vivienda de dos plantas de altura, secadero y edificaciones secundarias (cuadras, almacenes,...). A su alrededor se han construido viviendas de nueva planta, alguna de ellas ocupada todo el año. El módulo principal tiene cubiertas de teja árabe a dos aguas, y pequeños huecos irregularmente dispuestos.

Observaciones: A su espalda corre un brazal de la acequia gorda del Genil con un partidor tradicional de piedra.

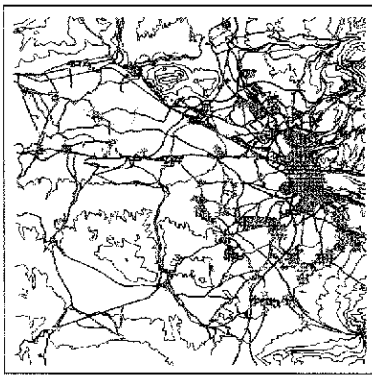
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

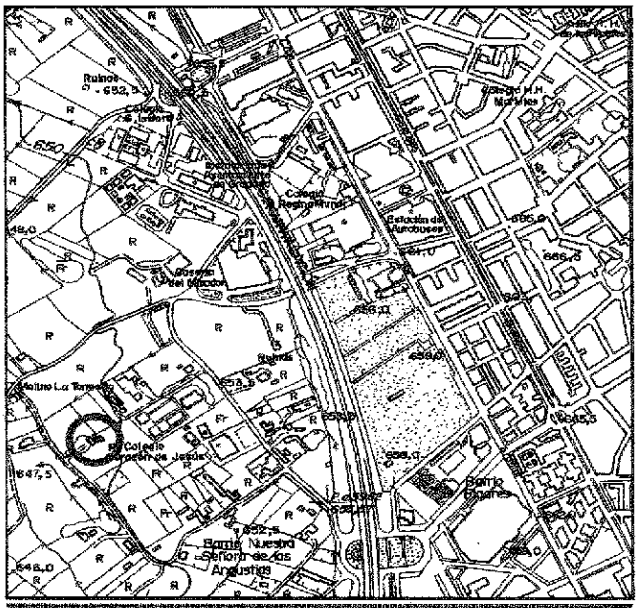
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral del módulo principal con demoliciones parciales.

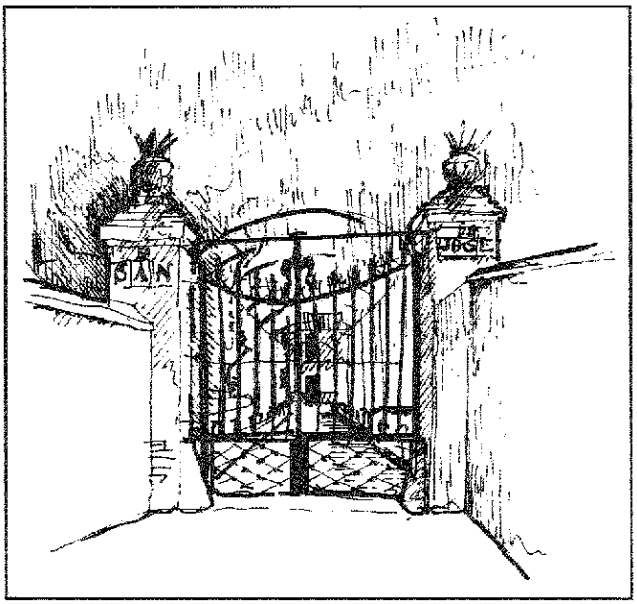


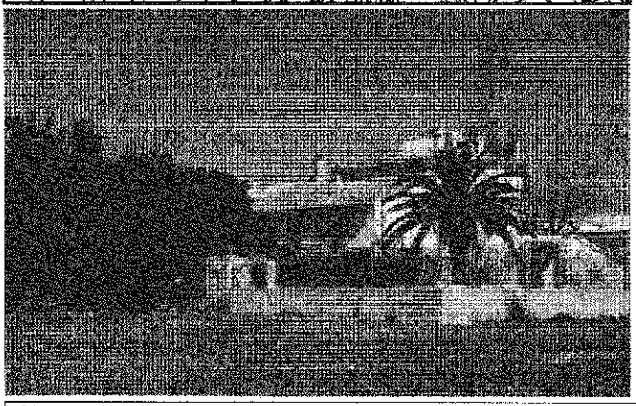
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-30









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de San José

Tipología:
Huerta

Localización:
Callejón de la Garnatilla
Pago Arabial
Granada

Datación:
Primer cuarto del siglo XX.

Estado actual:
En uso y bien conservado

Conjunto de edificaciones con la principal al final de un camino de acceso entre árboles y bajo una pérgola metálica. Tras ésta hay edificaciones secundarias (cuadras, almacenes y un secadero de ladrillo blanqueado). La vivienda tiene dos plantas y un torreón con terraza cubierta a dos aguas de teja árabe.

Observaciones: Destaca la masa de árboles de su jardín delantero.

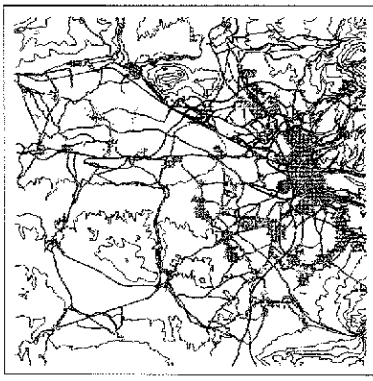
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

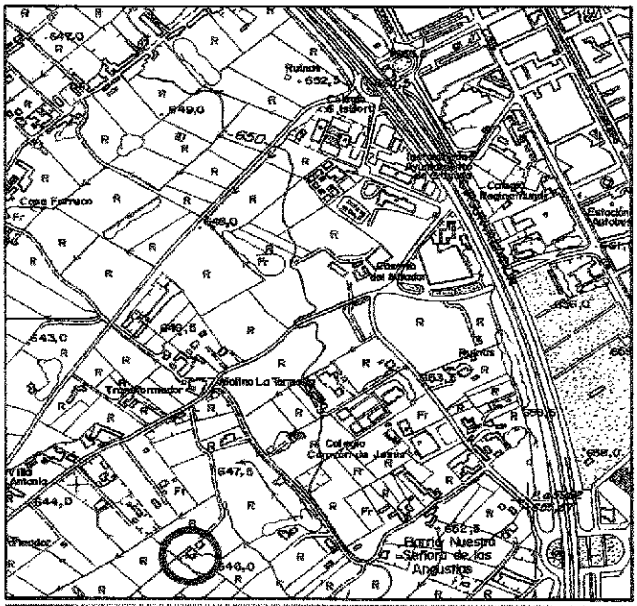
Necesidades de intervención:

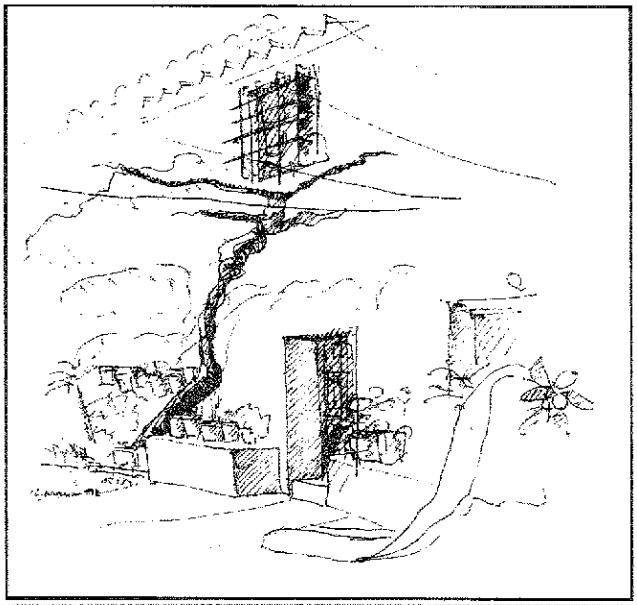


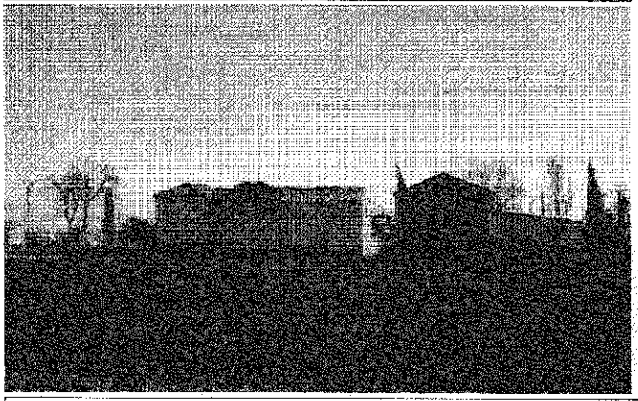
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-31









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Huerta de los Perejileros

Tipología:

Huerta

Localización:

Carril de los Perejileros desde el camino de Purchil

Pago Jaragüit

Granada

Datación:

El edificio principal puede ser incluso de final del siglo XVIII.

Estado actual:

Bien conservado, no obstante las cubiertas presentan algún hundimiento parcial.

Conjunto edificado compuesto por secaderos y edificio de huerta. Éste lo forman una vivienda con dos plantas delanteras, tiene un pozo y jardín con arrayanes, arbustos, frutales y árboles de gran porte, así como emparrado.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

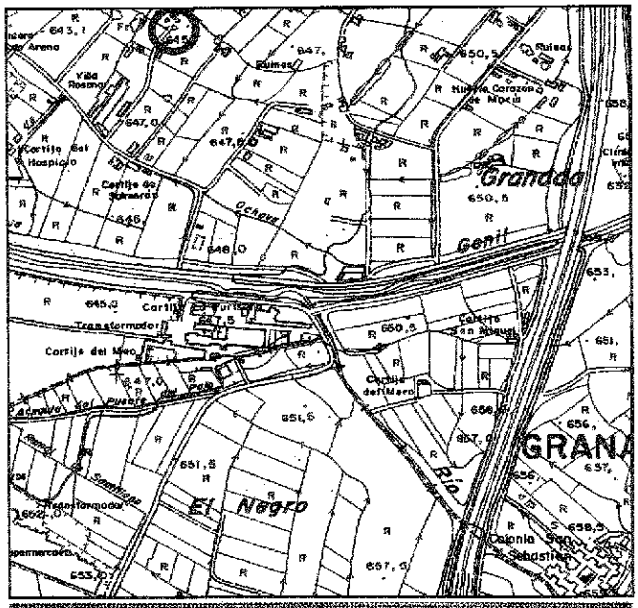
Rehabilitación de las cubiertas y acondicionamiento del interior del módulo principal. Se ha construido una pequeña vivienda (muy disonante) junto al secadero, que es la que se encuentra habitada.

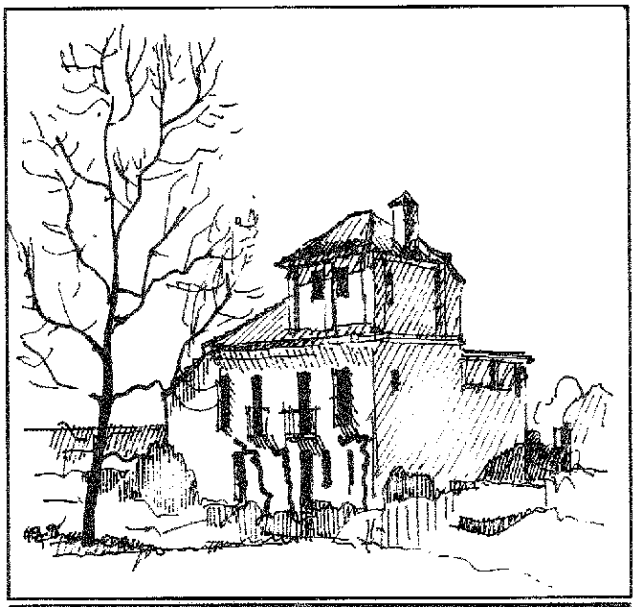


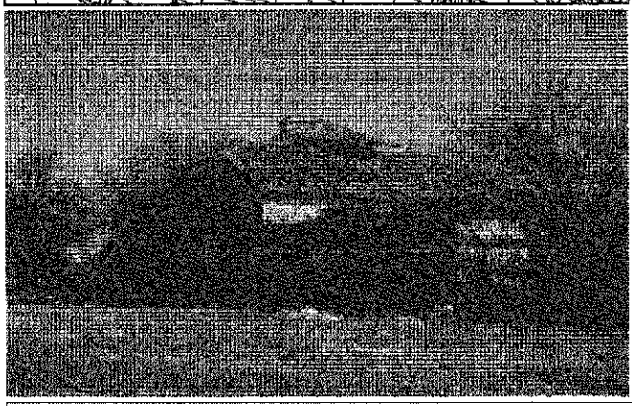
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-32









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Sin denominación

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de acceso desde el camino de El Rey Ochava
Pago Jaragüit
Granada

Datación:
Final del siglo XVIII, principios del siglo XIX.

Estado actual:
Está semiabandonado, sin usar apenas ninguna dependencia. Tiene hundimientos importantes en las cubiertas. No se aprecia el estado de conservación de los forjados. Las carpinterías están muy deterioradas.

Edificación compacta de dos plantas y torreón de gran dimensión en la esquina sureste. El cuerpo principal orientado al sur tiene placeta, emparrado delantero, balcones y grandes huecos en su fachada principal, con un sobrio y bello enrejado.

Observaciones: Para acceder hay que pasar por una granja particular. Se está vallando con muro de bloques.

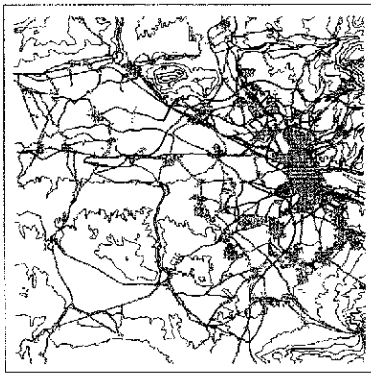
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

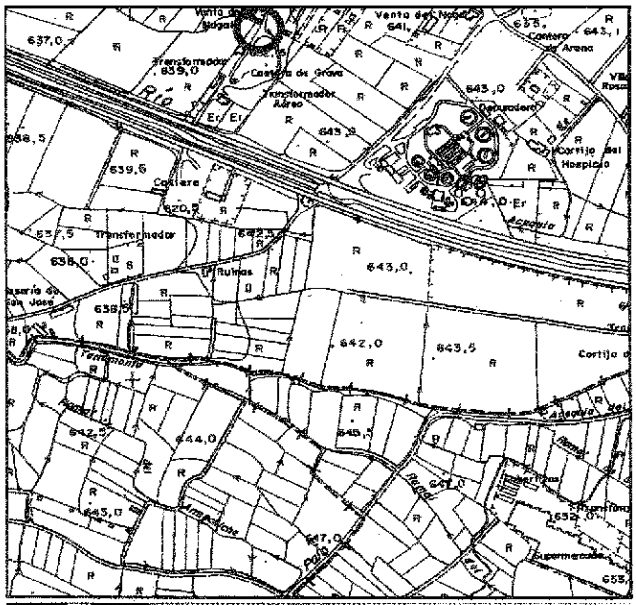
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas. Revocos y pinturas en fachadas. Rehabilitación o sustitución de carpintería.

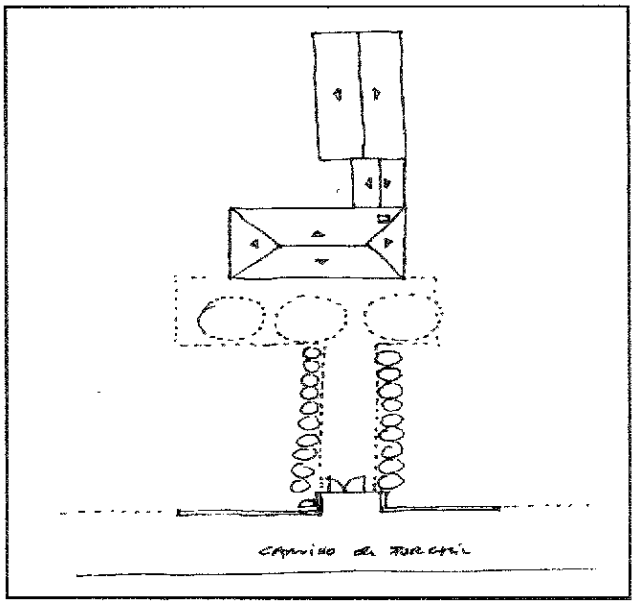


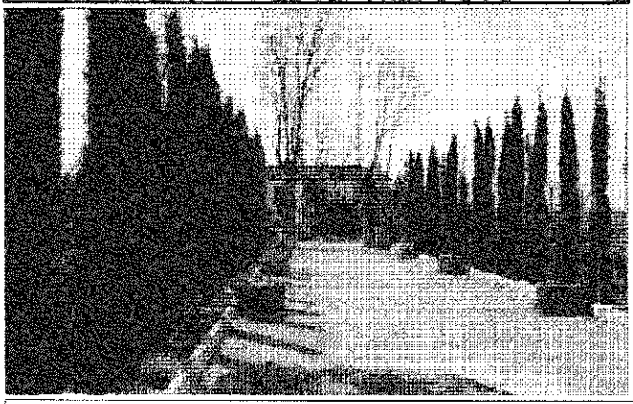
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-33







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta del Sello

Tipología:
Huerta

Localización:
Camino de Purchil
Pago de Marachatalán
Granada

Datación:
Segunda mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Bastante bien conservada. Se están haciendo importantes obras de rehabilitación, tal vez con objeto de convertirla en residencia habitual.

Edificación compacta tipo huerta con dos plantas cubierta a cuatro aguas y dos crujías. La fachada principal está orientada al este. Tiene grandes huecos bien proporcionados y compuestos con fachada. El acceso se realiza a través de un camino arbolado. En la parte posterior tiene adosado un secadero.

Observaciones: Se ha cercado con un gran muro y una cancela con portada bastante notable.

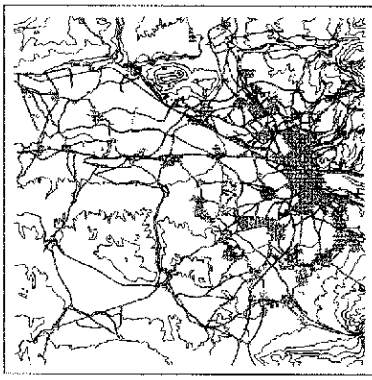
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

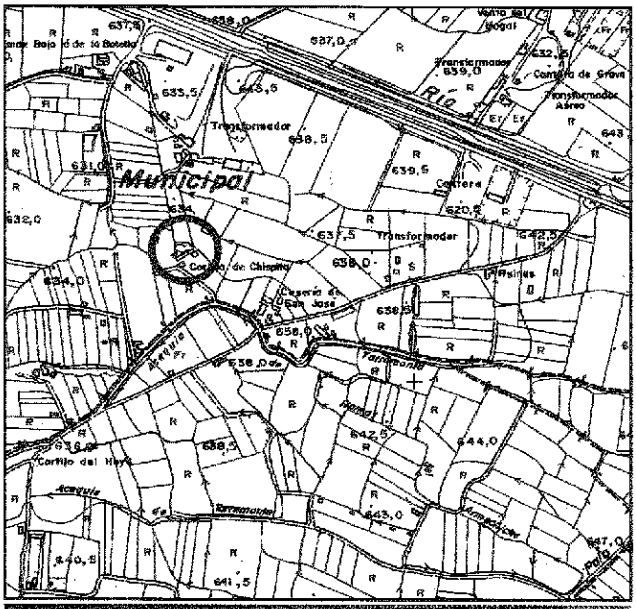
Necesidades de intervención:

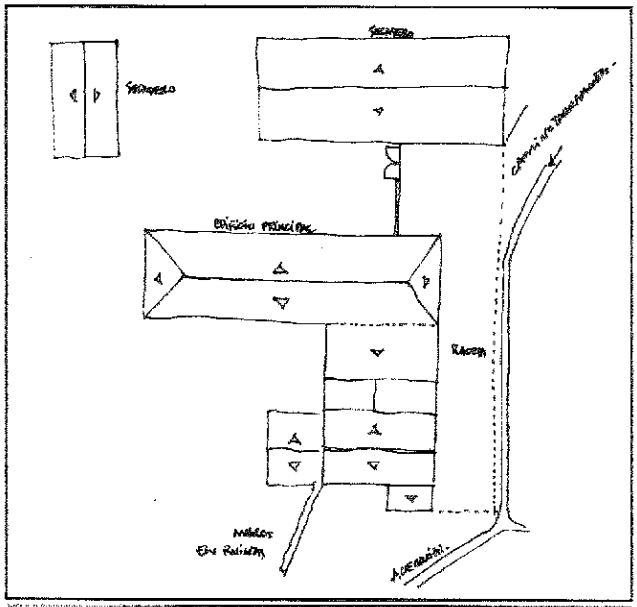


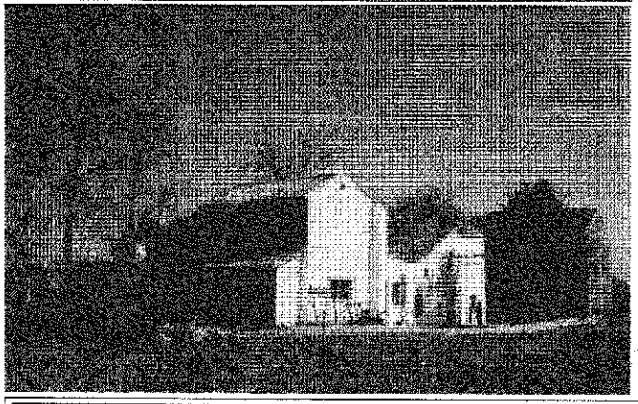
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-34









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de Tarramonta (Chispita ?)

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino de la acequia Tarramonta

Pago Tarramonta

Granada

Datación:

Tanto los añadidos como el secadero son de este siglo. El módulo principal puede ser de origen mudéjar (siglo XV) o incluso anterior.

Estado actual:

Al haberse loteado hay una parte que se está rehabilitando, incluyendo un extremo del módulo principal, y otras que están en un lamentable estado de abandono dado su posible interés histórico.

Conjunto de edificaciones de las que destaca, entre el secadero y unos añadidos, un cuerpo de dos plantas, alargado y con cubierta a cuatro aguas de teja árabe, con una interesante armadura de cubiertas (constructivamente podría definirse como mudéjar) y con muros mixtos de tapial, ladrillo y arranques con piedra arenisca labrada del tipo de la de La Malaha.

Observaciones: Debía actuarse de forma conjunta a pesar del loteo de la propiedad.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

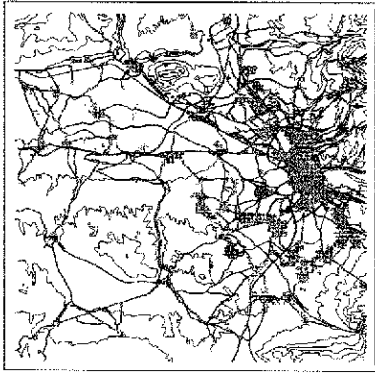
Arquitectónica

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

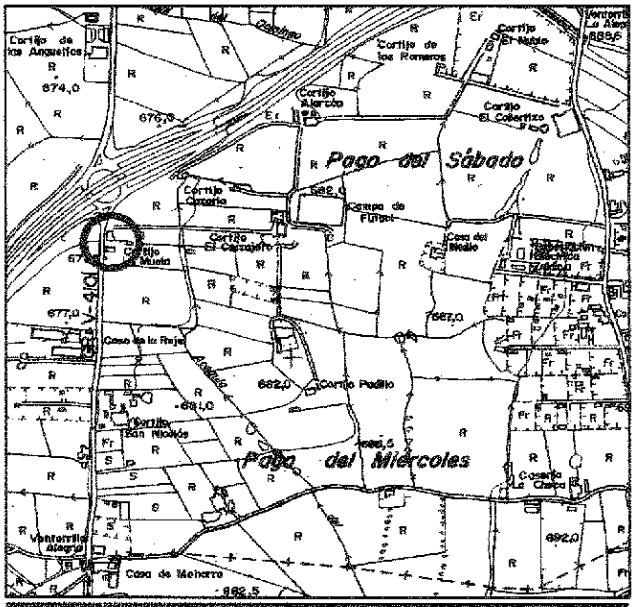
Rehabilitación urgente de los faldones y aleros de la cubierta y más especificamente de su armadura; consolidación y puesta en valor de muros con la mixtura de su fábrica. Carpinterías, revocos, etc.

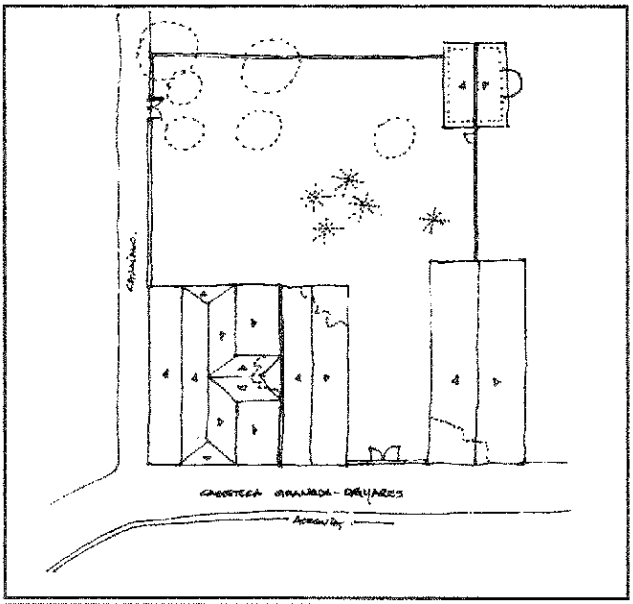


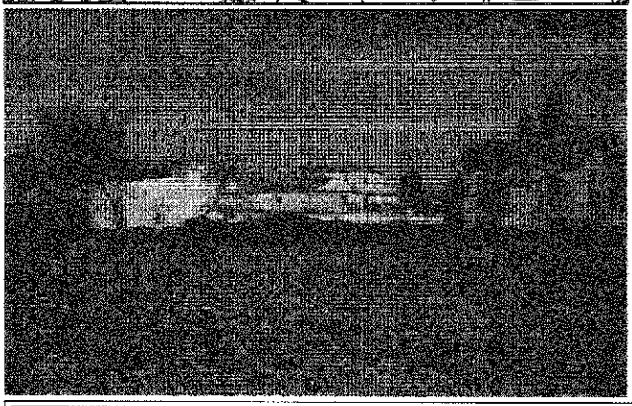
GRANADA

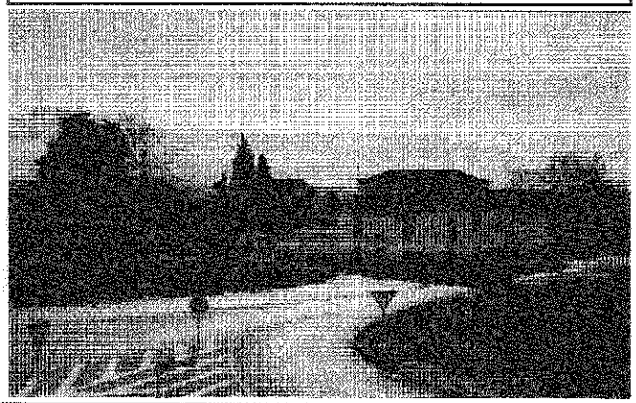
EDIFICACIÓN

GR-35









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo La Muela

Tipología:

Cortijo

Localización:

Carretera de Ogíjares, camino de Alarcón.

Pago Aravenal

Granada

Datación:

El cortijo puede ser de la primera mitad del siglo XIX, incluso partes reformadas con origen en el siglo XVIII; el pabellón independiente de final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:

Está abandonado: presenta hundimiento de cubierta tanto en el pabellón como en el cortijo. Todos los parámetros están deteriorados.

Conjunto de edificios cercados con dos portones de acceso. El pabellón residencial es de ladrillo visto, con cubierta a dos aguas, semisótano y planta, con diversa ornamentación tanto en los aleros como en los huecos. El resto son edificios de uso agrícola: una nave de almacén y el cortijo propiamente dicho de dos plantas y torreón alargado en el centro. En el interior, delante del pabellón residencial tiene un jardín con arbolado de cierta importancia.

Observaciones: Tiene una importante presencia desde la Ronda Sur tanto por el arbolado como por lo edificado.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

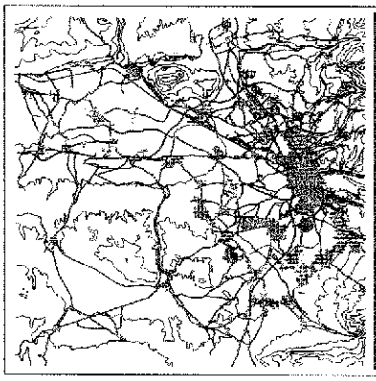
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Cultural-Agrícola

Necesidades de intervención:

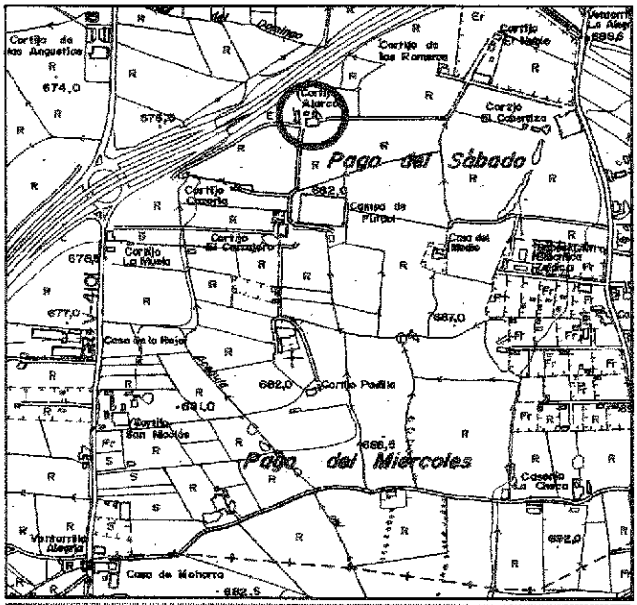
Rehabilitación urgente de cubiertas, muros y forjados hundidos. El pabellón precisa una rehabilitación más especializada dada su ornamentación.

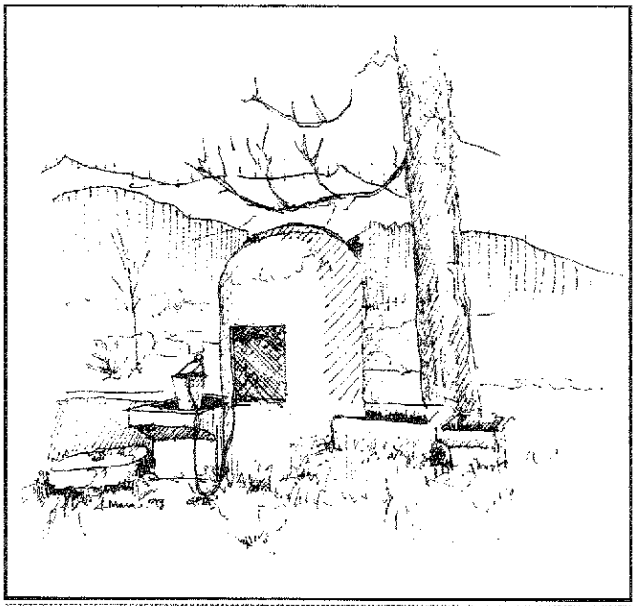


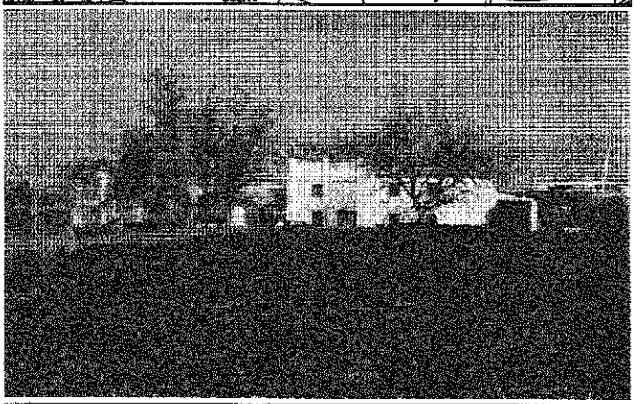
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-36









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de Alarcón

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino del Cortijo de Alarcon

Pago Aravenal

Granada

Datación:

El módulo más antiguo del cortijo puede tener su origen en el siglo XVIII, el resto son añadidos del siglo XIX y sobre todo de la primera mitad del siglo XX.

Estado actual:

Está suficientemente bien conservado gracias a que está en uso.

Cortijo con secadero exento. El módulo principal tiene una vivienda de dos plantas y torreón cerrado en la esquina. En la parte posterior en torno al patio de aperos tiene diversos almacenes y añadidos recientes. En la placeta delantera hay árboles, pozo y pilas de lavar. Todas las cubiertas son a dos aguas. El secadero está sobriamente modulado con pilastras que enmarcan dos plantas de huecos rectangulares de celosía de ladrillo.

Observaciones: Muy visible desde la Ronda Sur.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

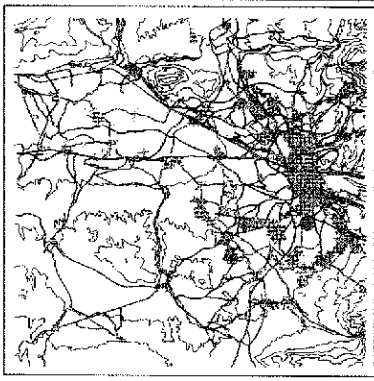
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de Intervención:

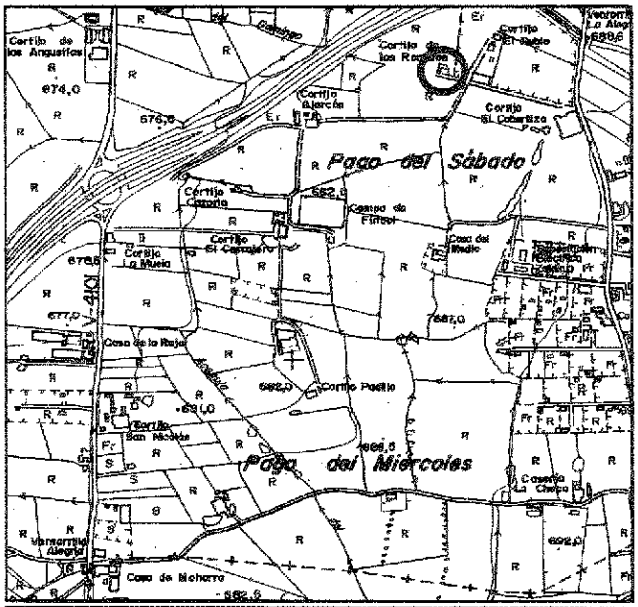
Algunos arreglos en cubiertas interiores del patio de aperos.

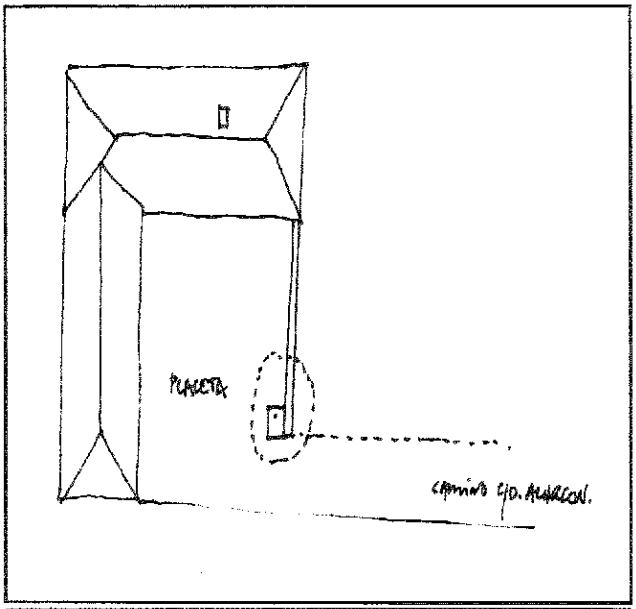


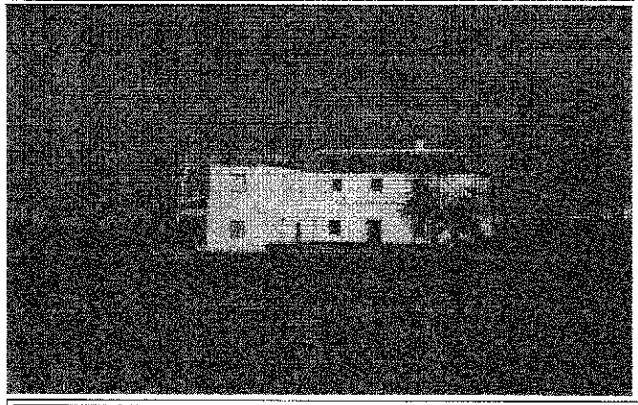
GRANADA

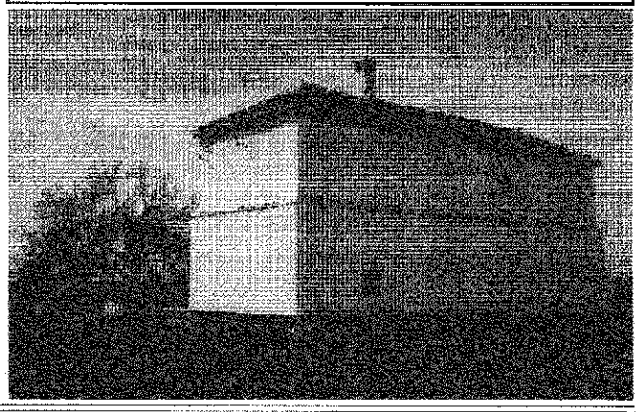
EDIFICACIÓN

GR-37









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de los Romeros

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del cortijo de Alarcón
Pago Aravenal
Granada

Datación:
El cortijo es del primer cuarto del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservado. Se utiliza como vivienda todo el año.

Edificación muy sencilla en planta de L. Una ala es un secadero posiblemente transformado en vivienda y la otra la vivienda propiamente dicha. Ambas son de dos plantas, cubierta de teja árabe a cuatro aguas, y de una sola crujía muy estrecha.

Observaciones: Tiene una placeta delantera con pozo.

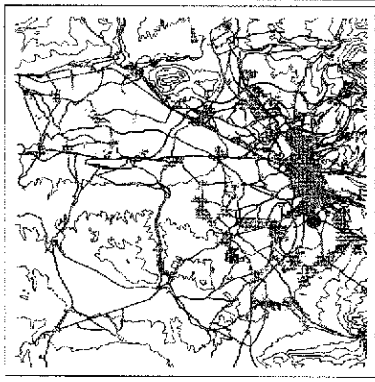
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

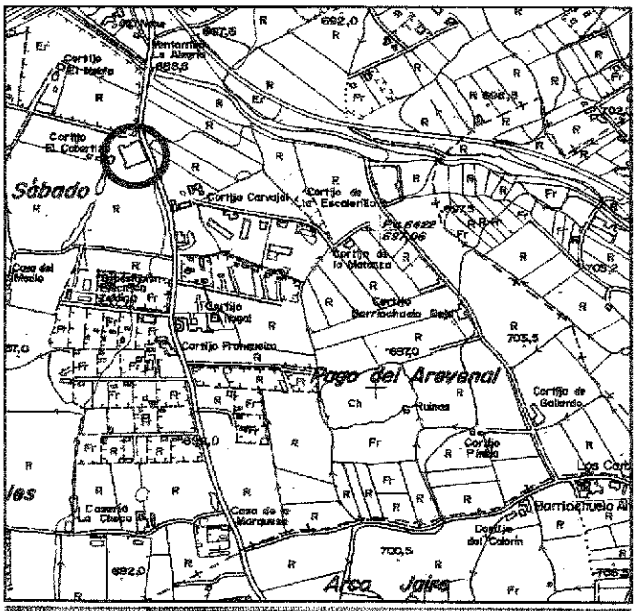
Necesidades de intervención:

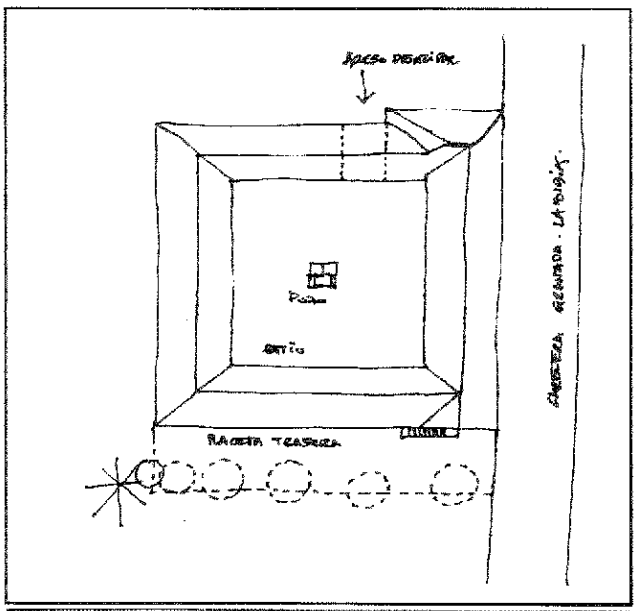


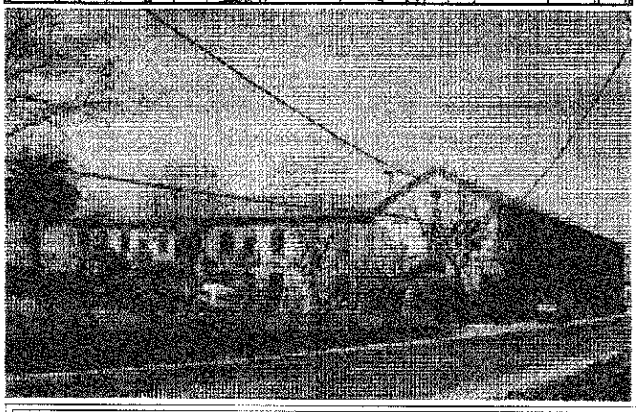
GRANADA

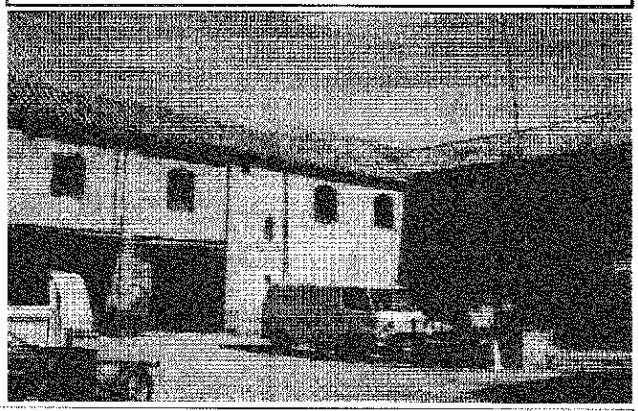
EDIFICACIÓN

GR-38









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa de Vecinos "El Cobertizo"

Tipología:
Corrala

Localización:
Carretera de La Zubia, Camino de Alarcón
Pago Aravenal
Granada

Datación:
Primer cuarto del siglo XX.

Estado actual:
Bastante bien conservado en general. Tiene partes rehabilitadas recientemente y otras semiabandonadas.

Casa de vecinos en torno a un gran patio cuadrado, con pozo en el centro. Tiene un gran portón de entrada al patio, desde el cual se accede a todas las viviendas a través de las escaleras situadas en las esquinas. Tiene dos plantas con cubierta a dos aguas con faldones de teja árabe. Los muros son de fábrica de ladrillo y tapial.

Observaciones: Tiene jardín en su cara sur.

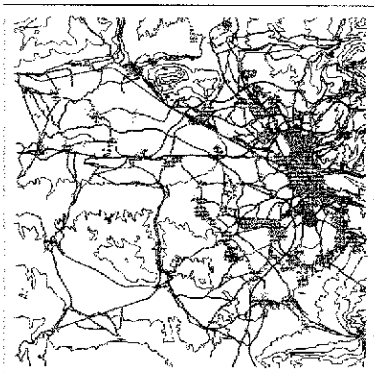
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

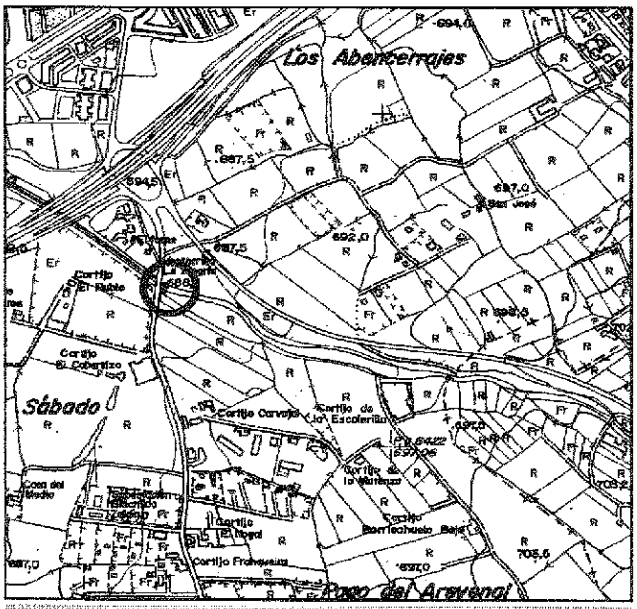
Necesidades de intervención:
Rehabilitaciones puntuales de cubiertas.

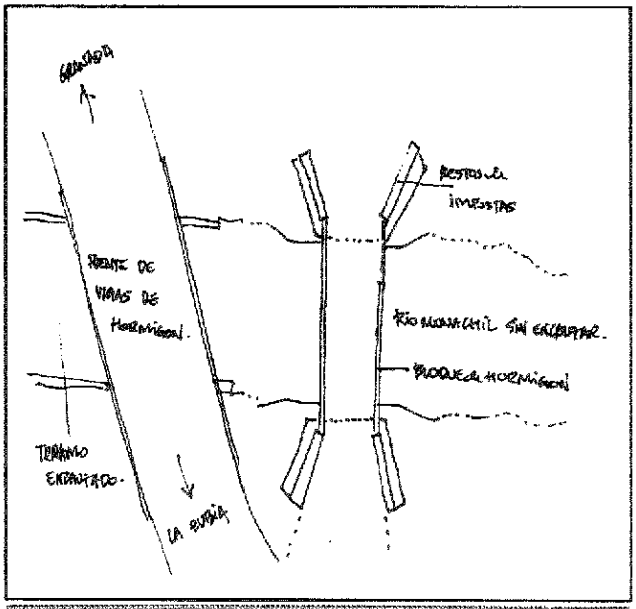


GRANADA

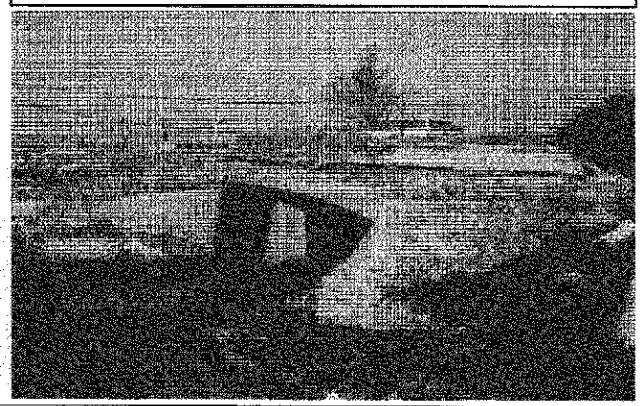
EDIFICACIÓN

GR-39









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente sobre el Monachil

Tipología:
Puente de fábrica

Localización:
Antiguo camino de La Zubia
Pago Aravenal
Granada

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
No está en uso y se encuentra muy deteriorado en su parte superior de la que se ha perdido la mayoría de impostas de sillería y moldura.

Puente de un sólo ojo formado por un arco rebajado de ladrillo apoyado en estribos de sillería de piedra arenisca al igual que la moldura que marcaba la tabla y las impostas. El resto es muro de mampostería.

Observaciones: Podría integrarse dentro de un espacio público lineal a lo largo del río Monachil, una vez que éste se encauzara en este tramo de vega.

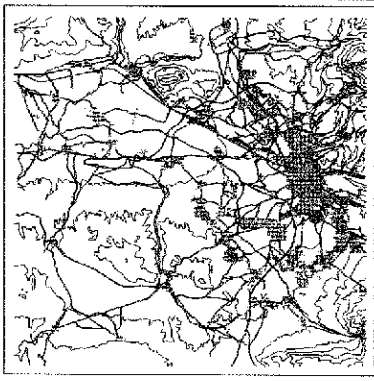
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
Cultural

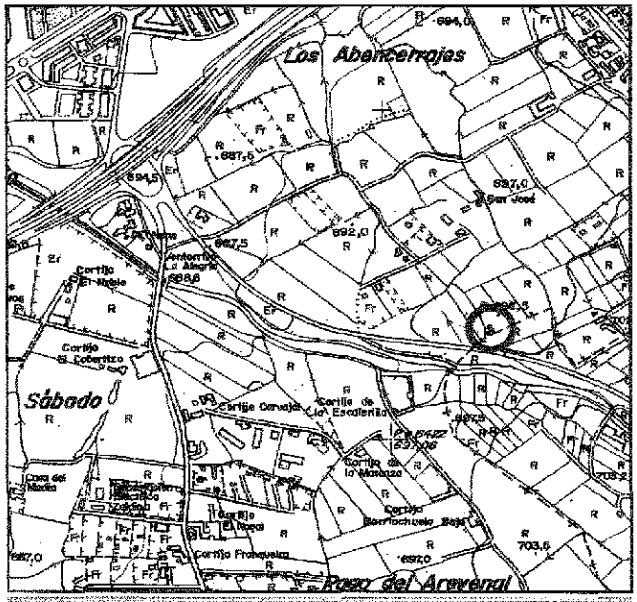
Necesidades de intervención:
Limpieza de elementos extraños añadidos como protecciones laterales, recuperación de los elementos originales, limpieza y adecuación de su entorno como espacio libre de uso público.

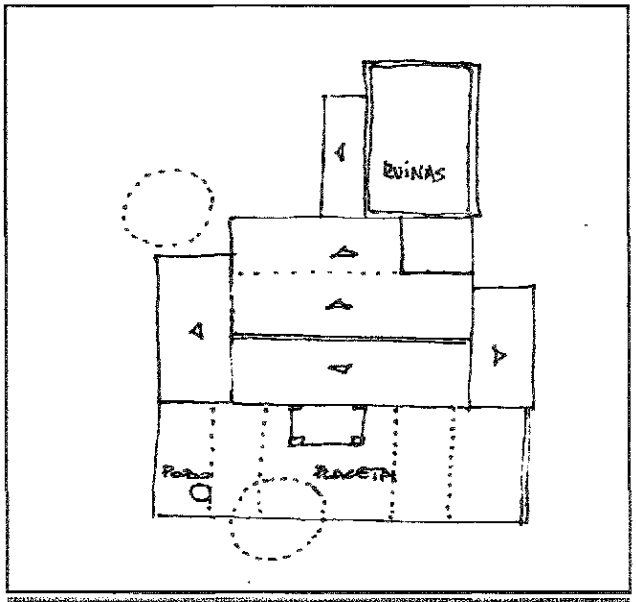


GRANADA

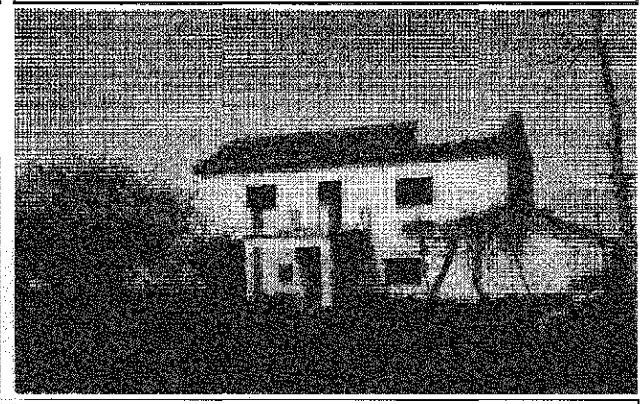
INFRAESTRUCTURA

GR-40









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Batalán

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de circunvalación de Huétor Vega
Pago Abencerrajes
Granada

Datación:
Primera mitad del siglo XIX o incluso algo anterior. Transformada su fachada en la segunda mitad del siglo XX.

Estado actual:
Abandonado. Tiene muchas zonas de cubierta arruinadas. No tiene carpinterías.

Pequeña edificación de dos plantas con otros cuerpos adosados de una sola planta. La fachada sur tiene huecos, porche y revocos modernos, el resto de la edificación es de muros de tapial y cubiertas a dos aguas de teja árabe.

Observaciones:

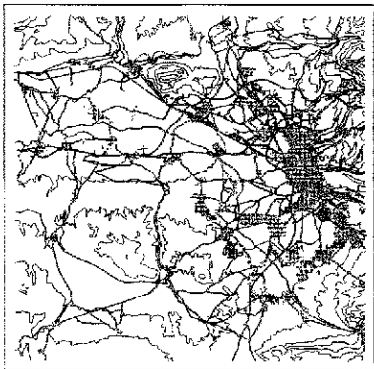
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

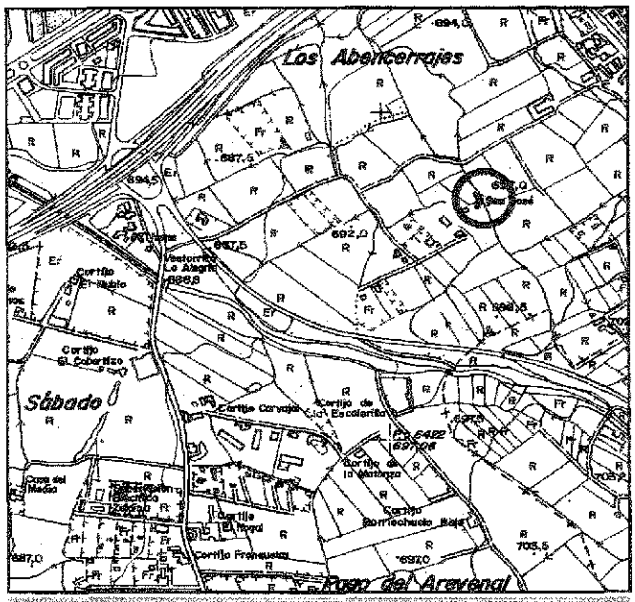
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de las cubiertas, carpinterías y revocos de fachada. Recuperación de la placeta delantera con su vegetación, arbolado y pozo.

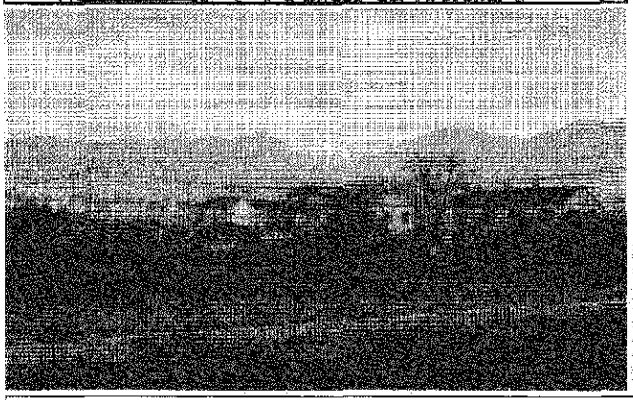


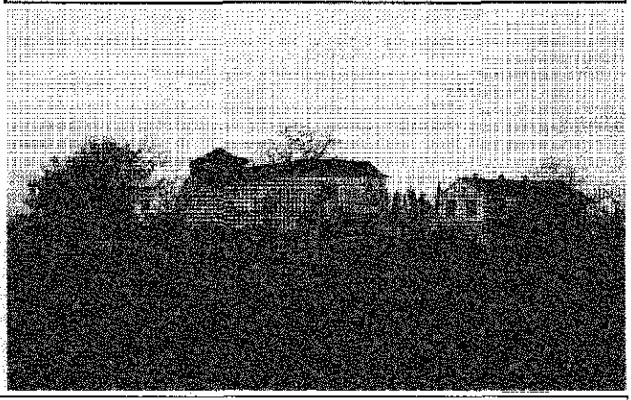
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-41







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de San José

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carril entre el río Monachil y camino Bajo de Huétor Vega
Pago Abencerrajes-Zaidín
Granada

Datación:
Lo poco que queda del cortijo original tiene elementos constructivos y cerrajería que pueden datar del final del siglo XVIII o principios del siglo XIX. El secadero es de mitad del siglo XX.

Estado actual:
Muy deteriorado. El torreón amenaza ruina inminente. Las cubiertas en general muy hundidas. Parámetros y carpinterías en muy mal estado.

Conjunto edificado con edificio residencial reciente, secadero y almacenes. El cortijo es el elemento más antiguo del que resta parte de su planta en L con dos plantas de altura y torreón en el extremo con cubierta a cuatro aguas. Además del uso residencial la mayor parte de la edificación se dedica a uso ganadero.

Observaciones: Está dentro de una urbanización-parcelación ilegal.

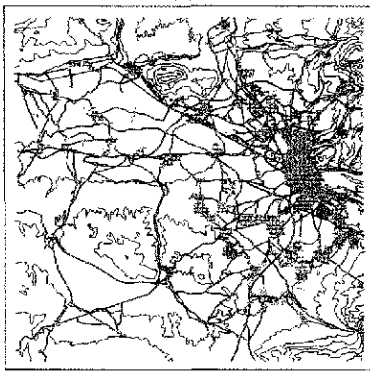
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

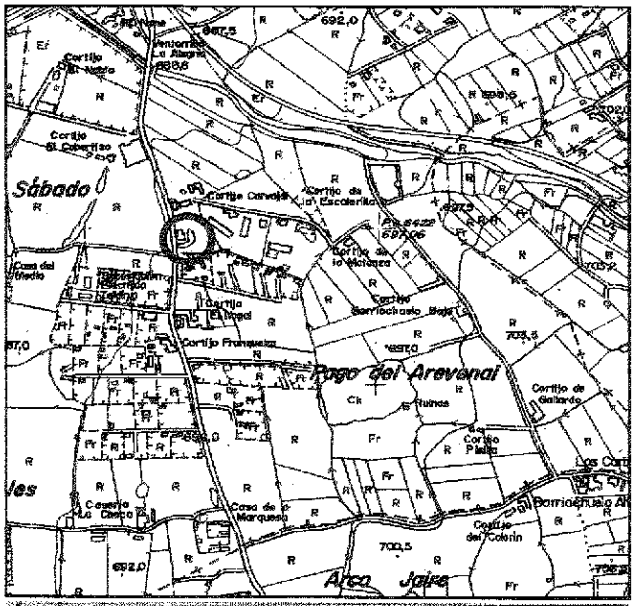
Necesidades de intervención:
Reconstrucción del torreón, rehabilitación integral de las cubiertas, muros y carpinterías.

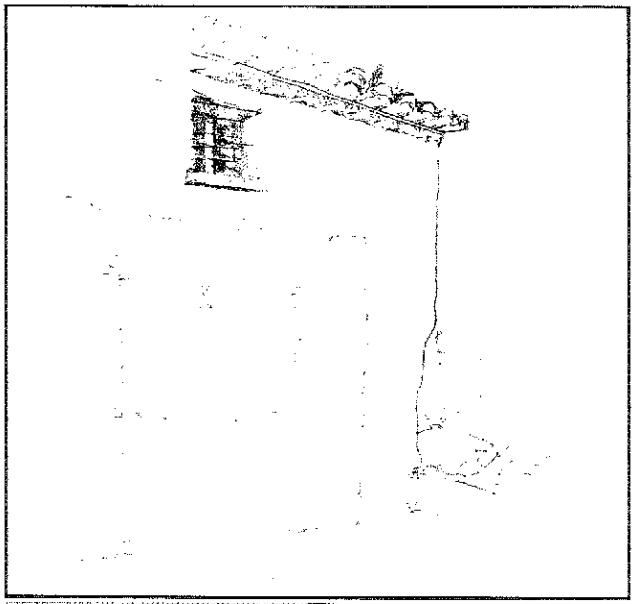


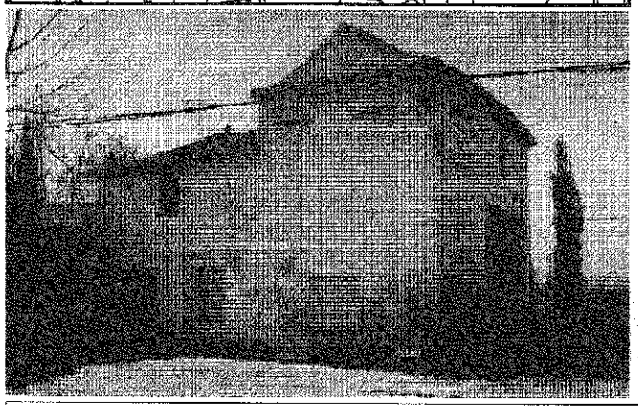
GRANADA

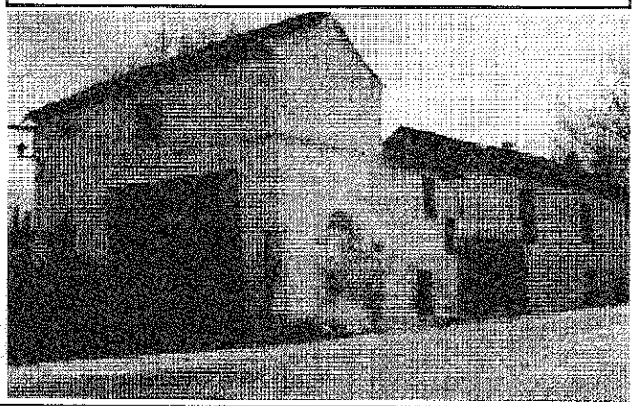
EDIFICACIÓN

GR-42









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Cobertizo

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Granada-La Zubia
Pago Aravenal
Granada

Datación:
No está claro que sea del todo original. Hay elementos que podrían ser de los siglos XIV-XVI.

Estado actual:
En general bien conservado. No está claro que se use como residencia habitual. Tiene no obstante algunos añadidos muy recientes en la parte posterior.

Conjunto edificado alineado con el antiguo camino de La Zubia, quedando hoy deprimido respecto a la calzada de la carretera. Compuesto por dos cuerpos uno más alargado y otro perpendicular al camino, de dos plantas y cubierta de teja árabe a dos aguas, el primero con canecillas de madera en el alero y el otro con alero de ladrillo con pico de gorrión. En este último destaca una puerta de traza nazarí con arco apuntado de ladrillo, con alfiz y restos de decoración geométrica con incrustaciones de cerámica vidriada. Tiene otra puerta más sencilla en el módulo alargado, con arco apuntado de ladrillo resaltado con el revoco.

Observaciones: Se aprecian algunas intervenciones de restauración.

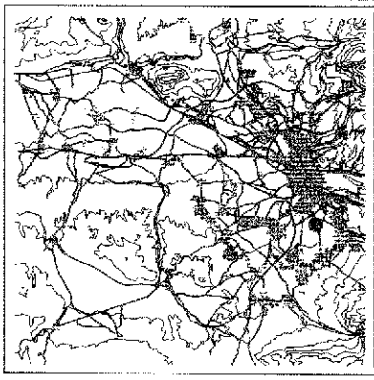
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

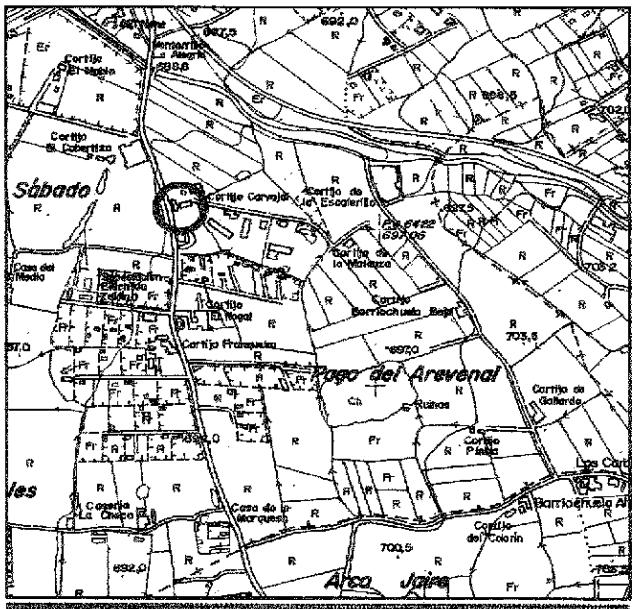
Necesidades de intervención:
Restauración de los elementos supuestamente nazaríes.

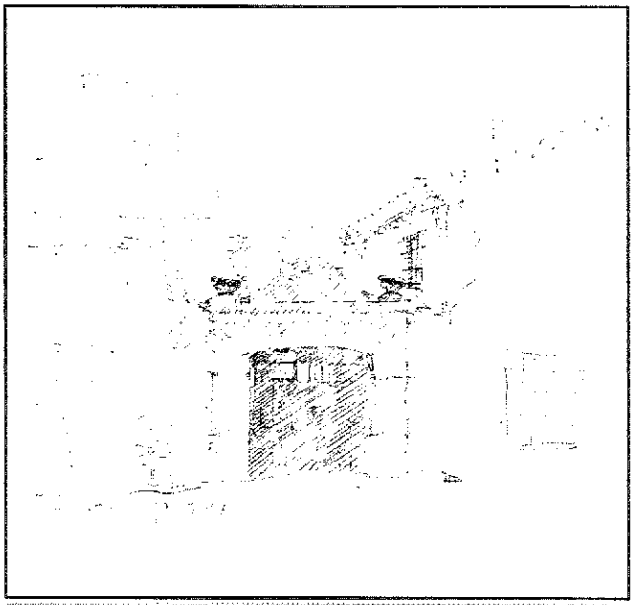


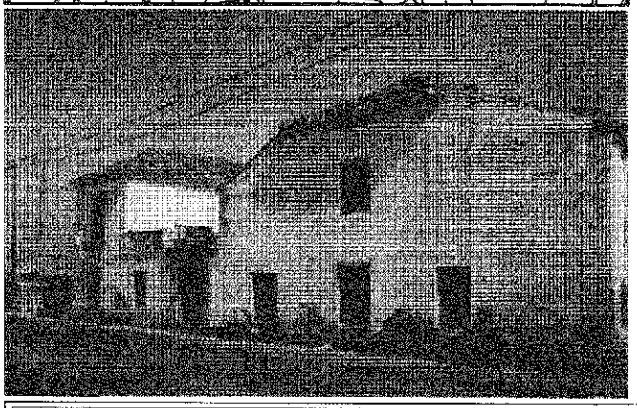
GRANADA

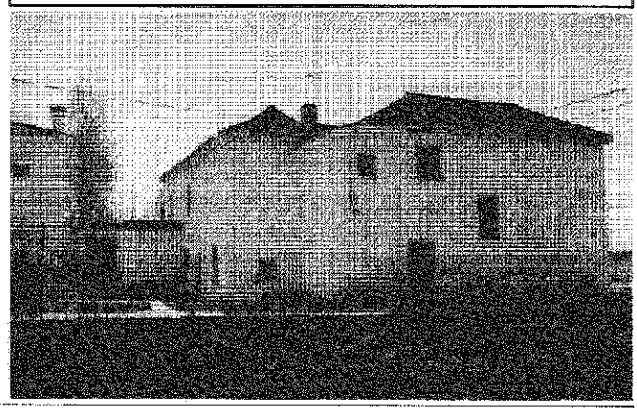
EDIFICACIÓN

GR-43









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Carvajal

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Granada-La Zubia
Pago Aravenal
Granada

Datación:
Final del siglo XVIII.

Estado actual:
Relativamente bien conservado.

Cortijo de grandes dimensiones, en el que destaca la portada de acceso en piedra arenisca, con arco rebajado sobre pilastras, moldura superior y escudo en mármol blanco, inscrito en moldura curva. La planta original era en U, con acceso centrado al patio inscrito entre las dos alas principales. Posteriores añadidos han distorsionado parcialmente su imagen. Las cubiertas son de teja árabe con aleros de ladrillo con una hilada en pico de gorrión en los modulos originales.

Observaciones: En su parte posterior se han construido diversas viviendas y almacenes en los últimos años.

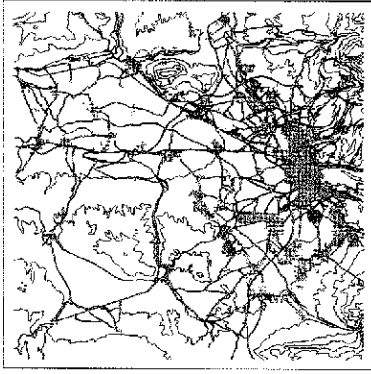
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

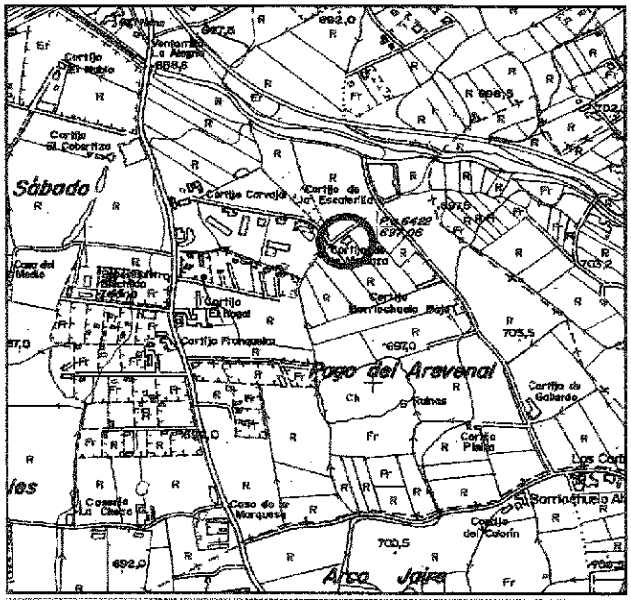
Necesidades de intervención:
Eliminación de añadidos superfluos. La tendencia deberia ser la recuperación de su tipología original.

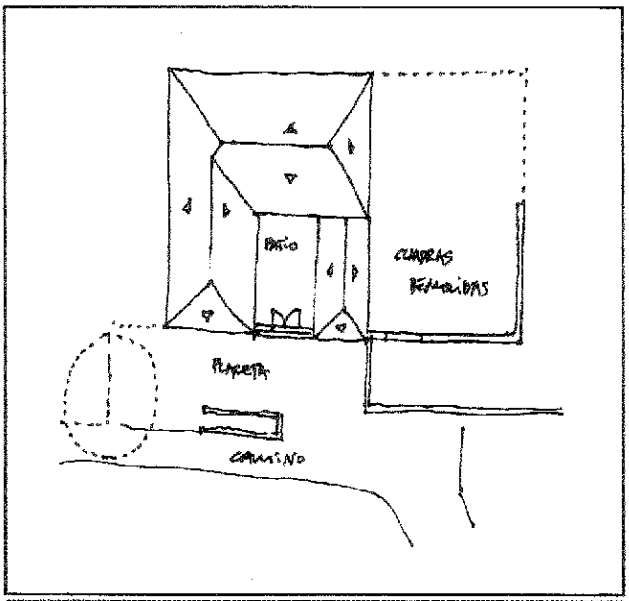


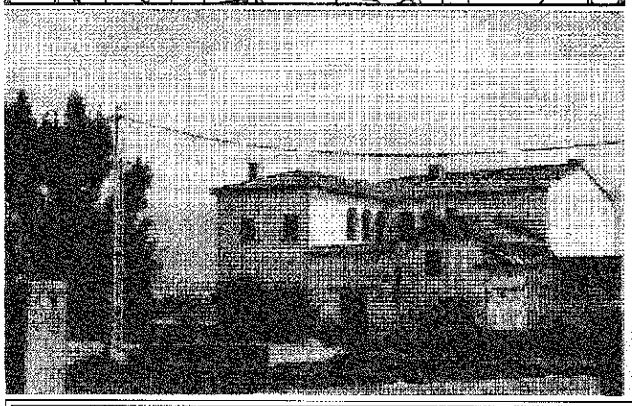
GRANADA

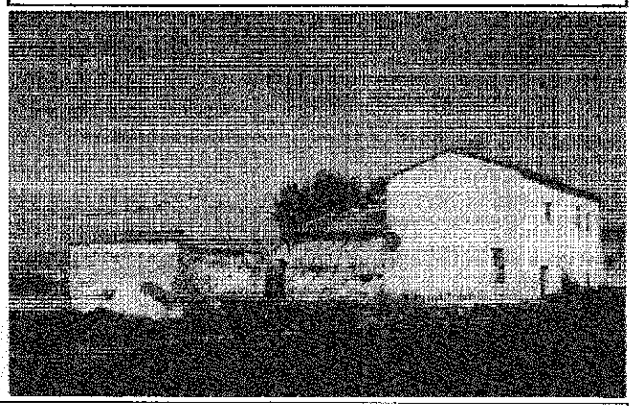
EDIFICACIÓN

GR-44









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Matanza

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de los Abencerrajes
Pago Aravenal
Granada

Datación:
Está muy reformado. Originalmente podía ser del final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
Bien conservadas las dos alas más altas del cortijo, las cuadras se encuentran en ruinas.

Cortijo en planta de U con acceso al patio central a través de un portón. Tiene dos plantas cubiertas con teja árabe a dos aguas. Adosado tiene un cuerpo de corral y cuadras hoy semiderruido.

Observaciones:

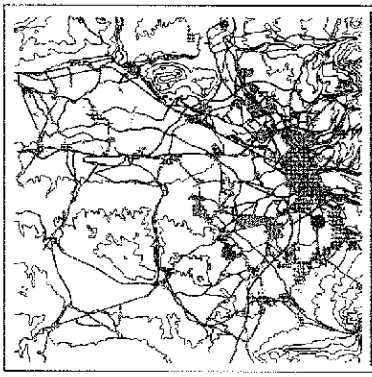
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

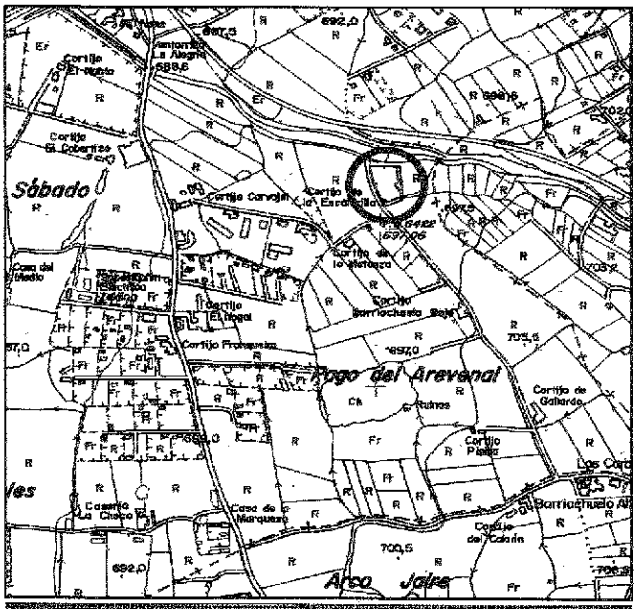
Necesidades de intervención:
Reconstrucción del muro del patio de las cuadras y módulos anejos.

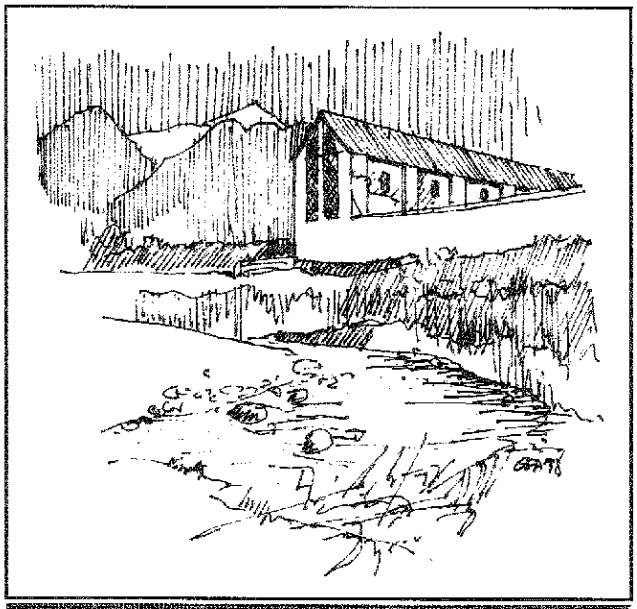


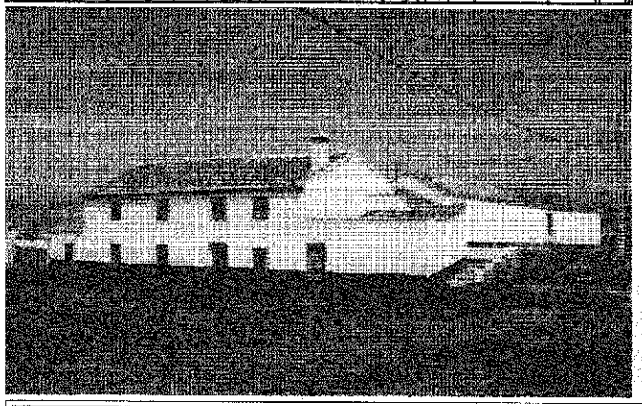
GRANADA

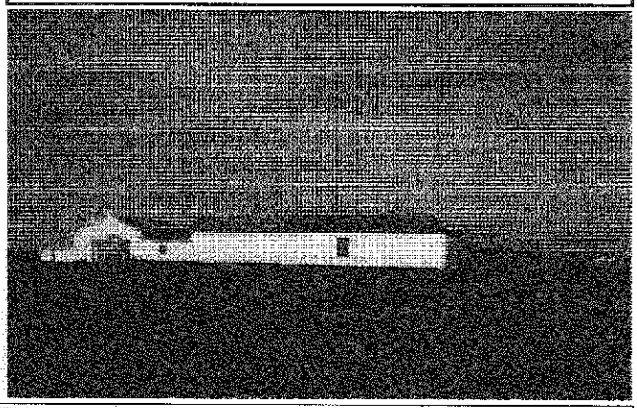
EDIFICACIÓN

GR-45









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Escalerilla

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de los Abencerrajes
Pago Aravenal
Granada

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservado.

Cortijo en el que destaca la gran superficie cerrada por naves-secaderos y una larga tapia, con el módulo de vivienda cerrando al sur, todo el conjunto encalado y con un óptimo estado de conservación. El módulo principal consta de dos plantas, dos crujías de anchura y cubierta de teja árabe a dos aguas, huecos idénticos y ordenados a la fachada sur. Destaca el resto de las edificaciones por su ausencia casi absoluta de huecos al exterior.

Observaciones: Es fácilmente observable desde la carretera de circunvalación de Huétor Vega.

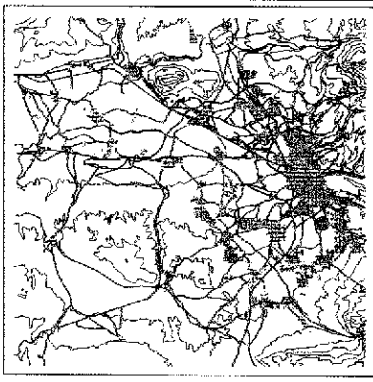
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

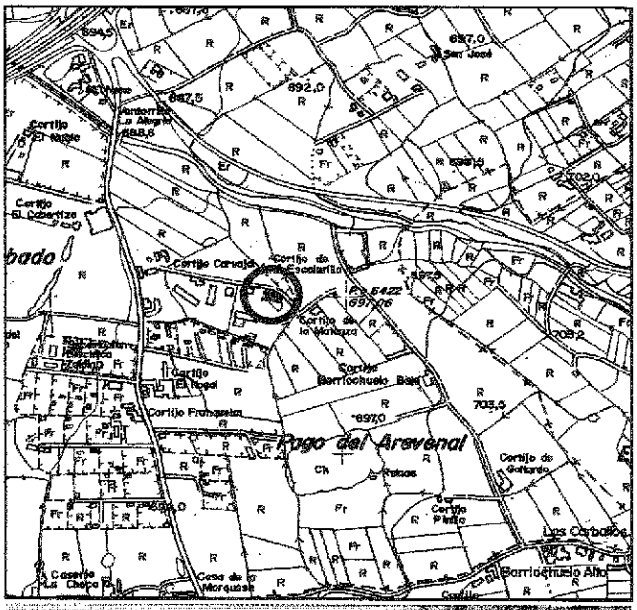
Necesidades de intervención:

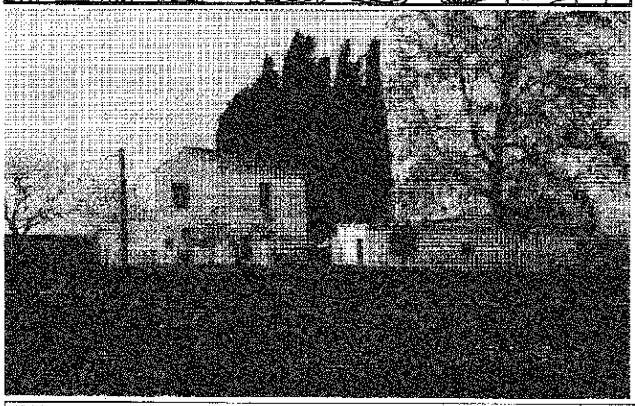


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-46





INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo sin denominación

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de los Abencerrajes
Pago Aravenal
Granada

Datación:
Muy reciente. Si no es obra nueva, al menos ha sido rehabilitado muy recientemente.

Estado actual:
Bueno.

Cortijo de un cuerpo residencial de dos plantas de altura, la planta baja con dos crujías y terraza orientada al sur en la primera. La cubierta es a dos aguas de teja árabe. Además hay otras construcciones aisladas de almacenaje, naves ganaderas, etc.

Observaciones: Destaca una hilada de cipreses de gran porte dentro de la parcela, así como un gran olmo.

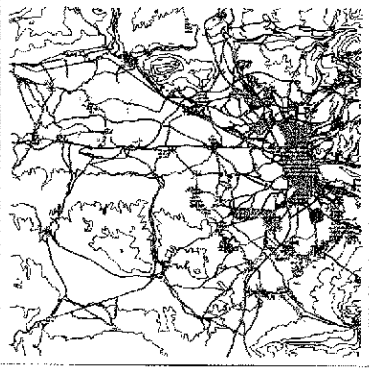
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

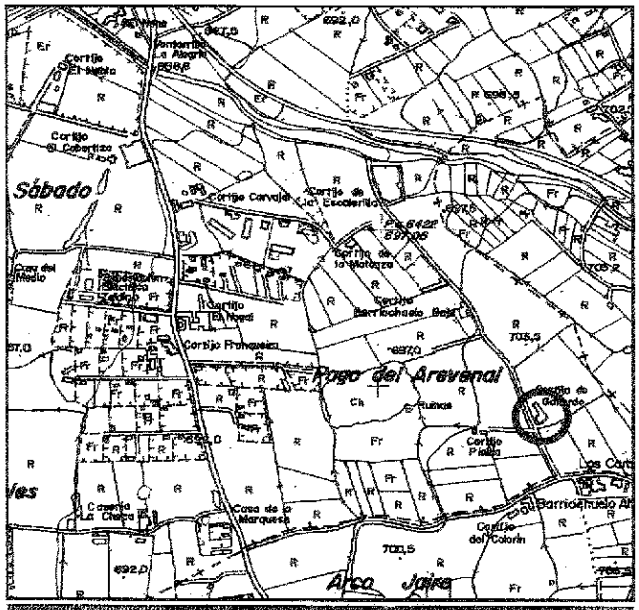
Necesidades de intervención:

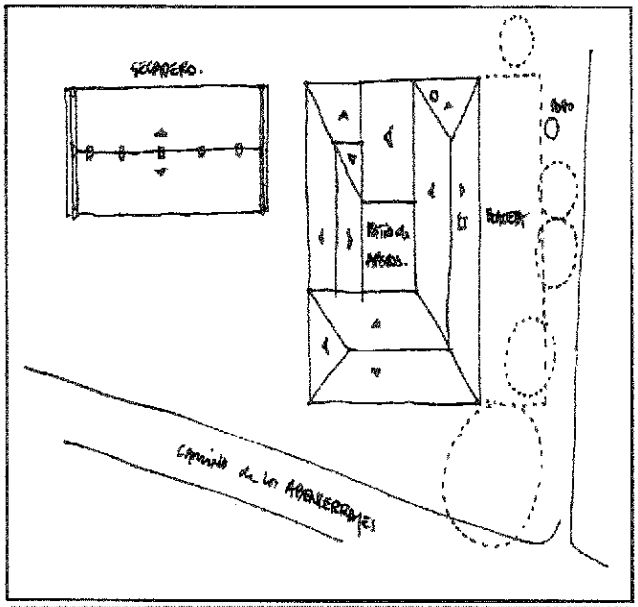


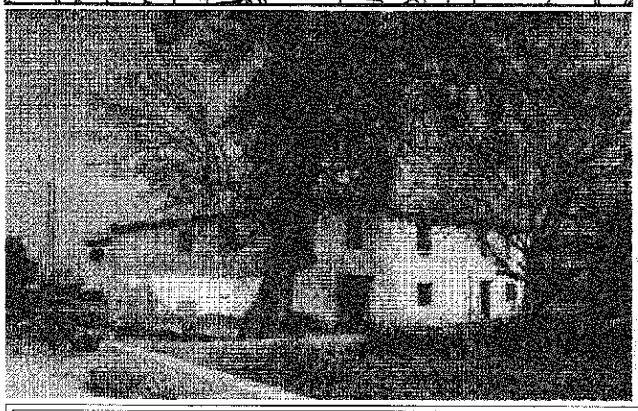
GRANADA

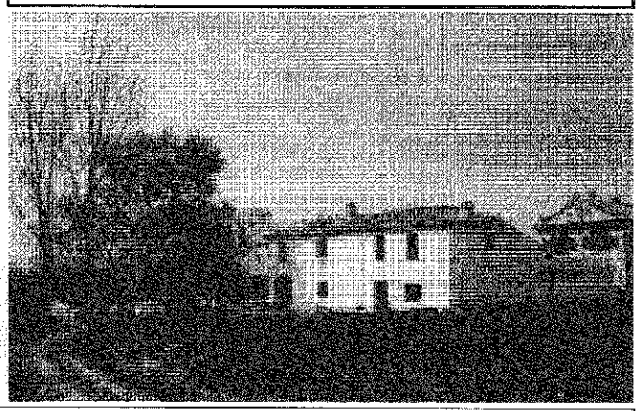
EDIFICACIÓN

GR-47









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de Gallardo o de Villareal

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino de los Abencerrajes

Pago Aravenal

Granada

Datación:

Final del siglo XIX. El secadero es de mitad del siglo XX.

Estado actual:

En general, se encuentra bien conservado. Se observan incluso obras recientes de rehabilitación en fachadas y cubiertas.

Está formado por un secadero algo transformado exteriormente y el cortijo propiamente dicho, que se desarrolla en torno a un patio central. Tiene un cuerpo principal de dos plantas de altura, en el que parece haber dos viviendas separadas. Tiene placeta delantera con aglunos árboles (un pino de gran porte), y pozo.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

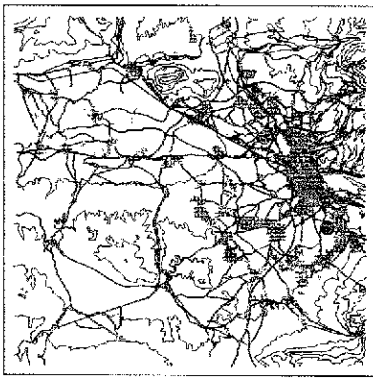
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

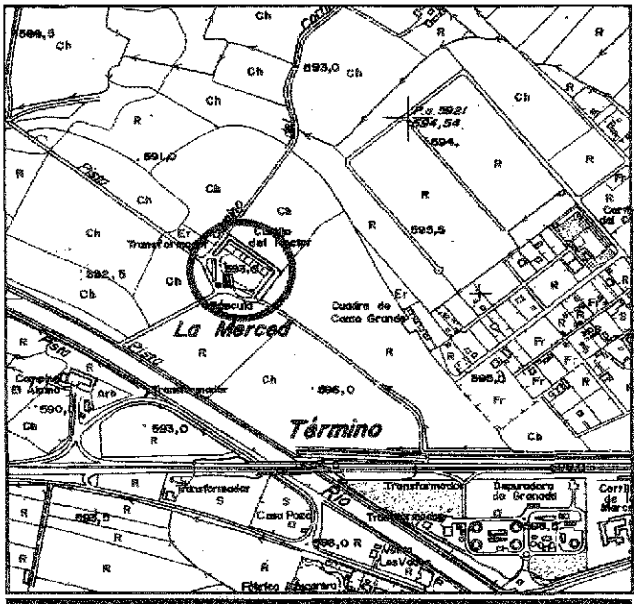
Recuperación del estado original de la placeta con su ajardinamiento.

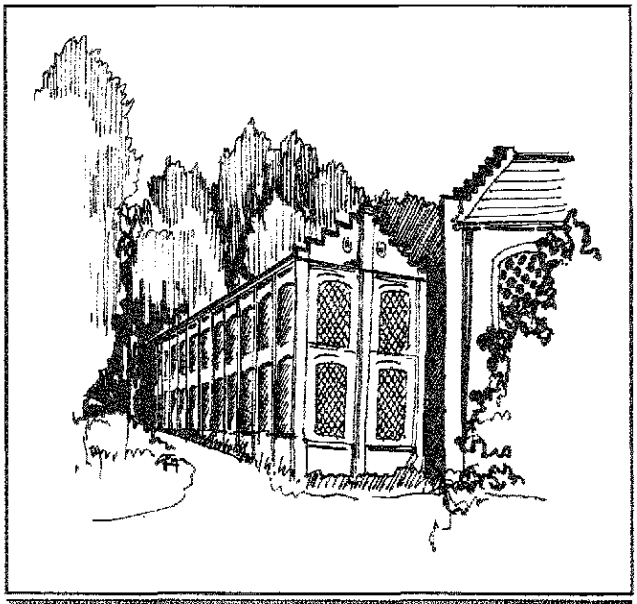


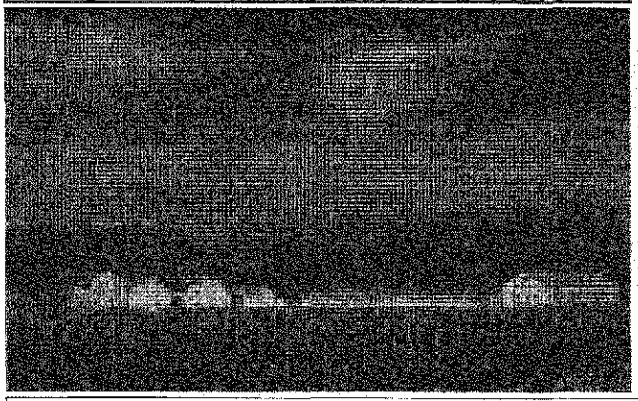
GRANADA

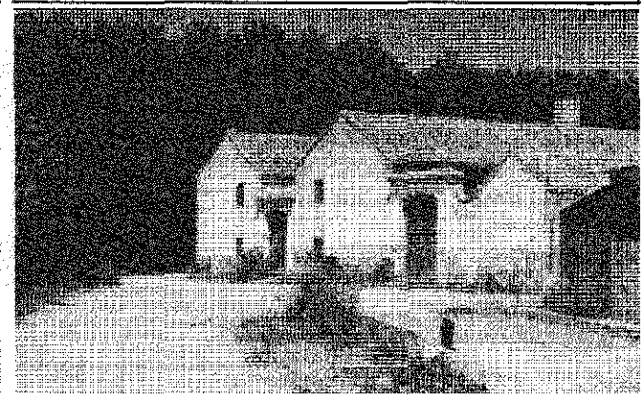
EDIFICACIÓN

GR-48









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Rector

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Cortijo del Rector
Pago de la Merced
Granada

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
En plena actividad. Aparenta buen estado de conservación.

Conjunto de gran superficie de implantación, totalmente cercado por muros o por cuadras (alargadas de una sola planta y cubierta a dos aguas) dentro de los cuales hay un gran patio (hoy dedicado casi exclusivamente a tareas ganaderas). El edificio principal se inscribe en este espacio, tiene forma de U y dos plantas de altura. Uno de los laterales del conjunto alineado con el camino, lo forman unos secaderos de sobria composición como el resto de la edificación. Todos los muros son de ladrillo y tapial con un aspecto sólido.

Observaciones:

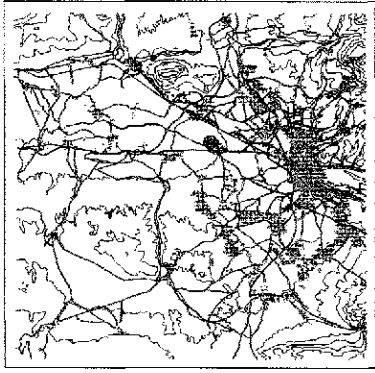
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

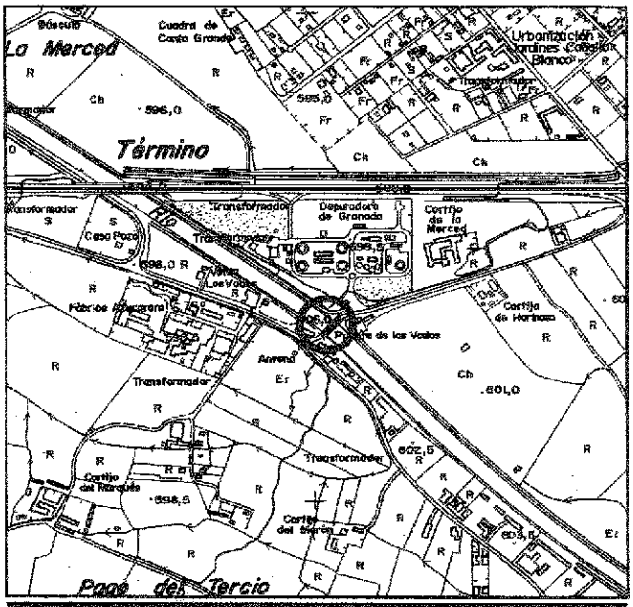
Necesidades de intervención:

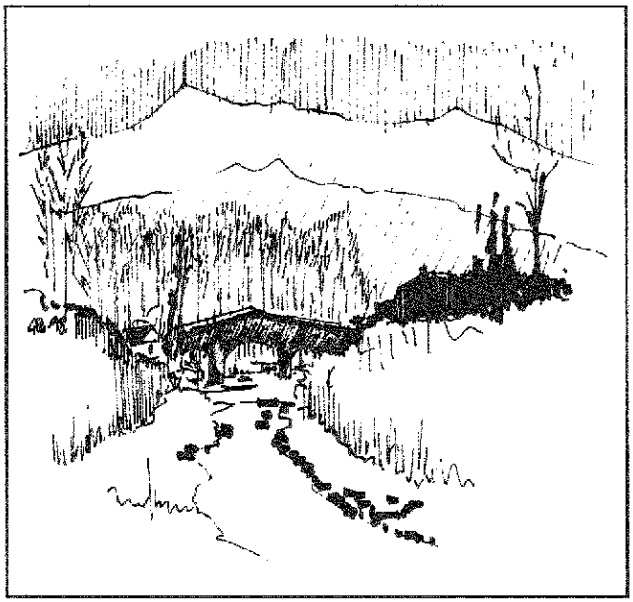


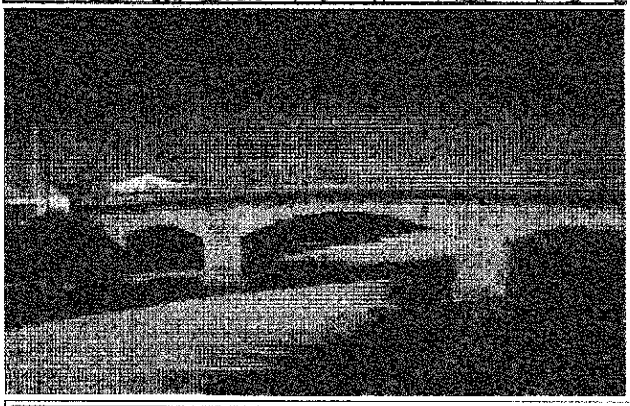
GRANADA

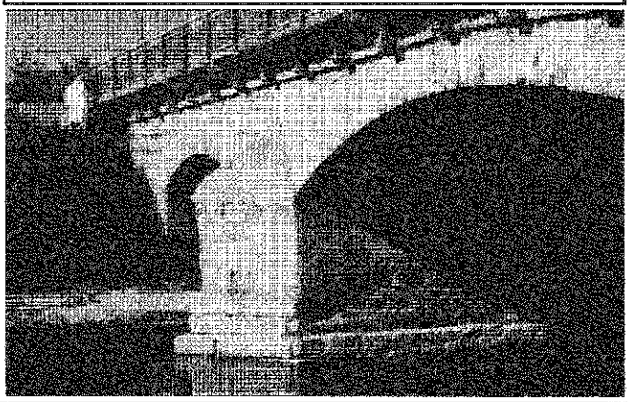
EDIFICACIÓN

GR-49









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente de los Vados

Tipología:
Puente de Sillería

Localización:
Antigua carretera de Málaga
Entre el pago del Tercio y el de Tafia
Granada

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Está en uso.

Puente de sillería con tres ojos, el central de mayor luz. Los tres arcos son rebajados. Toda su fábrica es de sillares de piedra arenisca labrada. Su tablero fue modificado al eliminar las impostas y volarle unas aceras sobre canes de hormigón para ensanchar la calzada de la antigua carretera.

Observaciones:

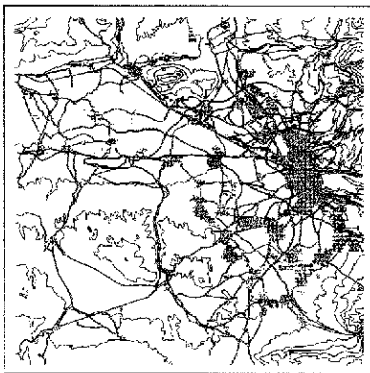
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
El original

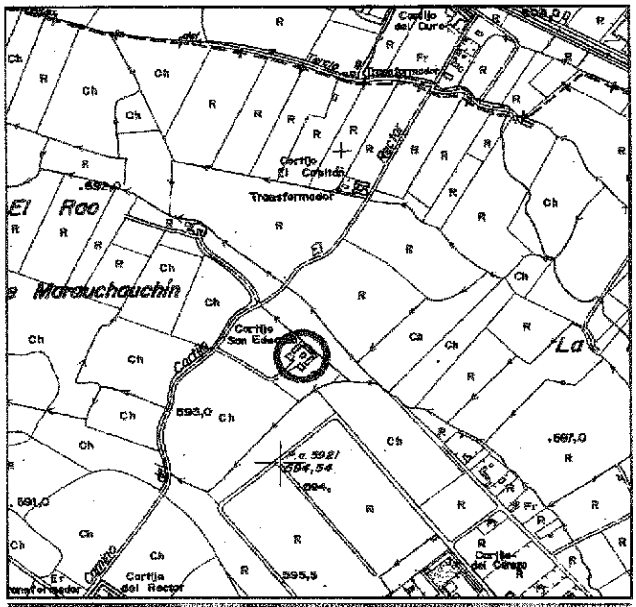
Necesidades de intervención:
Limpieza de su entorno. Recuperación en la medida de lo posible de la imagen original de su tablero. Puesta en valor del propio puente y su entorno. Recuperación del tajamar que parece que tuvo simétrico al existente hoy en uno de sus apoyos.

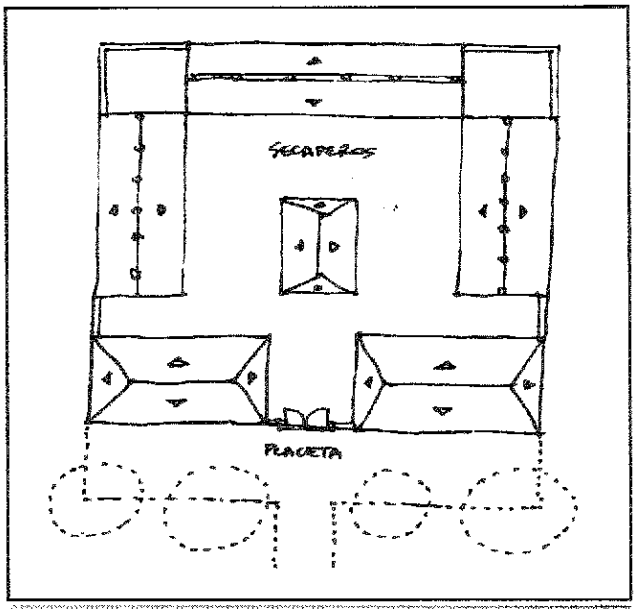


GRANADA

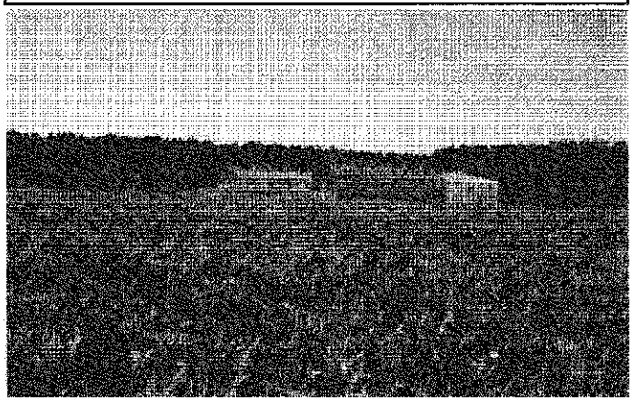
INFRAESTRUCTURA

GR-50









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de San Eduardo (El Capitán)

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Cortijo del Rector
Pago El Rao
Granada

Datación:
Primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservado. Se han hecho obras de reforma manteniendo rigurosamente la imagen original del conjunto.

Cortijo de bella planta simétrica en torno a un patio cuyo centro lo ocupa un módulo de una planta con un pozo. Tiene secaderos al fondo y a ambos lados. En su parte delantera, los dos módulos simétricos, uno de ellos dedicado a vivienda, tienen sendas placetas delanteras enmarcando el portón de acceso.

Observaciones: Se ha sustituido la verja original por un muro opaco y un portón.

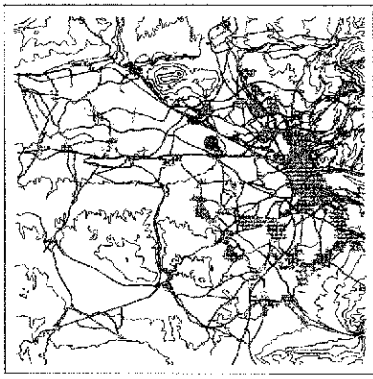
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

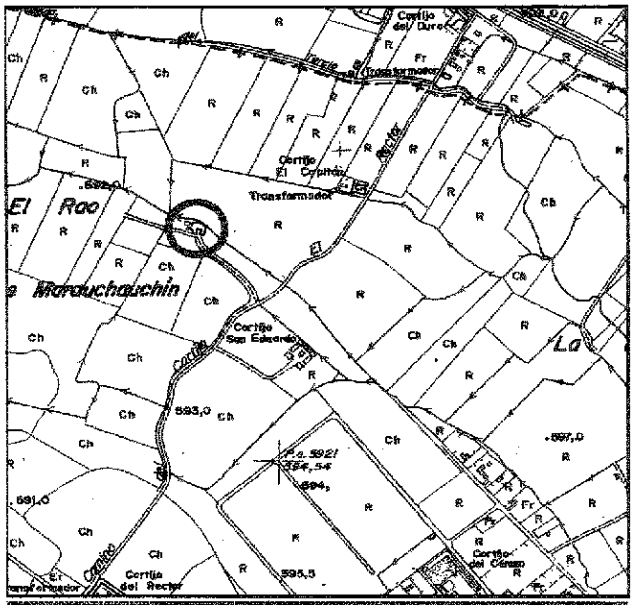
Necesidades de intervención:

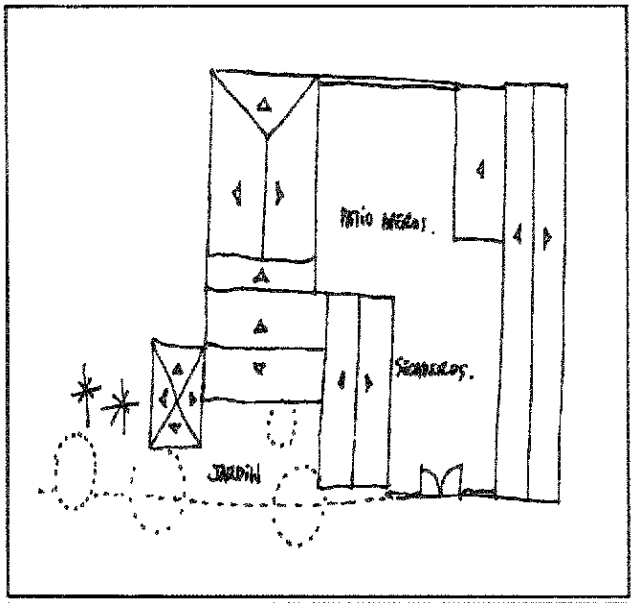


GRANADA

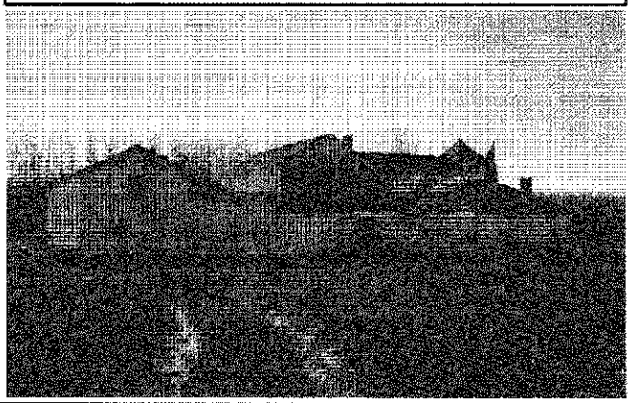
EDIFICACIÓN

GR-51









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Vilchez

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Cortijo del Rector
Pago El Rao
Granada

Datación:
Principio del siglo XX.

Estado actual:
Está en buen estado, pese a no estar habitado aparentemente.

Pequeño conjunto formado, en su mayor parte, por un secadero (sin interés) y almacenes y cuadras. Tiene un pequeño módulo residencial de dos plantas de altura con una crujía muy estrecha delante del cual tiene una placeta ajardinada con arbolado de cierto interés.

Observaciones:

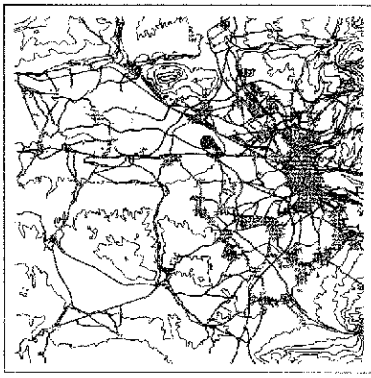
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

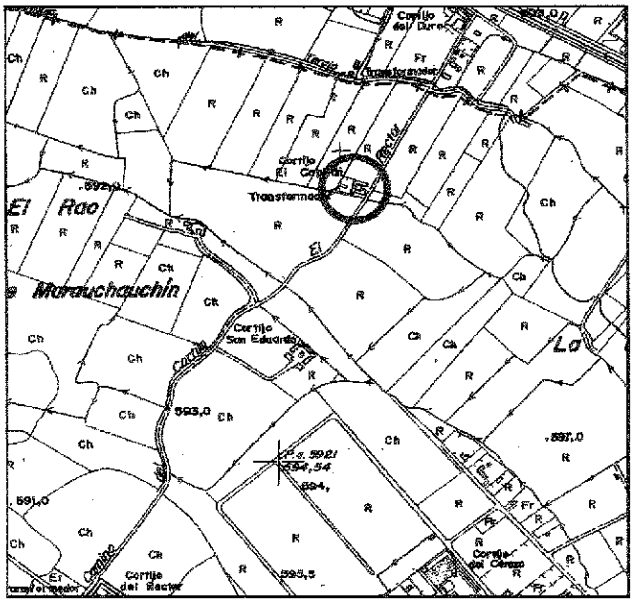
Necesidades de intervención:

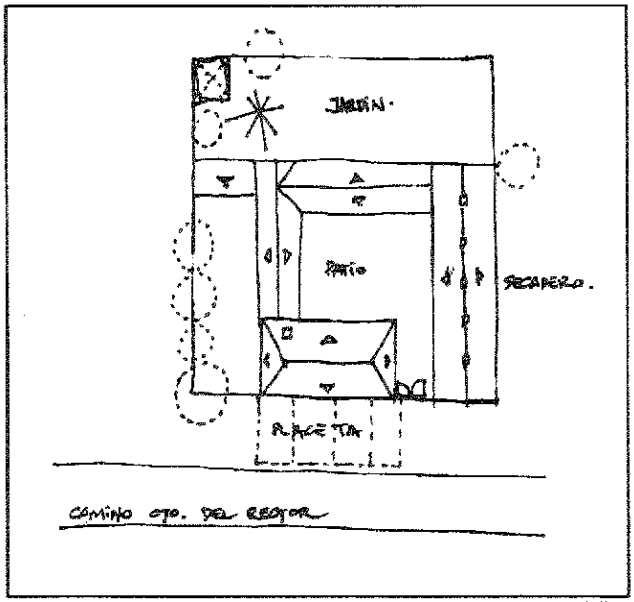


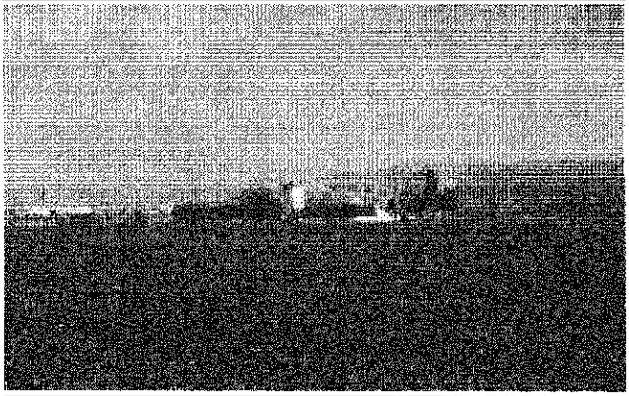
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-52









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Viejo del Capitán

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Cortijo del Rector
Pago El Rao
Granada

Datación:
Segunda mitad del siglo XX. (Puede que sea anterior pero reformado).

Estado actual:
Muy bien conservado.

Conjunto de edificaciones en el mismo camino del Cortijo del Rector. La principal es un cuerpo aislado de dos plantas de alturas y cubierta de teja árabe a cuatro aguas con placeta y pérgola delantera, con huecos regulares y ordenados en fachada. Tiene otras dependencias anexas en torno a un patio de aperos posterior (hoy jardín trasero). Se completa el conjunto con un sobrio y elegante secadero blanqueado.

Observaciones:

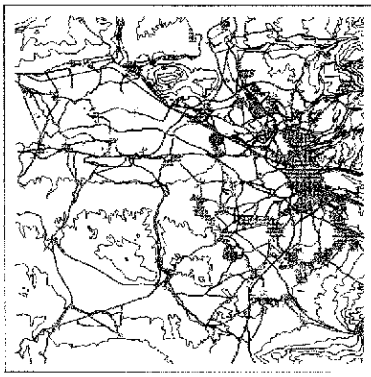
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

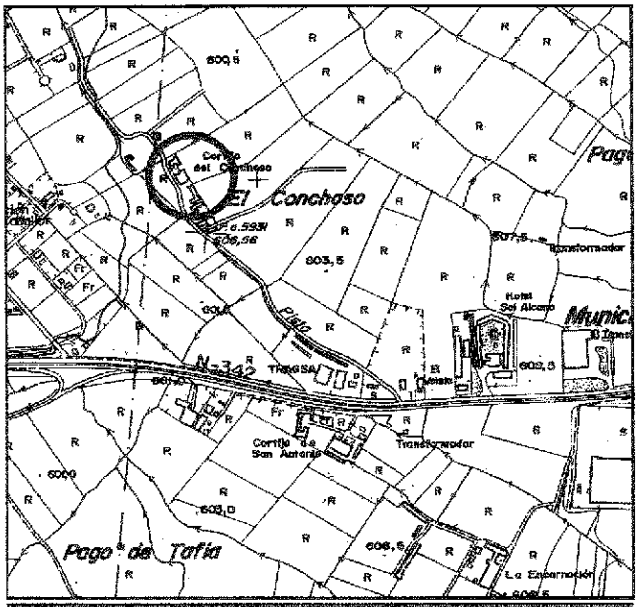
Necesidades de intervención:

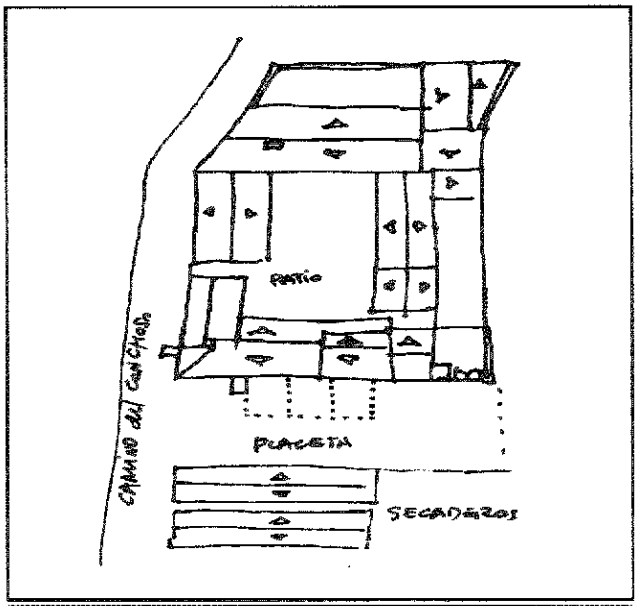


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-53









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo el Conchoso

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino El Conchoso-carretera de Málaga
Pago El Conchoso
Granada

Datación:
El conjunto puede datar del siglo XVIII, aunque hay partes que pueden ser incluso más antiguas, pero muy transformadas.

Estado actual:
En general se encuentra bastante abandonado. Hay partes más deterioradas o en otros casos más conservadas debido al fraccionamiento de la propiedad.

Cortijo de grandes dimensiones (actualmente lo forman varias propiedades). El conjunto de edificaciones acaba cerrándose con muros, en torno a un patio de aperos irregular. La edificación es casi siempre de dos plantas, cubierta con teja árabe a dos aguas. Tiene algunos contrafuertes en los muros exteriores. Presenta en general una imagen bastante heterogénea entre sus partes. Algunos huecos están recercados, en otros destaca una notable rejería. Tiene placeta con emparrado al sur.

Observaciones: Tiene pozo, pero está seco.

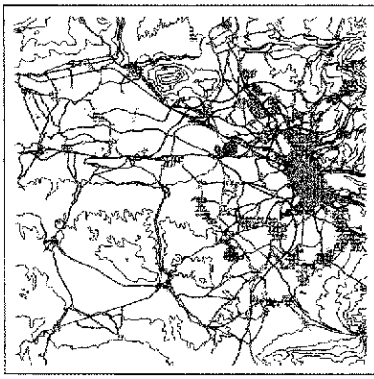
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

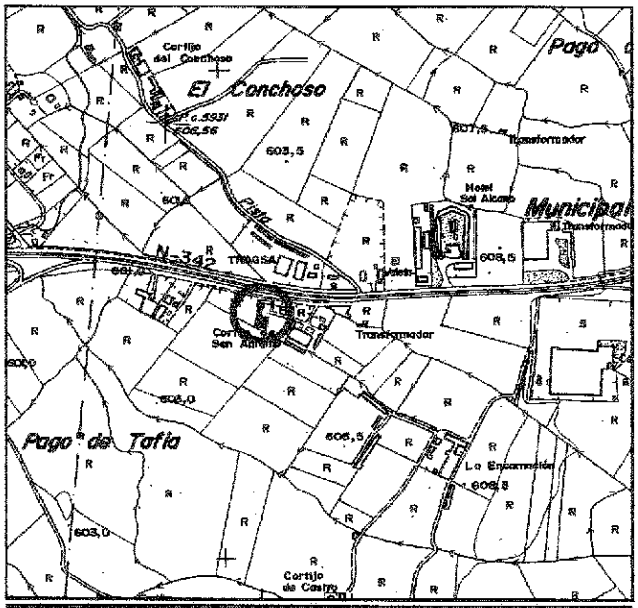
Necesidades de intervención:
Urgente rehabilitación de las cubiertas de toda la edificación y posible refuerzo de muros y forjados.

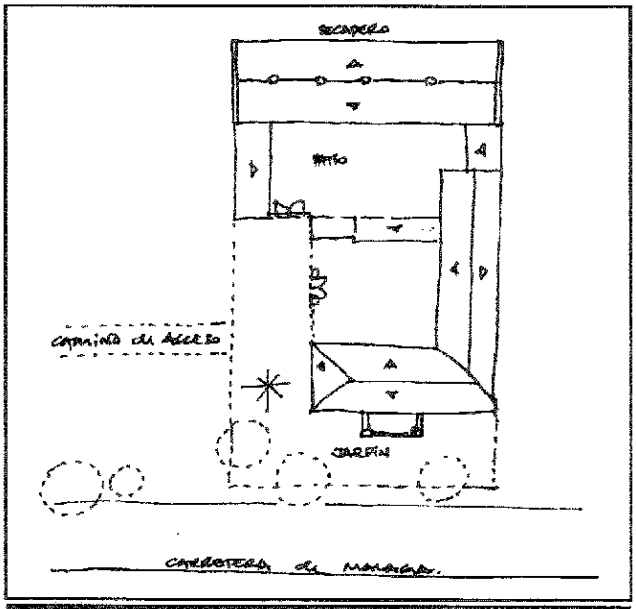


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-54









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Santa Brígida

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Málaga
Pago La Zufea
Granada

Datación:
El módulo agrícola es de principio del siglo XX. El secadero y la vivienda son de mitad de este siglo.

Estado actual:
Se encuentra habitado. El secadero tiene hundida la cubierta.

Conjunto formado por una edificación residencial con la fachada principal orientada a la carretera. Cubierta de teja árabe, huecos regulares recercados, con porche cubierto, con arcos, hacia el jardín delantero. Tras éste, tiene un módulo alargado de carácter agrícola y al fondo un secadero con cierto interés, muy transformado hoy día.

Observaciones: Pese a la tipología, se asemeja más a las huertas del entorno de Granada.

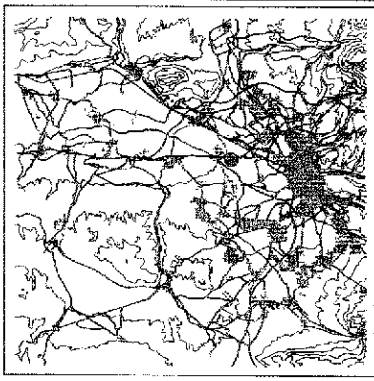
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

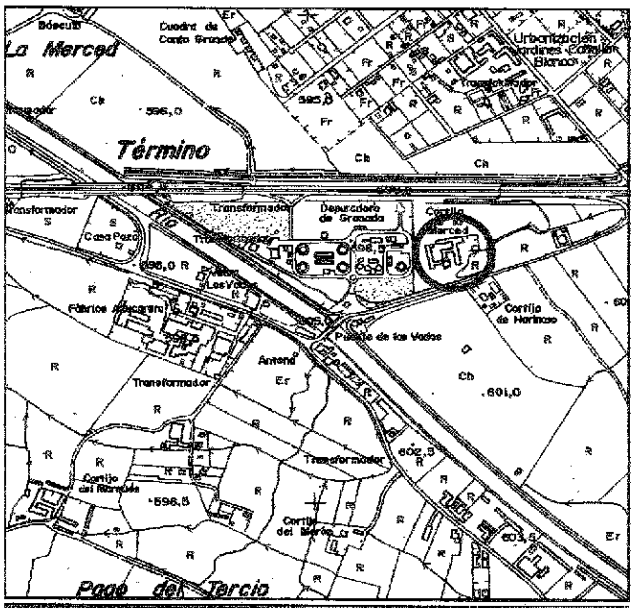
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de la cubierta del secadero.

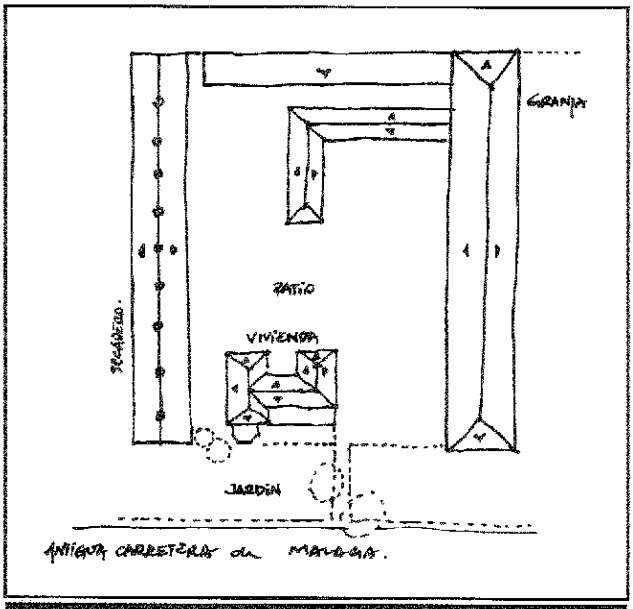


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-55









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Merced

Tipología:
Cortijo

Localización:
Antigua carretera de Málaga
Pago La Merced
Granada

Datación:
Todo el conjunto es de este siglo.

Estado actual:
En uso y en buen estado de conservación.

Conjunto edificado con gran superficie de implantación. Entre dos módulos alargados (secadero y almacenes) queda el resto de las edificaciones dentro de un gran cuadrado en el que sobre todo predominan las naves ganaderas. Frente a la carretera hay una vivienda exenta con una tipología y construcción totalmente ajena al resto del cortijo.

Observaciones: Tiene un jardín delantero bien cuidado.

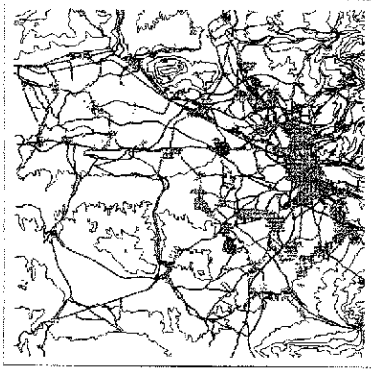
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

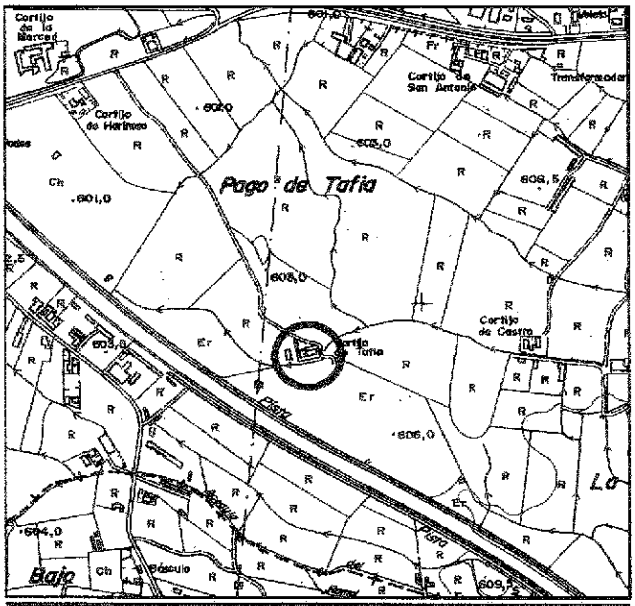
Necesidades de intervención:

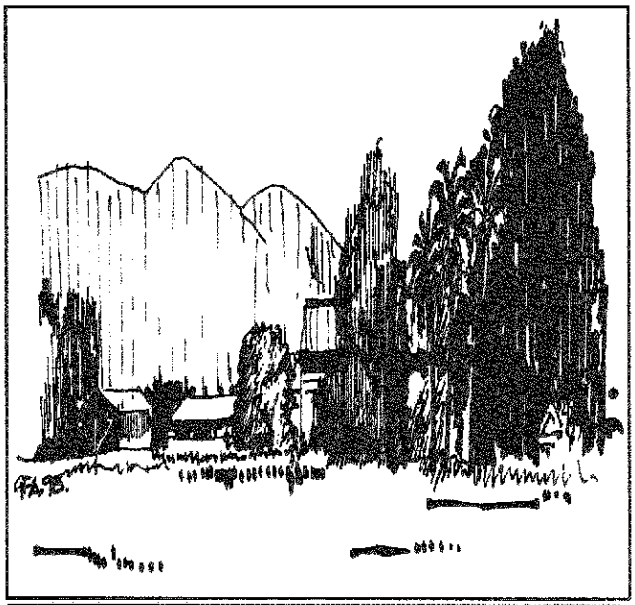


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-56









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Tafia

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino desde antigua carretera de Málaga
Pago de Tafia
Granada

Datación:
Finales del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
En general bien conservado. Están acometiéndose obras de rehabilitación en cubiertas.

Edificación de origen no agrícola de hecho tanto su planta en U como sus alzados así lo denotan. Aparte de este edificio en su parte trasera tiene un secadero bajo y alargado con huecos de ventilación con arcos carpaneles. El edificio residencial está ejecutado en fábricas de ladrillo, con huecos regulares, recercados y bien proporcionados, balcones en la primera planta. Todo se cubre a dos aguas con teja árabe.

Observaciones: Perteneció a los jesuitas. Tiene un jardín delantero con una importante masa vegetal y arbórea (palmeras, cipreses, plátanos, etc.).

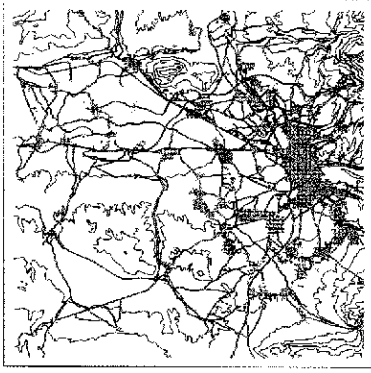
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

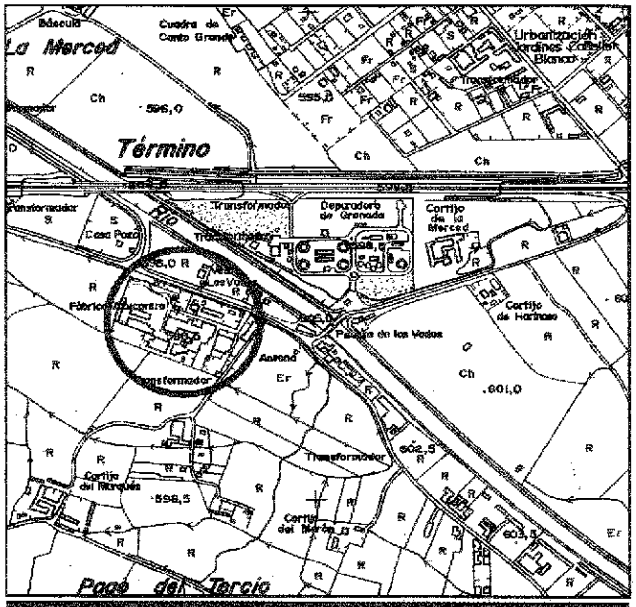
Necesidades de intervención:

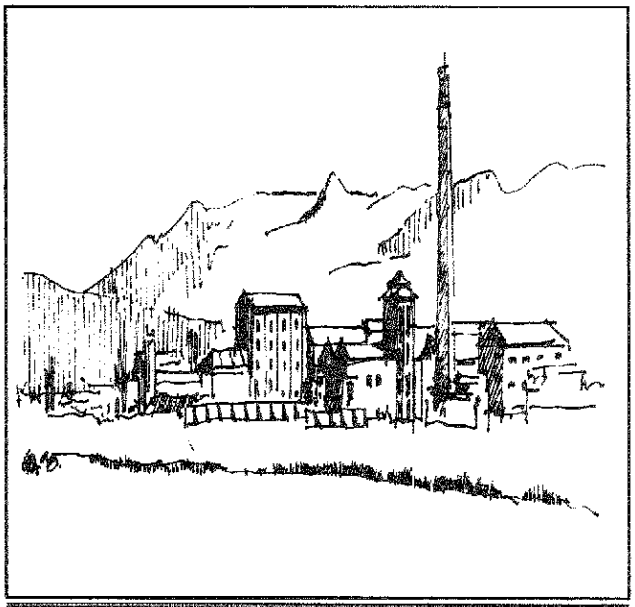


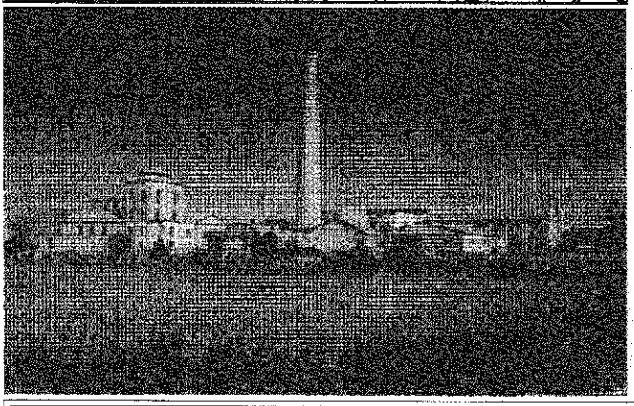
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-57









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Azucarera del Genil

Tipología:
Fábrica

Localización:
Antigua carretera de Málaga
Puente de los Vados
Granada

Datación:
1900.

Estado actual:
Una vez cerrada su actividad azucarera se compartimentó en diversas propiedades. En general se desarrollan actividades industriales y de almacenaje diversas, que mantienen en parte el aspecto original de la edificación. No obstante algunos usos han perturbado excesivamente esa

Antigua fábrica azucarera con una vasta superficie de implantación. Está compuesta por múltiples pabellones, todos con un lenguaje arquitectónico y un sistema constructivo homogéneo (fábrica de ladrillo y cajones de mampostería). Todos los huecos están recercados y con arcos rebajados. Destacan algunos elementos tales como la chimenea, torre de cuatro plantas o algún módulo de almacén especialmente interesante.

Observaciones: Podría plantearse una actuación de índole cultural sobre el conjunto desde el Planeamiento.

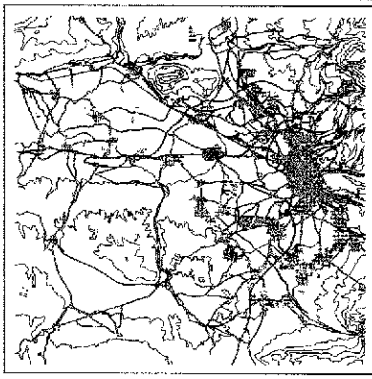
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Industrial-Cultural

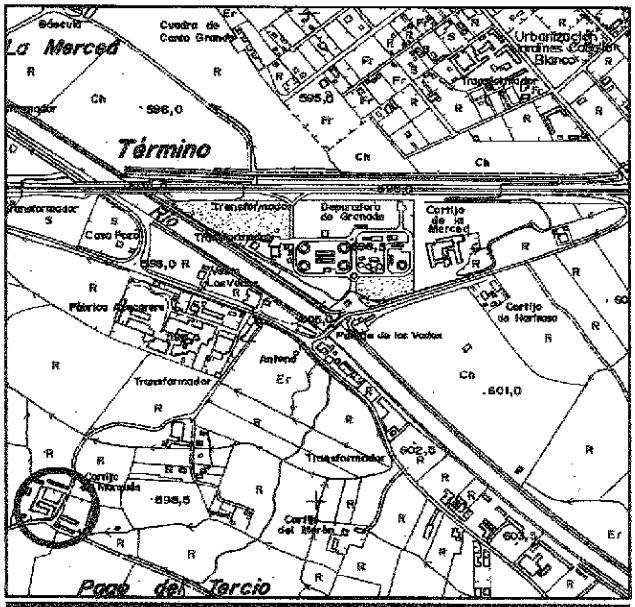
Necesidades de intervención:
Sobre todo las tendentes a eliminar añadidos extraños y medidas que consigan recuperar una imagen más homogénea.

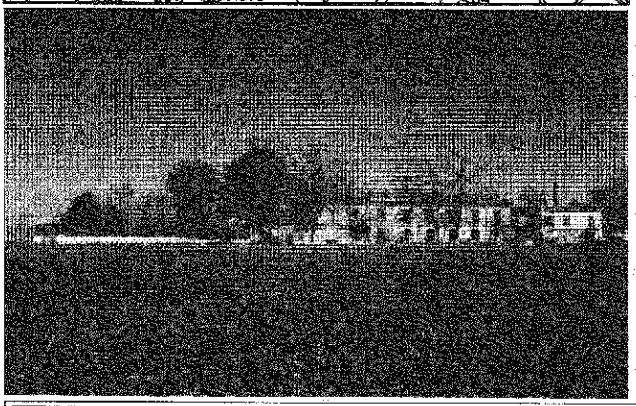


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-58







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Marqués

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Tercio
Pago El Tercio
Granada

Datación:
La obra principal es de final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
En general bien conservado. No obstante existen diferentes propiedades y por tanto, diversos estados de conservación.

Cortijo de grandes dimensiones con muchos módulos anejos (secaderos, almaceres, etc.). El principal es un edificio alargado orientado al sur, con dos plantas de altura, doble crujía y cubierta de teja a cuatro aguas. Tiene algunos huecos con decoración, placeta delantera con emparrado y pozo. Destaca el gran jardín encerrado dentro de una verja con una gran masa vegetal y arbórea.

Observaciones: Perteneció al Marqués de Salar.

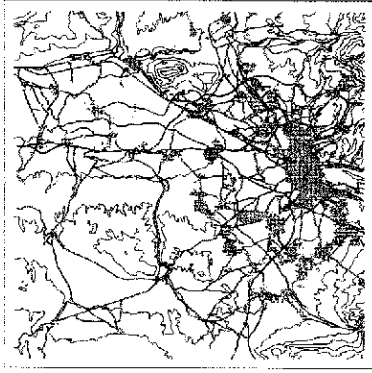
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

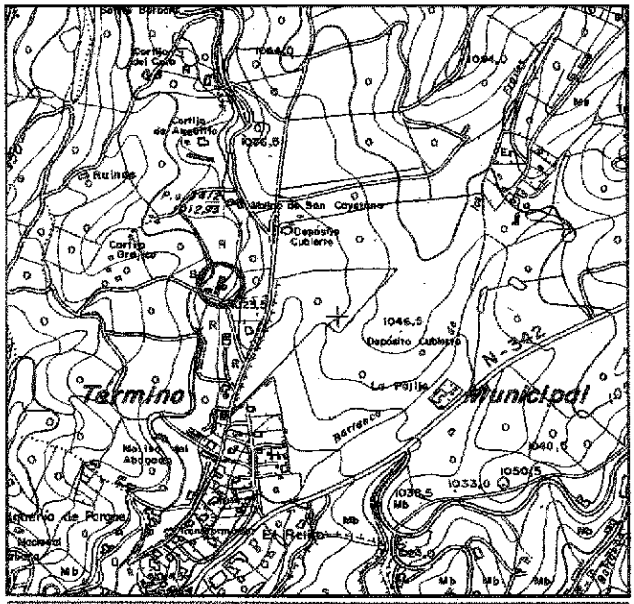
Necesidades de intervención:

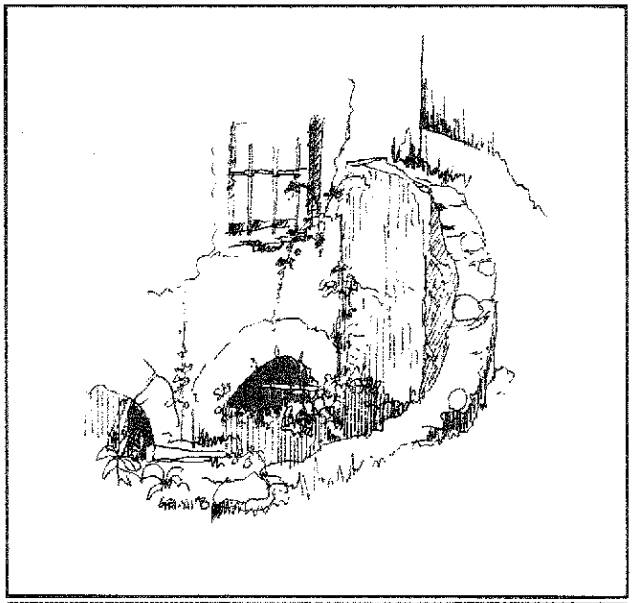


GRANADA

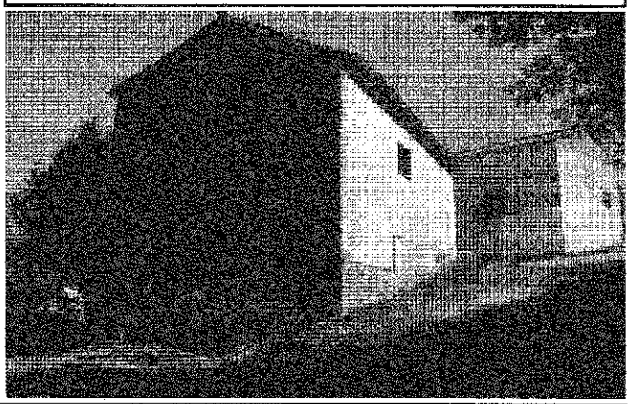
EDIFICACIÓN

GR-59









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Molino Secano

Tipología:

Molino

Localización:

Camino Real del Fargue a Viznar

El Fargue

Granada

Datación:

Segunda mitad del siglo XIX.

Estado actual:

Muy deteriorado, sobre todo en cubiertas. Parte de las cuales se han visto sustituidas por chapas de fibrocemento. El empedrado de la placeta delantera está en malas condiciones.

Edificaciones alineadas de dos plantas de altura con cubierta a dos aguas, generalmente de teja árabe. El molino está en desuso desde hace tiempo. Se aprecian todavía los ojos y las bóvedas de cantería, los muros de carga son de tapial. Se distinguen varias propiedades.

Observaciones: Tiene, además del principal, un módulo exento de pequeño tamaño, relativamente bien conservado con paso de agua enterrado. Podría formar parte de un itinerario etnológico-cultural cuyo hilo conductor fuera la acequia de Aynadamar uniendo todos los molinos que hubo desde Víznar al Fargue.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

Edificio

Nivel de protección:

Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Agrícola-Residencial

Necesidades de intervención:

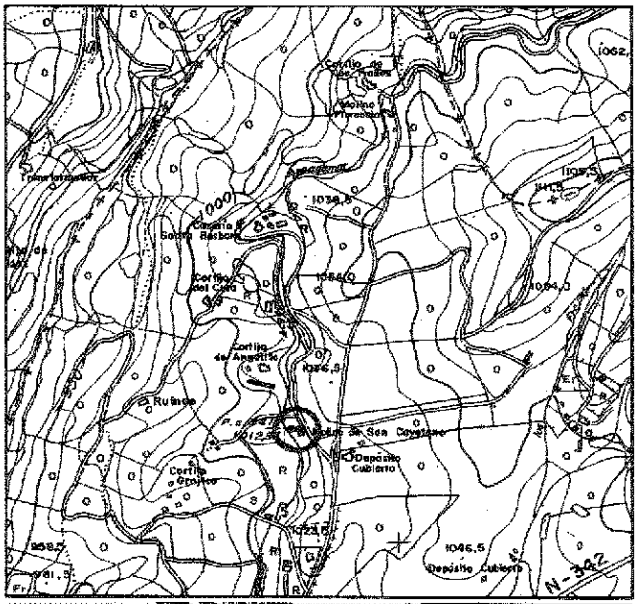
Rehabilitación integral de las cubiertas. Mejoras de la habitabilidad interior y de las instalaciones. Recuperación de las zonas más propias de la actividad de molienda: torre, bóvedas y maquinaria si existiera. Sería muy conveniente la recuperación del paso de agua de la acequia de Aynadamar bajo sus bóvedas, derecho que se vio interrumpido al entubarse lamentablemente desde Víznar al Fargue la histórica acequia.

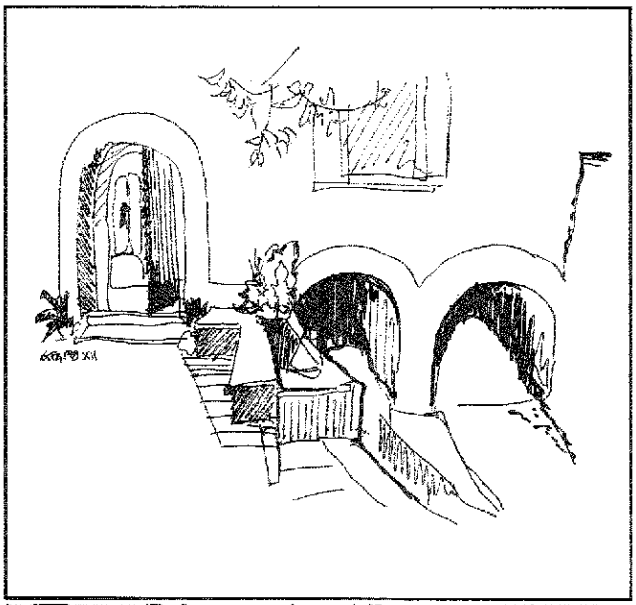


GRANADA

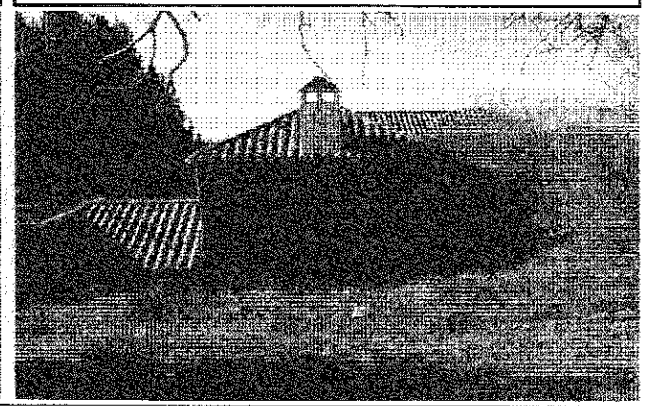
Edificio

GR-60









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino San Cayetano

Tipología:
Molino

Localización:
Camino Real del Fargue a Viznar
El Fargue
Granada

Datación:
Último tercio del siglo XIX.

Estado actual:
Está habilitado todo el año y en perfecto estado de conservación tras la rehabilitación a la que fue sometido. No conserva la maquinaria.

Casa molino rehabilitada en la que se conservan los ojos del molino. Tiene dos plantas cubiertas a dos aguas con teja árabe. Los muros de carga están enfoscados a la tirolesa.

Observaciones: Tiene una gran masa vegetal en la que destaca un bello laurel. Podría formar parte de un itinerario etnológico-cultural cuyo hilo conductor fuera la acequia de Aynadamar uniendo todos los molinos que hubo desde Viznar al Fargue.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

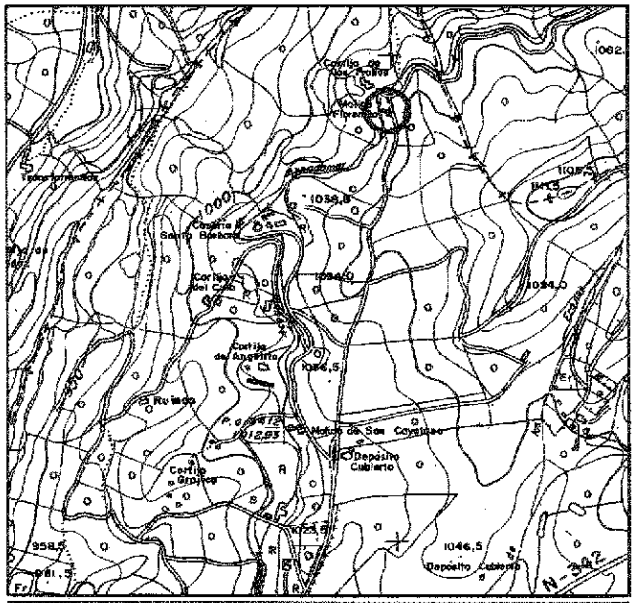
Necesidades de intervención:
Sería muy conveniente la recuperación del paso del agua de la acequia de Aynadamar bajo sus bóvedas, derecho que se vio interrumpido al entubarse lamentablemente desde Viznar al Fargue la histórica acequia.

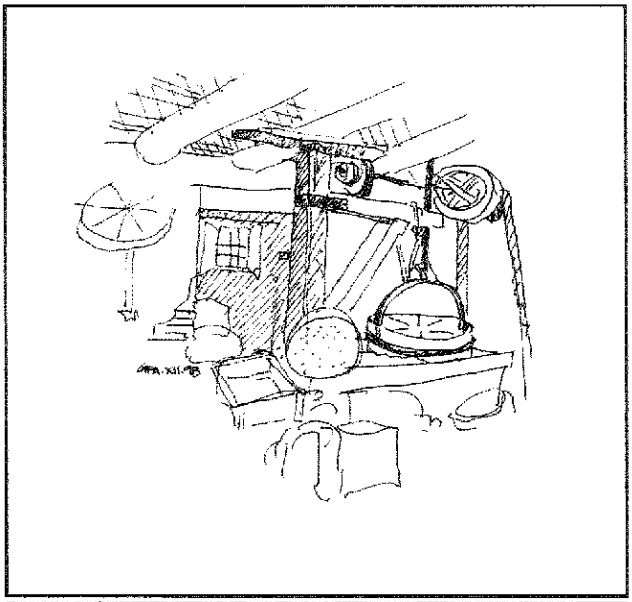


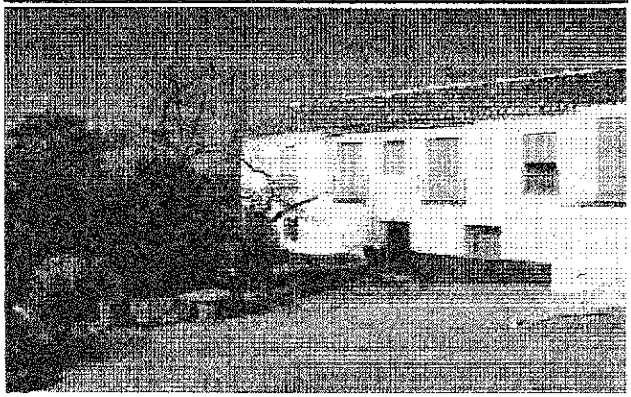
GRANADA

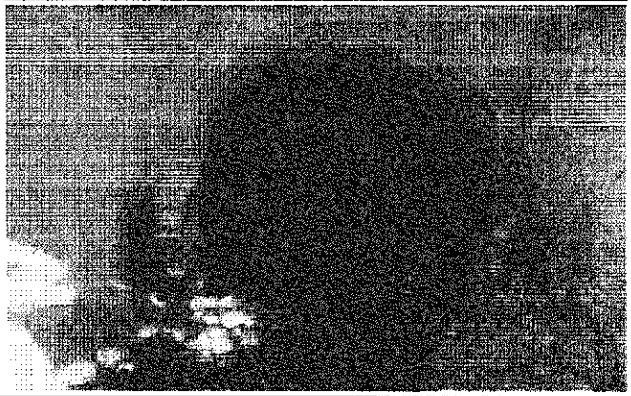
EDIFICACIÓN

GR-61









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino de Florencio

Tipología:
Molino

Localización:
Camino Real del Fargue a Viznar
El Fargue
Granada

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Está habitado y por tanto está bien mantenido. Tiene si acaso algunas deficiencias en cubierta.

Casa Molino con dos alturas, dos crujías y cubierta a dos aguas, planta alargada. Es el único molino de la acequia de Aynadamar que mantiene el paso de agua bajo sus bóvedas e incluso toda su maquinaria que aún estando en desuso está operativa.

Observaciones: Tiene una notable masa vegetal de la que destaca un bello laurel. Podría formar parte de un itinerario etnológico-cultural cuyo hilo conductor fuera la acequia de Aynadamar uniendo todos los molinos que hubo desde Viznar al Fargue.

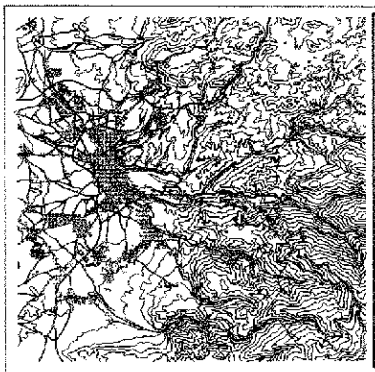
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

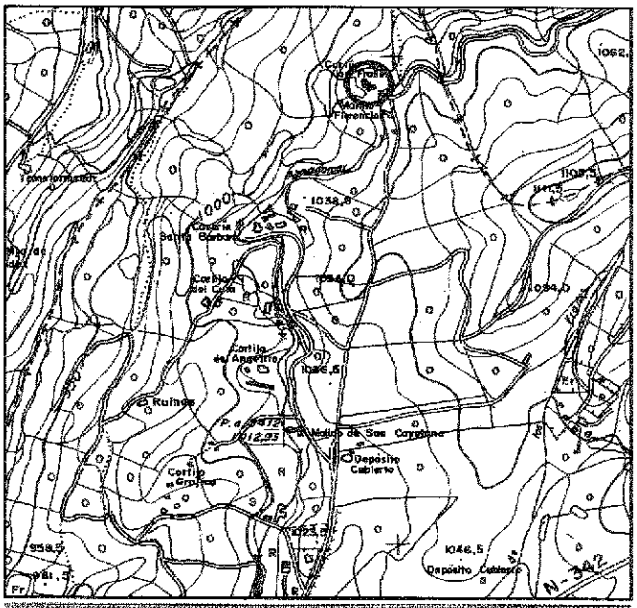
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas. Sería muy conveniente la recuperación del paso del agua de la acequia de Aynadamar bajo sus bóvedas, derecho que se vio interrumpido al entubarse lamentablemente desde Viznar al Fargue la histórica acequia.



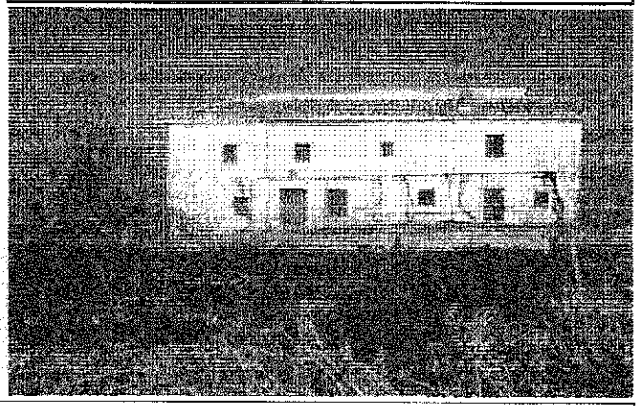
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-62







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de los Frailes

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino Real del Fargue a Viznar
El Fargue
Granada

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Está semiabandonado. Presenta serias patologías en los muros de poniente con grietas que amenazan ruina.

Cortijo de planta en forma de L, con dos alturas y cubierta de teja árabe a dos aguas. Son varios módulos adosados, la mayoría de dos crujías y muros de carga de tapial. Lo más destacable es su posición dominando el valle del río Beiro.

Observaciones: Forma parte de la serie de edificaciones rurales que jalonan la acequia de Aynadamar.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

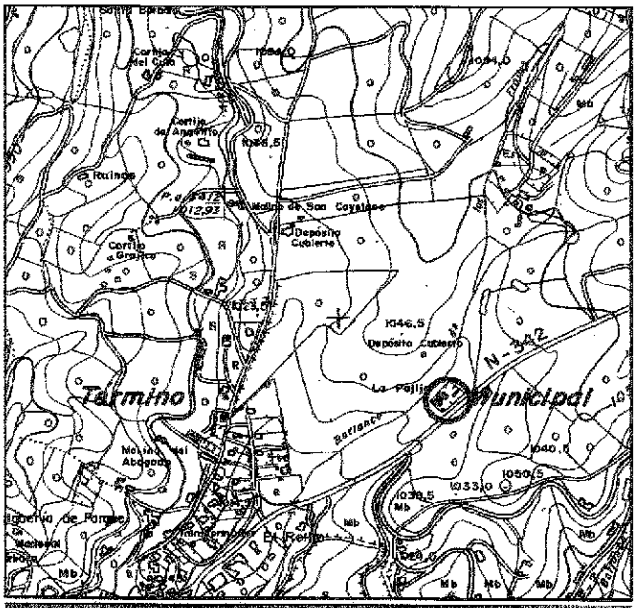
Necesidades de intervención:
Consolidación de muros previo recalce de la cimentación. Rehabilitación de alguna de sus cubiertas.

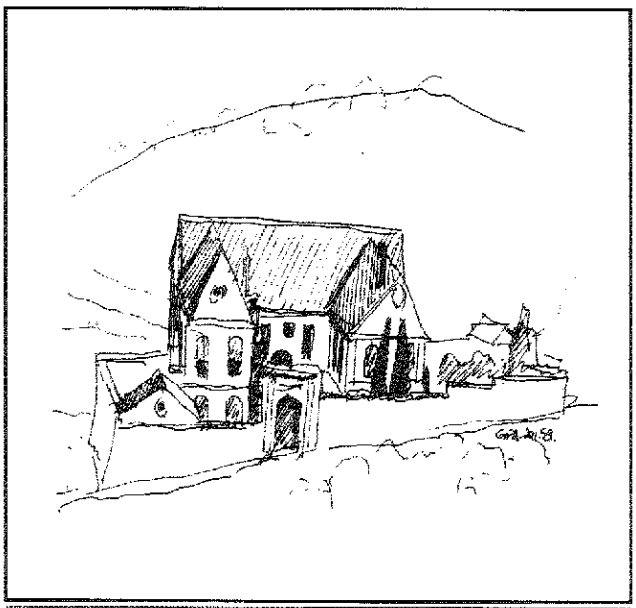


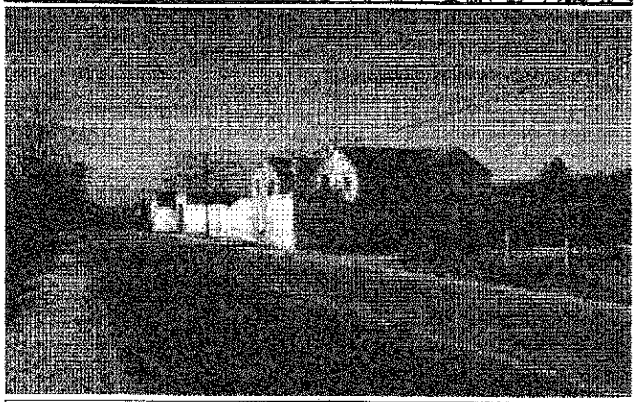
GRANADA

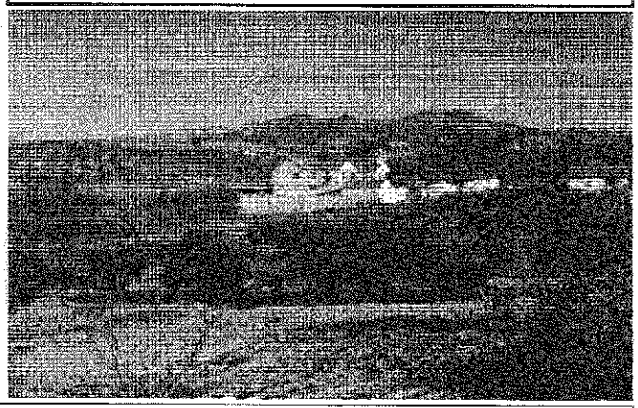
EDIFICACIÓN

GR-63









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
La Pajija

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Murcia (C.N.-432)
A la salida del Fargue
Granada

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Buen estado de conservación.

Cortijo compacto con planta en forma de U con cubiertas a dos aguas de teja cerámica plana. Simetría de huecos en sus dos plantas. Está cercado por una tapia en todo su perímetro con un gran portalón destacado en la entrada. Todo encalado y líneas de imposta resaltadas en color albero.

Observaciones: Tiene algunos árboles de cierto porte en el interior del recinto. La estructura de los muros de carga (tapial y verdugadas de ladrillo se dejan ver al exterior pese al encalado general).

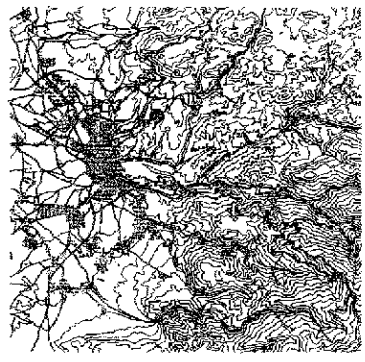
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

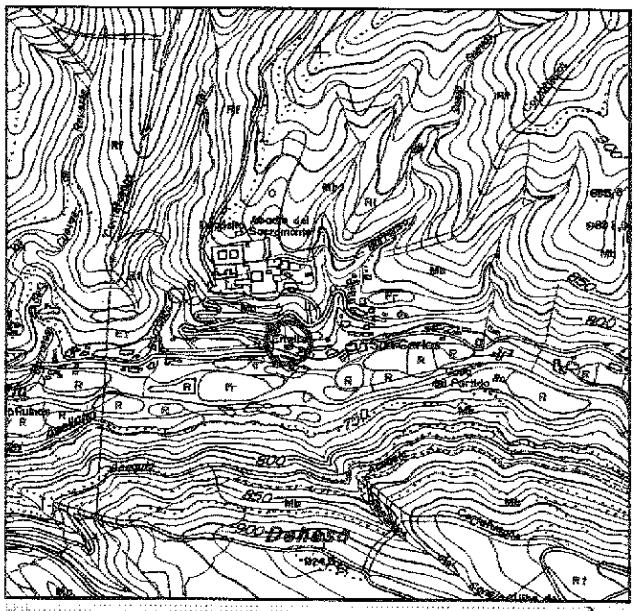
Necesidades de intervención:

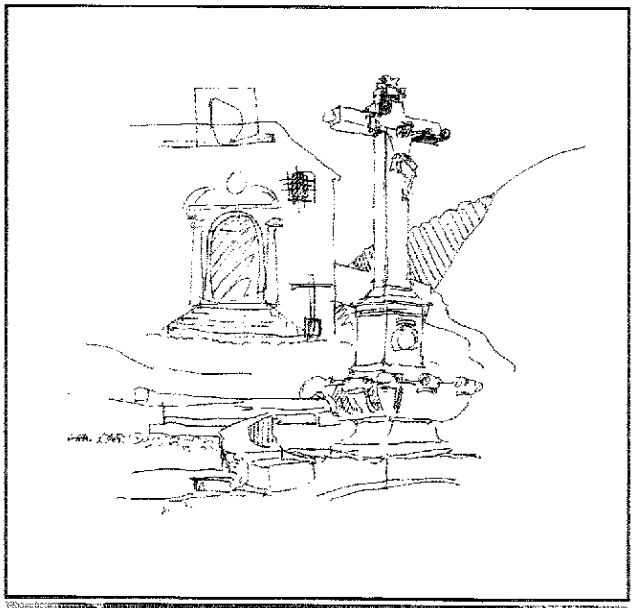


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-64









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Ermita del Santo Sepulcro

Tipología:

Ermita

Localización:

Camino del Sacromonte

Puerta de entrada a la Abadía

Granada

Datación:

Siglo XVII.

Estado actual:

En el interior se encuentra en buen estado de conservación en general. Recientemente se ha sustituido la solería por otra de un mármol blanco y negro en damero reaprovechado que se quitó de la iglesia de la Abadía. Las cubiertas precisan rehabilitación.

Pequeña ermita barroca con un sobrio aspecto exterior del que sólo destaca su portada con arco de medio punto entre pilastras que sustentan un frontón curvo partido en el que se inscribe un escudo. Sobre la portada se erige una pequeña espadaña. En el interior destaca la bóveda con profusa decoración barroca sustentada por cuatro arcos de medio punto, pechinas y tambor con ocho huecos con arco de medio punto

Observaciones: Ante la ermita hay una Cruz de piedra erigida en 1636 por los Hermanos terciarios franciscanos remate del Vía Crucis que éstos mismos erigieron a lo largo del Camino del Sacromonte. Esta Cruz es atribuida a Alonso de Mena

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

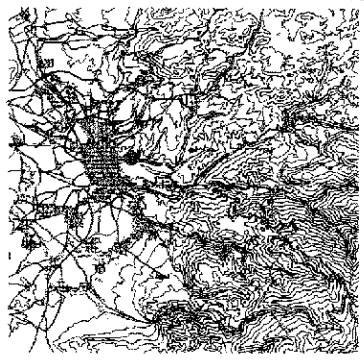
Arquitectónico-Monumental

Usos admisibles:

El original

Necesidades de intervención:

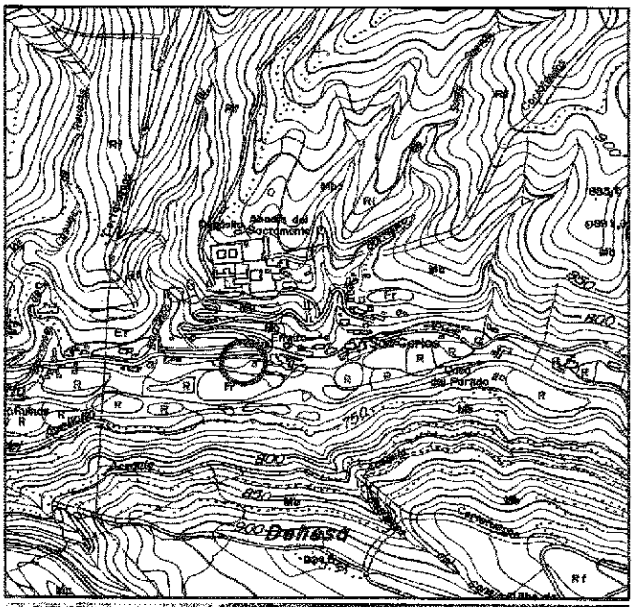
Rehabilitación integral de cubiertas, tratamiento de humedades en muros y reparaciones en fachada y aleros.

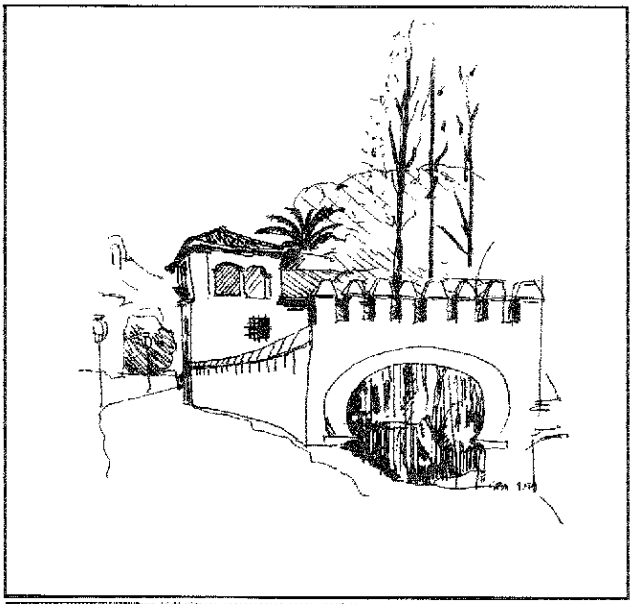


GRANADA

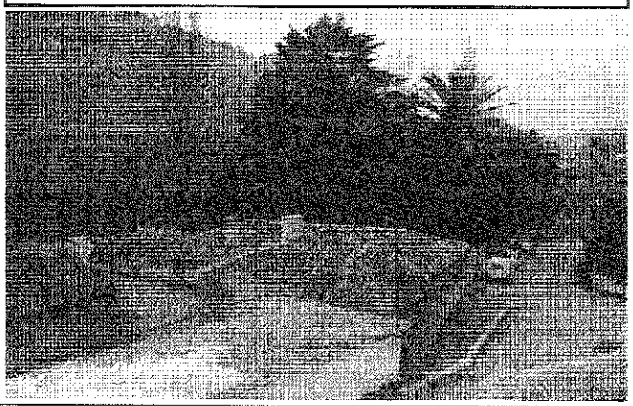
EDIFICACIÓN

GR-65









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Carmen (sin denominación conocida)

Tipología:
Carmen

Localización:
Camino del Sacromonte
Frente a la ermita del Santo Sepulcro
Granada

Datación:
Primer tercio del siglo XIX

Estado actual:
No está habitado pero no aparenta un mal estado de conservación

Conjunto de edificaciones, jardines y huertas en la entrada a la Abadía del Sacromonte. Está dividido en dos partes una más compacta con patio interior y otra de acceso a modo de pabellón con portada neomudéjar. Todo el conjunto está cubierto con teja árabe, y protegido por un muro en parte almenado y unificado con un característico color ocre.

Observaciones: Junto a la propia edificación destaca sobre todo el jardín y su espléndida masa de árboles de entre los que sobresalen varias palmeras

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

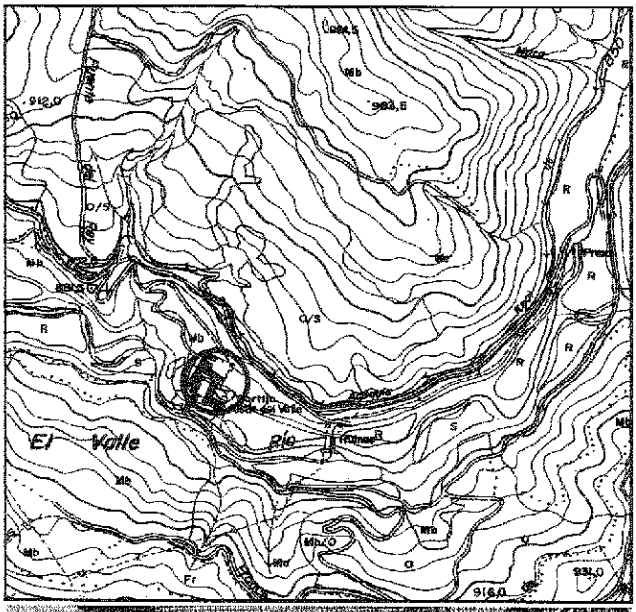
Necesidades de intervención:

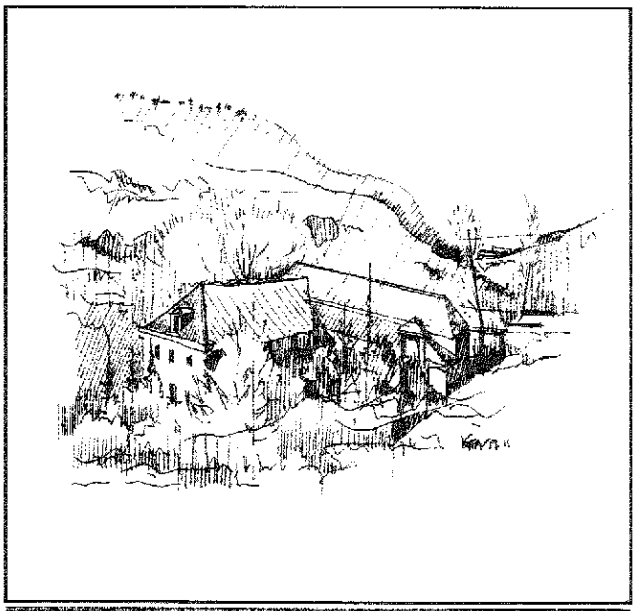


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-66









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Jesús del Valle

Tipología:
Cortijo-Convento

Localización:
Jesús del Valle
Río Darro
Granada

Datación:
1645 citado en los Anales de Granada de Henríquez de Jorquera.

Estado actual:
Está lamentablemente abandonado, habiéndose arruinado partes tan importantes como la capilla, o como el lagar en la zona de Hacienda. Todo es propiedad de José Avila Rojas

Antiguo convento fundado por los Jesuitas. Consta de dos zonas diferenciadas una propiamente conventual (de habitación) y otra propia de hacienda con almazara, aceña, lagar y corrales. La zona del convento queda al interior y la forman dos alas en escuadra entorno a un patio jardín que posiblemente se proyectaría para ser cerrado por otras dos alas terminándolo como claustro. El ala principal es de tres alturas tiene fachada al patio, con una portada apilastrada centrada, su arco de medio punto sobre la que está el emblema de la Compañía de Jesús. En la planta baja la derecha del vestíbulo queda la capilla con sacristía y al otro el refectorio. La primera crujía se cubre con bóvedas de espejo y la segunda de arista. En fachada la planta alta tiene una galería de arcos. Al patio

Observaciones: Extracto del Inventario de Haciendas, Cortijos y Lagares de la Dirección General de Arquitectura redactado por E. Zurita y N. Torices.

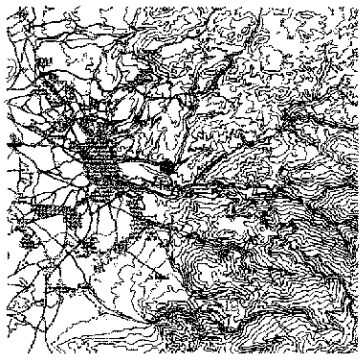
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónico-Monumental

Usos admisibles:
Residencial-Lúdico-Cultural

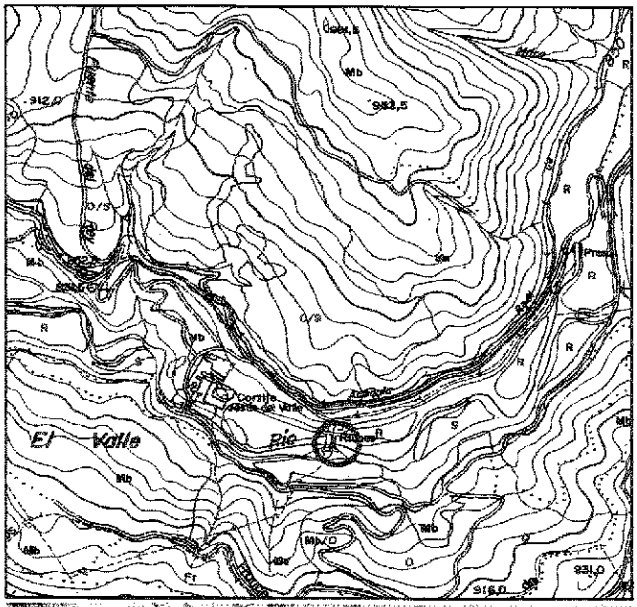
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de las zonas de hacienda. Rehabilitación integral de cubiertas y de todo el interior de la zona de habitaciones y elementos constructivos y arquitectónicos

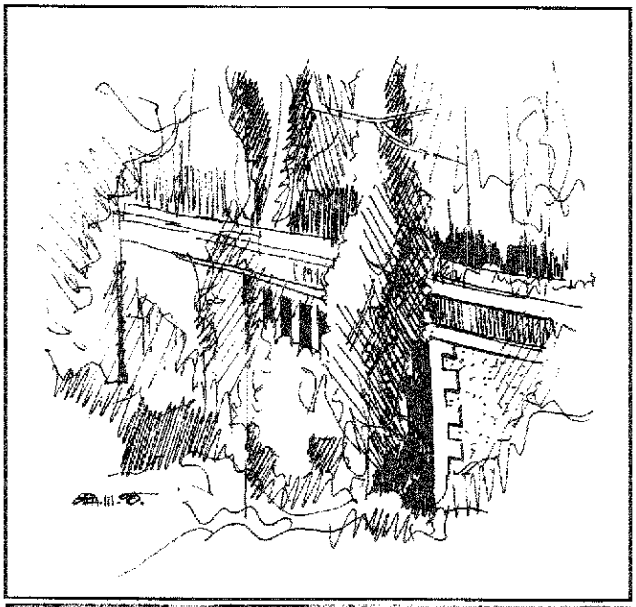


GRANADA

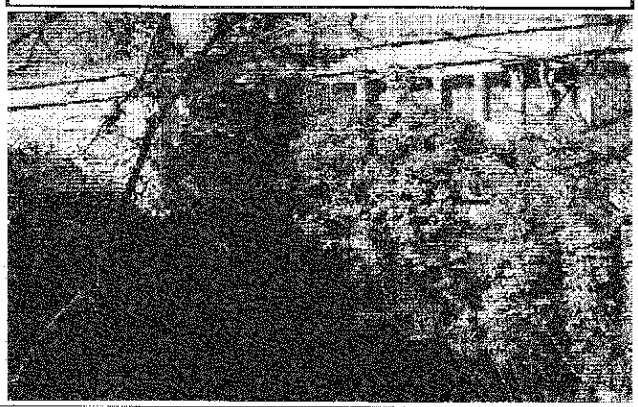
EDIFICACIÓN

GR-67









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Acueducto de la acequia Real de la Alhambra

Tipología:

Acueducto

Localización:

Jesús del Valle

Valle del río Darro

Granada

Datación:

Tiene sobre la clave un recuadro de cerámica vidriada con la fecha de 1910.

Estado actual:

Tiene hundida parcialmente la bóveda de ladrillo que recubre la acequia.

Acueducto de arco rebajado apoyado sobre estribos de mampostería, salvando el río Darro a la salida de un molino. Sobre el arco descansan tabicones de ladrillo que a su vez sustentan la acequia embovedada.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:

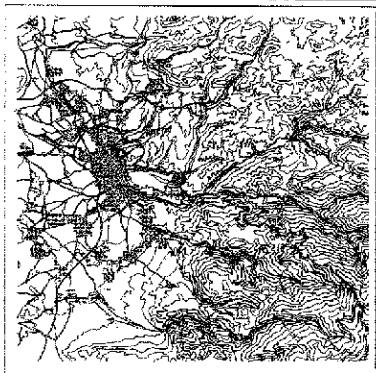
Tipológica

Usos admisibles:

El original

Necesidades de intervención:

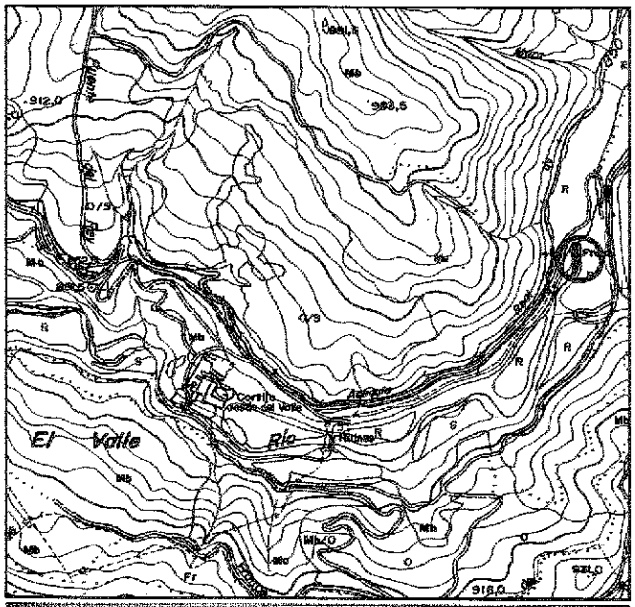
Restauración de los revocos y arreglo de las roturas de la bóveda. Limpieza de la vegetación que pueda dañar su estructura.

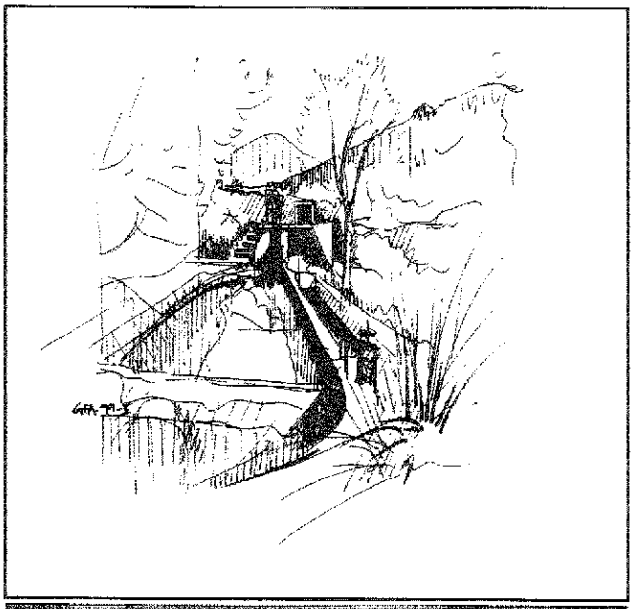


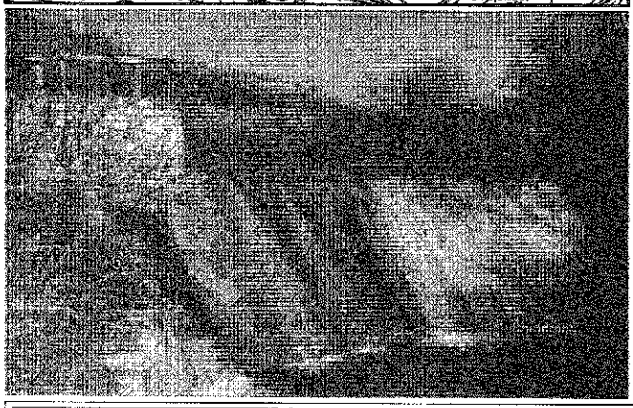
GRANADA

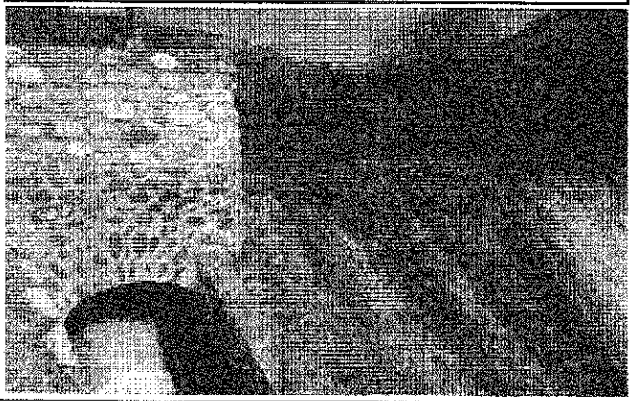
INFRAESTRUCTURA

GR-68









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Presa de la acequia Real de la Alhambra

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Río Darro
Río arriba de Jesús del Valle
Granada

Datación:
La actual configuración es de principios del siglo XX, pero su origen es paralelo al de la Alhambra.

Estado actual:
En uso.

Presa de mampostería con canalizaciones recientes de hormigón y compuertas metálicas.

Observaciones:

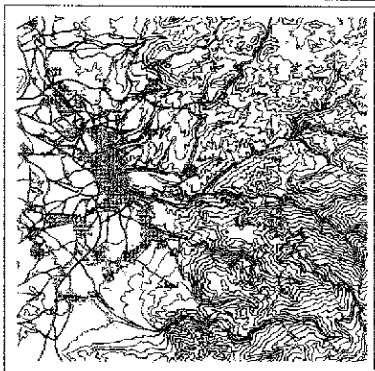
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El original

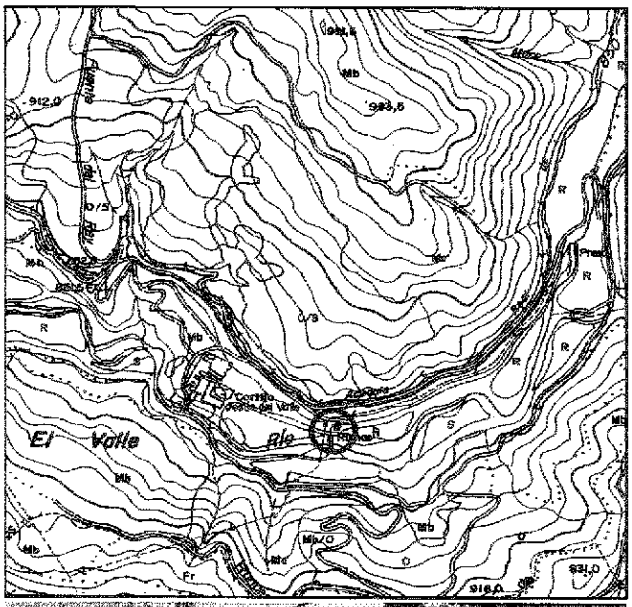
Necesidades de intervención:
Señalización y protección.

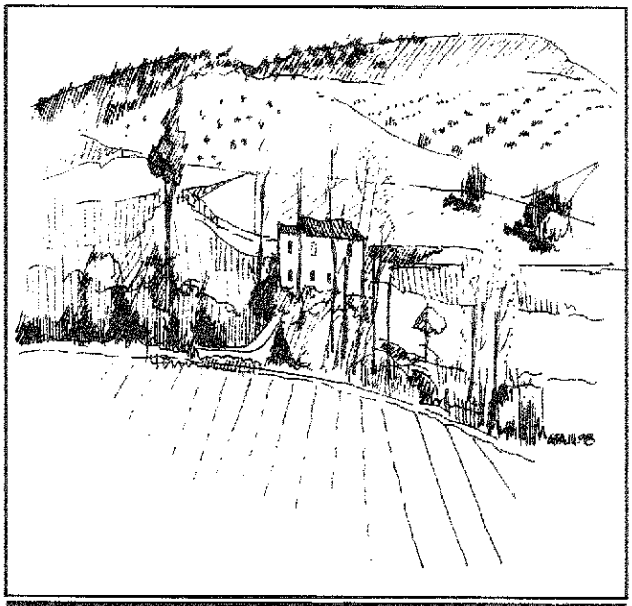


GRANADA

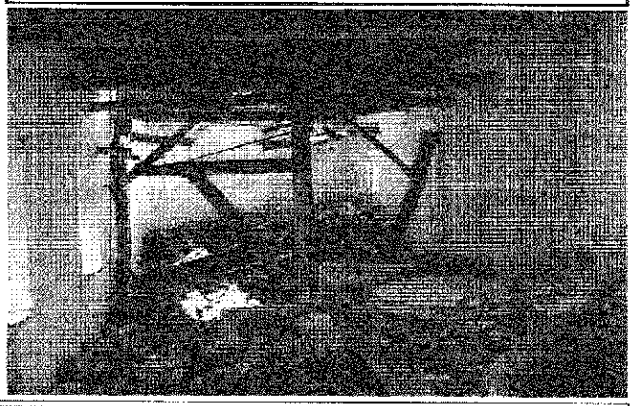
INFRAESTRUCTURA

GR-69









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino sin denominación conocida

Tipología:
Molino

Localización:
Jesús del Valle
Junto a la acequia Real de la Alhambra
Granada

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Está abandonado. Tiene parte de sus cubiertas y forjados arruinados. Faltan carpinterías. La maquinaria ha desaparecido casi en su totalidad.

Edificio alargado y compacto de dos plantas de altura, cubierta a dos aguas de teja árabe, con dos crujías formadas por tres muros de tapial y bóvedas de sillería bajo él. Los forjados son de rollizo y tablazón. Huecos pequeños, no ordenados. Está totalmente revocado y encalado.

Observaciones: De este molino parte el acueducto que pasa las aguas de la acequia Real a la margen izquierda del río Darro. Junto con los de Buenavista formaba el conjunto de molinos del valle del río Darro.

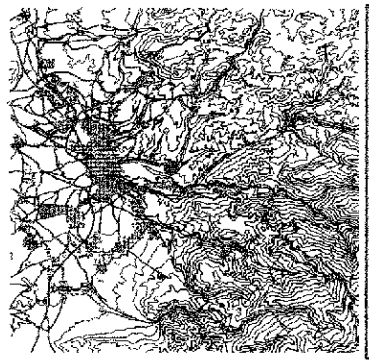
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

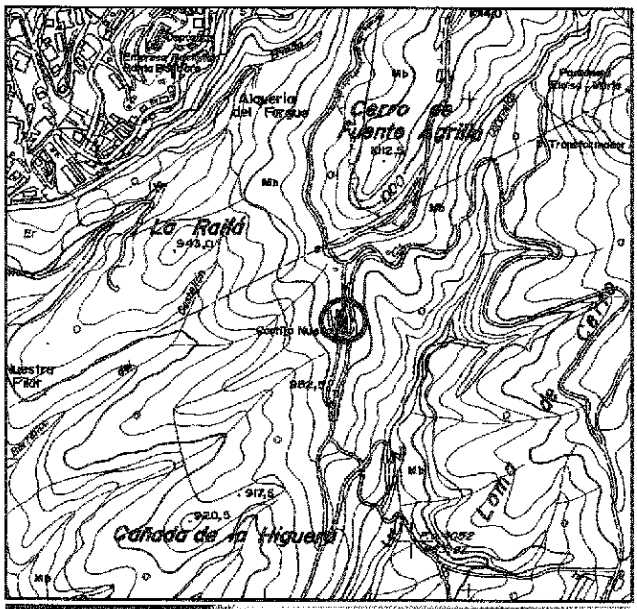
Necesidades de intervención:
Reconstrucción de forjados y cubiertas hundidos. Rehabilitación integral del resto. Reposición de carpinterías. Limpieza de la placeta delantera a mediodía hoy ocupada por nitrófila vegetación.

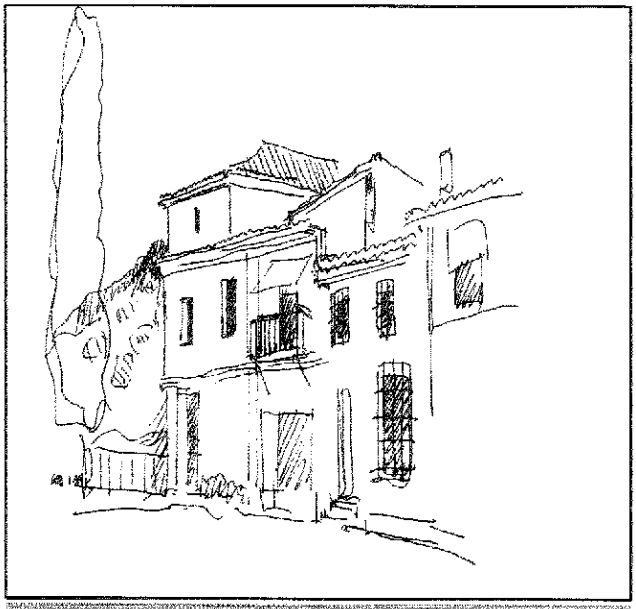


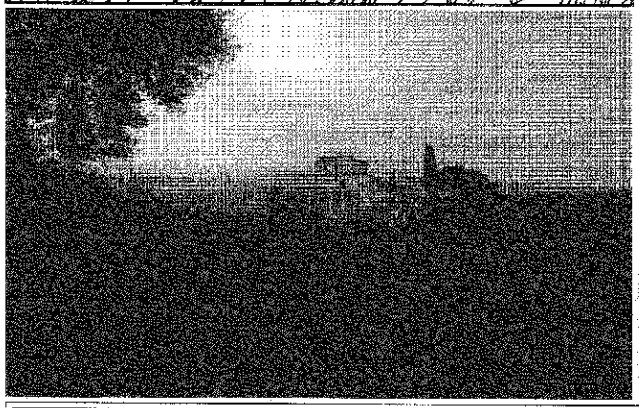
GRANADA

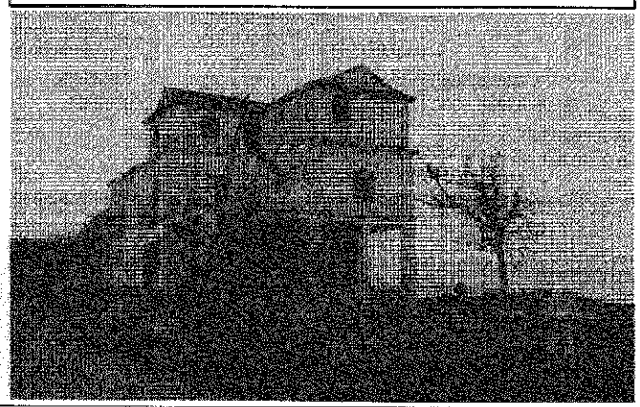
EDIFICACIÓN

GR-70









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Nuevo

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de la Casa Blanca
La Railá, Cerro de Fuente Agrilla
El Fargue

Datación:
Lo más reciente es de 1936, el resto puede datarse en más de doscientos años.

Estado actual:
Relativamente bien conservado.

Cortijo compacto con planta en forma de L formado por edificaciones adosadas en el tiempo. El ala corta la forman los módulos de almacenamiento agrícola y aperos de una sola planta. El otro ala tiene tres plantas, de estructura más compleja, con un soportal con pilarones de ladrillo, terrazas y cubiertas de teja árabe a dos aguas en dos direcciones. Tiene marcadas sus líneas de imposta con aleros de ladrillo. Todo el conjunto está blanqueado.

Observaciones: Está bellamente implantado en el paisaje destacando con él los pinos y el ciprés de la placeta que enfatizan el conjunto en su entorno.

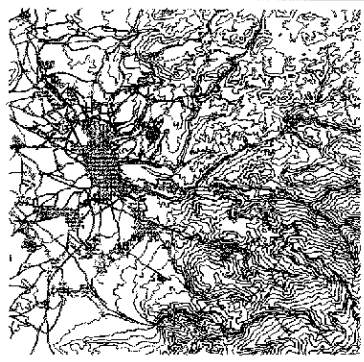
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

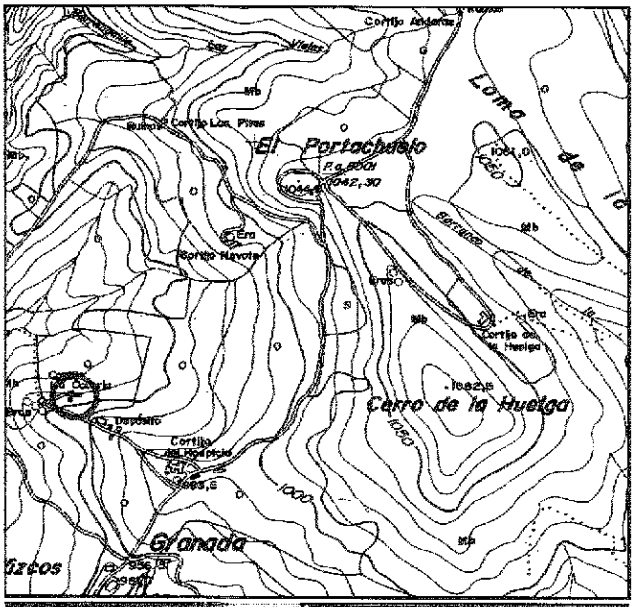
Necesidades de intervención:

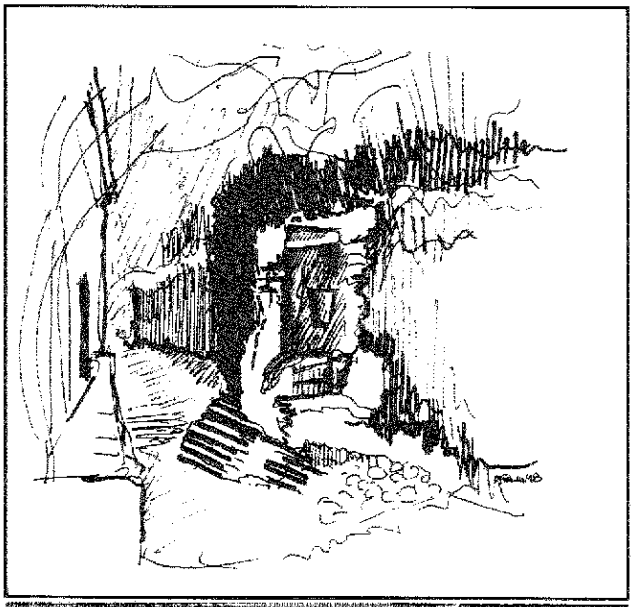


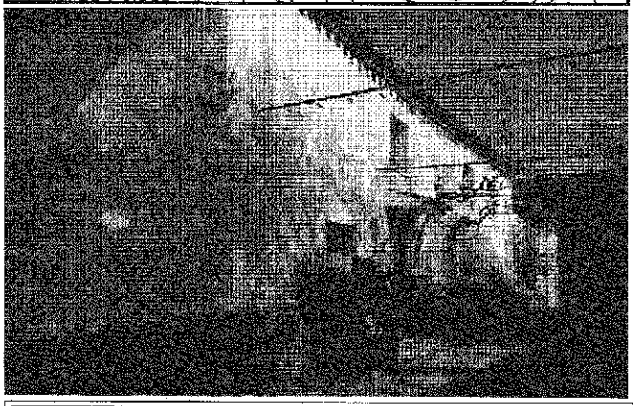
GRANADA

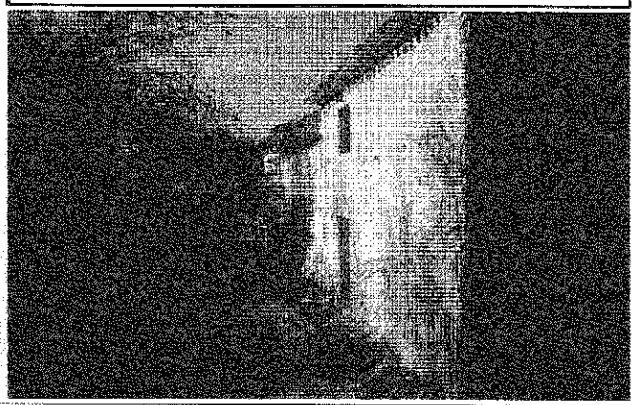
EDIFICACIÓN

GR-71









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Cacería

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino paralelo al de la Fuente del Rey
Entre la Hoya de los Vizcos y El Portachuelo
Granada

Datación:
Siglo XVIII.

Estado actual:
Está habitado y presenta buen estado de conservación.

Cortijo de planta alargada con dos alturas y cubierta a dos aguas de teja árabe. Se trata en realidad de tres módulos adosados. Todos los muros son de tapial y ladrillo, con revocos y encalados. El acceso a la zona habitada se hace por un pasaje empedrado.

Observaciones: Tiene dos pozos que lo abastecen de agua potable. Uno de ellos con bóveda de ladrillo a modo de aljibe y ambos con brocal de mampostería

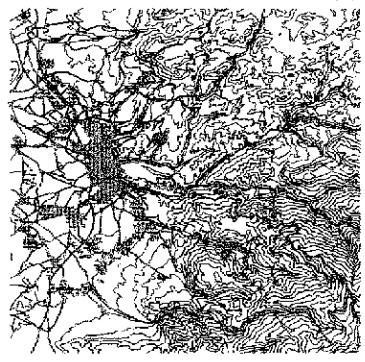
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

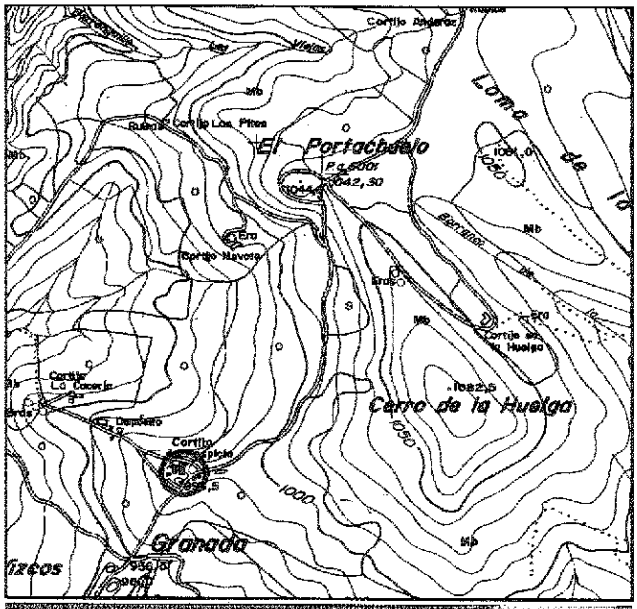
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas.

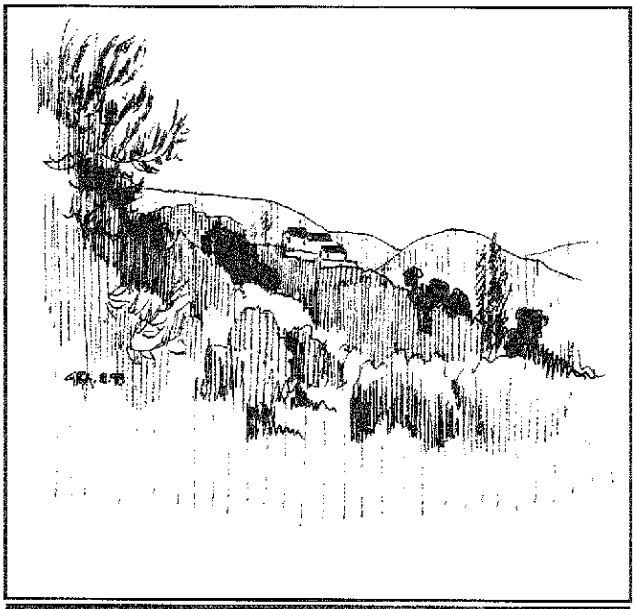


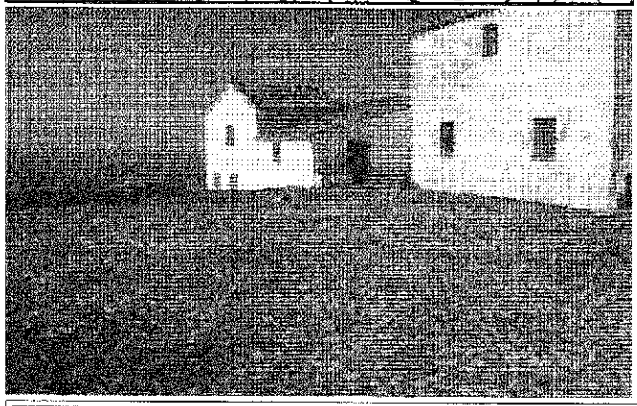
GRANADA

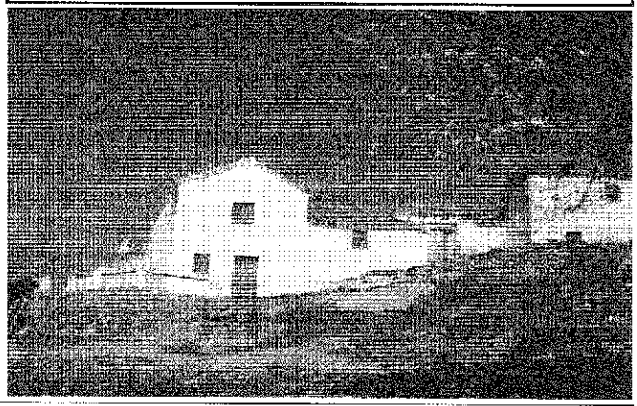
EDIFICACIÓN

GR-72









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Hospicio

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino paralelo al de la Fuente del Rey
Entre la Hoya de los Vizcos y el Portachuelo
Granada

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
En general bien conservado.

Conjunto de edificaciones adosadas de una y dos plantas de altura, cubiertas de teja árabe a una y dos aguas. Huecos pequeños sin ordenar en fachadas. Los muros son de tapial con revocos y encalados.

Observaciones: Tiene una interesante era empedrada muy bien conservada. Su configuración volumétrica y su posición elevada le dan un especial interés paisajístico y ambiental.

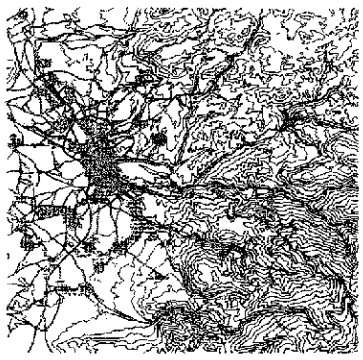
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

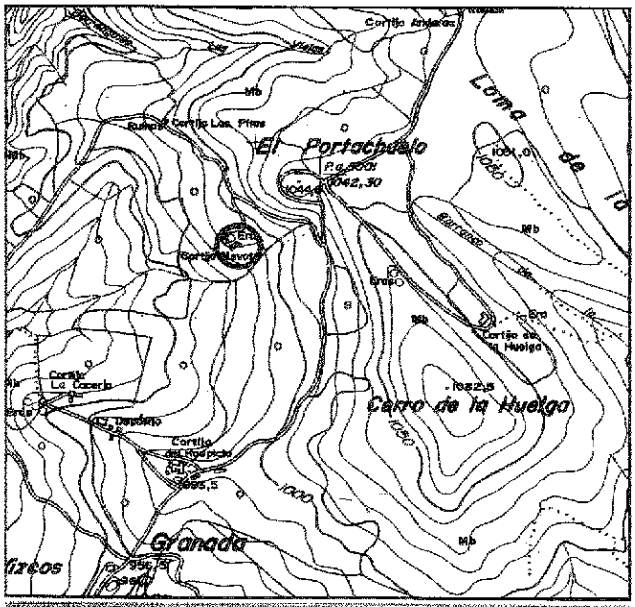
Necesidades de intervención:
Rehabilitación parcial de algunas cubiertas.

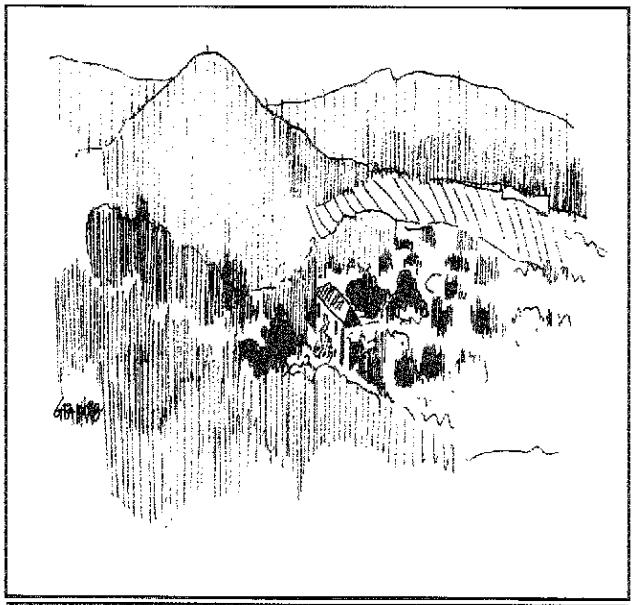


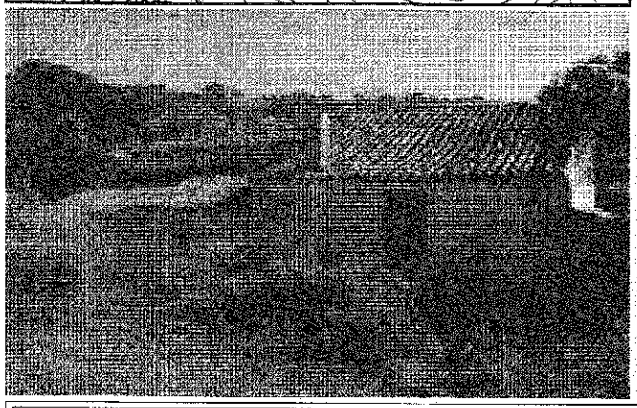
GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-73









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Nevote

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino perpendicular del Portachuelo a la Fuente del Re
El Portachuelo
Granada

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Está semiabandonado. La placeta delantera cubierta de vegetación. Las cubiertas presentan signos de principio de hundimiento.

Cortijo de planta compacta con añadidos posteriores. El módulo principal tiene dos plantas, con cubierta de teja árabe a dos aguas. Tiene huecos ordenados en la fachada orientada a mediodía con un balcón. Los muros son de tapial con revocos y encalados. Alguna cubierta de chapa.

Observaciones: Se accede por un camino secundario hasta una era ubicada en su parte posterior. Esta era necesita limpieza y reposición del empedrado perdido parcialmente.

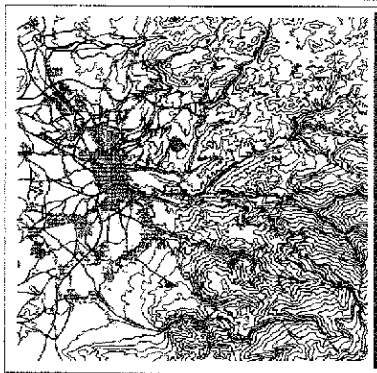
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

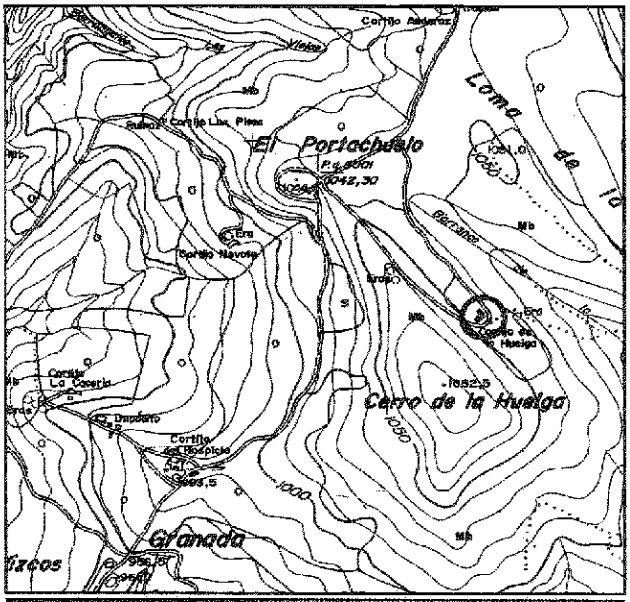
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas. Desbroce y limpieza de la placeta.

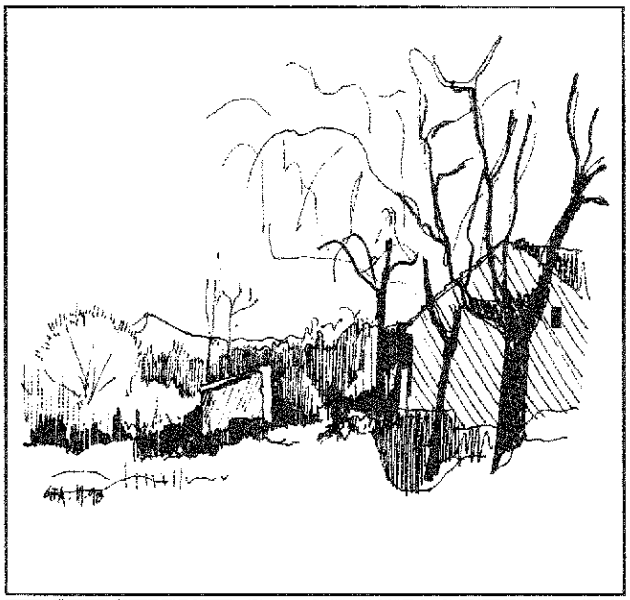


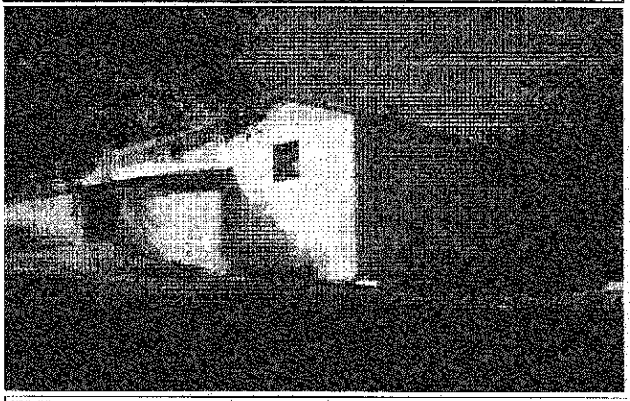
GRANADA

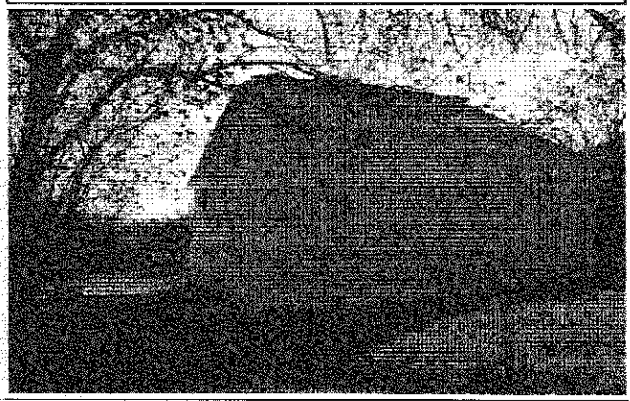
EDIFICACIÓN

GR-74









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Huelga

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Cortijo de la Huelga
Cerro de la Huelga
Granada

Datación:
Siglo XVIII - XIX, puede que anterior.

Estado actual:
Bastante bien conservado.

Cortijo de planta compacta con dos alturas, cubierta a tres aguas de teja árabe y de chapa en los añadidos posteriores. Muros de tapial, con revocos en buen estado y encalados. Tiene placeta delantera, con árboles, pozo con brocal de mampostería cubierto de gran diámetro y horno de bóveda de ladrillo. Huecos pequeños y sin orden en la fachada.

Observaciones: Destaca su pozo por el tamaño del brocal, todo en mampostería encalada.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

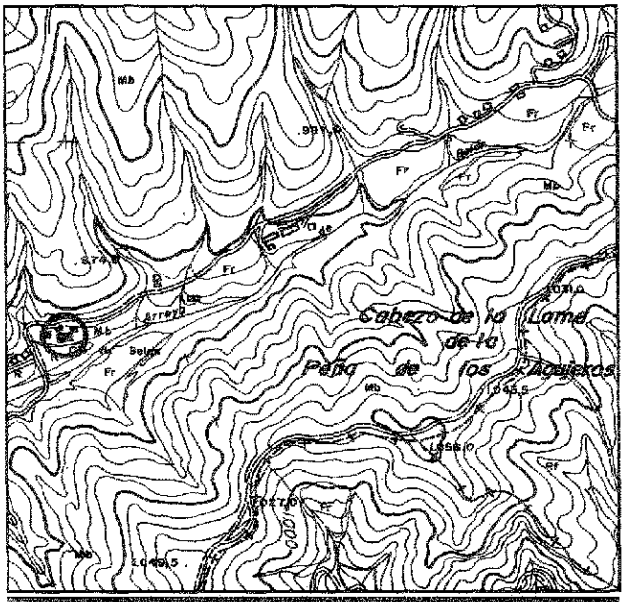
Necesidades de intervención:

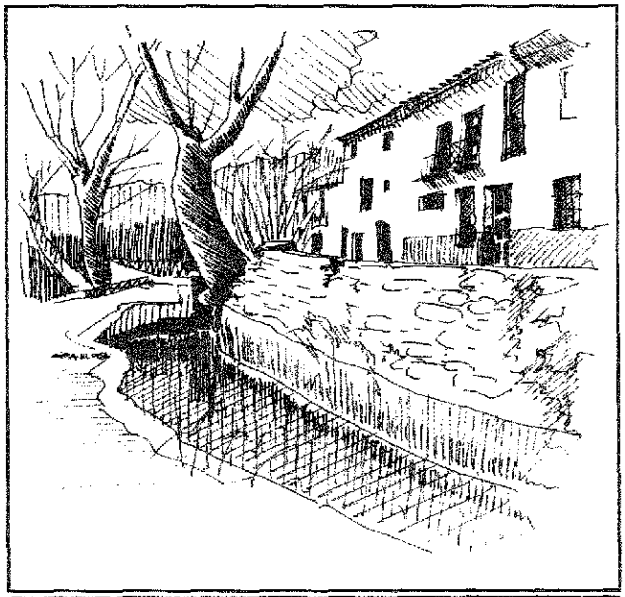


GRANADA

EDIFICACIÓN

GR-75









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Belén

Tipología:
Alquería

Localización:
Camino de Beas
Arroyo de Belén
Granada

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
En general bien conservada.

Conjunto de viviendas alineadas junto a una acequia que discurre paralela al arroyo de Belén. Todas las edificaciones son de dos plantas de altura con cubierta a dos aguas. Huecos ordenados en fachadas, algunos con balcones, orientados a mediodía. Se están construyendo nuevas viviendas a su alrededor.

Observaciones: Todas las edificaciones, la acequia, los árboles de la placeta delantera junto con el bosque galería del arroyo de Belén forman un bello conjunto, de gran interés ambiental.

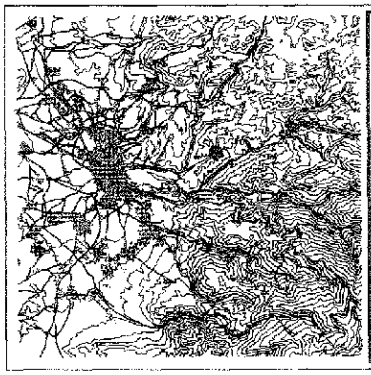
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

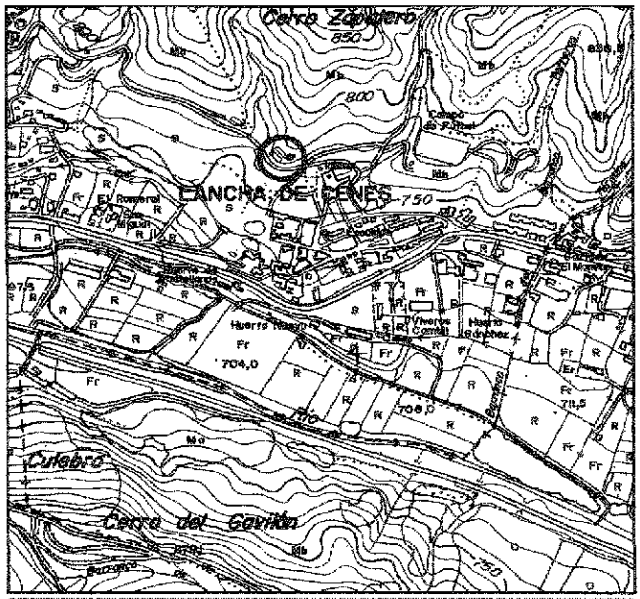
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de anejos traseros en los que hay muros y cubiertas arruinados.

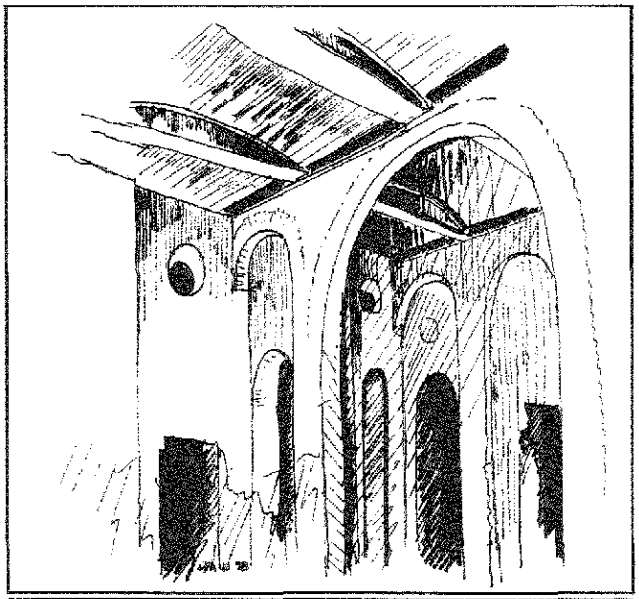


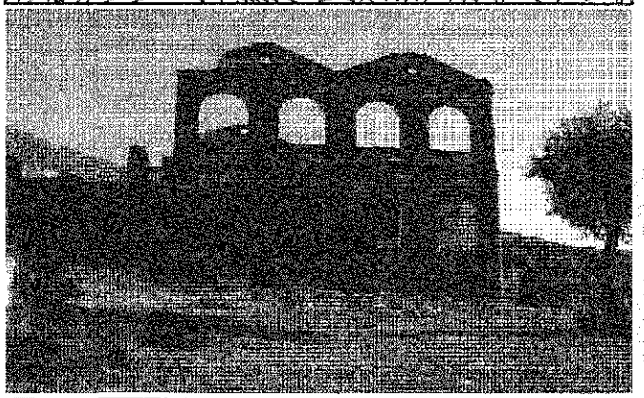
GRANADA

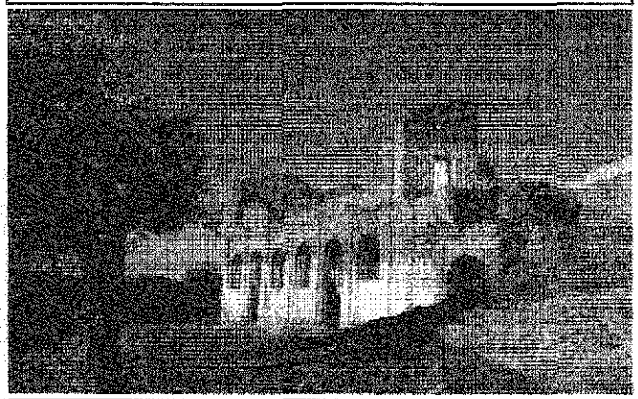
EDIFICACIÓN

GR-76









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Edificio en ruinas del Canal de los Franceses

Tipología:

Localización:
Camino de la ETAP de Granada
Lancha del Genil
Granada

Datación:
Primer cuarto del siglo XIX.

Estado actual:
Está abandonado y en ruinas la planta alta. La planta baja conserva su estructura en perfecto estado.

Edificio en ruinas de planta rectangular con dos alturas, la baja semienterrada. Ha perdido su cubierta y parte de los muros de la planta alta. Queda aún los hastiales de poniente que señalan las dos naves con cubierta a dos aguas que tuvo la planta alta. Todas las fachadas están compuestas por grandes huecos con arcos de medio punto de ladrillo macizo y el resto del muro está ejecutado con mampostería y verdugadas de ladrillo. Interior con arcos de ladrillo y forjados mixtos de bóvedas rebajadas de ladrillo y vigas metálicas.

Observaciones: Junto con el resto de la antigua infraestructura hidráulica que ocupa esta ladera del Cerro del Sol podría incorporarse como elementos complementarios al sistema de espacios libres de la aglomeración urbana.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Lúdico-Recreativos

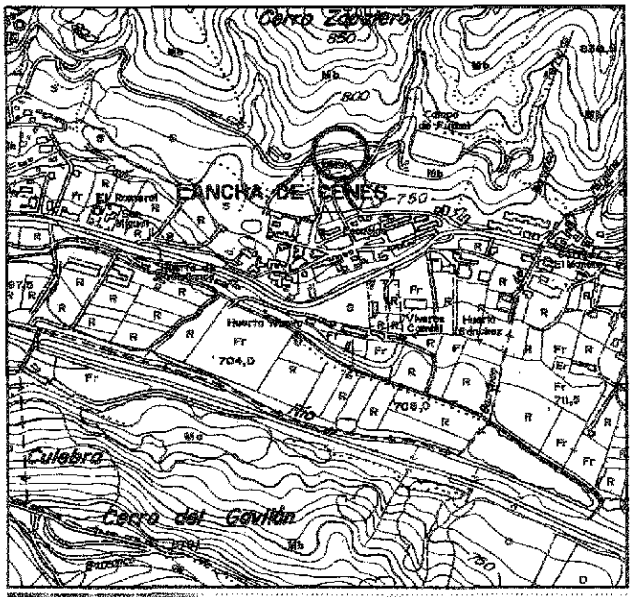
Necesidades de intervención:
Reconstrucción de las fachadas y cubierta de la planta alta; carpinterías y acabados interiores una vez dado un uso adecuado.

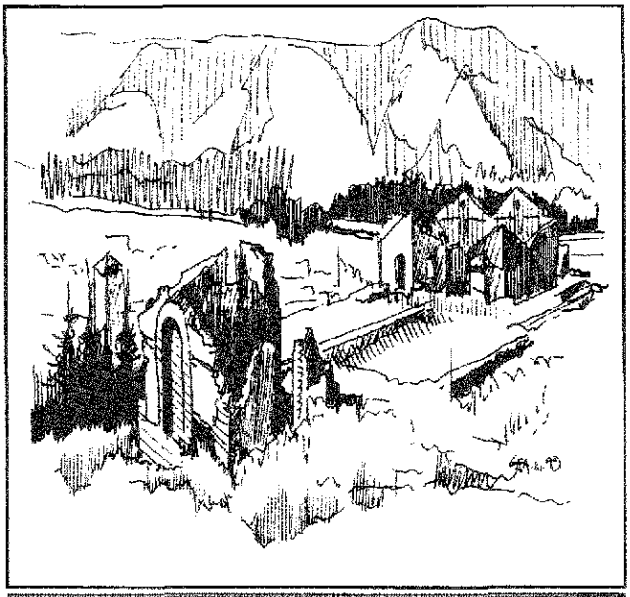


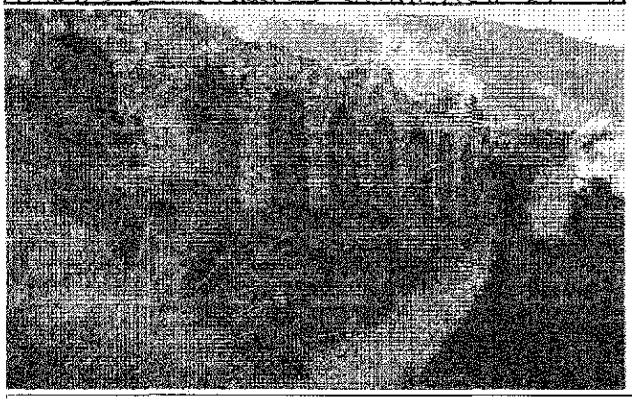
GRANADA

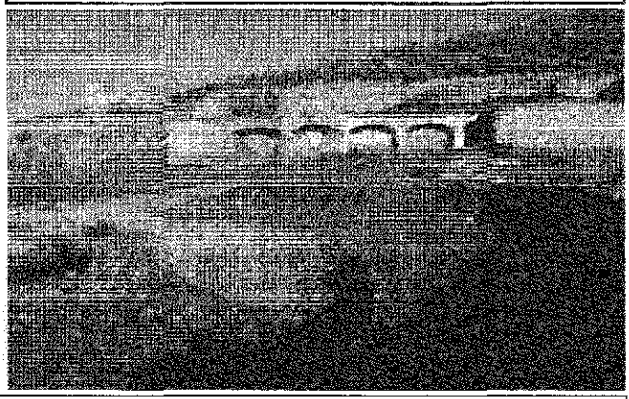
EDIFICACIÓN

GR-77









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Restos del Canal de los Franceses

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Camino de acceso a la ETAP de Lancha del Genil
Lancha del Genil
Granada

Datación:
Primera mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Están arruinados la mayor parte de ellos. No obstante quedan en pie o son legibles los restos suficientes para su completa reconstrucción.

Se trata de una serie de restos de canalizaciones, acueductos, sifones, paratas y algún pequeño edificio dispersos en la ladera del Cerro del Sol sobre Lancha del Genil. Están construidos con mampostería y ladrillo. Forman parte de un sistema hidráulico más complejo.

Observaciones: Estos restos tienen el interés suficiente como para incorporarse como elementos complementarios al Sistema de Espacios Libres.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
Lúdico-Recreativo

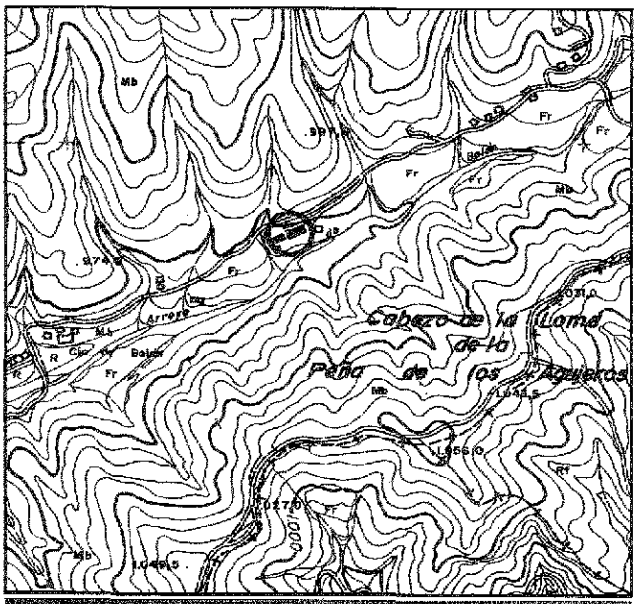
Necesidades de intervención:
Restauración integral de los restos de acueductos, paratas, acequias y edificios y creación de una red de caminos, estancias y urbanización blanda del entorno.

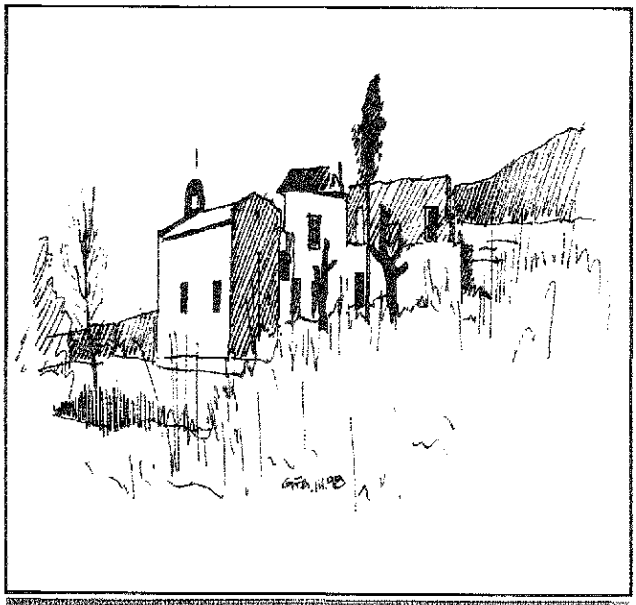


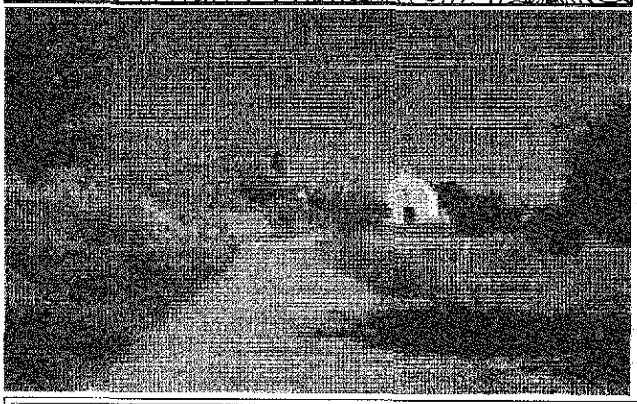
GRANADA

INFRAESTRUCTURA

GR-78









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Ermita del Cristo del Almeci

Tipología:
Ermita

Localización:
Camino de Beas
Arroyo de Belén
Granada

Datación:
La ermita actual es de 1979, las ruinas son de final del siglo XVIII y sobre todo del siglo XIX.

Estado actual:
En ruinas todo los restos originales.

Se trata de una ermita construida en 1979 y de los restos de la antigua a la que sustituyó. La nueva es un pequeño edificio exento a la derecha del camino, en el lado opuesto a donde se encuentran las ruinas de la original. Se trata de una nave única con cubierta a dos aguas con un campanil sobre el hastial de la fachada principal, en la que sólo destaca un sencillo recercado de la puerta adintelada. Las ruinas conservan sólo parte de una fachada con trazas domésticas y los muros derruidos del resto.

Observaciones: La nueva ermita tiene tiene un valor más simbólico y ambiental que arquitectónico, no así los restos próximos que sí tienen más interés, al menos tipológico.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Religioso-Lúdico-Recreativo

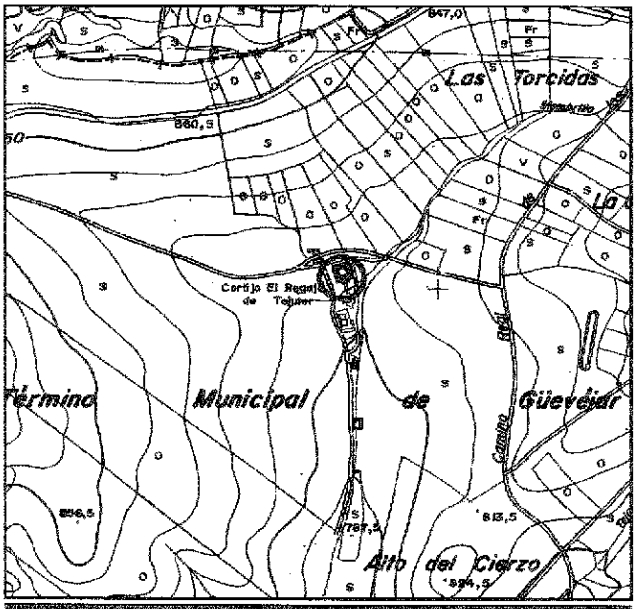
Necesidades de intervención:
Reconstrucción parcial de las ruinas y acondicionamiento de un espacio público en sus alrededores.

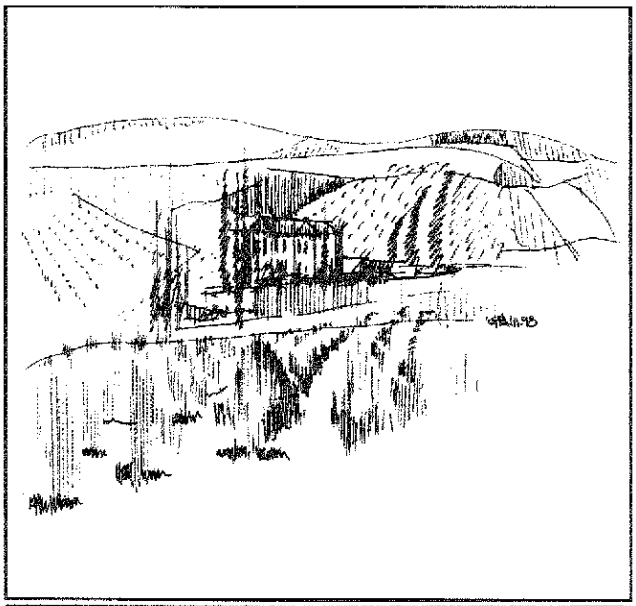


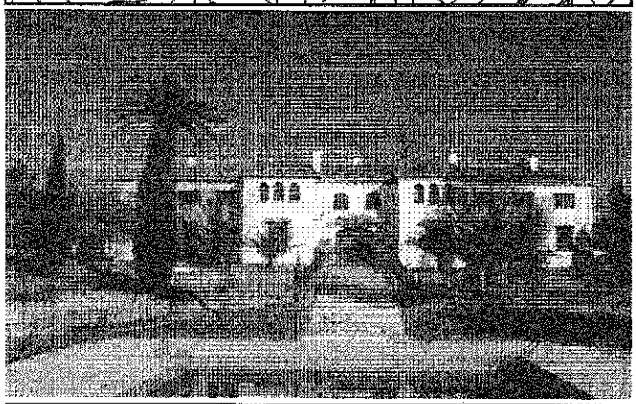
GRANADA

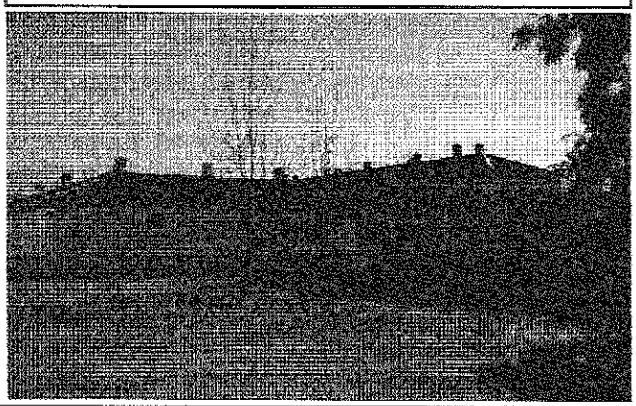
EDIFICACIÓN

GR-79









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo El Regajo de Tejútor

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino Real de los Molinos
Pago de las Torcidas, Alto del Cierzo
Güevéjar

Datación:
1936.

Estado actual:
Está habitado todo el año por sus caseros y la parte noble en temporada por los dueños.

Cortijo de grandes proporciones, de planta rectangular con patio central de aperos. Sobre el conjunto destaca su amplia y bella fachada principal a mediodía; con dos cuerpos adelantados a modo de torreón flanqueando la puerta principal protegida con un tejadillo. La fachada es simétrica utilizándose en ella un lenguaje arquitectónico con un suave toque regionalista destacado en los huecos de medio punto de los torreones, los tejadillos de protección de los huecos de planta baja y el potente alero de varias hiladas de ladrillo en pico de gorrión, las carpinterías verdes, la cubierta de teja árabe a dos y tres aguas y sus muros encalados.

Observaciones: Destaca su blancura en la campiña, entre los olivos. Junto al edificio el pequeño jardín delantero, sus palmeras, cipreses y demás arbolado.

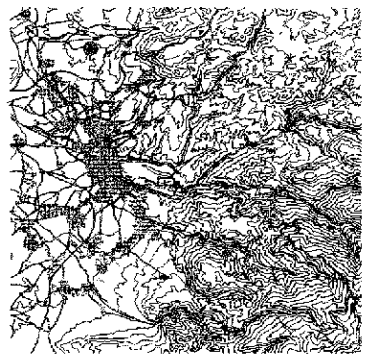
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

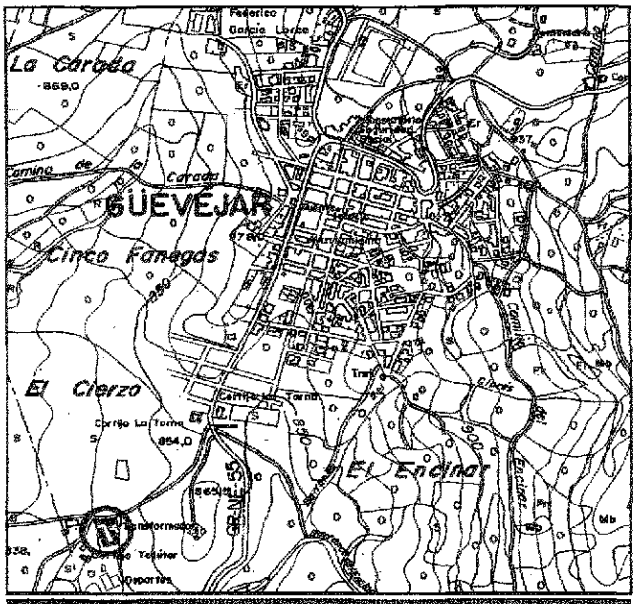
Necesidades de intervención:

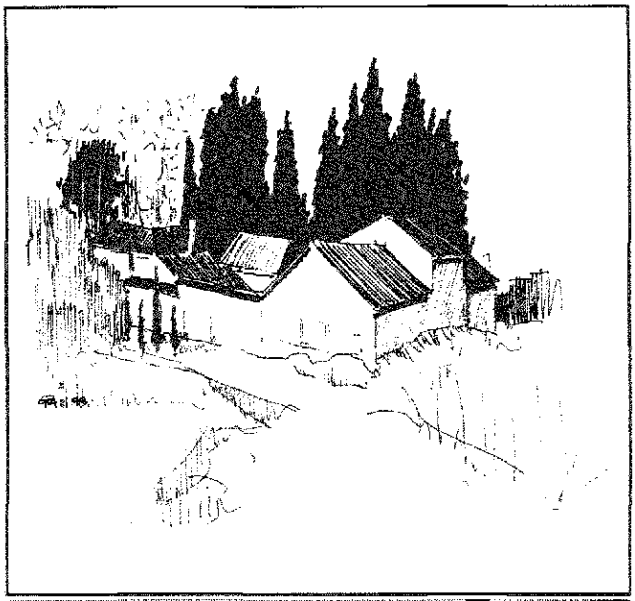


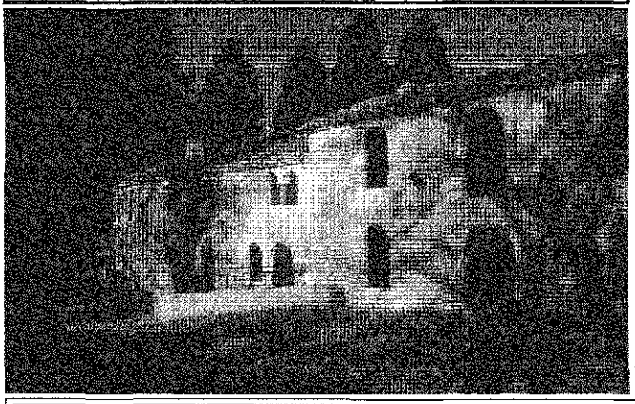
GÜEVEJAR

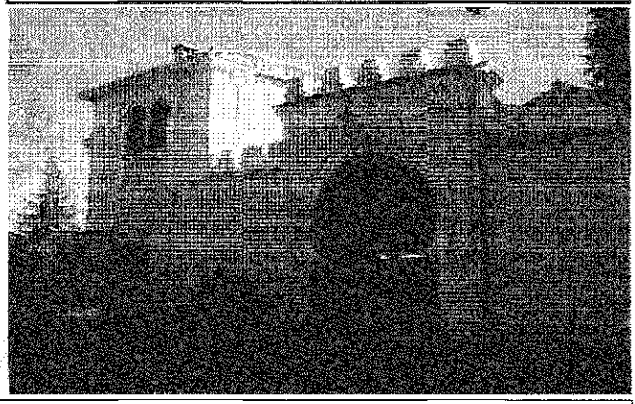
EDIFICACIÓN

GU-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Tejútor

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Tejútor
El Cierzo
Güevéjar

Datación:
El módulo más antiguo puede datar del siglo XIX o anterior, el otro es del primer cuarto del siglo XX.

Estado actual:
Bien conservado.

Conjunto edificado de cierta complejidad formado por diversos módulos adosados conformando un patio interior. El módulo más antiguo es el orientado a mediodía, rehabilitado recientemente, consta de dos plantas con cubierta a dos aguas, huecos con arco de medio punto, algunos con un parteluz (puede que no sean originales). En la parte posterior destaca un módulo de estilo neomudéjar con decoraciones de ladrillo en el que destaca una gran puerta con arco apuntado, enmarcada con alfiz y rematada con almenillas. El resto de edificaciones son almacenes.

Observaciones: Además del notable interés del cortijo como arquitectura rural destaca la imponente masa arbórea que componen la hilera de cipreses de poniente y el resto de jardín aparatado, con albercas, fuente y arriates.

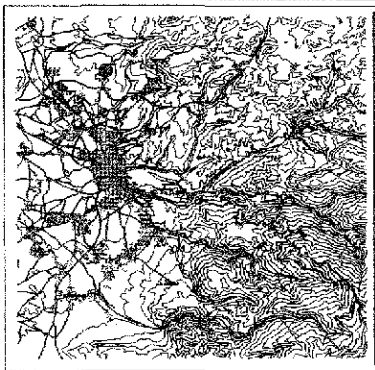
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

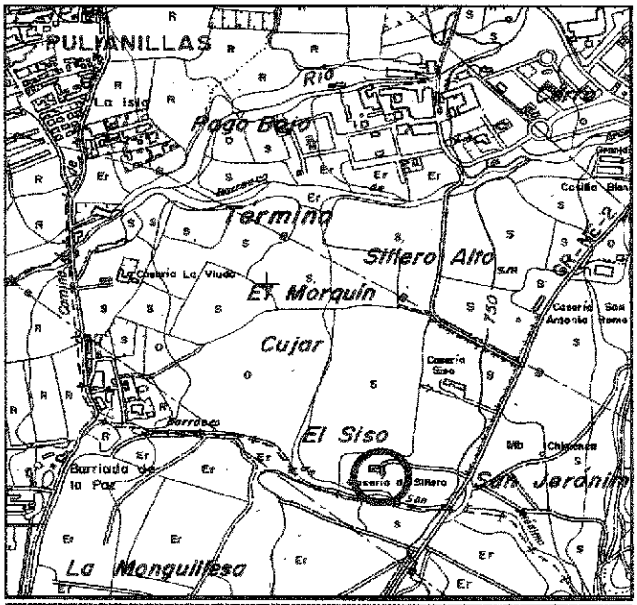
Necesidades de intervención:

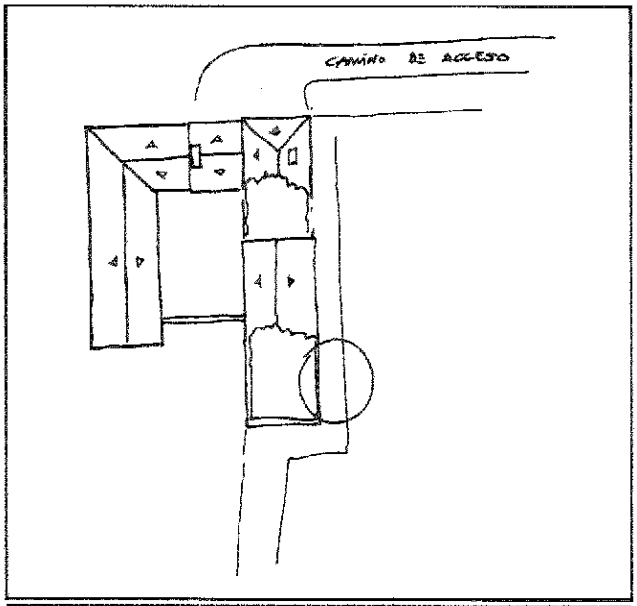


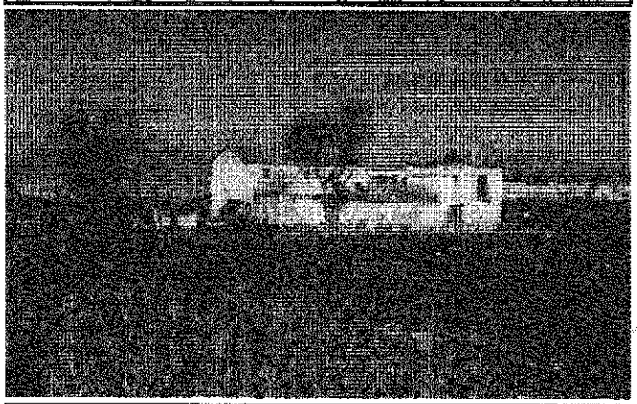
GÜEVEJAR

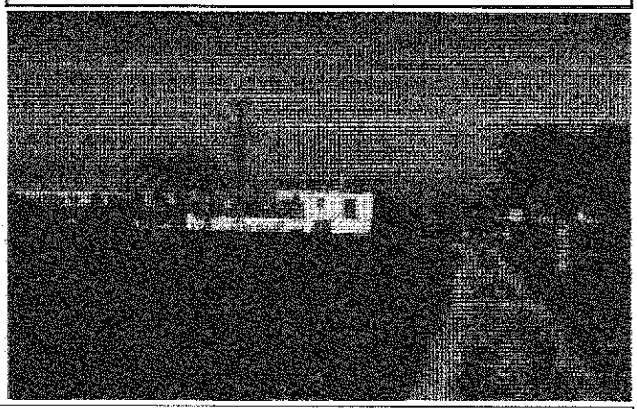
EDIFICACIÓN

GU-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria de Sillero

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Granada a Alfacar GR-NE-2
Pago de El Siso
Jun

Datación:
Puede datarse entre mediados y finales del siglo pasado.

Estado actual:
Tiene zonas que están en ruinas y otras en las que se aprecia cierto uso. Las cubiertas están derruidas en el ala este. Las fachadas están bastante deterioradas, así como las carpinterías en general.

Cortijo de tamaño medio en torno a un patio abierto al sur. Lo forman dos alas principales de dos plantas y una tercera más alargada de una sola planta. Todo está cubierto a dos aguas con teja árabe.

Observaciones: Su perfil destaca en medio de esta vega alta tan próxima a Granada y con un notable abandono agrícola.

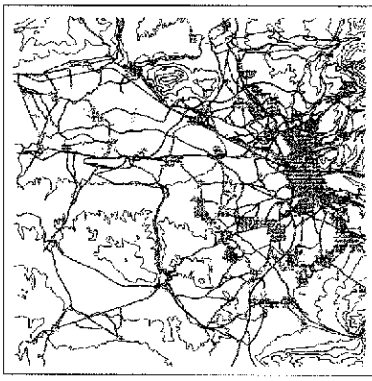
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

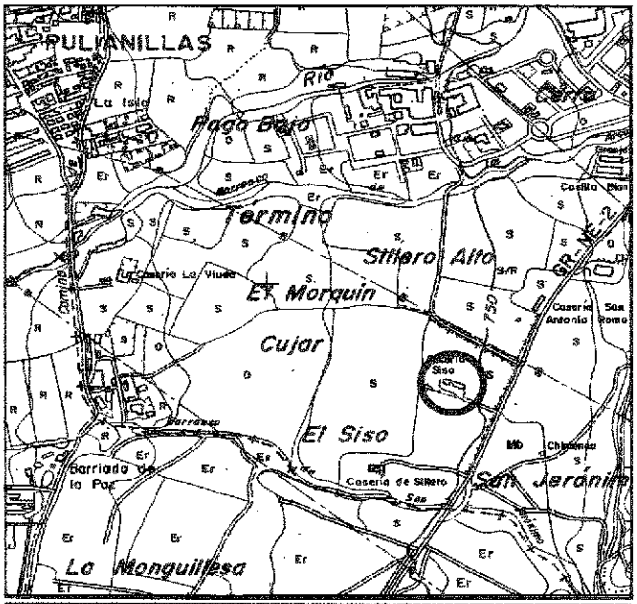
Necesidades de intervención:
Reconstrucción completa de las cubiertas y parte de muros del ala este y rehabilitación del resto de las cubiertas y parámetros exteriores.

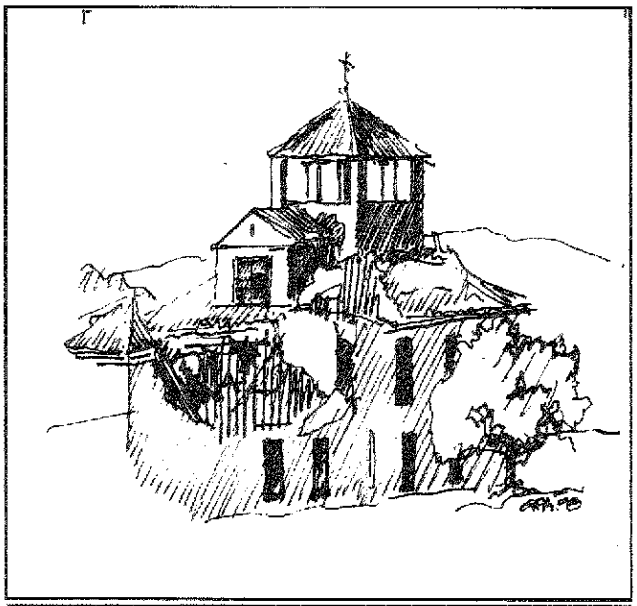


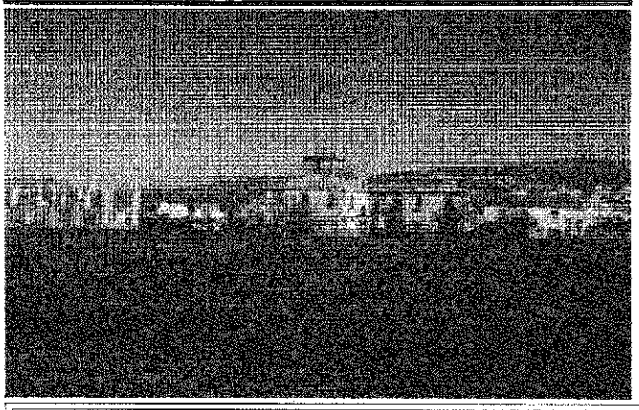
JUN

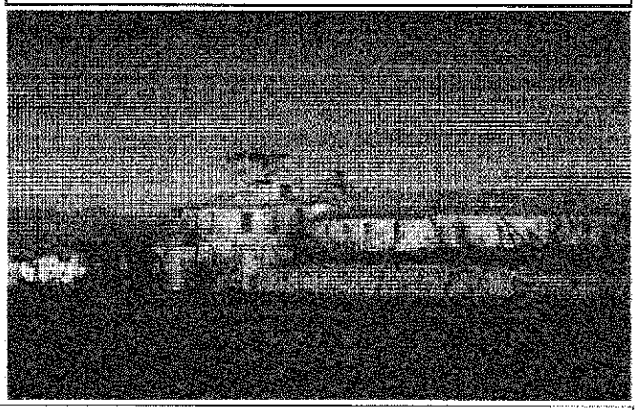
EDIFICACIÓN

JU-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria de Siso

Tipología:
Caseria de olivar

Localización:
Carretera Granada a Alfacar GR-NE-2
Pago de El Siso
Jun

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Muy deteriorado. No está habitado. Hay módulos que están prácticamente en ruinas, otros (como el principal) con cubiertas de chapa de fibrocemento. En general las cubiertas están en muy malas condiciones, incluso hay algún forjado hundido.

Caseria de grandes dimensiones compuesta por varios módulos en el que destaca el principal de planta cuadrada y rematado por torreón con cubierta a cuatro aguas sobre pilarones de ladrillo y pies derechos con zapatas de parteluz central.

Observaciones: Tiene un secadero al que se le ha desmontado la cubierta. En su origen fue caseria de olivar y lagar.

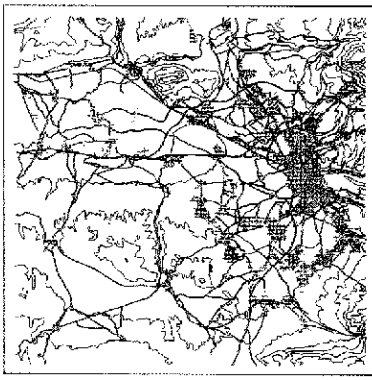
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

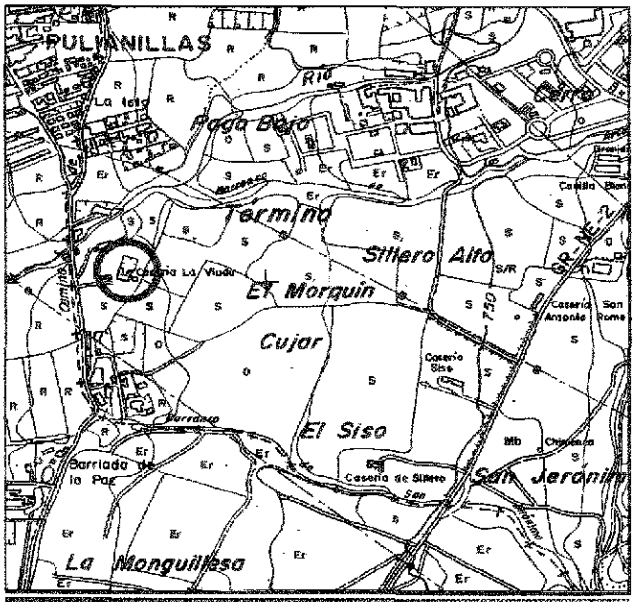
Necesidades de intervención:
Demolición de zonas en ruinas. Reconstrucción de las mismas y rehabilitación integral de las cubiertas en todo el conjunto.

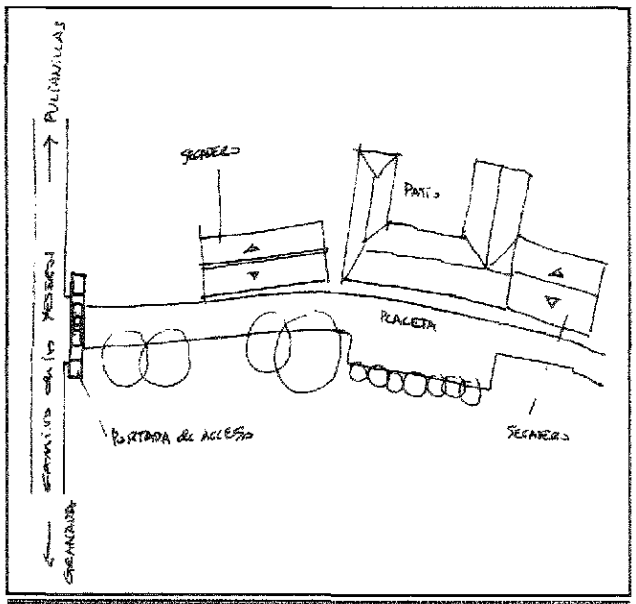


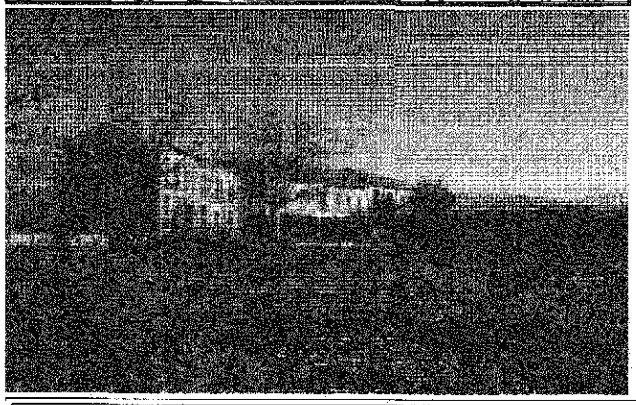
JUN

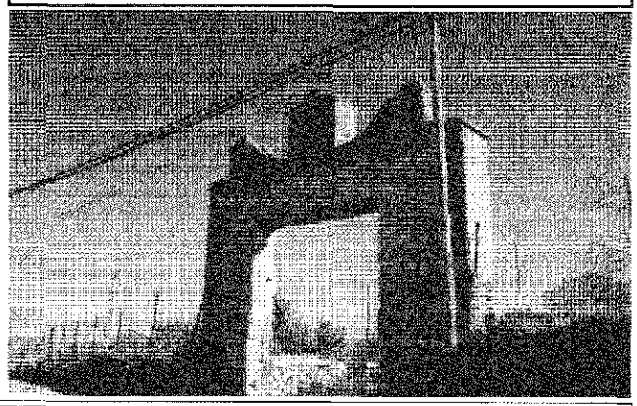
EDIFICACIÓN

JU-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria la Viuda

Tipología:
Caseria

Localización:
Camino de los Yeseros
Pago de *El* Morquín
Jun

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Muy degradada. Intervenciones muy dañinas que han distorsionado su imagen original, sobre todo en el módulo principal.

Caseria formada por un cuerpo principal destinado a vivienda y una zona de aperos, con planta en forma de U, y de dos plantas y con placeta delantera a modo de huerta. Tiene dos secaderos a lo largo del camino de acceso.

Observaciones: Tiene una interesantisima portada de acceso en el camino de los Yeseros de sillería y ladrillo, con moldura sobre el dintel y hornacina de ladrillo centrada sobre el mismo.

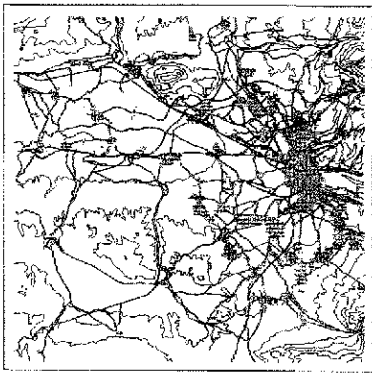
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

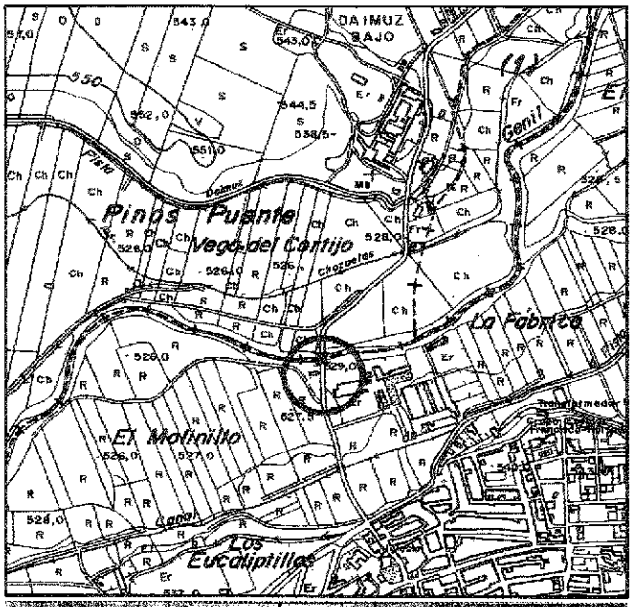
Necesidades de intervención:
Reposición de la imagen tradicional eliminando elementos extraños añadidos.

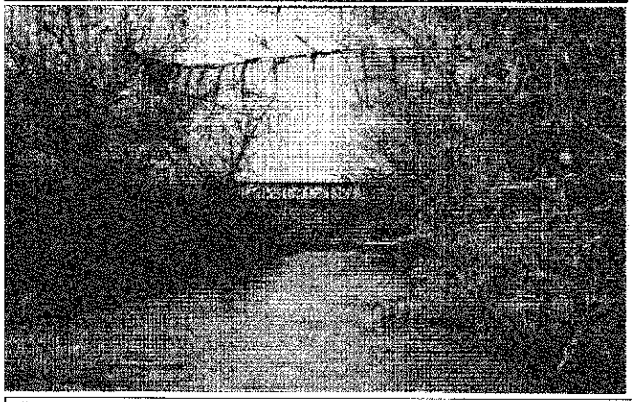


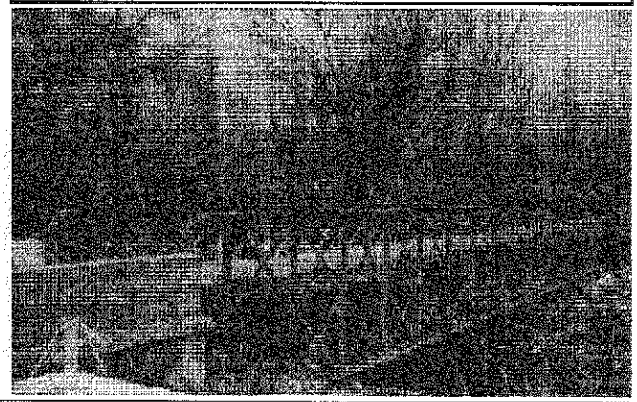
JUN

EDIFICACIÓN

JU-03







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente sobre el río Genil

Tipología:
Puente metálico

Localización:
Carretera de Láchar a Valderrubio
Pago del Molinillo
Láchar-Daimúz Bajo (Pinos Puente)

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Está en uso soportando tráfico rodado. Se encuentra bastante deteriorado tanto la estructura (perfiles y pletinas) como la tabla que tiene algunas roturas importantes.

Puente metálico de celosía roblonada apoyado en dos pilas de sillería, salvando una luz aproximada de 20 m. La anchura de tabla es de 3 m. aproximadamente.

Observaciones: El origen de este puente está en la línea de ferrocarril que en su momento se trazó desde la de Granada - Bobadilla a partir de la estación de Ilora para servicio de la azucarera de Láchar e incluso para uso del Palacio del Duque de S. Pedro de Galatino. Las fuertes crecidas que sufre el río Genil en este punto pueden dañarlo definitivamente.

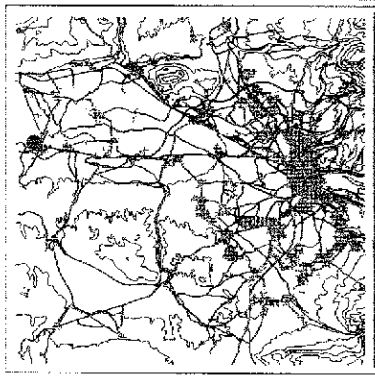
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El original

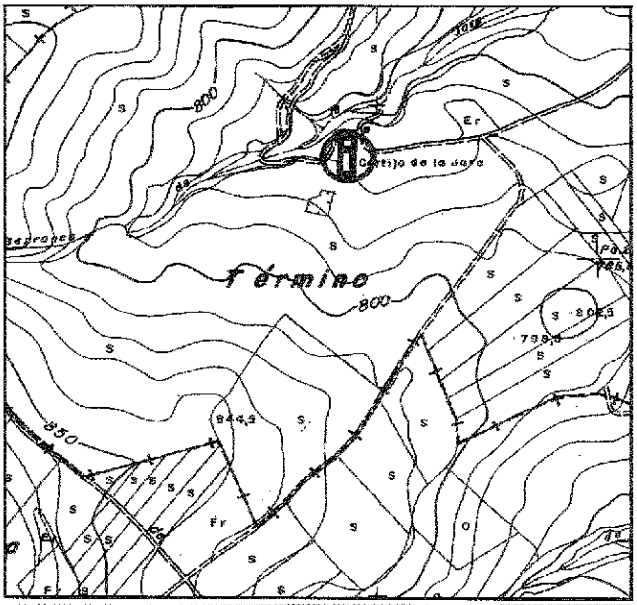
Necesidades de intervención:
Restauración integral de la estructura metálica y de las márgenes del río donde tiene sus apoyos.

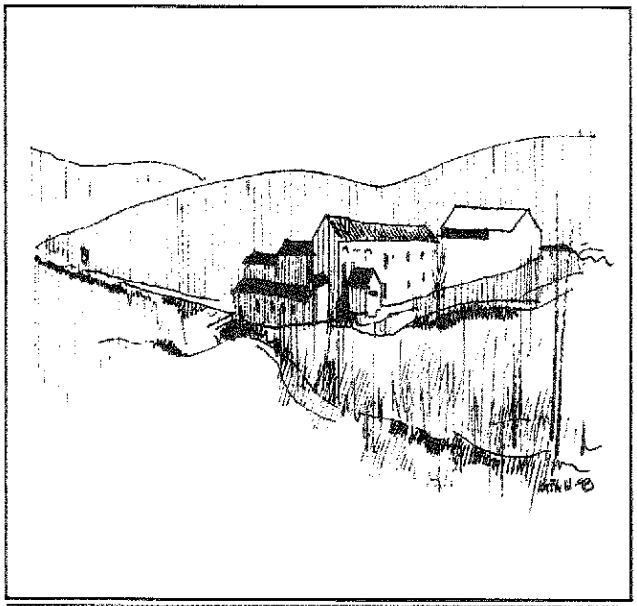


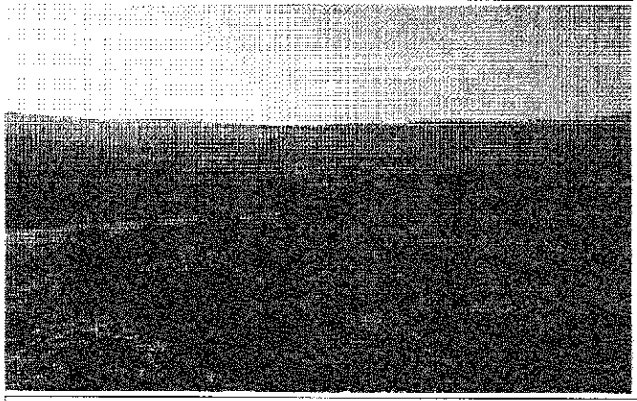
LÁCHAR

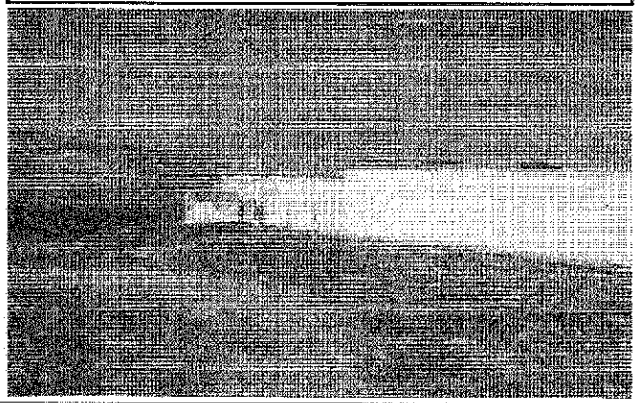
INFRAESTRUCTURA

LA-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Jara

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de la Majada de Gabia
Barranco de la Jara
Las Gabias

Datación:

Estado actual:

Cortijo de grandes dimensiones de planta rectangular. Tiene dos patios interiores: el mayor rectangular es de aperos y el cuadrado tiene alrededor las crujías domésticas del cortijo. Estas últimas son módulos de dos plantas de altura con huecos irregularmente distribuidos en fachadas y cubierta a dos aguas de teja árabe. El resto son almacenes y cuadras con cubiertas a una y dos aguas con un gran portalón de entrada a la placeta.

Observaciones: El cortijo destaca por su extensa implantación superficial al borde del barranco de la Jara y entre las suaves lomas de secano que lo circundan.

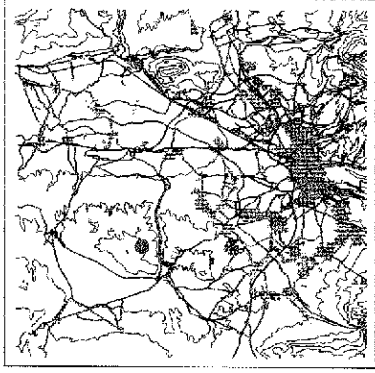
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

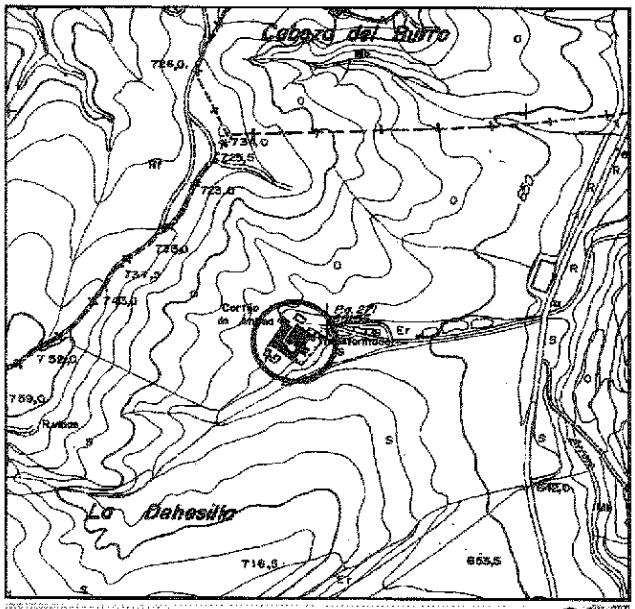
Necesidades de intervención:
Rehabilitación parcial de cubiertas y revestimientos de fachada.

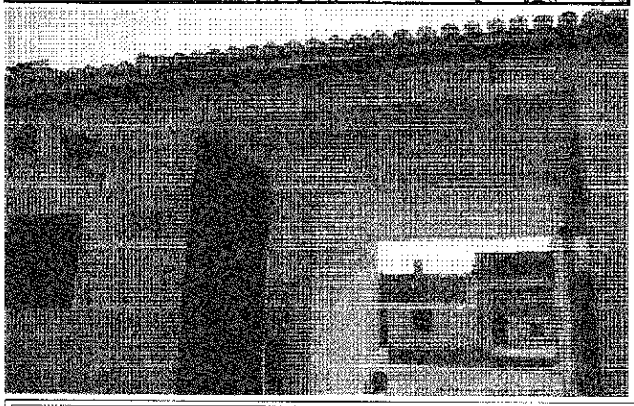


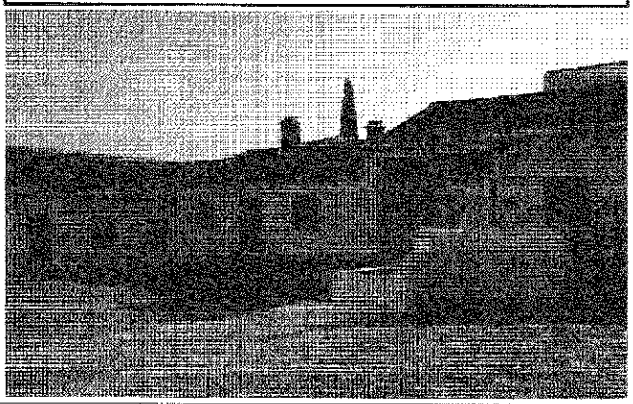
LAS GABIAS

EDIFICACIÓN

LG-01







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Ánima

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino transversal a la pista Santa Fe-La Malahá
La Dehesilla
Las Gabias

Datación:
Primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
En uso y bien conservado.

Cortijo de grandes dimensiones en planta con una organización centrada en torno a dos grandes patios cuadrados. Incluye varias viviendas además de los usos propios de la actividad agrícola. En general todos los módulos que lo componen tiene sólo una planta de altura, cubierta a dos aguas de teja árabe, huecos regulares más o menos ordenados con carpinterías pintadas en verde destacando sobre los muros encalados.

Observaciones: Por debajo de él se ha construido recientemente una moderna fábrica de aceite.

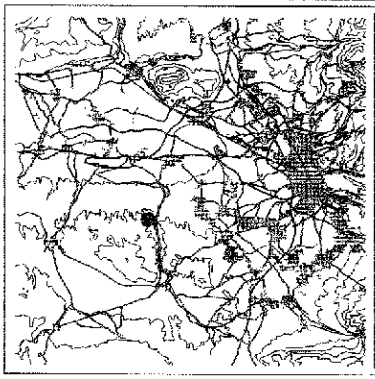
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

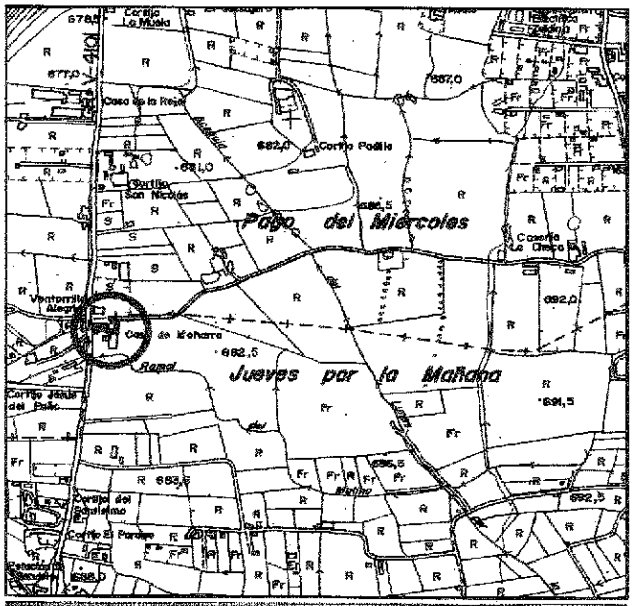
Necesidades de intervención:

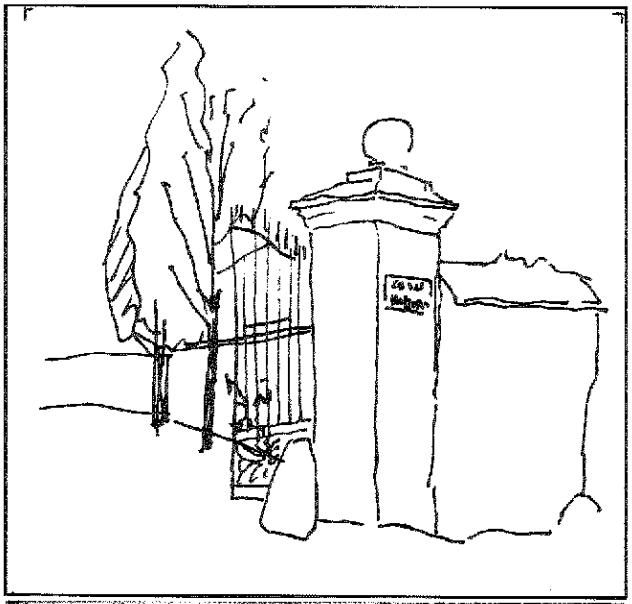


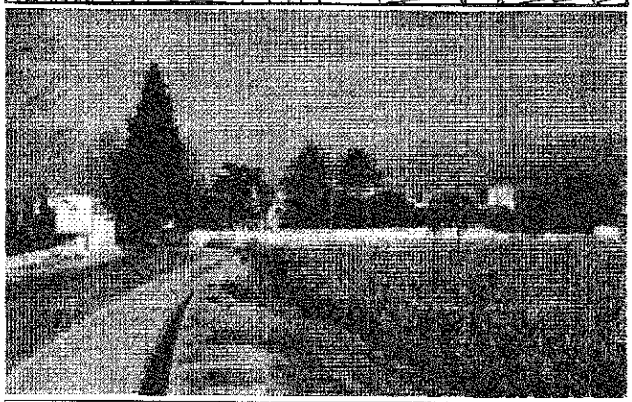
LAS GABIAS

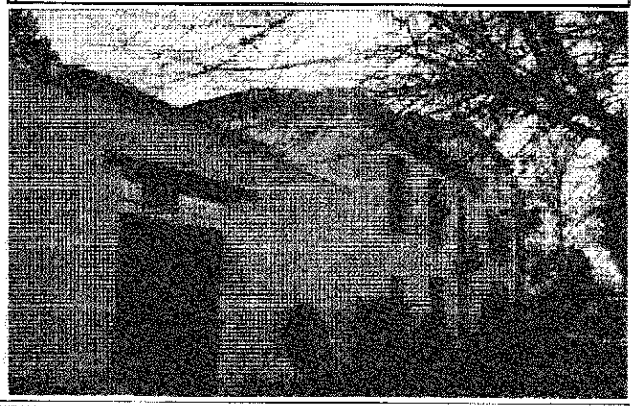
EDIFICACIÓN

LG-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa Muharra

Tipología:
Cortijo-Caseña

Localización:
Carretera de La Zubia a Granada
Pago Jueves por la Mañana
La Zubia

Datación:
Siglo XVIII-XIX, puede que su origen sea incluso anterior.

Estado actual:
Bastante bien conservada. Está en uso.

Cortijo cercado con edificación de dos plantas y torreón de tres, placeta delantera y patio de aperos con secaderos en la parte posterior. En el interior del edificio principal tiene un bello patio con solana.

Observaciones: En el interior del muro que rodea la casa existe una interesante variedad de arbolado, algunos de gran porte (palmera washingtoniana, cipreses, magnolio y diversos frutales).

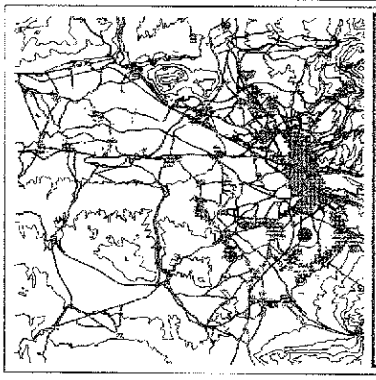
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

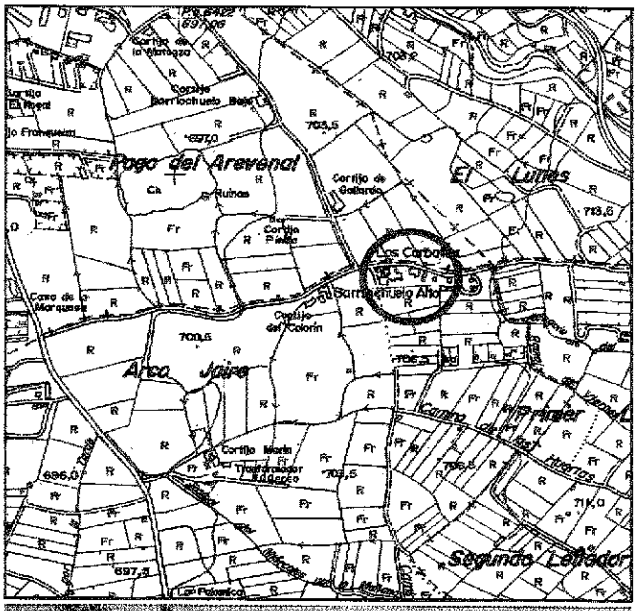
Necesidades de intervención:

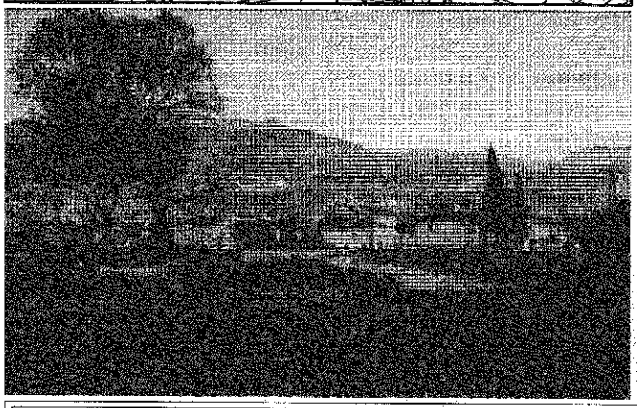


LA ZUBIA

EDIFICACIÓN

LZ-01







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Barriochuelo Alto

Tipología:
Cortijada

Localización:
Camino de la acequia de Jacín
Pago Arco Jairo, Primer Leñador
La Zubia

Datación:
Las edificaciones más antiguas pueden ser de final del siglo XIX.

Estado actual:
Están ocupadas la mayoría de las viviendas. En general presenta buen aspecto.

Conjunto de edificaciones residenciales alineadas a lo largo del camino. Predomina las dos plantas de altura. No existe sin embargo, homogeneidad en el resto de parámetros constructivos salvo las cubiertas de teja árabe a dos aguas. Empiezan a aparecer obras de reforma y obras nuevas.

Observaciones:

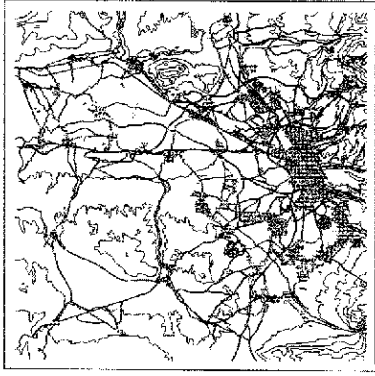
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

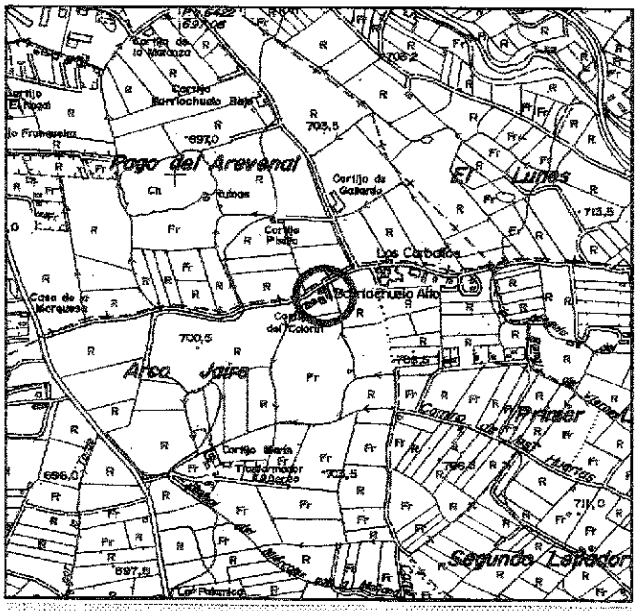
Necesidades de intervención:
Algunas intervenciones en cubierta.

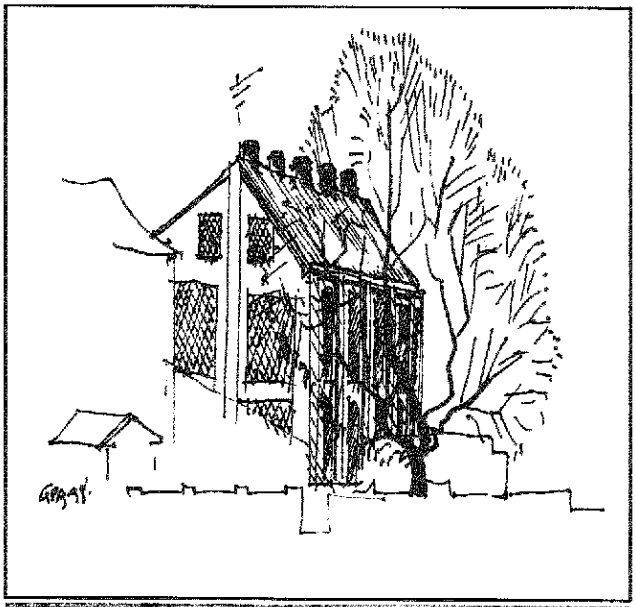


LA ZUBIA

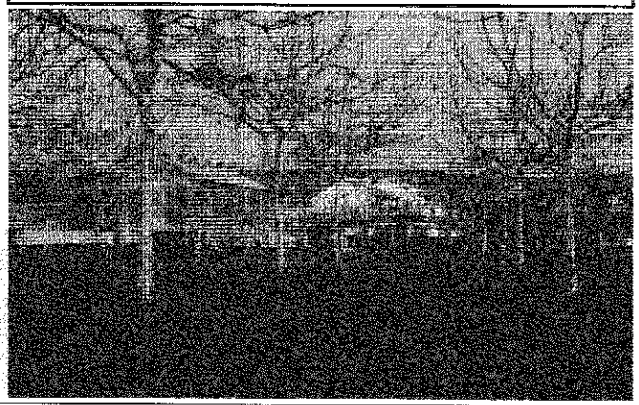
EDIFICACIÓN

LZ-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Colorín

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de la acequia de Jacín
Pago Arco Jairo
La Zubia

Datación:
El cortijo puede ser del siglo XIX aunque ha quedado muy transformado.

Estado actual:
Muy bueno. Se utiliza como residencia habitual.

Conjunto formado por un secadero exento, de fábrica de ladrillo visto con pilastras que enmarcan dos plantas de huecos rectangulares con celosía de ladrillo. El resto es el antiguo cortijo muy rehabilitado en la actualidad con elementos algo disonantes en la parte trasera.

Observaciones:

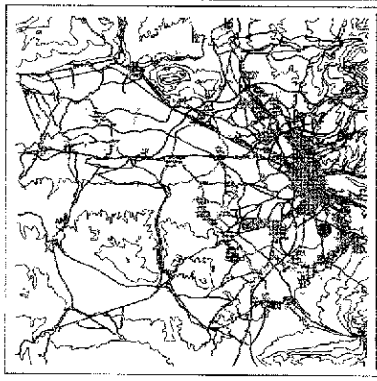
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

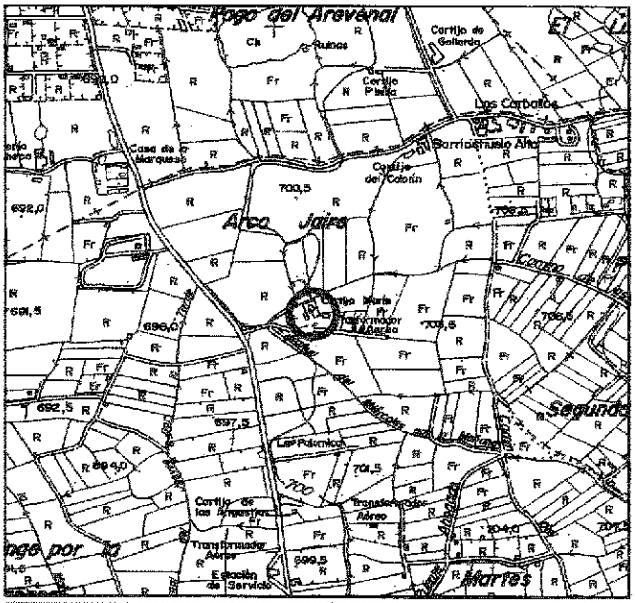
Necesidades de intervención:

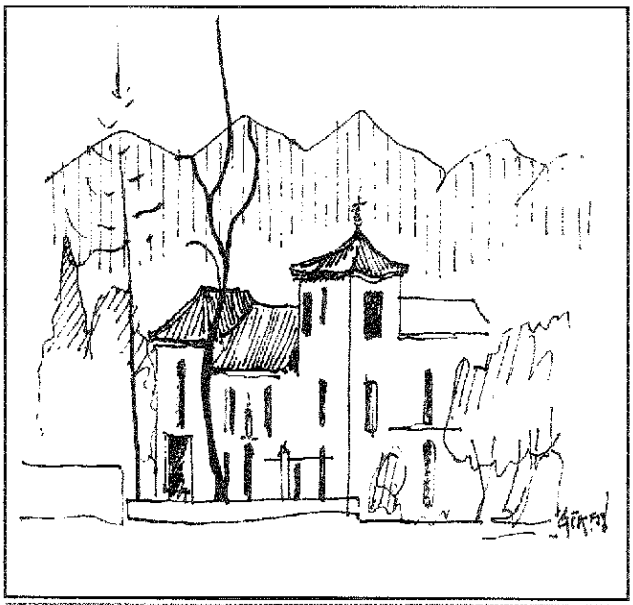


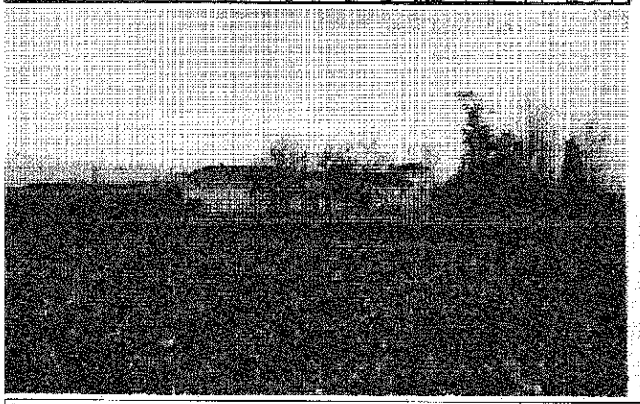
LA ZUBIA

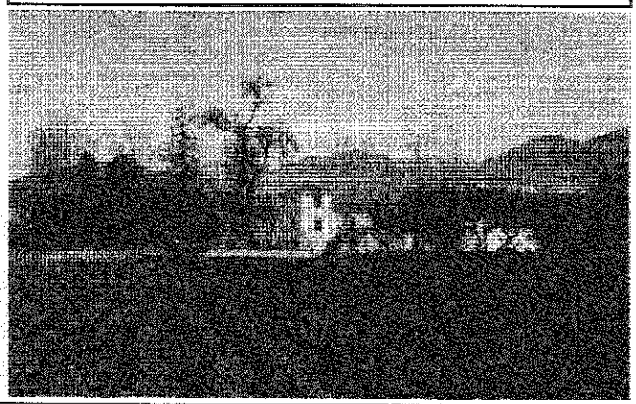
EDIFICACIÓN

LZ-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Marín

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Granada a La Zubia
Pago Arco Jairo
La Zubia

Datación:
El cortijo puede ser de final del siglo XVIII, los añadidos tienen menos de treinta años.

Estado actual:
Relativamente bien conservado, al menos exteriormente.

Cortijo de grandes dimensiones en su parte trasera. Se le ha añadido un torpe cuerpo de obra nueva con la planta alta de ladrillo visto además de cobertizos. El módulo principal tiene bastante interés, compuesto de dos plantas y un torreón extremo con cubierta a cuatro aguas. Todo él cubierto con tejas árabes. Tiene escudo en su fachada. Destaca el jardín delantero orientado a poniente con arbolado de gran porte (pinos, abetos, cipreses, chopos,...).

Observaciones:

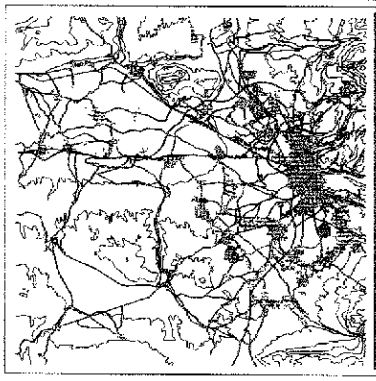
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

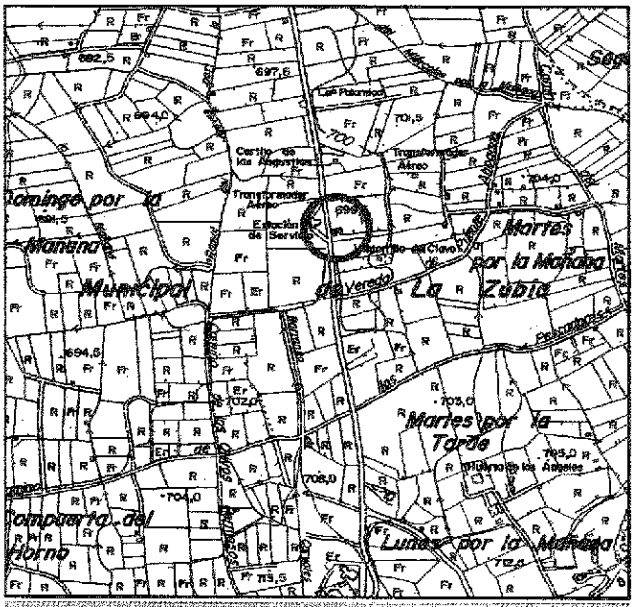
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas.

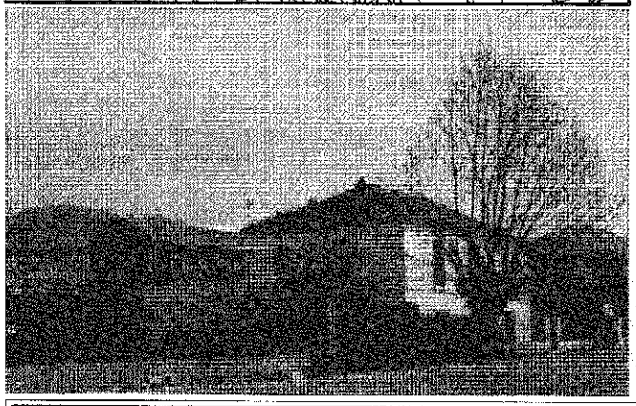


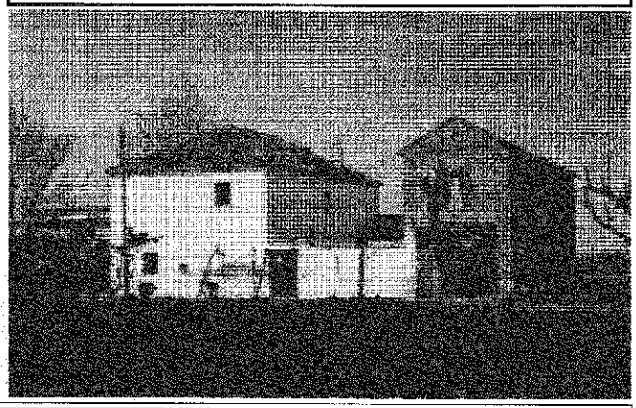
LA ZUBIA

EDIFICACIÓN

LZ-04







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Ventorrillo del Clavo

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera Granada a La Zubia
Pago del Martes por la Mañana
La Zubia

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Semiabandonado. No obstante no presenta un mal estado.

Sencilla edificación formada por una principal de dos plantas de altura, cubierta a cuatro aguas, dos crujías de anchura y un patio de aperos trasero con un cobertizo, al que se añade un pequeño secadero sin celosías apenas y en desuso.

Observaciones:

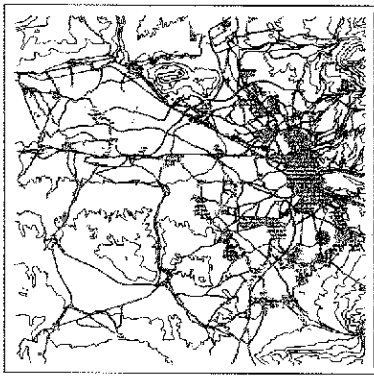
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

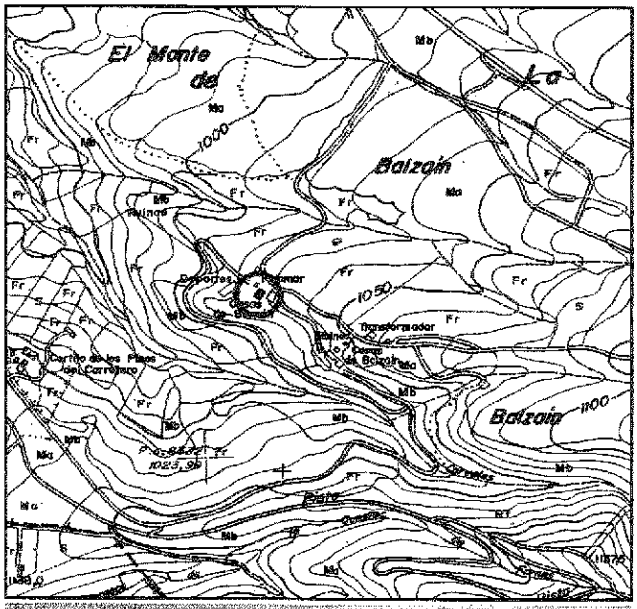
Necesidades de intervención:
Limpieza en cubierta y placeta delantera.

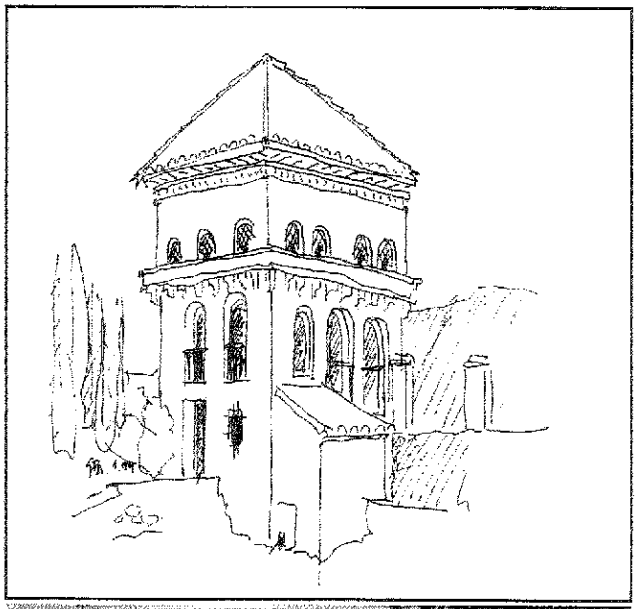


LA ZUBIA

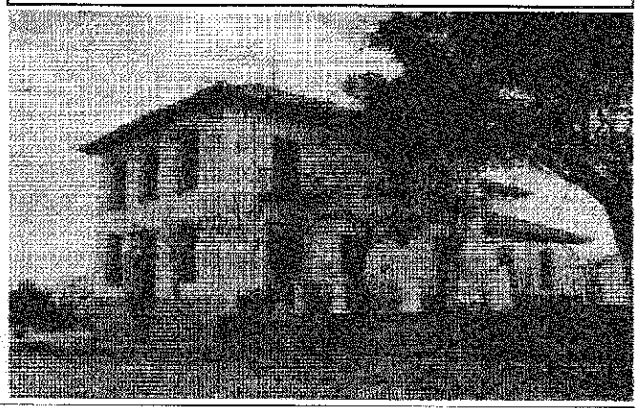
EDIFICACIÓN

LZ-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casas de Balzain

Tipología:
Vivienda rural

Localización:
Del Balzain
Monte de Balzain. Pinar de La Zubia
La Zubia

Datación:
Primer tercio del siglo XX

Estado actual:
Bien conservado.

Casa de campo de estilo regionalista con dos alturas y semisótano. La planta baja es casi rectangular, en la planta alta tiene un módulo principal y un ala lateral. Todo se cubre con teja árabe con grandes aleros, canecillos de madera y jabalcones de forja. Huecos ordenados y bien proporcionados en las fachadas, con una interesante cerrajería de forja. Zócalo a la tirolesa y enfoscado y encalado el resto.

Observaciones: Además del edificio principal destaca en el conjunto un pequeño pabellón neomudéjar con cubierta de teja árabe a cuatro aguas originalmente dedicado a palmar y hoy transformado en estancia en su planta baja. Además son dignos de resaltar la gran encina y el resto de árboles de gran porte que rodean la edificación.

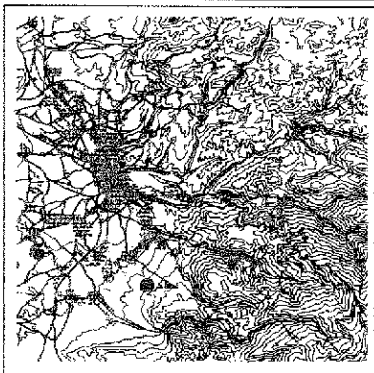
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

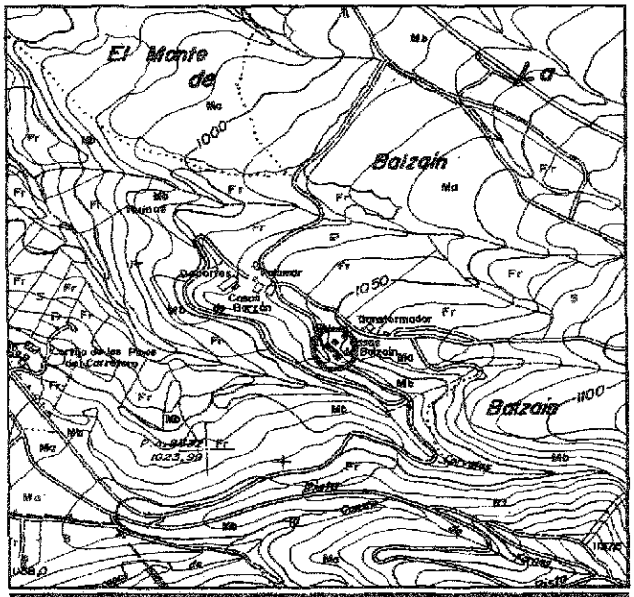
Necesidades de intervención:

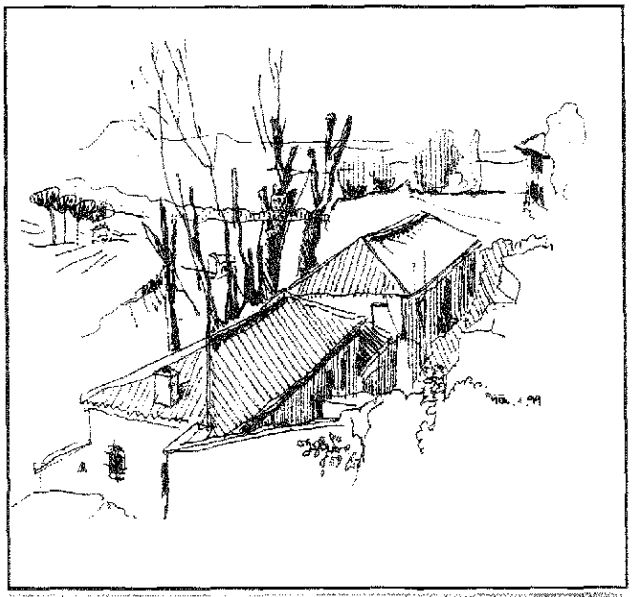


LA ZUBIA

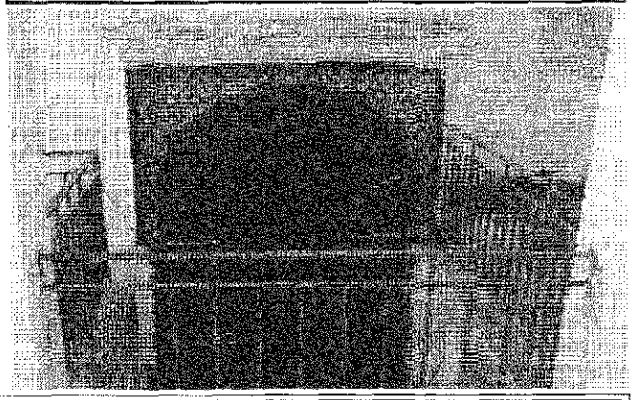
EDIFICACIÓN

LZ-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casas de Balzain

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Balzain
Pago de Balzain
La Zubia

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Existen problemas de asentamiento en la cimentación de los muros de carga que están provocando serias grietas en su parte posterior.

Se trata de dos módulos de planta rectangular unidos por un tercero más pequeño tras el cual se encuentran las cuadras.Todos tienen cubiertas a cuatro aguas. Son edificaciones propiamente agrícolas. Su interés radica más que en sí mismos, en su posición en el paisaje, orientados al sur sobre el barranco de Corvales. Están vinculados a la Casa de Balzain.

Observaciones: El módulo central alberga un nacimiento de agua (hoy seco) que está señalado con una pequeña gruta enmarcada con un arco neomudéjar con alfiz y azulejería. La placeta delantera está presidida por una larga barandilla apoyada en grandes machones almenados y destacan en ella unos grandes álamos.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

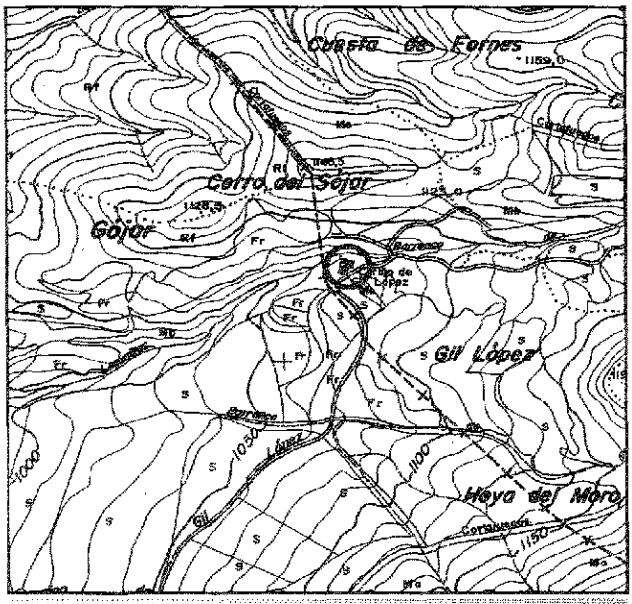
Necesidades de intervención:
Las tendentes a frenar el asentamiento de las cimentación y las consiguientes de reparación de los daños causados hasta el momento.

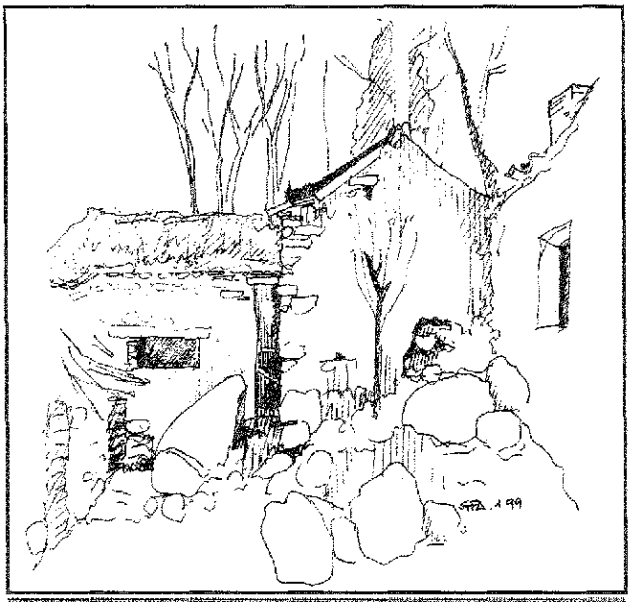


LA ZUBIA

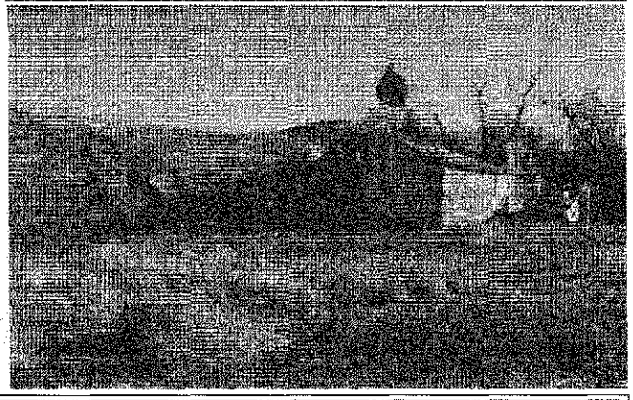
EDIFICACIÓN

LZ-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Gil López

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Gil López
Pago de Gil López (Barranco del mismo nombre)
La Zubia

Datación:
Primera mitad del siglo XIX, algún módulo incluso del siglo XVIII.

Estado actual:
Tiene casi todas sus cubiertas hundidas y parte del único forjado que existe en el cuerpo sur. Sus muros están en algunos puntos vencidos.

Edificación en ruinas junto al barranco de Gil López. Son varios cuerpos adosados en torno a un patio de aperos que sirve de corral para rebaños de cabras. Tiene parte de mampostería y otras de muros mixtos de tapial y ladrillo (verdugadas y pilarones) cubierta de teja a dos aguas sobre rollizos y tablazón o cañizo.

Observaciones: Como en otros cortijos de la zona posee un gran hogar (hoy en ruinas) que ocupa todo el ancho de la crujía en la que se ubica. Tiene gran interés ambiental acentuado por su bello entorno, su riachuelo y la buena masa de árboles que lo rodea.

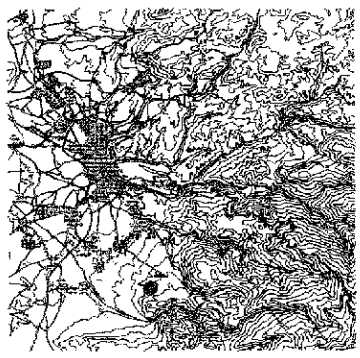
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Ganadero-Residencial

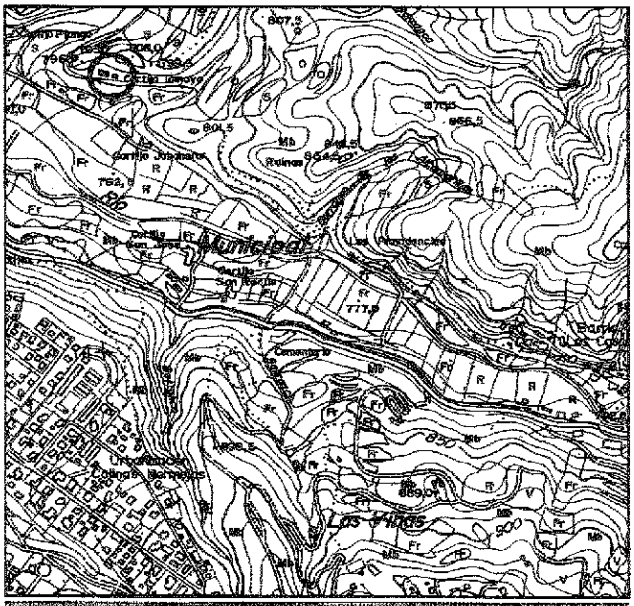
Necesidades de intervención:
Sustitución integral de todas las cubiertas y refuerzo de los muros. Carpinterías y revocos en fachada.

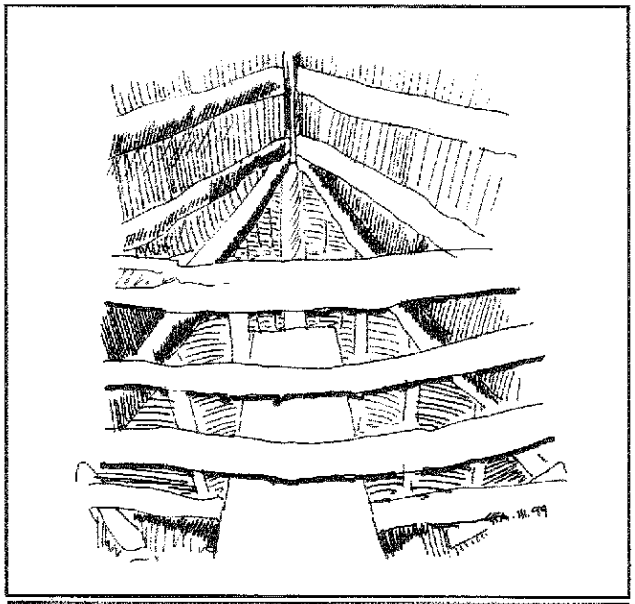


LA ZUBIA

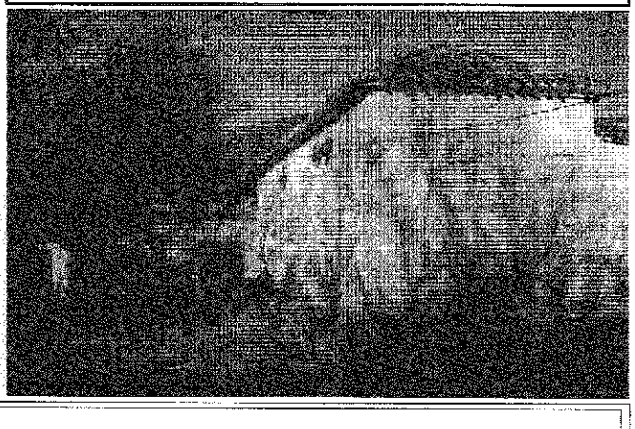
EDIFICACIÓN

LZ-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de los Olivares

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Cortijo Jabonero
Margen derecha de la vega del río Monachil
Monachil

Datación:
El más antiguo puede ser del siglo XVIII o incluso anterior reformado en el tiempo, el otro es de mitad del siglo XX.

Estado actual:
No están habitados pero se encuentran relativamente bien conservadas.

Se trata de dos pequeños módulos vivideros y los corrales adosados al más antiguo de ellos. El más antiguo consta de dos plantas de altura, con una sola crujía entre sendos muros de tapial con forjado de alfajía y cubierta a cuatro aguas con teja árabe y estructura de pares con tirantes, cuadrales y entrevigado de cañizo. Tiene huecos muy pequeños en la fachada de mediodía. El otro módulo es más reciente con una sóla planta y similar en su tipología constructiva.

Observaciones: El conjunto se completa con la acequia y los árboles de gran porte que protegen la placeta empedrada delantera.

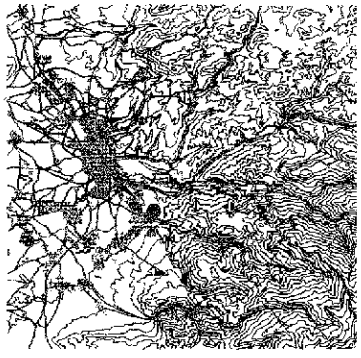
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

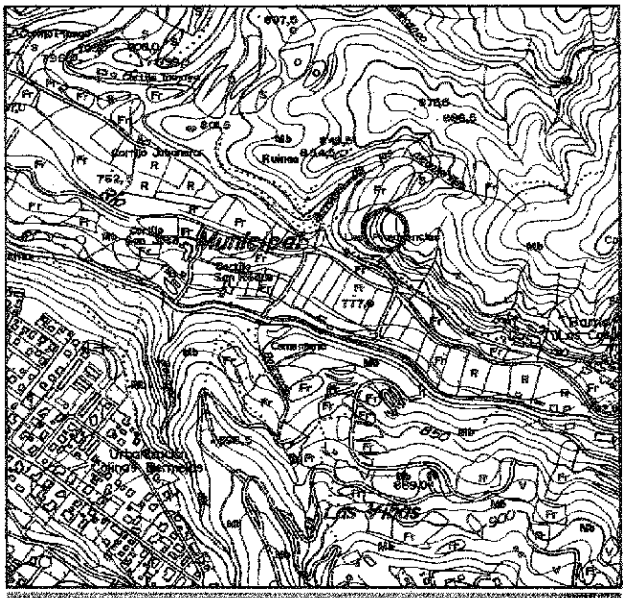
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas con sustitución de algunos tirantes en mal estado.

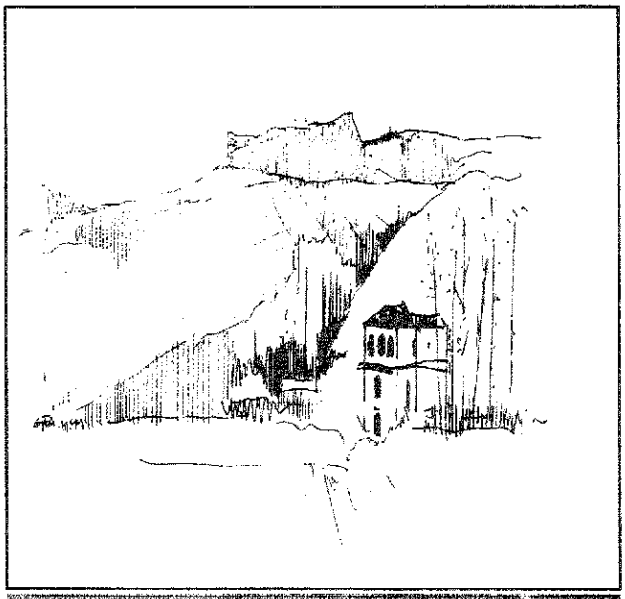


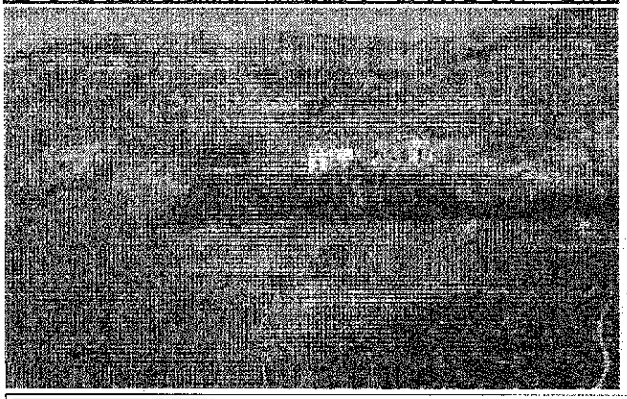
MONACHIL

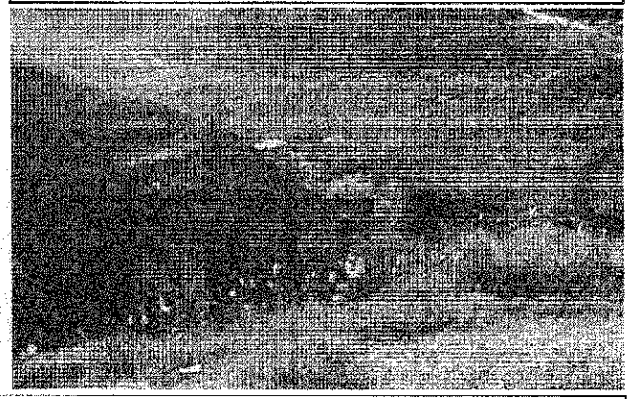
EDIFICACIÓN

MO-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de las Providencias

Tipología:
Cortijo

Localización:
Margen derecha de la vega del río Monachil
Las Providencias
Monachil

Datación:
Final siglo XIX, principios del XX.

Estado actual:
En parte abandonado.

Cortijo con planta en forma de L, tiene tres alturas, en el que sobresale el ala orientada al sur, con la última planta destacada por su cubierta a tres aguas y tres huecos con arco de medio punto.

Observaciones: A su lado se está construyendo una vivienda de gran volumen.

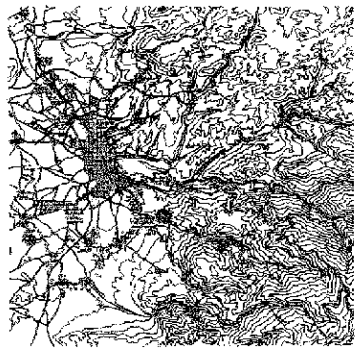
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral en cubiertas.



MONACHIL

EDIFICACIÓN

MO-02

(Continúa en el fascículo 8 de 9)

PUBLICACIONES

Título:

ESTUDIO SOBRE RECONOCIMIENTO DE ASTAS FRAUDULENTAS DE TOROS DE LIDIA



Contenido

- Estudio científico sobre la detección del afeitado:
  - Técnicas metodológicas
  - Técnicas analíticas
- Documentación gráfica en color
- Un volumen de 160 páginas
- Formato: UNE A5L

Realización: Consejería de Gobernación y Universidad de Córdoba
Edita y distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA
PVP: 1.500 ptas. IVA incluido
Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm.11
Bellavista 41014 Sevilla
También está en venta en librerías colaboradoras
Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo cual se comunicará a vuelta de correo.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 7 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

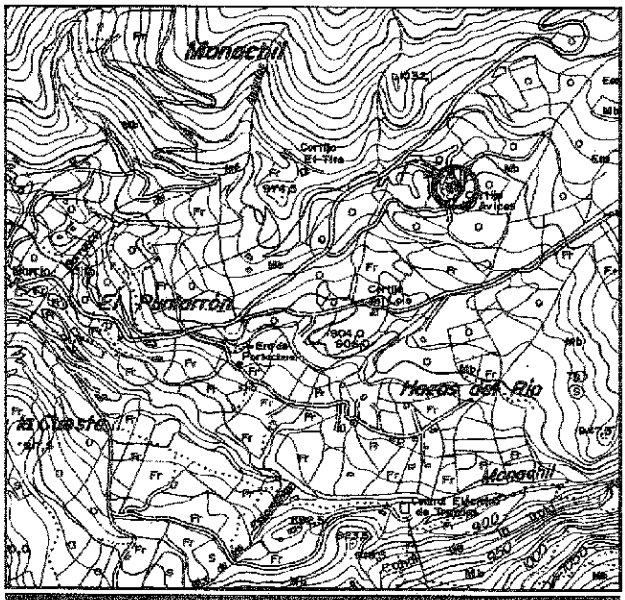
Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

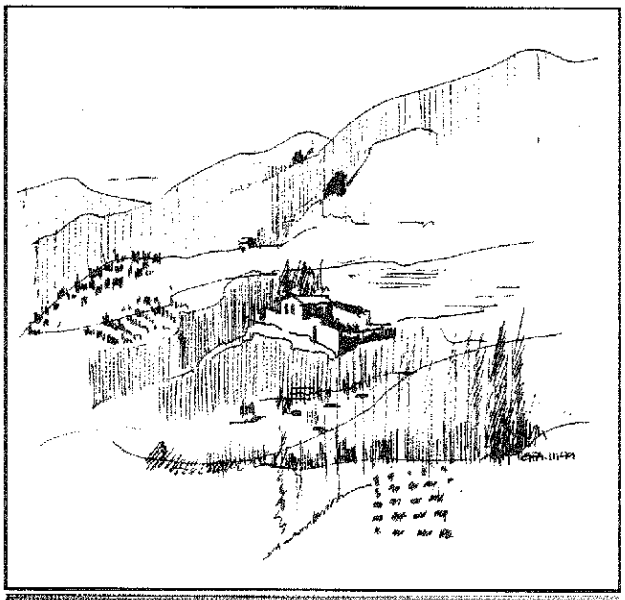
Número formado por nueve fascículos

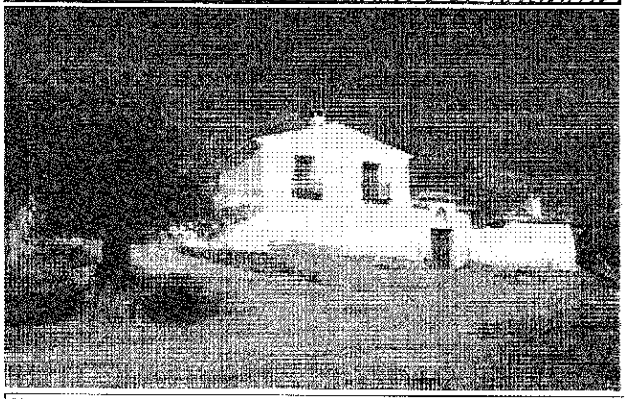
Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (8 de 9)**

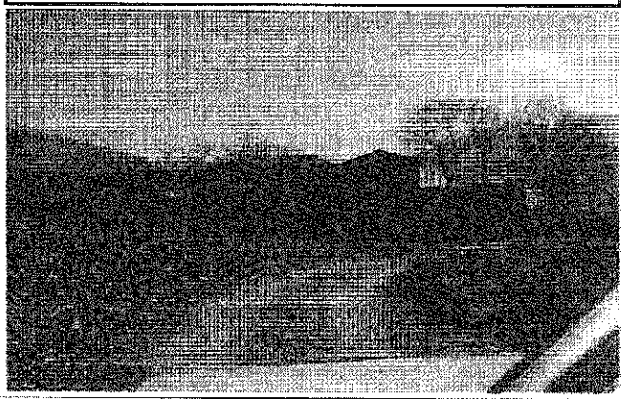
Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Avices

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Monachil al Purche
Los Avices
Monachil

Datación:
Siglo XVIII-Siglo XIX.

Estado actual:
A parte del módulo reformado mantiene otros en mal estado de conservación sobre todo en cubiertas y revestimientos de muros.

Cortijo de planta rectangular en torno a un patio de aperos. Tiene un cuerpo central recientemente reformado y restos originales con muros de mampostería y módulos de almacén y cuadras que acaban conformando el perímetro. Tiene cubiertas generalmente a dos aguas de teja árabe. El módulo nuevo tiene dos alturas con balcones a mediodía en la planta superior. Se le ha dotado de una puerta doméstica destacada por una hornacina resaltada sobre ella. Es el cortijo más grande de esta zona tradicionalmente agrícola, con pequeñas huertas abancaladas.

Observaciones: Por su implantación, volumen y blancura destaca en el paisaje abancalado y con el fondo de la solana de la cañada de los Cucos.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

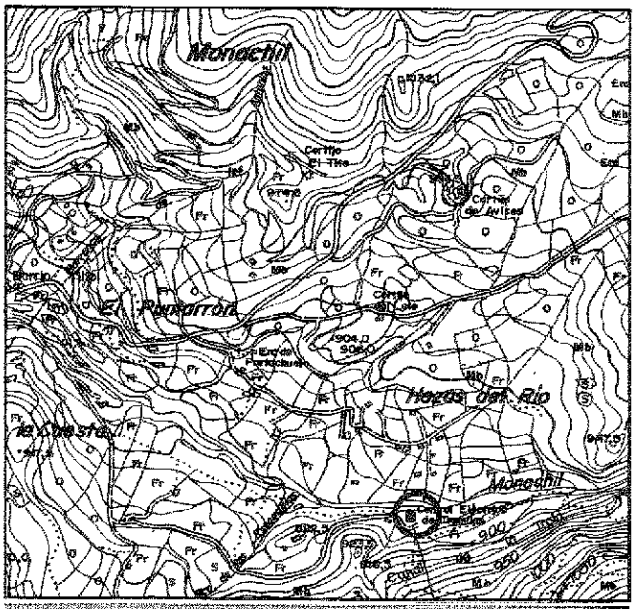
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas de los módulos posteriores y revocos y refuerzos puntuales en muros.

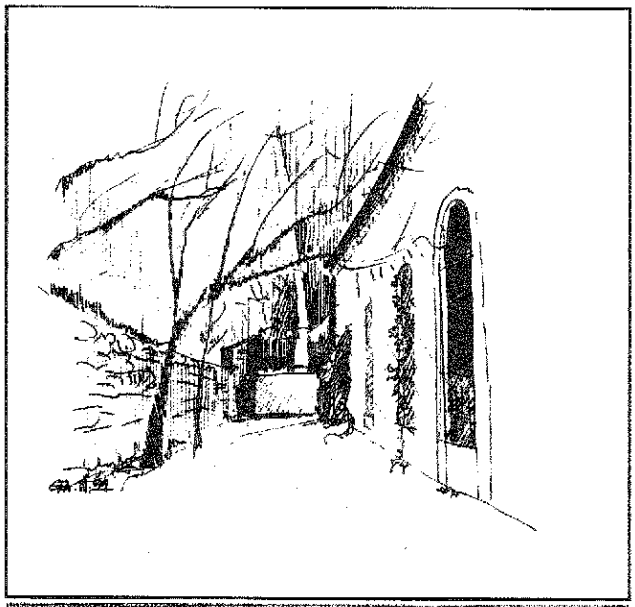


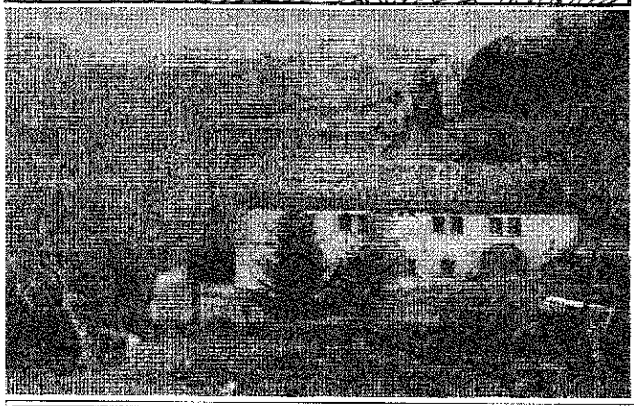
MONACHIL

EDIFICACIÓN

MO-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Central Eléctrica de Tranvías

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Camino lateral al de la Umbría
Vega de río Monachil
Monachil

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
En uso.

Minicentral hidroeléctrica que en su día abasteció de energía a los tranvías de Granada, hoy en uso nuevamente tras su rehabilitación por parte del Ayuntamiento de Monachil. Consta de una nave cubierta a dos aguas sobre cerchas metálicas, adosada a la cual tiene una de dos plantas con cubierta plana. Todo el edificio tiene los huecos recercados de ladrillo y el resto de muro de enfoscado y pintado.

Observaciones: Se encuentra enclavada en el bello paisaje que ha dibujado el río Monachil a la salida de los Cahorros.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El actual

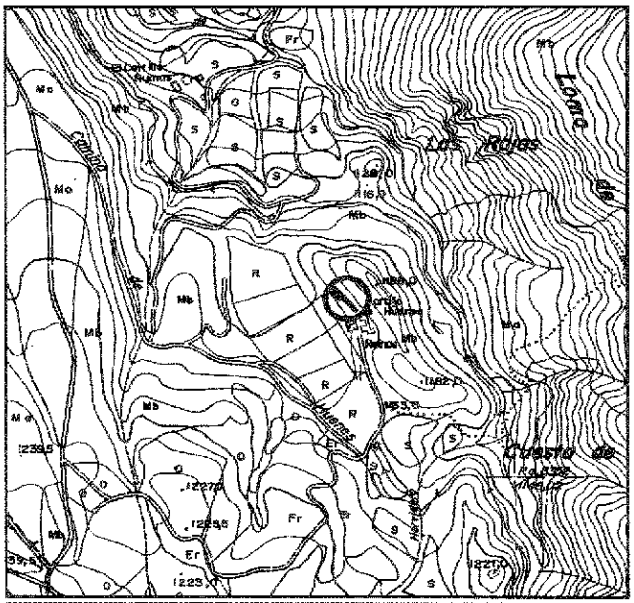
Necesidades de intervención:

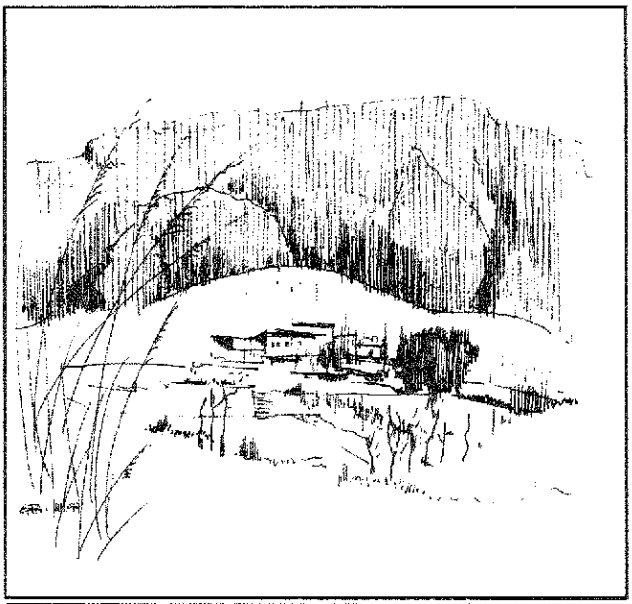


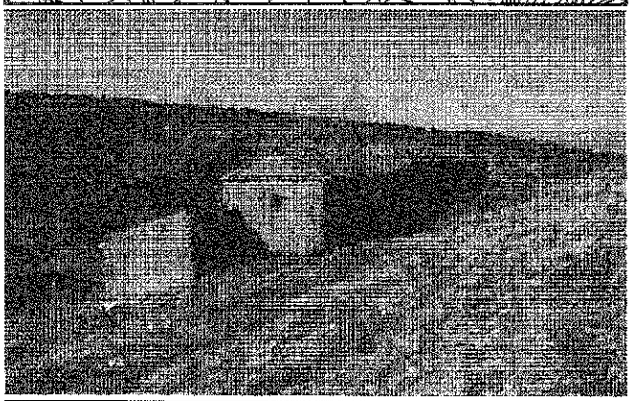
MONACHIL

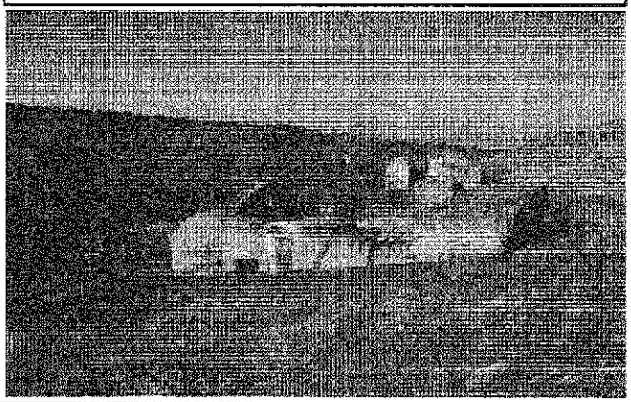
INFRAESTRUCTURA

MO-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo Huenes

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino de Huenes

Frente a cuesta de Quebrantajarres

Monachil

Datación:

La mayor parte de las edificaciones son del siglo XIX, algunas naves son recientes, dedicadas a estabulación de ganado, puede datarse algún módulo con más de doscientos años.

Estado actual:

Existen zonas en uso que están relativamente bien conservadas. La mayor parte tienen sus cubiertas en mal estado o las han perdido quedando los muros de carga expuestos.

Conjunto de edificaciones agrícolas y ganaderas, algunas de ellas en ruinas, asentadas en la falda de un escarpe rocoso dentro del valle del arroyo de Huenes. Destaca, junto a las edificaciones alineadas perpendicularmente a la pendiente, la masa de árboles que la rodea y conforman la placeta delantera. En general son módulos de dos plantas, alineados a una sola crujía entre dos muros de tapial o mampostería, con cubierta de teja árabe a dos aguas. Todas tienen revestimientos pero sólo algunas están blanqueadas.

Observaciones: De entre lo construido destaca un silo cilíndrico de muros de mampostería y cúpula rebajada hoy en desuso. En general bien conservado.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

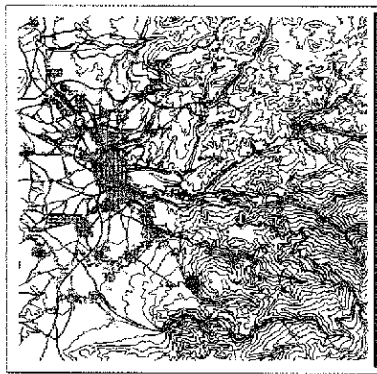
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Agrícola-Ganadera-Residencial

Necesidades de intervención:

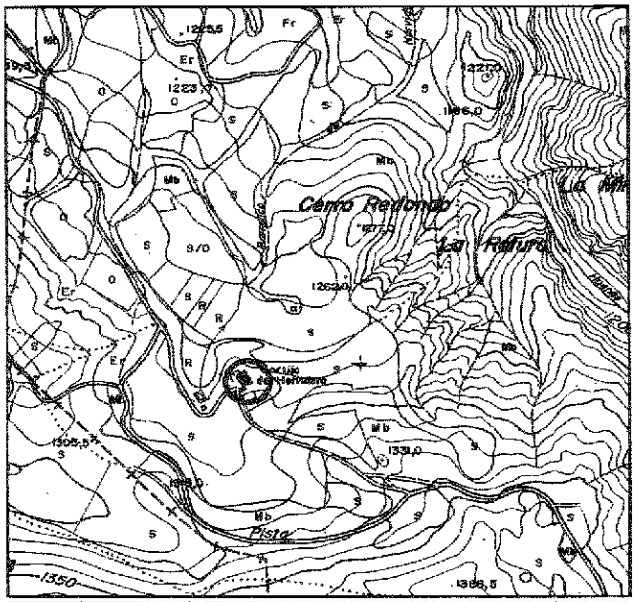
Rehabilitación integral de cubiertas o reposición de las desaparecidas. Revestimientos y pinturas. Reacondicionamiento del silo.

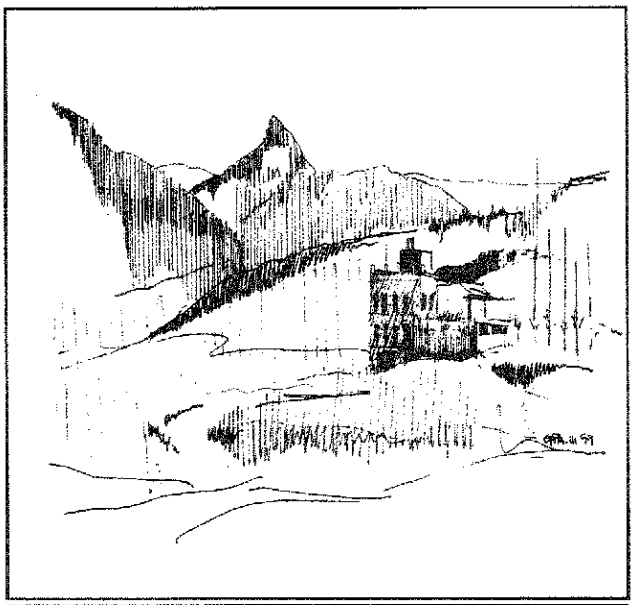


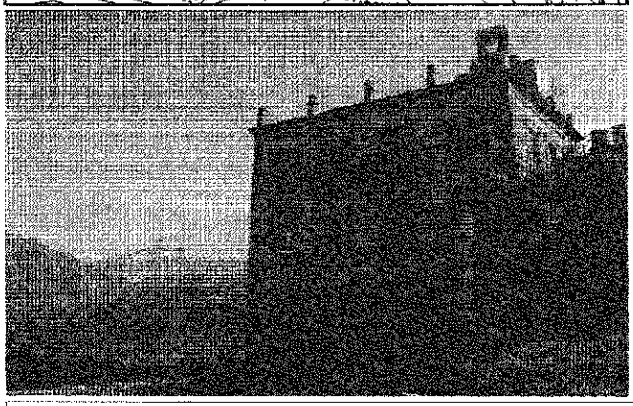
MONACHIL

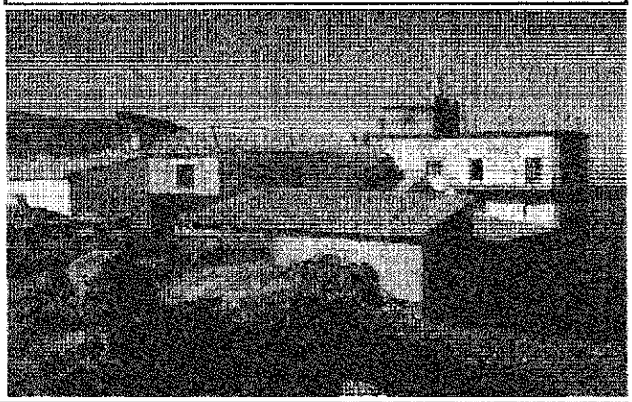
EDIFICACIÓN

MO-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Hervidero

Tipología:
Vivienda rural-Merendero

Localización:
Camino de la Cortijuela
Barranco del Hervidero
Monachil

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
Presenta algunas fisuras en sus muros La cubierta aterrazada necesita la recuperación de las barandillas.

Conjunto de edificaciones en las que destacan dos perpendiculares entre sí de dos y tres plantas. La primera alargada con cubierta de teja árabe a cuatro aguas y la segunda de planta casi cuadrada, con cubierta aterrazada en la que destaca un torreón pintoresco almenado con claras referencias a la torre de la Vela de la Alhambra. Destacan sus muros de carga de mampostería careada y verdugada, recercado de huecos y refuerzos de esquinas de ladrillo aplantillado. Los forjados son de viguetas metálicas y entrevigado de ladrillo. El resto son almacenes y anejos recientes sin interés.

Observaciones: Tiene una magnífica situación paisajística y junto con el manantial de la Fuente del Hervidero el merendero que alberga supone un continuo reclamo como lugar de ocio de la población de la aglomeración urbana de Granada.

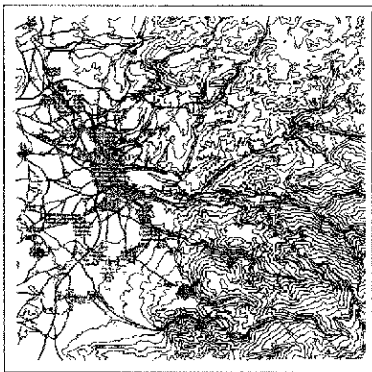
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial-Hostelero

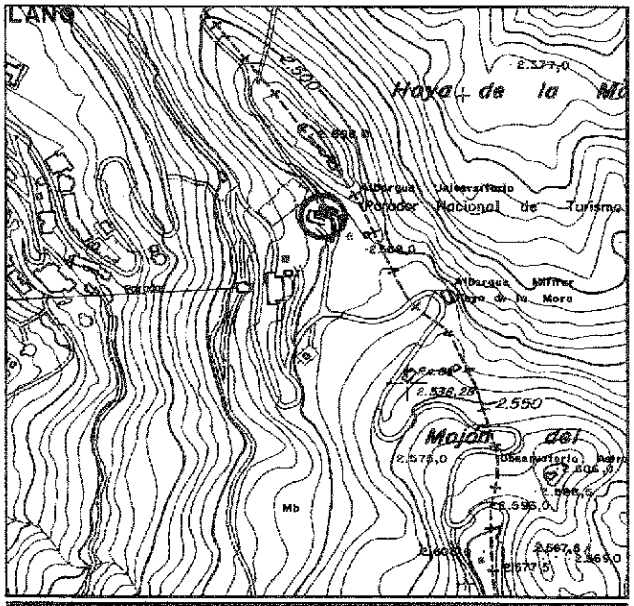
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas plana, con reposición de cerrajería. Consolidación de muros y en su caso recalce en cimentación.

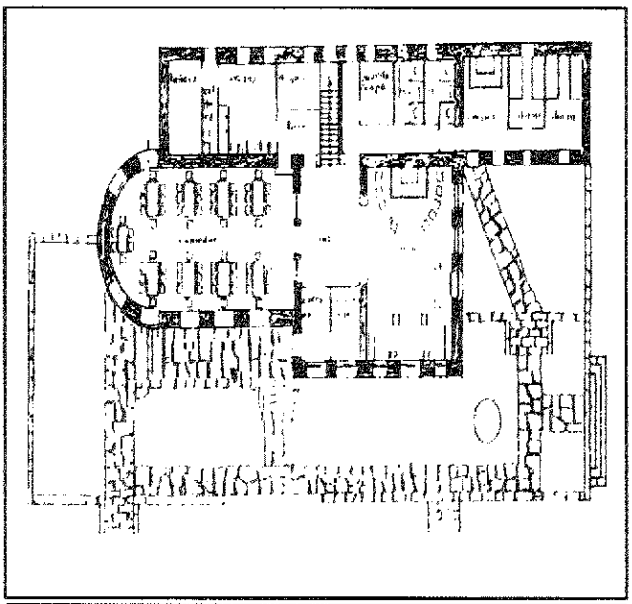


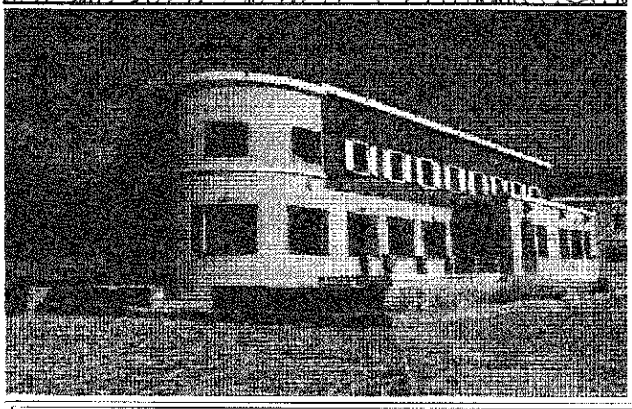
MONACHIL

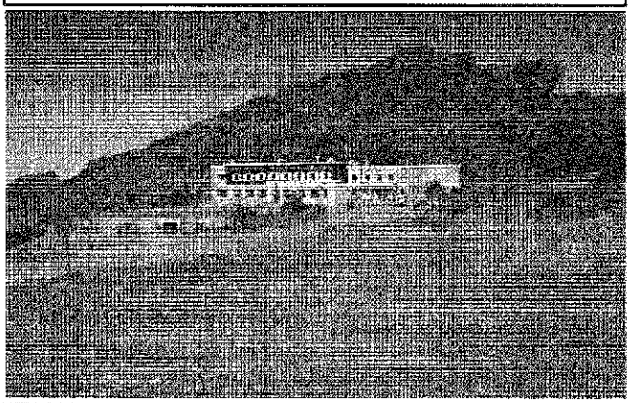
EDIFICACIÓN

MO-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Albergue universitario de Sierra Nevada

Tipología:
Edificio residencial

Localización:
Carretera de Sierra Nevada
Hoya de la Mora (2.500 m. s.n.m.)
Monachil

Datación:
1.933-1.935

Estado actual:
Se utiliza en temporada, y presenta numerosos defectos en fachadas, carpinterías y cubiertas (impermeabilización).

Es uno de los primeros edificios residenciales de Sierra Nevada, siendo un claro exponente de la arquitectura racionalista en Granada (uno de los escasos ejemplos que existen). Su rotunda implantación con el fondo de los Peñones de San Francisco no se ha visto mermada con el paso del tiempo, ni con construcciones vecinas, ni siquiera con la ampliación que se hizo en los años cincuenta. Consta de dos plantas de alzada y cubierta plana. En planta mantiene su claridad original formada por dos crujías, la delantera más ancha rematada en su extremo por un paño semicircular y la trasera más estrecha en la que se dispone la zona de servicios de planta baja. La alta se destina toda a habitaciones. Está resuelto con anchos muros de carga perforados por huecos

Observaciones: Aparece en varias publicaciones y guías de arquitectura. Sus autores fueron Fco. Prieto-Moreno y Fco.Robles Jiménez.

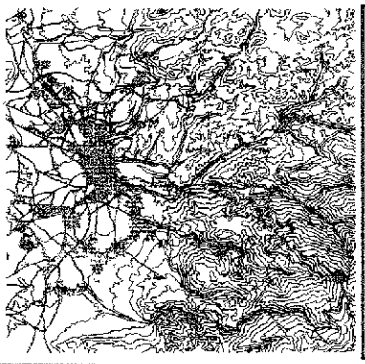
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

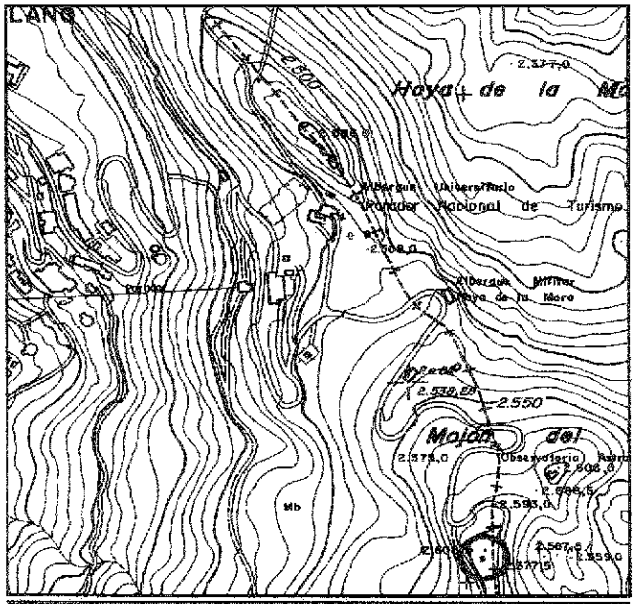
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas y fachadas. Sustitución de carpinterías unificando la imagen exterior.

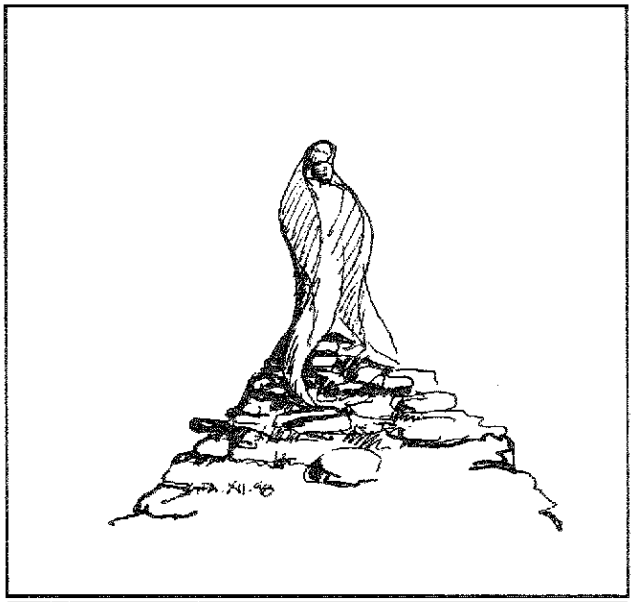


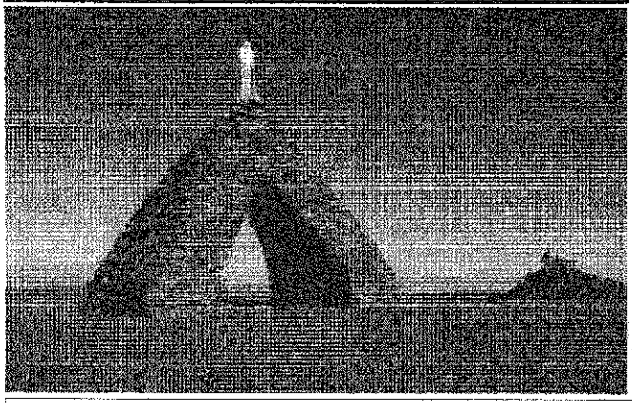
MONACHIL

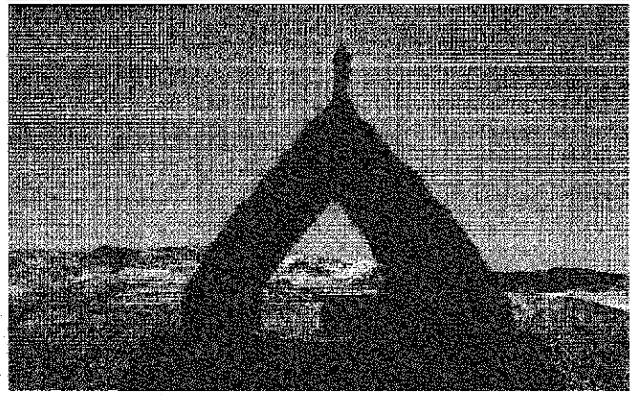
EDIFICACIÓN

MO-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Monumento de la Virgen de las Nieves

Tipología:
Monumento

Localización:
Carretera de Sierra Nevada
2.600 m. s.n.m.
Monachil

Datación:
Década de los años 60-70

Estado actual:
En general bien conservada exceptuando los graffitis que viene sufriendo.

Monumento a la Virgen de las Nieves sobre una explanada al lado de la carretera que sube al Veleta. Está formado por un pequeño altar de mampostería bajo el monumento, constituido por una pirámide de mampostería ahuecada interiormente en cuyo vértice está la imagen de la Virgen de las Nieves. Bella escultura de Miguel Moreno; figura muy estilizada con Niño en brazos en la que los ropajes que la abrazan juegan un papel esencial en la composición escultórica.

Observaciones: Es uno de los hitos importantes de Sierra Nevada. Se ha incluido en el bloque de elementos de edificación aunque no se ajuste para otorgarle un nivel de protección alto.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:

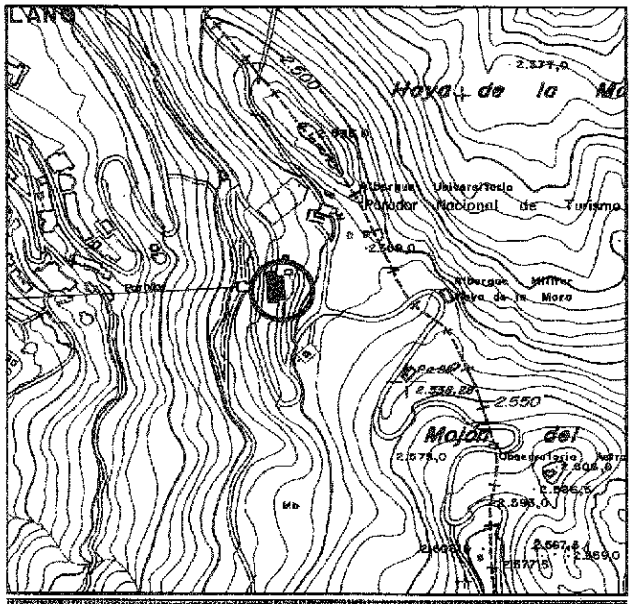
Necesidades de intervención:

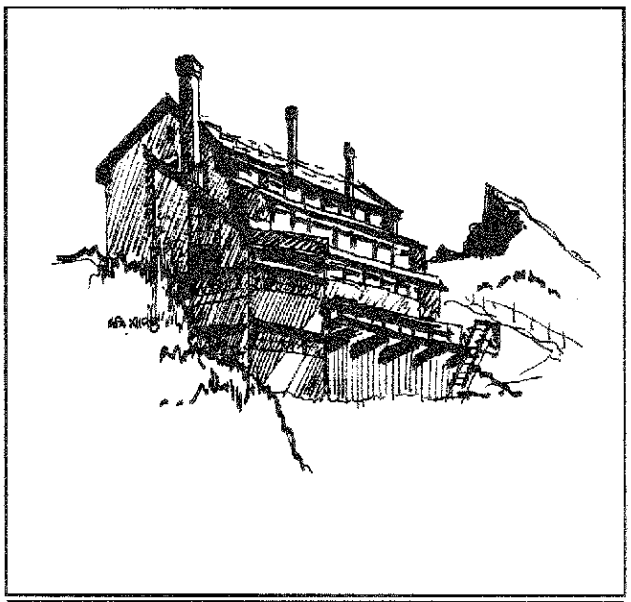


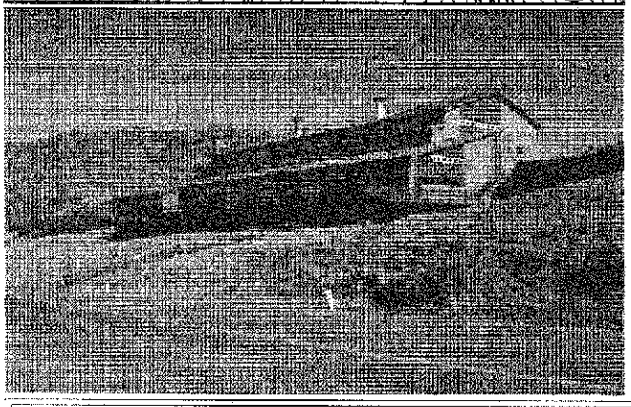
MONACHIL

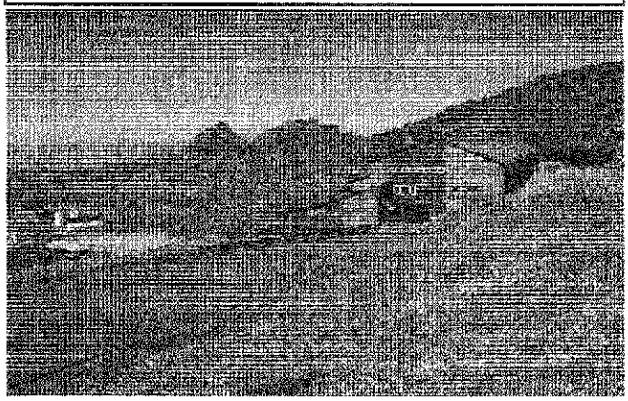
EDIFICACIÓN

MO-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Parador Nacional de Sierra Nevada

Tipología:
Arquitectónico residencial

Localización:
Carretera de Sierra Nevada
2.450 m. s.n.m.
Monachil

Datación:
1.965-1.975

Estado actual:
Se encuentra cerrado como Parador desde hace tiempo y más recientemente se cerró como Hotel definitivamente. Es visible el deterioro sufrido por la falta de mantenimiento.

Se trata del antiguo Parador Nacional de Sierra Nevada. Se compone de una planta rectangular bastante alargada y una sección descendente con la ladera que forma una fachada a poniente escalonada dejando una gran terraza delantera en voladizo., se cubre con pizarra a dos aguas en el cuerpo superior y en un agua en el resto en el sentido de la ladera. Es de estructura metálica, los cerramientos están acabados con mampostería y paños de tabiones de madera. El despiece y material de las carpinterías es uno de los elementos fundamentales en la composición.

Observaciones: Es uno de los pocos edificios de Sierra Nevada que luce un buen diseño arquitectónico por su ajustada volumetría y por su adaptación a la topografía, así como por el acertado uso de materiales en sus fachadas.

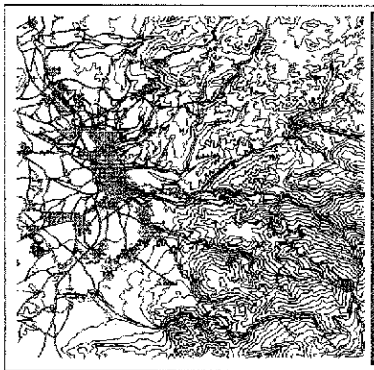
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Hotelero

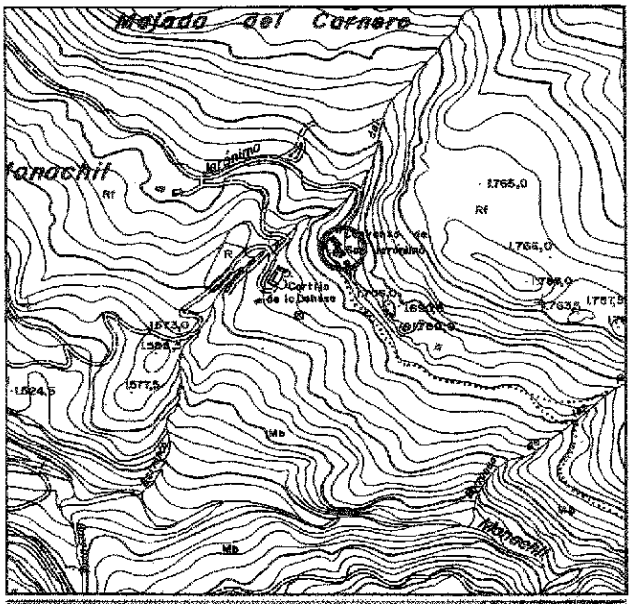
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de los paños de madera y de la estructura metálica vista. Sustitución de la carpintería o readaptación de la original.

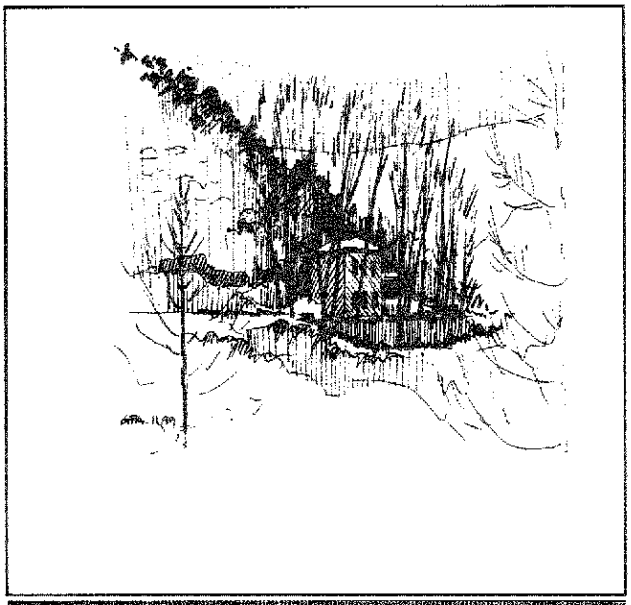


MONACHIL

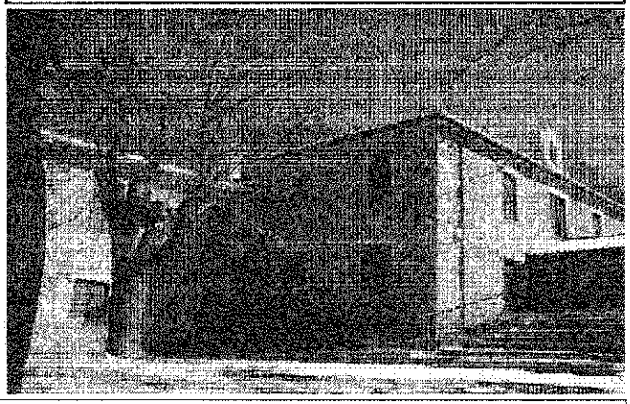
EDIFICACIÓN

MO-09









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Convento de San Jerónimo

Tipología:
Casa de Retiro

Localización:
Camino de San Jerónimo
Majada del Carnero
Monachil

Datación:
El edificio originalmente puede datar de la primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
Rehabilitado y en perfecto estado.

Es un edificio residencial de carácter religioso implantado en un bellísimo paisaje. Se compone de varios volúmenes adosados, los principales son los de habitación, con dos plantas de altura y cubierta con teja árabe a cuatro aguas, tiene terrazas delanteras al suroeste sobre la que está la capilla, que es un modulo adosado con cubierta a dos aguas. Todos los muros son de mampostería muy bien ejecutados y huecos ordenados y bien proporcionados en todas sus fachadas. Ha sido muy bien rehabilitado recientemente embelleciéndolo aún más con las carpinterías, cerrajería y cubiertas reformadas.

Observaciones: El paraje excepcional en el que se encuentra se cualifica aún más con la edificación y la gran masa de árboles que lo rodean.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Religioso

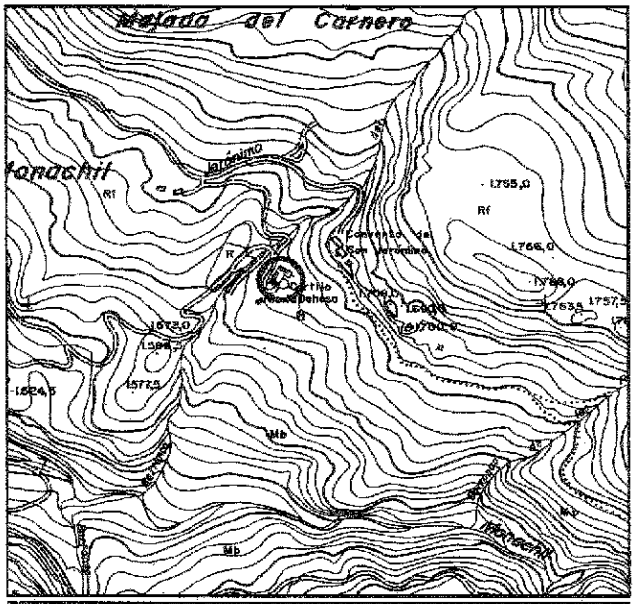
Necesidades de intervención:

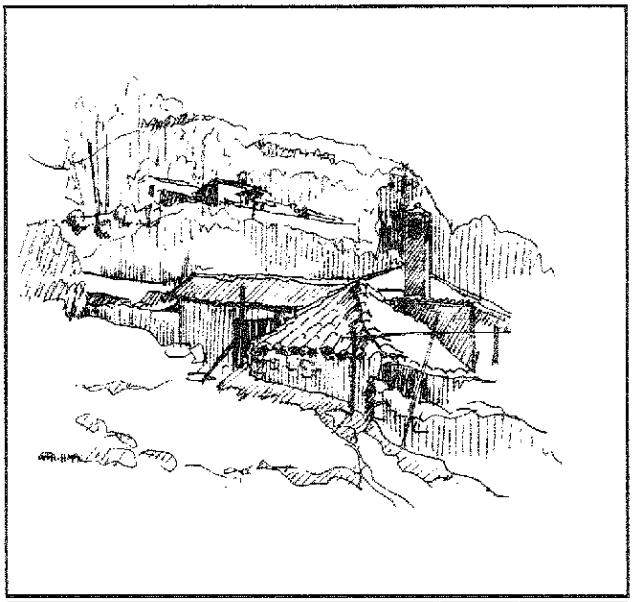


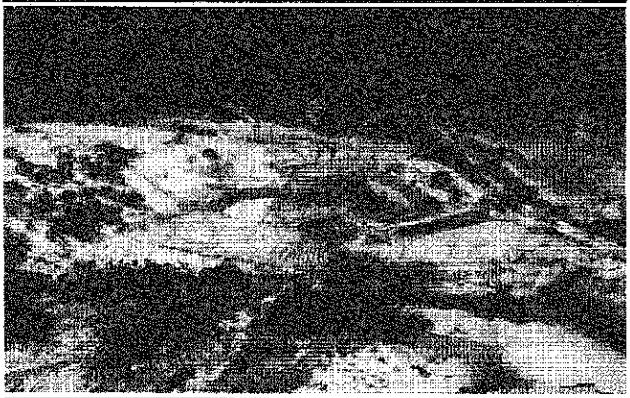
MONACHIL

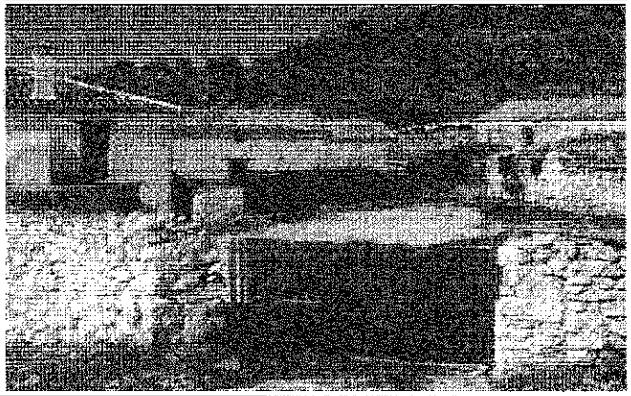
EDIFICACIÓN

MO-10









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de la Dehesa

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino de San Jerónimo a la Central de Diéchar

Majada del Carnero

Monachil

Datación:

El módulo principal está reformado recientemente de forma bastante correcta, el resto de cuerpos pueden datar del siglo XIX o incluso ser más antiguos.

Estado actual:

Se conserva en buen estado salvo las cubiertas de los cuerpos más antiguos que precisan ser rehabilitados.

Cortijo en planta con forma de L, el ala sur es la vivienda con dos plantas de altura, cubierta a cuatro aguas y rehabilitado recientemente; el resto son dependencias anejas y corrales con cubierta a dos aguas también de teja árabe. Cierra el patio de aperos una tapia baja y ancha de mampostería y diversos corrales alineados al fondo. El módulo principal tiene huecos ordenados y bien proporcionados en fachada, con placeta delantera. Restan algunos cuerpos bajos con cubiertas de teja árabe y gruesos muros de mampostería sin revestir y encalados.

Observaciones: Por la disposición de sus volúmenes, su implantación en la explanada de la Dehesilla y el inigualable fondo de la Loma de Dílar y el robledal de San Jerónimo en la umbría, supone un magnífico ejemplo de arquitectura rural de gran valor ambiental y paisajístico.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola-Ganadero

Necesidades de intervención:

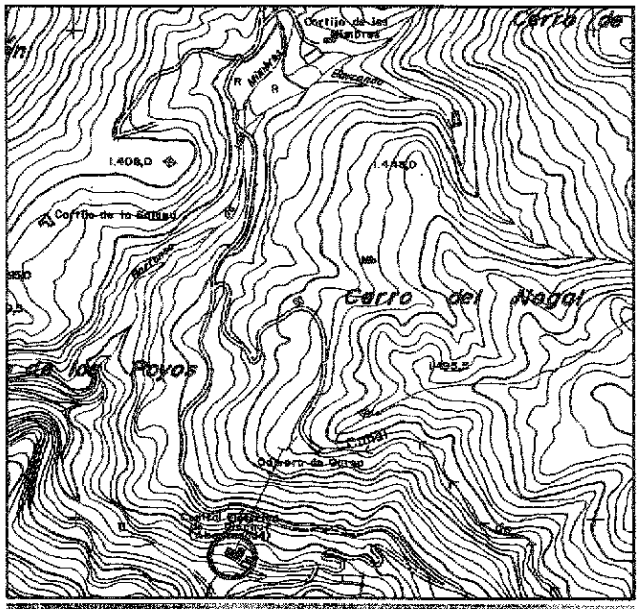
Rehabilitacion integral del todas las cubiertas de los módulos de servicio y corrales.

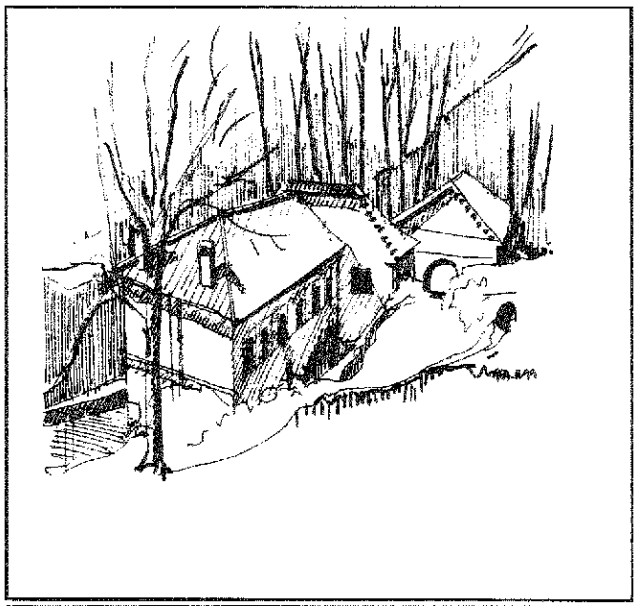


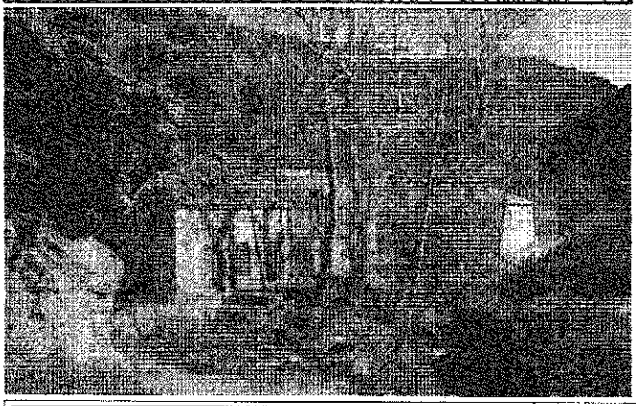
MONACHIL

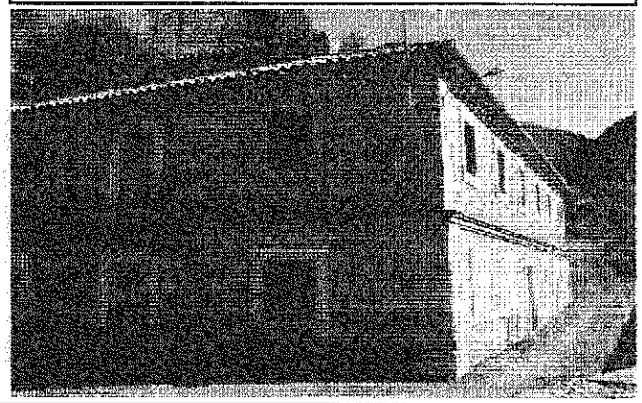
EDIFICACIÓN

MO-11









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Central Eléctrica de Diéchar

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Sobre el río Monachil
Frente barranco de la Dehesilla
Monachil

Datación:
Final del siglo XIX, principios del XX.

Estado actual:
En uso la central, abandonada la zona residencial pero en buen estado

Minicentral hidroeléctrica formada por el edificio propio de la central y otro de vivienda al lado. Este último consta de dos plantas con cubierta a cuatro aguas de teja árabe, ejecutado con muros de carga de mamposteria careada con huecos regulares y ordenados en fachada, todos con recercado. Tiene zócalo, línea de imposta entre plantas alero con canes de obra, hoy sin uso residencial. La central es una nave alargada, perpendicular al tubo de alimentación, cubierta a dos aguas sobre cerchas metálicas y teja árabe. Todos los huecos de fachada son de grandes proporciones y con arco de medio punto.

Observaciones: Se encuentra en un bello paisaje junto al río a la entrada del estrechamiento de los Cahorros rodeado de pinos en la ladera y de los álamos en la ribera.

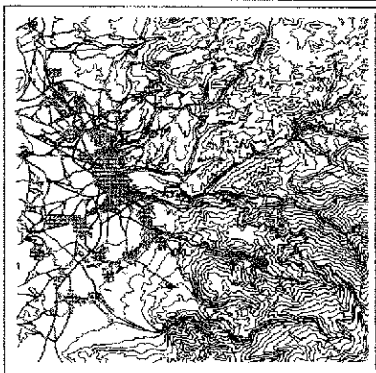
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El original

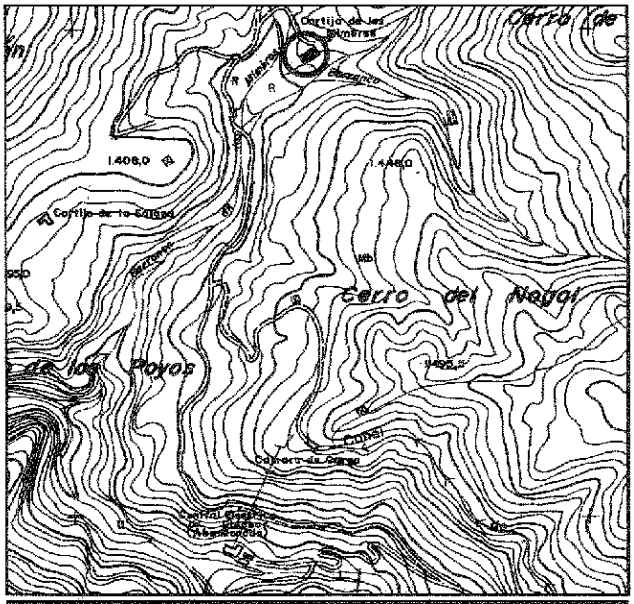
Necesidades de intervención:

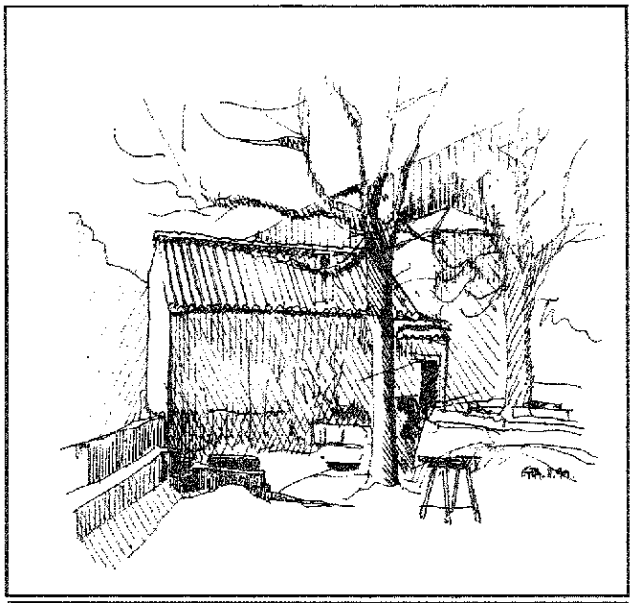


MONACHIL

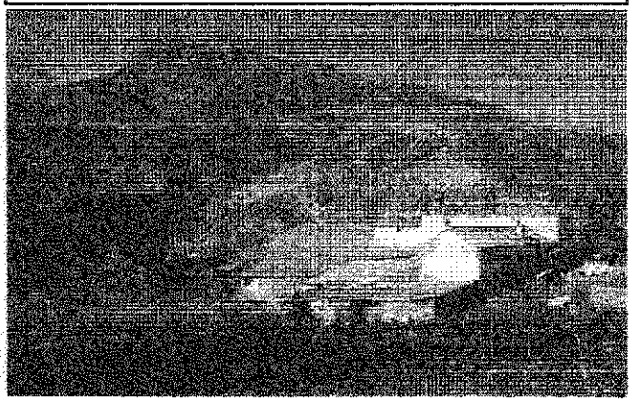
INFRAESTRUCTURA

MO-12









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de las Mimbres

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Purche a la Central de Diéchar
Barranco de las Mimbres
Monachil

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Se encuentra habitado. Presenta cubiertas en mal estado y un hacinamiento excesivo de corrales sobre las zonas vivideras.

Cortijo de planta en forma de L formada por los módulos propios de vivienda y otra serie de añadidos con diversos tipos de cubrición (chapas, empalados, etc.) para el ganado. Los módulos de vivienda están cubiertos con teja árabe a dos aguas. Uno tiene dos alturas el resto sólo una. Muros de tapial encalado con pequeños huecos abiertos a mediodía.

Observaciones: Está enclavado al lado del arroyo de las Mimbres y junto a la edificación destaca la masa de árboles que lo rodean: mimbres, encinas y álamos.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

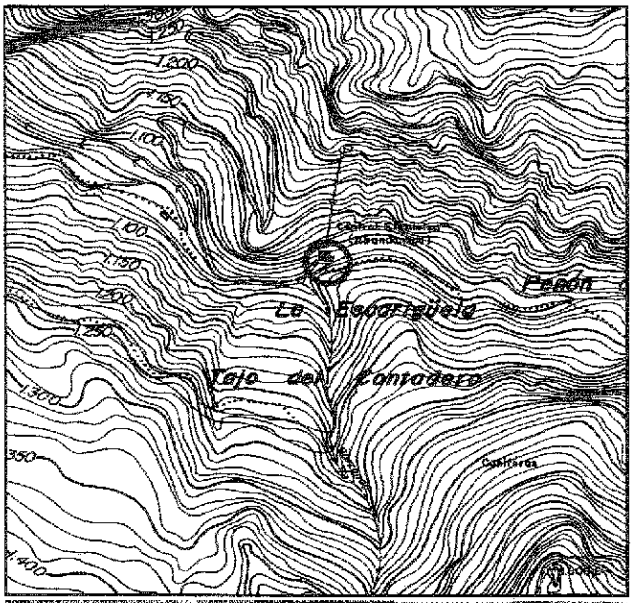
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas. Limpieza y reorganización de los corrales alrededor del cortijo.

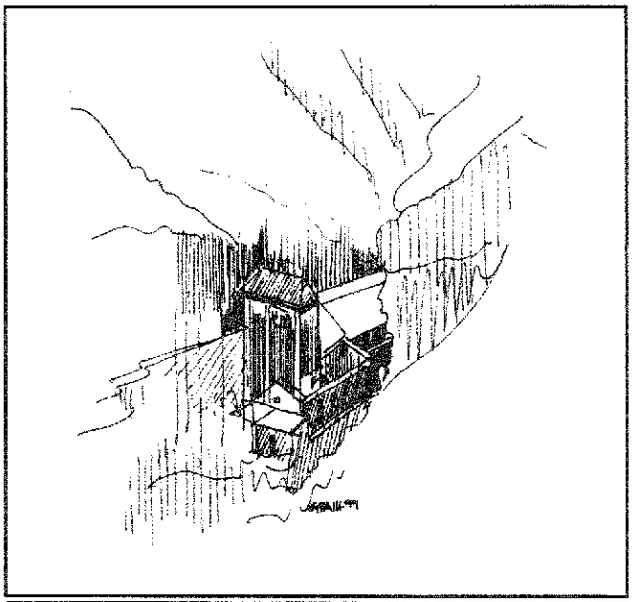


MONACHIL

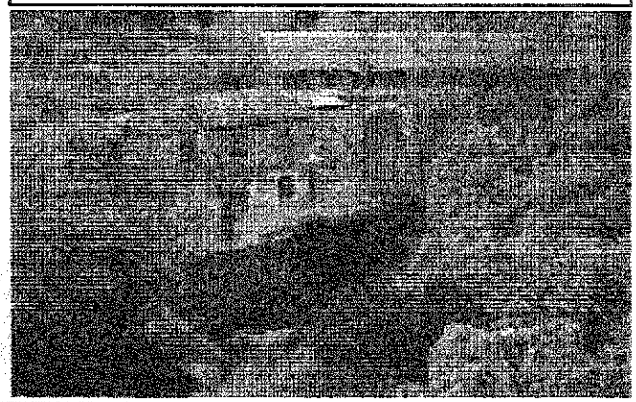
EDIFICACIÓN

MO-13









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Central Eléctrica de la Vega

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Cauce del río Monachil
La Escarigüela
Monachil

Datación:
Principios del siglo XX.

Estado actual:
En uso.

Minicentral hidroeléctrica abandonada durante un tiempo y reutilizada actualmente tras una profunda reforma. Se compone de varios módulos: el principal es una nave alargada de nueva planta con cubierta a dos aguas de teja árabe. Tiene una galería de huecos bajo el alero con lamas para ventilación. El cuerpo inferior es de mampostería y en él destaca la puerta de acceso con arco de medio punto. El resto de módulos son los originales. El delantero es tipo residencial con muros de mampostería, huecos ordenados en fachadas con recercado y cubierta a cuatro aguas de teja árabe. Al fondo quedan restos arruinados junto a la antigua torre de salida del cableado eléctrico.

Observaciones: Se trata de una explotación privada.

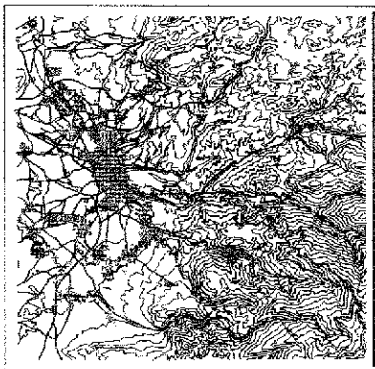
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El actual.

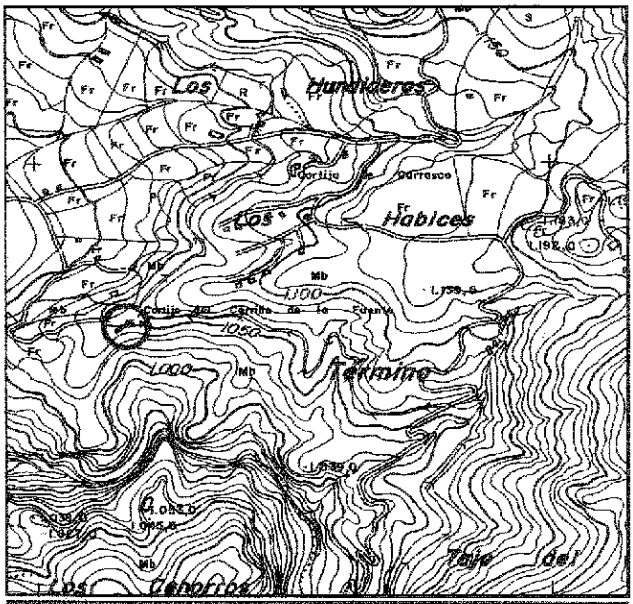
Necesidades de intervención:
Rehabilitación del módulo en ruinas.

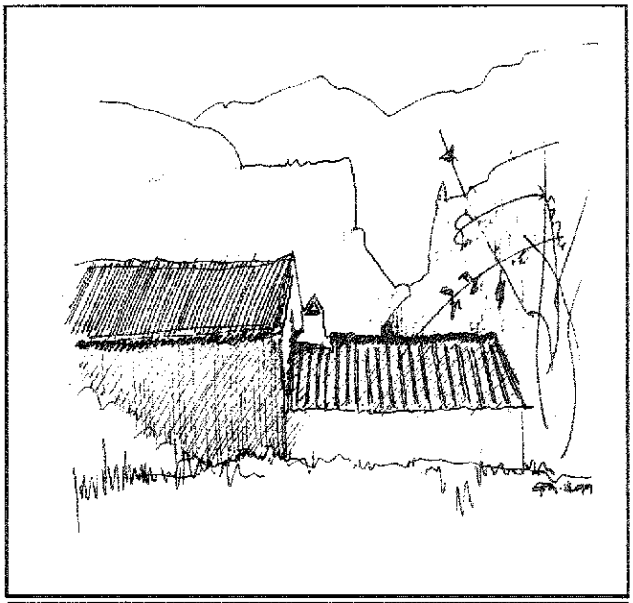


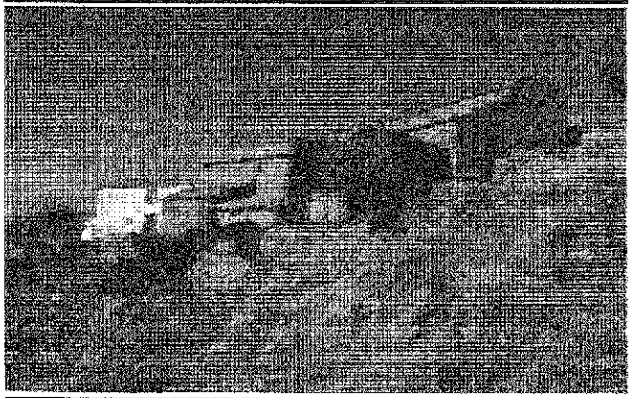
MONACHIL

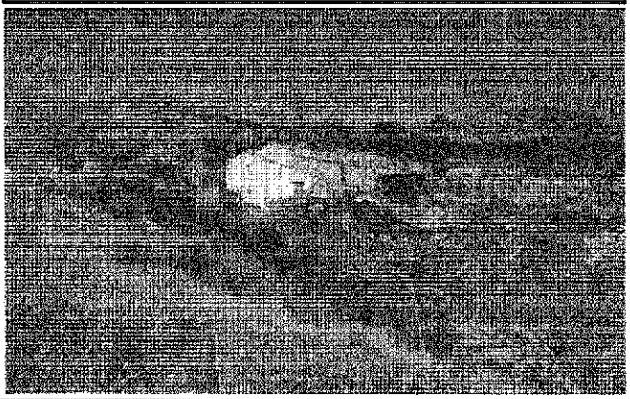
INFRAESTRUCTURA

MO-14









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Cerrillo de la Fuente

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino lateral al de los Hundideros
Sobre los Cahorros
Monachil

Datación:
Siglo XVIII, siglo XIX.

Estado actual:
Tiene una zona arruinada, sin cubiertas, o con deterioro grave de las mismas.

Conjunto de edificaciones sobre la ladera de la margen derecha del rio Monachil en su salida de los Cahorros. Formada por varios módulos adosados, de una planta al norte y de dos o tres hacia el barranco. Todos con cubiertas de teja árabe a una o dos aguas. Hay muros de mampostería y otros de tapial. Forjados de rollizo. Tiene parte con revoco y encaladas y otros sin encalar.

Observaciones: Está enclavado en un paisaje excepcional teniendo el propio cortijo un gran valor paisajístico y ambiental desde los Cahorros.

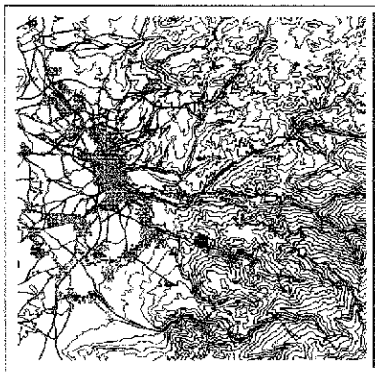
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

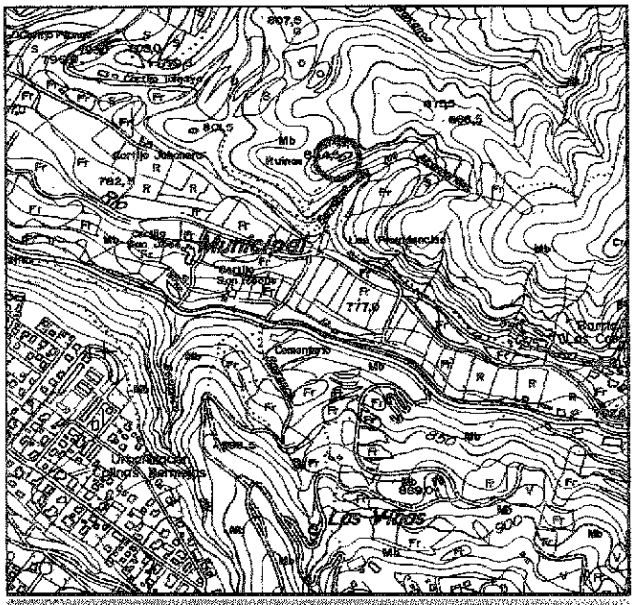
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas con restitución de las desaparecidas, igualmente con los forjados.

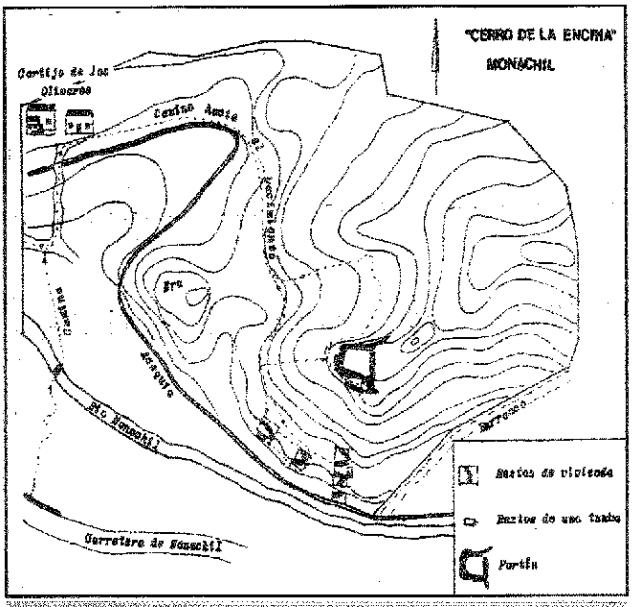


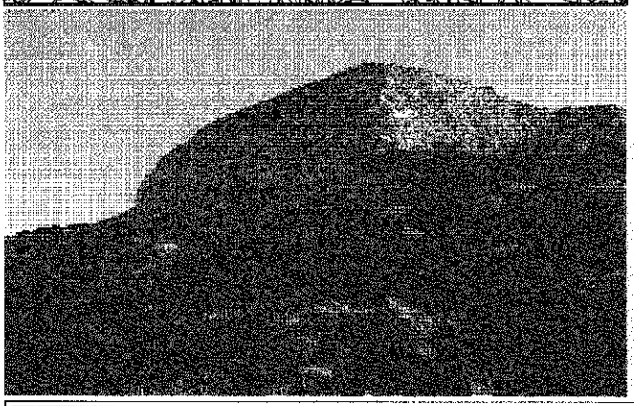
MONACHIL

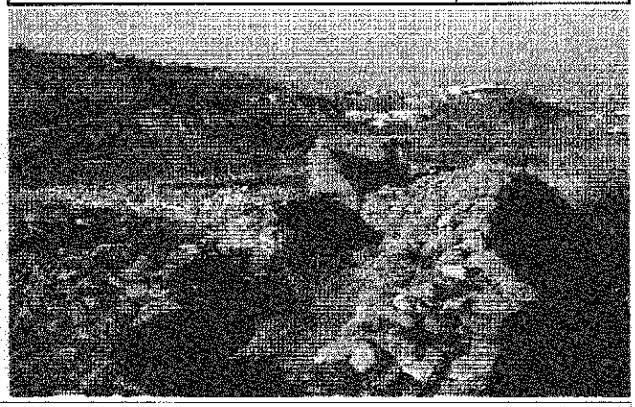
EDIFICACIÓN

MO-15









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cerro de la Encina

Tipología:
Yacimiento

Localización:
Cerro de la Encina
Vega del río Monachil (márgen derecha)
Monachil

Datación:
Edad del Bronce (1.900 a 1.800 a.d.C.) perteneciente a la cultura argárica.

Estado actual:
Está en proceso de excavación y restauración arqueológica desde 1.921.

El yacimiento se extiende sobre la cumbre del monte (fortín), con tres explanadas escalonadas (poblado) y la ladera norte (poblado) junto al río. Sobre la parte alta se encuentra la fortificación. Al menos son tres los recintos defensivos, siendo el superior el mejor conservado: de planta rectangular (20 x 14 m) tiene dos puertas. Anchos muros de mampostería (1,20 - 1,80 m) tomada con barro, a veces revocados con arcilla. En las laderas tras aterrazarlas, se situaban las viviendas realizadas con la misma técnica constructiva que el fortín. Los techos eran a dos aguas o planas a base de ramas y barro. La altura máxima conservada es 2,60 m. Se conservan los hoyos de apoyo a los postes para sostener las cubiertas. Quedan restos de enterramientos (cistas).

Observaciones:

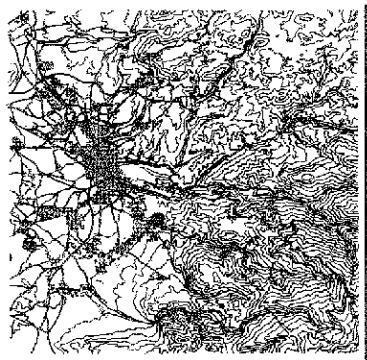
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:
Bien de Interés Cultural

Usos admisibles:
Cultural

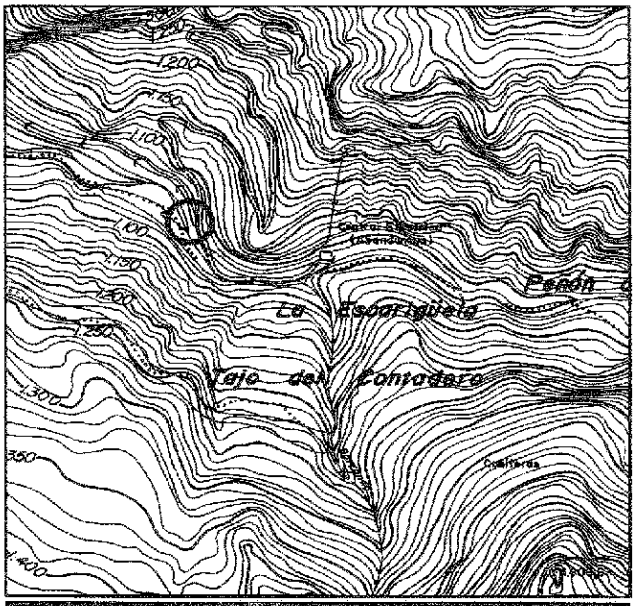
Necesidades de intervención:
Señalización y protección.

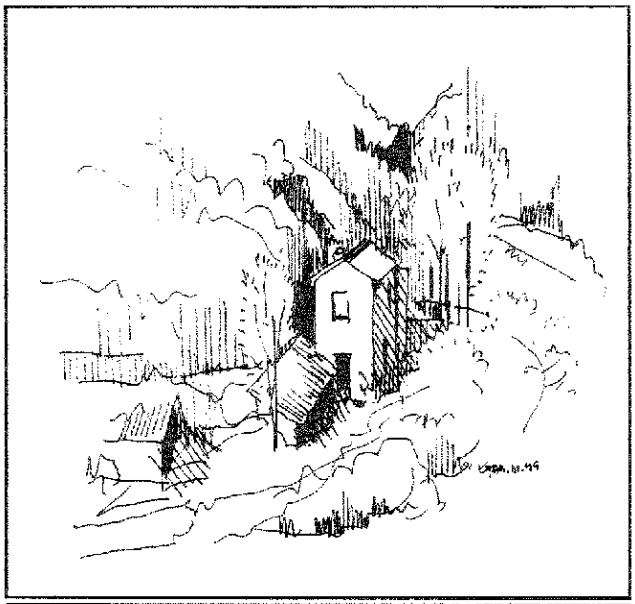


MONACHIL

ARQUEOLÓGICO

MO-16









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Presa del canal de la Central de Tranvías

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Camino de la Central de la Vega
Río Monachil, la Escarigüela
Monachil

Datación:
Último cuarto del siglo XIX.

Estado actual:
En uso, aunque muy deteriorada tanto la presa como las conducciones.

Presa de toma del canal de la central de Tranvías de Monachil. Consta de la presa, ejecutada en mampostería sobre el cauce del río con una gran compuerta de madera con flejes metálicos, canal de derivación, desagües, compuertas y una pequeña edificación de dos plantas de altura con escalera de caracol destacada en una de sus esquinas como cilindro de mampostería. Tiene cubiertas a dos aguas y ha perdido el forjado intermedio.

Observaciones: Forma parte de la serie de artefactos hidráulicos que se implantaron a lo largo del curso del río Monachil.

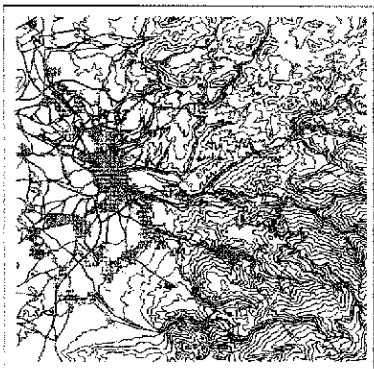
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
El original

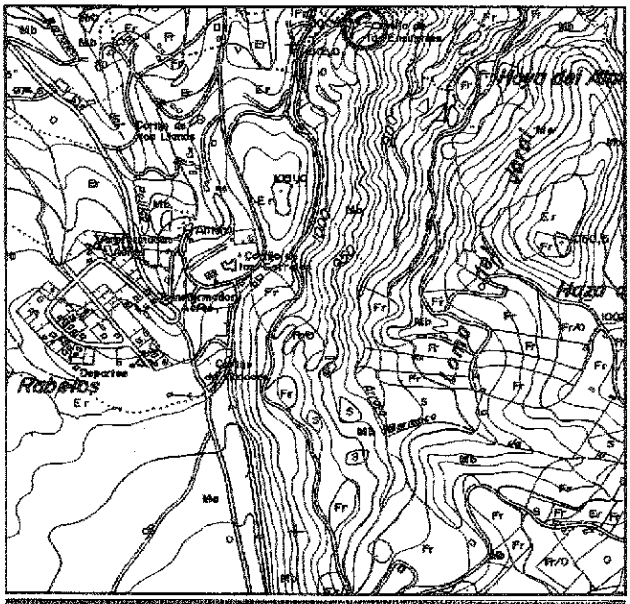
Necesidades de intervención:
Restauración de los muros de presa, de las conducciones y de la compuerta.
Reconstrucción interior y rehabilitación integral de la vivienda aguas abajo.

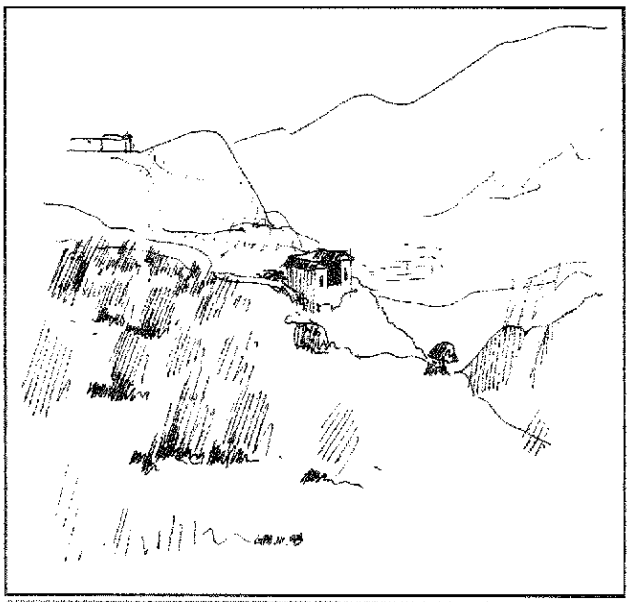


MONACHIL

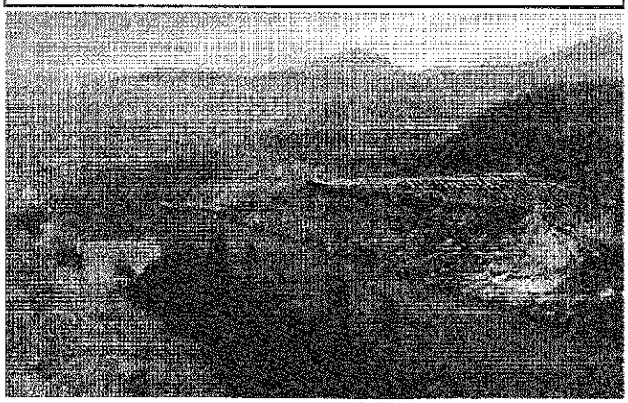
INFRAESTRUCTURA

MO-17









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de las Ensuertas

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino lateral al de los Leñadores
Ladera frente a la Hoya del Almez
Monachil

Datación:
Siglo XIX.

Estado actual:
Semiabandonado. Tiene muy deterioradas sus cubiertas y parte de sus muros.

Cortijo con planta en forma de U sobre el barranco, con una planta en la parte posterior y dos en la delantera salvando el gran desnivel del terreno. Se organiza en torno a un patio central abierto al sureste. Tiene una galería abierta en esta misma orientación en la planta alta del patio. Se cubre con teja árabe a dos aguas. Tiene era y en su parte posterior conserva en mal estado un horno. Ejecutado con un fuerte zócalo de mampostería y tapial con verdugadas de ladrillo en las plantas sobre éste.

Observaciones: Tiene una óptima disposición paisajística sobre el arroyo Huenes y la Hoya del Almez.

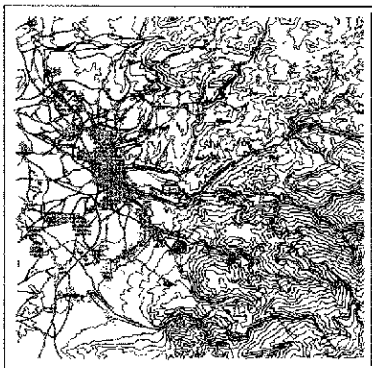
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial

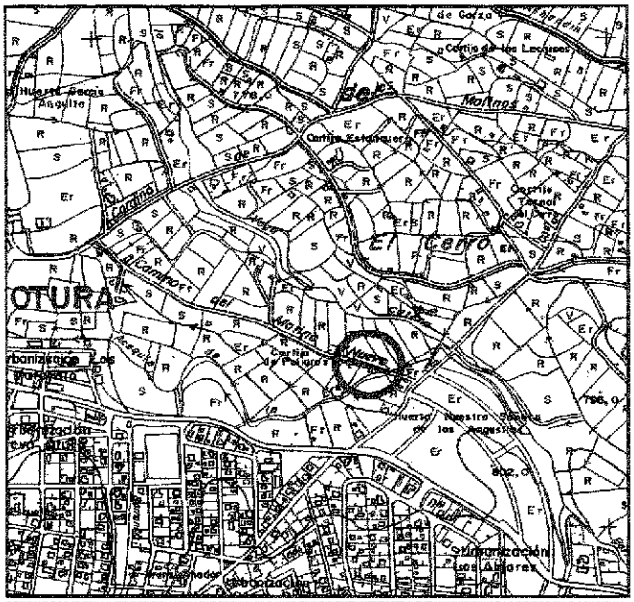
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de las cubiertas y de los muros, cerramientos y carpinterías.

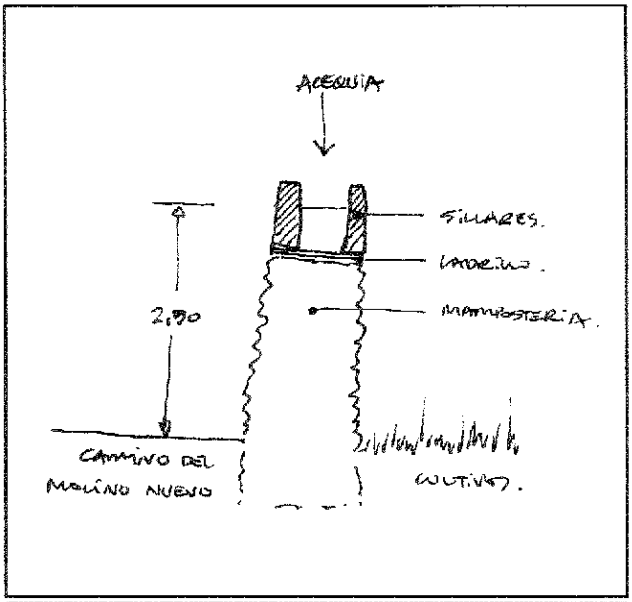


MONACHIL

EDIFICACIÓN

MO-18









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Acequia del Molino Nuevo

Tipología:
Acequia

Localización:
Camino del Molino Nuevo
El Cerro
Otura

Datación:
Siglo XIX, (siglo XVIII ?), puede ser incluso de origen mudéjar.

Estado actual:
Abandonada. Presenta algunas roturas y desaparición de sillares en ciertos tramos.

Acequia de alimentación del molino Nuevo. Elevada sobre un muro de mampostería de 2,50 m. de altura máxima para producir el salto de agua en el molino. El fondo y los laterales de la misma son de piedra arenisca labrada.

Observaciones: Formaría parte de los restos del molino en caso de una actuación conjunta destinada a un uso público.

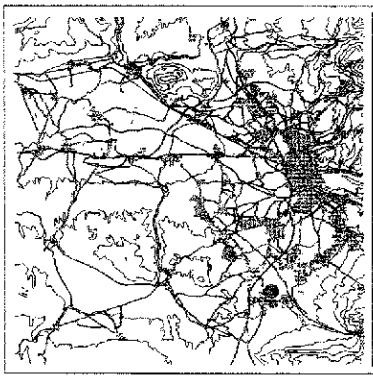
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
Cultural

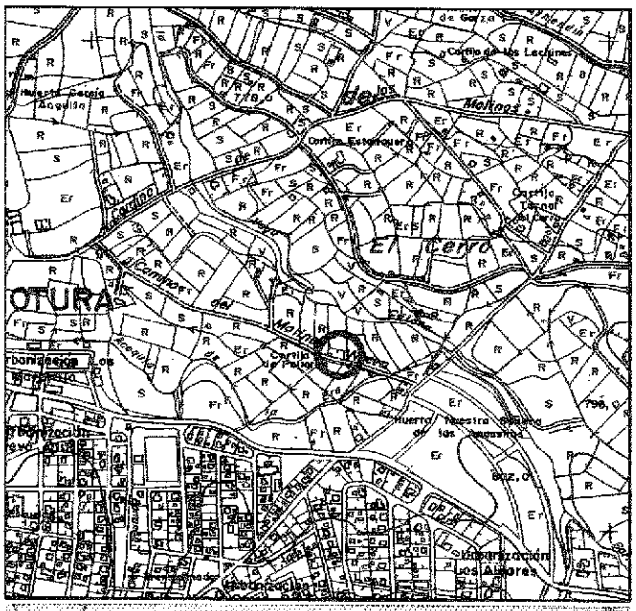
Necesidades de intervención:
Refuerzo del muro. Limpieza del fondo de la acequia y reparación de sillares.

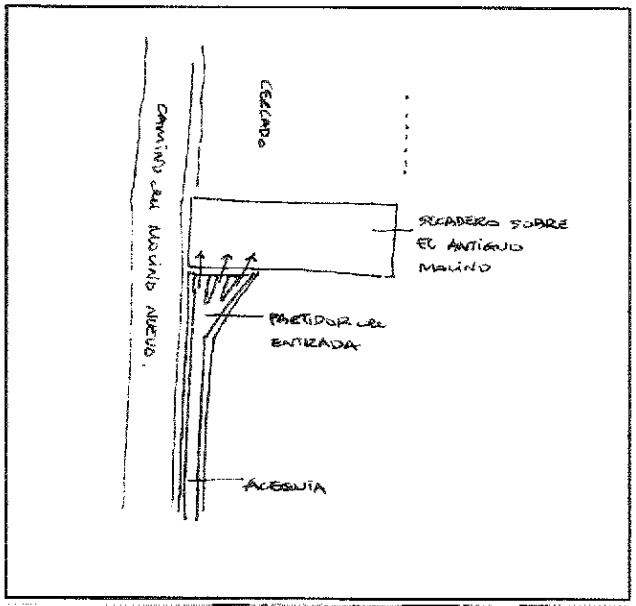


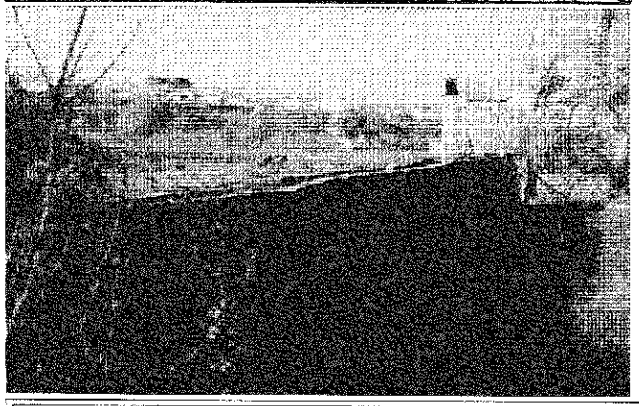
OTURA

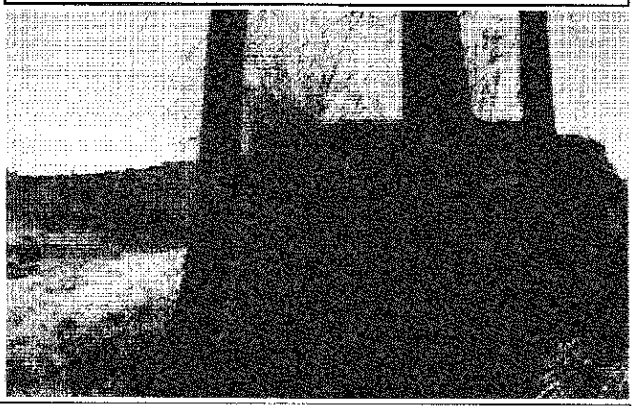
INFRAESTRUCTURA

OT-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino Nuevo

Tipología:
Molino

Localización:
Camino del Molino Nuevo.
El Cerro.
Otura

Datación:
Siglo XIX - XVIII ?, puede incluso ser de origen mudéjar.

Estado actual:
El partidor se encuentra relativamente bien conservado. Del molino sólo queda el partidor y parte de sus muros. Tal vez las bóvedas estén enterradas.

Se trata de los restos del molino sobre los que se ha construido un secadero sin mucho interés. Queda sobre todo la acequia de alimentación y un gran partidor de entrada con tres bocas y realizado en mampostería.

Observaciones: Formaría parte de una posible actuación, destinada a un uso público.

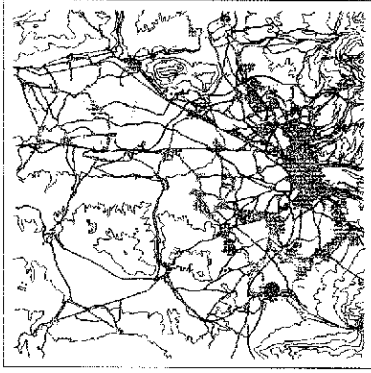
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Cultural-Agríocia

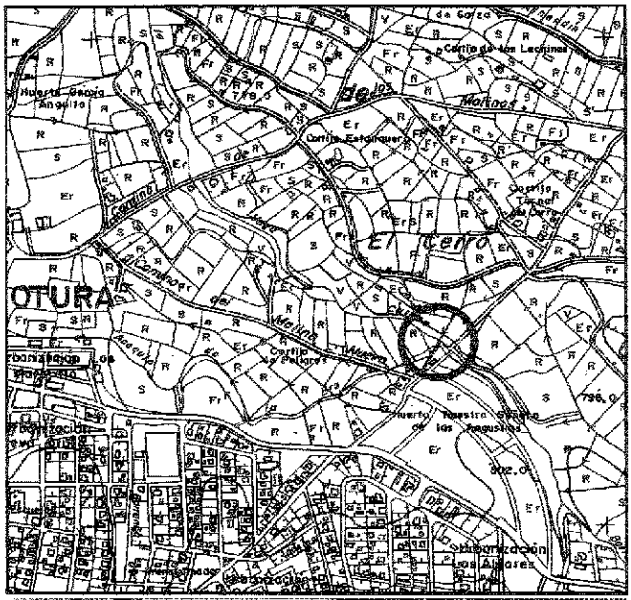
Necesidades de intervención:
Limpieza y consolidación de la mampostería del partidor. Habría que buscar las bóvedas y restaurarlas en la medida de lo posible.

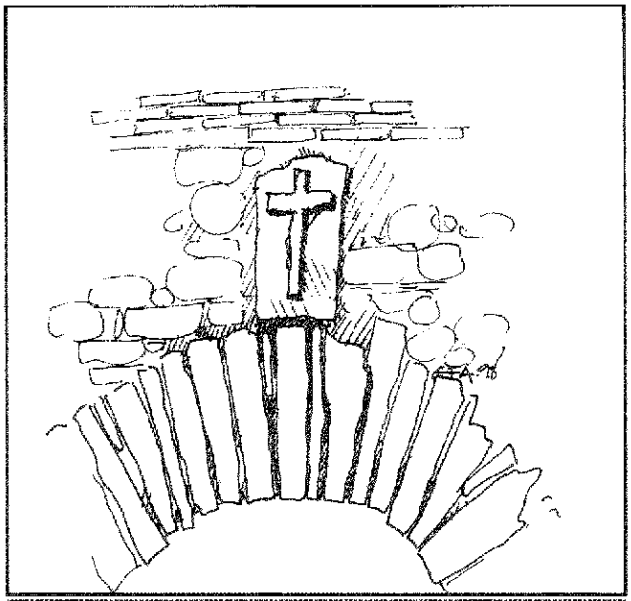


OTURA

EDIFICACIÓN

OT-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

El arco

Tipología:

Acueducto

Localización:

Acequia de la Era

El Cerro, acueducto sobre el barranco de La Calera

Otura

Datación:

Puede ser incluso de época nazarí, como mínimo de origen morisco.

Estado actual:

La acequia está en pleno uso lo que ha permitido junto a la buena ejecución del acueducto su relativa buena conservación. Se encuentra semioculto entre la maleza y los escombros vertidos en el barranco.

Acueducto de un sólo arco de casi medio punto. Tiene en torno a 1 metro de ancho y salva una luz de unos 6 metros. Está ejecutado el arco con dovelas de piedra arenisca toscamente labradas; sobre él mampostería hasta el nivel de la acequia cuya base está ejecutada con ladrillo (4 hiladas).

Observaciones: Tiene una cruz sobre la clave del arco hacia el camino.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:

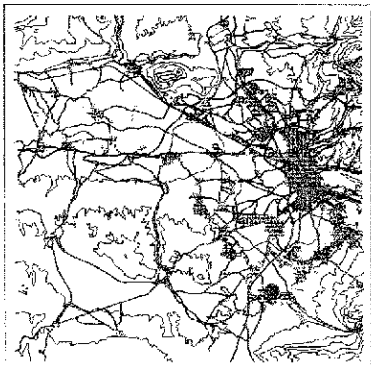
Monumental

Usos admisibles:

El original-Cultural

Necesidades de intervención:

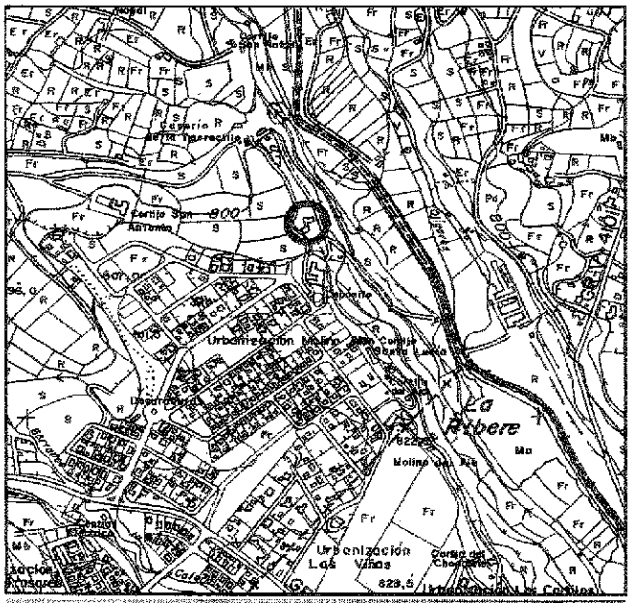
Limpieza en su entorno. Mejora de la acequia (impermeabilización, recuperación de materiales tradicionales), consolidación de la mampostería y fábrica de ladrillo.

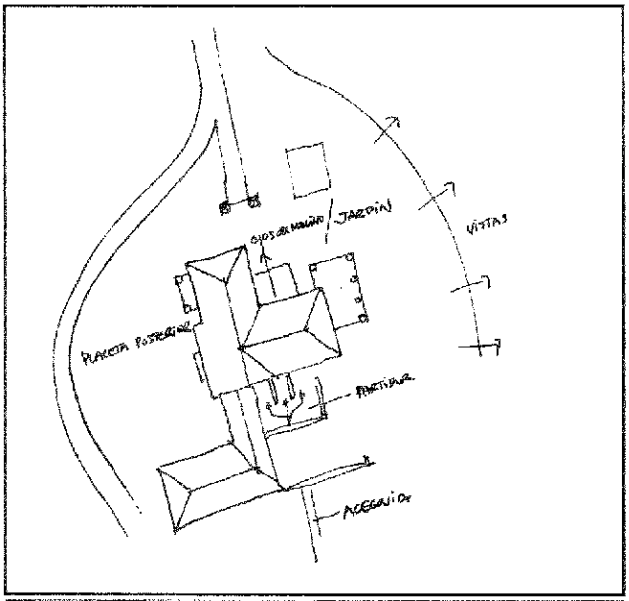


OTURA

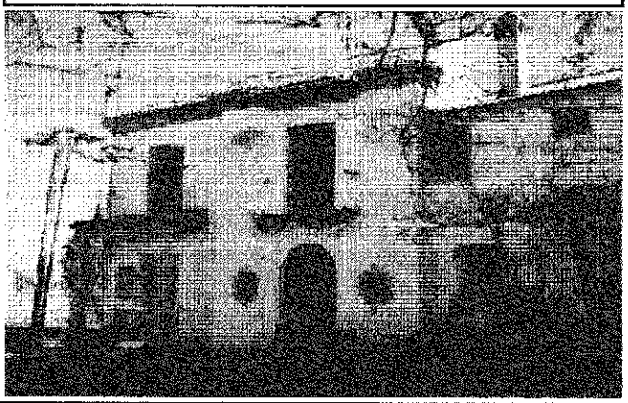
INFRAESTRUCTURA

OT-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Sin denominación

Tipología:

Casa-Molino

Localización:

Camino de La Torrecilla

Bajo urbanización Molino Alto

Otura

Datación:

El molino original puede ser coetáneo de sus vecinos, en torno a la mitad del siglo XIX, la vivienda (de segunda residencia) es de la primera mitad del siglo XX.

Estado actual:

Completamente abandonado. Ha sufrido un gran deterioro con pérdidas de muchos elementos de cerrajerías, carpinterías, solados, etc... Se conservan las bóvedas del molino.

Vivienda abandonada, construída o reformada sobre un antiguo molino de la acequia de Alhendín. El cuerpo principal tiene planta en forma de L, construido con un lenguaje de cierto regusto regionalista. El resto son dependencias anexas del molino preexistente.

Observaciones: Ocupa la cota más alta del ámbito de la Vega (+800 s.n.m.). Tiene placeta delantera con jardín y estanques muy abandonados.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

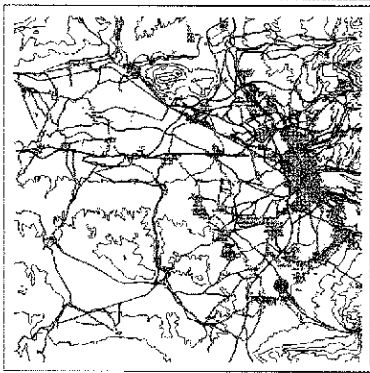
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

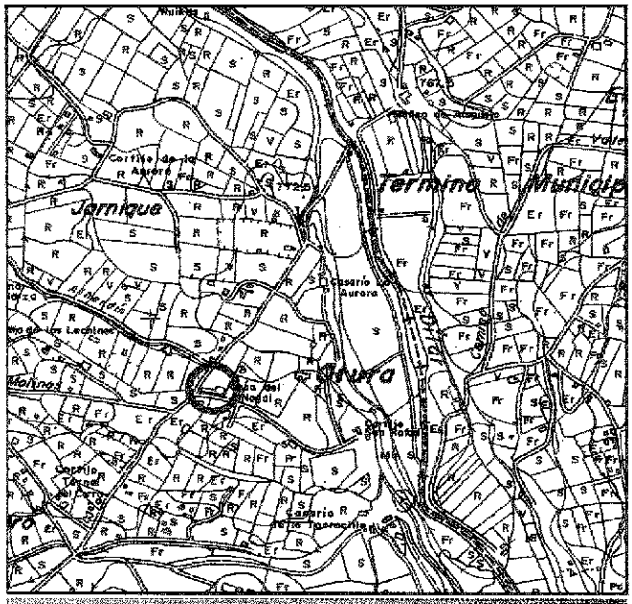
Rehabilitación integral de la vivienda y puesta en valor de toda la arquitectura del agua (acequias, bóvedas, partidor,...).

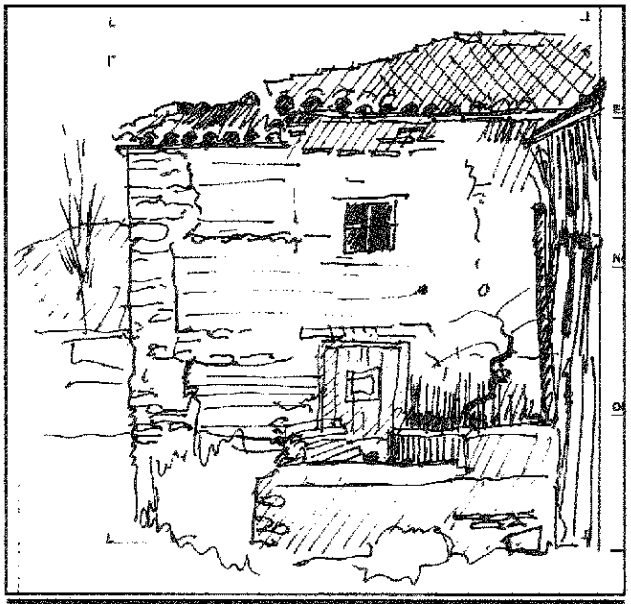


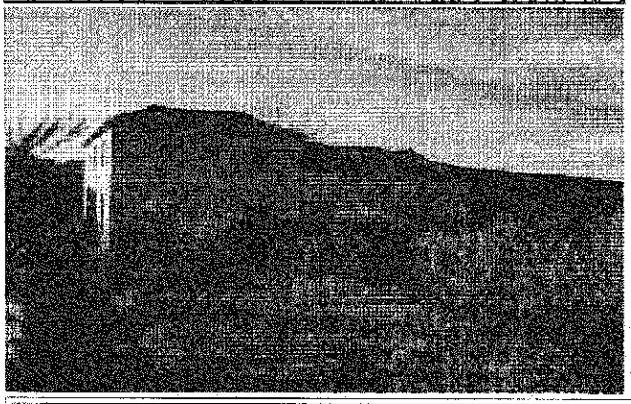
OTURA

EDIFICACIÓN

OT-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Casa del Nogal

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino del Cortijo de San Rafael.

Jarnique-El Cerro.

Otura

Datación:

Mitad del siglo XIX, el módulo más moderno puede ser de principios del siglo XX.

Estado actual:

Bastante abandonado. Presenta gran deterioro en su zona más antigua sobre todo en cubiertas.

Cortijo con varios módulos unidos en torno a un patio de aperos formando una planta en forma de U. El más moderno de ellos, al este, es el mejor conservado y el utilizado en su día como vivienda. El resto son anejos de almacén e incluso un secadero sin interés. Hay un cuerpo orientado a poniente de muros de gran espesor de tapial tras el cual tiene un pequeño aljibe de ladrillo sin bóveda.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

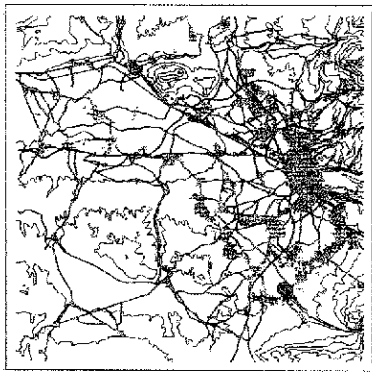
Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

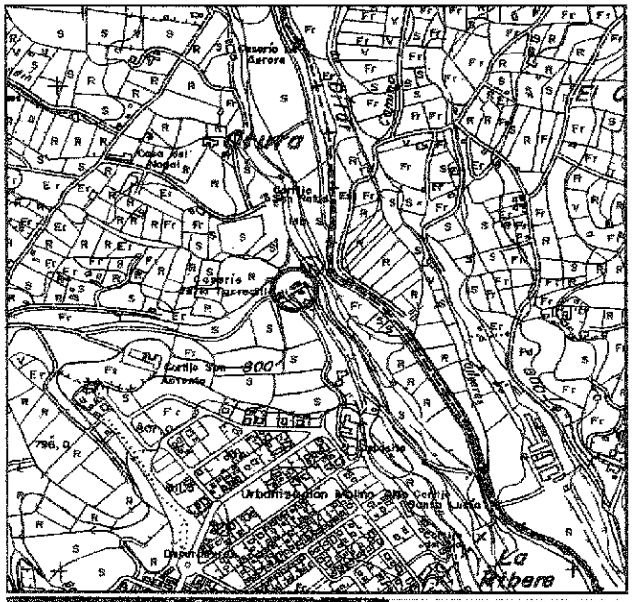
Rehabilitación integral de todas las cubiertas. Se suponen en mal estado los forjados. Debían de rehabilitarse todos los parámetros de fachada.

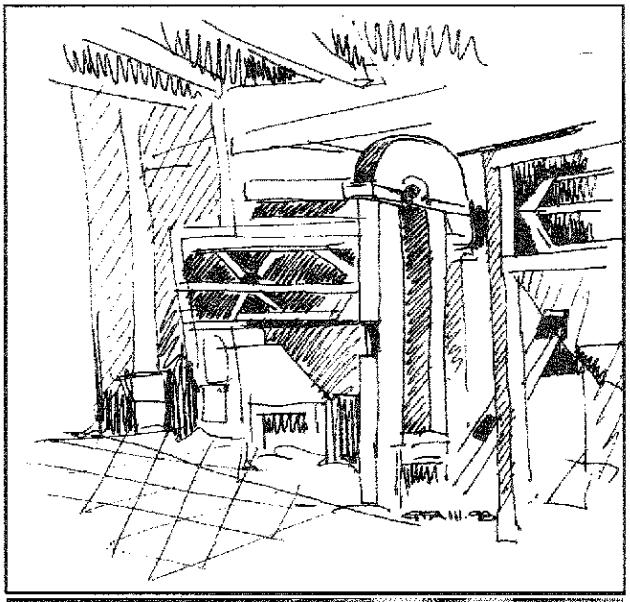


OTURA

EDIFICACIÓN

OT-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino de la Aurora

Tipología:
Molino

Localización:
Camino de la Torrecilla.
Bajo urbanización Molino Alto.
Otura

Datación:
Último cuarto del siglo XIX.

Estado actual:
Se encuentra en mal estado, sobre todo las cubiertas.

Molino harinero en desuso, en el que aún se conserva la maquinaria. Del tipo de los de rampa, conserva caz y socaz. El molino en si lo forman dos cuerpos en forma de L, de una crujía, con dos plantas y cubierta dos aguas de teja árabe. Tiene adosado un cuerpo residencial sin gran valor arquitectónico con porche delantero y elementos de decoración disonantes.

Observaciones: Forma parte de la serie de molinos que había sobre la acequia de Alhendín. Tiene una posición privilegiada sobre el valle del río Dílar.

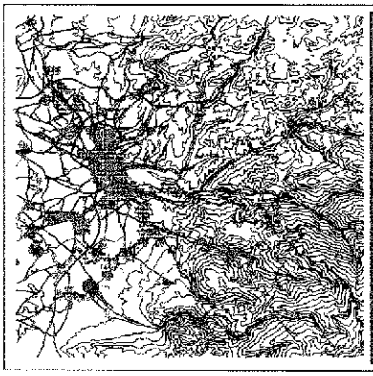
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

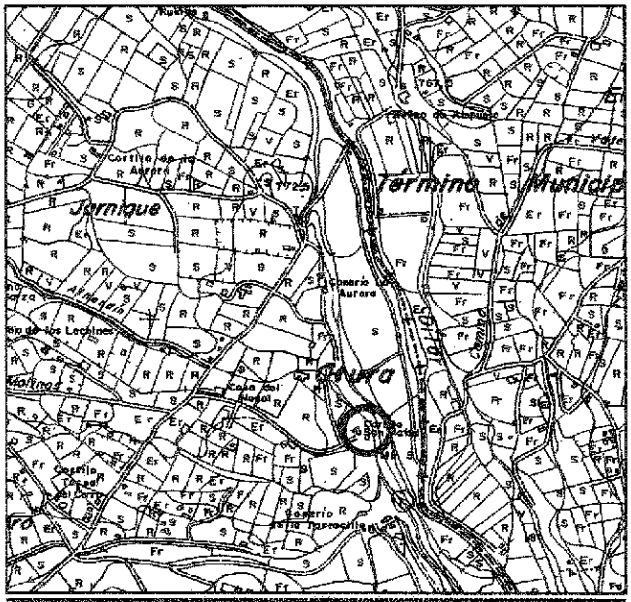
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas. Mantenimiento y puesta en valor de las zonas y maquinaria de molienda.

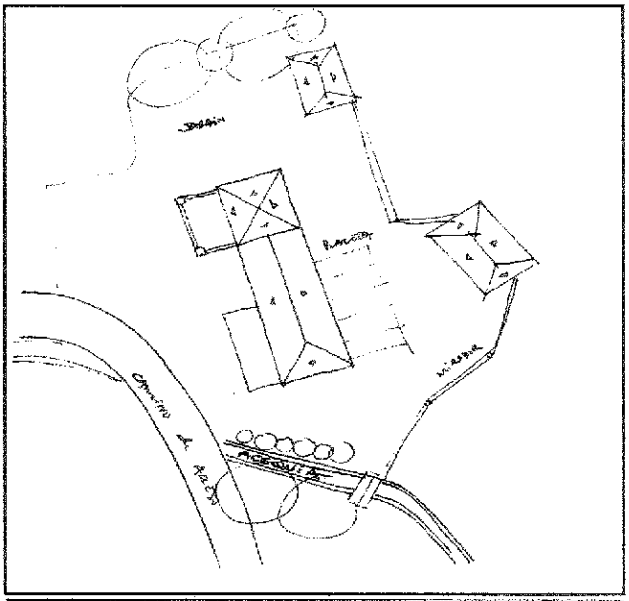


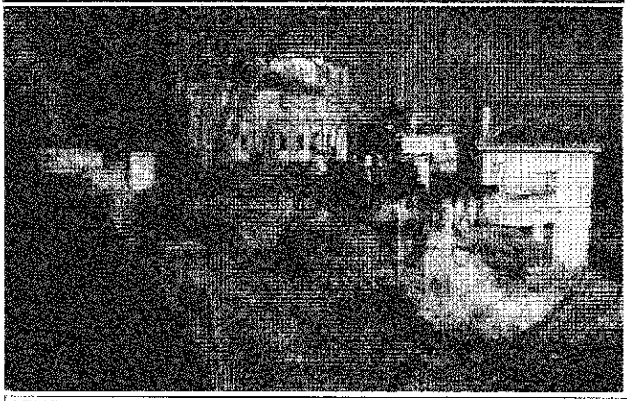
OTURA

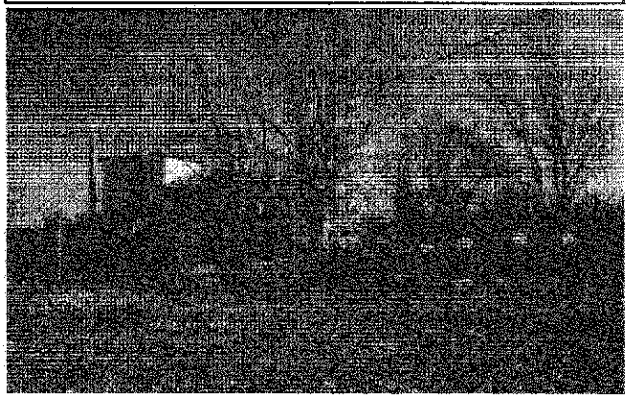
EDIFICACIÓN

OT-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo sin denominación

Tipología:
Cortijo

Localización:
Sobre la acequia de Alhendín
Jarnique. El Cerro
Otura

Datación:
En general se trata de obra nueva, que no supera veinte años.

Estado actual:
En uso, tiene aspecto de ser residencia de fin de semana.

Conjunto de edificaciones sobre la acequia de Alhendín en el borde del tajo sobre el río Dílar. Son edificaciones de nueva planta y la principal es una reforma en profundidad de la original. Por su situación sobre la acequia y por la cantidad de ruedas de molino que tiene adornando el camino puede pensarse en un antiguo molino muy transformado.

Observaciones: Tiene una posición magnífica sobre el valle del río Dílar orientada al sur y con formidables vistas de Sierra Nevada. Destaca su masa de árboles.

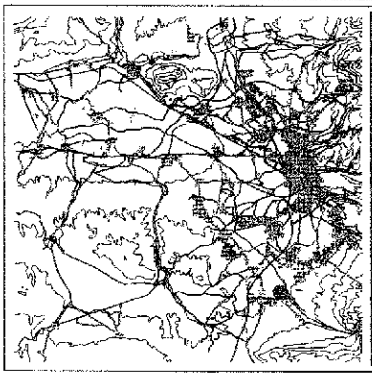
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

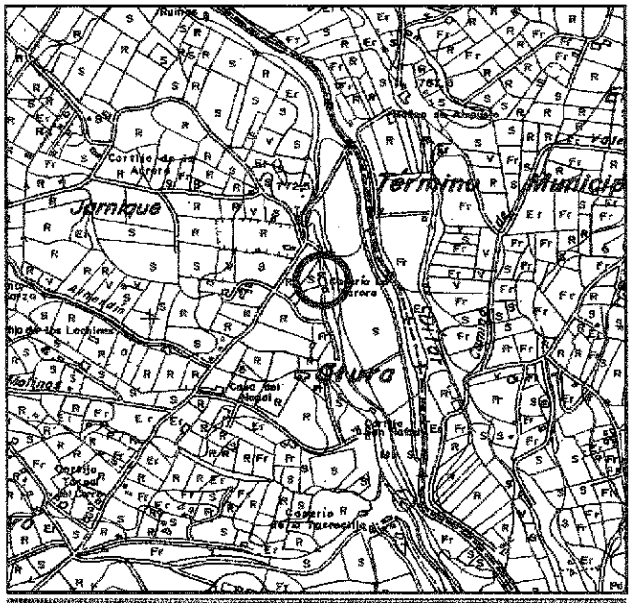
Necesidades de intervención:



OTURA

EDIFICACIÓN

OT-07





INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria de la Aurora

Tipología:
Casa-Molino

Localización:
Camino de Los Molinos
Jarnique
Otura

Datación:
Obra nueva sobre restos de molino de mitad del siglo XIX.

Estado actual:
En uso como residencia habitual.

Se trata de un antiguo molino completamente reformado (muy recientemente) en el que no se conservan a primera vista restos de la antigua edificación.

Observaciones: Tiene una magnífica posición sobre el valle del río Dílar. Tiene una granja.

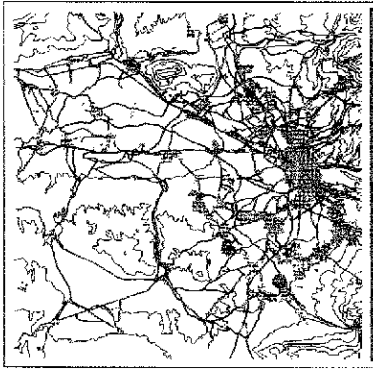
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

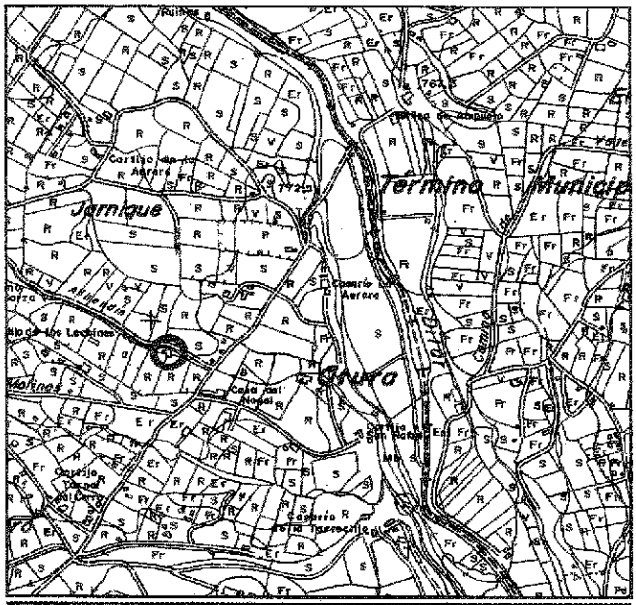
Necesidades de intervención:

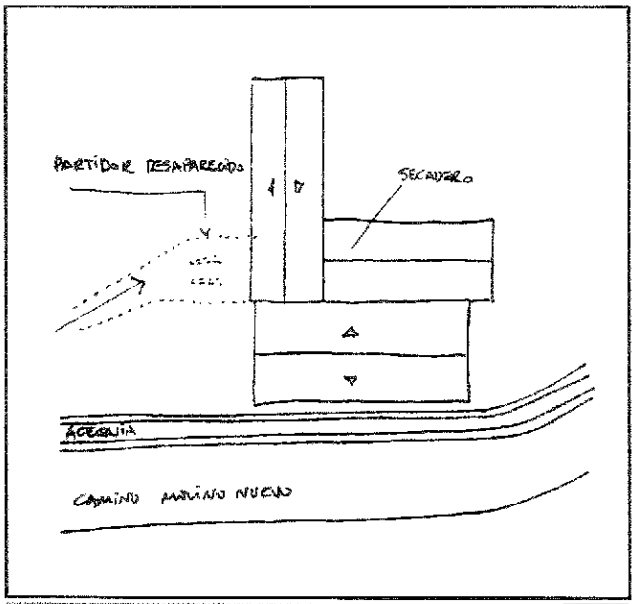


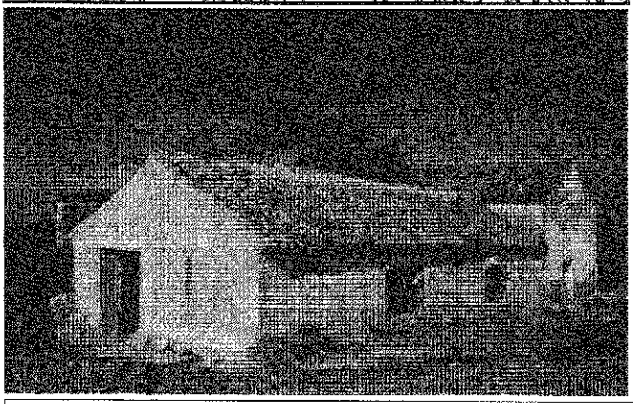
OTURA

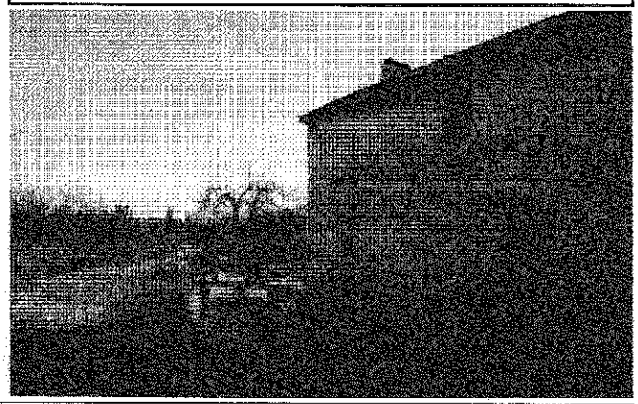
EDIFICACIÓN

OT-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Antiguo molino de Fabián

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de la Acequia de Alhendín
Jarnique
Otura

Datación:
Mitad del siglo XIX.

Estado actual:
Parcialmente rehabilitado para uso agrícola. No está habitado.

Antiguo molino sobre la acequia de Alhendín hoy reconvertido en simple cortijo. Tiene dos cuerpos en planta en forma de L. El más bajo contenía la sala de molienda. El otro la vivienda en dos plantas. Tiene adosado un secadero bajo en el que quedan restos de las bóvedas del molino.

Observaciones:

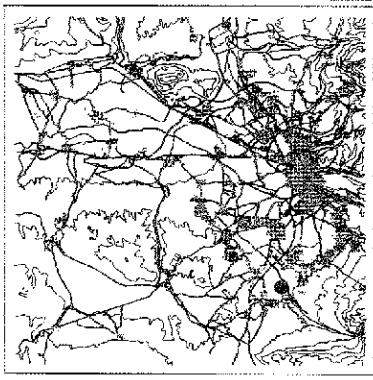
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

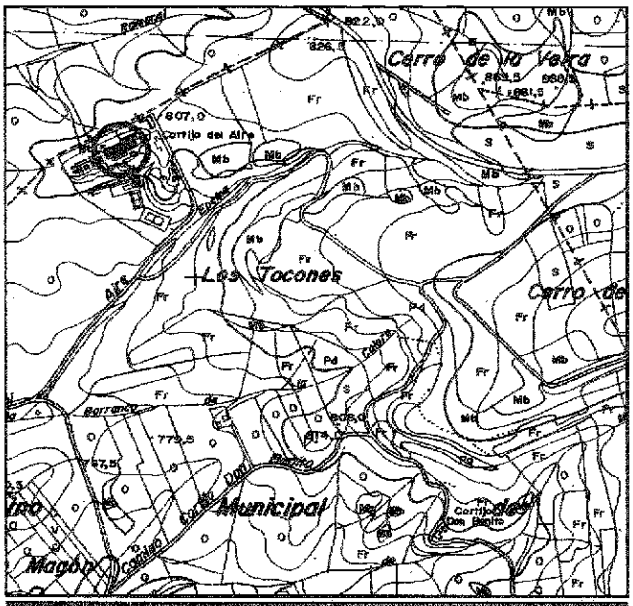
Necesidades de intervención:
Posibilidad de recuperación del partidor de entrada y de las bóvedas del molino antiguo.

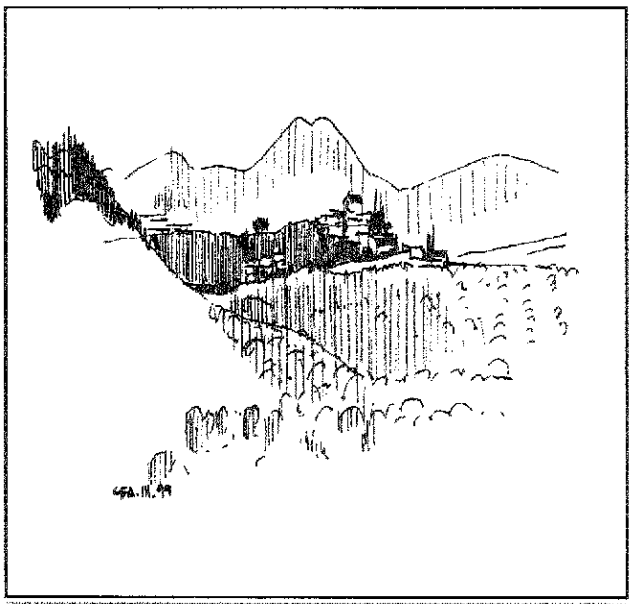


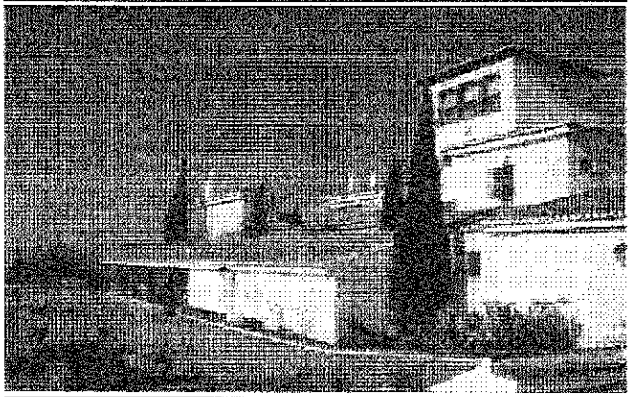
OTURA

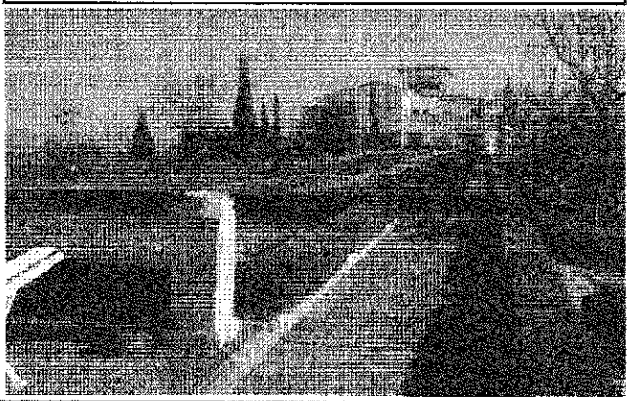
EDIFICACIÓN

OT-09









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo del Aire

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino Cortijo del Aire
Las Torres
Peligros

Datación:
Principios de la década de los 70.

Estado actual:
En uso y perfectamente conservado.

Se trata de un conjunto de edificaciones modernas con un pretendido estilo de gran hacienda o cortijo. Se compone de un edificio principal compacto de gran extensión superficial, con patios interiores; en el que tiene un papel fundamental el juego de cubiertas de teja muy amplias y alargadas de las que sobresalen los cipreses de los patios. Los módulos de edificación se escalonan hacia atrás. Posee un potente torreón cubierto a cuatro aguas que se convierte en el elemento de remate. Todo el edificio está enfoscado y pintado en blanco. Tiene un amplio porche a mediodía y numerosas dependencias anejas y de servicio.

Observaciones: Además del edificio son destacables los jardines que lo acompañan muy al estilo de los nuevos del Generalife de Prieto Moreno.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial

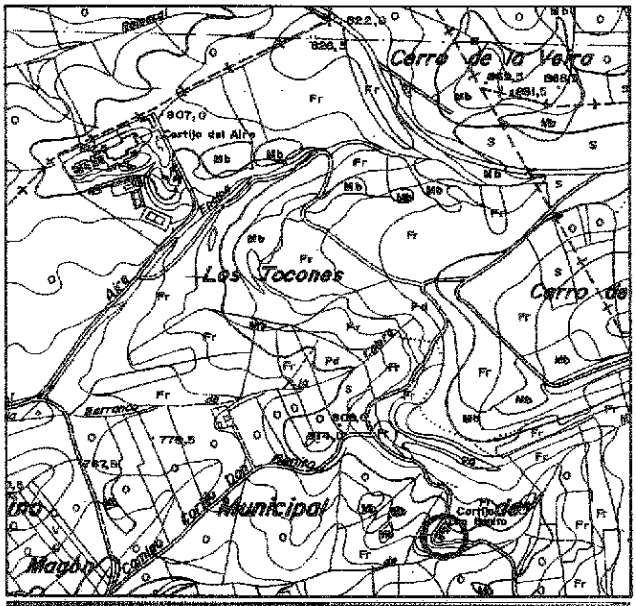
Necesidades de intervención:

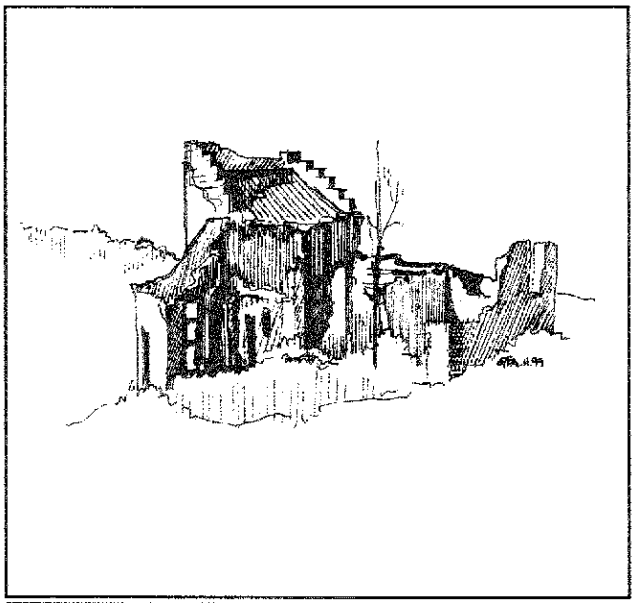


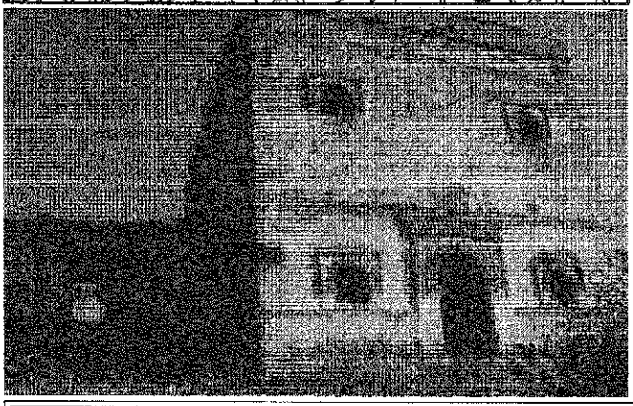
PELIGROS

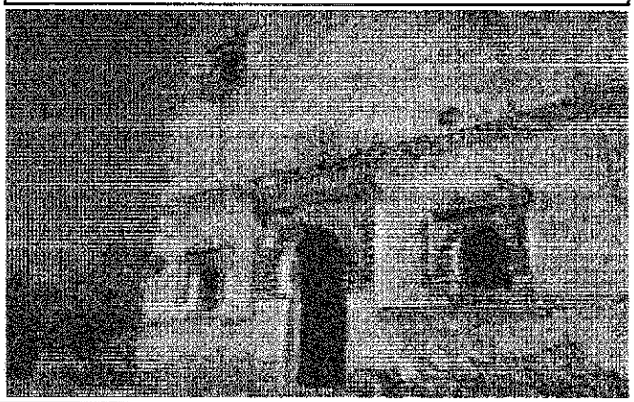
EDIFICACIÓN

PE-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de Don Benito

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino del Cortijo de Don Benito

Cerro de las Canteras

Peligros

Datación:

Módulo principal del primer cuarto del siglo XX. El resto anterior.

Estado actual:

Está abandonado y bastante arruinado el módulo principal. Los cuerpos traseros están en ruinas.

Cortijo muy destacado debido a la composición del módulo principal de vivienda en el que llama la atención su singular lenguaje neomudéjar en fachada y cubierta. Se resuelve éste en dos plantas con cubierta a un agua hacia atrás gracias a lo que desarrolla una alta fachada en la que se insertan cuatro huecos, no muy grandes sin embargo, con arcos de herradura enmarcados con alfiz, idéntica composición que en el hueco mayor de la puerta, centrado en fachada. No queda más decoración lo que acentúa la de estos huecos. El resto son dependencias anejas que se organizan entorno a un patio de aperos. La cubierta presenta sendos hastiales rematados por un singular escalonamiento también del gusto neomudéjar.

Observaciones: Estilísticamente se relaciona con el cortijo Tejútor de Güevéjar que está relativamente próximo aunque aquí el lenguaje se hace más pobre.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

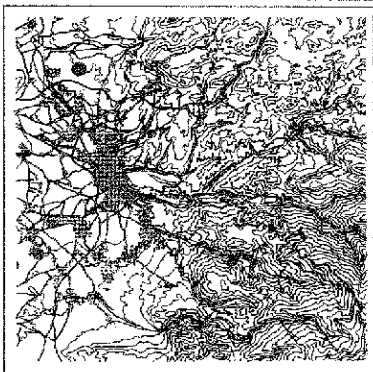
Arquitectónica

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

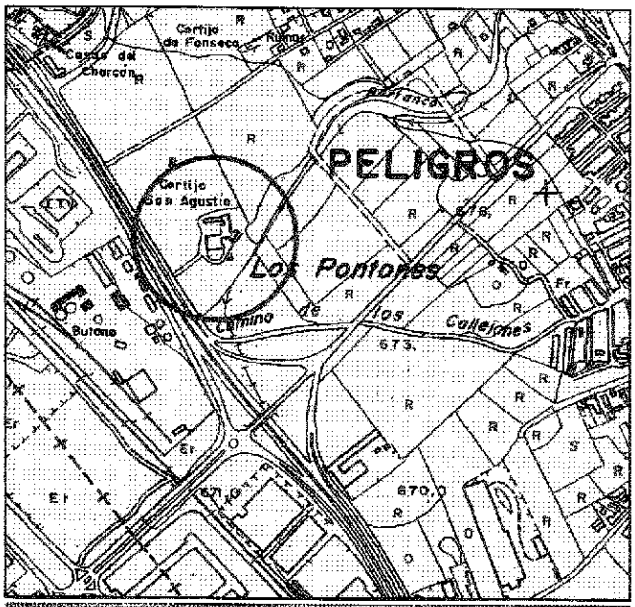
Rehabilitación y restitución integral de cubiertas. Reconstrucción de los cuerpos posteriores. Rehabilitación de revocos y decoración de fachada. Forjados y acabados interiores.

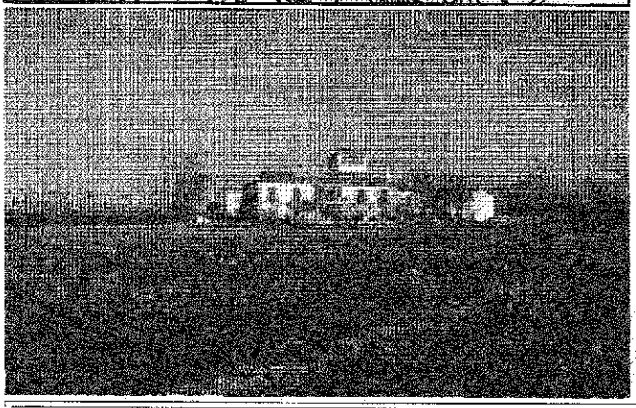


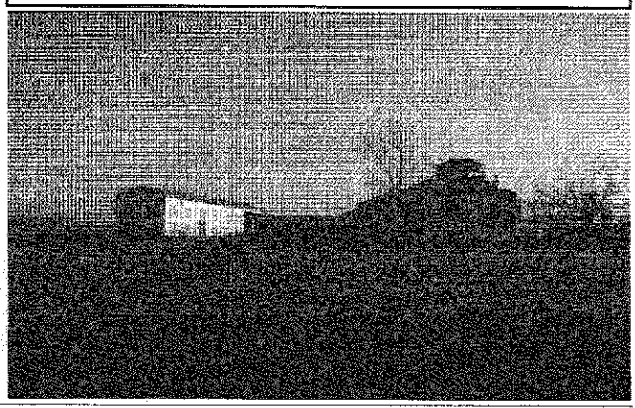
PELIGROS

EDIFICACIÓN

PE-02







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de San Agustín

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Jaén
Pago de los Pontones
Peligros

Datación:
Final del siglo XIX principios del siglo XX.

Estado actual:
En uso, pero con necesidades de intervención.

Edificación agrícola con un volumen principal con dos plantas de altura y torreón. Presenta una fachada principal al sur en la que destaca un porche sobre pilares que en planta primera es terraza con un cierre acristalado. Composición simétrica de huecos con carpinterías y persianas en verde que contrastan con los recercados en color albero. Tiene patio central. Cubierta a dos aguas. En la parte posterior patio de aperos rodeado por almacenes y un secadero formando una U.

Observaciones: Tiene jardín delantero cercado, con árboles frutales.

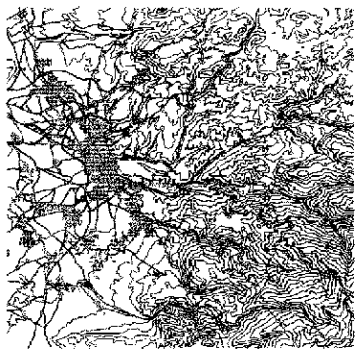
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola-Residencial

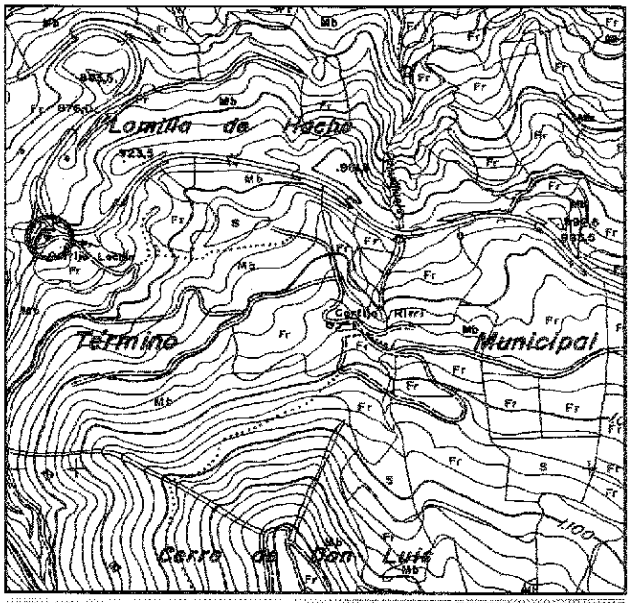
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubierta carpinterías y elementos decorativos.

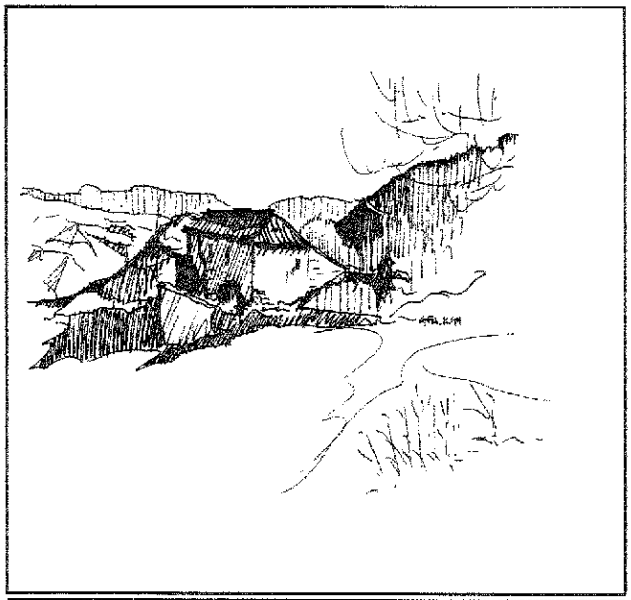


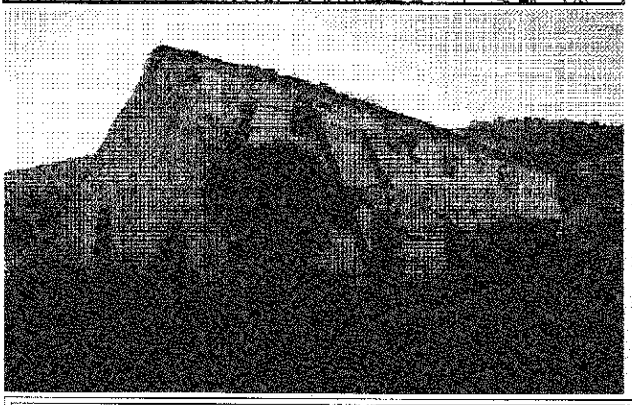
PELIGROS

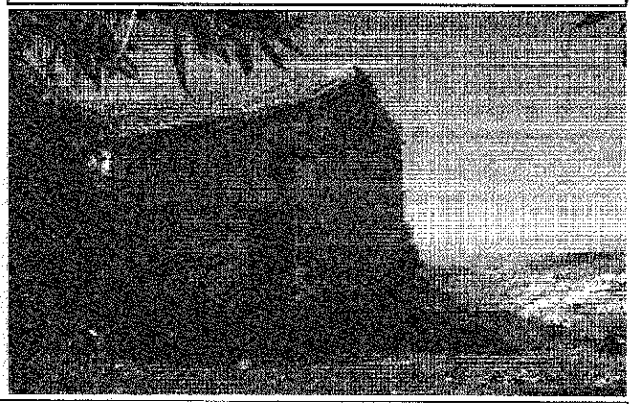
EDIFICACIÓN

PE-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Lechín

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Sierra Nevada
Lomilla de Hacho
Pinos Genil

Datación:
Siglo XIX

Estado actual:
Está abandonado con las cubiertas en muy mal estado.

Cortijo de un solo módulo, originalmente de una sola crujía, con dos plantas y cubierta a tres aguas. Posteriormente se le añadió una segunda crujía en la parte posterior, con una planta y a la que se le continuó el correspondiente faldón de cubierta. Está ejecutado con muros de carga de tapial y ladrillo. Muestra huecos pequeños y ordenados en fachada.

Observaciones: Tiene era y alberca.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

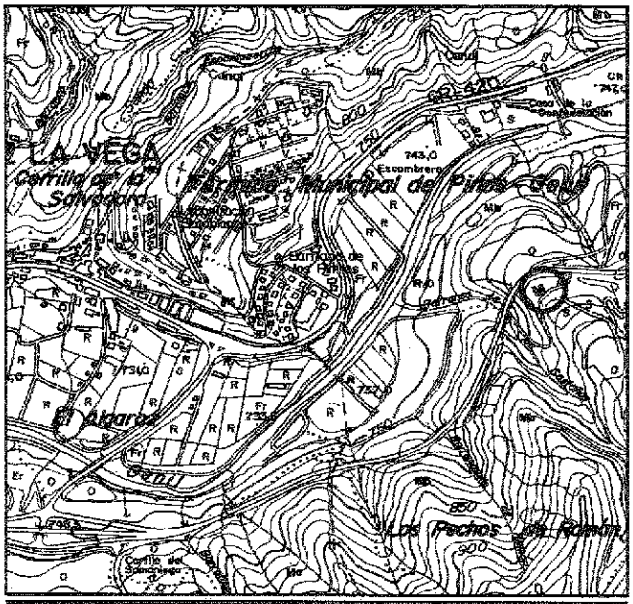
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de cubiertas.

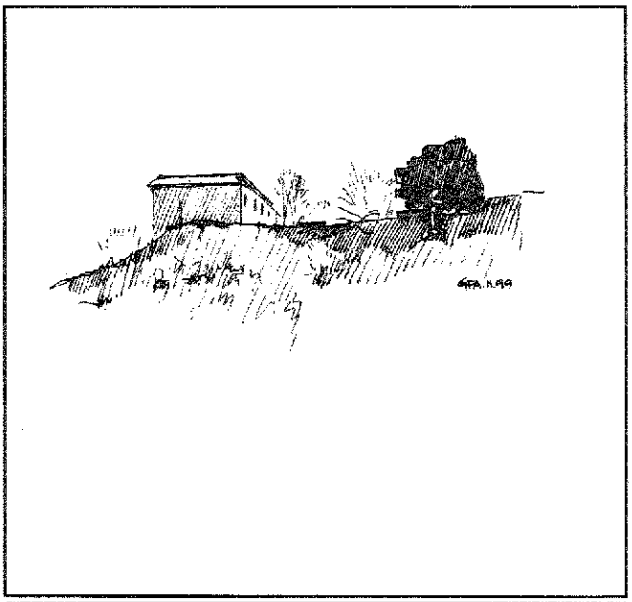


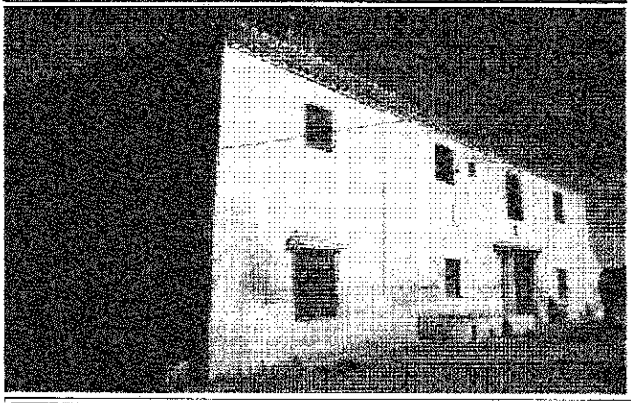
PINOS GENIL

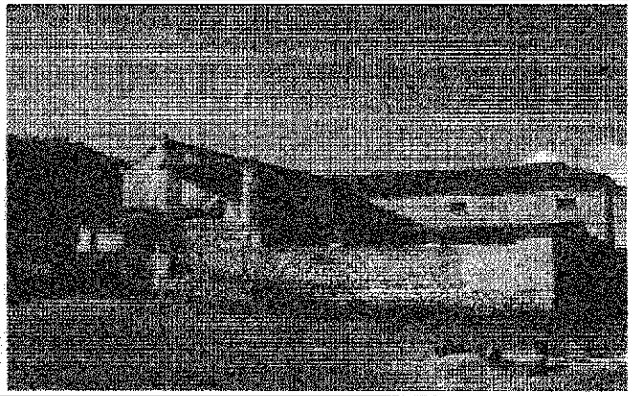
EDIFICACIÓN

PG-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de los Fiscales

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Sierra Nevada
Lomilla de Hacho, los Pechos de Ramón
Pinos Genil

Datación:
Está citado y señalado por el geógrafo Tomás López ya en el año 1750.

Estado actual:
En general bien conservado.

Cortijo con dos alas principales en torno a un patio de aperos cuadrado que cierra unos corrales sin interés. Los módulos principales tienen dos plantas de altura, con dos crujías, y se cubren con teja árabe a dos aguas. Sus muros son de tapial y verdugadas de ladrillo. Son dignos de interés los aleros de ladrillo en pico de gorrión. El módulo más antiguo y principal tiene algunas reformas en fachada como la de la puerta de acceso que se ha destacado con dos columnas que sustentan un tejadillo.

Observaciones: Tiene placeta delantera al este y destaca su volumen en lo alto de la explanada en la que se asienta al subir por la carretera de la Sierra.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

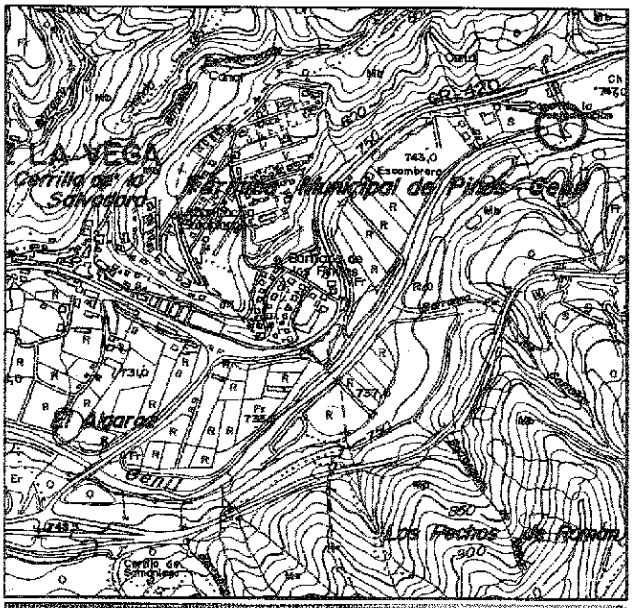
Necesidades de intervención:
Sustitución de las cubiertas de fibrocemento de los corrales por otros de teja más acordes con el nivel de protección asignada.

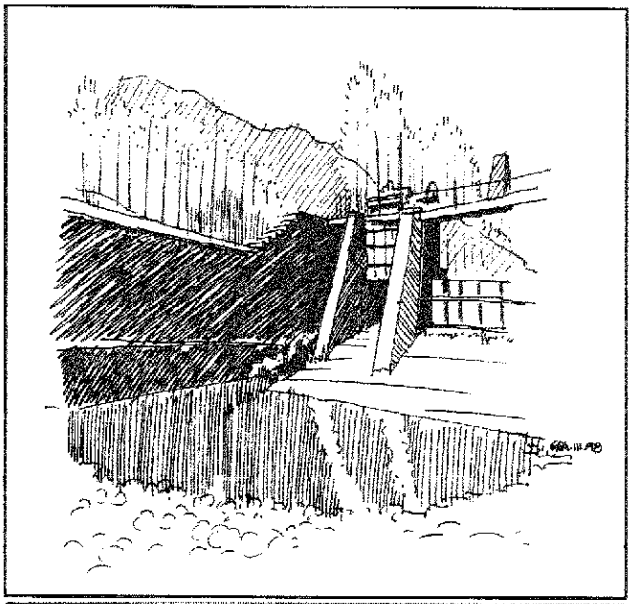


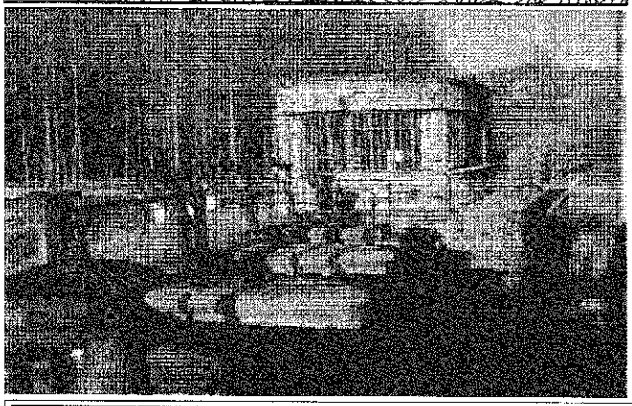
PINOS GENIL

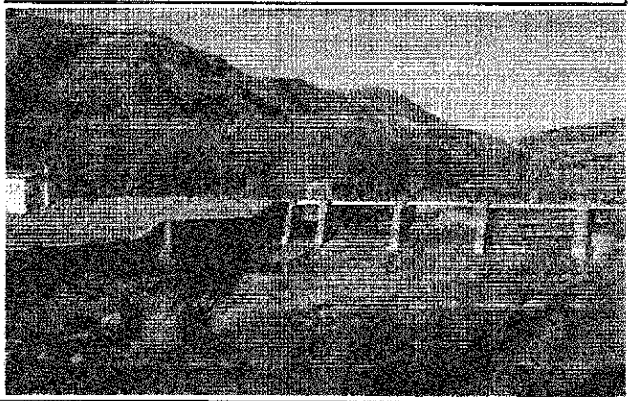
EDIFICACIÓN

PG-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Azud del Blanqueo

Tipología:

Infraestructura Hidráulica

Localización:

Camino lateral de antigua carretera de Sierra Nevada

El Blanqueo, Río Genil

Pinos Genil

Datación:

1.940-1.950. Autor: Enrique Gómez (?). Construido para nueva toma de Acequia del Cadi y Gorda, y aprovechamiento hidroeléctrico. Nunca llegó a funcionar.

Estado actual:

La edificación está abandonada. El azud está en desuso y con los mecanismos y compuertas oxidados. Se usa esporádicamente para tomas de emergencia por parte de EMASAGRA.

Azud de tres vanos de compuertas metálicas y aliviaderos de compuerta de madera. Todo está construido con hormigón armado revestido de mampostería (pilas, caseta de control y muros de borde). Tiene un pasadizo sobre las pilas, con barandillas y con los mecanismos de control de compuertas vistos. Asociado al azud existe una edificación de interés histórico-arquitectónico.

Observaciones: Supone un elemento de especial interés por su situación en el cauce del río dentro de un espacio libre y por su propia fisionomía de la que destaca el diseño de compuertas, aliviaderos, caseta de control, mecanismos de compuertas y elementos de cerrajería.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:

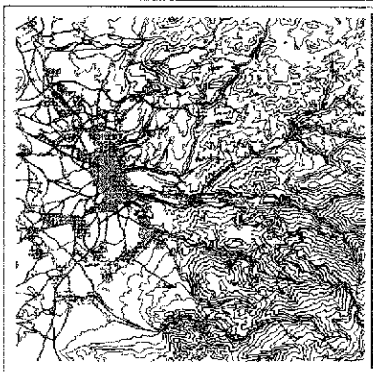
Monumental

Usos admisibles:

Medición de aforos-Ocio-Cultural

Necesidades de intervención:

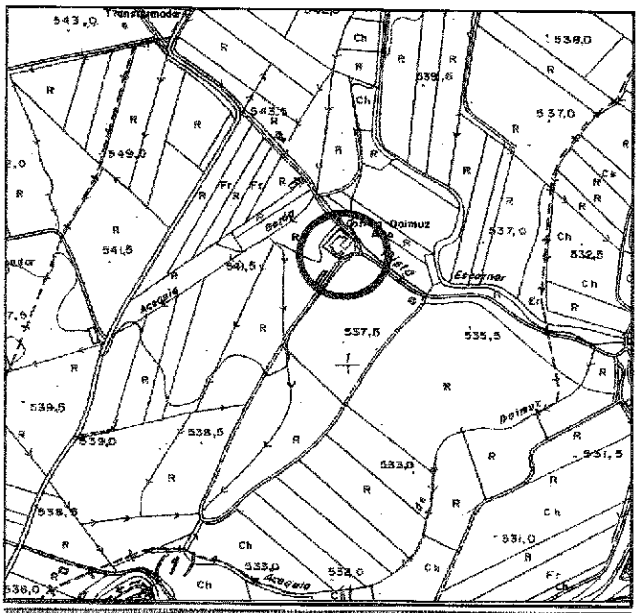
Rehabilitación integral de la Casa de la Confederación. Restauración de mecanismos y compuertas. Reposición de barandillas. Dragados de fondos. Instalación de un sistema de control remoto.

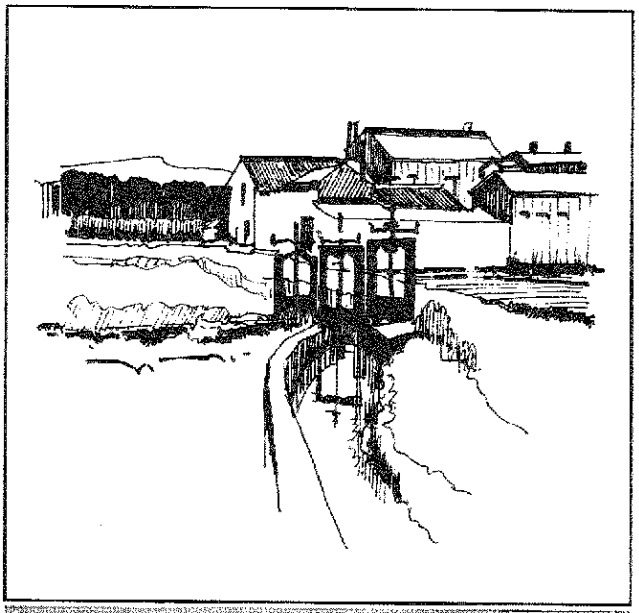


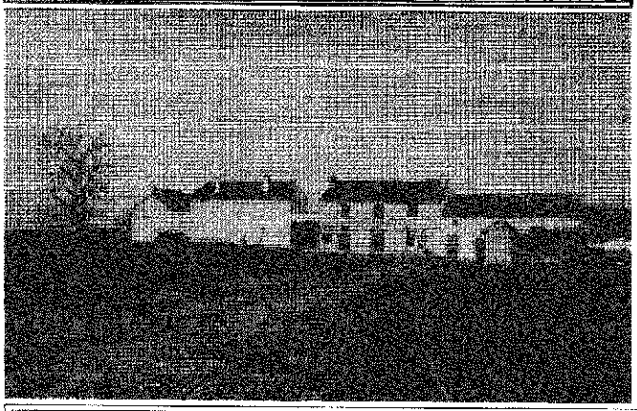
PINOS GENIL

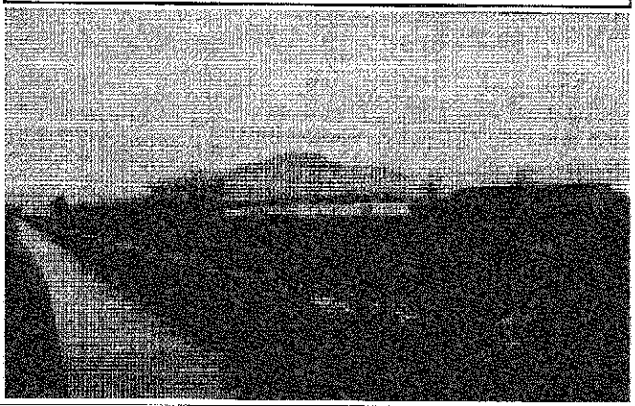
INFRAESTRUCTURA

PG-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Daimuz Alto

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino desde carretera de Valderrubio a Láchar
Pago Daimuz
Valderrubio

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Bien conservado en general aunque ya no es residencia habitual.

Conjunto de edificaciones integrado por dos viviendas agrícolas, almacenes y cuadras anejas además de secaderos. Tiene placeta delantera con emparrado, pozo y retrete sobre la acequia. Las edificaciones son de construcción tradicional; las viviendas con dos plantas, doble crujía de ancho y cubierta a dos aguas de teja árabe. Algunas naves se cubren con teja plana cerámica.

Observaciones:

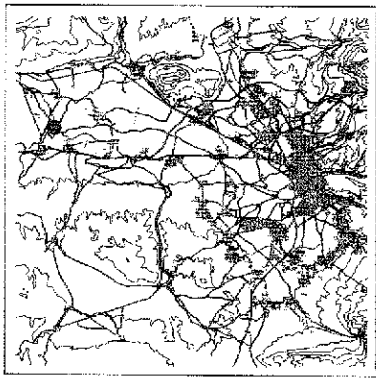
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

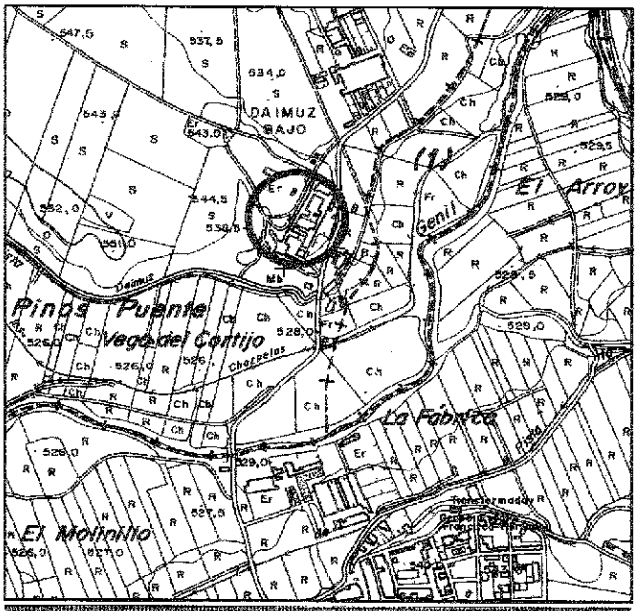
Necesidades de intervención:
Algunos arreglos en cubiertas y alguna fachada más deteriorada.

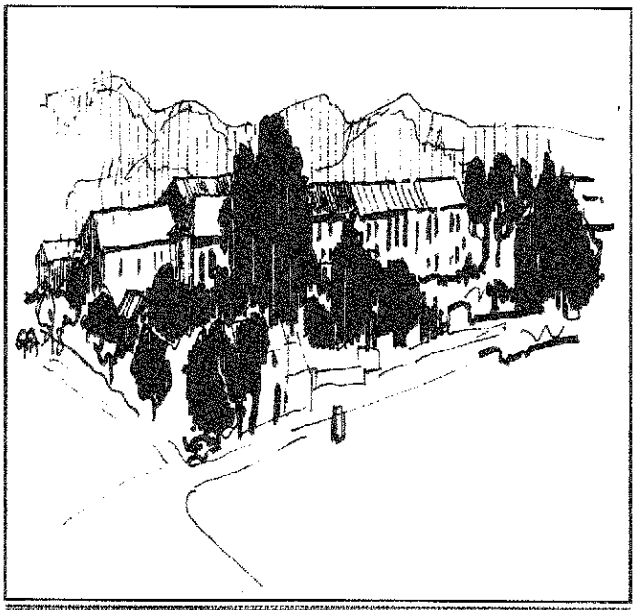


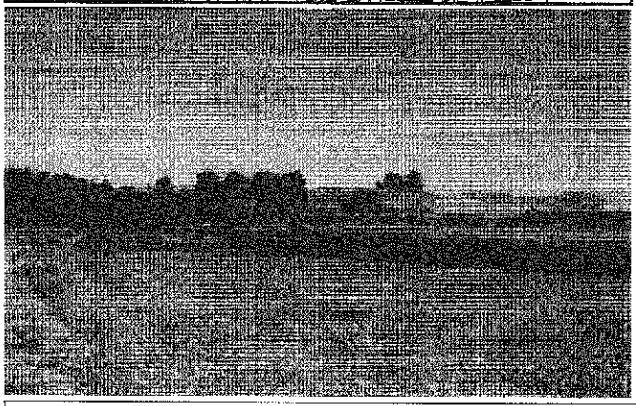
PINOS PUENTE

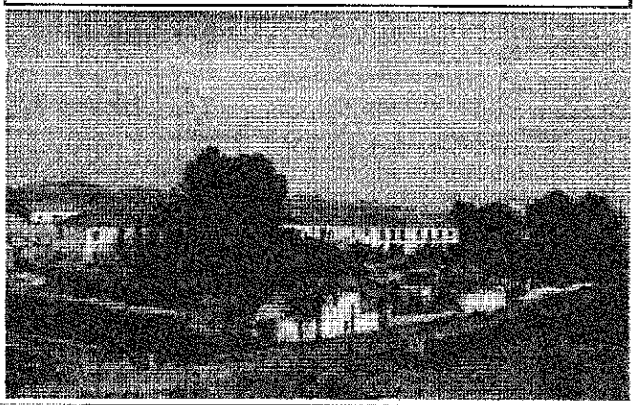
EDIFICACIÓN

PP-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Daimuz Bajo

Tipología:
Cortijada

Localización:
Carretera de Valderrubio a Láchar

Valderrubio-Láchar

Datación:
Principios del siglo XX.

Estado actual:
La mayoría están habitadas y con rehabilitaciones recientes.

Conjunto de viviendas en hilera con jardín delantero en las que destaca la masa de árboles maduros. En general son edificaciones de dos plantas de altura, doble crujía y cubierta a dos aguas de teja árabe. Tiene patios y almacenes-cuadras traseros.

Observaciones:

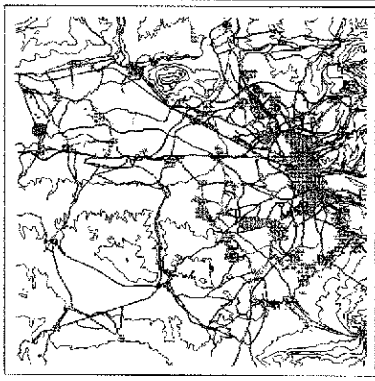
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

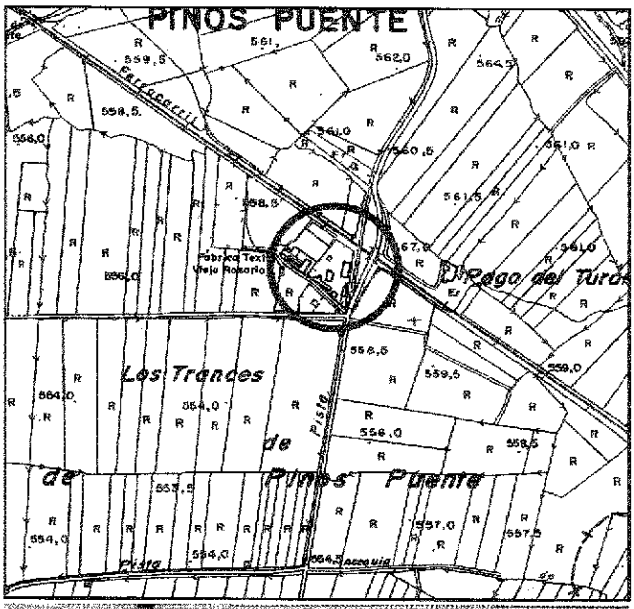
Necesidades de intervención:

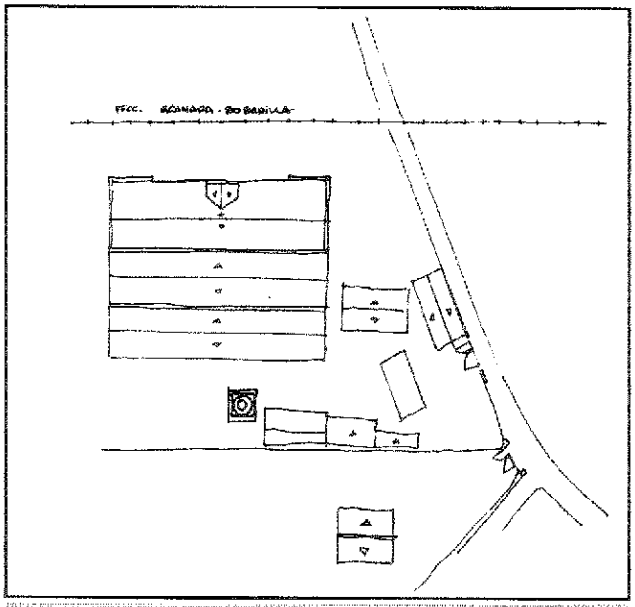


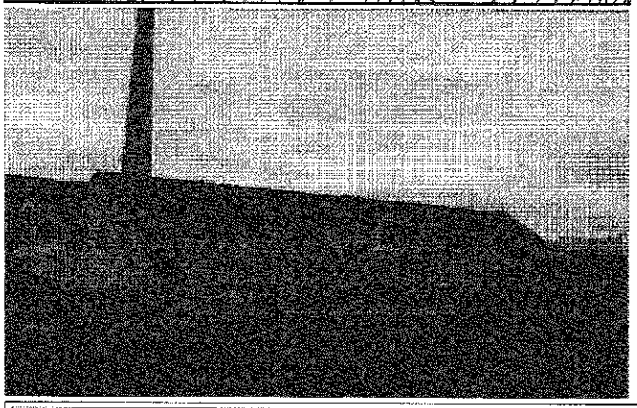
PINOS PUENTE

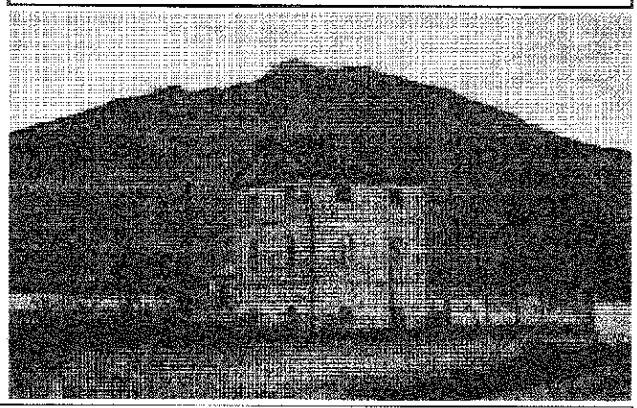
EDIFICACIÓN

PP-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Fábrica textil "Vieja Rosario"

Tipología:
Fábrica

Localización:
Camino de la Cruz de Granada
Pago del Turán
Pinos Puente

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
Bastante deteriorada parcialmente. Presenta hundimientos en cubiertas, se han tapiado huecos, se han perdido carpinterías e incluso han llegado a enfoscarse parámetros de ladrillo.

Antigua fábrica textil hoy dedicada a almacen. Está formada por varios módulos de distinto interés. En general son construcciones de muros de fábrica de ladrillo y cajones de mampostería careada; las cubiertas son de teja plana cerámica sobre estructuras ligeras a base de cerchas metálicas. Los huecos son recercados de ladrillo y con arcos rebajados, poseen algunos elementos ornamentales de fábrica de ladrillo con cierto interés arquitectónico. Destaca sobre todo el conjunto, la bella y esbelta chimenea de ladrillo.

Observaciones: Es uno de los hitos paisajísticos tanto por su especial tipología como por la chimenea. Muy visible tanto desde la CN-432 como desde el FF.CC. Granada-Bobadilla.

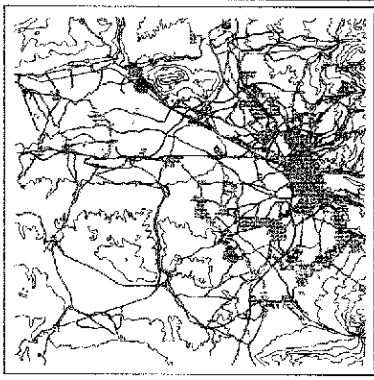
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Industrial-Cultural

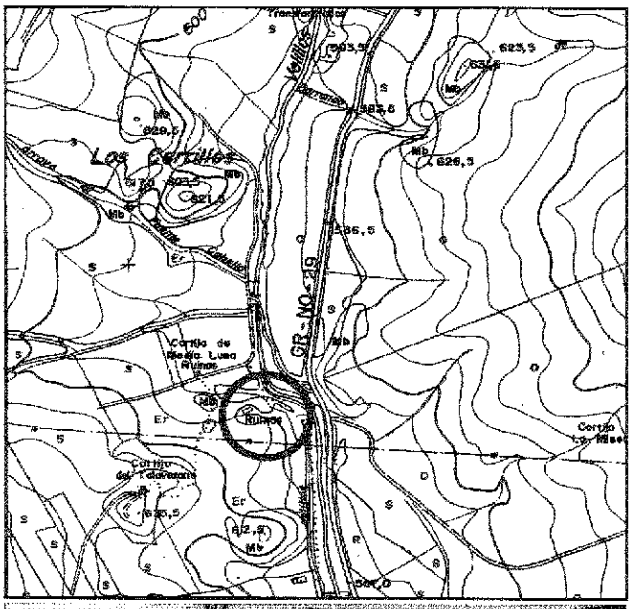
Necesidades de intervención:
Limpieza general de las edificaciones interiores con posibilidad de demolición de elementos extraños añadidos con el tiempo. Reposición de cubiertas de teja plana y restauración de las cubiertas metálicas.

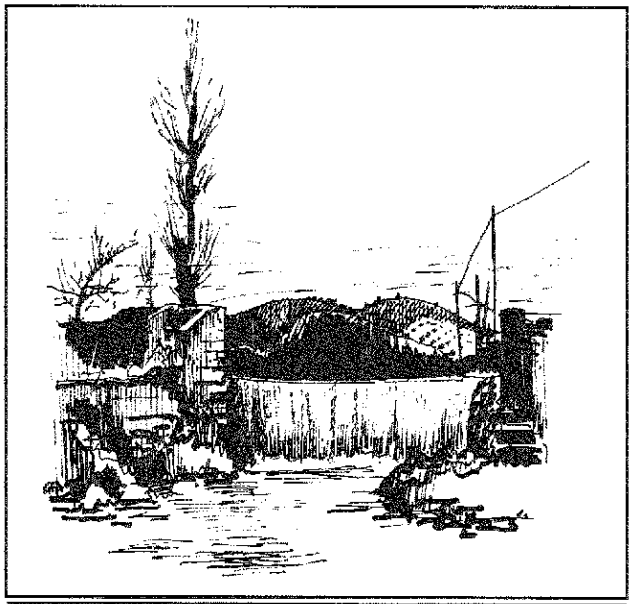


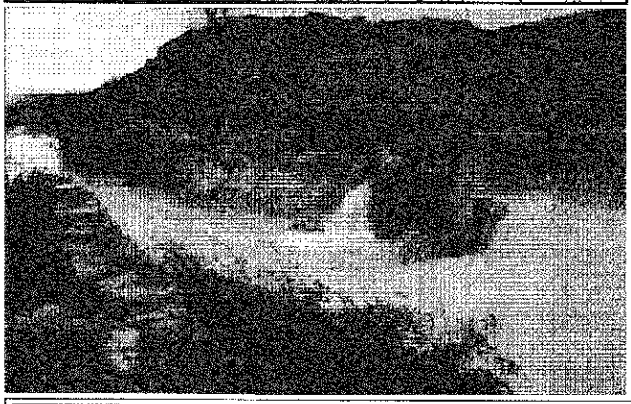
PINOS PUENTE

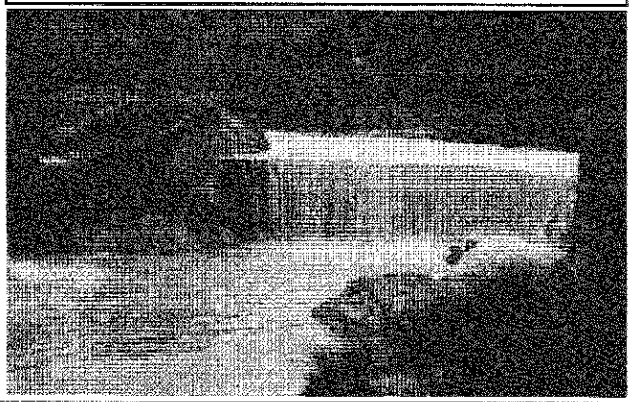
EDIFICACIÓN

PP-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Azud de la Media Luna

Tipología:

Infraestructura hidráulica

Localización:

Río Velillos-carretera de Pinos Puente a Olivares

El Talaberano

Bucor-Pinos Puente

Datación:

Aunque de tradición morisca, es más razonable datarla como infraestructura propia del siglo XVIII o incluso siglo XIX.

Estado actual:

En uso. No presenta patologías evidentes.

Azud de sillería, el salto tiene planta en forma de semicírculo. Sirve para la toma de agua de la acequia Gorda del Velillos que, partiendo de este punto, discurre por la margen derecha del río dando riego a la comunidad de regantes de su mismo nombre. Tiene desaguadero o rebosadero en su parte izquierda. Los estribos de la presa están apoyados sobre el afloramiento rocoso de la base del río.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:

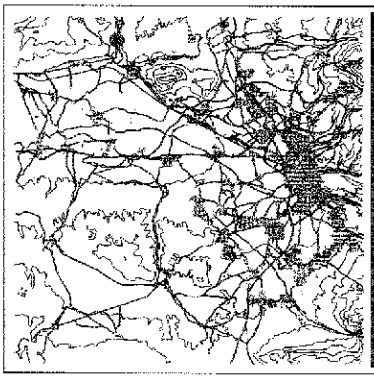
Monumental

Usos admisibles:

El actual

Necesidades de intervención:

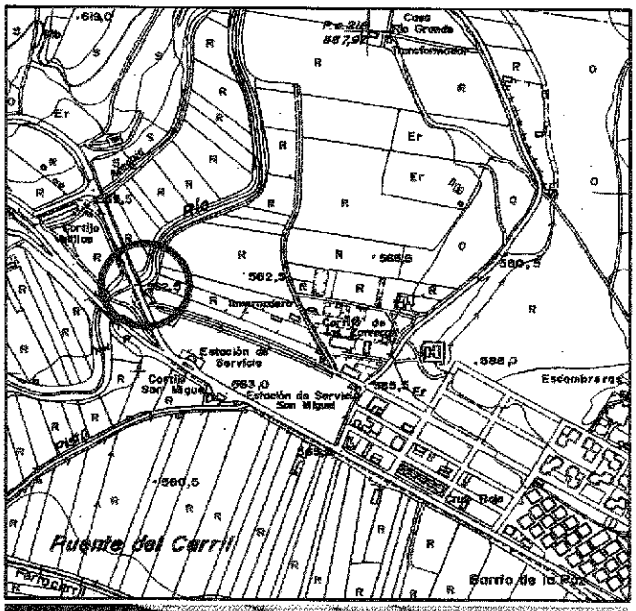
Limpieza y adecuación de su entorno. Señalización, restauración de muros, partideros anejos o acequias.

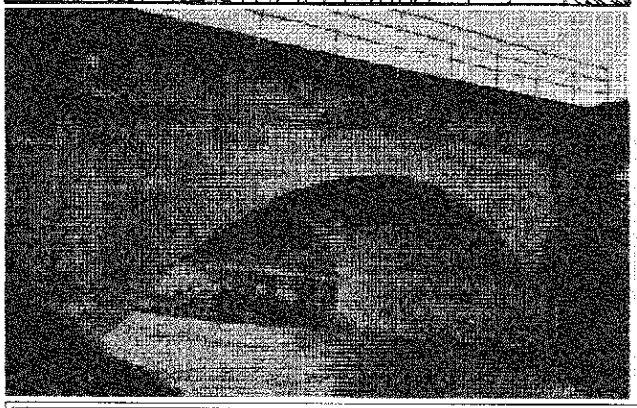


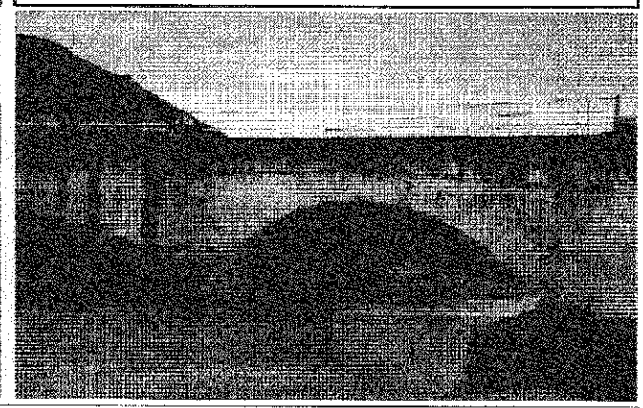
PINOS PUENTE

INFRAESTRUCTURA

PP-04







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente sobre el río Velillos

Tipología:
Puente de Sillería

Localización:
Antigua carretera N-432 sobre el Velillos
Pago Velillos
Pinos Puente

Datación:
Siglo XIX (mediados o finales).

Estado actual:
Sigue usándose como acceso a la carretera de Illora desde el nuevo trazado de la N-432.

Puente de sillería de un solo ojo con arco rebajado apoyado en estribos de fábrica de sillar de piedra arenisca. En su día se eliminaron sus impostas laterales y sobre la tabla original con cambio de rasante se suplementó el espesor suficiente para nivelarla. Se volaron unas aceras, que hacen las veces de arcén, sobre canes de hormigón.

Observaciones:

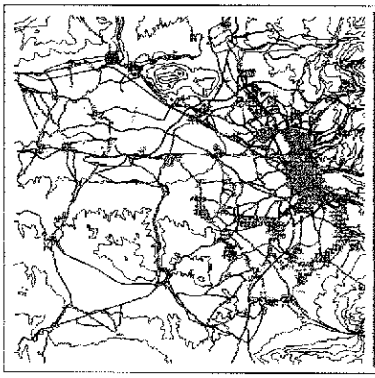
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
El original-Cultural

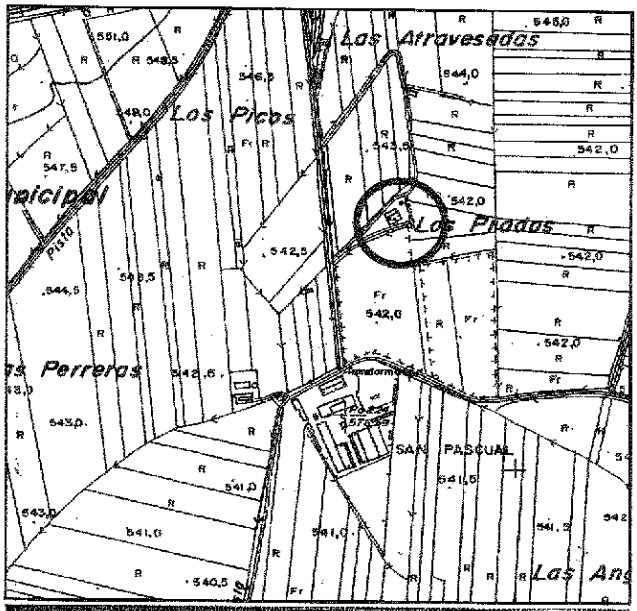
Necesidades de intervención:
Puesta en valor del puente en sí mismo con indicación de su existencia, limpieza y ordenación de su entorno como espacio libre; en la medida de lo posible recuperación del aspecto original de su tablero con sus impostas de sillería.

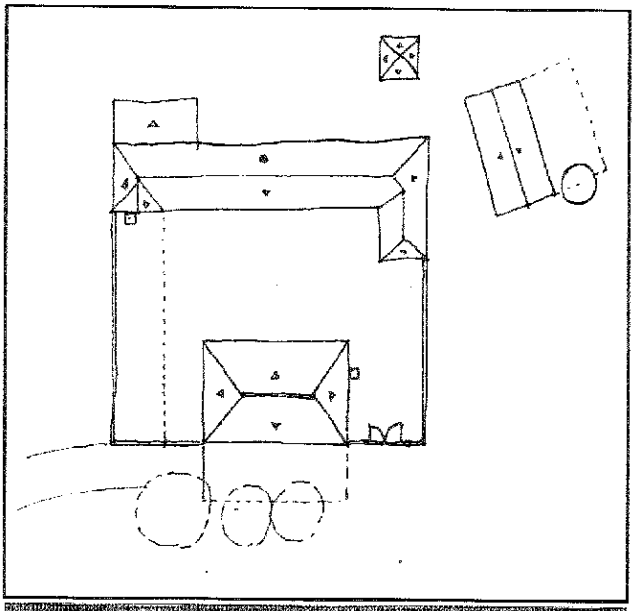


PINOS PUENTE

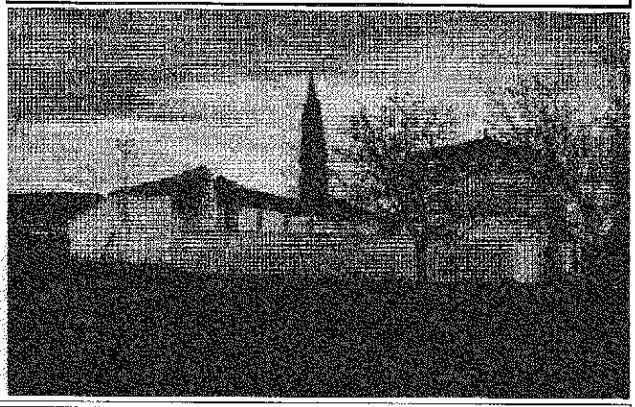
INFRAESTRUCTURA

PP-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de los Prados (o del Sapo)

Tipología:

Cortijo

Localización:

Camino de San Pascual a Zujaira

Pago de los Prados

Zujaira-Pinos Puente

Datación:

Aunque notablemente transformada su imagen original puede datarse como de final del siglo XIX o comienzos del presente siglo.

Estado actual:

En general bien conservado. Hay un módulo que fue demolido habiendo dejado al descubierto el encuentro en esquina con su continuación.

Cortijo cercado por un muro realizado en parte con bloques de hormigón. Consta de un módulo central cumpliendo la función vivienda, único por presentar tres plantas, la última es una cámara con aspecto de secadero con huecos cercados y celosía de ladrillo en sus cuatro caras. Está cubierto a cuatro aguas. Todas las edificaciones tienen teja cerámica plana. El resto de edificaciones son secaderos, cuadras y almacenes en torno al patio de aperos. Tiene placeta delantera con arbolado.

Observaciones: Tiene pozo y parece que tuvo noria.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

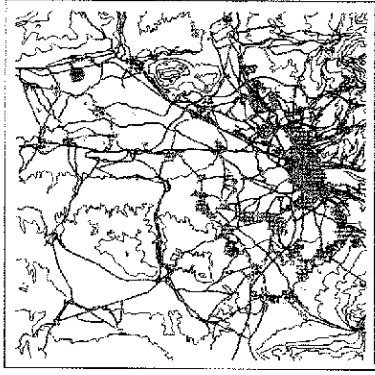
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

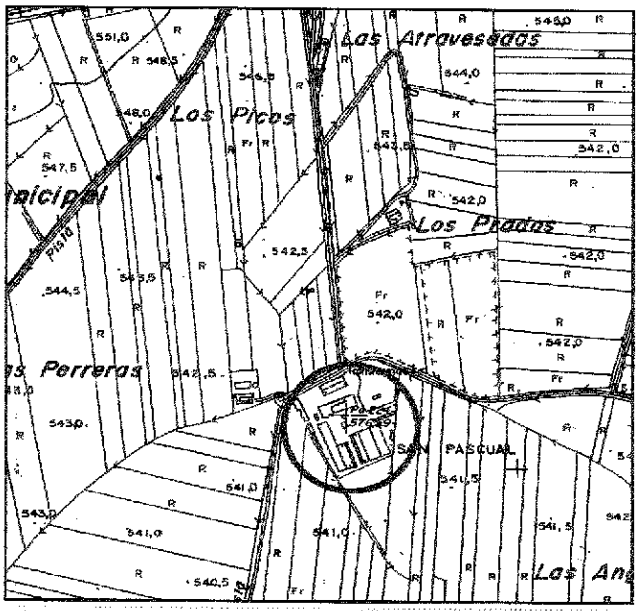
Restitución de ese módulo y rehabilitación en algunas zonas de cubierta que presenta algunos hundimientos.

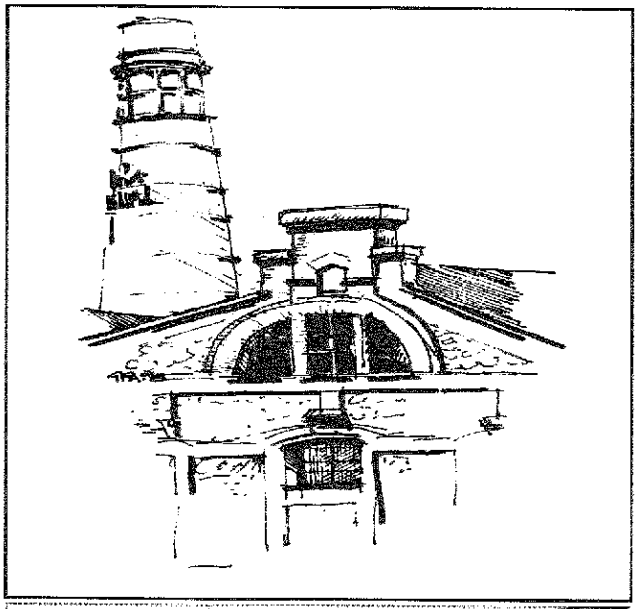


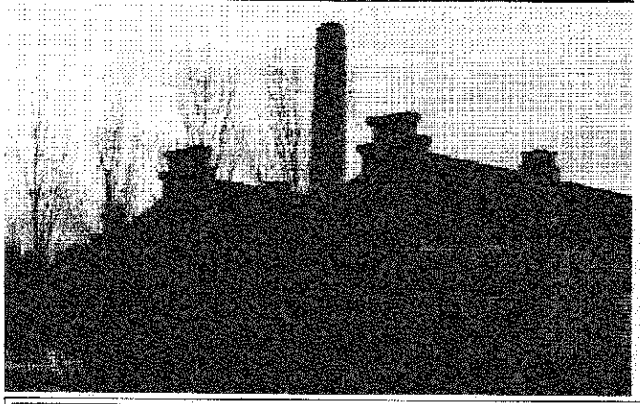
PINOS PUENTE

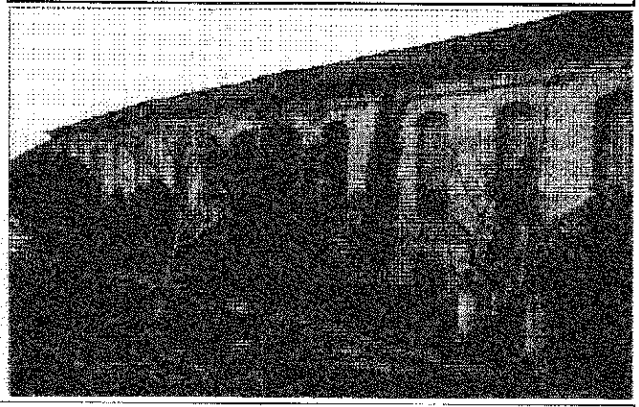
EDIFICACIÓN

PP-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Azucarera San Pascual

Tipología:
Fábrica

Localización:
Camino de San Pascual
Pago de las Angostillas
Pinos Puente

Datación:
Año 1.905.

Estado actual:
Bastante bien conservado pese a su uso actual.

Antigua fábrica azucarera, peculiar por encontrarse aislada fuera de cualquier núcleo urbano o de su periferia. Actualmente está dedicada a la actividad ganadera porcina. De las antiguas instalaciones fabriles destacan muy notablemente dos naves gemelas alargadas con cubierta a dos aguas (chapa ondulada actualmente) cuyos hastiales y fachadas frontales presentan una bella composición de huecos, pilastras y líneas de imposta de las que sobresalen sendos huecos termales de gran tamaño rematando la composición. Sus muros son de fábrica de ladrillo y cajones de mampostería careada (enfoscada en algunos casos).

Observaciones: Con semejante estilo (regionalista, casi modernista), pero adaptado a su uso doméstico se mantiene aún una hilera de viviendas de obreros. Como en cualquier azucarera, la esbelta chimenea de ladrillo, con bella ornamentación en su remate, pone el contrapunto vertical al resto de edificios verticales.

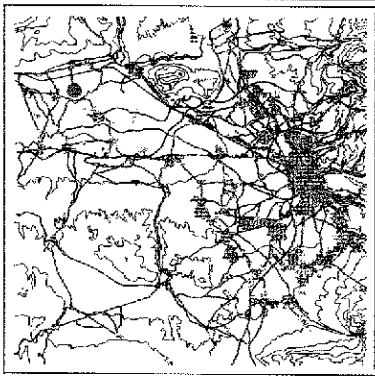
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Cultural

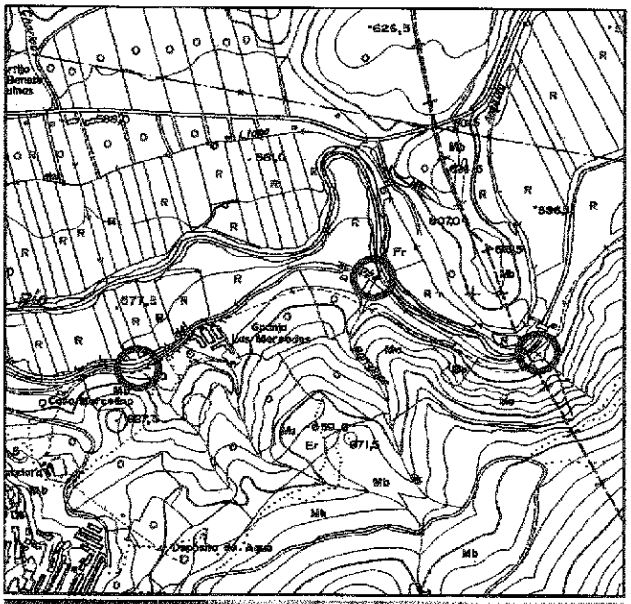
Necesidades de Intervención:
Recuperación de los faldones de teja cerámica plana, que casi con seguridad cubrieron originalmente todos los módulos. Sería muy recomendable proteger esas naves tan interesantes tal vez modificando su uso.



PINOS PUENTE

EDIFICACIÓN

PP-07







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Pasos sobre la Acequia del Cabo

Datación:
Siglo XIX-XX.

Tipología:
Puente

Localización:
Acequia del Cabo

Pinos Puente

Estado actual:
En general en buen estado, hay alguno parcialmente demolido.

Son pasos sobre la acequia con una doble función: el paso peatonal de caminos que continúan por la umbría de Sierra Elvira; y encauzamiento de los barrancos que, cruzando transversalmente la acequia, se dirigen hacia el río Cubillas. Están construidos en ladrillo (doble tablero o rosca simple) sobre la que se termina el paso con mampostería.

Observaciones: Pese a no quedar incluida en el ámbito estricto de la vega, sí se incluye en el presente inventario dada la vinculación directa con los riegos de la vega de Pinos Puente. Junto a la acequia propiamente dicha todo su entorno es destacable y susceptible de protección dada su belleza.

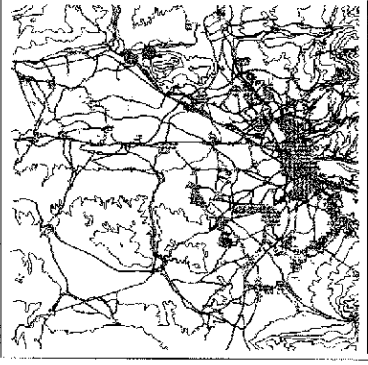
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
El original

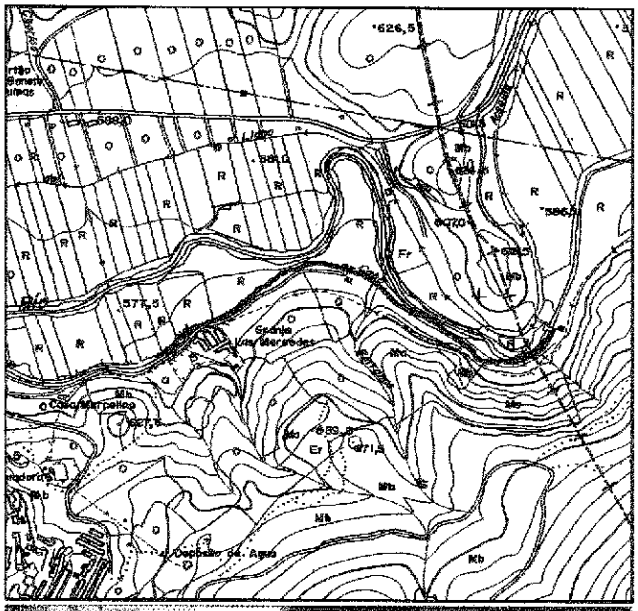
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de los dañados o restitución de los parcialmente demolidos.



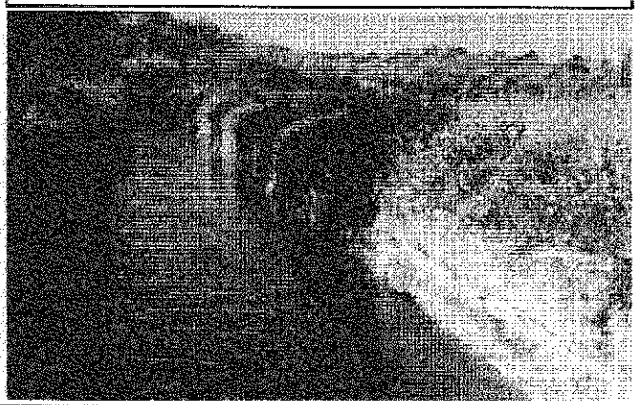
PINOS PUENTE

INFRAESTRUCTURA

PP-08







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Acequia del Cabo

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Granja de las Mercedes

Pinos Puente

Datación:
Siglo XIX (?)

Estado actual:
En uso.

Acequia de gran sección (casi 2 metros de ancho). La mayor parte está construida con mampostería careada y enfoscada en algún caso; el resto está construido de sillería. Tiene su origen en el azud sobre el río Cubillas y desde éste recorre la umbría de Sierra Elvira hasta la central eléctrica a la entrada de Pinos Puente.

Observaciones: Junto a la acequia propiamente dicha todo su entorno es destacable y susceptible de protección dada su belleza.

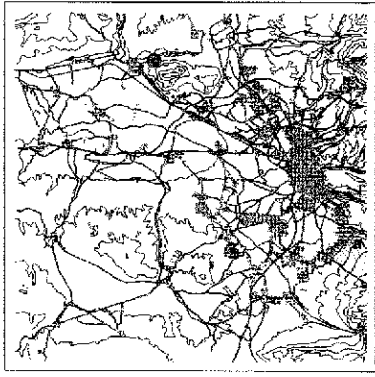
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
El original

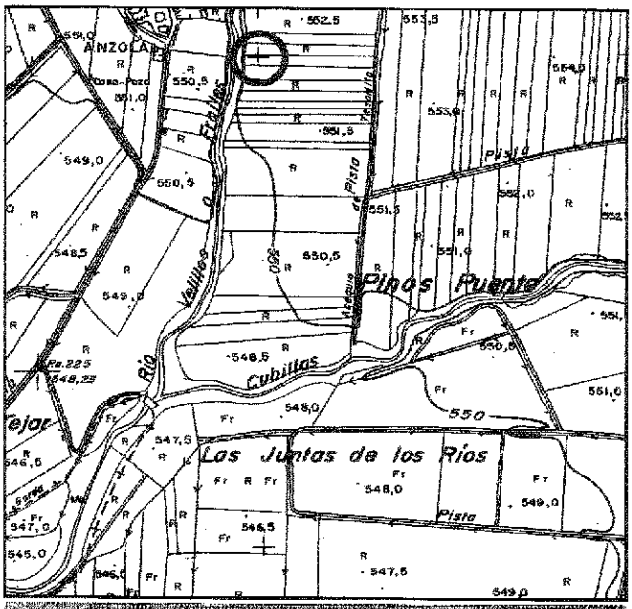
Necesidades de intervención:
Mantenimiento habitual.

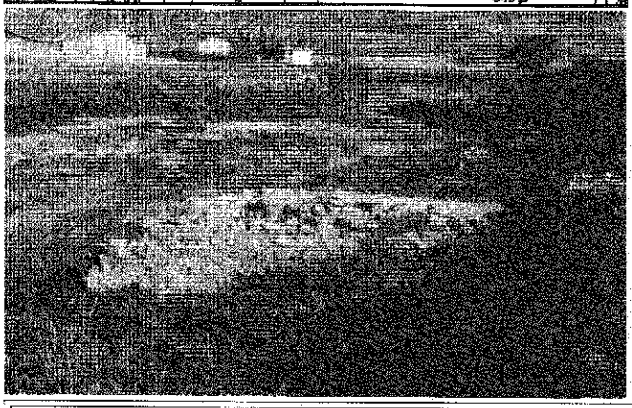


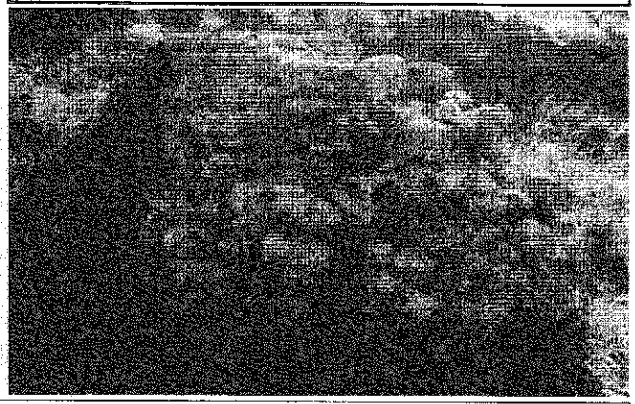
PINOS PUENTE

INFRAESTRUCTURA

PP-09







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Restos de puente romano (río Velillos)

Tipología:
Puente

Localización:
Río Velillos frente a Anzola
Bajo el Pago Briones
Pinos Puente

Datación:
Siglos II-III d.C. (?).

Estado actual:
Afloran dos porciones, la mayor de ellas de unos 5 metros de largo y 1 metro y medio de ancho (escalonado en este sentido).

Posibles restos arqueológicos. Pudieron constituir los estribos de un puente de mampostería tomada con hormigón del tipo del utilizado en construcciones romanas.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:
Bien de Interés Cultural (sin incoar)

Usos admisibles:
Cultural

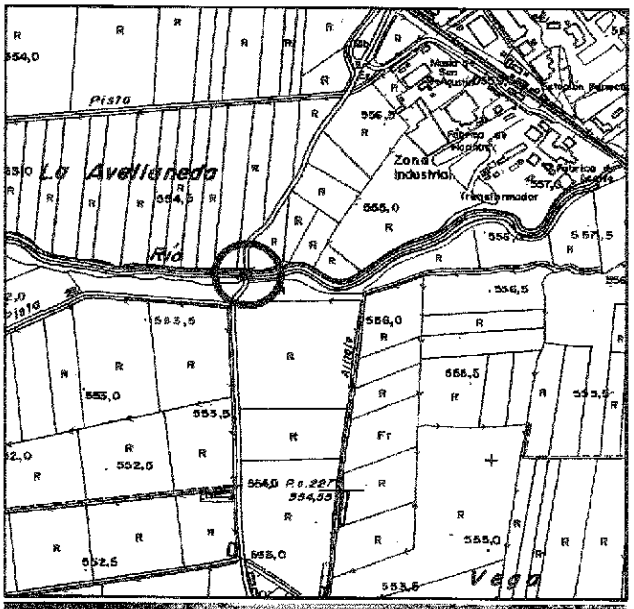
Necesidades de intervención:
Lo más urgente es datarlo con precisión y posteriormente realizar un estudio arqueológico in situ.

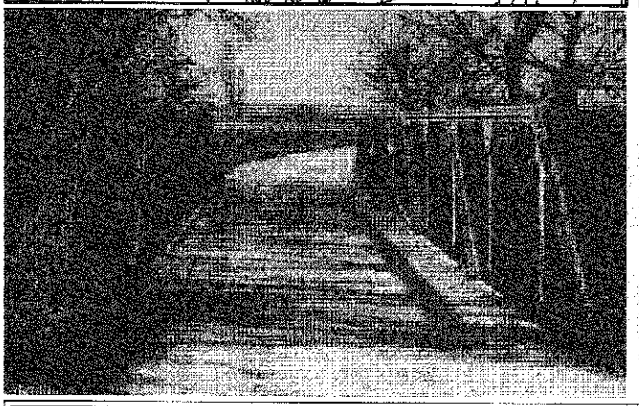


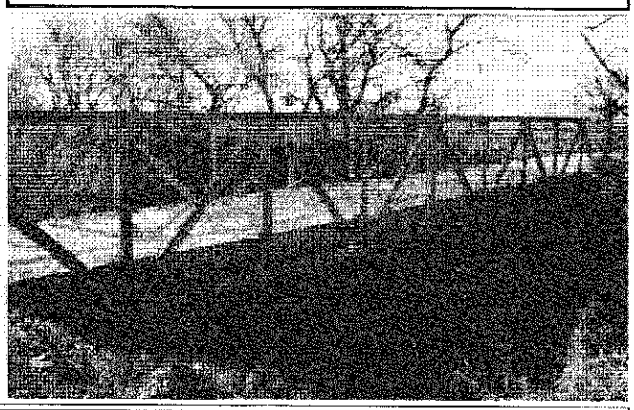
PINOS PUENTE

ARQUEOLÓGICO

PP-10







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente sobre el Cubillas

Tipología:
Puente metálico

Localización:
Camino de Alitaje
Pago de Avellaneda-Alitaje
Pinos Puente

Datación:
Primer tercio del siglo XX.

Estado actual:
En uso.

Puente de traza muy sencilla: la tabla apoya en una estructura de celosía roblonada con dos cerchas idénticas también de perfiles roblonados. Tiene un ancho de apenas 3 metros y salva una luz de aproximadamente 15 metros.

Observaciones: No se ha podido comprobar si su origen fue como paso de un tranvía o de alguna línea de ferrocarril hasta Alitaje.

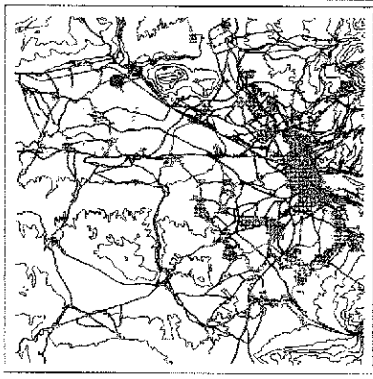
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Tipológica

Usos admisibles:
El original

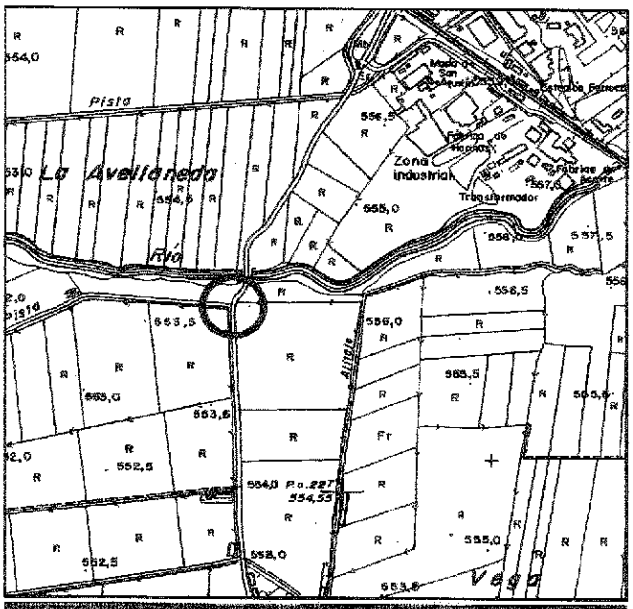
Necesidades de intervención:
Limpieza de pinturas antiguas, y tratamiento anticorrosivo de la estructura metálica.
Limpieza de su entorno.

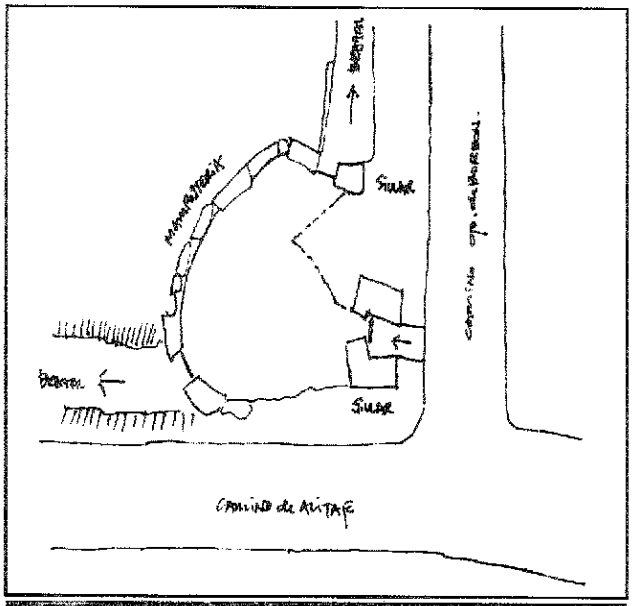


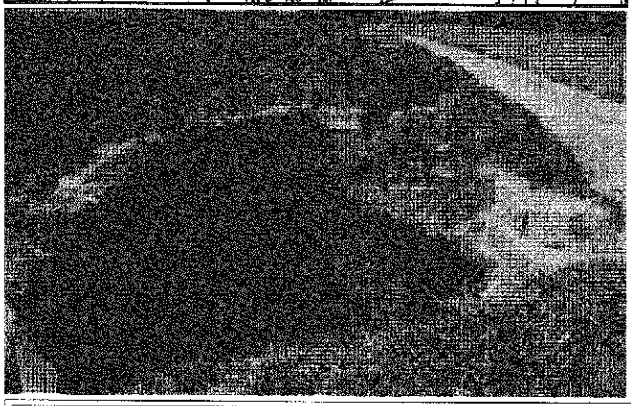
PINOS PUENTE

INFRAESTRUCTURA

PP-11









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Partidor en Alitaje

Tipología:
Acequia

Localización:
Camino de Alitaje-camino cortijo de Borbón
Pago de Alitaje
Pinos Puente

Datación:
Siglo XIX (?).

Estado actual:
Está en uso.

Partidor de piedra labrada sobre un brazal de la acequia de Alitaje. Tiene tres embocaduras, las tres con compuertas metálicas encastradas en sillería.

Observaciones:

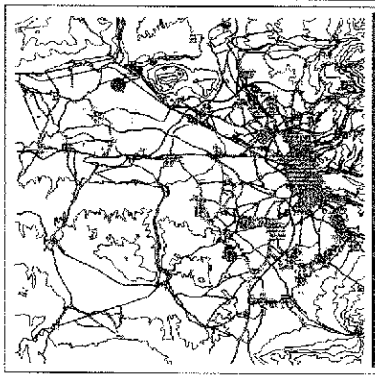
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
El original

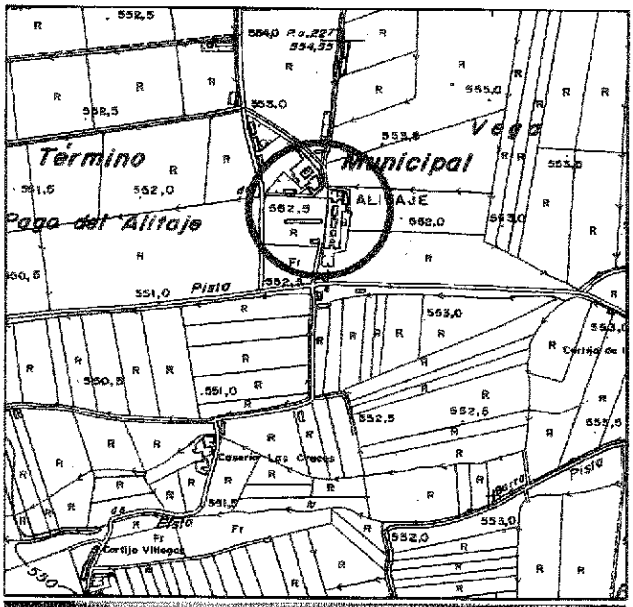
Necesidades de intervención:
Las habituales de su uso: limpieza de fondos, acequias, etc.

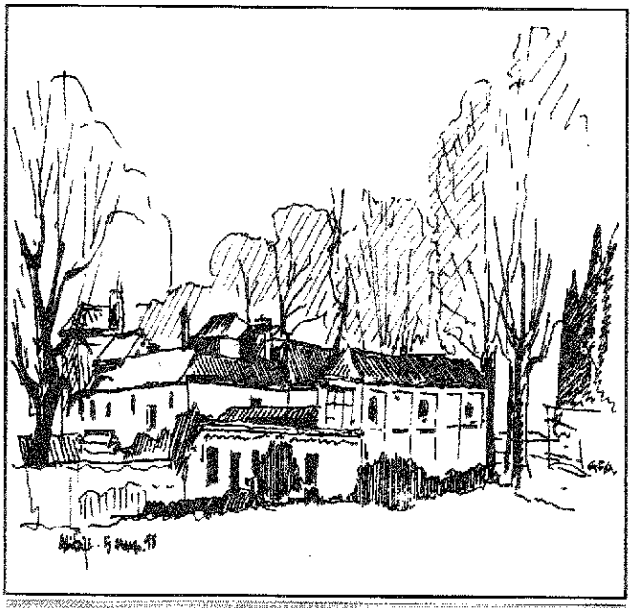


PINOS PUENTE

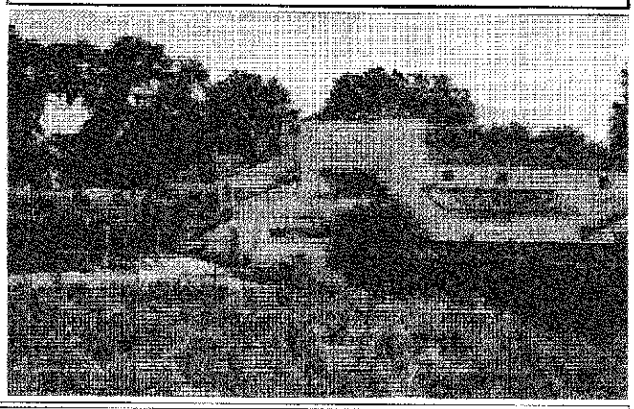
INFRAESTRUCTURA

PP-12









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Alquería de Alitaje

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de las Moreras
Pago Alitaje
Pinos Puente

Datación:
Como alquería tiene origen medieval, no obstante la mayor parte de la edificación principal es del siglo XVII-XVIII.

Estado actual:
Bien conservado en general.

Antigua alquería. Actualmente es un gran conjunto edificado formado por un módulo principal y una hilera de viviendas adosadas a lo largo del camino de Las Moreras. El módulo principal fue además almazara con prensa de viga. Actualmente la actividad principal es la cría de caballos de raza hispano-árabe. La edificación principal destaca por su volumen (hasta tres alturas y la torre de la almazara) y sobre todo por diversos elementos ornamentales (portadas, cerrajería, escudo heráldico). Aunque sólo su construcción tradicional sería suficiente, dato a tener en cuenta (muros de fábrica de ladrillo, tapial, cubiertas de teja, etc).

Observaciones: Además de la gran importancia de la arquitectura, destaca muy notablemente la gran masa de árboles de gran porte que marcan uno de los hitos principales del paisaje de esta zona de la vega.

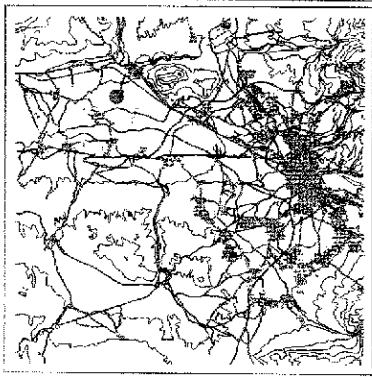
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

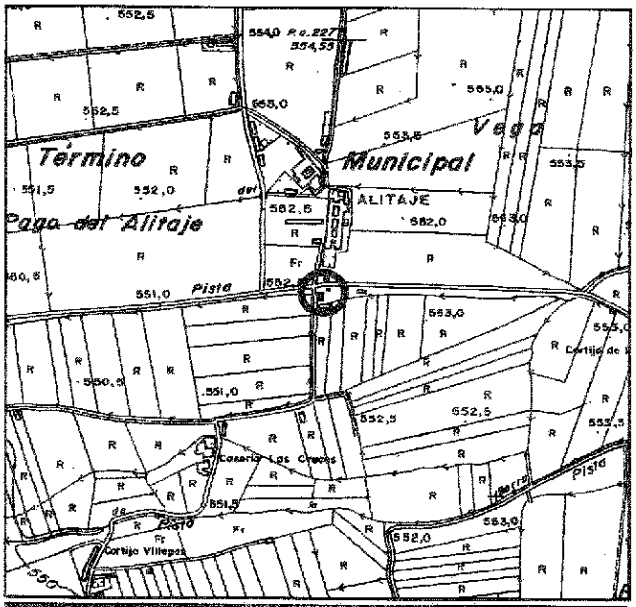
Necesidades de intervención:
Rehabilitaciones parciales de cubiertas.

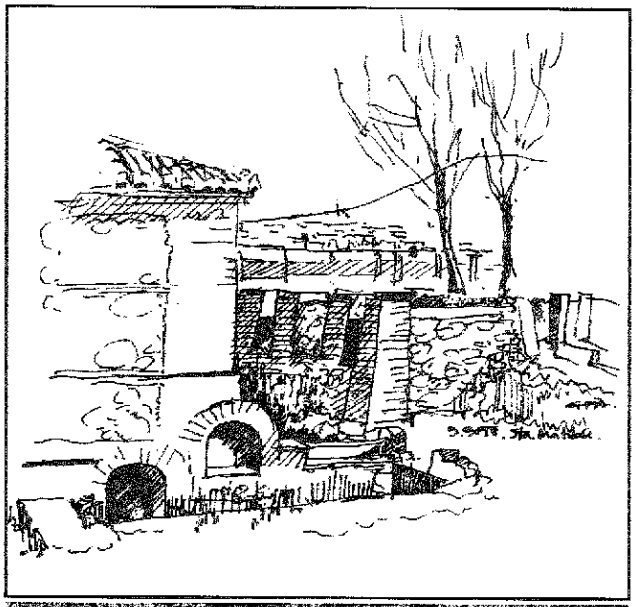


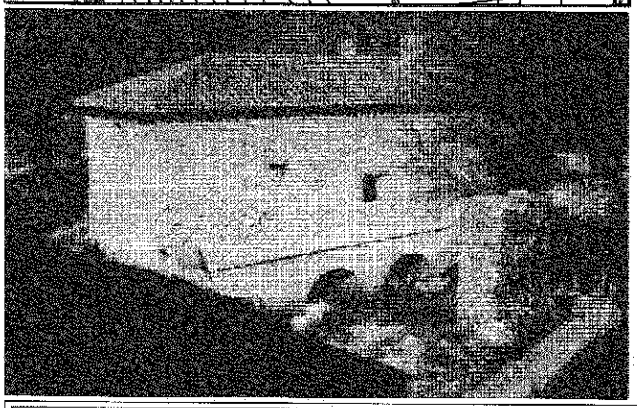
PINOS PUENTE

EDIFICACIÓN

PP-13









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino de Santa Matilde

Tipología:
Molino

Localización:
Camino de Las Moreras
Pago de Alitaje
Pinos Puente

Datación:
Mediados del siglo XIX.

Estado actual:
Está aún en proceso de rehabilitación, aunque ya en acabados interiores. Se ha hecho una restauración de los espacios exteriores que ha permitido recuperar en parte su imagen original.

Antiguo molino harinero vinculado a la Alquería de Alitaje hoy rehabilitado como segunda residencia. Tiene planta en forma de L con uno de sus lados especializado en la actividad molinera. Se ha restaurado el partidero y las bóvedas de entrada de agua. Sus muros son de ladrillo y cajones de mampostería careada. La cubierta de teja árabe a cuatro aguas en cada ala.

Observaciones:

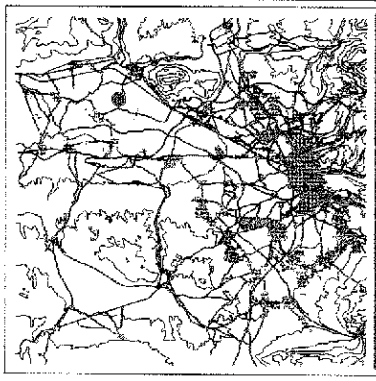
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

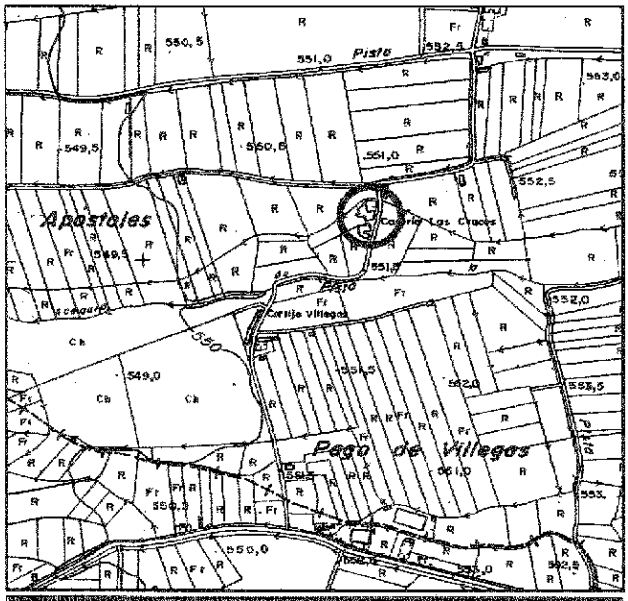
Necesidades de intervención:

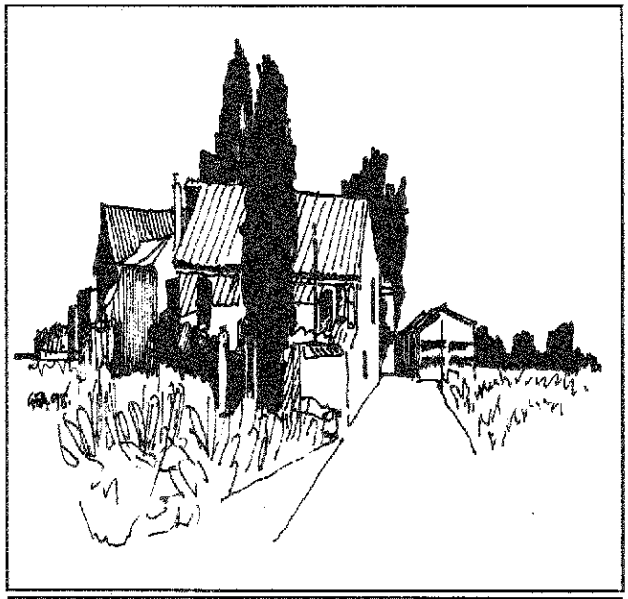


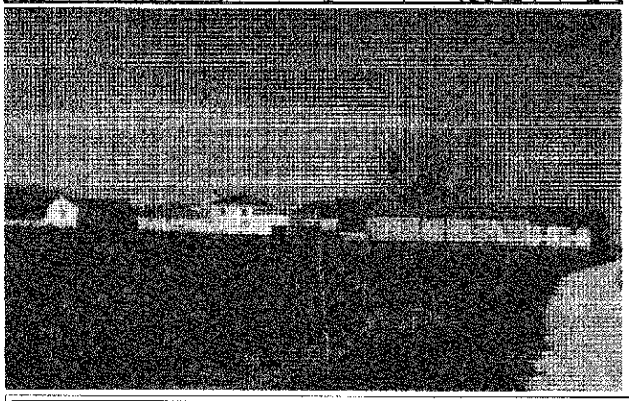
PINOS PUENTE

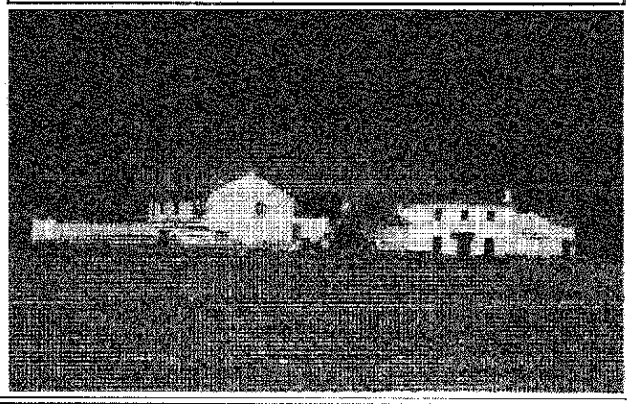
EDIFICACIÓN

PP-14









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de las Cruces

Tipología:
Cortijo

Localización:
Prolongación del camino de las Moreras
Pago de Los Apóstoles
Pinos Puente

Datación:
La mayoría de final del siglo XIX. Hay un módulo parece tener su origen en el siglo XVIII.
Secaderos y almacenes de mitad del siglo XX.

Estado actual:
En general presenta buen aspecto, incluso con rehabilitaciones recientes.

Conjunto de edificaciones sueltas constituido por secaderos, almacenes y algunas construcciones dedicadas a residencia. Todas son de arquitectura tradicional, pese a haber sido rehabilitada alguna de ellas de forma importante. Todas tienen cubiertas de teja árabe; en los secaderos las cubiertas son de teja cerámica plana.

Observaciones: Alguna vivienda es utilizada como residencia habitual.

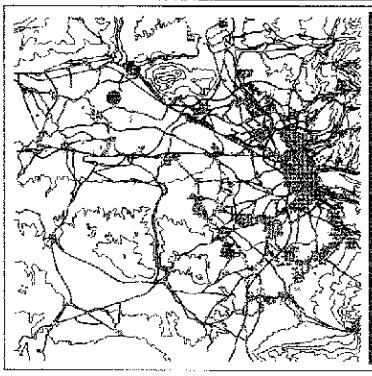
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

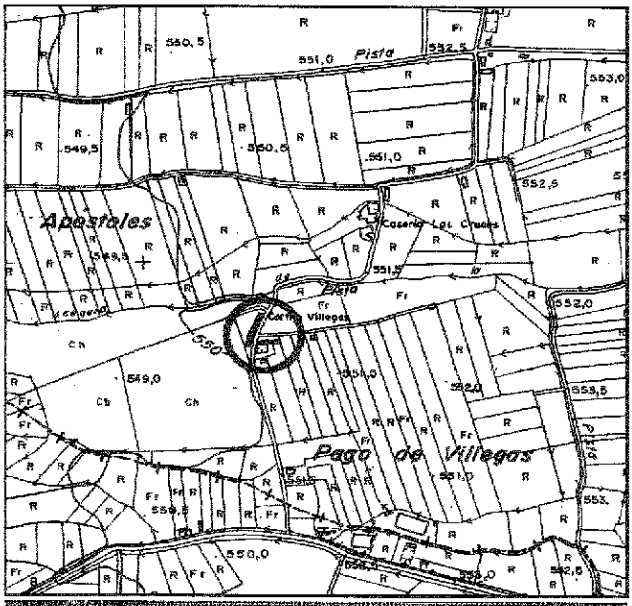
Necesidades de intervención:
Alguna rehabilitación puntual en cubiertas de módulos anejos.

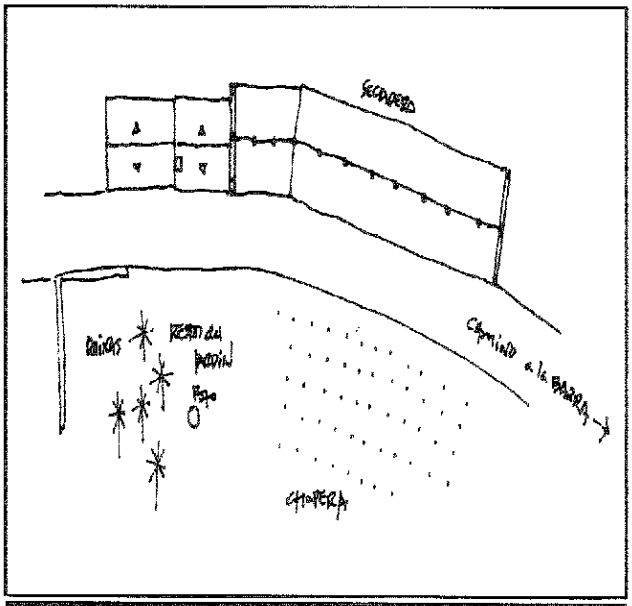


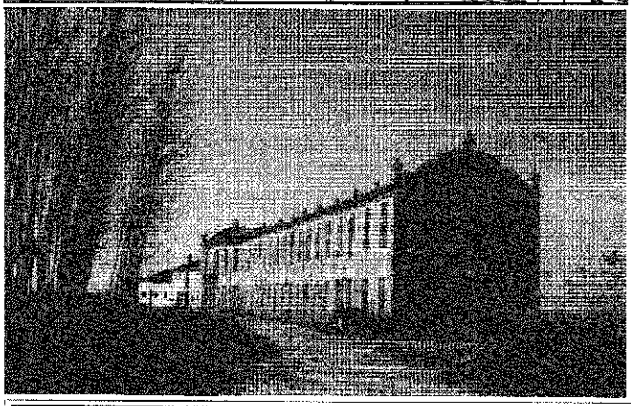
PINOS PUENTE

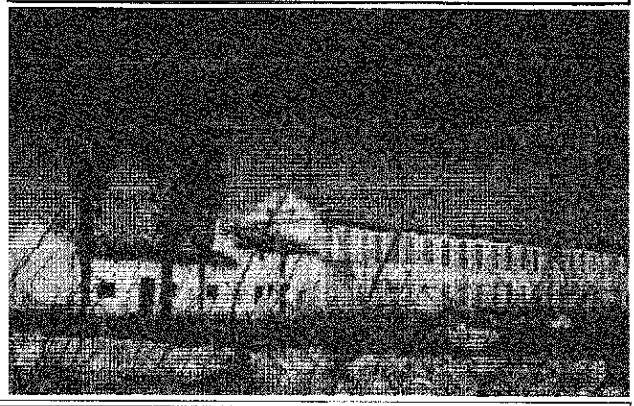
EDIFICACIÓN

PP-15









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Secaderos del Cortijo de Villegas

Tipología:
Secadero

Localización:
Camino desde carretera a Fuente Vaqueros
Pago Los Apóstoles
Pinos Puente

Datación:
Mitad del siglo XX.

Estado actual:
En general presenta un relativo buen estado de conservación.

Secadero alargado alineado con el camino. Tiene dos plantas de huecos con arco rebajado y celosía de ladrillo. El resto de paramentos son de ladrillo con partes enfoscadas y pintadas. Los hastiales extremos están decorados y tienen piñas de remate en sus pilastras. Tiene adosado además dos pequeñas edificaciones residenciales muy abandonadas.

Observaciones: Formó parte del cortijo Villegas, hoy demolido, y del que sólo se conservan los arranques de algunos muros del jardín, parte del brocal de un pozo y unas palmeras whasingtonianas.

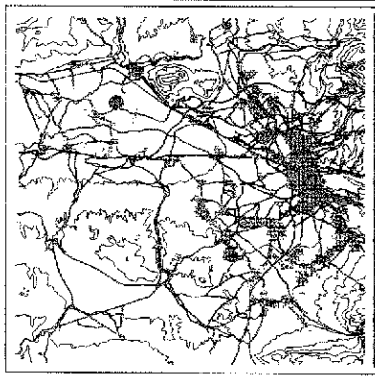
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola

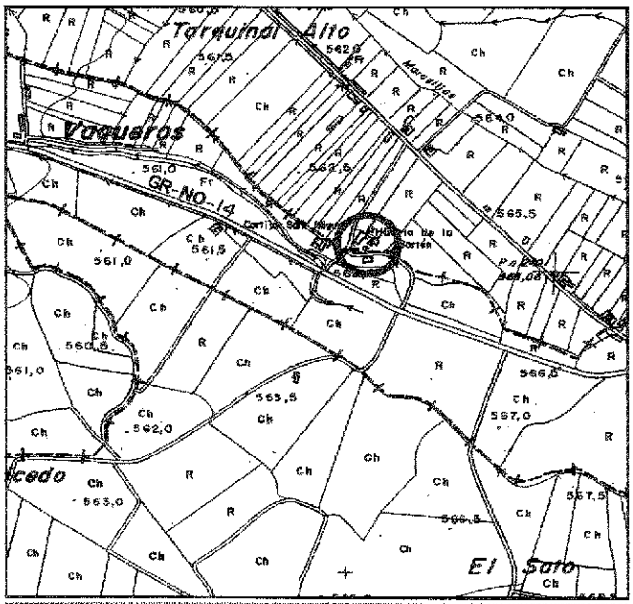
Necesidades de intervención:
Reposición de algunas celosías. Pinturas.

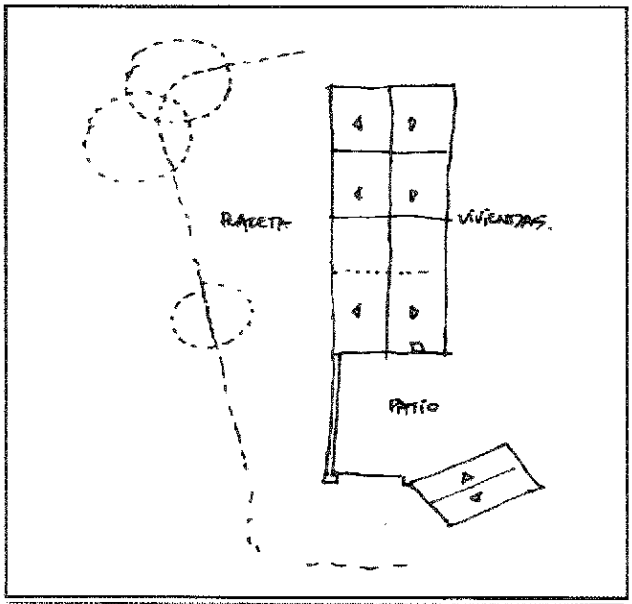


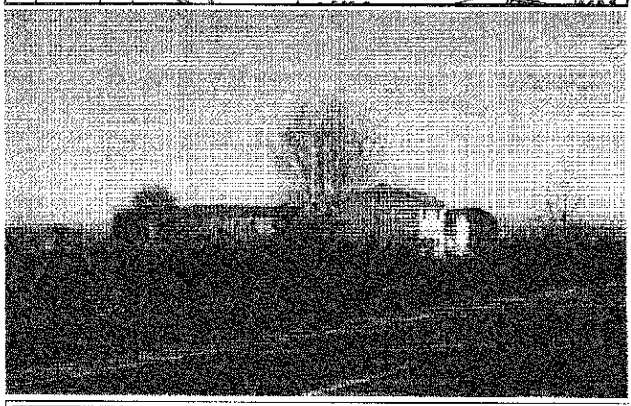
PINOS PUENTE

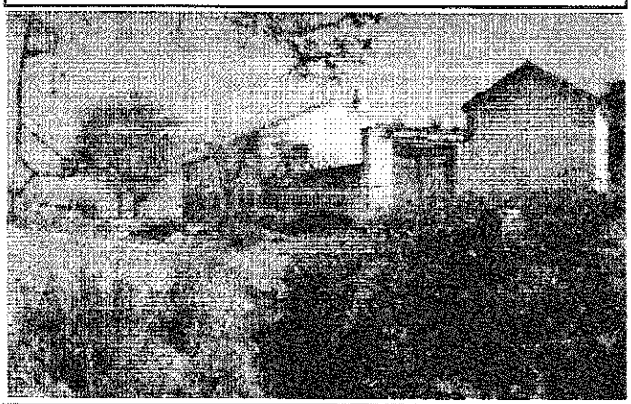
EDIFICACIÓN

PP-16









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de la Sartén

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Fuente Vaqueros
Pago Tarquinal Alto
Pinos Puente

Datación:
Módulo principal de final del siglo XIX o principios del siglo XX.

Estado actual:
Está relativamente bien conservado pese a no estar habitado de forma permanente.

Agrupación de edificaciones adosadas de dos plantas de altura, doble crujía y cubierta de teja árabe a dos aguas. Tiene placeta delantera, arbolada y patio de aperos trasero cercado con acceso por un portón delantero. Además de este núclec principal tiene otras naves y secaderos de traza y construcción reciente.

Observaciones:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

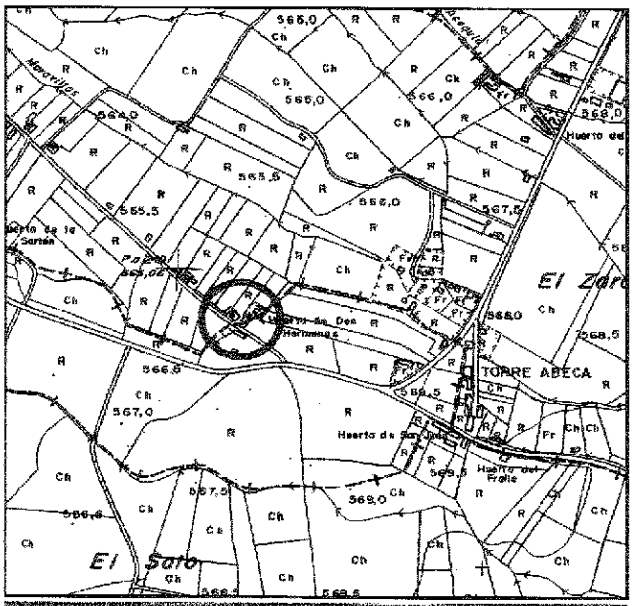
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de fachadas.



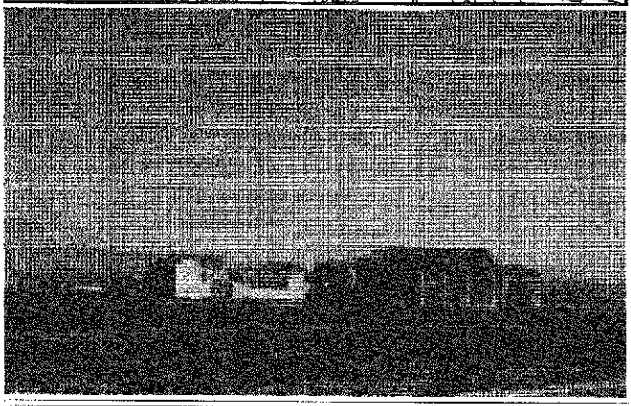
PINOS PUENTE

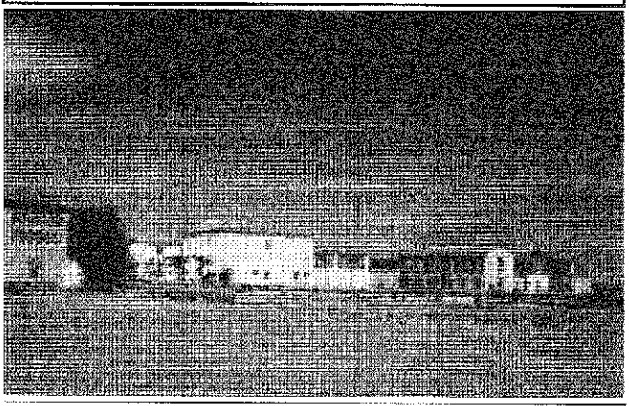
EDIFICACIÓN

PP-17









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de Dos Hermanas

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Fuente Vaqueros a Atarfe
Pago Berbenal-Tarquinal Alto
Pinos Puente

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX. Secaderos y anejos de mitad de siglo.

Estado actual:
En general está en uso todo el conjunto. Aún así hay partes más deterioradas o peor conservadas que otras.

Conjunto de edificaciones dispersas formado sobre todo por secaderos de diversas tipologías constructivas. Tiene además tres viviendas de construcción tradicional, con dos plantas, cubiertas de teja árabe y parámetros enfoscados con mortero de cal y blanqueados.

Observaciones:

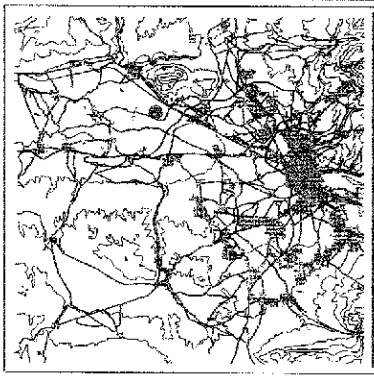
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

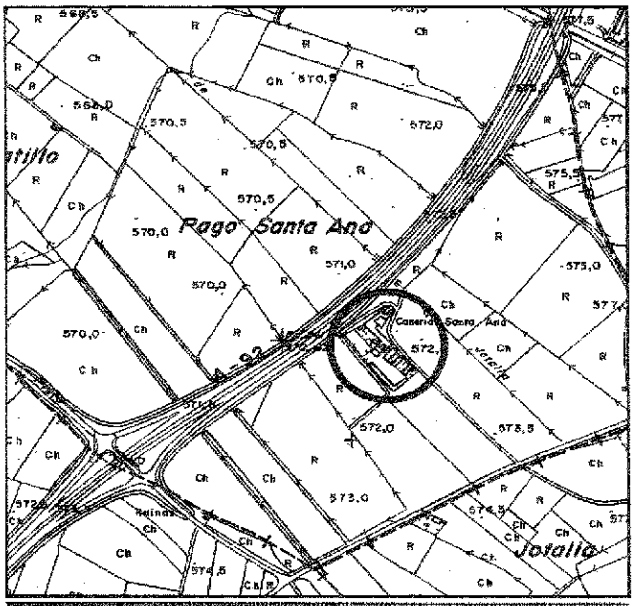
Necesidades de intervención:

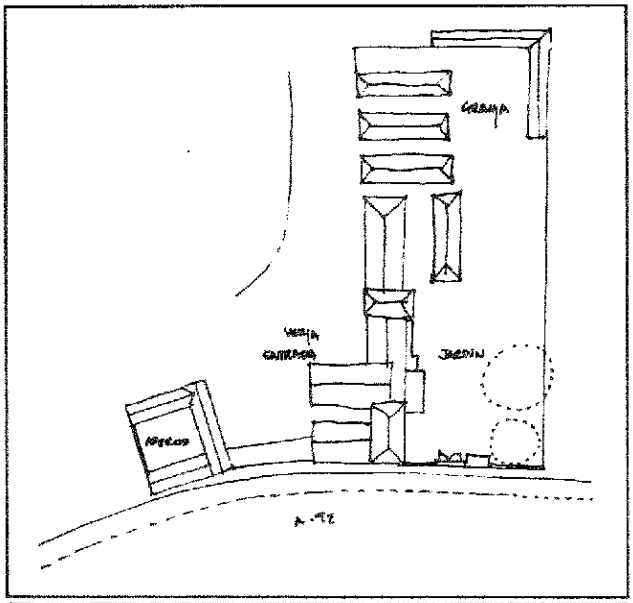


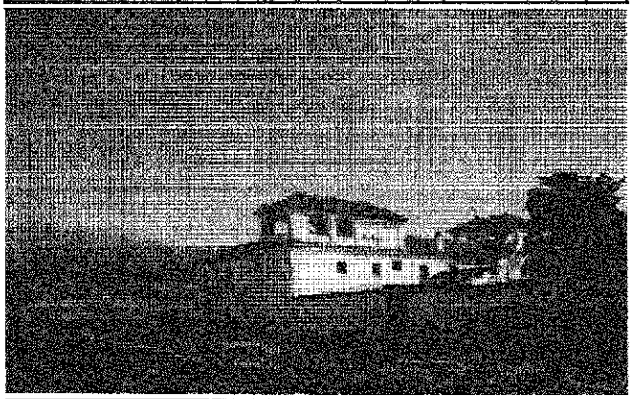
PINOS PUENTE

EDIFICACIÓN

PP-18









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria de Santa Ana

Tipología:
Caseria

Localización:
A-92, acceso desde carretera de Santa Fe a Atarfe
Pago de Santa Ana
Pinos Puente

Datación:
El origen puede estar en torno al siglo XVIII, aunque la imagen actual es más propia de final del siglo XIX, en lo que respecta al menos a la casa principal.

Estado actual:
Muy conservado. Está en pleno uso.

Hacienda de grandes dimensiones en la que destaca la casa principal. La hacienda está formada por varias naves alargadas y paralelas entre sí de uso ganadero, otros anejos de naves agrícolas, a veces en torno a patios de aperos. la citada casa principal. Ésta es un edificio alargado de dos plantas de altura y dos torreones con galería-mirador cubiertas a cuatro aguas; tiene huecos alargados y bien proporcionados en su fachada sur, donde se encuentra su puerta principal marcada por el balcón de la planta primera con hueco recercado y frontón superior.

Observaciones: Es uno de los hitos paisajísticos de la vega, muy visible sin duda un corredor de primer orden como es la A-92.

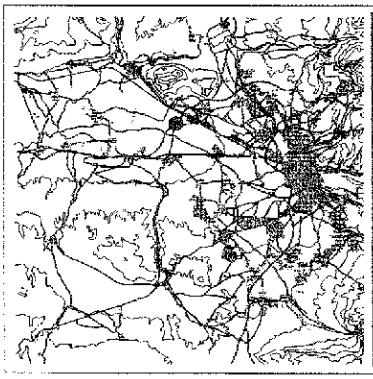
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

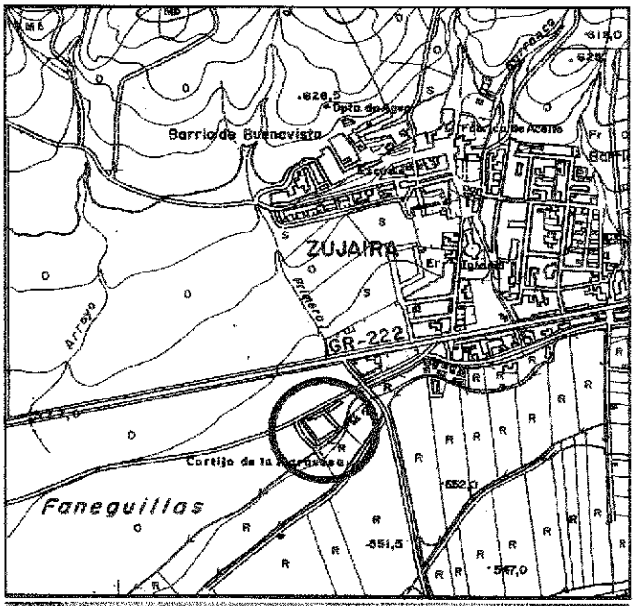
Necesidades de intervención:

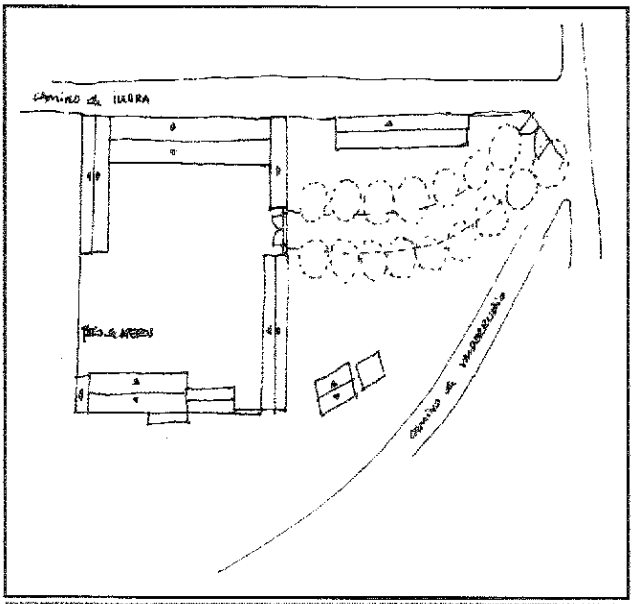


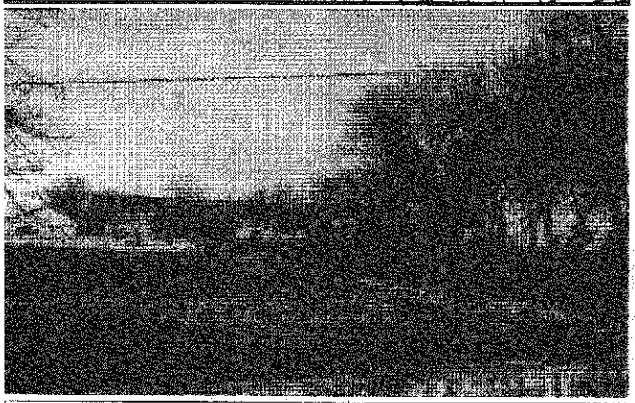
PINOS PUENTE

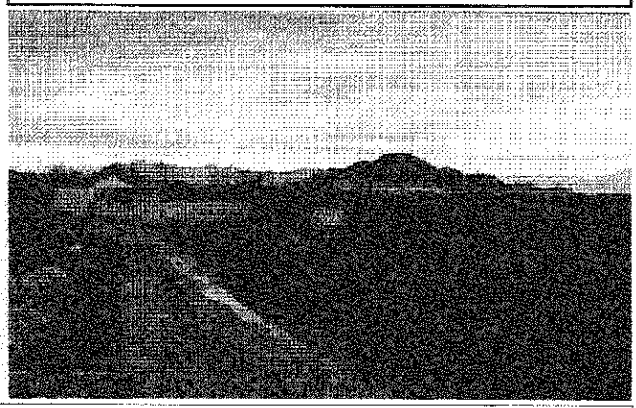
EDIFICACIÓN

PP-19









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de la Marquesa (o de la Santísima Trinidad)

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino antiguo de Valderrubio y camino de Iliora
Paso de Faneguillas-Los Mochones
Zujaira-Pinos Puente

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
En uso. Presenta no obstante zonas de cubiertas con algún hundimiento.

Cortijo formado por edificaciones lineales en torno a un gran patio de aperos de planta cuadrada. La entrada principal la constituye un portón enmarcado por pilastras pintadas de almagra con una hornacina en el frontón. Tanto la edificación principal que está en la entrada como el resto de edificaciones tienen cubierta a dos aguas de teja cerámica plana. Las edificaciones son normalmente de una sola crujía de ancho y la estructura de cubierta de rollizos de par y tirantes simples.

Observaciones: Tiene jardín delantero y camino arbolado de acceso.

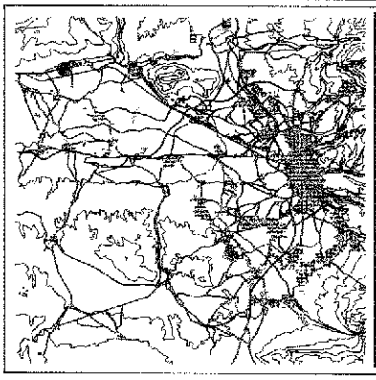
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

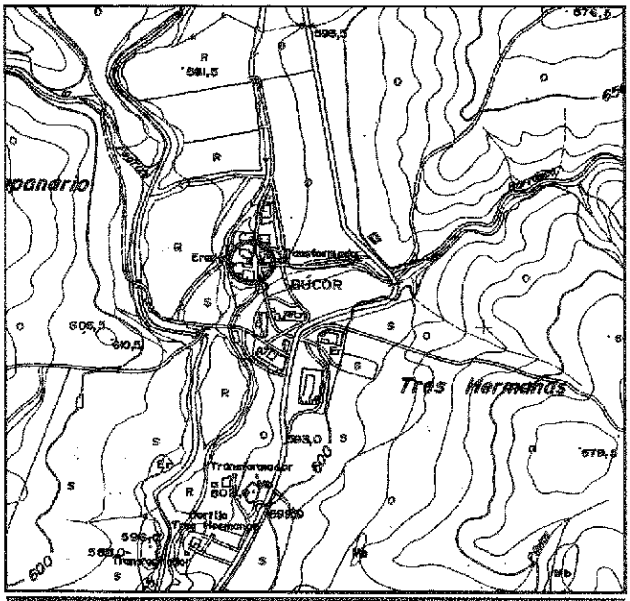
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas.

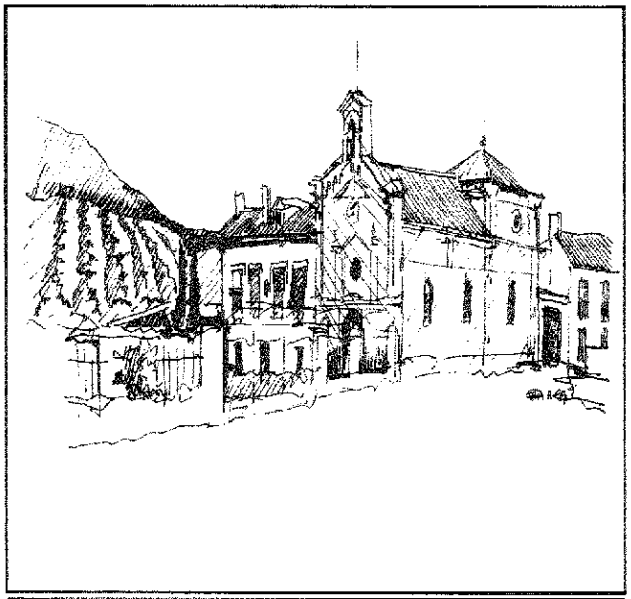


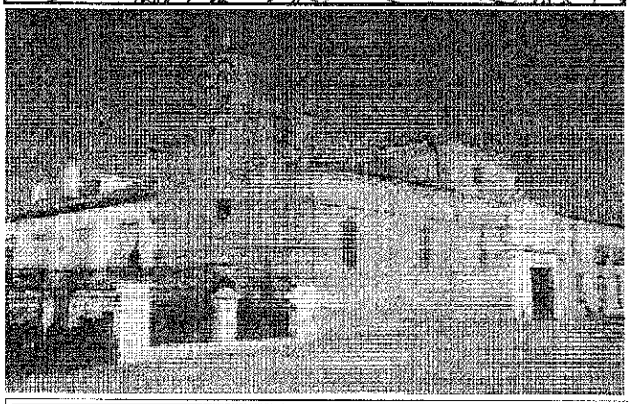
PINOS PUENTE

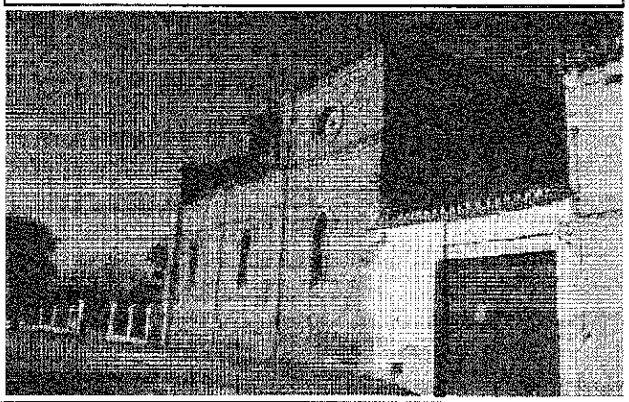
EDIFICACIÓN

PP-20









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Ermita de Búcor

Tipología:
Ermita

Localización:
Cortijada de Búcor
Carretera de Olivares (GR-NO-29)
Pinos Puente

Datación:
Final del siglo XIX, principios del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservada.

Se trata de una ermita adosada al resto de edificaciones rurales del cortijo. Tiene planta rectangular compacta con fachada principal a mediodía (dando a un interior cercado) y fachada lateral a levante. Está ejecutada en ladrillo, el estilo es neogótico. Se cubre a dos aguas resaltando la capilla mayor con un cuerpo de mayor altura cubierto a cuatro aguas y con tres óculos donde se inserta una bóveda al interior que no se ha podido visitar. La fachada se compone de una pequeña puerta con arco ojival entre dos pilastras que enmarcan un óculo. La fachada se remata con otras pilastras mayores en su extremo con pináculos lobulados al frente y un campanil con arco de medio punto en el vértice superior.

Observaciones: La fachada lateral tiene tres huecos alargados con arco ojival y pilastras que la dividen. En el conjunto de la cortijada existen además interesantes ejemplos de arquitectura rural con elementos singulares (recercados, cerrajería y solanas con columnas de fundición).

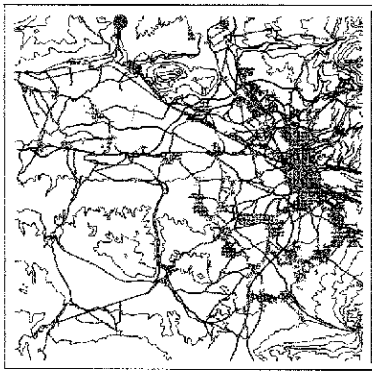
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónico-Monumental

Usos admisibles:
El original

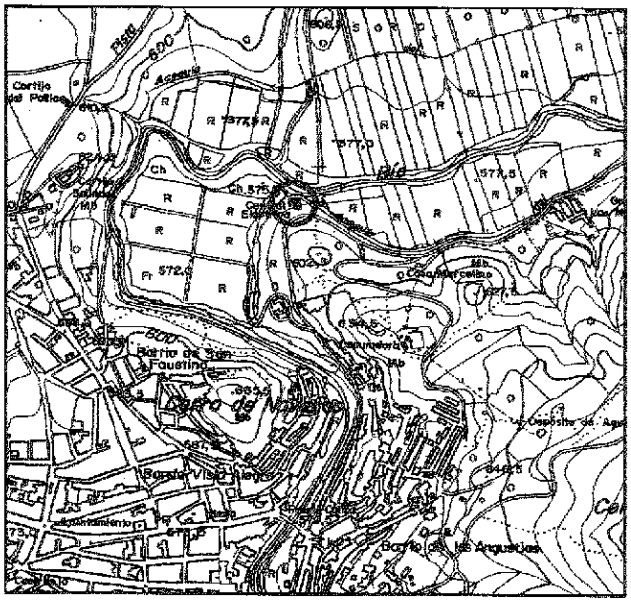
Necesidades de intervención:

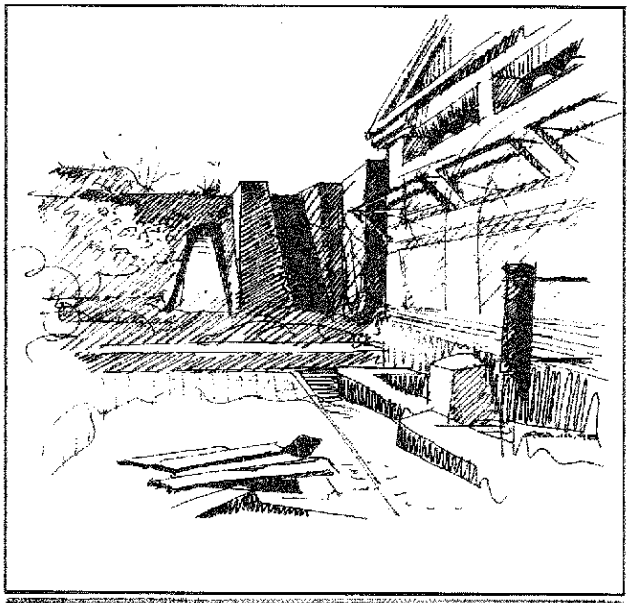


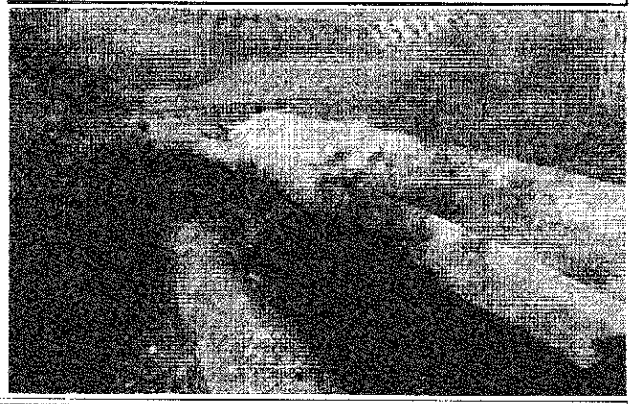
PINOS PUENTE

EDIFICACIÓN

PP-21







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Central Eléctrica del Cubillas

Tipología:
Infraestructura hidráulica

Localización:
Camino de la acequia del Cabo
Vega del Cubillas
Pinos Puente

Datación:
Pincipios del siglo XX.

Estado actual:
En uso.

Mini central hidroeléctrica sobre la Acequia del Cabo en las inmediaciones de Pinos Puente. Está formada por una única nave alargada, con cubierta a dos aguas de teja árabe, sustentada por cerchas metálicas. Los muros son de ladrillo. Tiene escasos huecos; la fachada principal muestra alguno con arco de medio punto.

Observaciones: Se encuentra casi oculta al estar en una zona deprimida respecto al camino.

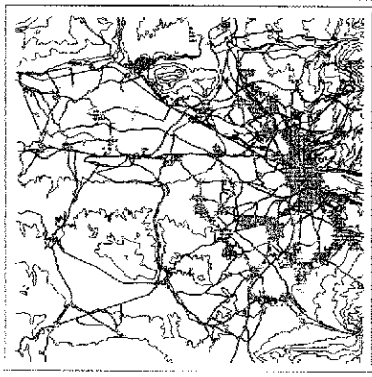
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
El original

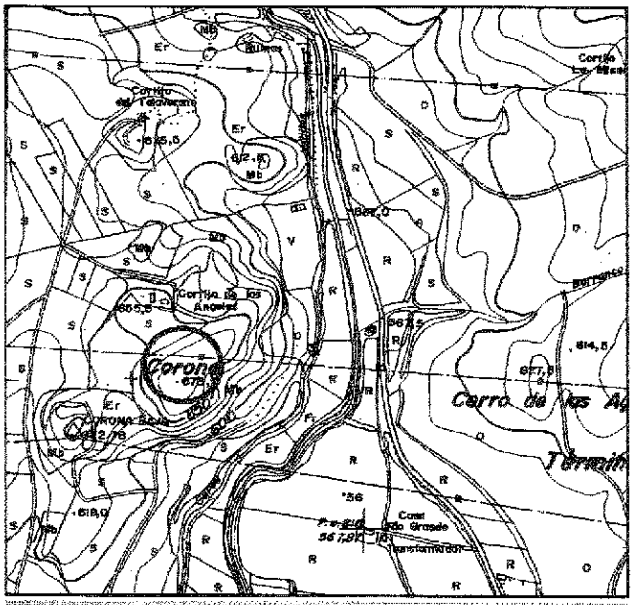
Necesidades de intervención:

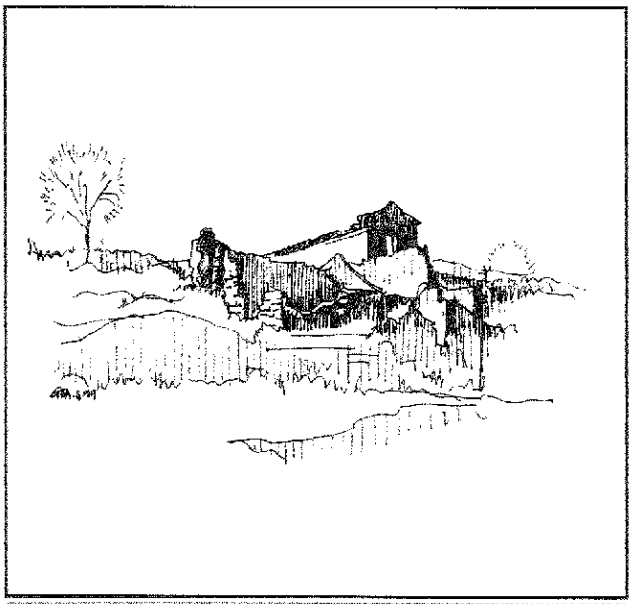


PINOS PUENTE

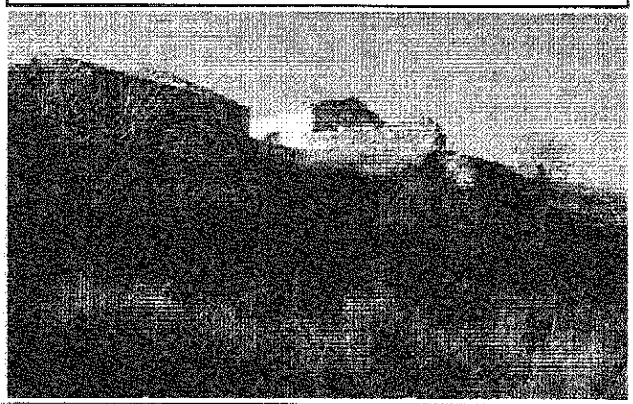
INFRAESTRUCTURA

PP-22









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cerro de los Infantes

Tipología:
Yacimiento

Localización:
Cerro Corona o de los Infantes
Entre la antigua C.N.-432 y el río Velillos
Pinos Puente

Datación:
Poblado ibero-romano (antigua Ilurco).

Estado actual:
Los muros están arruinados y cada día más degradados.

Los restos arqueológicos emergentes junto al cortijo consisten en unos anchos muros de mampostería varios de los cuales han sido reaprovechados tiempo atrás como anejos del cortijo. Quedan a la vista algunos sillares de grandes proporciones en piedra arenisca.

Observaciones: Todo el cerro ha sido sistemáticamente expoliado.

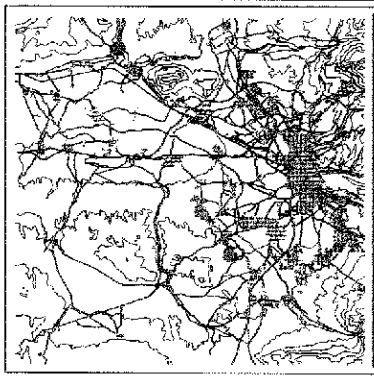
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
ARQUEOLÓGICO

Nivel de protección:
Bien de Interés Cultural

Usos admisibles:

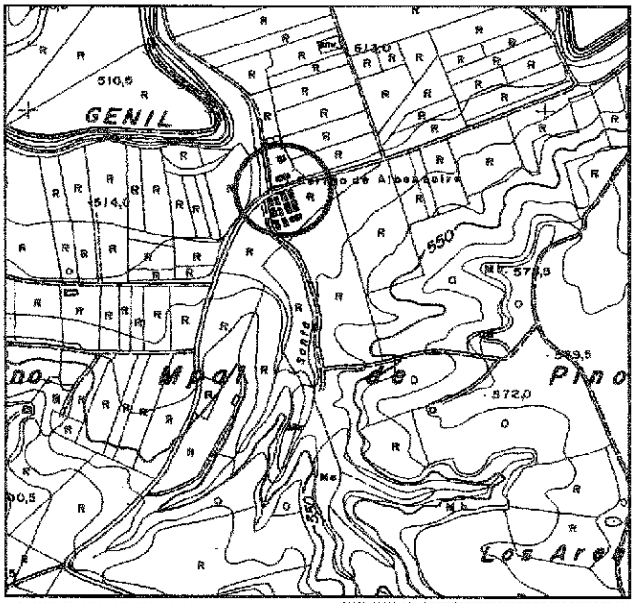
Necesidades de intervención:
Señalización y protección.

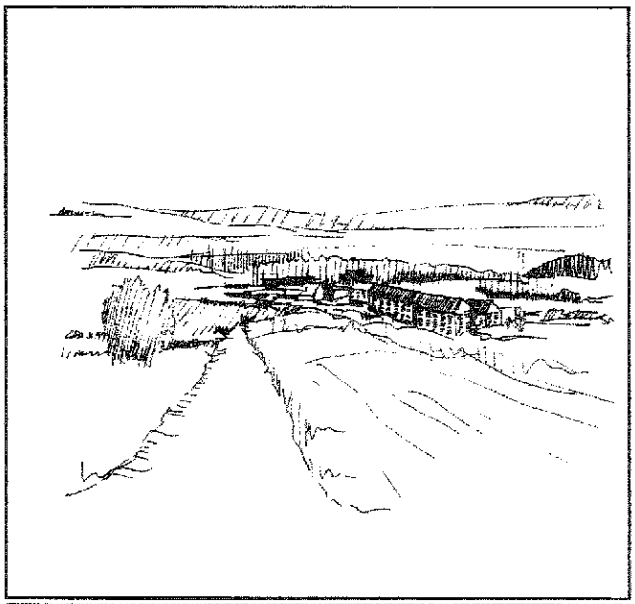


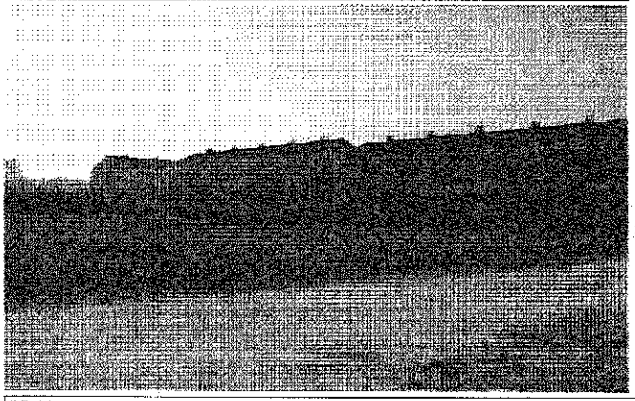
PINOS PUENTE

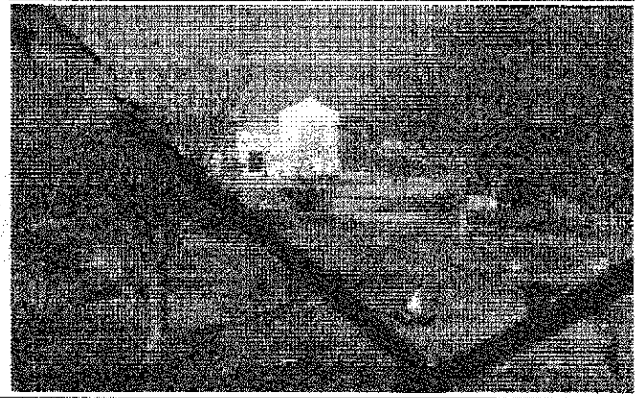
ARQUEOLÓGICO

PP-23









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Albenzaire

Tipología:
Cortijo-Secaderos

Localización:
Camino de Fuensanta a Trasmulas
Albenzaire
Pinos Puente

Datación:
El cortijo de principios de siglo; los secaderos de los años 60 ó 70.

Estado actual:
Buen estado de conservación.

El cortijo propiamente dicho lo forman una serie de módulos dispersos generalmente de dos plantas, y cubiertas a dos aguas. Al otro lado del camino se encuentran los secaderos cuyo conjunto es el más interesante. Se trata de secaderos modernos de dos alturas, alargados y con cubierta a dos aguas. Construidos con ladrillo, con celosías sencillas del mismo material, sin ningún ornamento, tienen cinco paños de dos alturas con una chimenea de aireación en la cumbrera por cada paño. Su interés radica en la agrupación de los once secaderos alineados dos a dos, y tres a tres.

Observaciones: Forman un conjunto muy interesante ambientalmente en el paisaje llano del pago de Albenzaire junto al río Genil.

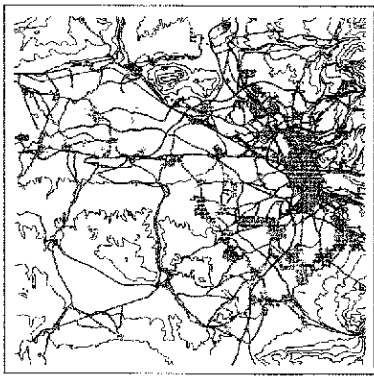
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola

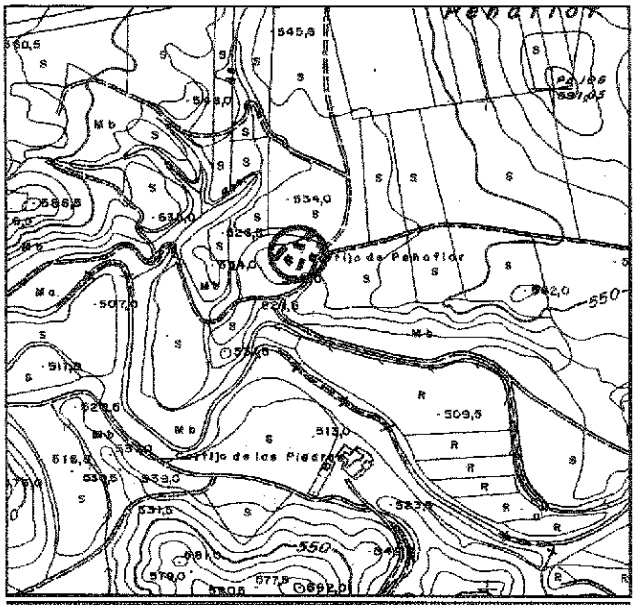
Necesidades de intervención:

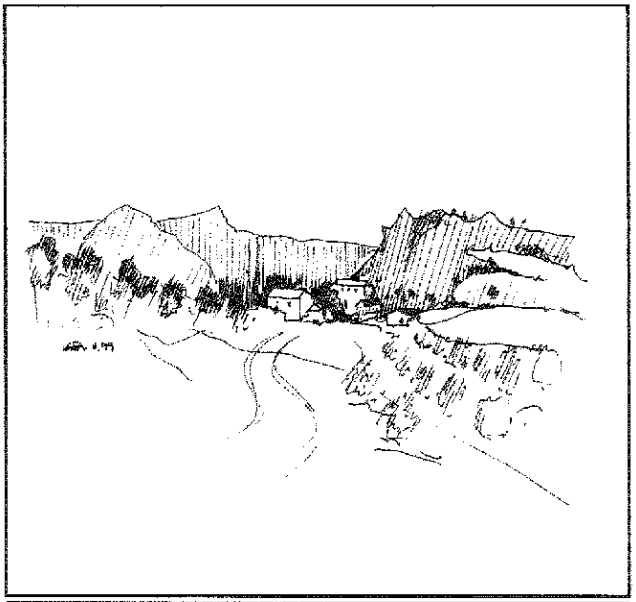


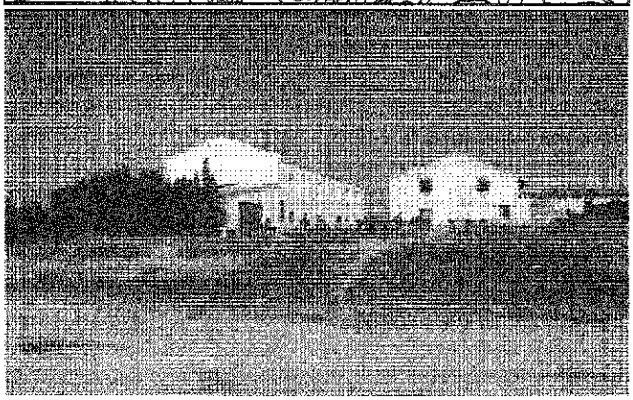
PINOS PUENTE

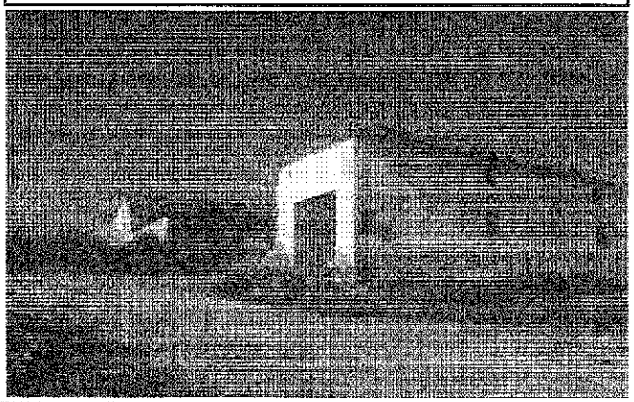
EDIFICACIÓN

PP-24









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Peñaflor

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Daragoleja a Peñaflor
Peñaflor
Pinos Puente

Datación:
Final del siglo XIX, principios del XX.

Estado actual:
Están rehabilitados los módulos residenciales.

Cortijo ubicado en el extremo oriental del término municipal de Pinos Puente donde el Genil empieza a encajarse al dejar la comarca de la Vega de Granada. Se trata de un conjunto de edificaciones dispersas de almacén y de vivienda. La mayoría tiene dos alturas y se cubren con teja árabe a dos aguas. Los muros son de tapial revocados y encalados.

Observaciones: Tiene placeta y era. Su interés es sobre todo ambiental por su situación respecto al río Genil y al fondo alomado y sobre todo por el terreno más abrupto que empieza aquí justo en el cerro de Peñaflor.

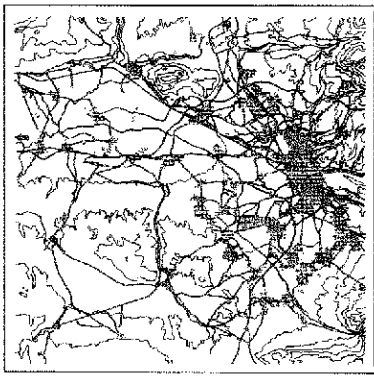
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

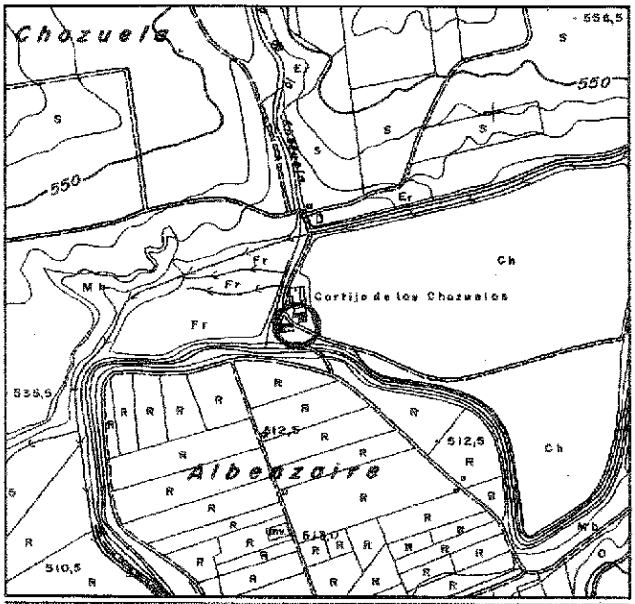
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral de los módulos anejos de almacén.

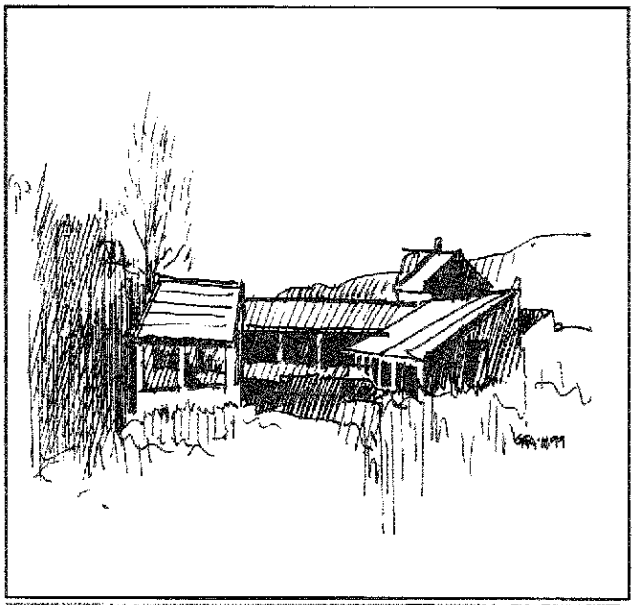


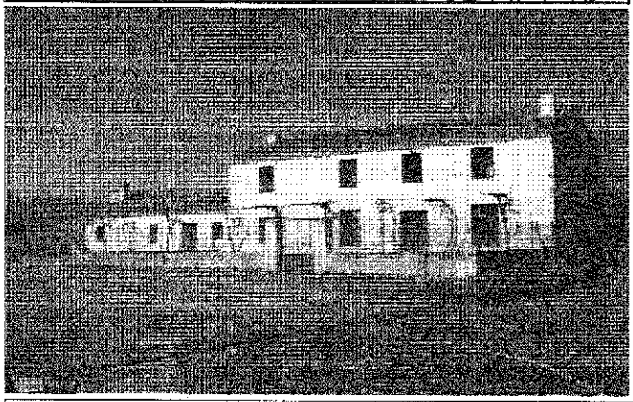
PINOS PUENTE

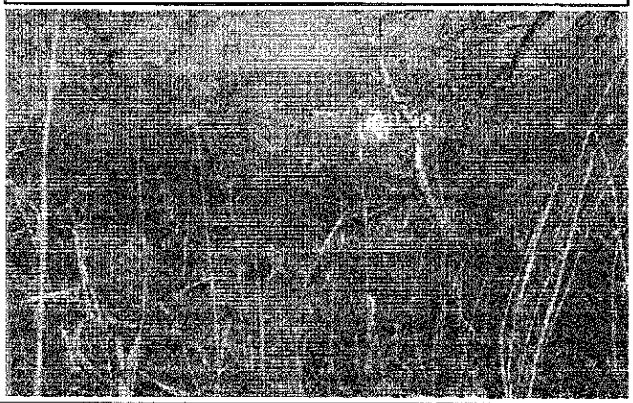
EDIFICACIÓN

PP-25









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de las Chozuelas

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Daragoleja a Peñaflor
Peñaflor
Pinos Puente

Datación:
Mitad del siglo XX.

Estado actual:
No está habitado pero no presenta un mal estado de conservación.

Cortijo junto al río Genil, consta de un módulo de vivienda con un emparrado delantero, dos plantas de altura, cubierta a dos aguas y huecos regulares y ordenados en fachada. Tiene adosadas dependencias secundarias de una sola planta. Además tiene junto al río, y exento, un interesante corral con dos alas en forma de L; la cubierta es de teja plana con un sólo faldón hacia el interior del patio cuadrado y cerrado por una cerca.

Observaciones: Hay una pasarela sobre el río (arruinada) que lo comunica con el pago de Albenzaire en la margen opuesta.

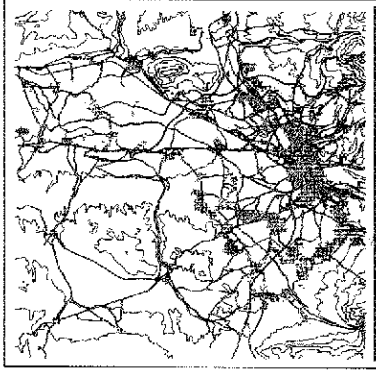
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

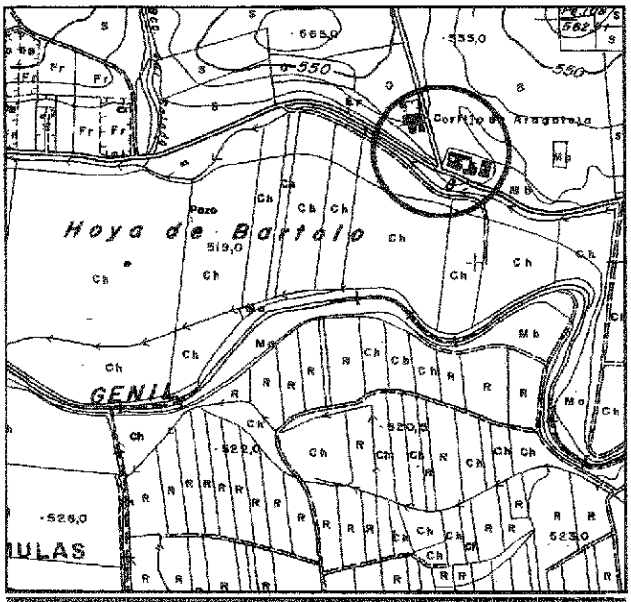
Necesidades de intervención:
Restitución de la pasarela sobre el Genil.

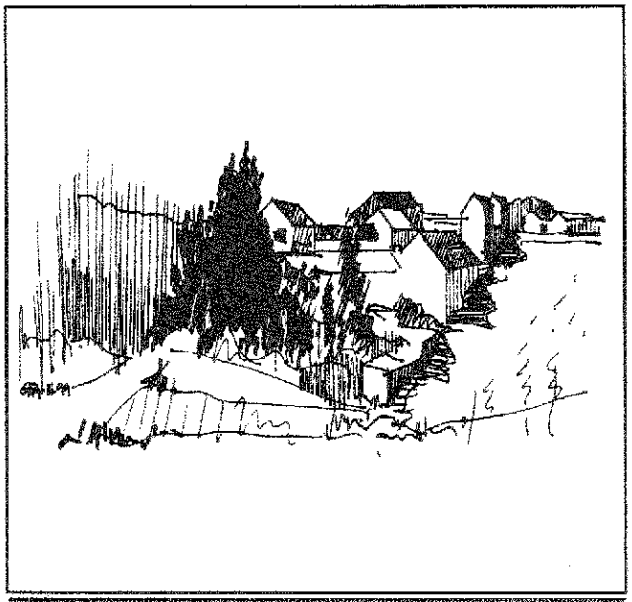


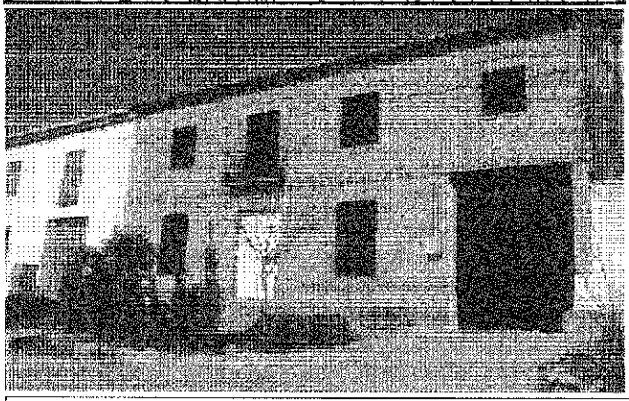
PINOS PUENTE

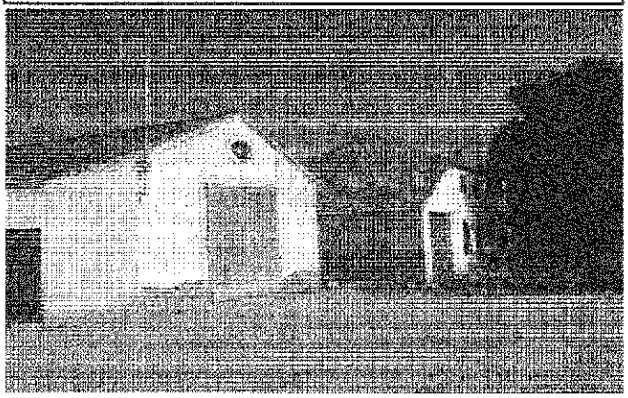
EDIFICACIÓN

PP-26









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Daragolega

Tipología:
Cortijada

Localización:
Camino de Daragoleja
Pago de Daragoleja
Pinos Puente

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Habitado y en buen estado en general.

Conjunto de edificaciones adosadas en grupos de carácter residencial y agrícola. Del conjunto destaca un módulo residencial por el tratamiento de su fachada acabada en ladrillo aplantillado, con recerco en los huecos y ornamentación en rombos en planta baja.

Observaciones: Próximo a la cortijada se halla un yacimiento arqueológico.

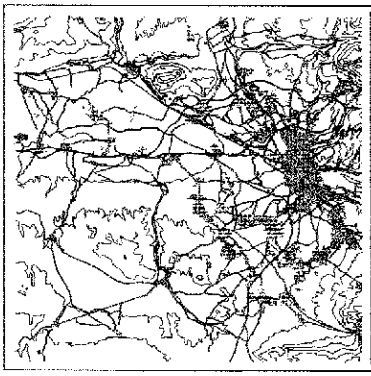
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

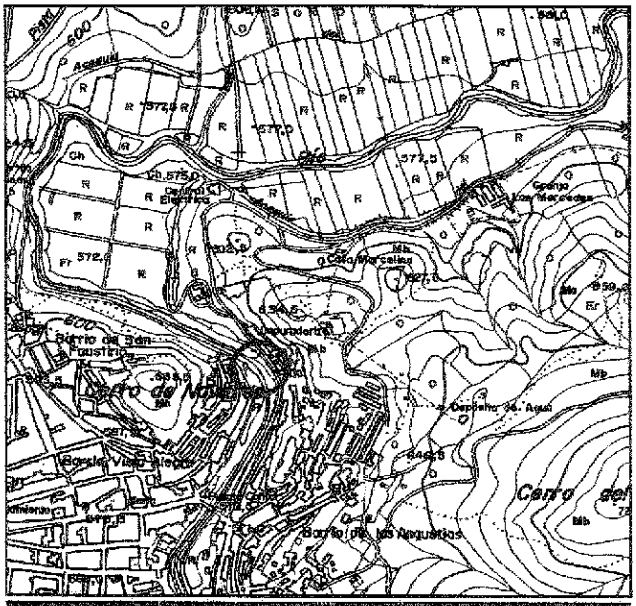
Necesidades de intervención:
Iluminación nocturna exterior.

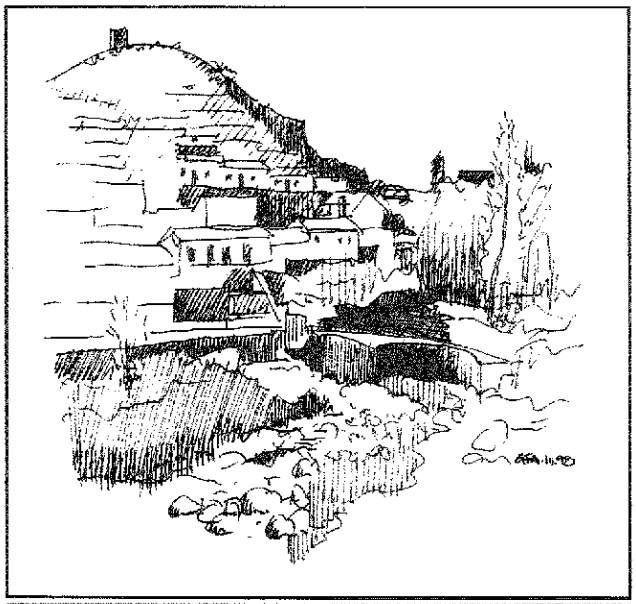


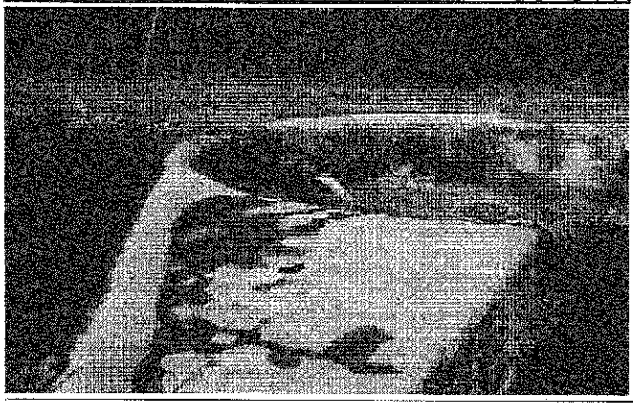
PINOS PUENTE

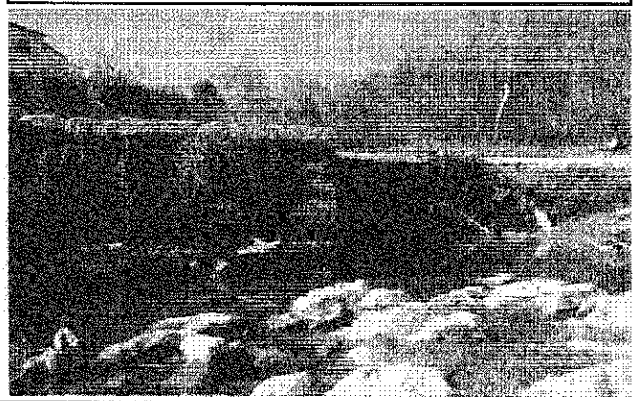
EDIFICACIÓN

PP-27









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Media Luna de Pinos Puente

Tipología:

Infraestructura hidráulica

Localización:

Núcleo urbano de Pinos Puente

Sobre el río Cubillas

Pinos Puente

Datación:

Al igual que la de Búcor sus orígenes son de época árabe, aunque puede que se remonten más atrás.

Estado actual:

Sigue utilizándose en la misma función para la que se construyó. Su entorno y el propio cauce del Cubillas se encuentran muy deteriorados.

Presa o azud de derivación para riego sobre el curso del río Cubillas. En planta tiene forma de arco o bóveda contra la corriente. Está ejecutada con grandes sillares de piedra arenisca. Además de la propia presa conserva una serie de conducciones, acequias y compuertas pertenecientes al mismo conjunto.

Observaciones: Se ha incorporado al presente catálogo, pese a estar en suelo urbano, a sugerencia del Ayuntamiento de Pinos Puente.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:

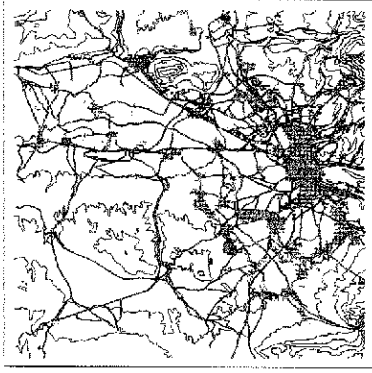
Monumental

Usos admisibles:

El original

Necesidades de intervención:

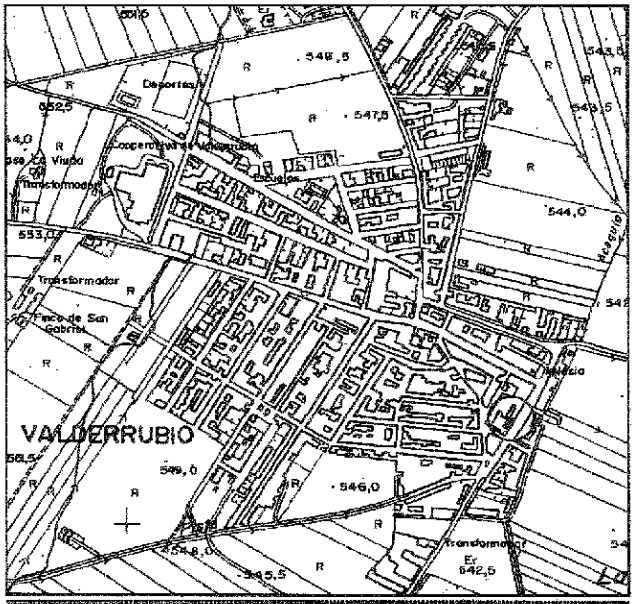
Limpieza del cauce del río y mejora con urbanización adecuada del entorno.

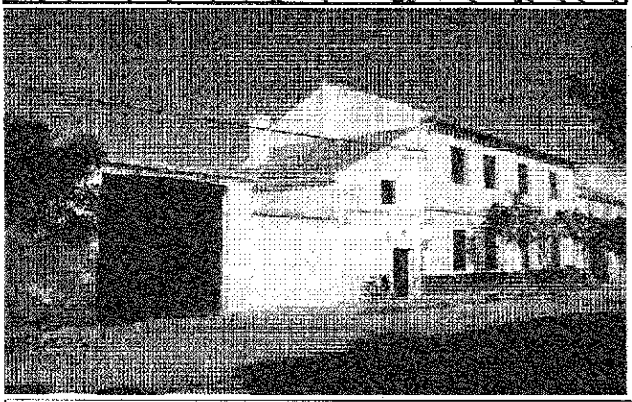


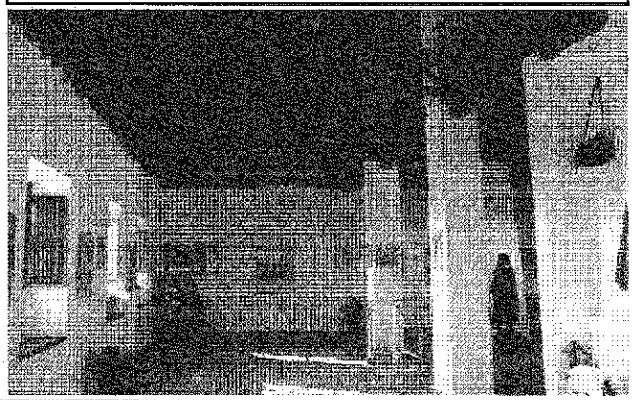
PINOS PUENTE

INFRAESTRUCTURA

PP-28







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa de Federico García Lorca

Tipología:
Vivienda urbana

Localización:
Carretera de Láchar
Valderrubio
Pinos Puente

Datación:
Primera década del siglo XX.

Estado actual:
En uso y muy bien rehabilitada.

Vivienda tradicional rural de dos plantas de altura con vivienda de los caseros adosada, patio de aperos y almacén hoy dedicado a espacio teatral. Actualmente se encuentra todo reacondicionado como casa-museo del poeta Federico García Lorca. La fachada se compone de huecos bien ordenados y proporcionados con la entrada desplazada. Alero con canecillos y cubierta a dos aguas de teja árabe sobre estructura de rollizos.

Observaciones: Se incluye en el presente catálogo por sugerencia del Ayuntamiento de Pinos Puente a pesar de encontrarse en suelo clasificado.

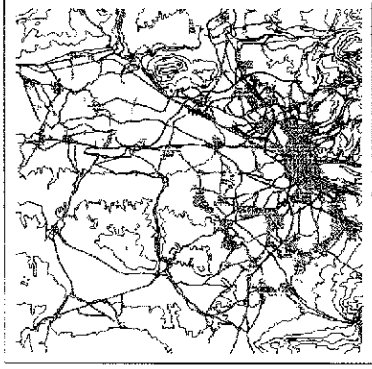
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Casa-Museo

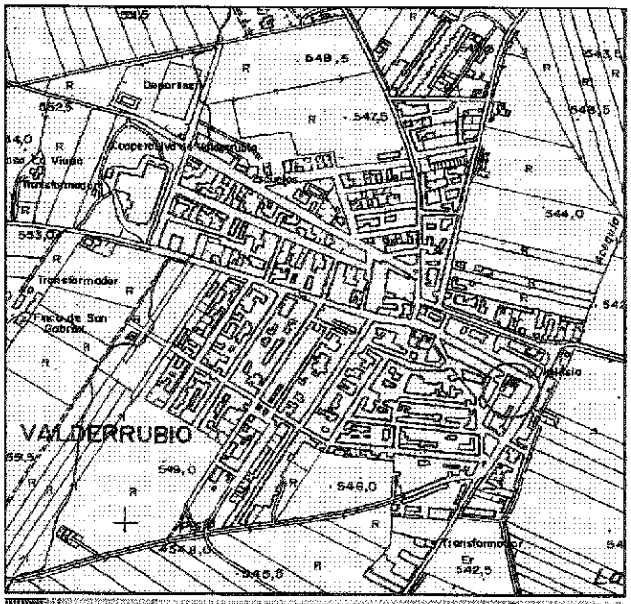
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de la cubierta del espacio teatral.

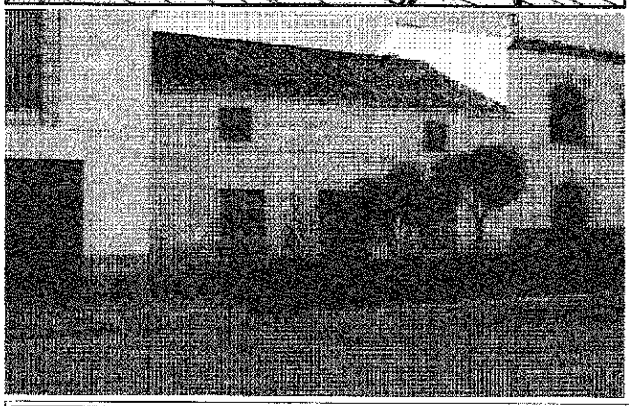


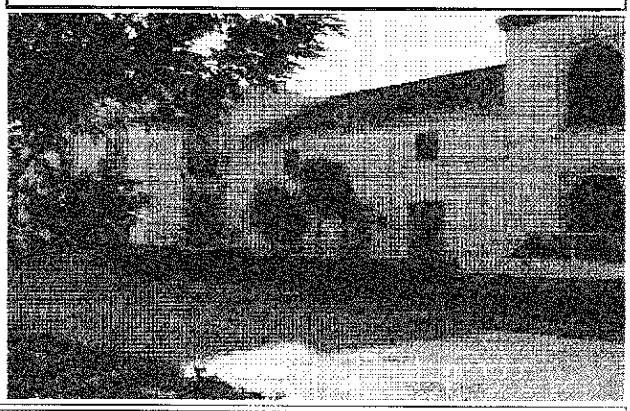
PINOS PUENTE

EDIFICACIÓN

PP-29







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casa de Francisca (Bernarda) Alba

Tipología:
Vivienda urbana

Localización:
Junto Iglesia parroquial
Valderrubio
Pinos Puente

Datación:
Primer cuarto del siglo XX.

Estado actual:
Vivienda en uso.

Vivienda tradicional rural de dos plantas de altura con patio trasero. Huecos ordenados en fachada: dos ventanas grandes y puerta de entrada en planta baja y dos ventanas en planta alta a plomo con las inferiores. Cubierta a dos aguas de teja árabe, alero sencillo y estructura de rollizos.

Observaciones:

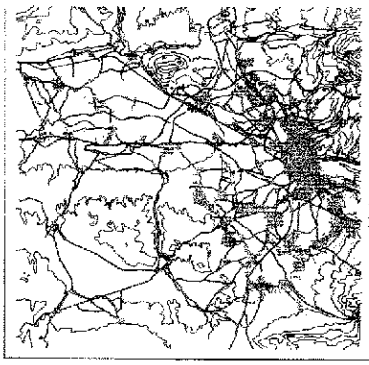
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Arquitectónica

Usos admisibles:
Residencial-Cultural

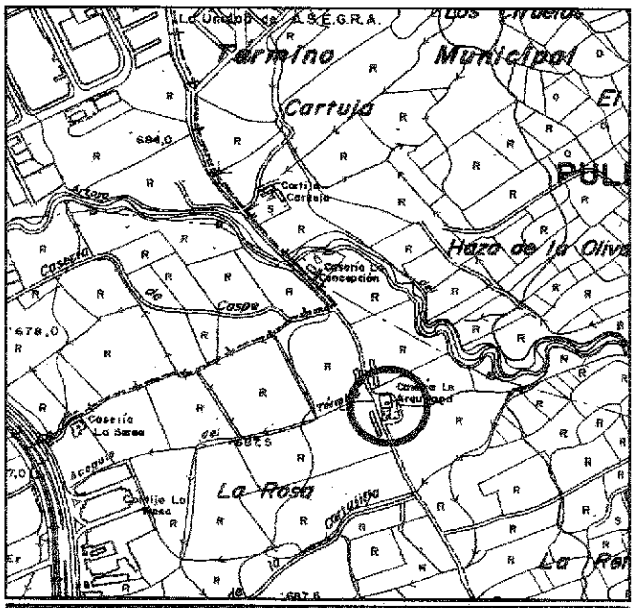
Necesidades de intervención:
Rehabilitación integral.

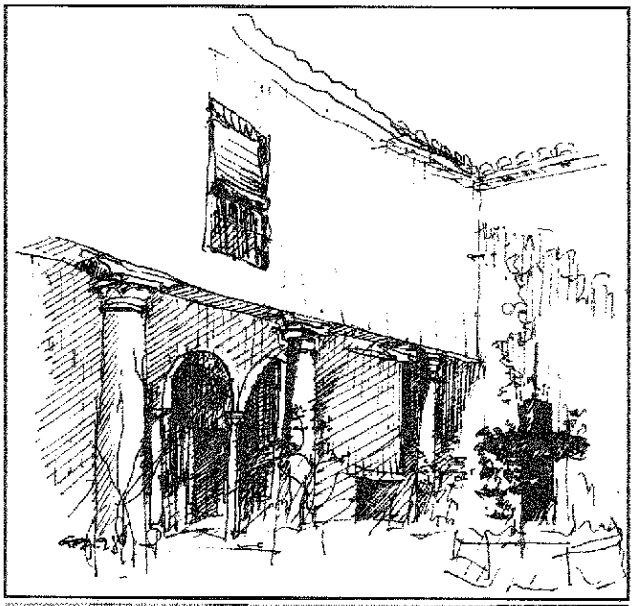


PINOS PUENTE

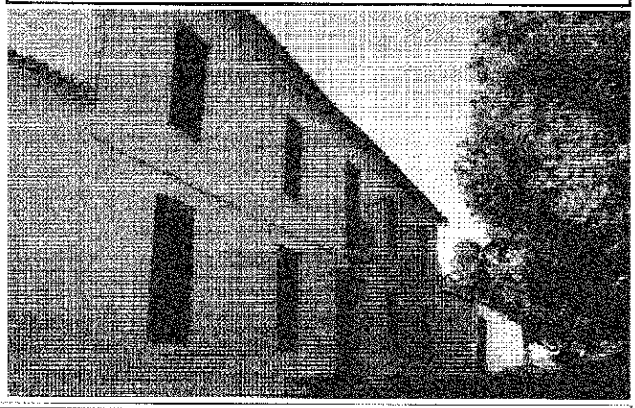
EDIFICACIÓN

PP-30









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Caseria la Concepción

Tipología:

Caseria de olivar

Localización:

Camino de Granada a Peligros

Pago de La Rosa

Pulianas

Datación:

El edificio principal es del 1.858. Los secaderos y naves anexas de la 2ª mitad del siglo XX.

Estado actual:

Se encuentra habitado todo el año. Tiene patologías importantes en cubierta y en algunos muros.

Conjunto agrícola con un núcleo principal en torno a un patio en el que destaca una galería principal con columnas de mármol de Sierra Elvira, sobre las que descansan zapatas y vigas de madera. Los forjados son de rollizo y tabla. La escalera tiene columnas más esbeltas de mármol blanco. Toda esta edificación consta de dos plantas y cubierta a dos aguas (teja árabe) a excepción de la Torre Solana de la esquina sureste que forma la 3ª planta cubierta a cuatro aguas. El resto son edificios anexos de los que destaca un secadero de ladrillos y huecos con celosía de ladrillo.

Observaciones: En su día tuvo un lagar y bodega. En la parte sur y este se mantienen los restos de un jardín con dos cenadores de forja.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

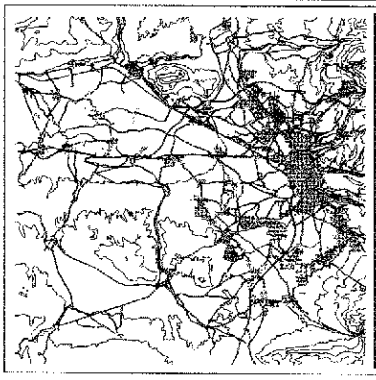
Arquitectónica

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

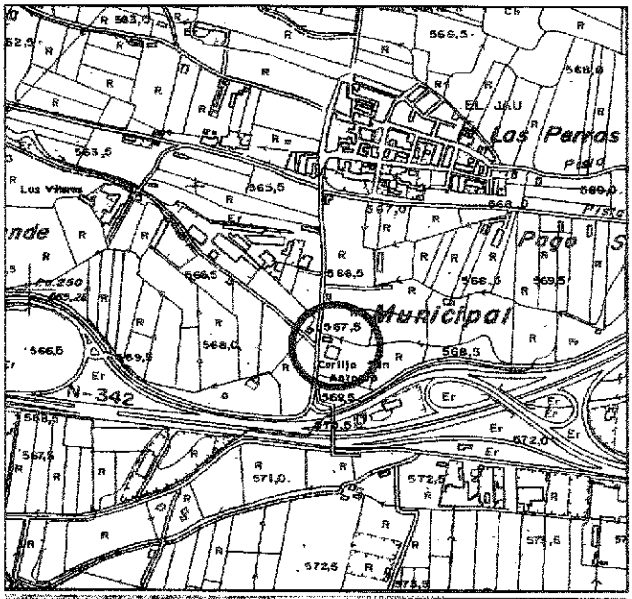
Urgente rehabilitación de todas las cubiertas, revocos y solerías interiores. Recuperación del jardín.

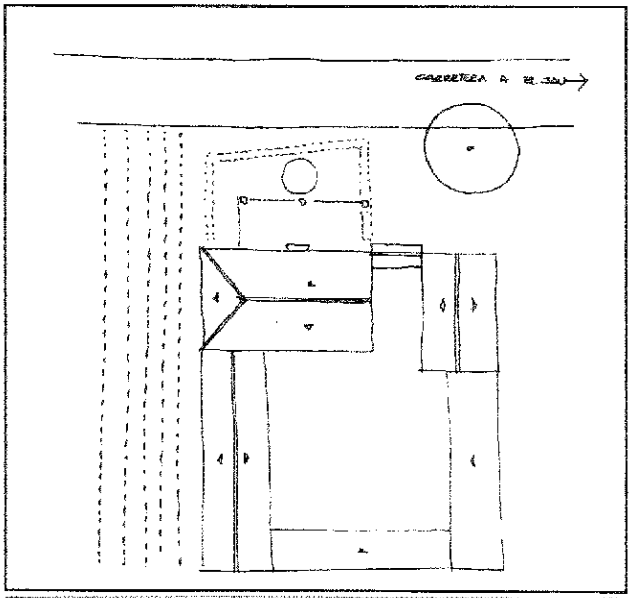


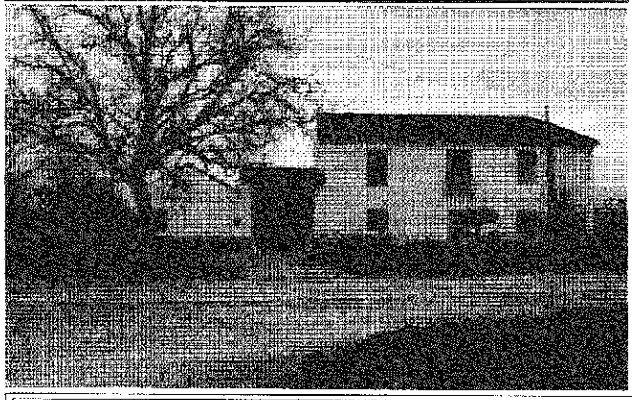
PULIANAS

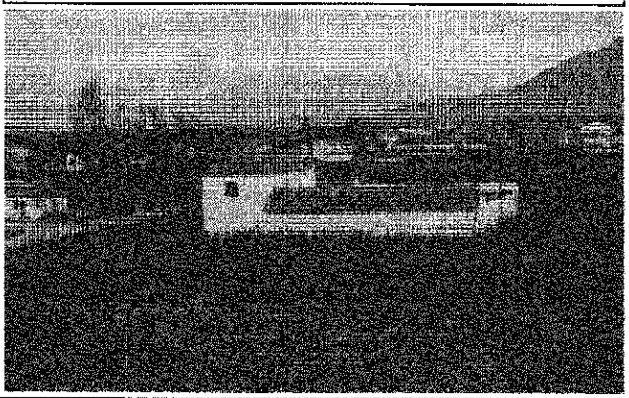
EDIFICACIÓN

PU-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de San Antonio

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de acceso a El Jau
Pagos del Conde y Seco
El Jau-Santa Fe

Datación:
Último tercio del siglo XIX.

Estado actual:
Muy bien conservado, se encuentra habitado y en uso.

Bello conjunto agrícola en torno a un patio de aperos formado por una edificación residencial de dos plantas, dos crujías y cubiertas a tres aguas (teja árabe), con huecos bien proporcionados y compuestas en fachada, portón de entrada principal de acceso al patio y naves de aperos y ganaderas flanqueando el resto de su perímetro.

Observaciones: Es fácilmente visible desde la A-92.

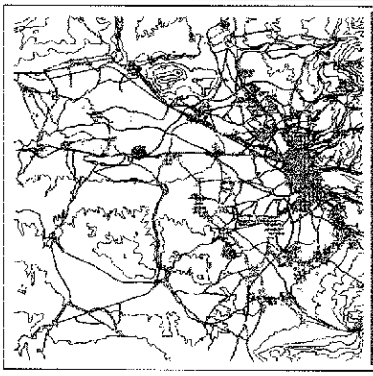
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

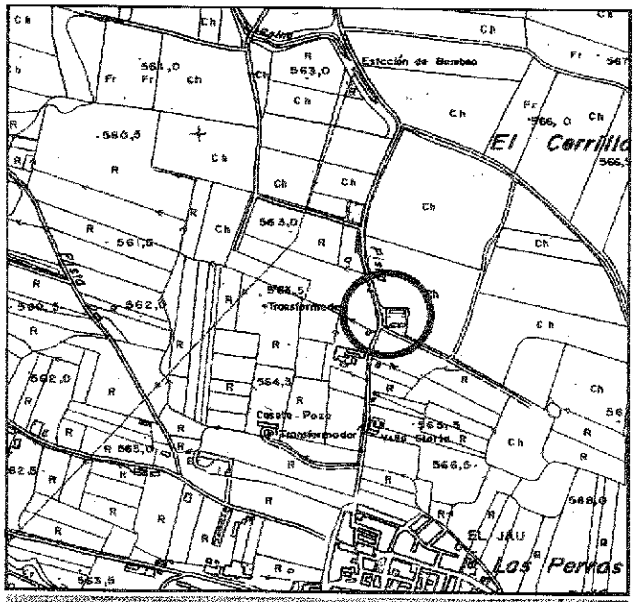
Necesidades de intervención:

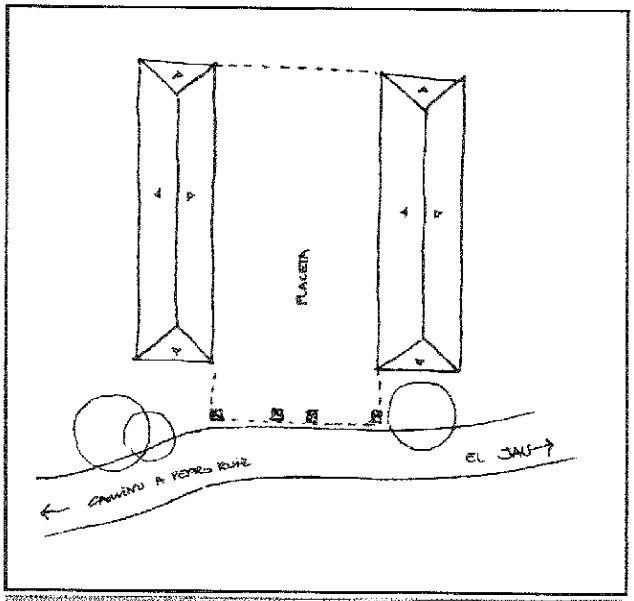


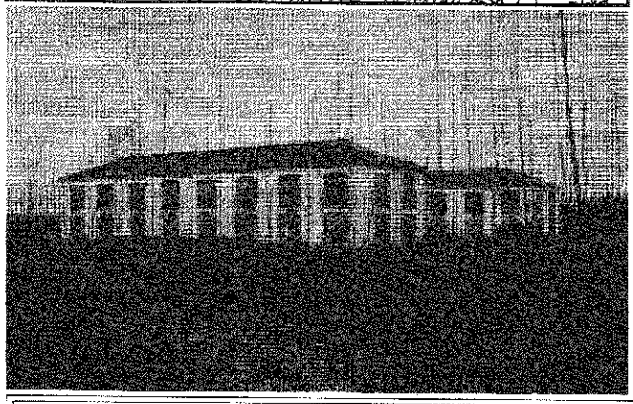
SANTA FE

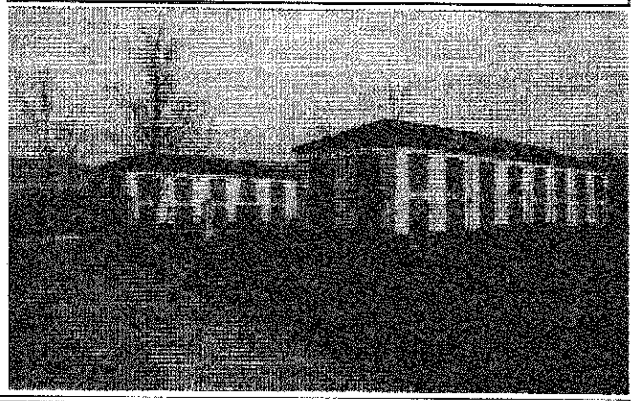
EDIFICACIÓN

SF-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Secaderos

Tipología:
Secadero

Localización:
Camino de el Jau a Pedro Ruiz
Pagos de El Cerrillo-Las Perras
El Jau-Santa Fe

Datación:
Segunda mitad del siglo XX.

Estado actual:
Están en condiciones de usarse.

Se trata de dos grandes secaderos colocados perpendicularmente al camino con una gran placeta entre ambos y una verja de entrada. De planta rectangular alargada con dos alturas, cubierta a cuatro aguas (teja árabe) y huecos de arcos rebajados y celosías de ladrillo. Aleros de varias hiladas en pico de gorrión.

Observaciones: Destacan por su tamaño y disposición. Son visibles desde El Jau.

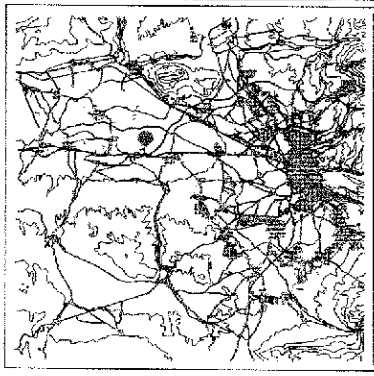
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Agrícola

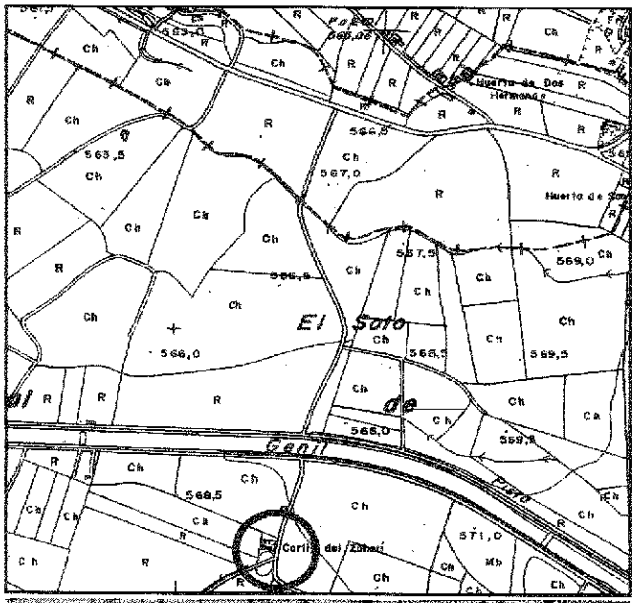
Necesidades de intervención:
Arreglo de algunas celosías y pintura exterior.

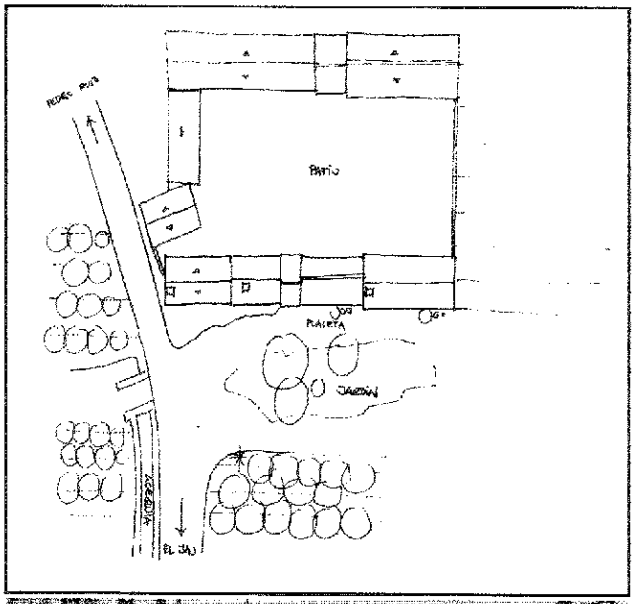


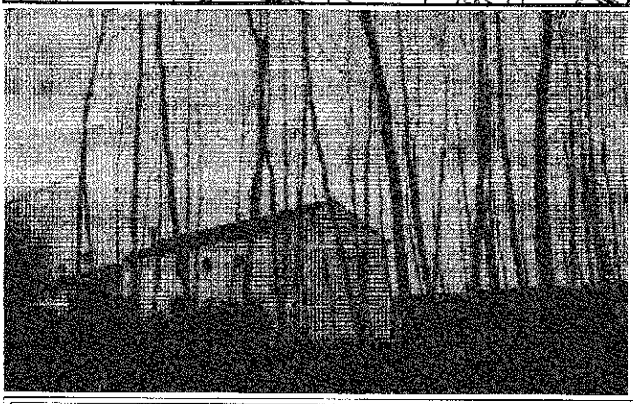
SANTA FE

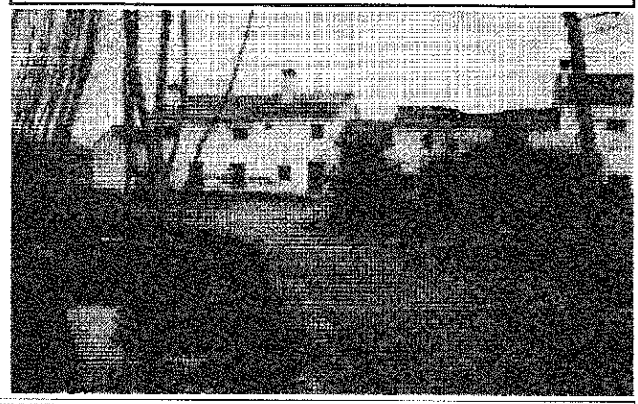
EDIFICACIÓN

SF-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo del Zahori

Tipología:

Cortijada

Localización:

Camino de El Jau a Pedro Ruiz

Pago Zahón

Santa Fe

Datación:

Final del siglo XIX algunos edificios principales, el resto del siglo XX; algunas naves bastante recientes.

Estado actual:

No está en uso, salvo almacenamiento. Las cubiertas son los elementos más deteriorados, habiéndose sustituido en ciertas partes la teja por placas de fibrocemento.

Conjunto de edificaciones agrícolas en torno a un gran patio. La fachada sur la forman los edificios principales de dos plantas y es por donde tiene sus accesos principales. Al norte se cierra hacia la vega con naves de gran tamaño y secaderos.

Observaciones: Su situación dentro de una espesa chopera no la hace fácilmente visible y en ésto precisamente radica su belleza al ser descubierta en la umbría del soto.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

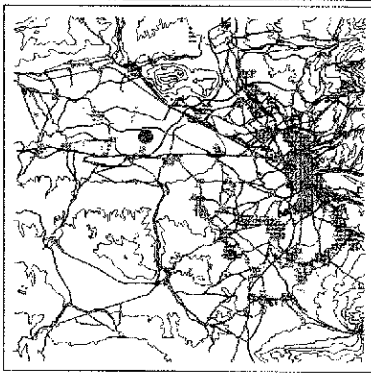
Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola-Ganadero

Necesidades de intervención:

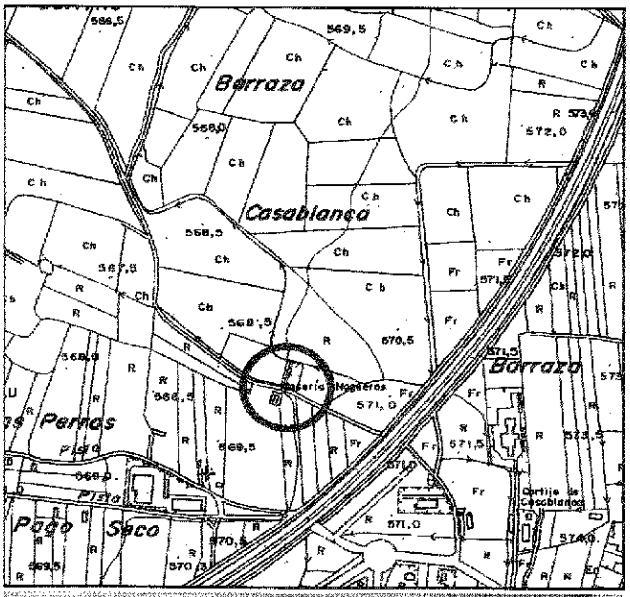
Necesita urgentemente la rehabilitación de las cubiertas del módulo sur, con recuperación de los faldones de teja.

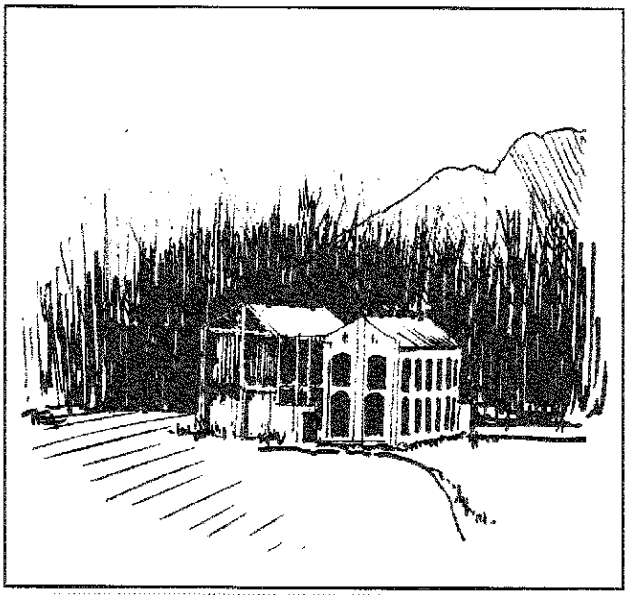


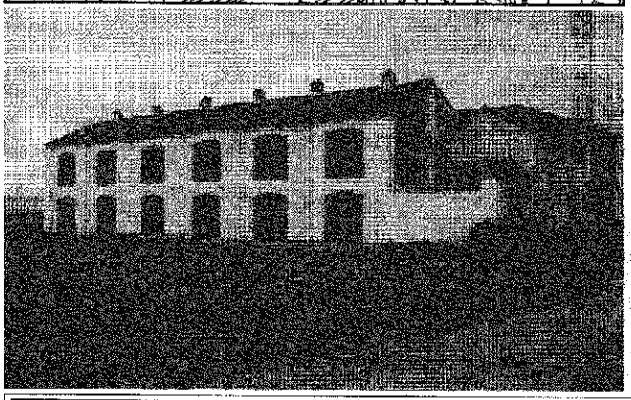
SANTA FE

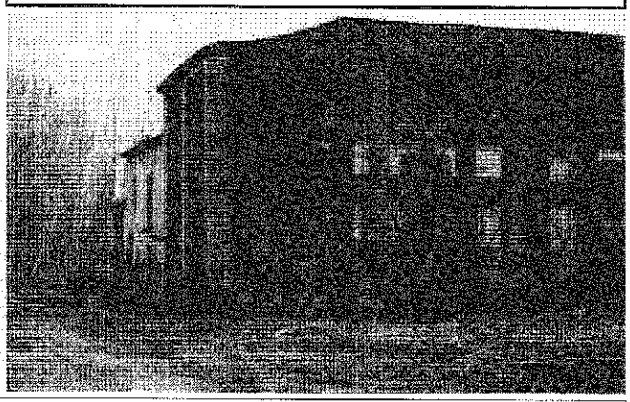
EDIFICACIÓN

SF-03









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Casería Nogueras

Tipología:
Secadero

Localización:
Camino de Santa Fe a Pedro Ruiz
Casablanca-Las Perras-Pago Barraza
Santa Fe-El Jau

Datación:
Siglo XX.

Estado actual:
La vivienda está totalmente abandonada, con parte de sus forjados demolidos, sin carpinterías y mal estado de cubiertas. El secadero de fábrica de ladrillo esta en buenas condiciones y el otro necesita refuerzos en cubierta.

Conjunto de vivienda agrícola con pozo y dos secaderos a ambos lados. La vivienda presenta dos plantas, dos crujías y cubierta a dos aguas. Un secadero de fábrica de ladrillo y huecos con arcos rebajados, cerrados con celosía de ladrillo y el otro, secadero con machones de ladrillo y cerramientos de caña o chopo.

Observaciones: Destaca el conjunto paisajísticamente al contrastarse con el fondo de choperas.

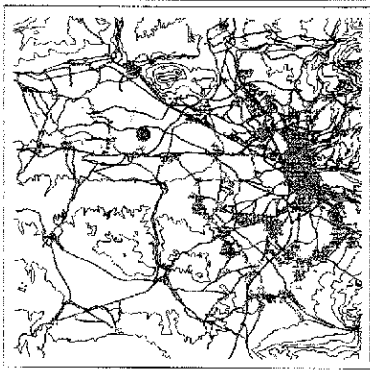
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

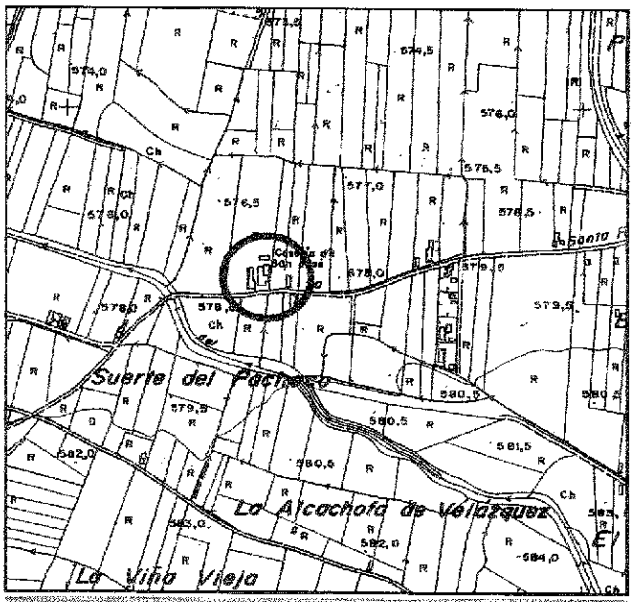
Necesidades de intervención:
Rehabilitación completa de la vivienda: construcción de nuevos forjados, escaleras, particiones, carpinterías y revestimientos. Restauración de las celosías del secadero de ladrillo y arreglos en cubiertas en los dos.

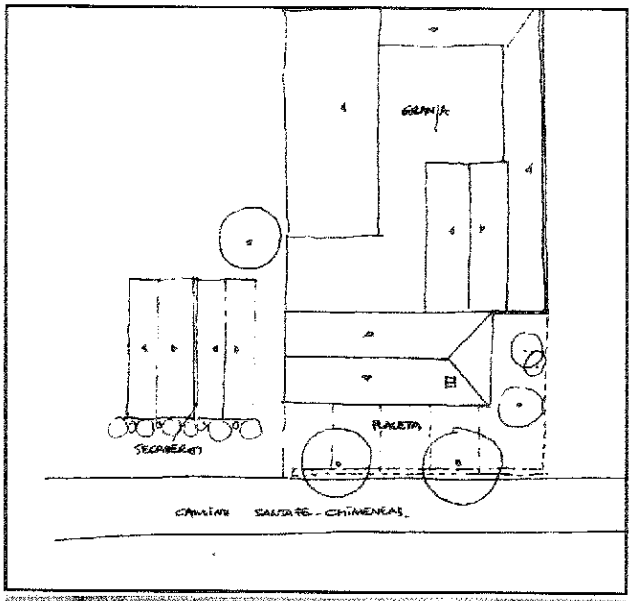


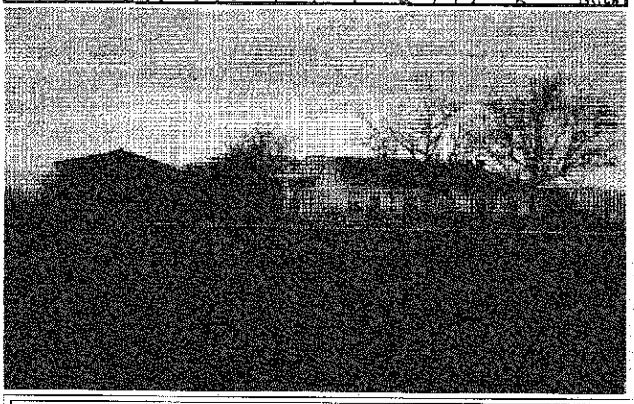
SANTA FE

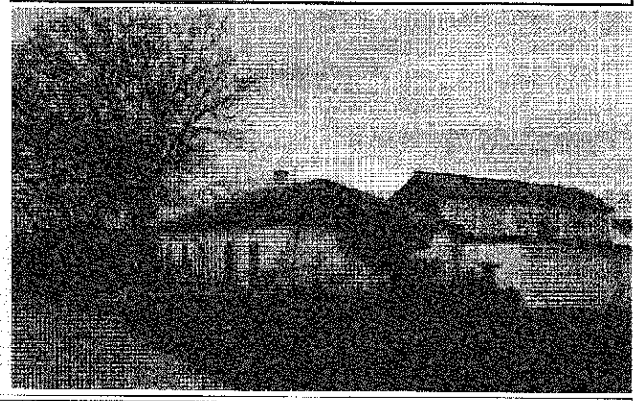
EDIFICACIÓN

SF-04









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria de San José

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Santa Fe a Chimeneas
Suerte del Pacheco
Santa Fe

Datación:
Según inscripción de la fachada, el edificio principal es de 1870.

Estado actual:
La vivienda no está habitada, pero sin embargo presenta un buen aspecto en cubiertas y cerramientos.

Vivienda agrícola de una sóla planta, dos crujías y cubiertas a tres aguas. Con emparrado delantero tipo huerta, cercado posterior para ganadería con naves recientes y tres secaderos; uno de fábrica (de dos alturas) y otros dos con cubierta de chapa y cerramientos de chopo.

Observaciones: Destaca la sencillez y elegancia de la vivienda de una sola planta y con los huecos bien proporcionados y arcos rebajados. En el jardín delantero destacan dos nogales.

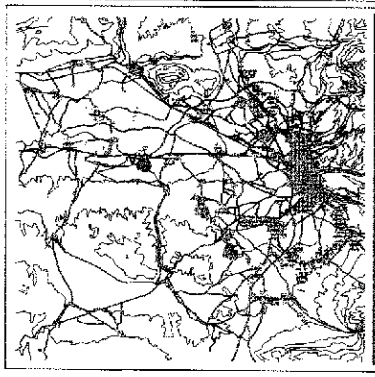
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

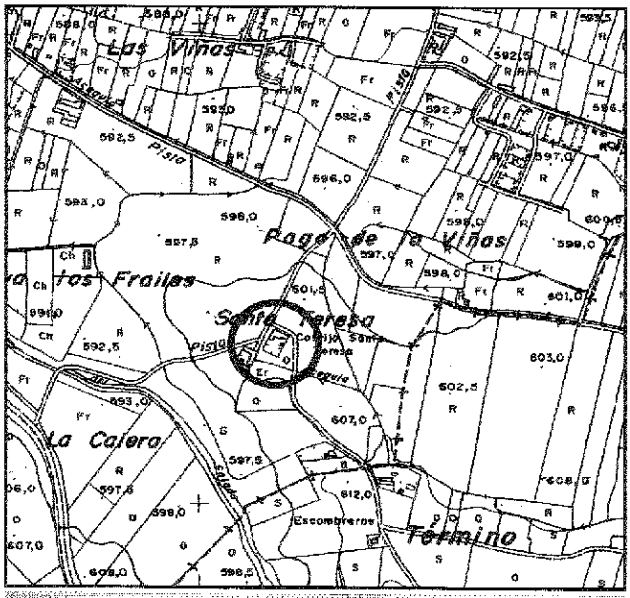
Necesidades de intervención:
Sólo el secadero de fábrica de ladrillo presenta desperfectos en sus cerramientos y cubiertas.

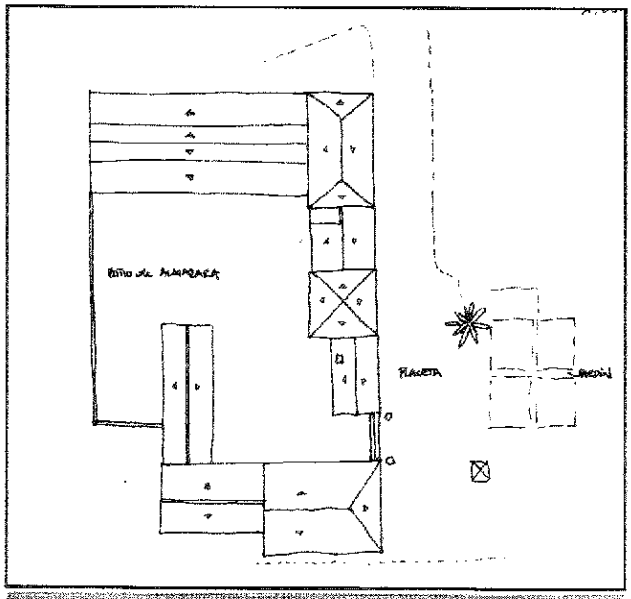


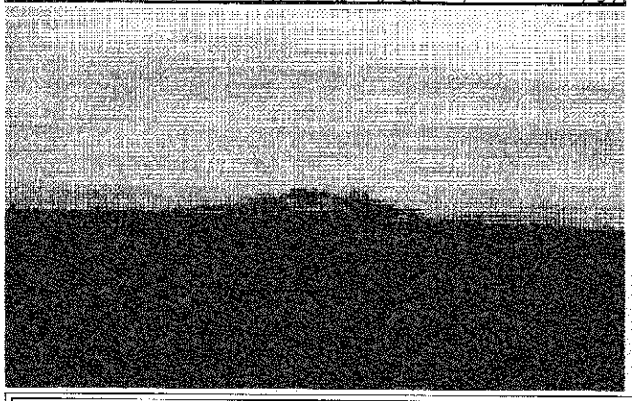
SANTA FE

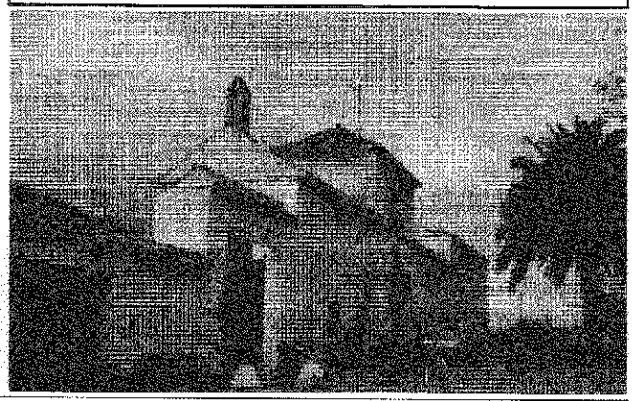
EDIFICACIÓN

SF-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Cortijo de Santa Teresa

Tipología:

Cortijo-Almazara

Localización:

Pista agrícola frente al arroyo Salado

Pago Las Viñas-Hoya Los Frailes

Santa Fe

Datación:

Hay partes de la edificación que pueden ser de principios del siglo XIX. La mayoría se deben a reformas de principios del presente siglo siendo algunas naves relativamente recientes.

Estado actual:

En general bueno dado que está en pleno uso.

Conjunto de edificaciones que contienen una antigua almazara con prensa de tórculo. Actualmente no está en uso y se ha sustituido por maquinaria moderna en la que se sigue moliendo aceituna. Se mantiene, no obstante, la estructura tradicional de la almazara: patio, sala de prensa, depósitos, etc. Está habitada todo el año. El edificio principal tiene dos plantas, el resto son naves con una planta.

Observaciones: El conjunto edificado junto a las palmeras y demás árboles que la rodean forman un importante hito paisajístico que se ve reforzado por su situación elevada en las primeras lomas junto al arroyo Salado.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

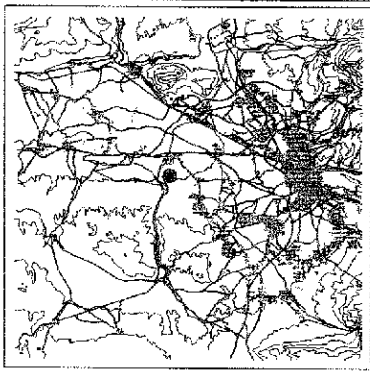
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola-Ganadero

Necesidades de intervención:

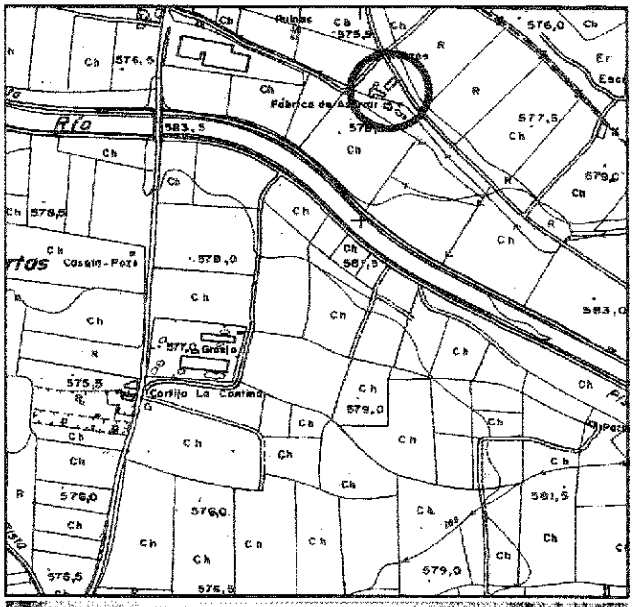
Arreglos puntuales en cubiertas y algunos revocos.



SANTA FE

EDIFICACIÓN

SF-06









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:

Aserradero

Tipología:

Fábrica

Localización:

Camino de las Madres de Rao

Pago de Jotalla

Santa Fe

Datación:

Primera mitad del siglo XX.

Estado actual:

Abandonada. Hay módulos especialmente deteriorados una vez que han sido desprovistos de su cubierta. Por otro lado la exuberante vegetación de esta zona ha empezado a adentrarse entre las edificaciones.

Conjunto de edificaciones semiindustriales en torno a un gran espacio central de entrada. Hay módulos de almacen y aserrado de una sola planta, alargadas con cubiertas a dos aguas de teja plana (desaparecida en algunos casos). Un edificio principal de aserradero con dos plantas bajo el que pasa una acequia de grandes dimensiones para aprovechar la energía motriz del agua. También hay un edificio exento de fábrica de ladrillo visto con algunos elemientos de ornamentación interesantes con placeta y pérgola en molduras laterales.

Observaciones: El lugar invita a pensar en un uso alternativo al original que le devolviera la vida a un sitio tan sugerente entre las choperas, muy cerca del río y de las Madres de Rao.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:

EDIFICACIÓN

Nivel de protección:

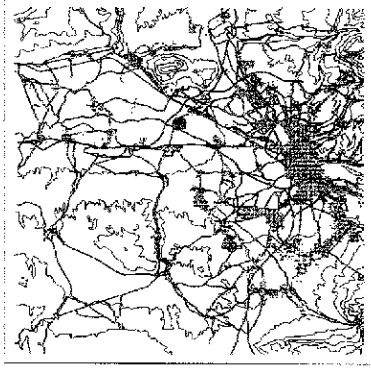
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:

Residencial-Agrícola

Necesidades de intervención:

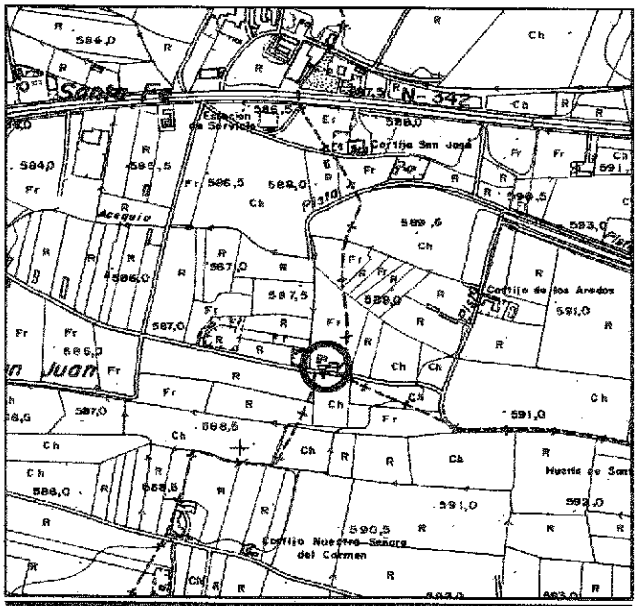
Limpieza general de todo su entorno. Rehabilitación o simple reconstrucción de cubiertas. Reposición de carpinterías.

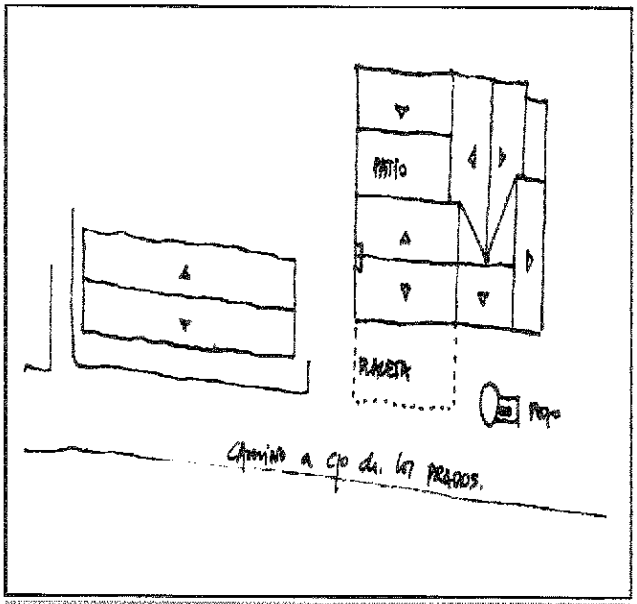


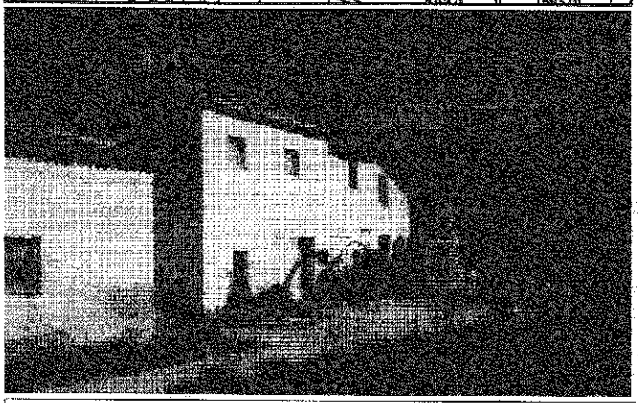
SANTA FE

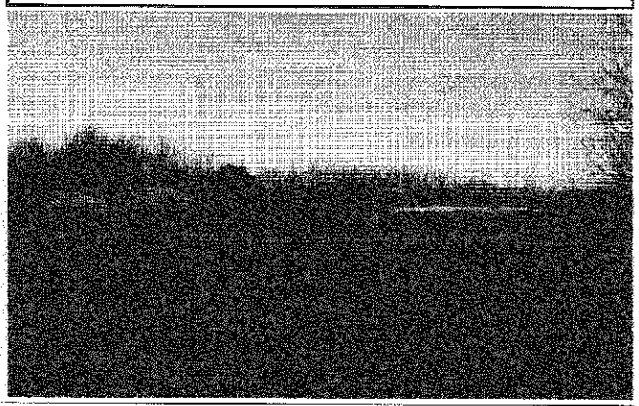
EDIFICACIÓN

SF-07









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de San Luis

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino del Puente de San Juan
Pago Puente San Juan
Santa Fe

Datación:
Primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
Abandonado. Tiene muchas zonas deterioradas. Entre otras la placeta delantera.

Pequeño cortijo con varios cuerpos adosados; el cuerpo principal presenta dos plantas. Entre todos dejan un pequeño patio de aperos. Las cubiertas son de teja árabe a dos aguas. Tiene otros elementos exentos (almacén) de una planta y cubiertas de chapa.

Observaciones: Tiene placeta delantera con pozo. El emparrado está muy deteriorado.

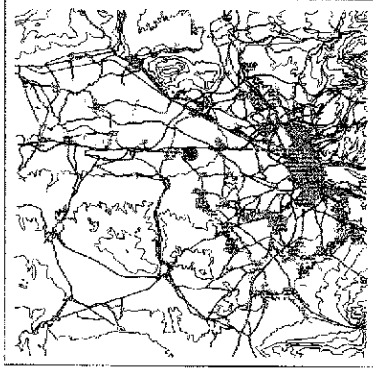
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

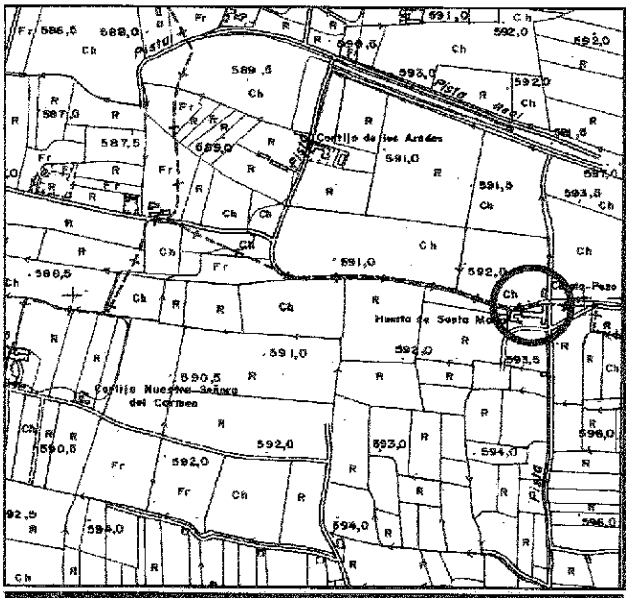
Necesidades de intervención:
Limpieza exterior y rehabilitación de cubiertas.

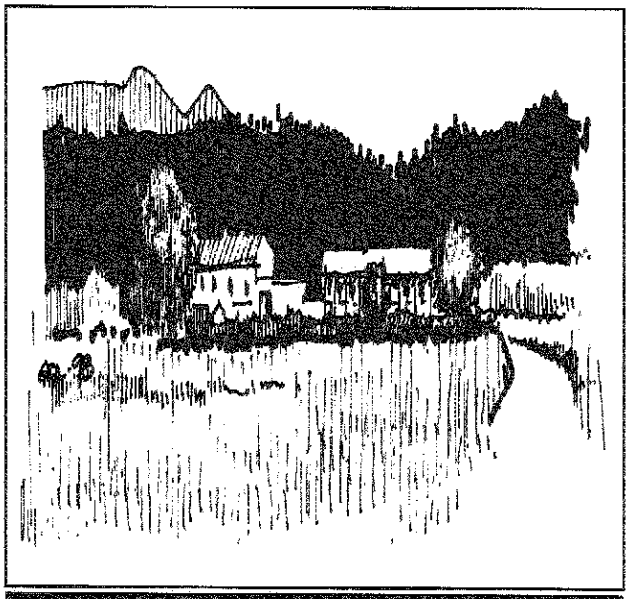


SANTA FE

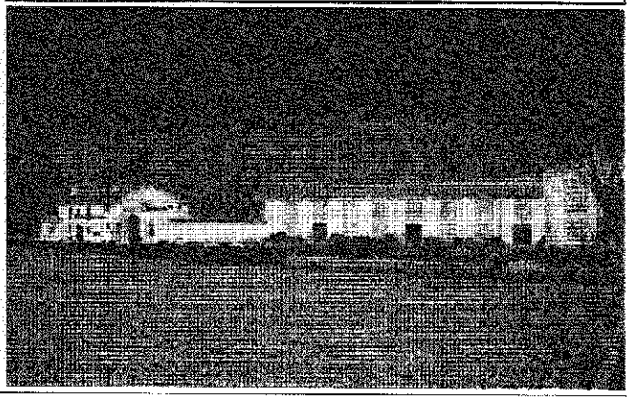
EDIFICACIÓN

SF-08









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Huerta de Santa María

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Belicena al Pago del Tercio
Pago Los Prados
Belicena

Datación:
Principios del siglo XX.

Estado actual:
Muy bien conservado.

Cortijo con secaderos de planta en forma de T, dos plantas de altura, huecos rectangulares cubiertos con celosía recta de ladrillo blanqueados; las cubiertas son de teja plana y con jardín delantero. El módulo de cortijo es de planta alargada, con dos alturas, cubierta a dos aguas y orientado al sur. Tiene placeta delantera con emparrado y pozo. A un lado tiene portón de acceso al patio de aperos posterior. Todo el conjunto destaca por su blancura constrastada por el fondo de choperas.

Observaciones:

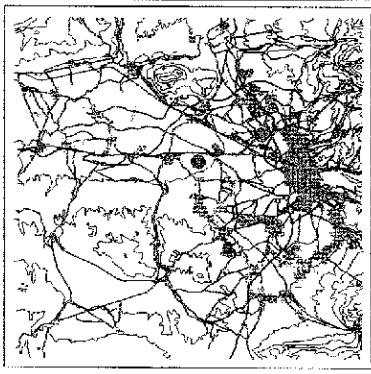
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

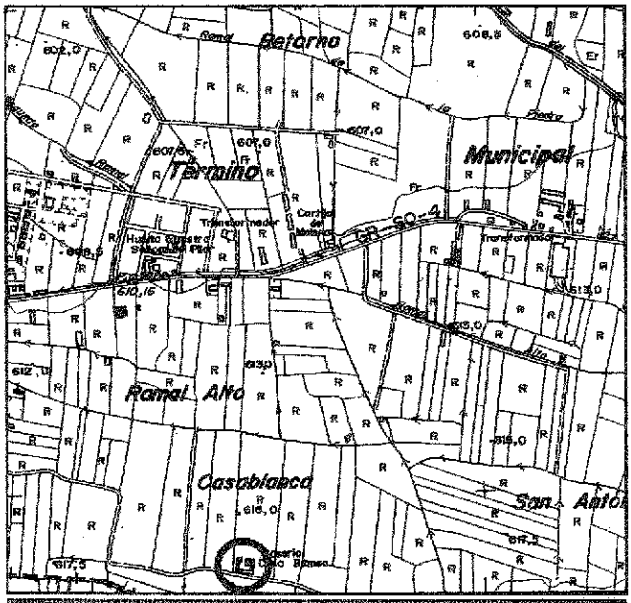
Necesidades de intervención:

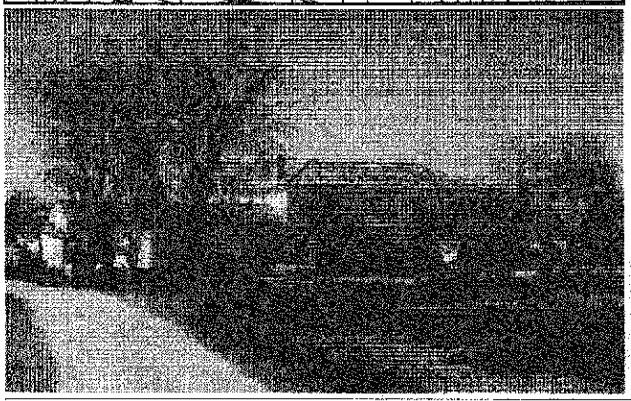


VEGAS DEL GENIL

EDIFICACIÓN

VG-01







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Caseria Casa Blanca

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Ambroz a Belicena
Pago Casablanca
Belicena

Datación:
Finales del siglo XIX.

Estado actual:
En general bien conservado.

Cortijo con un módulo principal de dos plantas con cubiertas a cuatro aguas. Patio posterior y cuerpos anejos de almacén. Además tiene un módulo de secadero de gran tamaño de dos plantas reformado en parte. Tiene placeta con pozo orientada al este.

Observaciones:

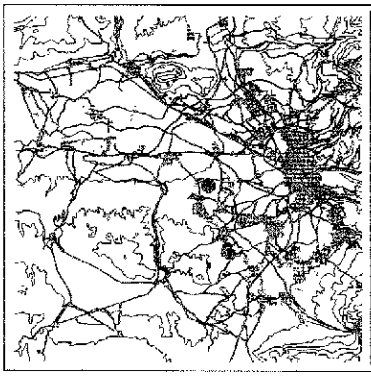
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

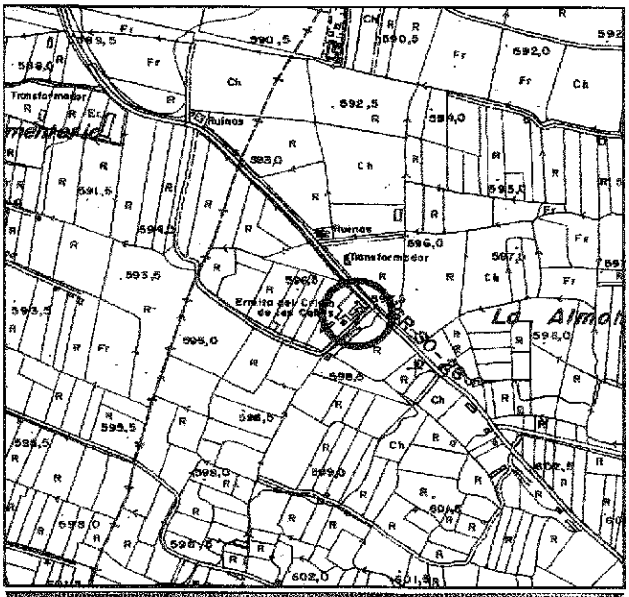
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de algunas cubiertas interiores.

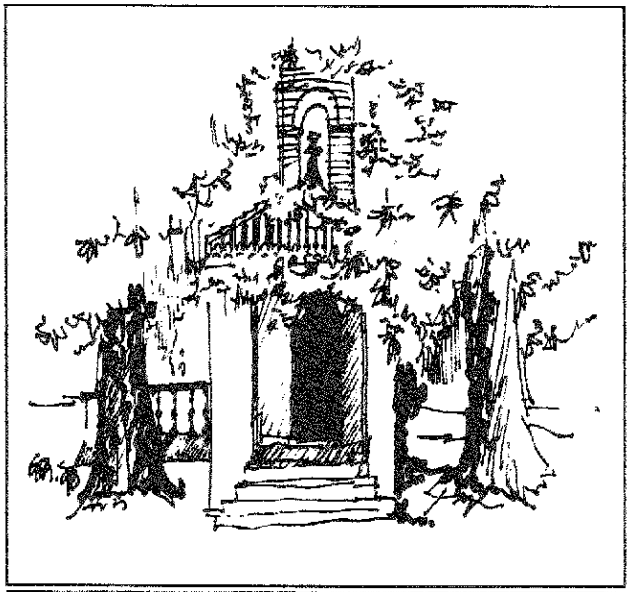


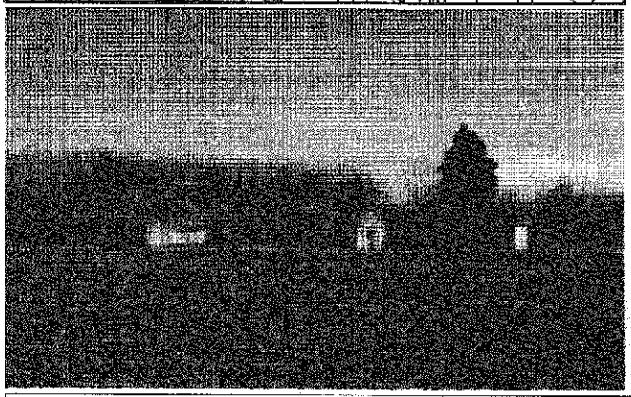
VEGAS DEL GENIL

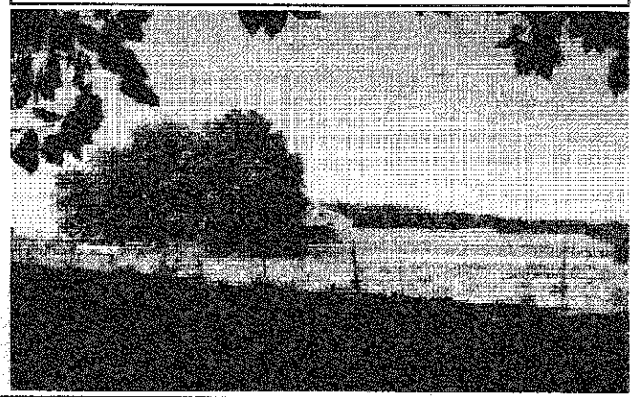
EDIFICACIÓN

VG-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo Cristo de las Cañas

Tipología:
Cortijo

Localización:
Carretera de Belicena a Santa Fe
Pago de La Almohada
Belicena

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Bastante bien conservado. Se encuentra en uso.

Cortijo de extensa superficie de implantación en el que además de su arquitectura destaca su masa arbórea, sobre todo, los inmensos castaños de indias de la entrada y las palmeras. Posee múltiples almacenes y secaderos todos ellos naves alargadas de una planta. El cortijo en sí es un módulo de dos plantas con dos alturas y cubierta a cuatro aguas con portón de acceso al patio de aperos. En la entrada está la Ermita del Cristo de las Cañas con placeta abalaustrada delantera.

Observaciones: Es uno de los hitos paisajísticos más importantes de la vega.

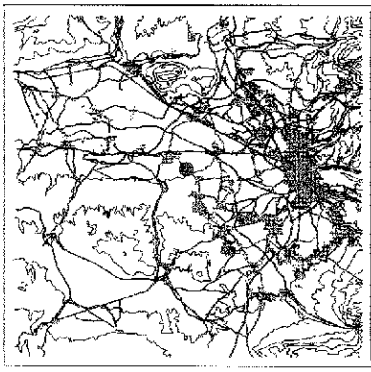
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

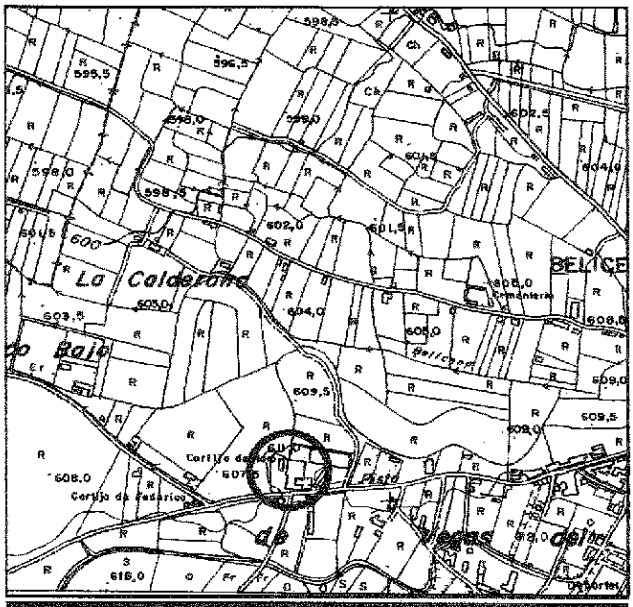
Necesidades de intervención:

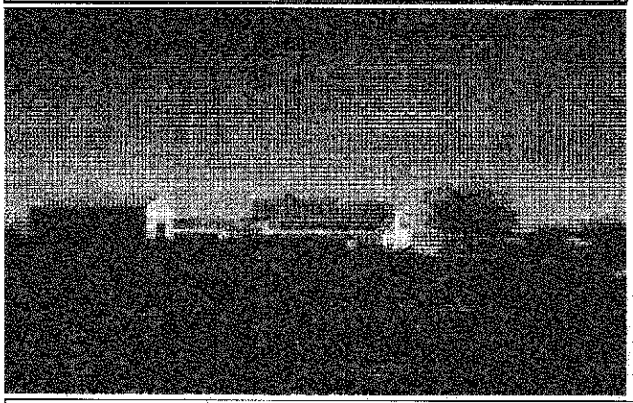


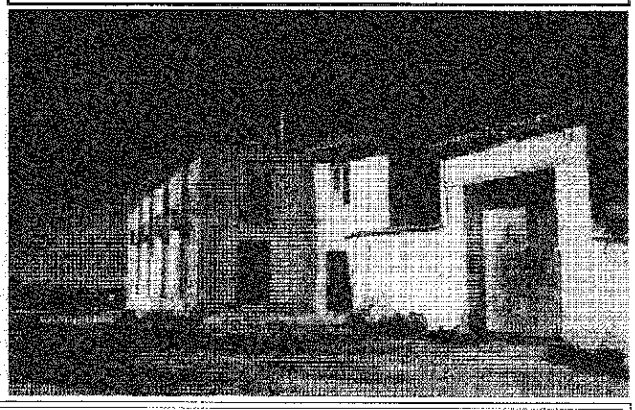
VEGAS DEL GENIL

EDIFICACIÓN

VG-03







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de Haro

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Belicena a cortijo de Santa Teresa
Pago Bajo
Belicena

Datación:
Primera mitad del siglo XX.

Estado actual:
Semiabandonado. Tiene varias cubiertas sin tejas o bien con chapa ondulada de fibrocemento.

Conjunto de edificado de gran tamaño en el que se desarrolla fundamentalmente actividad ganadera en naves anejas de reciente construcción. El módulo central es una edificación en torno a un patio de aperos con dos plantas de altura, cubierta a dos aguas de teja plana y árabe, fachada principal al sur con huecos regulares y ordenados, balcones en planta primera. Tiene algunos secaderos y árboles en la placeta delantera a lo largo del camino.

Observaciones:

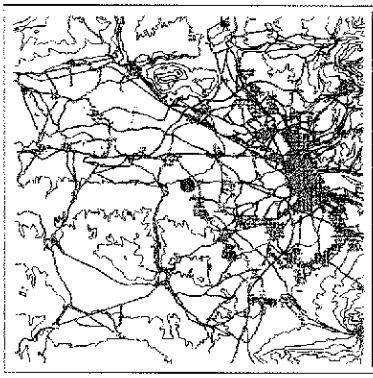
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola-Ganadero

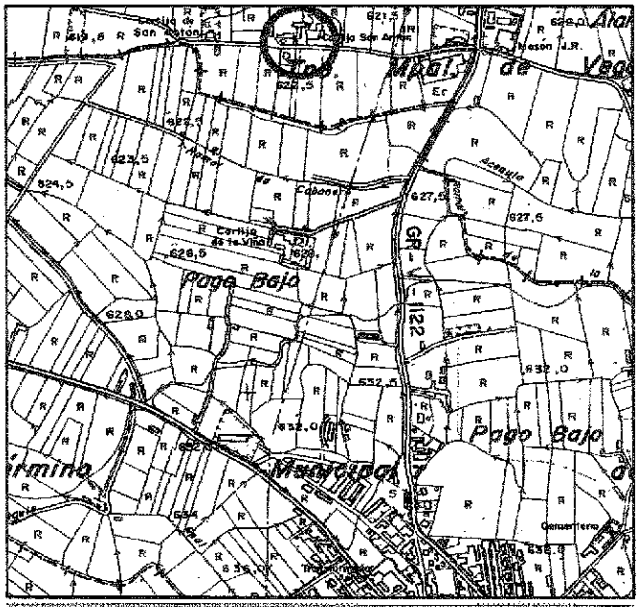
Necesidades de intervención:
Rehabilitación de cubiertas y de carpinterías.



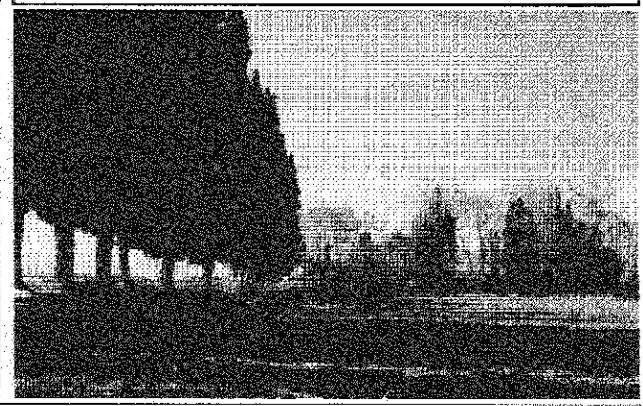
VEGAS DEL GENIL

EDIFICACIÓN

VG-04







INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Cortijo de San Antón

Tipología:
Cortijo

Localización:
Camino de Ambroz a Belicena
Pago de San Antón
Belicena

Datación:
La mayoría de las edificaciones son de la segunda mitad del siglo XX.

Estado actual:
En general bien conservado.

Conjunto de edificaciones heterogéneas. Tiene secaderos, naves-almacén, partes antiguas del cortijo y edificaciones de obra nueva con aspecto de segunda residencia. Pero ante todo, lo más destacable es su importante masa vegetal y sobre todo de árboles maduros. En el camino hay una hilera de cipreses de gran porte.

Observaciones:

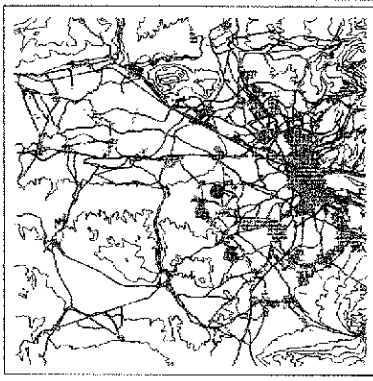
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

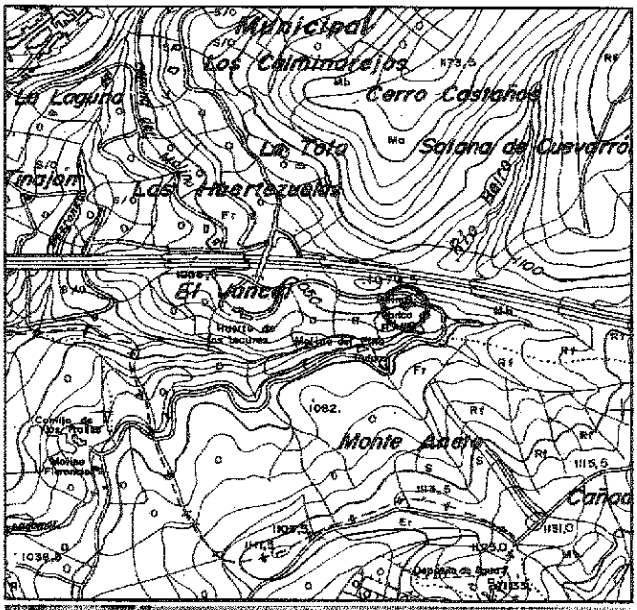
Necesidades de intervención:

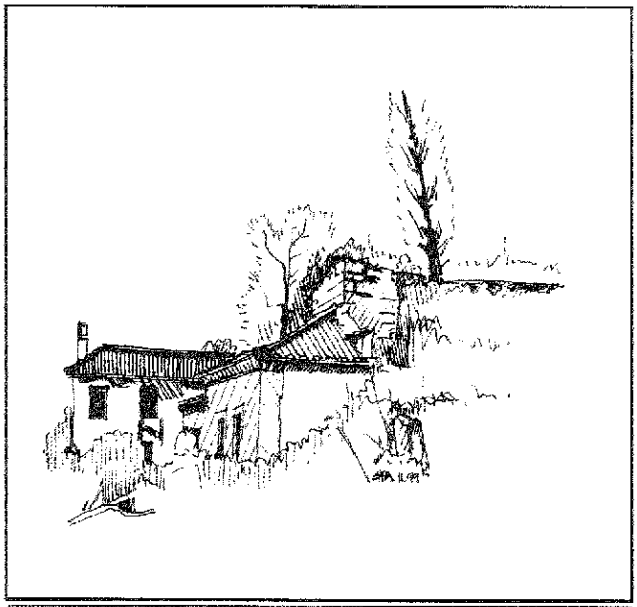


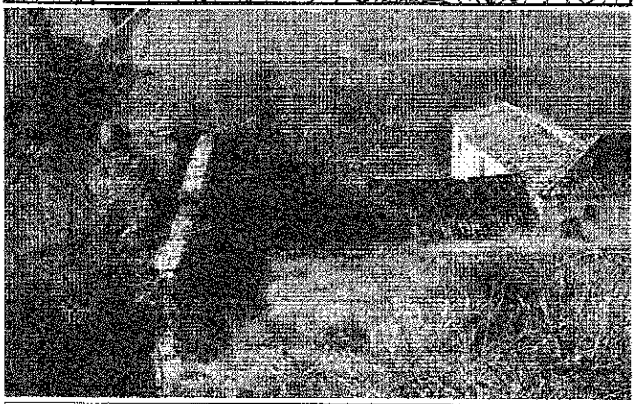
VEGAS DEL GENIL

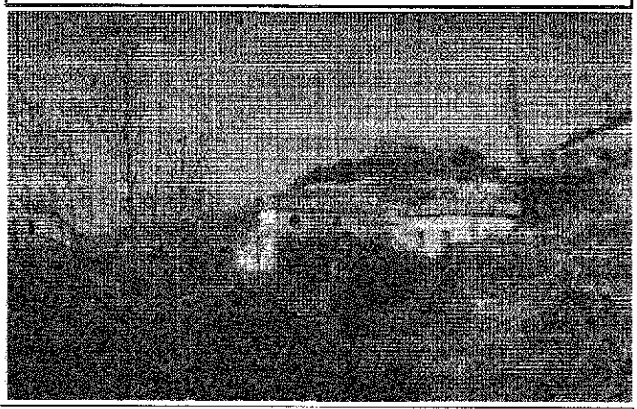
EDIFICACIÓN

VG-05









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Fábrica de Luz

Tipología:
Molino

Localización:
Camino Real de El Fargue a Víznar
El Juncal
Víznar

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Está bien conservado pese a estar en desuso y deshabitado.

Molino harinero sobre la acequia de Aynadamar, de cubo a base de sillares de piedra caliza, se conserva además el caz, el socaz y las bóvedas, así como toda la maquinaria y muelas. El módulo de molienda tiene la fachada en color ocre con elementos ornamentales de ladrillo en alero y esquinas. Adosado tiene el cuerpo de vivienda con planta en L, de dos alturas, cubierta de teja árabe a dos aguas y anejos de almacén y corrales en el ala secundaria. El molino tiene placeta con emparrado delantero.

Observaciones: Podría formar parte de un itinerario etnológico-cultural cuyo hilo conductor fuera la acequia de Aynadamar uniendo todos los molinos que hubo desde Víznar el Fargue.

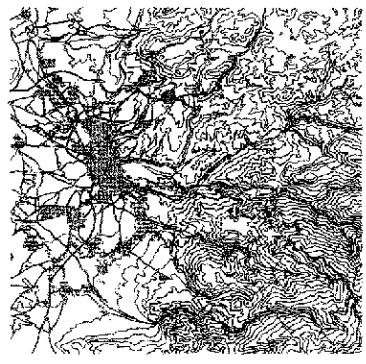
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial-Agrícola

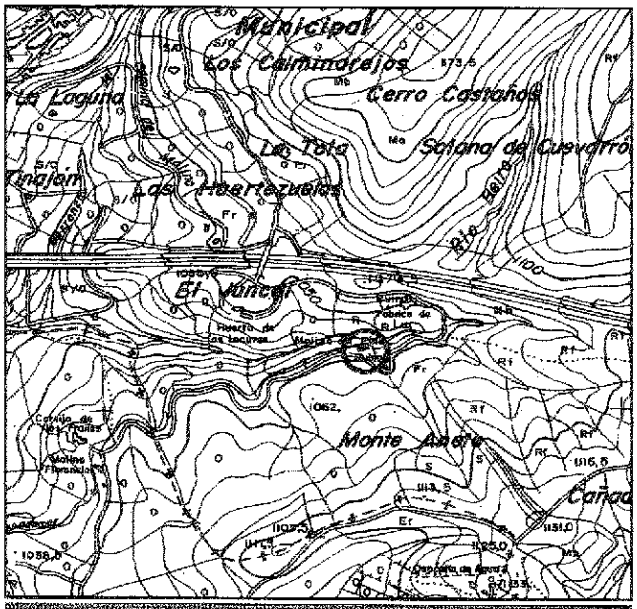
Necesidades de intervención:
Rehabilitación parcial de cubiertas, limpieza y adecuación de placeta y anejos. Sería muy conveniente la recuperación del paso del agua de la acequia de Aynadamar bajo sus bóvedas, derecho que se vio interrumpido al entubarse lamentablemente desde Víznar al Fargue la histórica acequia.

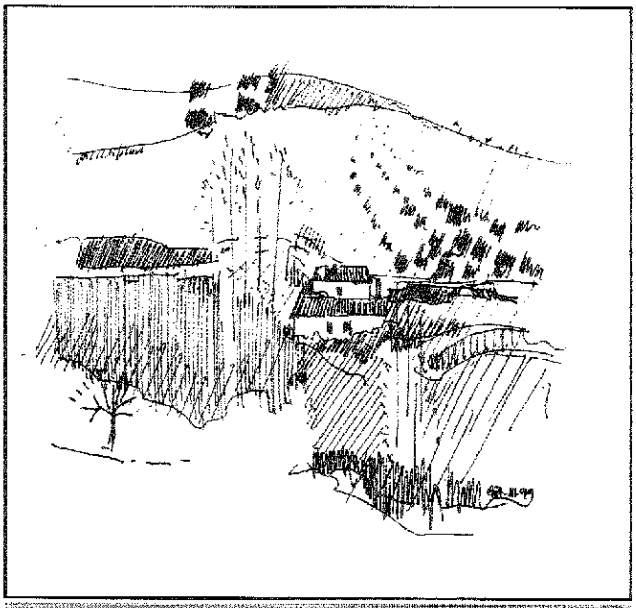


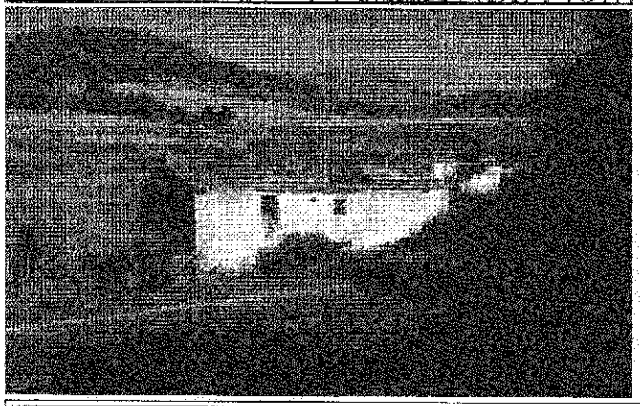
VIZNAR

EDIFICACIÓN

VI-01









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Molino del Pino

Tipología:
Molino

Localización:
Acequia de Aynadamar
Camino Real de El Fargue a Viznar
Viznar

Datación:
Final del siglo XIX.

Estado actual:
Está arruinada la cubierta y parte del forjado.

Molino arruinado, sobre la acequia de Aynadamar, con un solo cuerpo alargado. Y dos plantas de altura, por debajo del camino. Muros de tapial y ladrillo. Conserva el caz y las bóvedas. La cubierta era a dos aguas de teja árabe.

Observaciones: Podría formar parte de un itinerario etnológico-cultural cuyo hilo conductor fuera la acequia de Aynadamar uniendo todos los molinos que hubo desde Viznar al Fargue.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
EDIFICACIÓN

Nivel de protección:
Tipológico-Ambiental

Usos admisibles:
Residencial

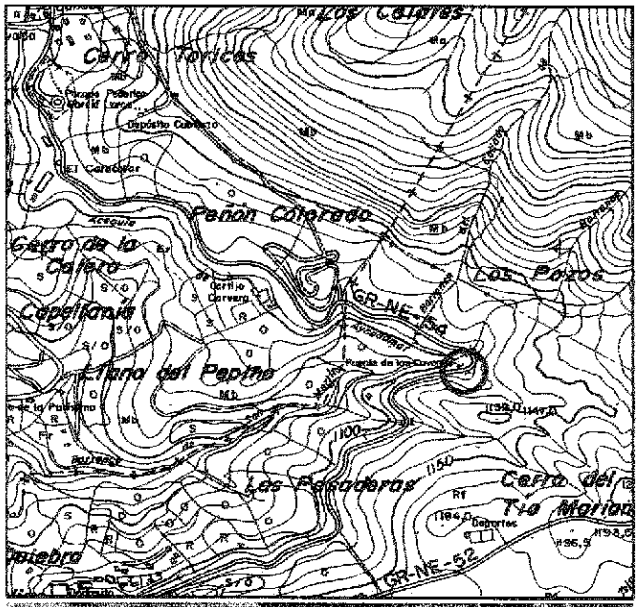
Necesidades de intervención:
Reconstrucción interior y de la cubierta. Sería muy conveniente la recuperación del paso de agua de la acequia de Aynadamar bajo sus bóvedas, derecho que se vio interrumpido al entubarse lamentablemente desde Viznar al Fargue la histórica acequia.

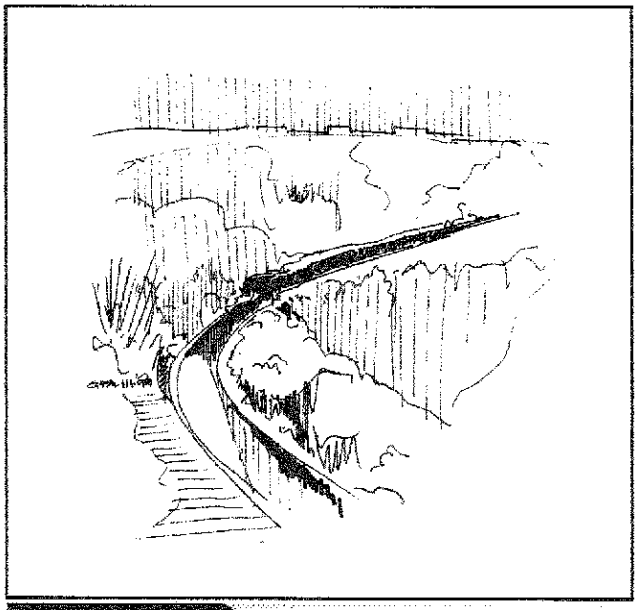


VIZNAR

EDIFICACIÓN

VI-02









INFORMACIÓN DEL ELEMENTO:

Denominación:
Puente de los Cavones

Tipología:
Acueducto

Localización:
Camino del Arzobispo
Barranco de San Martín
Viznar

Datación:
El origen es el mismo de la acequia (época ziri) no obstante ha sido muy transformado en el tiempo.

Estado actual:
En uso. Está bastante deteriorado en su fábrica y coronación. Está practicamente oculto por la maleza que ocupa el barranco.

Acueducto de mampostería, sillería y partes de ladrillo que forma parte del trazado de la acequia de Aynadamar y salva el barranco de San Martín.

Observaciones: En este punto acabaron las obras de rehabilitación de la acequia de Aynadamar. Incoado como B.I.C.

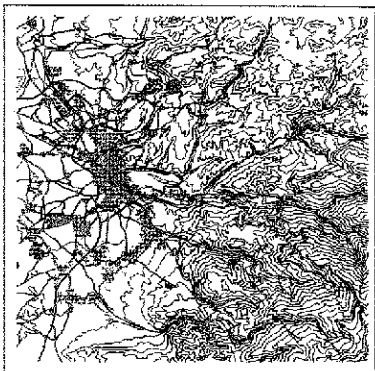
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

Tipo de elemento:
INFRAESTRUCTURA

Nivel de protección:
Monumental

Usos admisibles:
Monumental

Necesidades de intervención:
Restauración integral y limpieza del barranco.



VIZNAR

INFRAESTRUCTURA

VI-03

(Continúa en el fascículo 9 de 9)

El Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y las Publicaciones editadas por él pueden adquirirse en las siguientes librerías colaboradoras:

ALMERÍA:

● PICASSO, Reyes Católicos, núm. 17 ● CRUZ GRANDE, LIBRERÍA Y PAPELERÍA, Las Lisas, núm. 1 (Cuevas del Almanzora)

CÁDIZ:

● QUÓRUM LIBROS, S.A.L., Ancha, núm. 27

CÓRDOBA:

● LUQUE LIBROS, S.L., Cruz Conde, núm. 19 ● LIBRERÍA Y PAPELERÍA LUQUE, S.L., Gondomar, núm. 11 ● LIBRERÍA UNIVERSITAS, Rodríguez Sánchez, núm. 14

GRANADA:

● LIBRERÍA URBANO, S.L., Tablas, núm. 6

HUELVA:

● GALERÍA DEL LIBRO, Ginés Martín, núm. 2

JAÉN:

● TÉCNICA UNIVERSITARIA, Avda. de Madrid, núm. 33 ● S.C.A. PAPELERÍA LIBRERÍA CRUZ, Navas de Tolosa, núm. 6

MÁLAGA:

● LIBRERÍA DENIS, Santa Lucía, núm. 7 ● FACULTATIS IURIS, S.L., Tomás Heredia, núm. 11 ● LIBRERÍA LOGOS, Duquesa de Parcent, núm. 10

SEVILLA:

● AL-ANDALUS, Roldana, núm. 4 ● BERNAL, Pagés del Corro, núm. 43 ● CÉFIRO, Virgen de los Buenos Libros, núm. 1 ● GUERRERO, García de Vinuesa, núm. 35 ● LA CASA DEL LIBRO, Fernando IV, núm. 23 ● LORENZO BLANCO, Villegas, núm. 5 ● PEDRO CRESPO, Arroyo, núm. 55 ● DÍAZ DE SANTOS, S.A., Pza. Ruiz de Alda, núm. 11 ● TÉCNICA AGRÍCOLA, Juan Ramón Jiménez, núm. 7 ● LIBRERÍA PLA & ALVAREZ, S.L., José Recuerda Rubio, Manzana 1.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 8 de 9)

1. Disposiciones generales

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada. (Continuación.) 4.482

Número formado por nueve fascículos

Martes, 28 de marzo de 2000 **Año XXII** **Número 37 (9 de 9)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

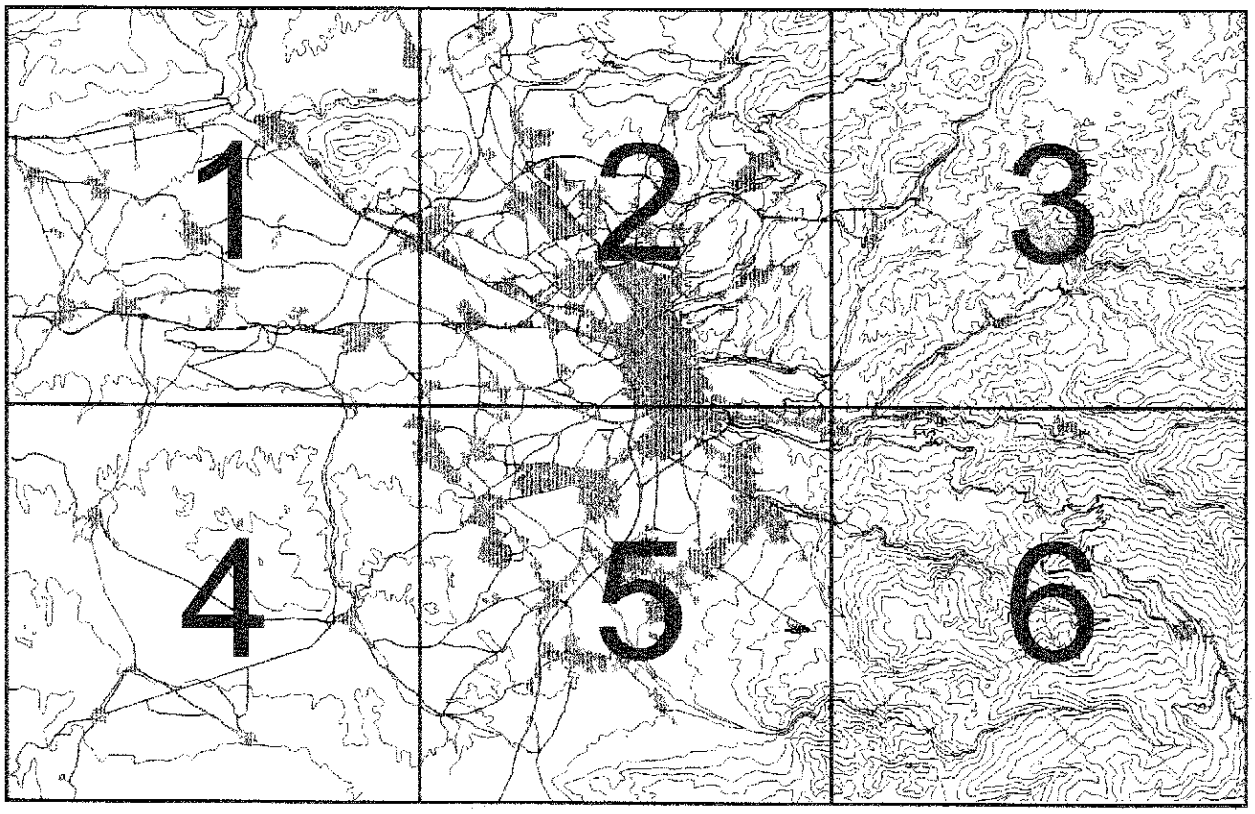
Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

ÍNDICE DE MAPAS

INF-1. USOS PRIMARIOS
INF-2. UNIDADES AMBIENTALES
INF-3. USOS URBANOS ACTUALES
INF-4. PLANEAMIENTO VIGENTE

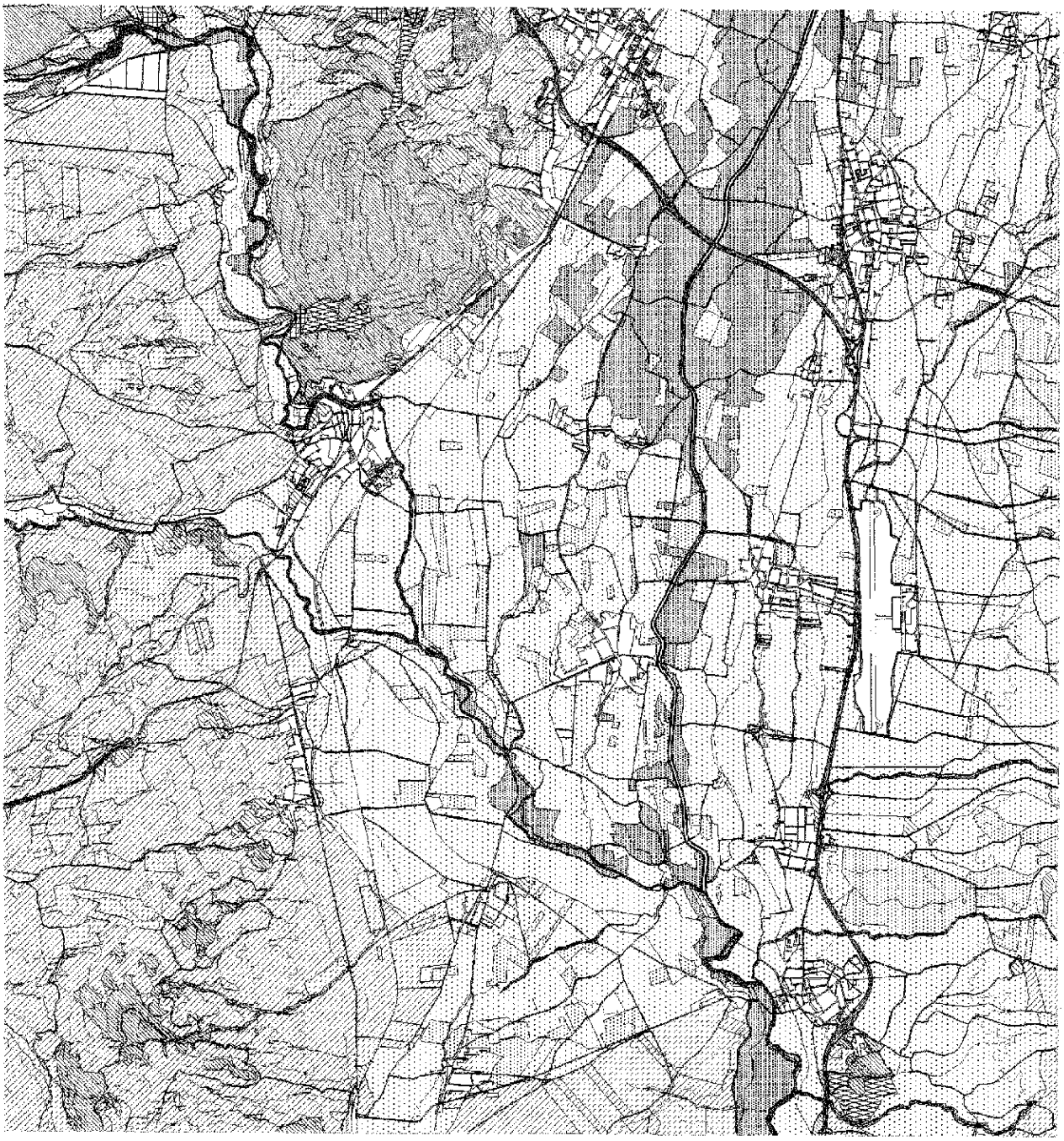
ORD-1. MODELO TERRITORIAL
ORD-2. ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL
ORD-2.1. ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES
ORD-3. ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES
ORD-4. ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS
ORD-5. ZONAS OBJETO DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA
ORD-6. CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS PARA TODOS LOS MAPAS



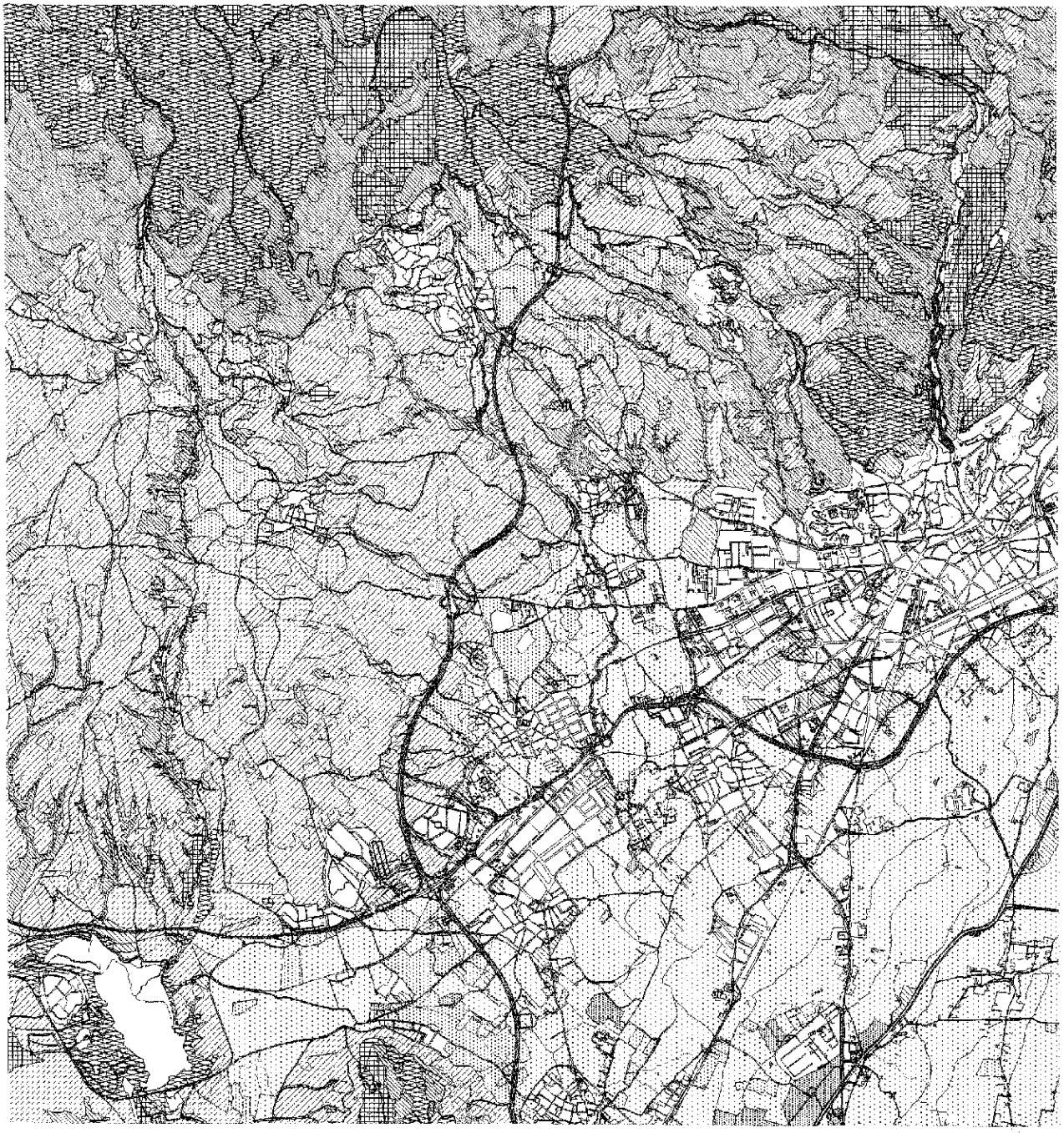
INF-1. USOS PRIMARIOS





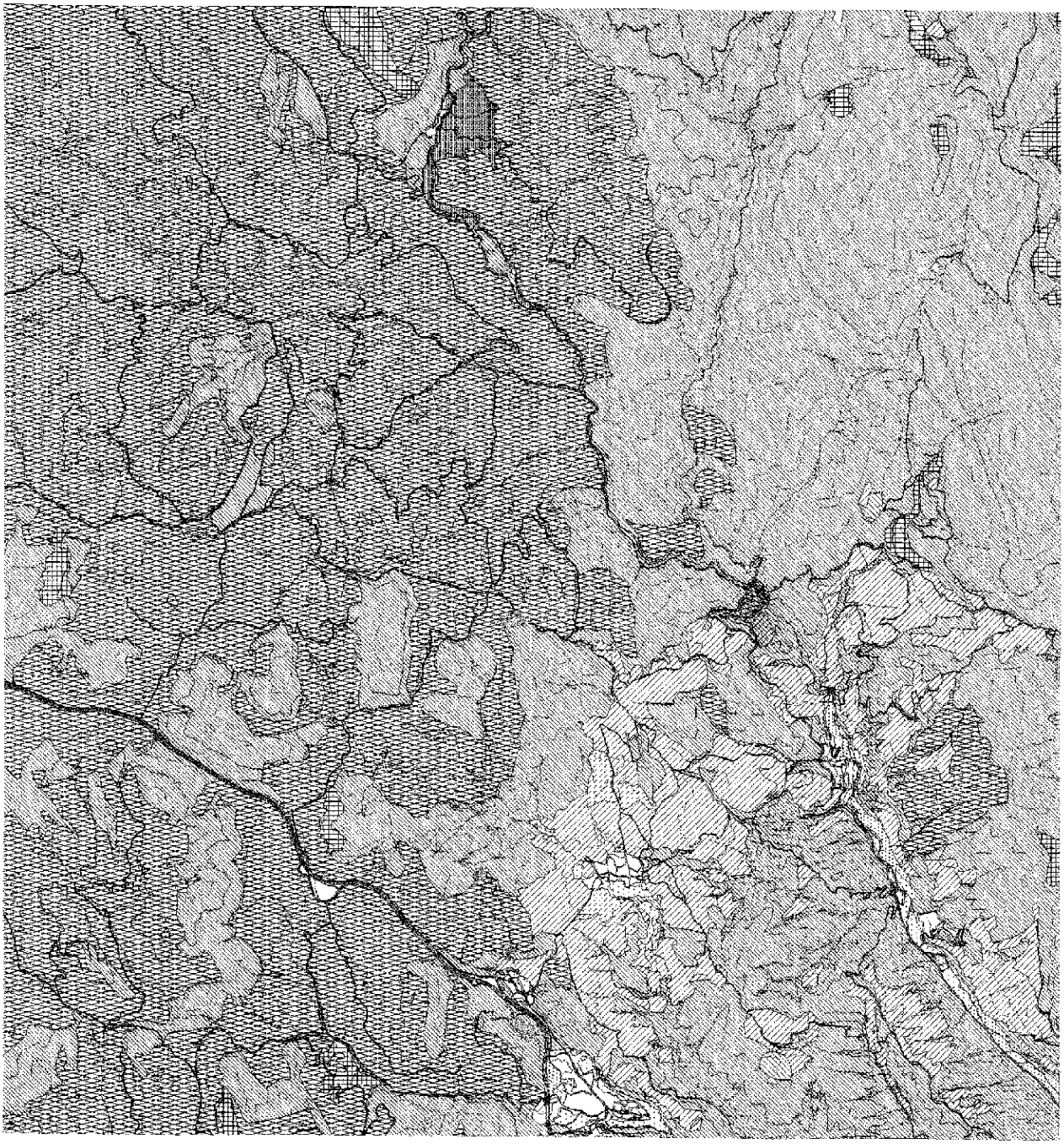
INF-1 USOS PRIMARIOS. Escala 1:80.000. Hoja 1/6.

NORTE



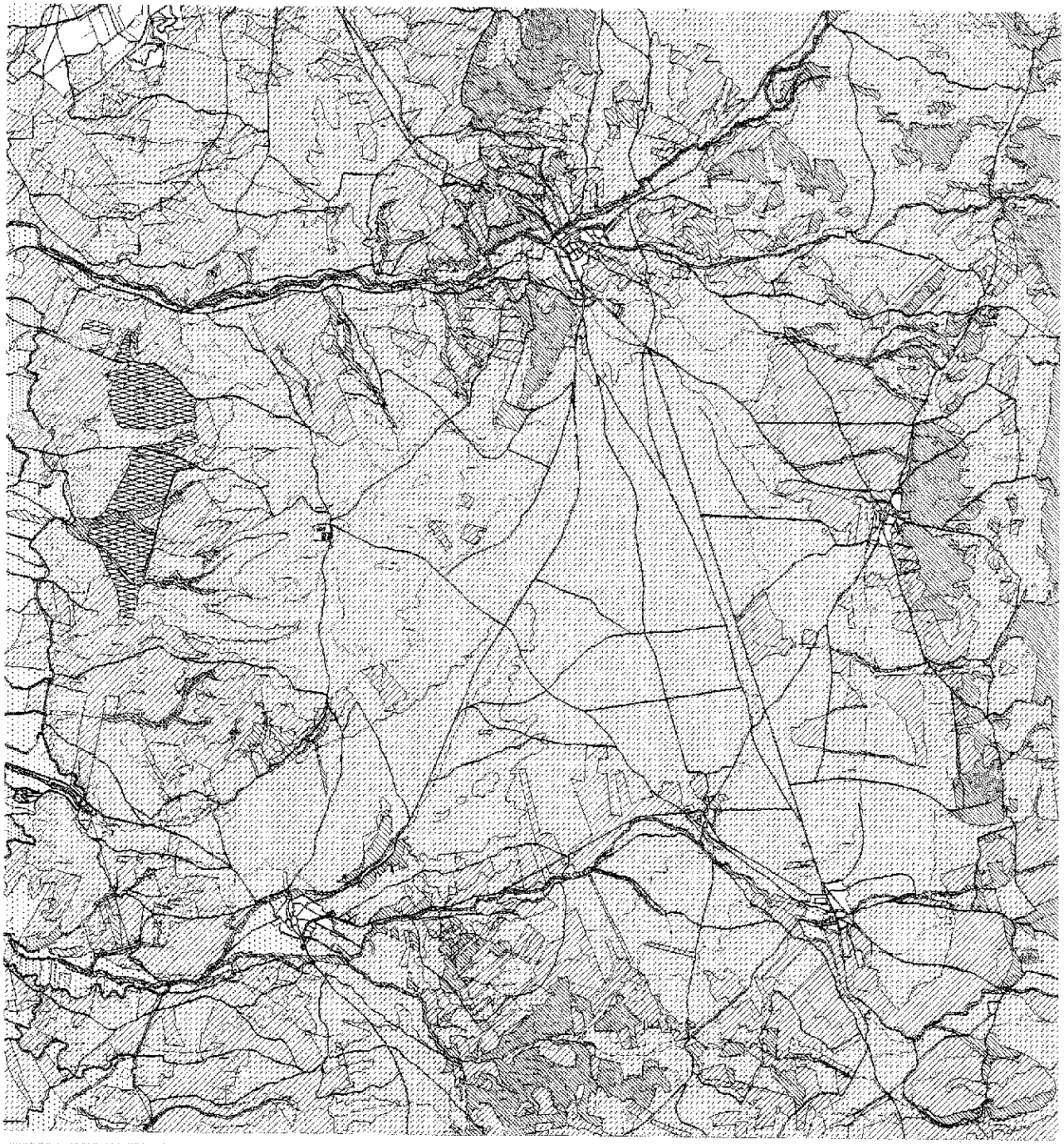
INF-1 USOS PRIMARIOS. Escala 1:80.000. Hoja 2/6.

NORTE



INF-1 USOS PRIMARIOS. Escala 1:80.000 Hoja 3/6

NORTE



INF-1 USOS PRIMARIOS. Escala 1:50.000. Hoja 4/6.

NORTE



INF-1 USOS PRIMARIOS. Escala 1:80.000 Hoja 5/6.

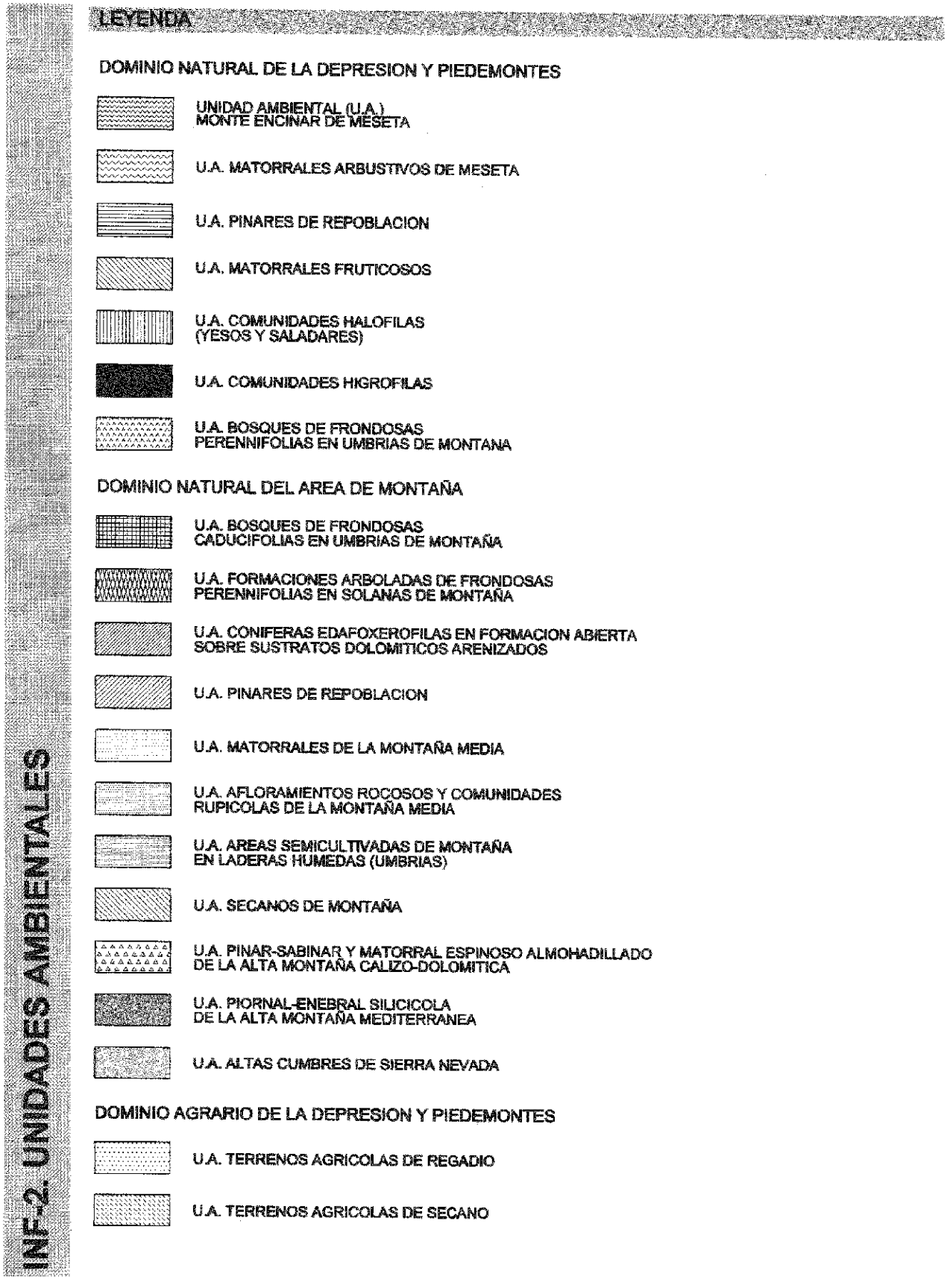
NORTE

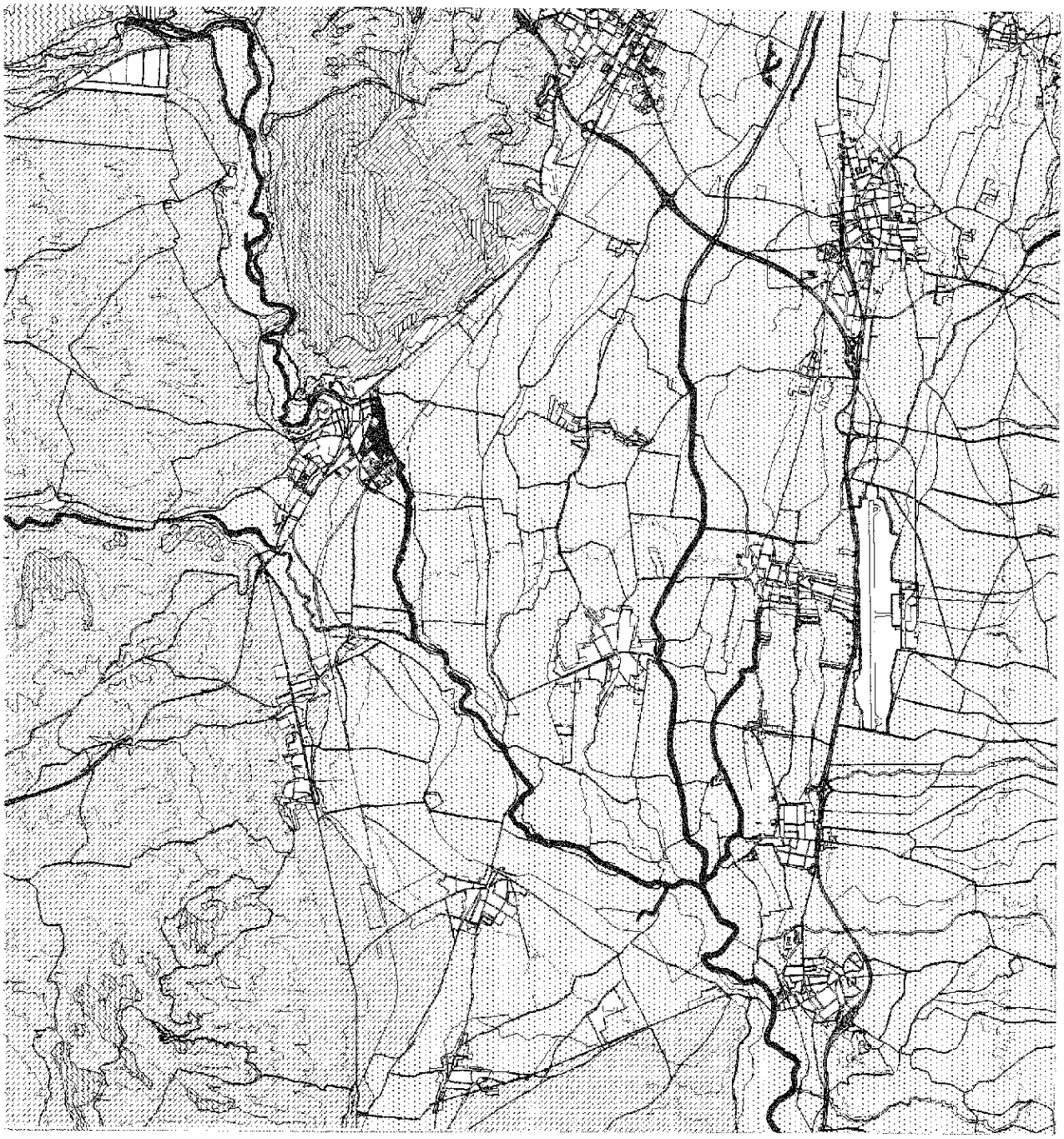


INF-1 USOS PRIMARIOS. Escala 1:80.000 Hoja 6/6

NORTE

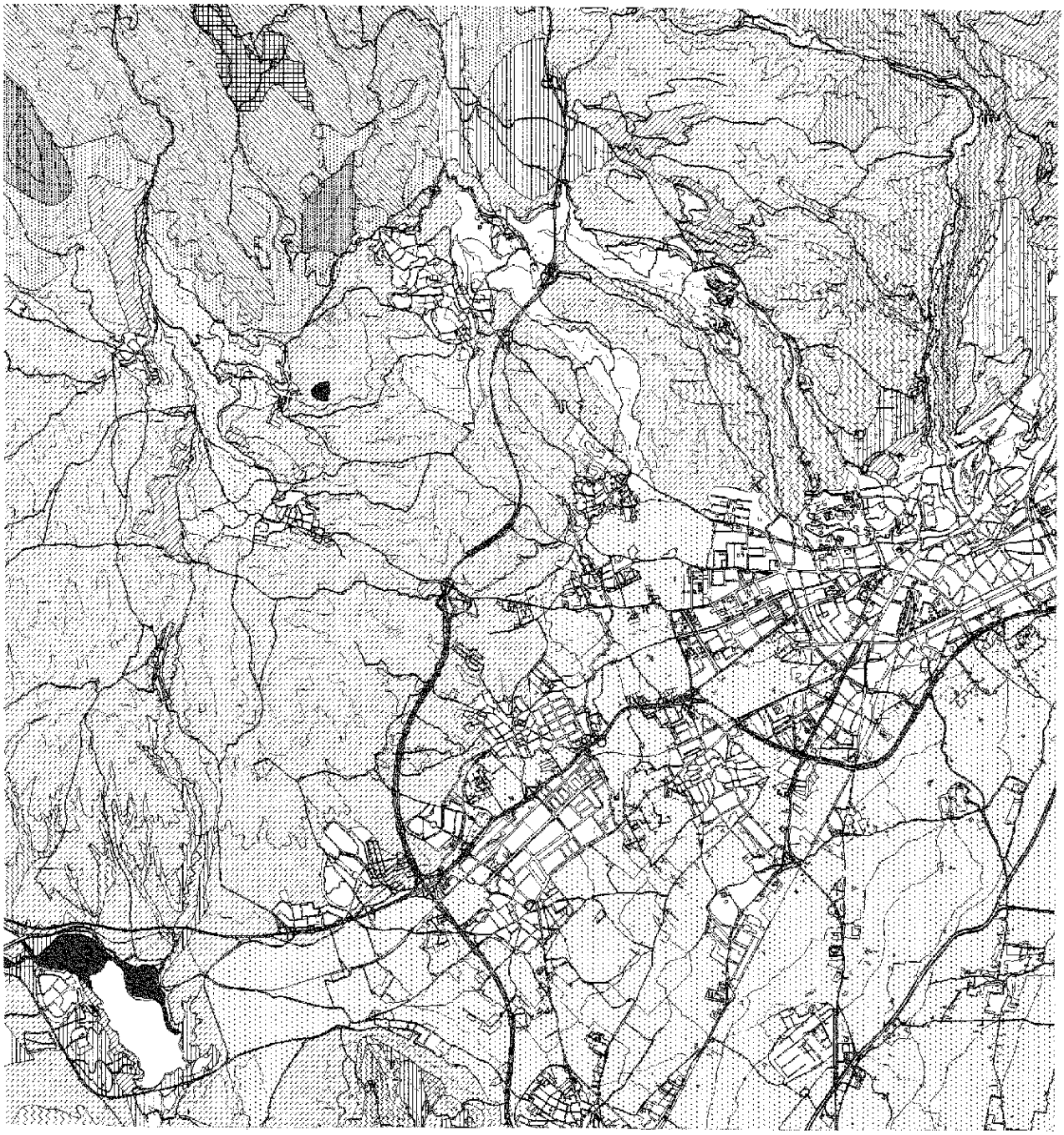
INF-2. UNIDADES AMBIENTALES





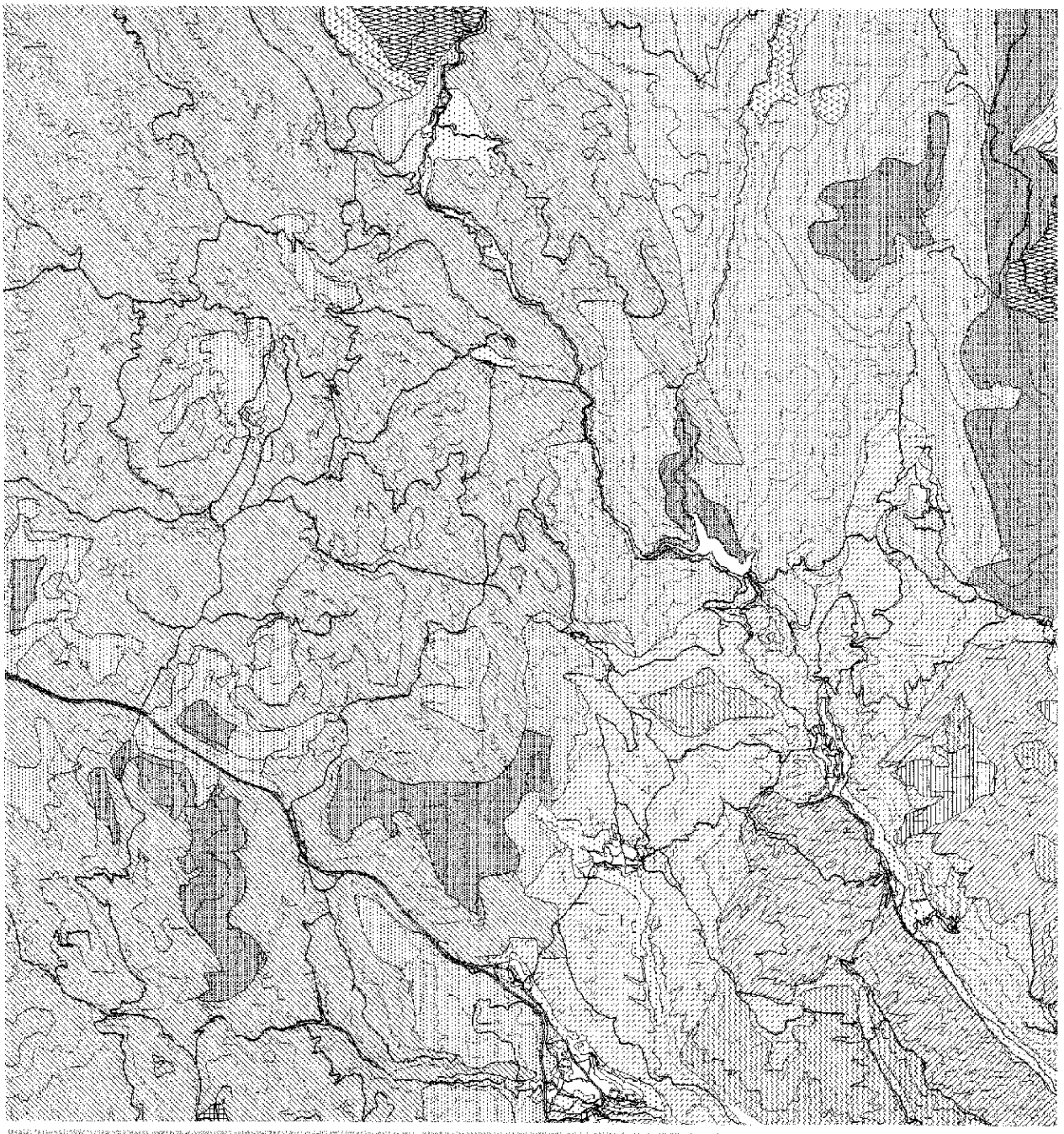
INF-2 UNIDADES AMBIENTALES. Escala 1:80.000. Hoja 1/6.

NORTE



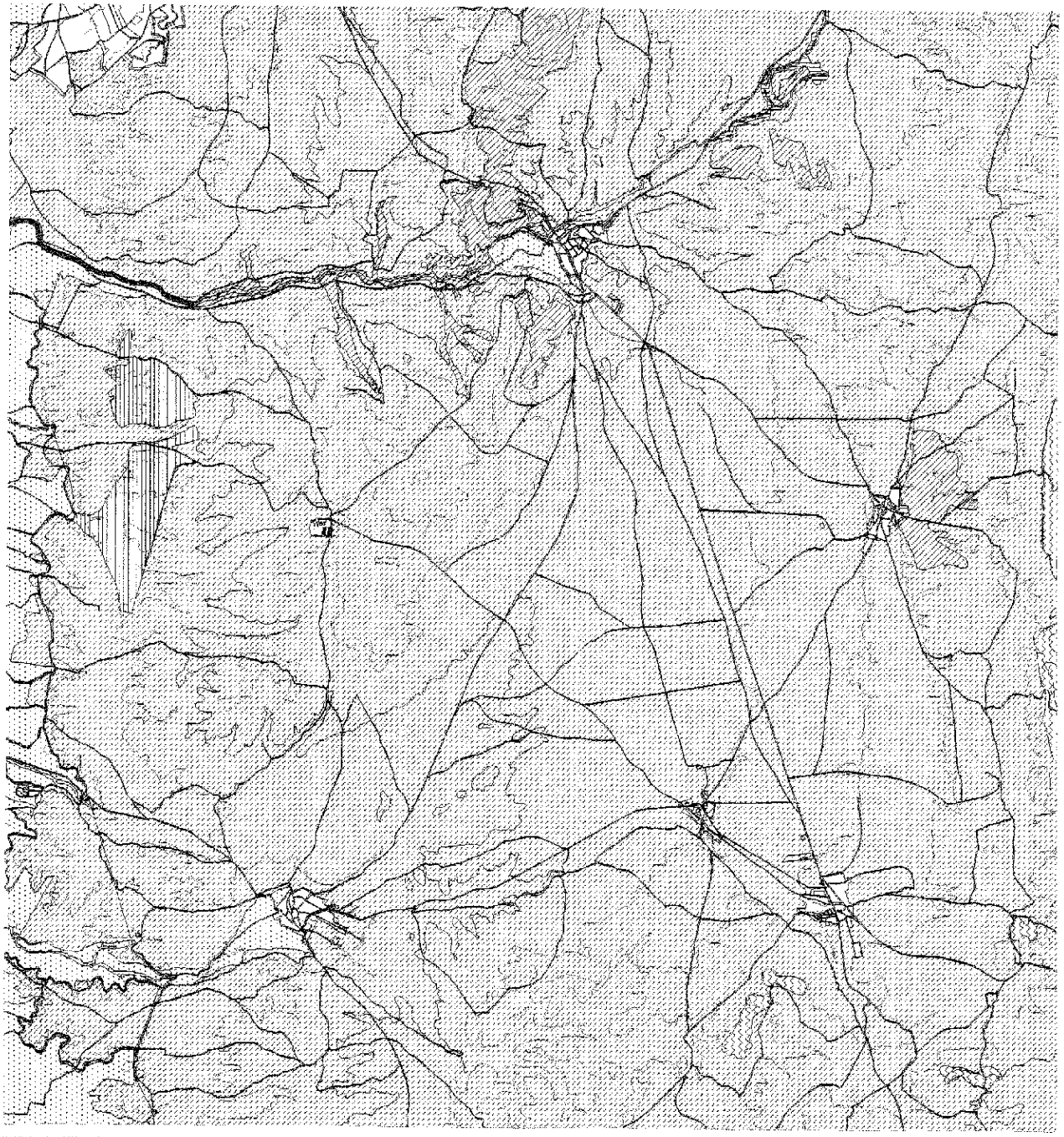
INF-2 UNIDADES AMBIENTALES. Escala 1:80.000. Hoja 2/6.

NORTE



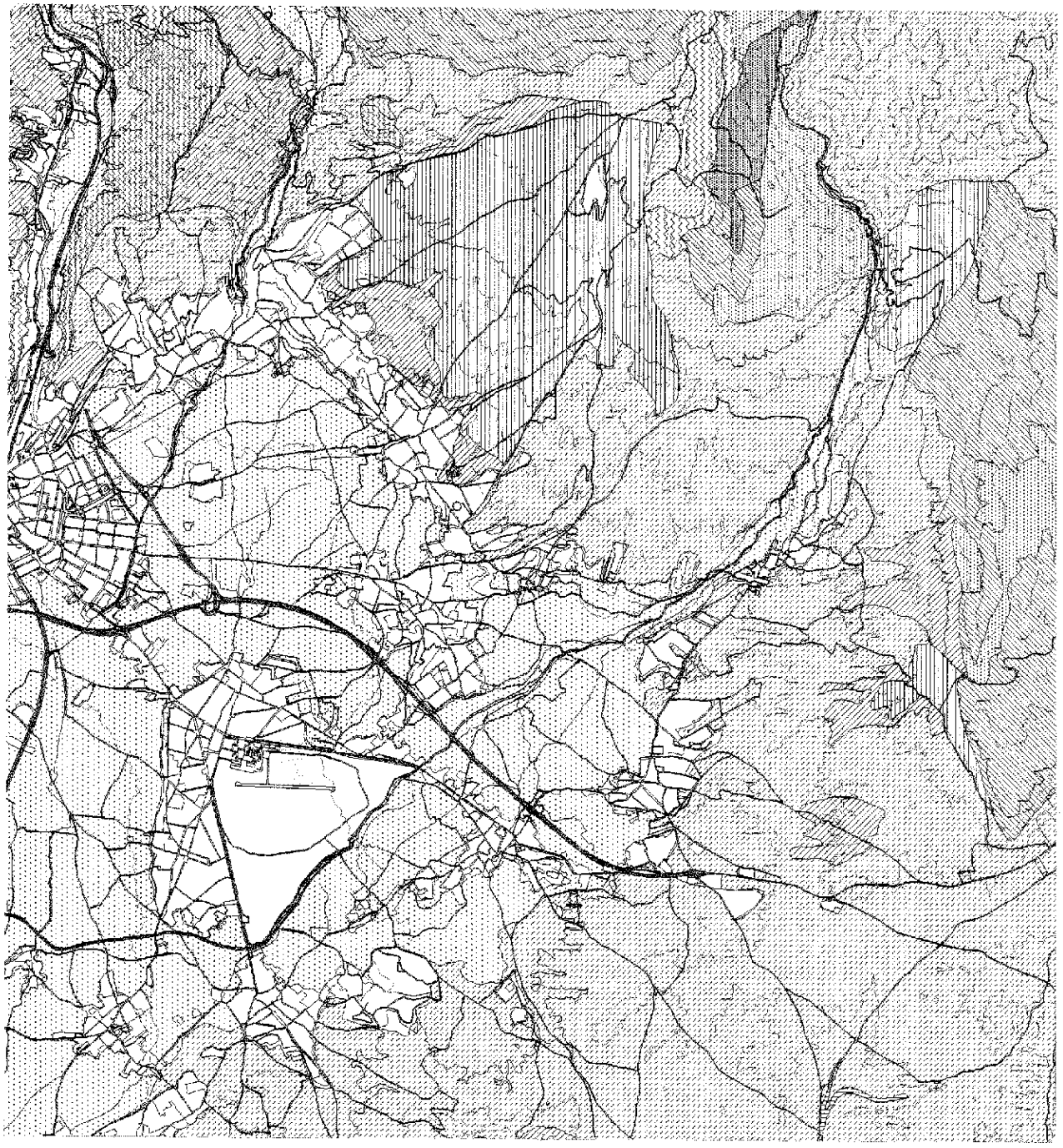
INF-2 UNIDADES AMBIENTALES. Escala 1:80.000. Hoja 3/6.

NORTE



INF-2 UNIDADES AMBIENTALES. Escala 1:80.000 Hoja 4/6.

NORTE



INF-2 UNIDADES AMBIENTALES. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.

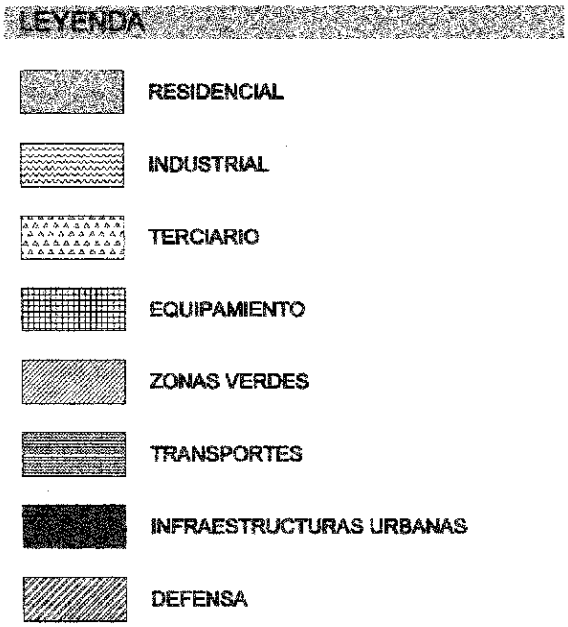
NORTE

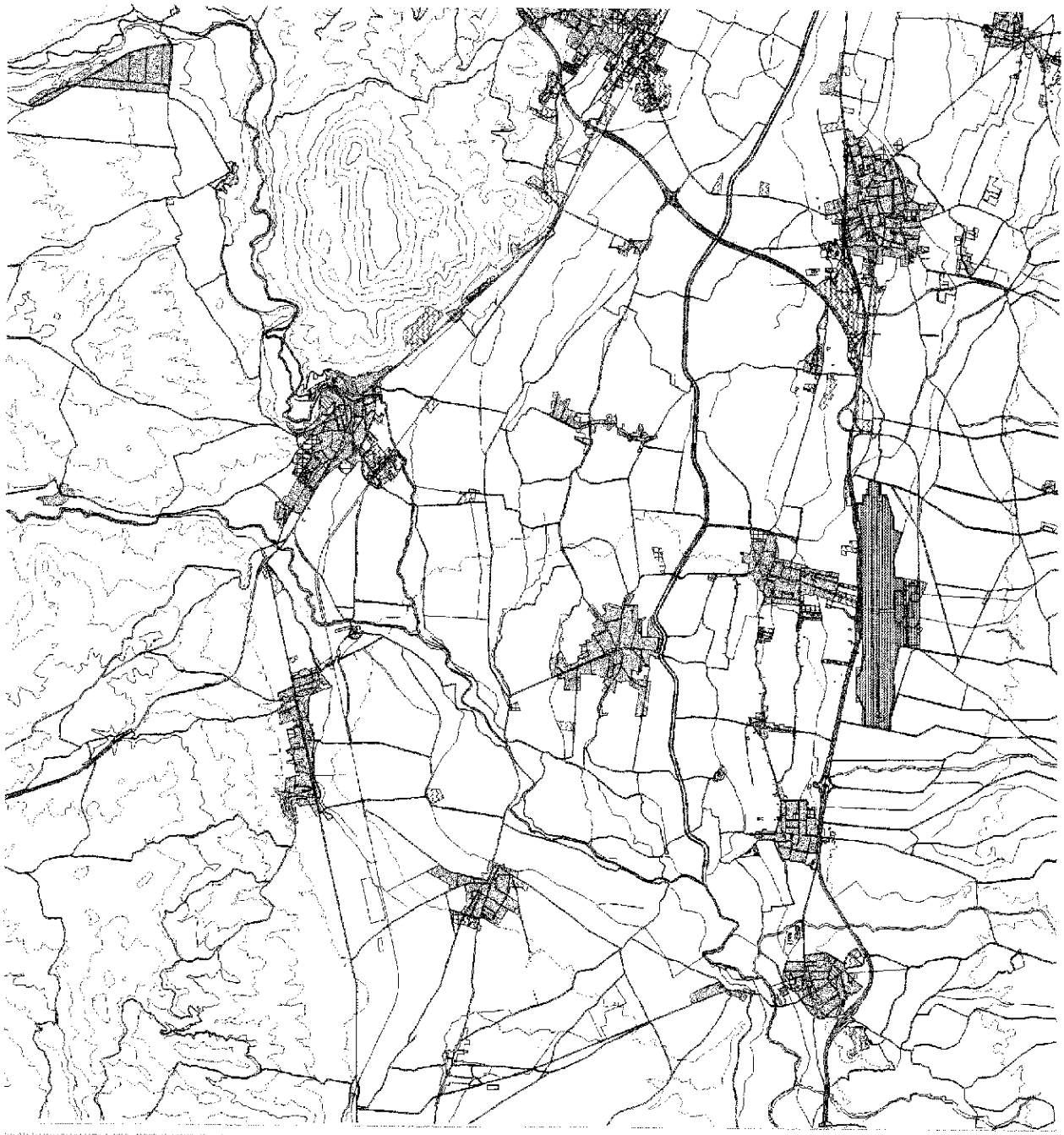


INF-2 UNIDADES AMBIENTALES. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.

NORTE

INF-3. USOS URBANOS ACTUALES





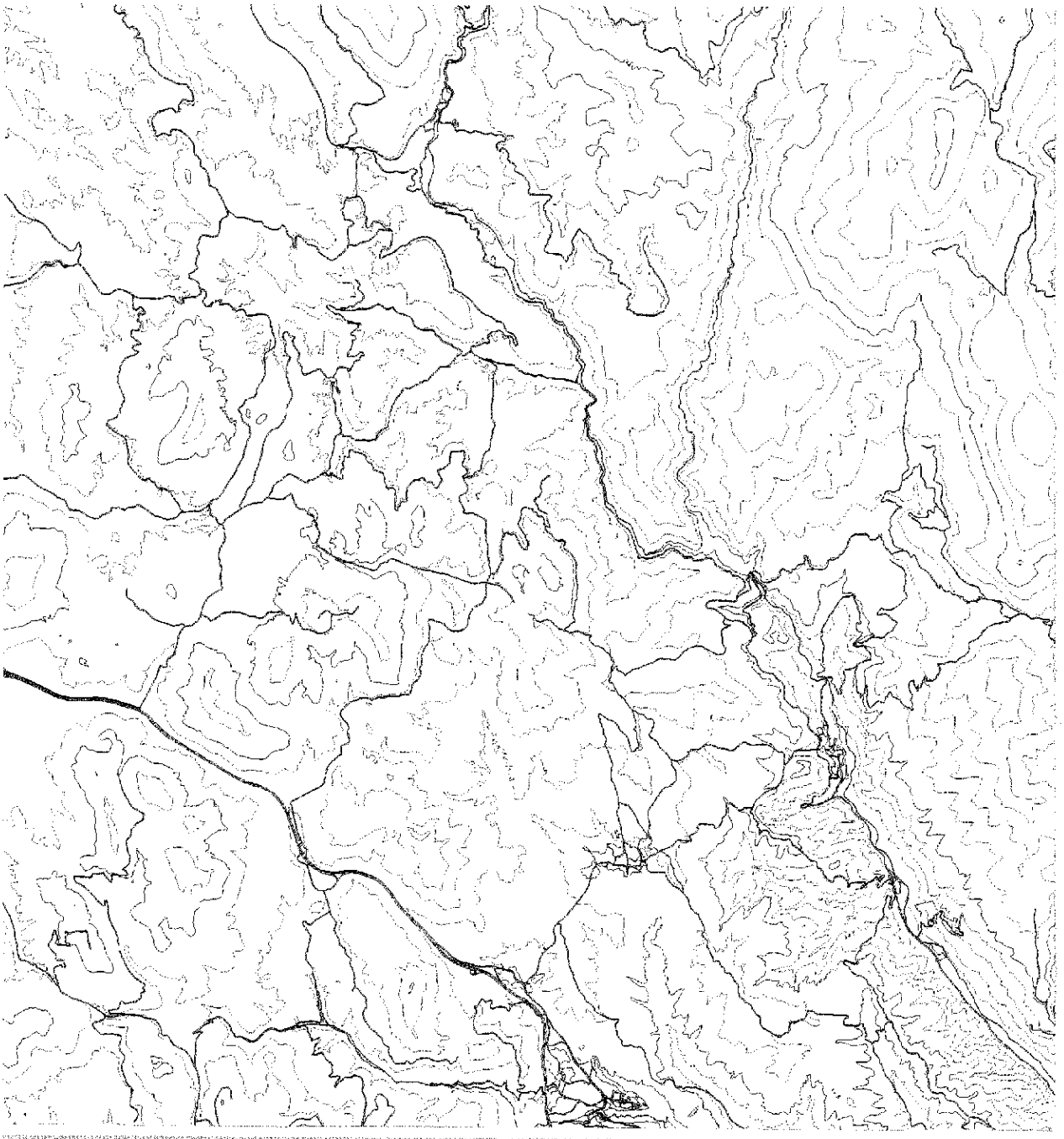
INF-3 USOS URBANOS ACTUALES. Escala 1:80.000. Hoja 1/6

NORTE



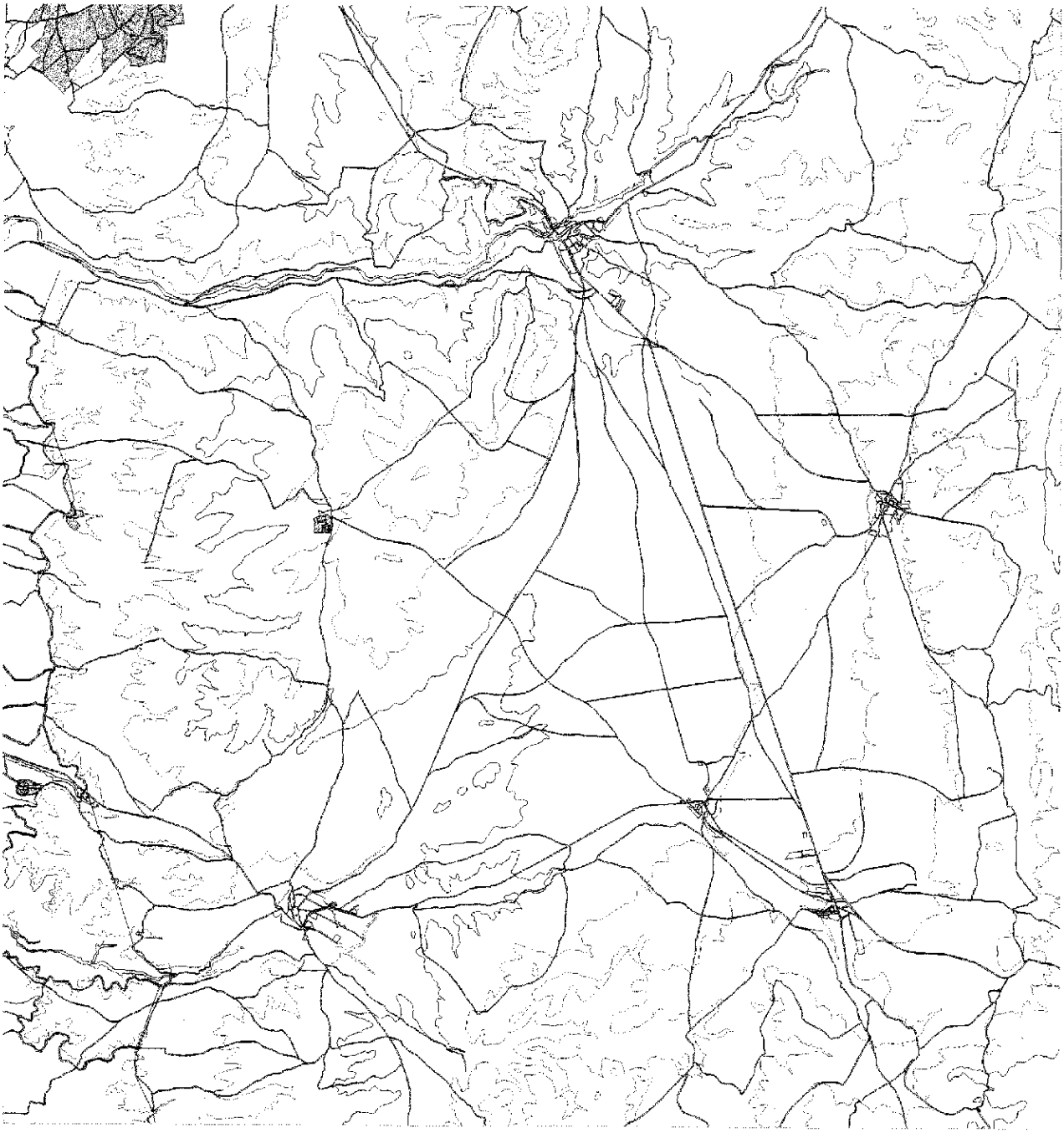
INF-3 USOS URBANOS ACTUALES. Escala 1:80.000. Hoja 2/6

NORTE



INF-3 USOS URBANOS ACTUALES. Escala 1:80.000. Hoja 3/6

NORTE



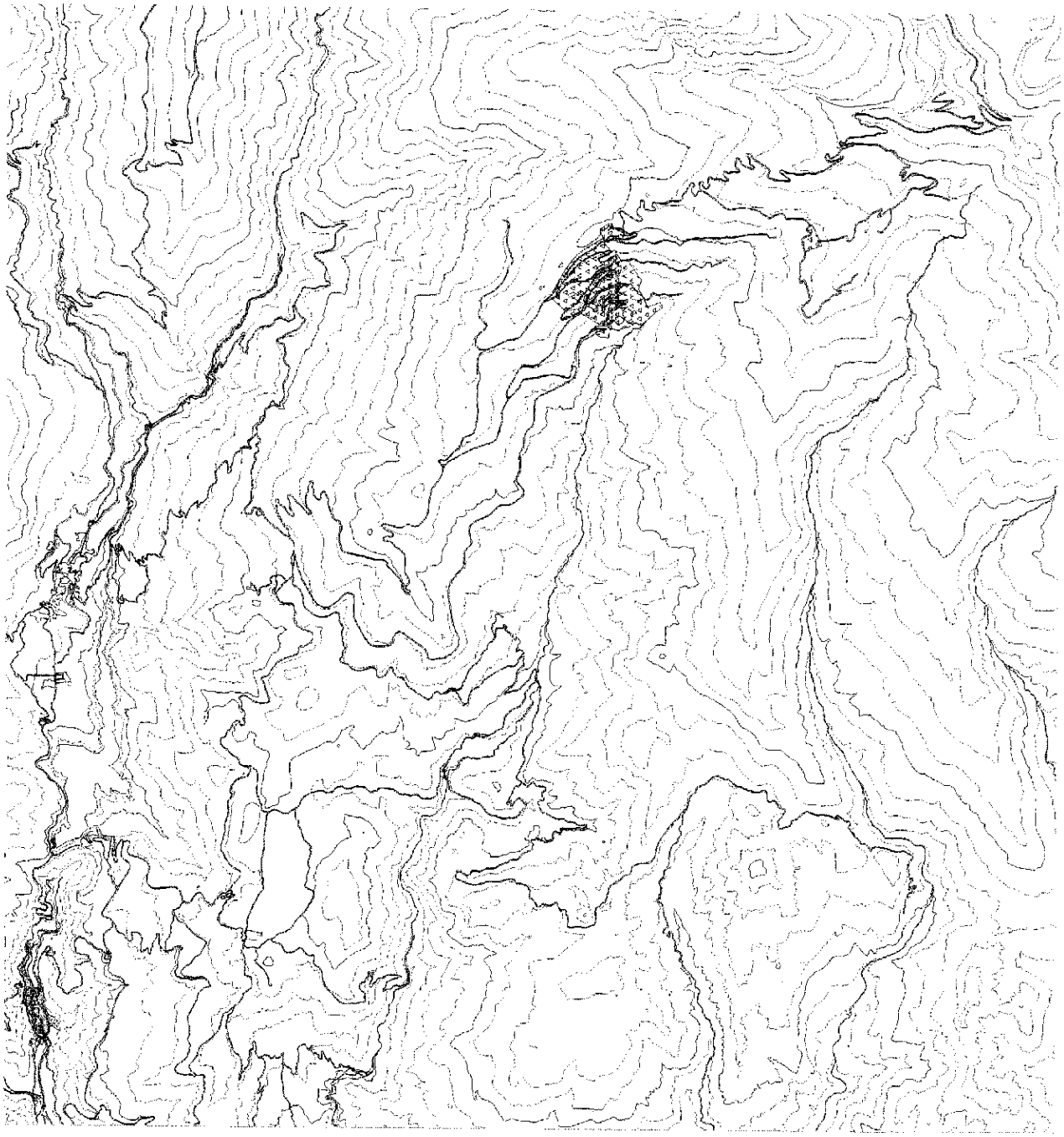
INF-3 USOS URBANOS ACTUALES. Escala 1:80.000. **Hoja 4/6.**

NORTE



INF-3 USOS URBANOS ACTUALES. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.





INF-3 USOS URBANOS ACTUALES. Escala 1:80.000 Hoja 6/6.

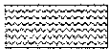
NORTE

INF-4. PLANEAMIENTO VIGENTE

LEYENDA

SUELO URBANO


RESIDENCIAL

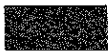

INDUSTRIAL


TERCIARIO


EQUIPAMIENTO

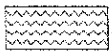

ZONAS VERDES


TRANSPORTES


INFRAESTRUCTURAS URBANAS

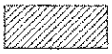
SUELO URBANIZABLE


RESIDENCIAL

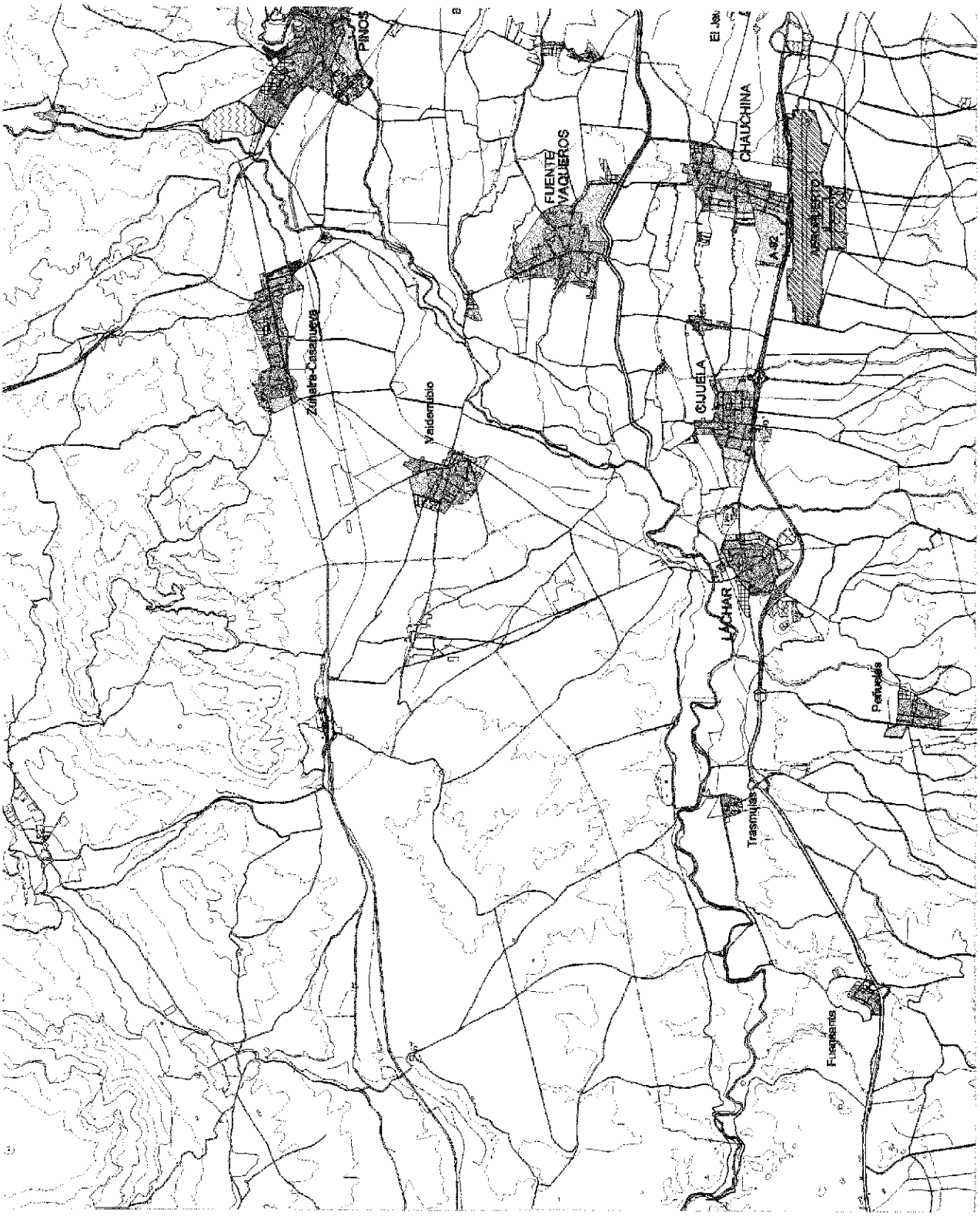

INDUSTRIAL


TERCIARIO


EQUIPAMIENTO

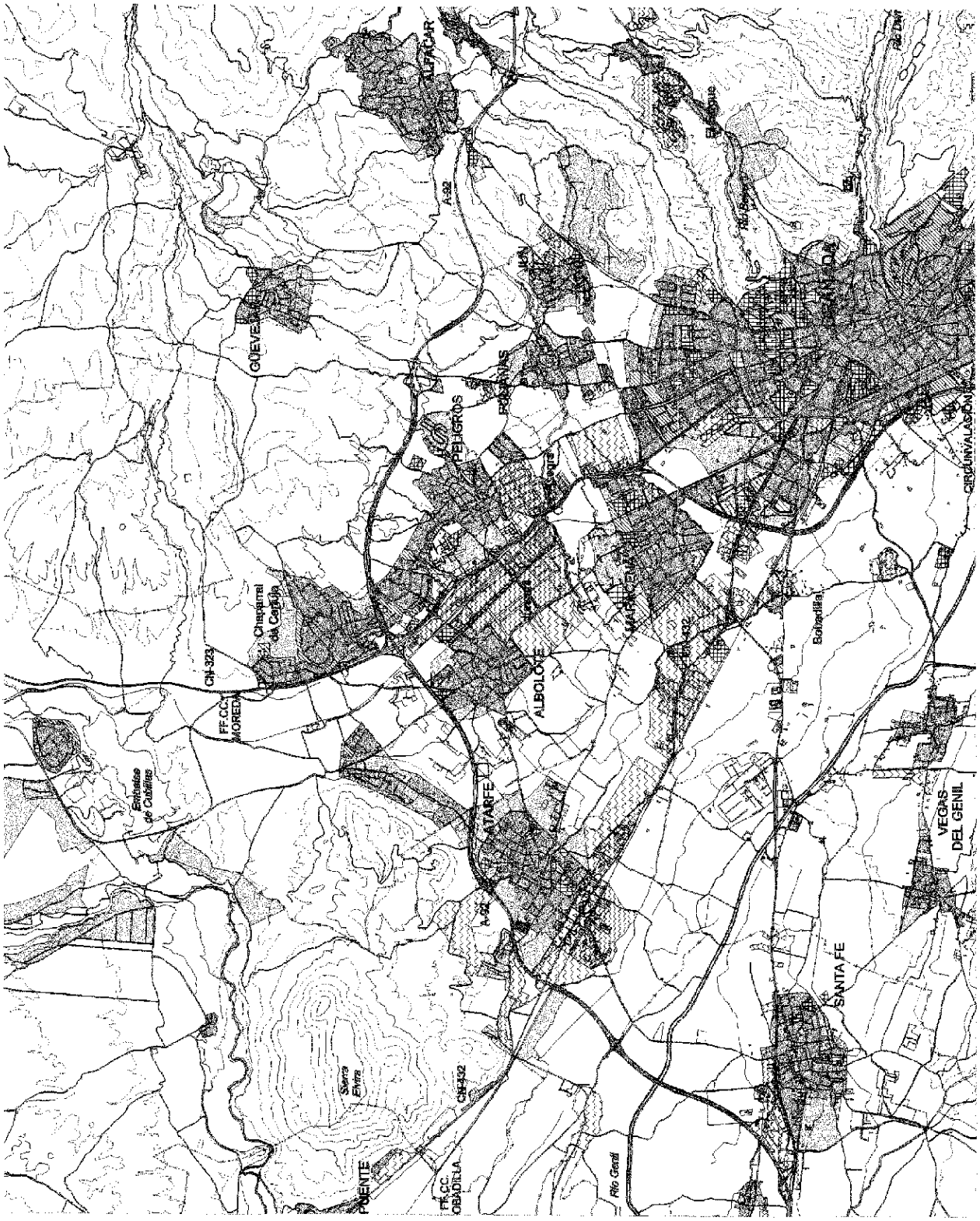

ZONAS VERDES


TRANSPORTES



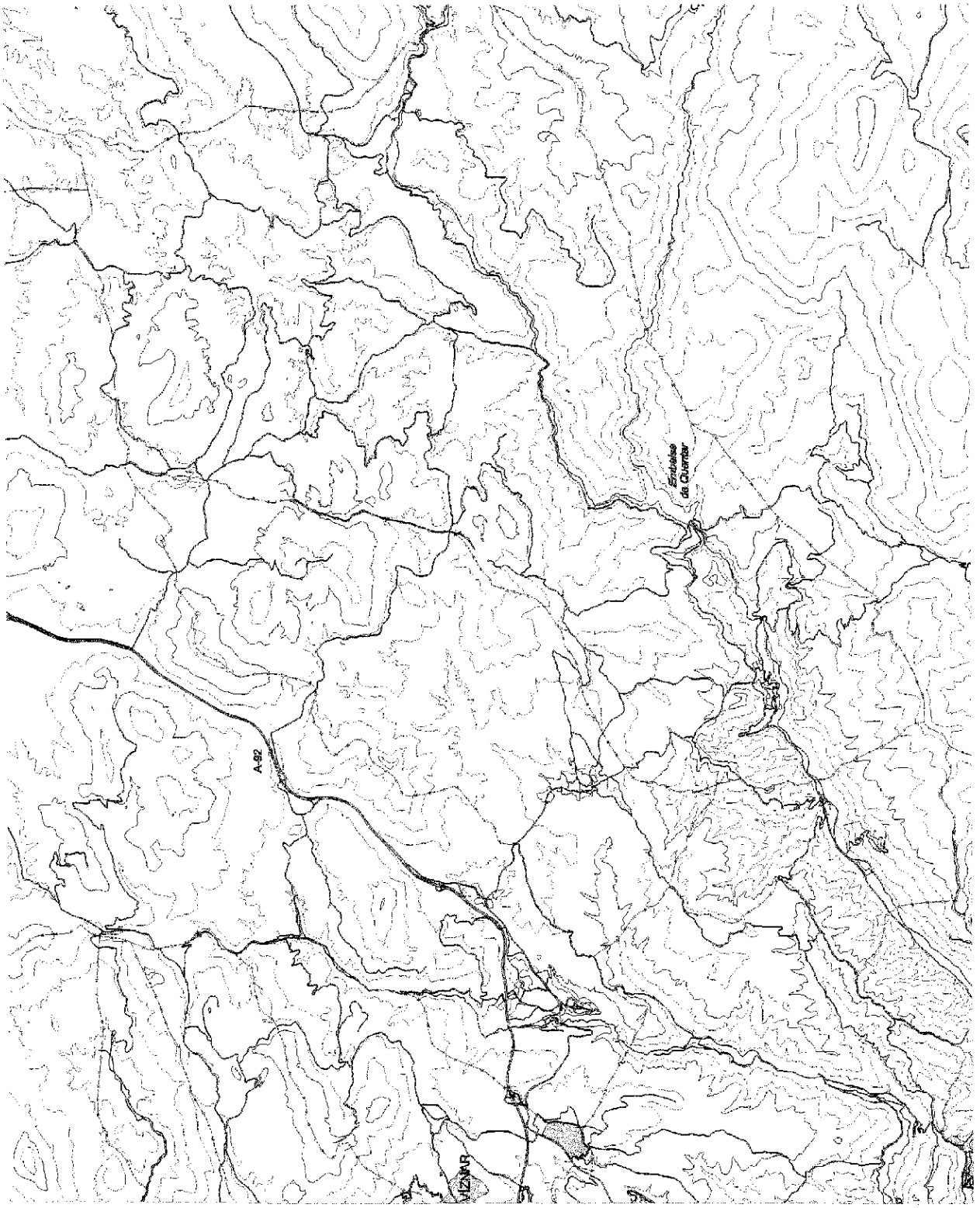
INF-4 PLANEAMIENTO VIGENTE. Escala 1:80.000 Hoja 1/6.

NORTE

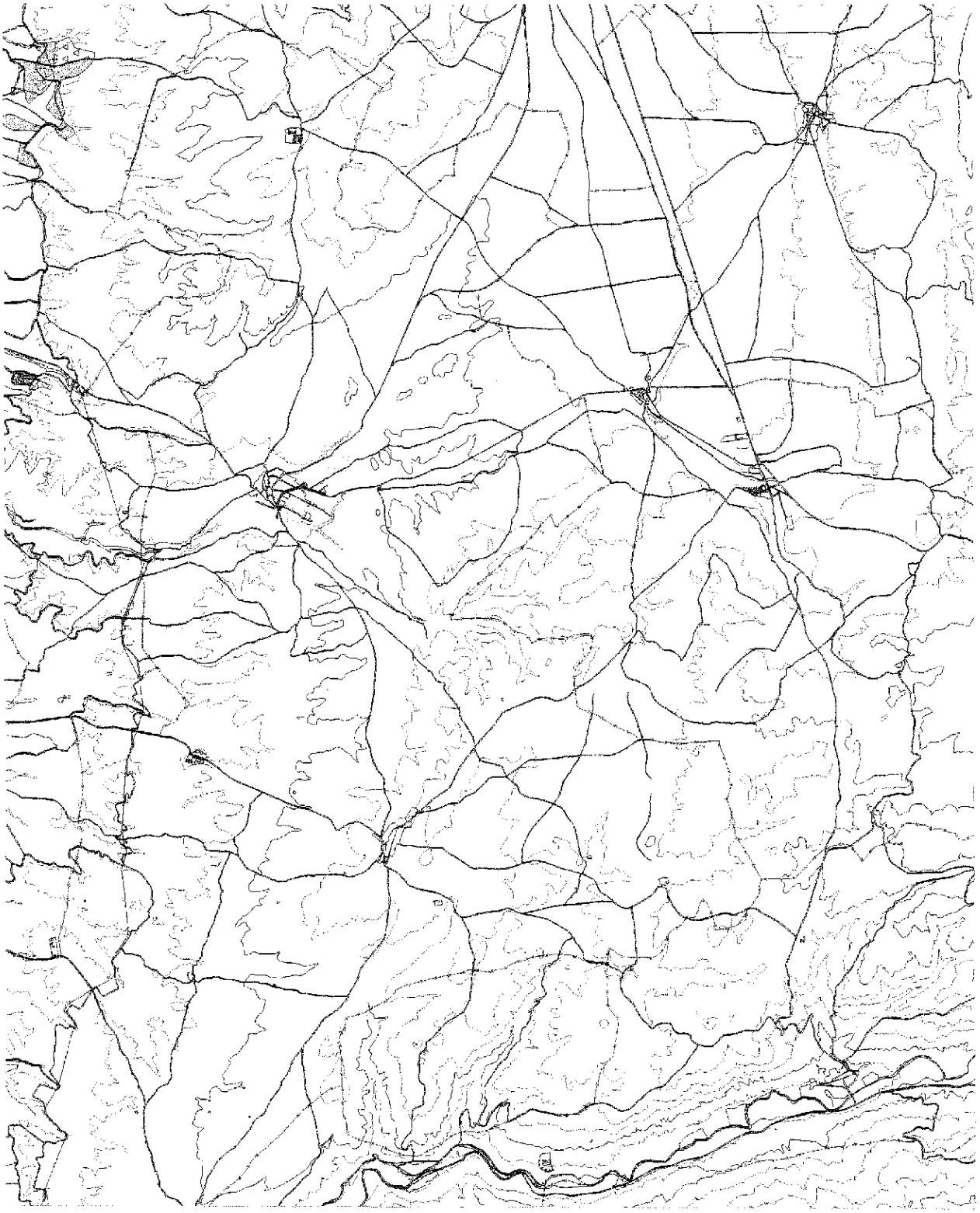


INF-4 PLANEAMIENTO VIGENTE. Escala 1:80.000 Hoja 2/6.

NORTE



INF-4 PLANEAMIENTO VIGENTE. Escala 1:80.000 Hoja 3/6.



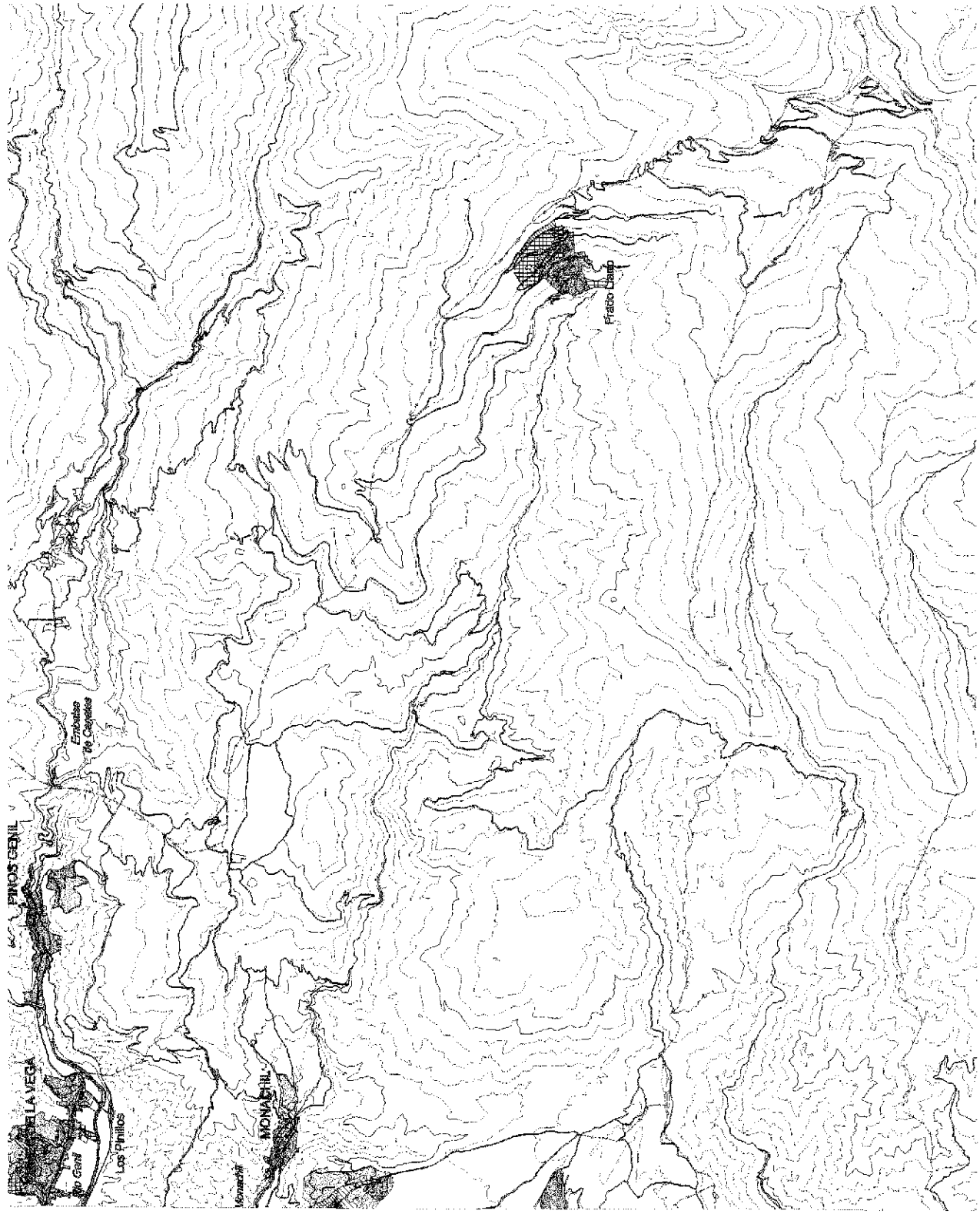
INF-4 PLANEAMIENTO VIGENTE. Escala 1:80.000. Hoja 4/6

NORTE



INF-4 PLANEAMIENTO VIGENTE. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.

NORTE



INF-4 PLANEAMIENTO VIGENTE. Escala 1:80.000. Hoja 6/6

NORTE

ORD-1. MODELO TERRITORIALES

LEYENDA

ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL (VER PLANO ORD-2)

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

RED VIARIA DE NIVEL NACIONAL-REGIONAL Y DE AGLOMERACIÓN

RED FERROVIARIA

SISTEMA DE TRANSPORTES

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACIÓN

ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES POR VALORES NATURALES, AMBIENTALES Y/O PAISAJÍSTICOS (VER PLANO ORD-3)

RED HÍDRICA PRINCIPAL

ZONAS INCLUIDAS EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

ZONAS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN

POR VALORES PRODUCTIVOS

EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO

ALTO VALOR PRODUCTIVO

MEDIO VALOR PRODUCTIVO

ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS (VER PLANO ORD-4)

ZONAS DE RESERVA PARA ESPACIOS LIBRES URBANOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN

ZONAS DE RESERVA PARA DOTACIONES SUPRAMUNICIPALES

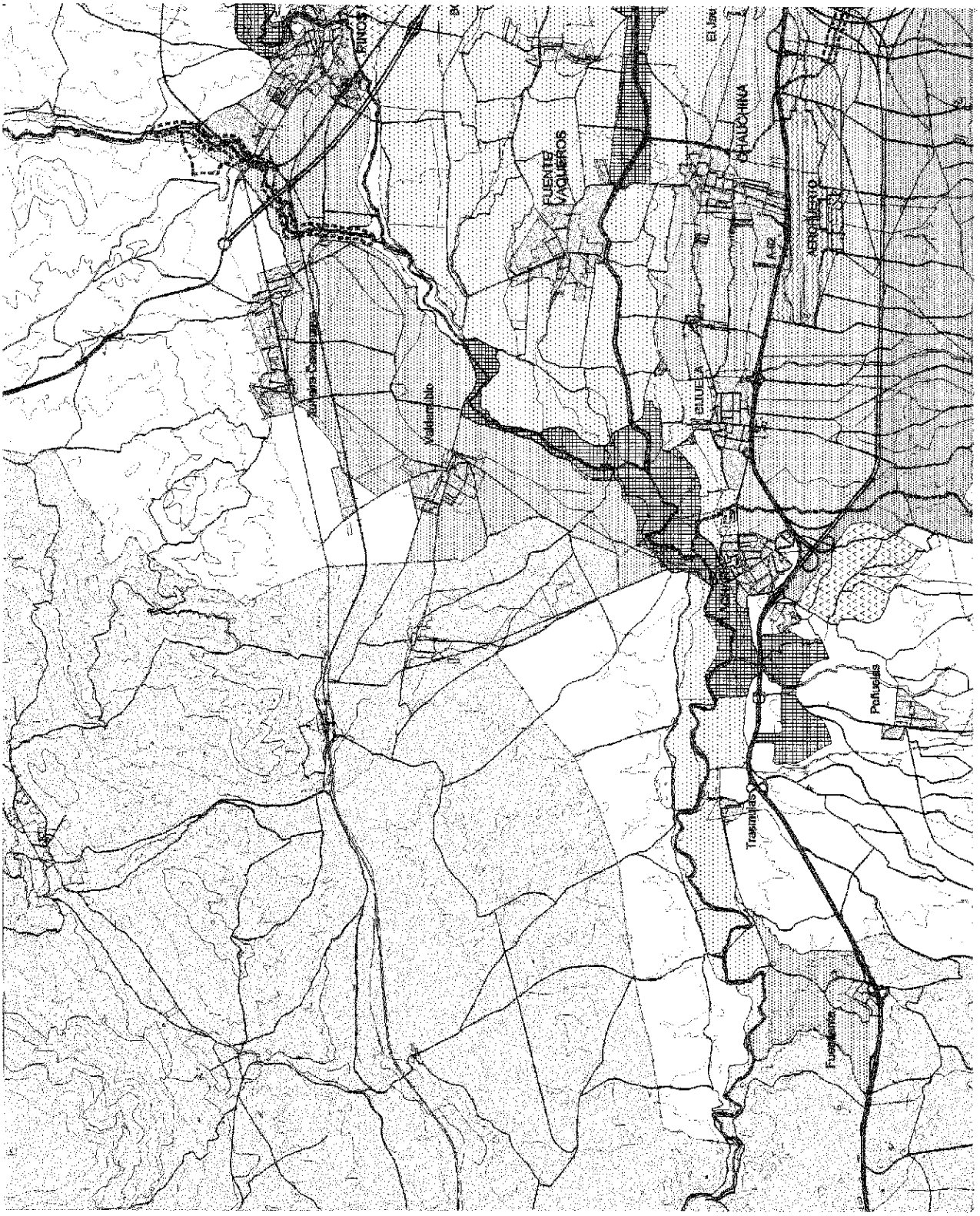
ZONAS DE RESERVA PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

ZONAS DE ORDENACIÓN CONCERTADA

ZONAS DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA (VER PLANO ORD-5)

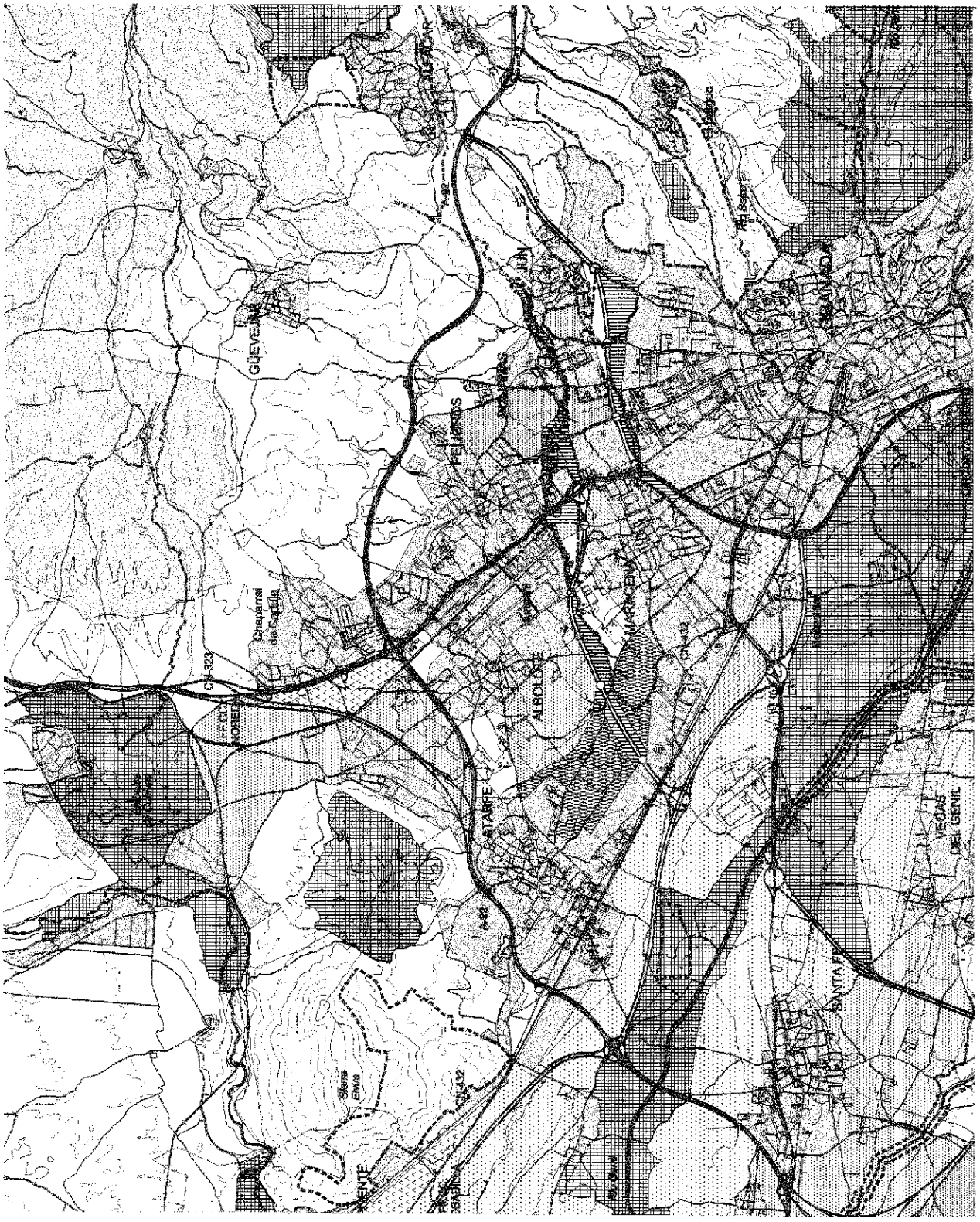
ZONAS DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

SUELO NO PERTENECIENTE A LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

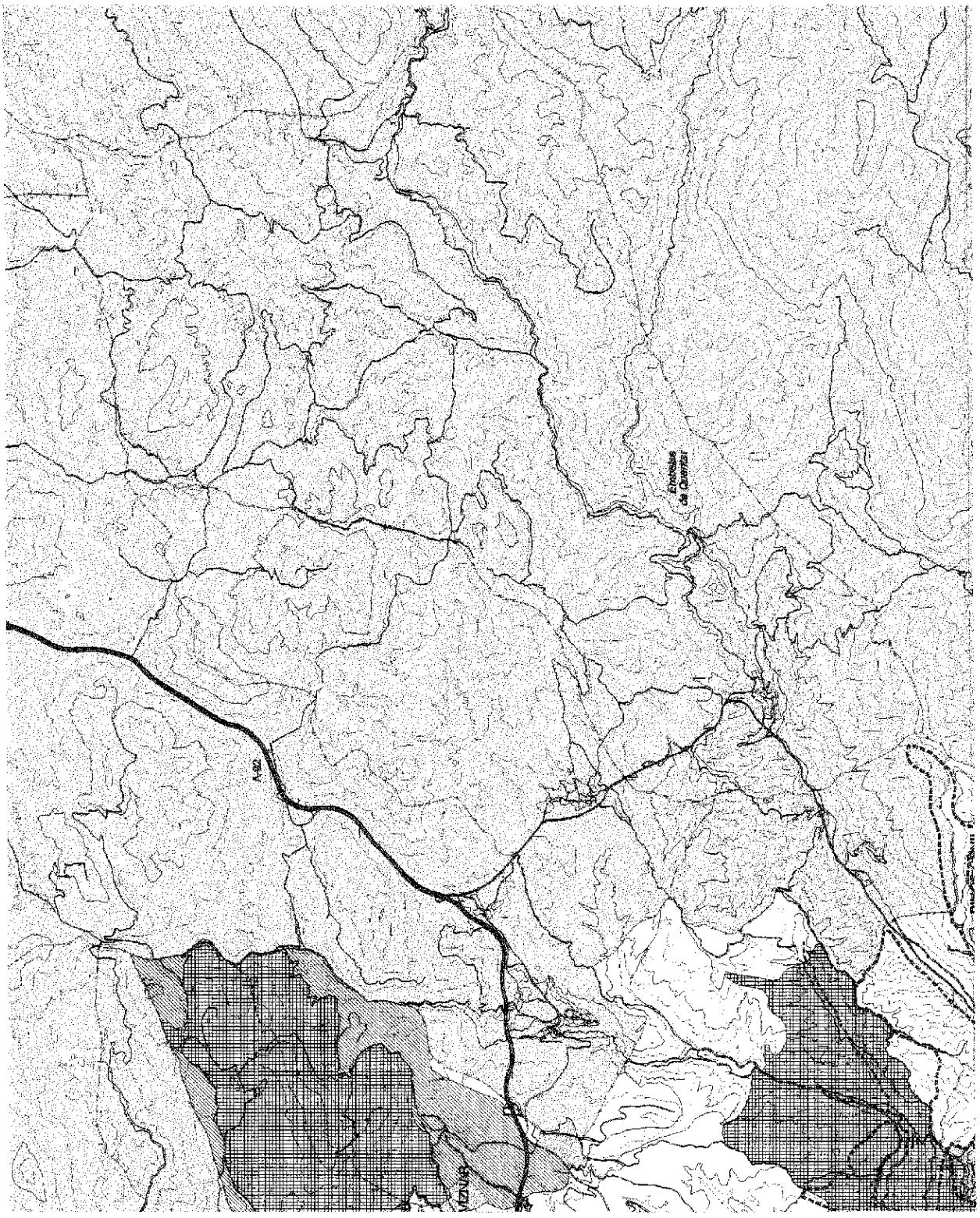


ORD-1 MODELO TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 1/6

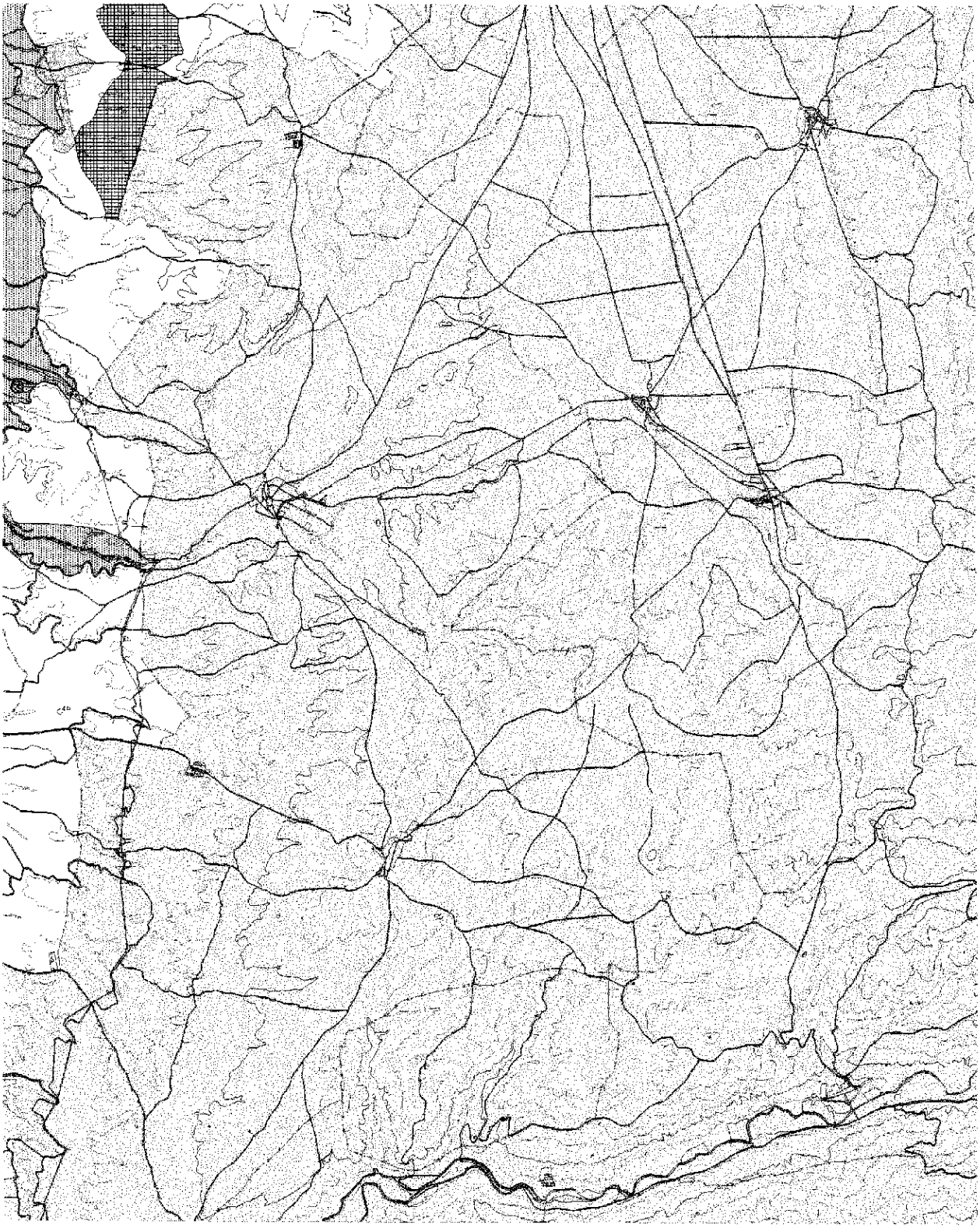
NORTE



ORD-1 MODELO TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 2/6

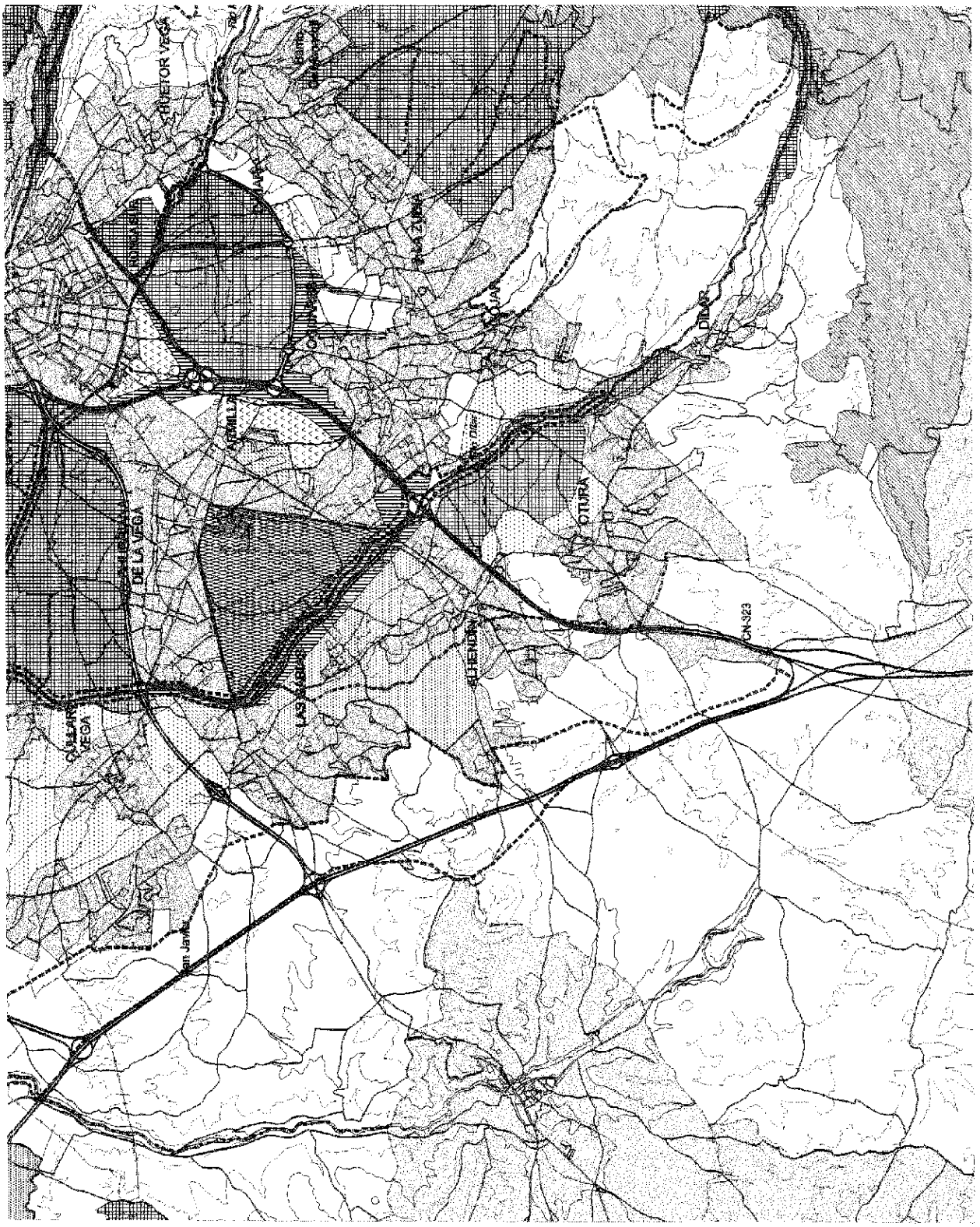


ORD-1 MODELO TERRITORIAL. Escala 1.80.000. Hoja 3/6

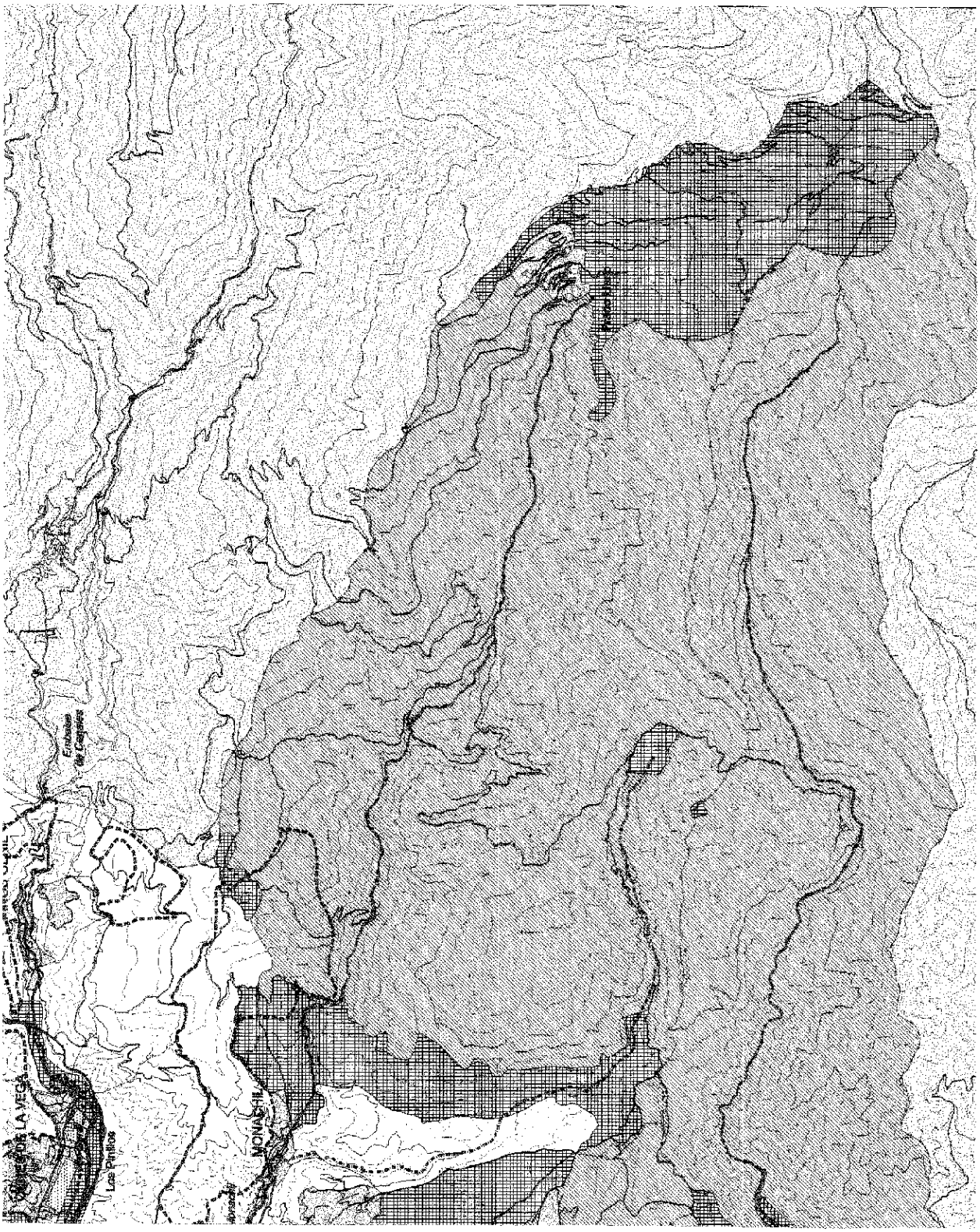


ORD-1 MODELO TERRITORIAL. Escala 1:80.000 Hoja 4/6.

NORTE



ORD-1 MODELO TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.



ORD-1 MODELO TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.

ORD-2. ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

LEYENDA

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS (VER PLANO ORD-4)

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

RED VIARIA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

RED VIARIA DE NIVEL NACIONAL-REGIONAL

RED VIARIA DE NIVEL NACIONAL-REGIONAL Y DE LA AGLOMERACIÓN

VNR-01 CIRCUNVALACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA. Artículo 2.19

VNR-02 VARIANTE DE LA A.92 ENTRE LÁCHAR Y LA SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN. Artículo 2.20

VNR-03 VARIANTE DE LA CN.432 ENTRE PINOS PUENTE Y LA SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN. Artículo 2.21

VNR-04 CARRETERA ENTRE LA A.92 Y LA CARRETERA DE LA SIERRA. Artículo 2.22

RED VIARIA DE NIVEL DE LA AGLOMERACIÓN

RED VIARIA DE NIVEL NACIONAL-REGIONAL Y DE LA AGLOMERACIÓN

VAU-01 REMODELACIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN DE LA CN.323. Artículo 2.24

VAU-02 ACCESO A.92-GRANADA POR JUN. Artículo 2.25

VAU-03 ACCESO SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN-GRANADA EN PROLONGACIÓN DE LA VARIANTE DE LA CN.432. Artículo 2.26

VAU-04 ACCESO SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN-GRANADA POR LOS VADOS. Artículo 2.27

VAU-05 ACCESO SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN-GRANADA POR CHURRIANA. Artículo 2.28

VAU-06 DISTRIBUIDOR NORTE. Artículo 2.29

VAU-07 RONDA NOROESTE. Artículo 2.30

VAU-08 RONDA SUROESTE. Artículo 2.31

VAU-09 DISTRIBUIDOR SUR. Artículo 2.32

VAU-10 ACCESO LA ZUBIA-GRANADA. Artículo 2.33

VAU-11 ACCESO MONACHIL-GRANADA. Artículo 2.34

SUELO AFECTADO A LA RED VIARIA DE NIVELES NACIONAL-REGIONAL Y DE LA AGLOMERACIÓN

TRAZADO QUE VINCULA LÍMITES DE ZONAS O SISTEMAS

RED VIARIA DE NIVEL LOCAL-SUPRAMUNICIPAL

RED VIARIA DE NIVEL LOCAL-SUPRAMUNICIPAL EXISTENTE

ACTUACIONES PARA LA COMPLECIÓN DE LA RED VIARIA DE NIVEL LOCAL-SUPRAMUNICIPAL. Artículo 2.40

ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA RED VIARIA DE NIVEL LOCAL-SUPRAMUNICIPAL EXISTENTE. Artículo 2.41

AMPLIACION DE CALZADAS Y ARCENES

EJECUCION DE ARCENES

MEJORA DEL FIRME

EJECUCION, MEJORA O AMPLIACION DE ACERAS

RED FERROVIARIA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

RED FERROVIARIA

RFV-01 CONEXIÓN ENTRE LOS ACCESOS DE LAS LÍNEAS DE MOREDA Y BOBADILLA. Artículo 2.50

RFV-02 MEJORA DE LA VÍA DE BOBADILLA. Artículo 2.51

RFV-03 REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN GRANADA-ANDALUCES. Artículo 2.52

RFV-04 MEJORA DE LAS ESTACIONES DE ATARFE-PINOS PUENTE. Artículo 2.53

RFV-05 NUEVAS INSTALACIONES DE TALLERES Y MERCANCÍAS FERROVIARIAS. Artículo 2.54

RFV-06 LEVANTAMIENTO DE INSTALACIONES. Artículo 2.55

SUELO AFECTADO A LA RED FERROVIARIA

SISTEMA DE TRANSPORTES DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

INSTALACIÓN PARA EL TRANSPORTE EXTERIOR A LA AGLOMERACIÓN URBANA

TEX-01 AEROPUERTO

TEX-02 ESTACIÓN DE FERROCARRIL GRANADA ANDALUCES

TEX-03 ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE GRANADA

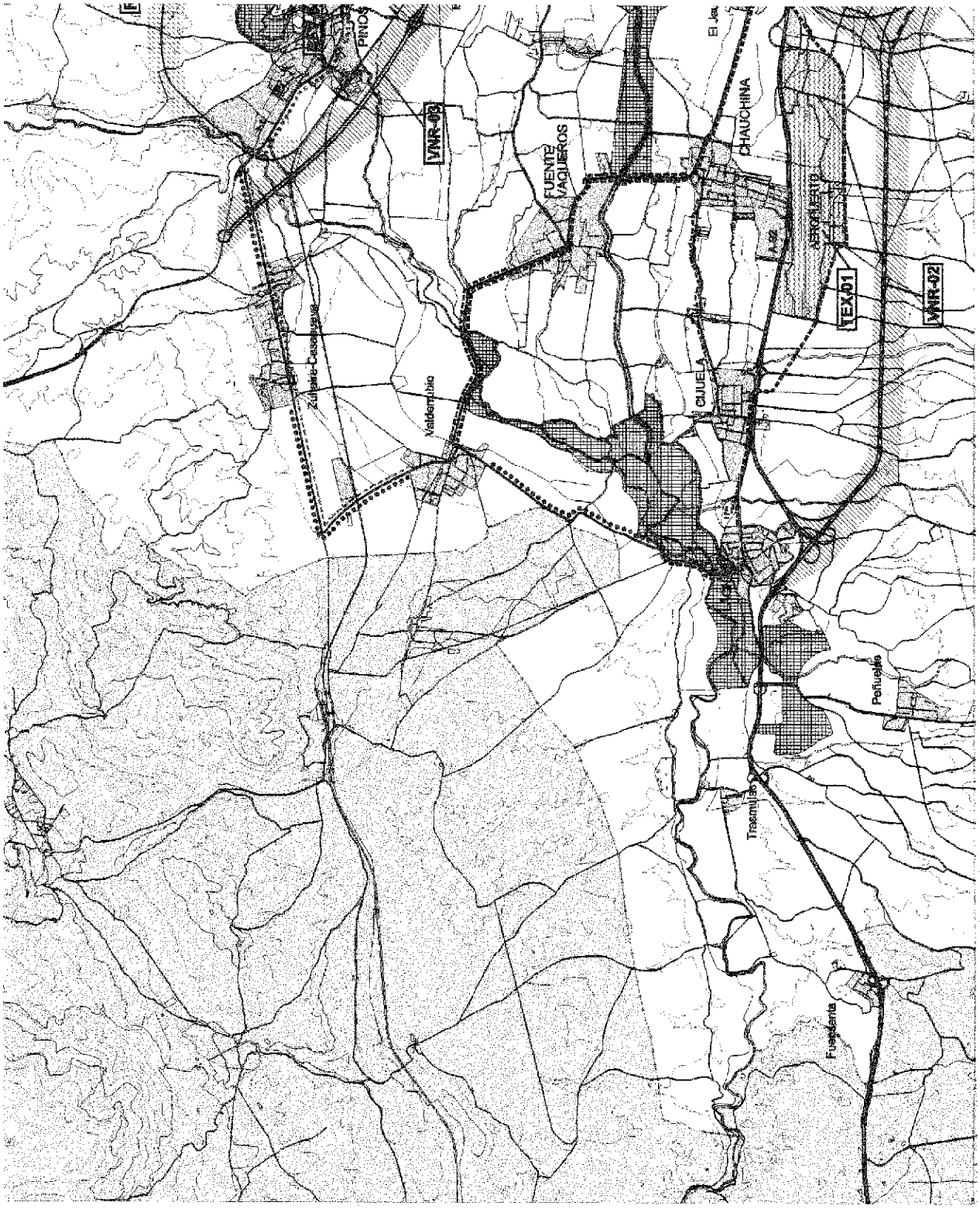
TRAZADO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN PLATAFORMA RESERVADA (TRANVÍA O METRO LIGERO)

SUELO AFECTADO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA (VER PLANO ORD-2.1)

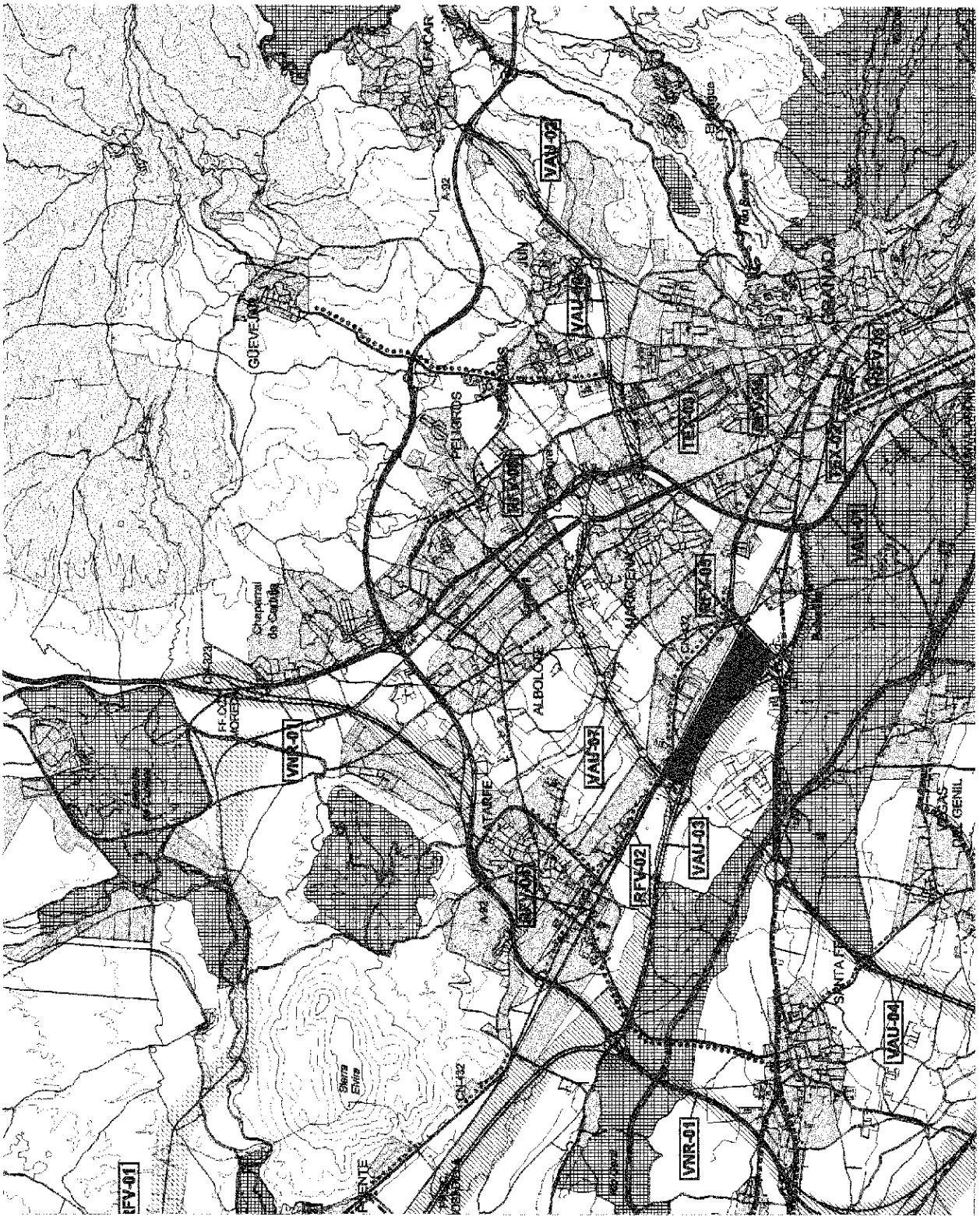
ESPACIOS EXTENSIVOS

ESPACIOS LINEALES

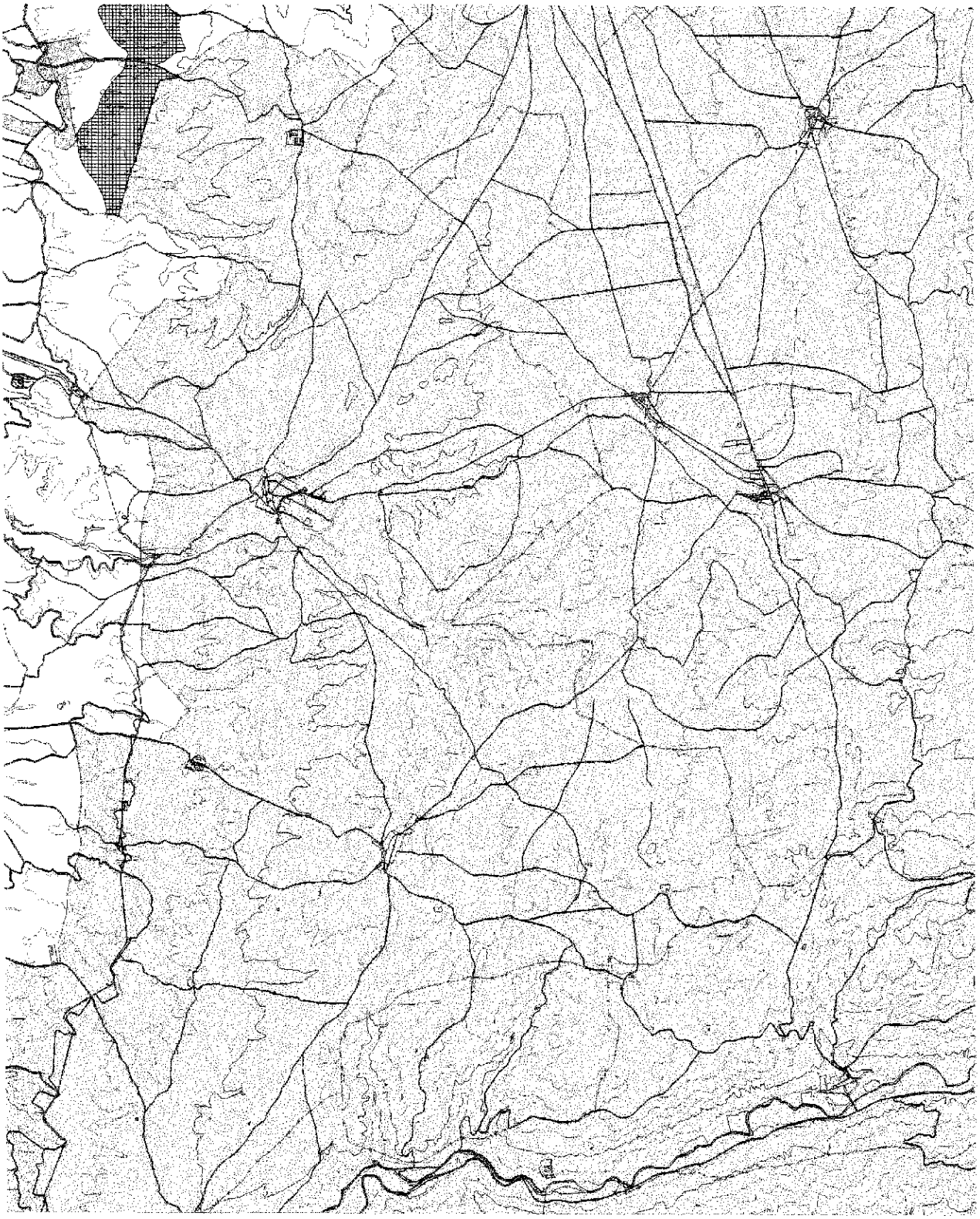


ORD-2 ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 1/6

NORTE

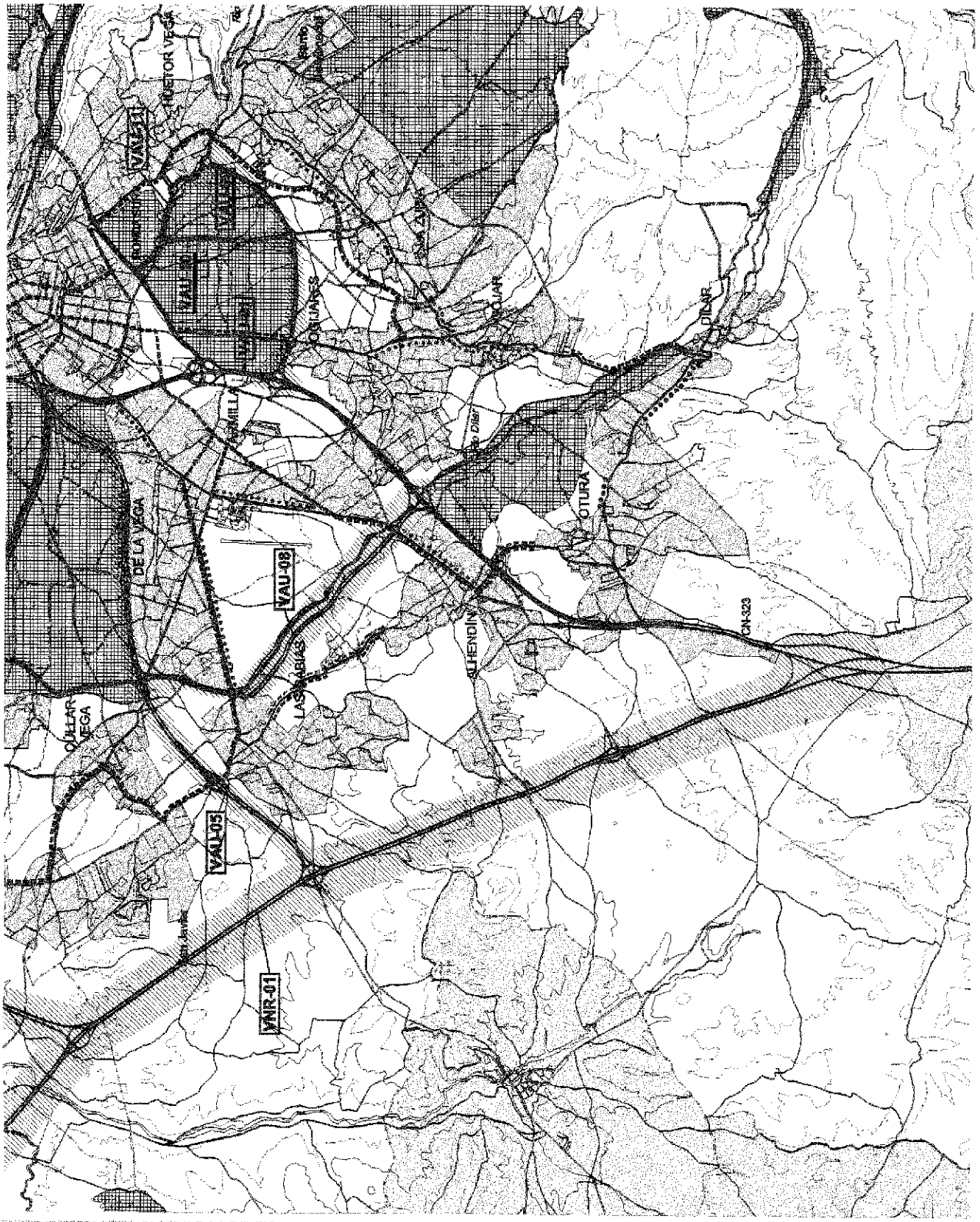


ORD-2 ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 2/6.

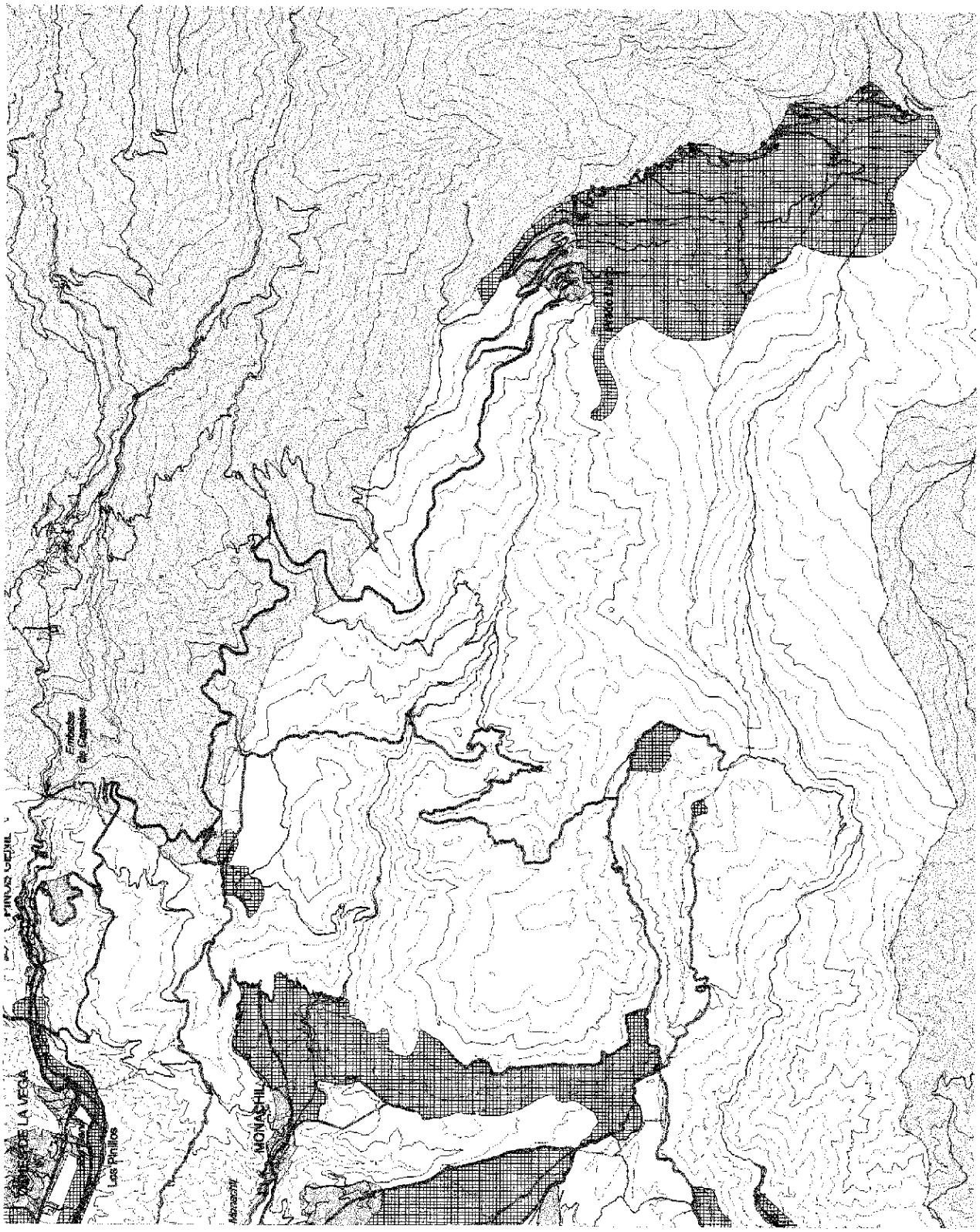


ORD-2 ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 4/6.

NORTE



ORD-2 ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.



ORD-2 ESTRUCTURA DE ARTICULACION TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.

ORD-2.1. ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

LEYENDA

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Artículo 2.86

ESPACIOS EXTENSIVOS

PERÍMETRO DE ESPACIO EXTENSIVO

ESPACIOS LINEALES

RECORRIDO PRINCIPAL

RECORRIDO SECUNDARIO

TRAMO INEXISTENTE

ENLACES ENTRE ITINERARIOS

G-H ENLACES ENTRE ITINERARIOS

ENLACE ENTRE ITINERARIOS INEXISTENTE

CORREDORES URBANOS DE INTERCONEXIÓN ENTRE ITINERARIOS

ACTUACIONES DE MEJORA Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS MÁRGENES FLUVIALES URBANOS

ACTUACIONES DE ENCAUZAMIENTO Y CREACIÓN DE PARQUES FLUVIALES LINEALES

INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS

ENTRADA PRIORITARIA CON INSTALACIONES

MIRADOR EXISTENTE

MIRADOR POTENCIAL

OTROS ELEMENTOS

CONJUNTOS, EDIFICACIONES O INFRAESTRUCTURAS DE INTERÉS CULTURAL

ORGANIZACIÓN FUNCIONAL DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Artículo 2.87

ITINERARIO **A** VEGA ALTA. Artículo 2.88

ITINERARIO **B** VEGA BAJA. Artículo 2.89

ITINERARIO **C** SIERRA ELVIRA-EMBALSE DE CUBILLAS. Artículo 2.90

ITINERARIO **D** RÍO BEIRO-ALTO DARRO. Artículo 2.91

ITINERARIO **E** INTERFLUVIOS ORIENTALES. Artículo 2.92

ITINERARIO **F** BORDE NOROCCIDENTAL DE SIERRA NEVADA. Artículo 2.93

ITINERARIO **G** RÍO DÍLAR. Artículo 2.94

ITINERARIO **H** ALTO RÍO MONACHIL. Artículo 2.95

ZONIFICACIÓN DEL SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LÍBRES. Artículo 2.99

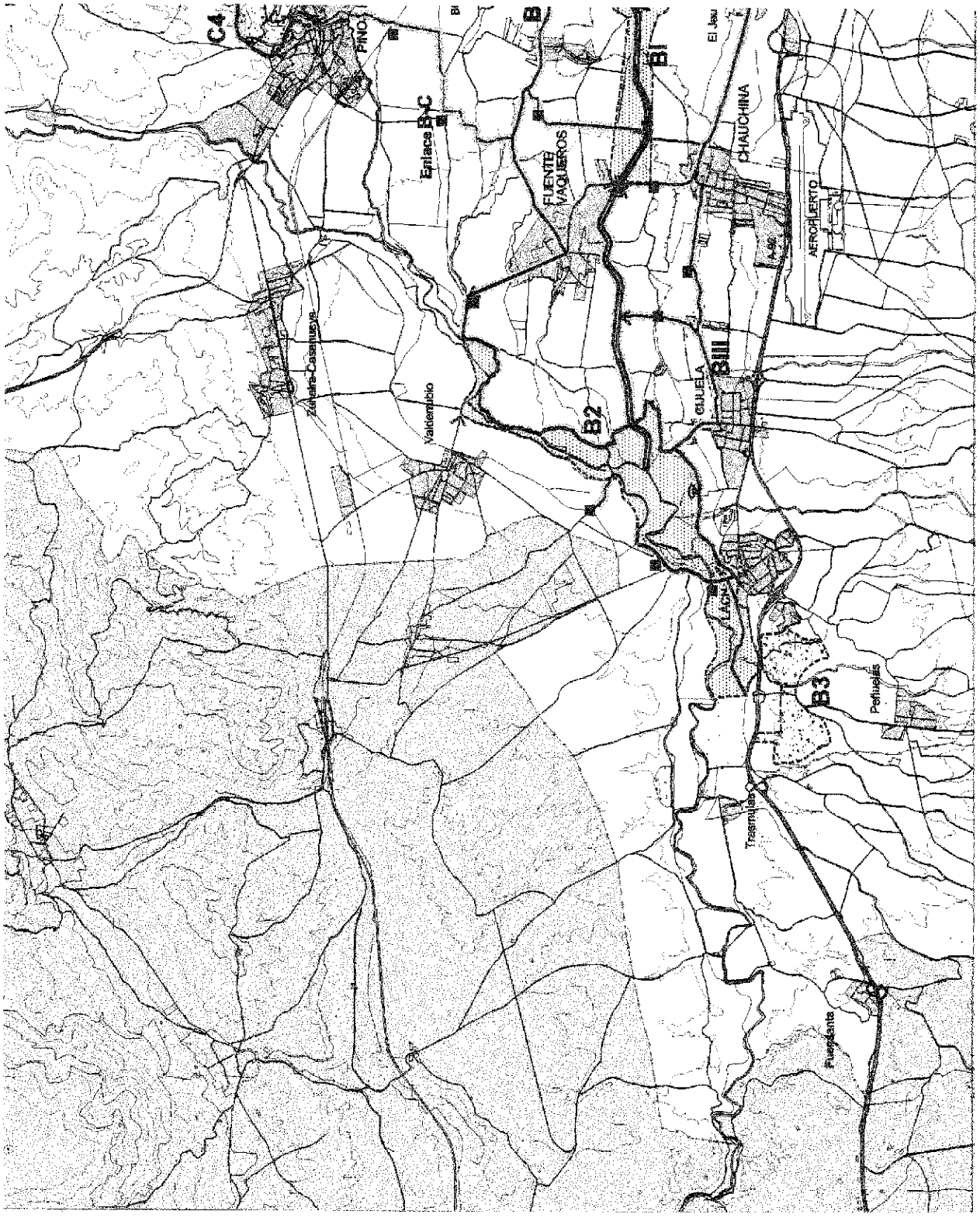
ZONA 1. SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. Artículo 2.100

ZONA 2. SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES CON EXCEPCIONALES VALORES DE CARÁCTER ECOLÓGICO-AMBIENTAL. Artículo 2.101

ZONA 3. SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES CON EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO. Artículo 2.102

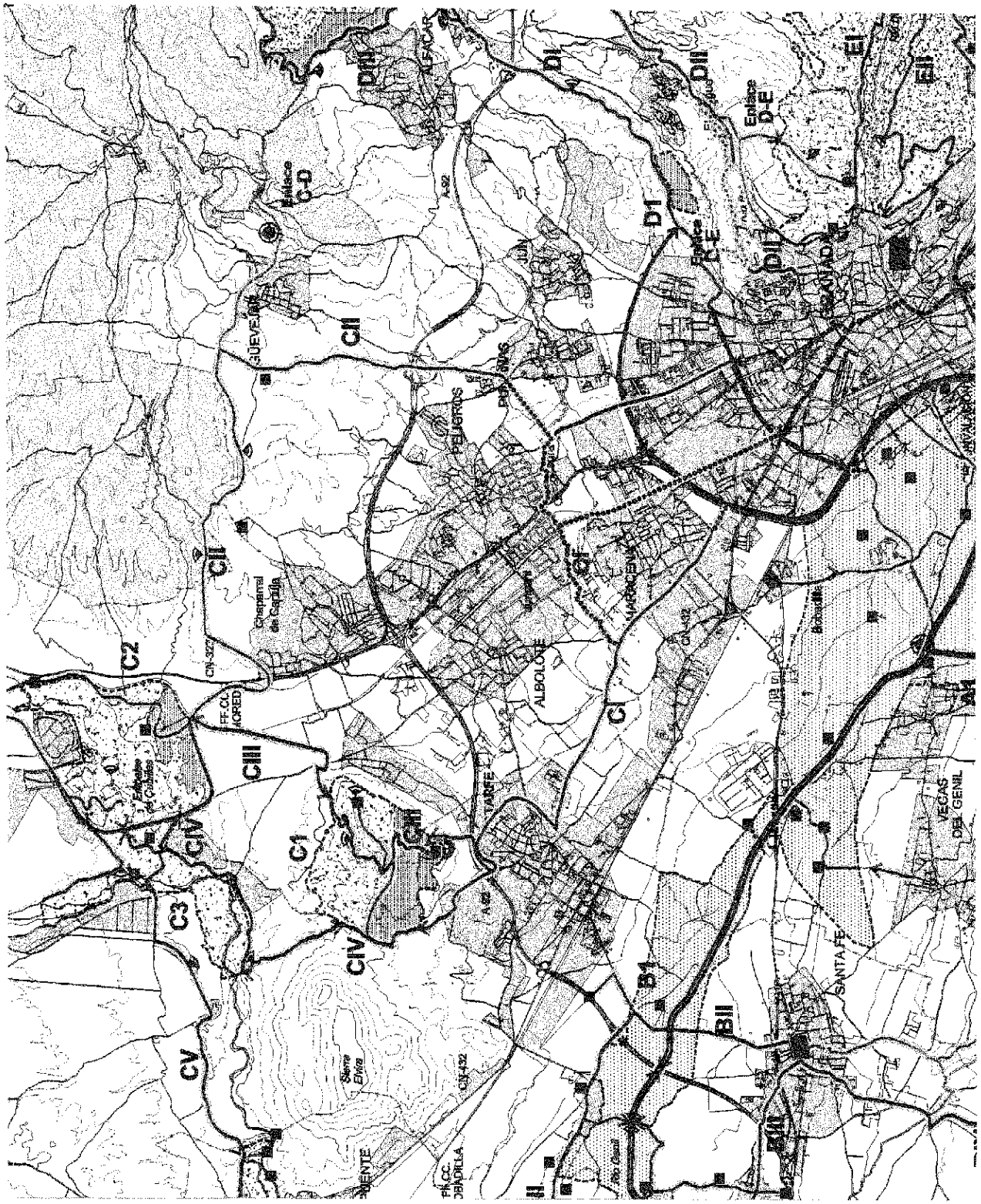
ZONA 4. SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES EN LA CATEGORÍA DE ESPACIOS EXTENSIVOS. Artículo 2.103

ZONA 5. SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES EN LA CATEGORÍA DE ESPACIOS LINEALES. Artículo 2.104

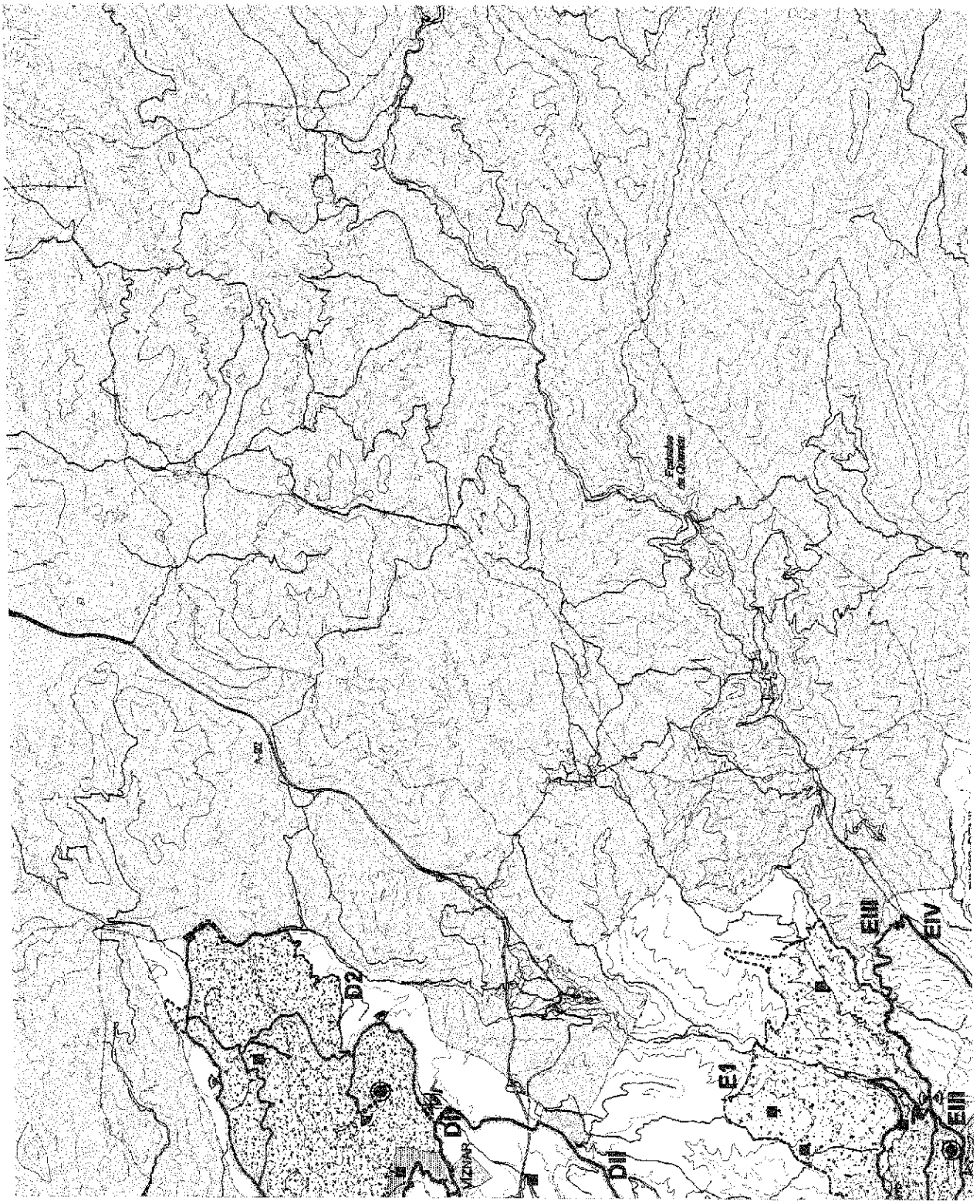


ORD-2. ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Escala 1:80.000. Hoja 1/6.

NORTE

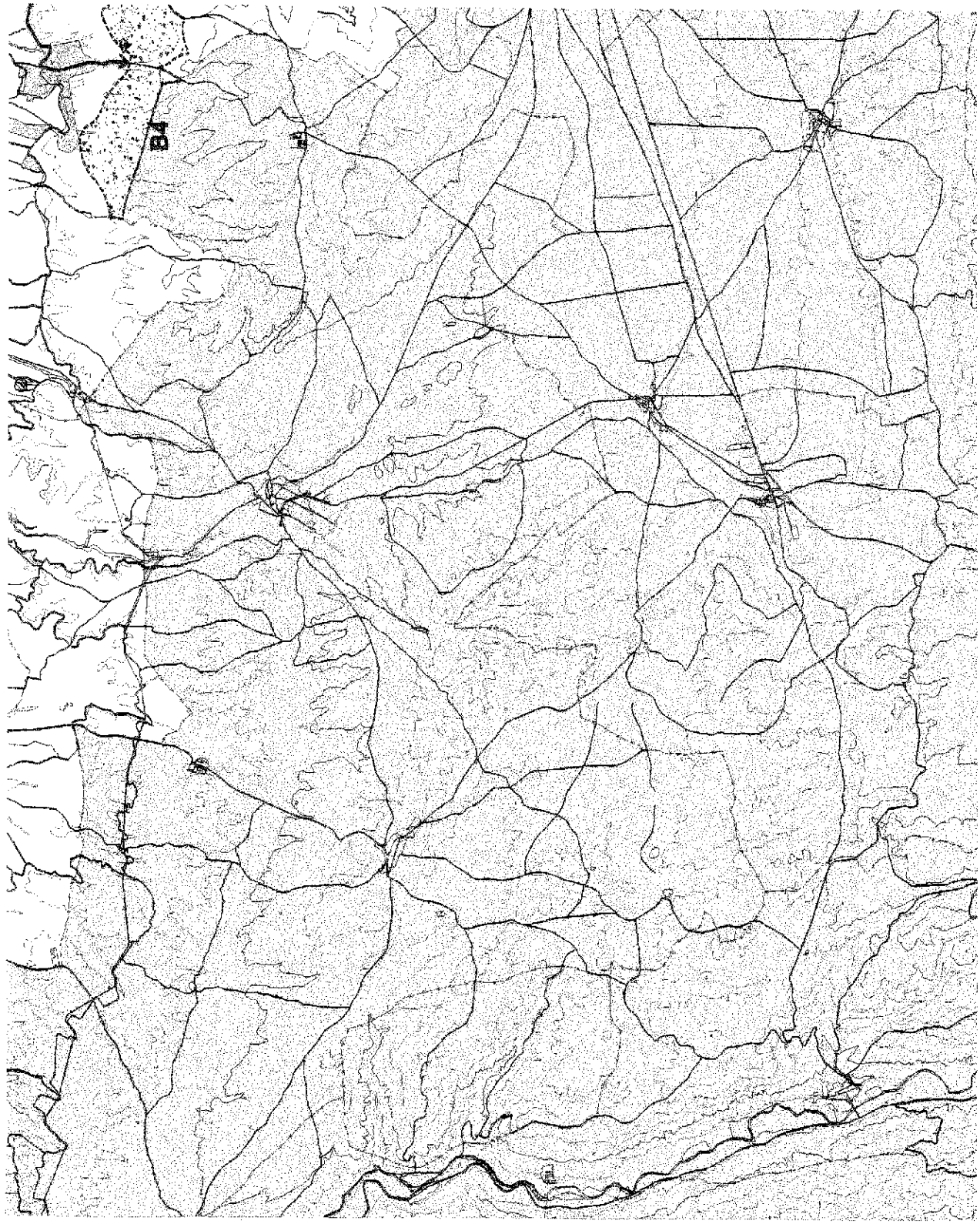


ORD-2.1 ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Escala 1:80.000. Hoja 2/6.



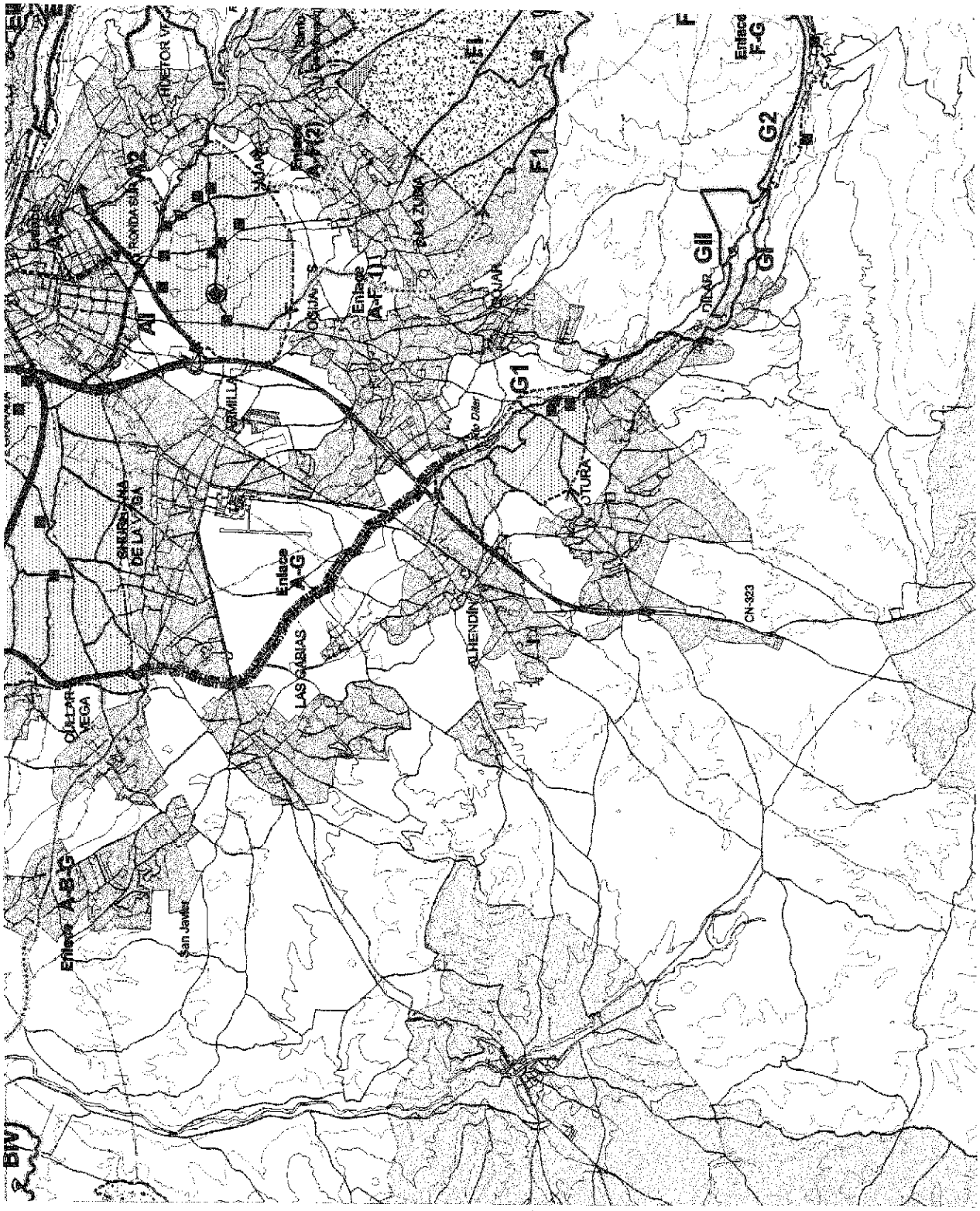
ORD-2.1 ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACION DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Escala 1:80.000. Hoja 3/6.

NORTE



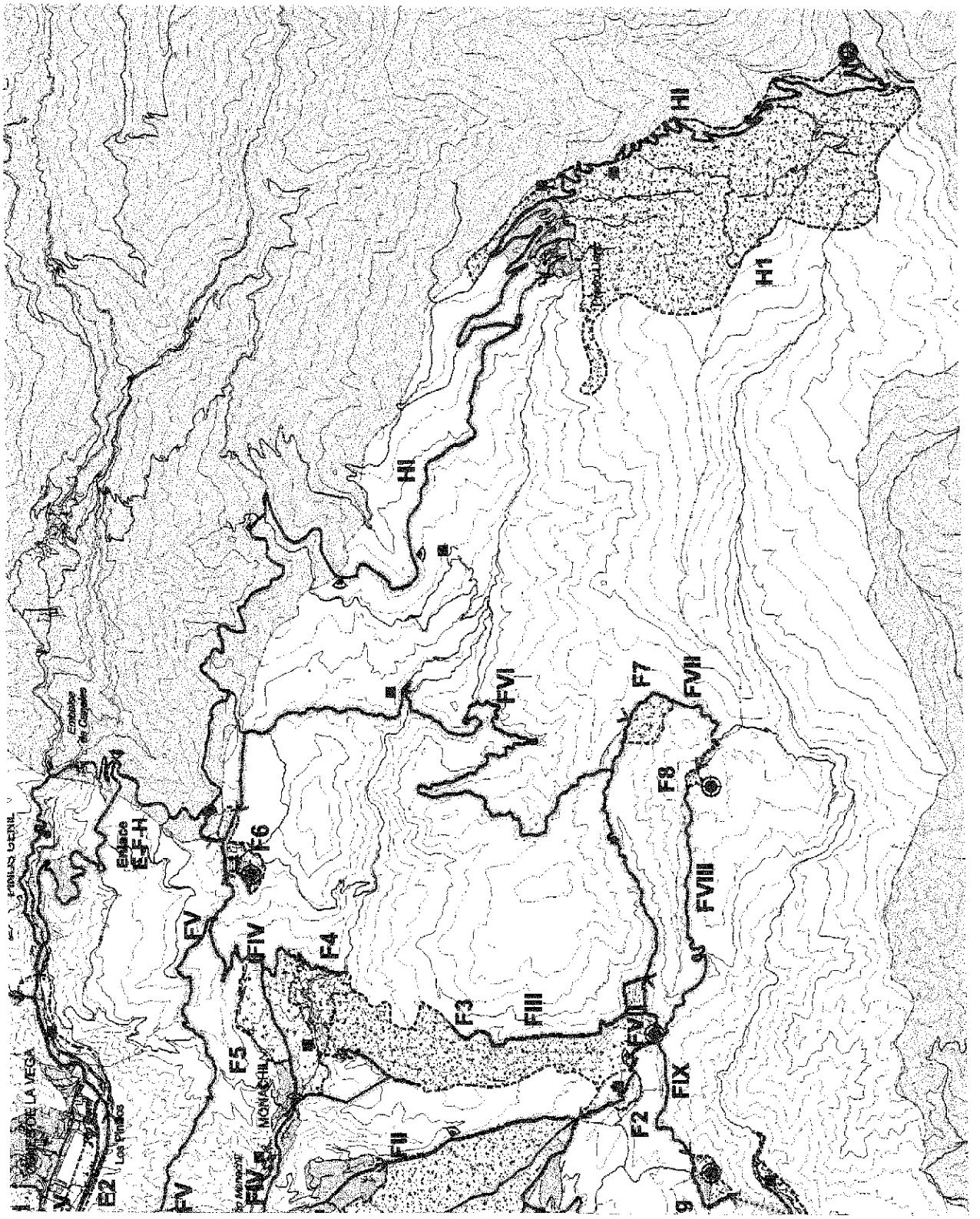
ORD-2: ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Escala 1:80.000. Hoja 4/6.

NORTE



ORD-2.1 ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.

NORTE



ORD-2. ORGANIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.

ORD-3. ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES

LEYENDA

ZONAS AFECTADAS AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES EN LA CATEGORÍA DE DE ESPACIOS EXTENSIVOS (VER PLANO ORD-2.1)

- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN LOS PARQUES NACIONAL/NATURAL DE SIERRA NEVADA
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN EL PARQUE NATURAL DE SIERRA DE HUETOR
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN EL PARQUE PERIURBANO DE LA DEHESA DEL GENERALIFE
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES CON EXCEPCIONALES VALORES DE CARÁCTER ECOLÓGICO-AMBIENTAL
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES CON EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO

ZONAS PROTEGIDAS POR SUS VALORES NATURALES, AMBIENTALES Y/O PAISAJÍSTICOS

RED HÍDRICA DE LA AGLOMERACIÓN

- RED HÍDRICA PRINCIPAL. Artículo 3.8
- RED HÍDRICA SECUNDARIA. Artículo 3.10
- SUELO AFECTADO A LA RED HÍDRICA PRINCIPAL. Artículo 3.13

ZONAS INCLUIDAS EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

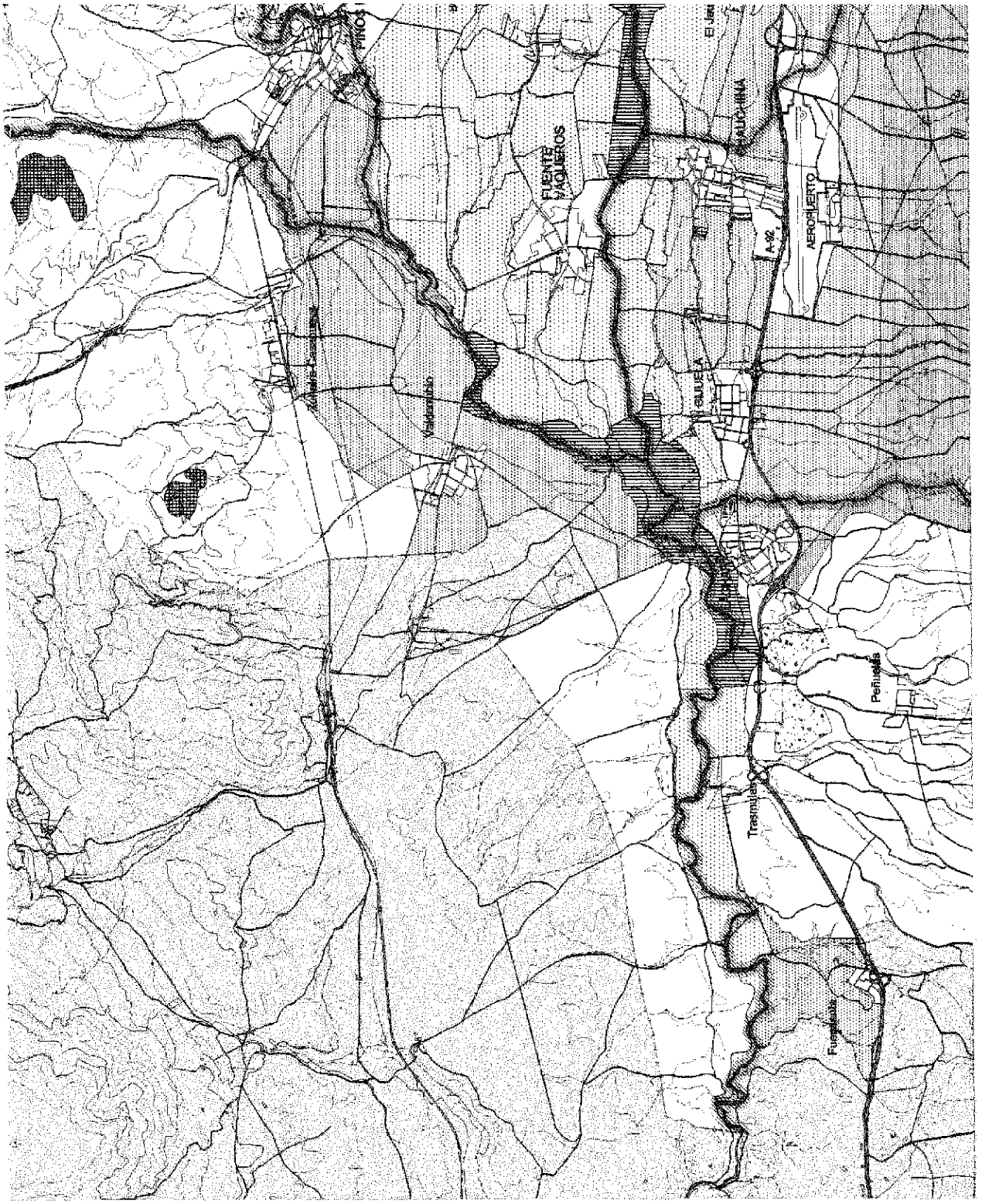
- PARQUES NACIONAL/NATURAL DE SIERRA NEVADA. Artículo 3.20
- PARQUE NATURAL DE SIERRA DE HUETOR. Artículo 3.21

ZONAS DE VALOR NATURAL, AMBIENTAL Y/O PAISAJÍSTICOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN

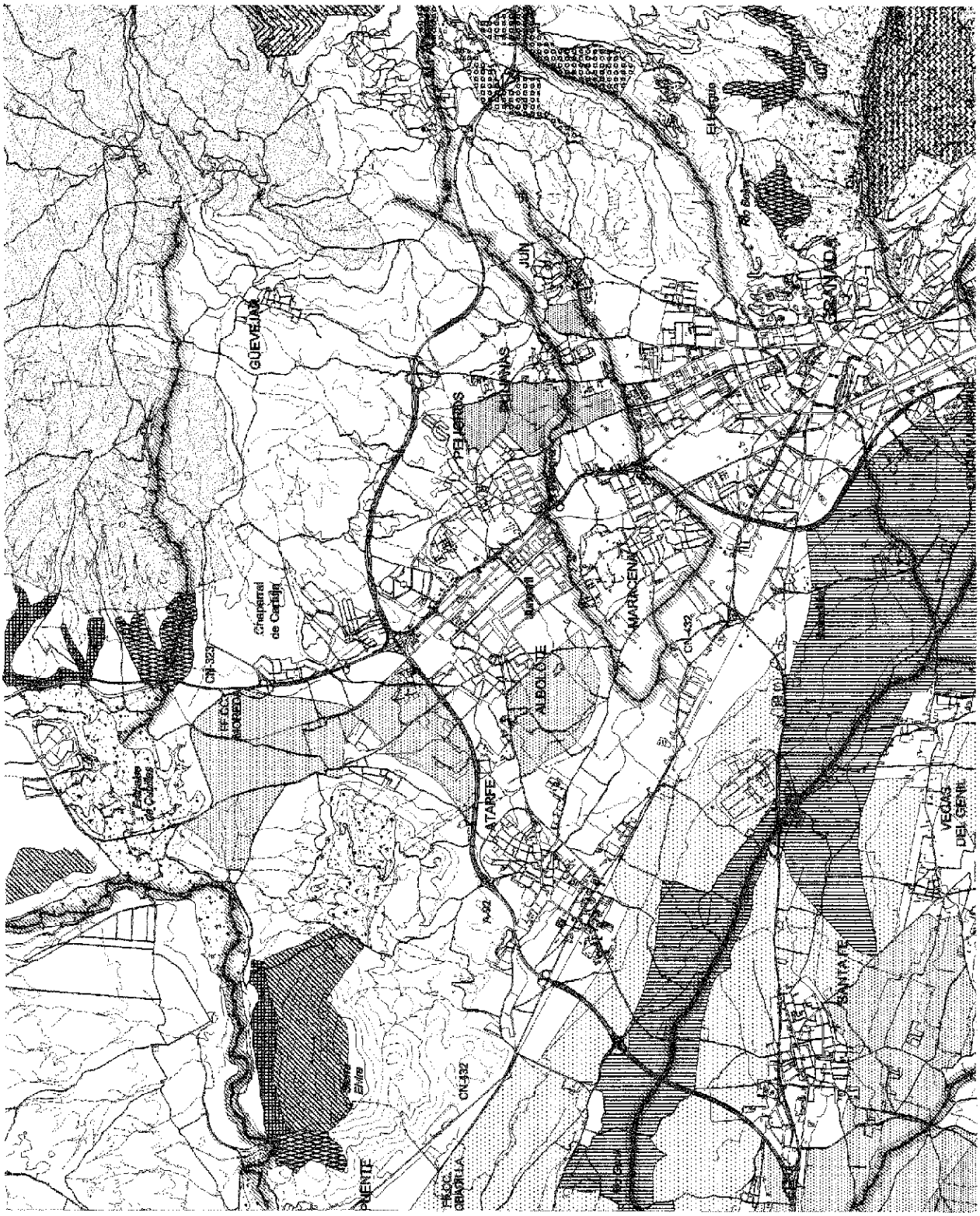
- SOTOS. Artículo 3.26
- ÁREAS FORESTALES ARBUSTIVAS AUTÓCTONAS. Artículo 3.27
- ÁREAS FORESTALES ARBÓREAS AUTÓCTONAS. Artículo 3.28
- ÁREAS FORESTALES DE REPOBLACIÓN. Artículo 3.29
- ÁREAS AGROMONTANAS. Artículo 3.30

ZONAS PROTEGIDAS POR SUS VALORES PRODUCTIVOS

- ZONAS DE EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO. Artículo 3.35
- ZONAS DE ALTO VALOR PRODUCTIVO. Artículo 3.36
- ZONAS DE MEDIO VALOR PRODUCTIVO. Artículo 3.37

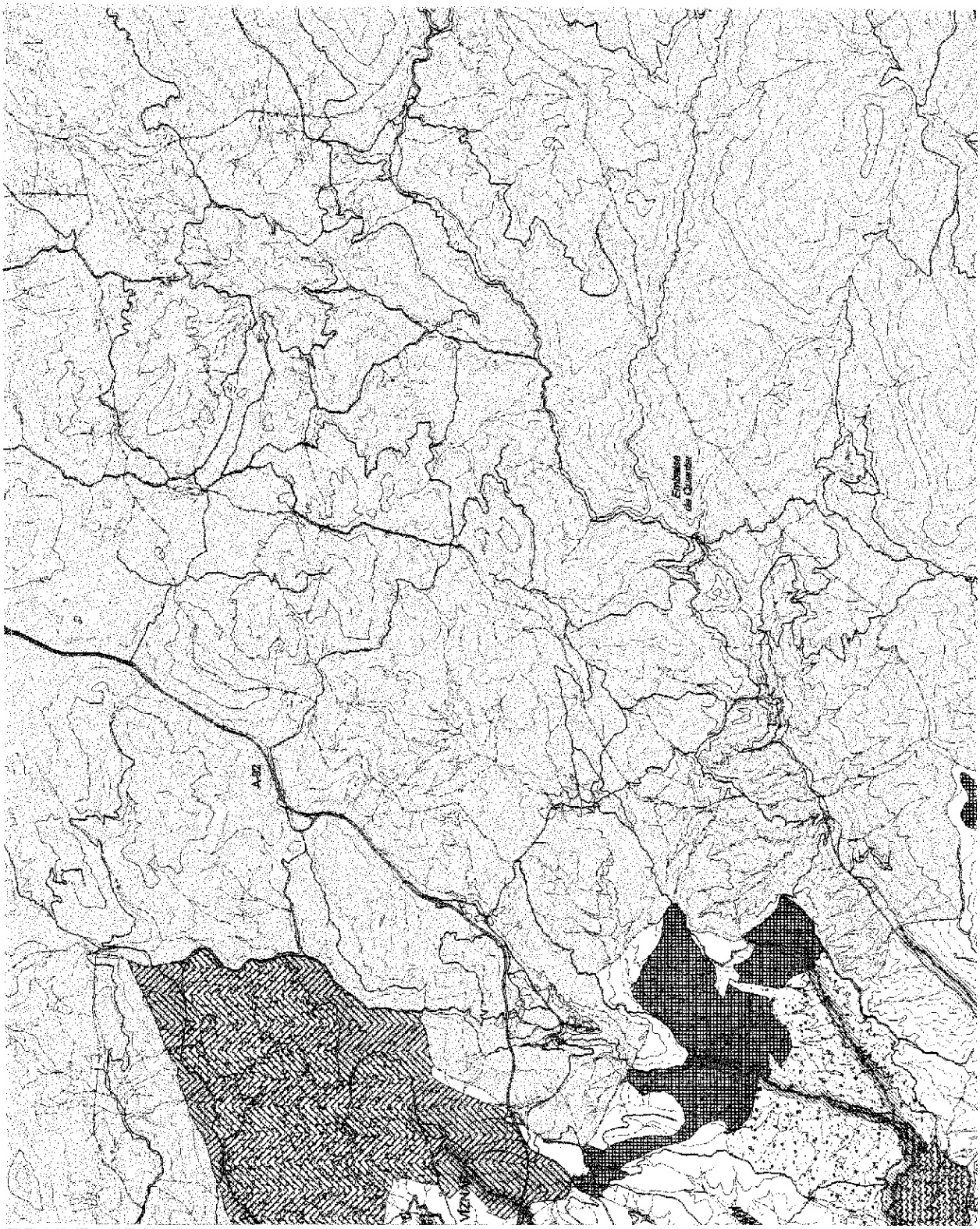


ORD-3 ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES. Escala 1:80.000. Hoja 1/6.

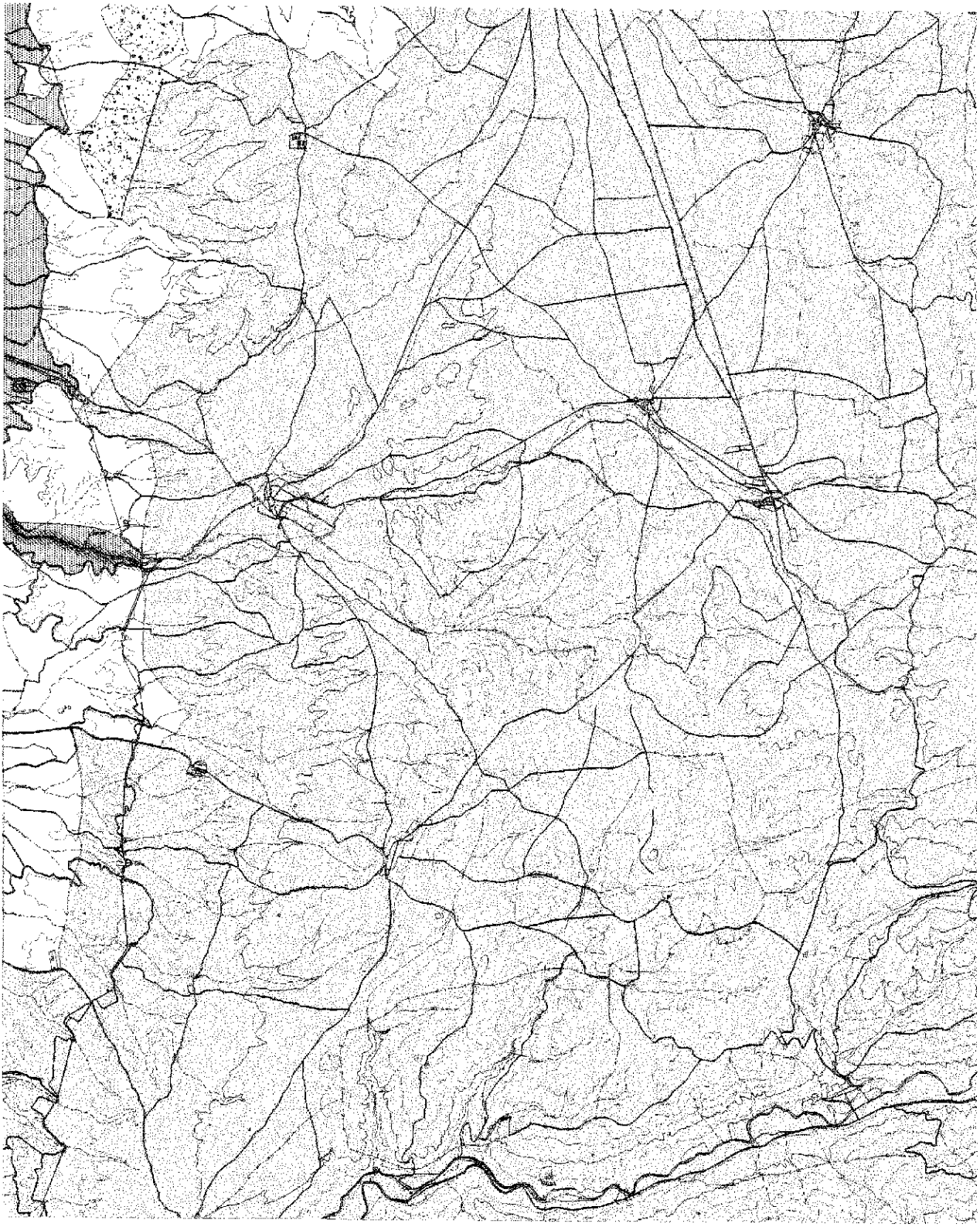


ORD-3 ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES. Escala 1:80.000. Hoja 2/6.

NORTE

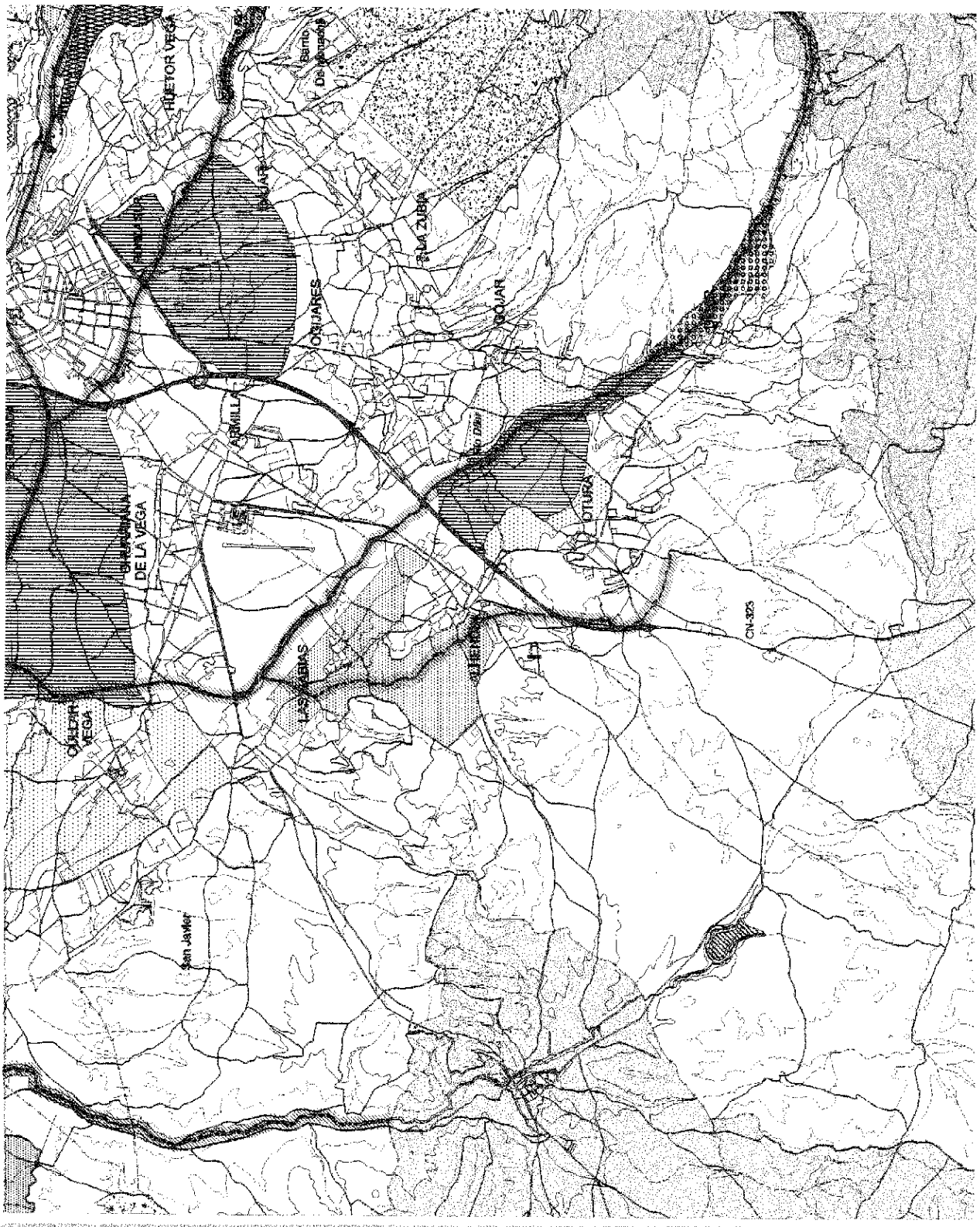


ORD-3 ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCION DE USOS Y TRANSFORMACIONES. Escala 1:80.000 Hoja 3/6.



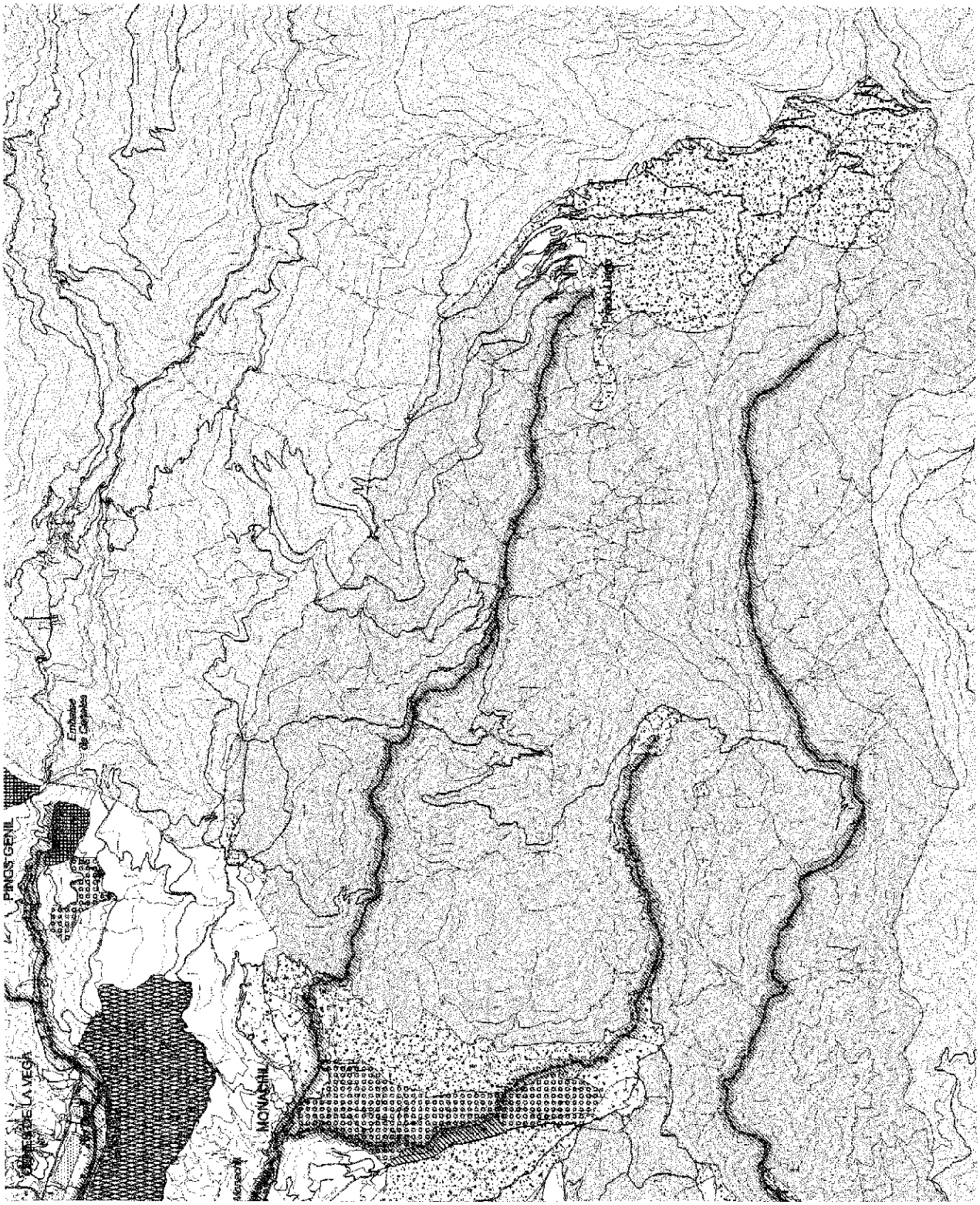
ORD-3 ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES. Escala 1:50.000. Hoja 4/6.

NORTE



ORD-3 ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.

NORTE



ORD-3 ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES. Escala 1:80.000. Hoja 6/6

NORTE

ORD-4. ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS

LEYENDA

SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS
SIN VINCULACIÓN DE USOS ESPECÍFICOS

SUELOS DE URBANIZACIÓN PROHIBIDA POR ESTAR AFECTADOS AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACIÓN Y/O SER DE ALTO VALOR NATURAL, AMBIENTAL O PAISAJÍSTICO

SUELO CON FUERTES RESTRICCIONES A LA URBANIZACIÓN
POR SU EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO

ZONAS VINCULADAS A ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS Y DOTACIONES DE INTERÉS SUPRAMUNICIPAL

ZONAS DE MANTENIMIENTO DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS. Artículo 4.8

ZONAS DE MANTENIMIENTO DE DOTACIONES DE INTERÉS SUPRAMUNICIPAL. Artículo 4.9

ZONAS DE RESERVA DE SUELO PARA ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS. Artículo 4.11

ZONAS DE RESERVA DE SUELO PARA DOTACIONES DE INTERÉS SUPRAMUNICIPAL. Artículo 4.12

ZONAS VINCULADAS A LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

ZONAS DE MANTENIMIENTO DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS. Artículo 4.18

ZONAS DE RESERVA DE SUELO PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES. Aetículo 4.20

ZONAS DE RESERVA DE SUELO PARA EL CAMPUS DE LA SALUD Y LAS ACTIVIDADES
DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO COMPLEMENTARIAS. Artículo 4.21

ZONAS DE RESERVA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS Y DE OFICINAS. Artículo 4.22

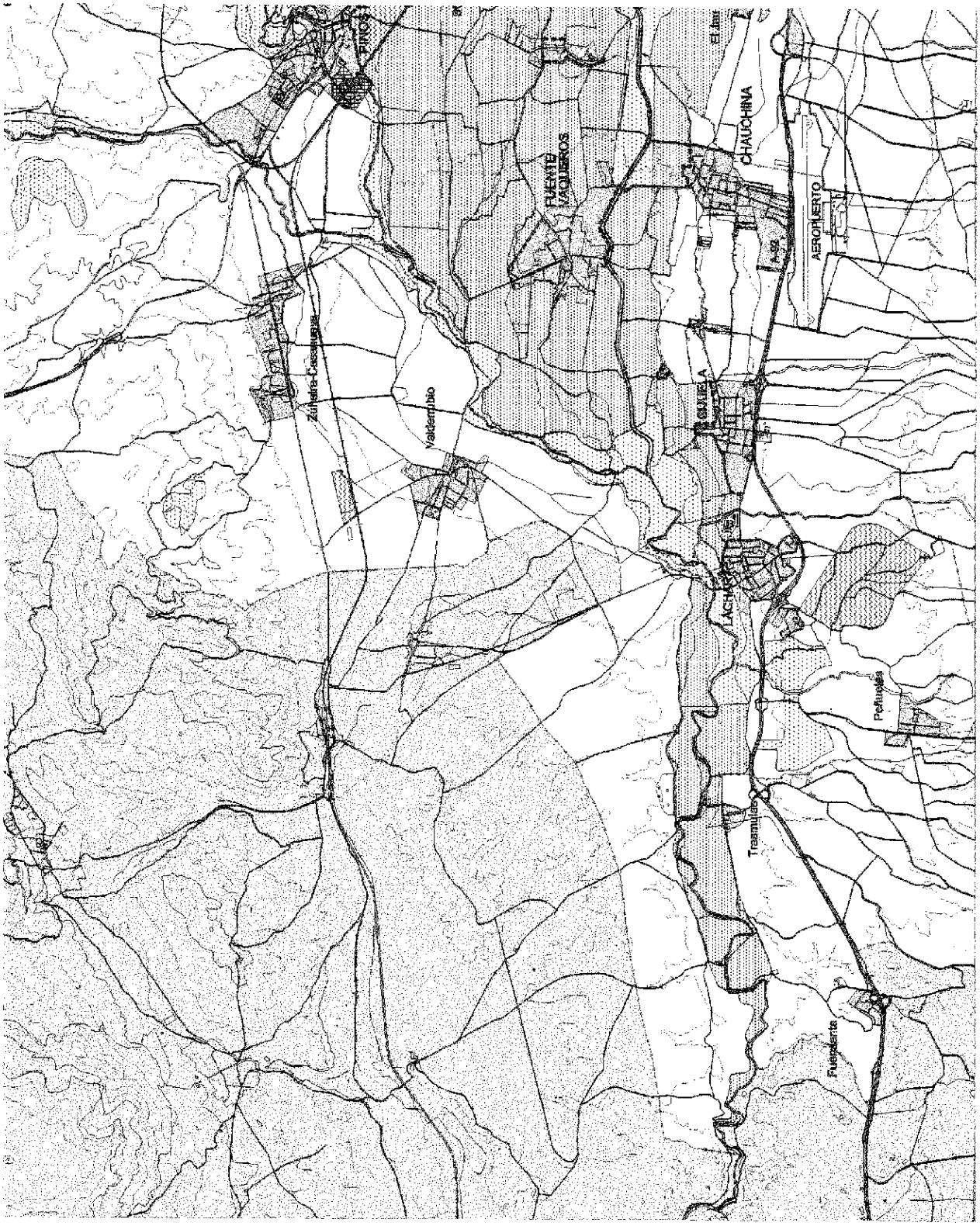
ZONAS DE ORDENACIÓN CONCERTADA

A ZONA DE ORDENACIÓN CONCERTADA EJE CN.432. Artículo 4.26

B ZONA DE ORDENACIÓN CONCERTADA AERÓDROMO DE ARMILLA. Artículo 4.27

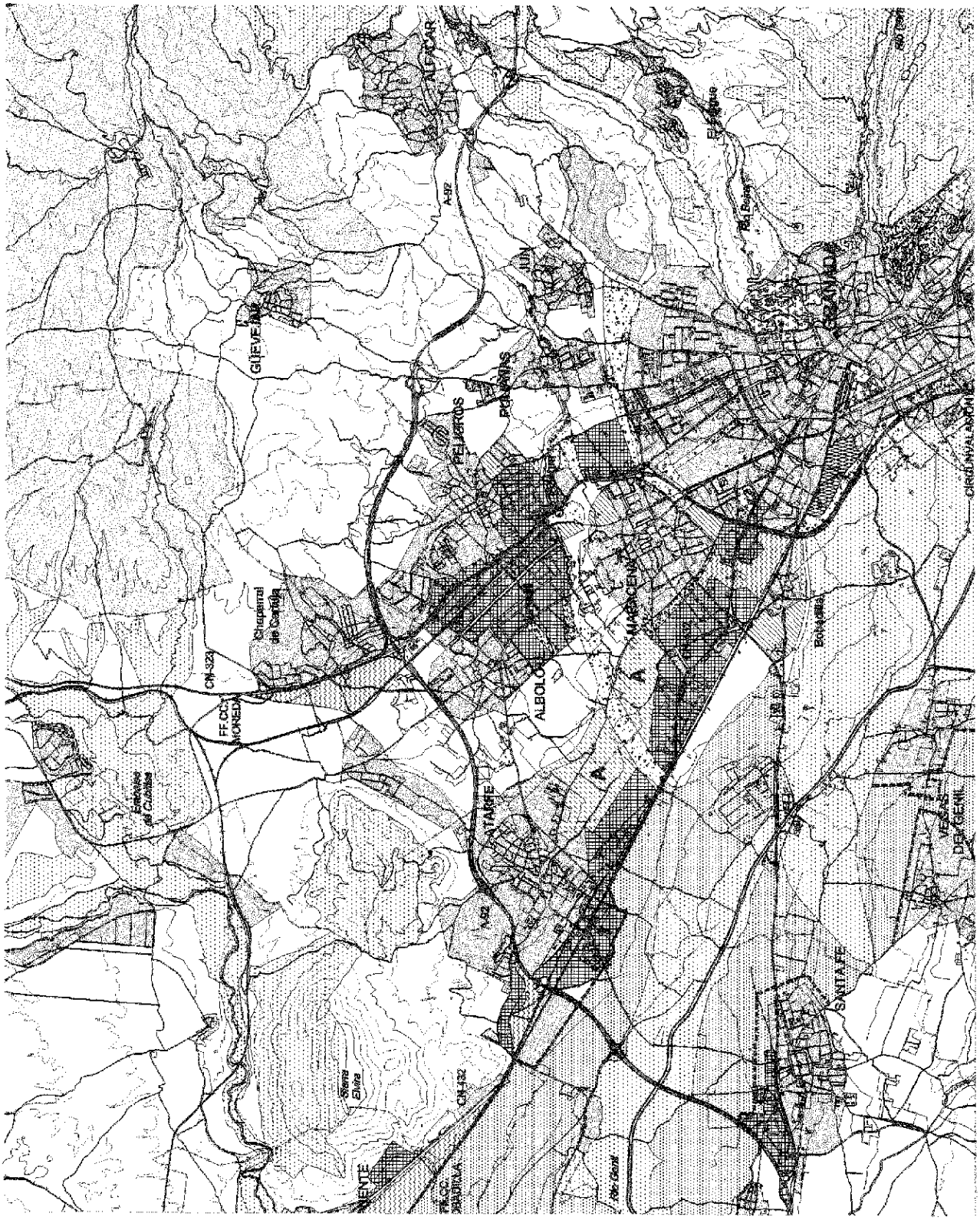
LÍMITES SINGULARES AL CRECIMIENTO URBANO

---------- LÍMITES SINGULARES AL CRECIMIENTO URBANO.Artículo 4.32

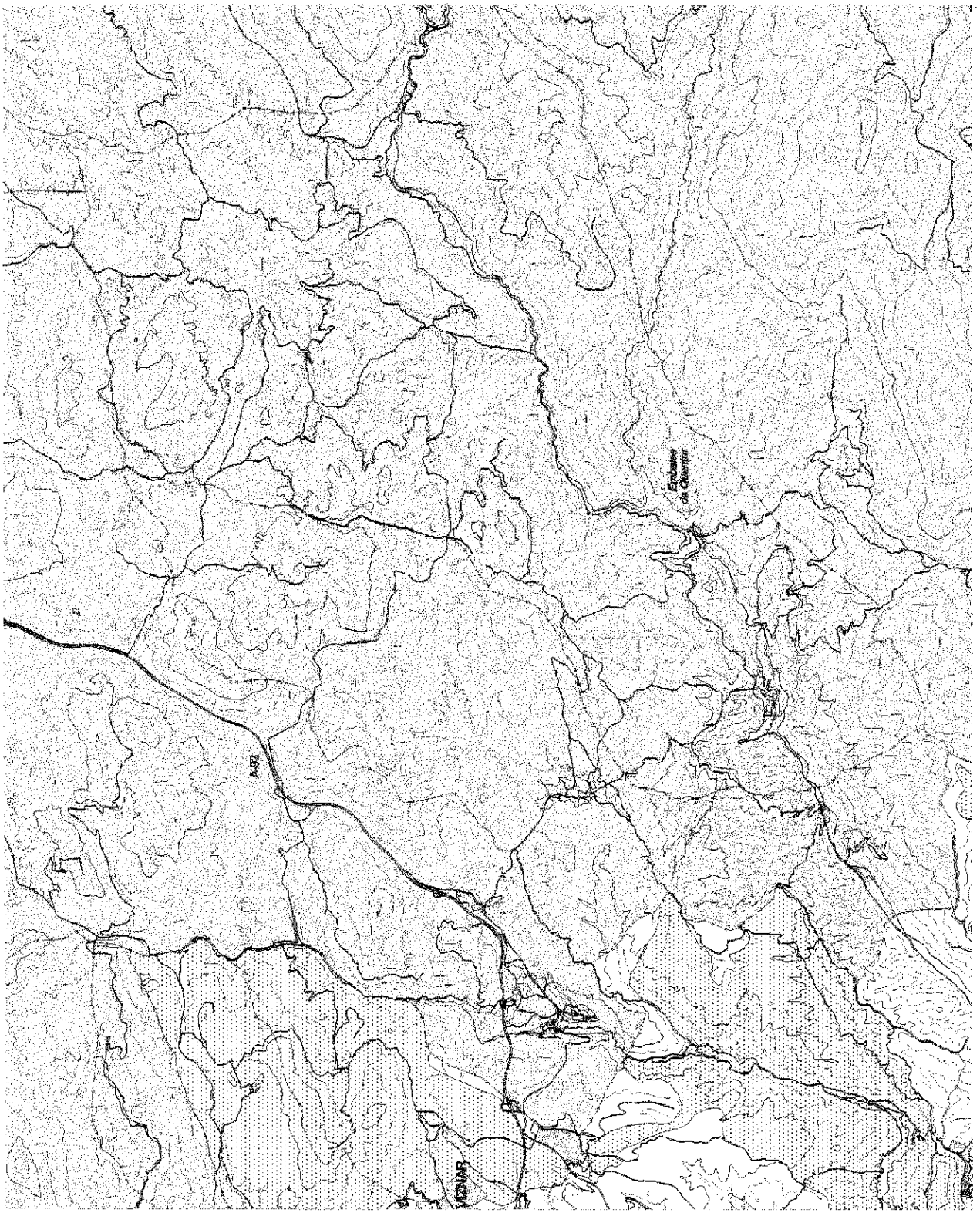


ORD-4 ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS. Escala 1:80.000. Hoja 1/6.

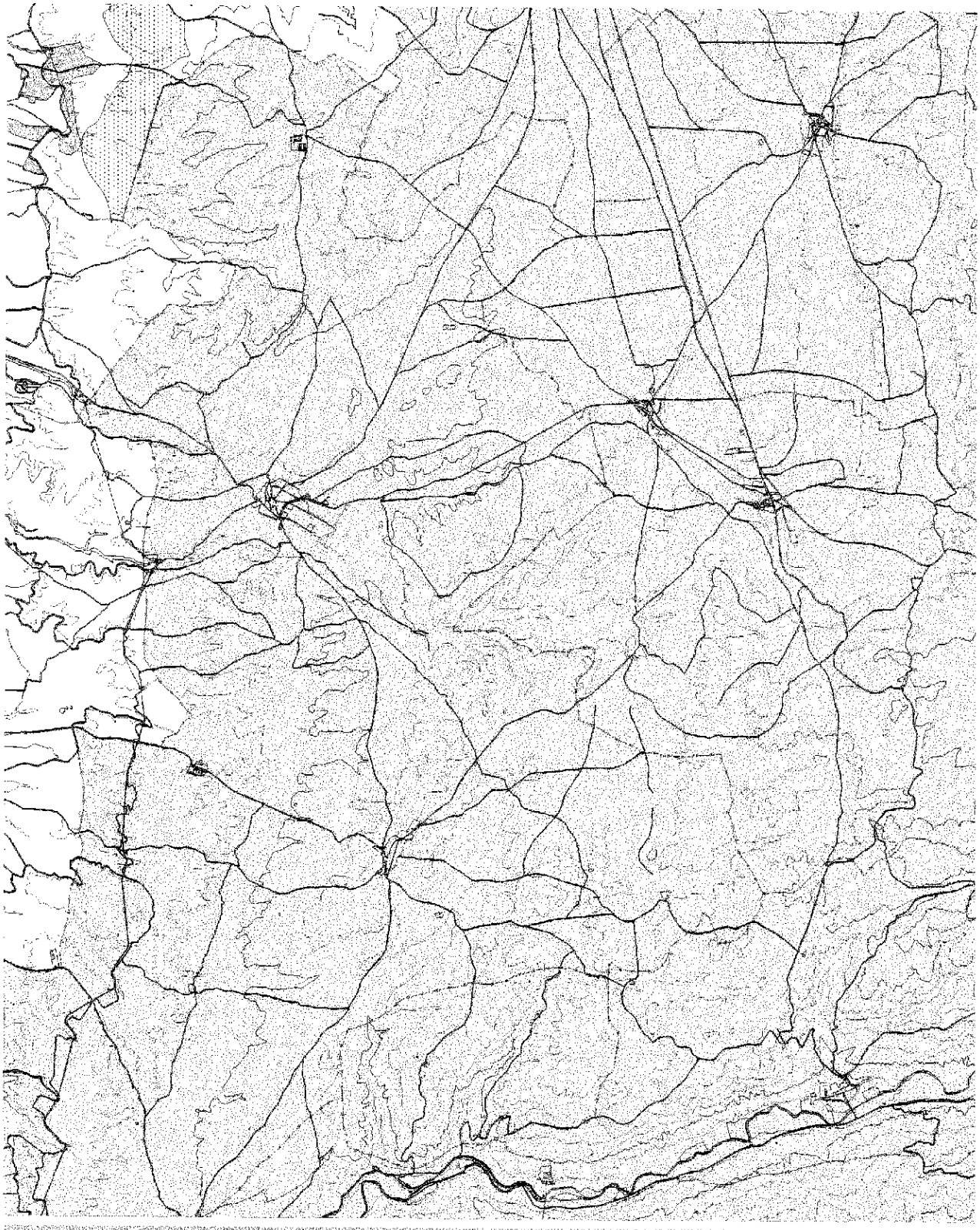
NORTE



ORD-4 ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS. Escala 1:80.000 Hoja 2/6.



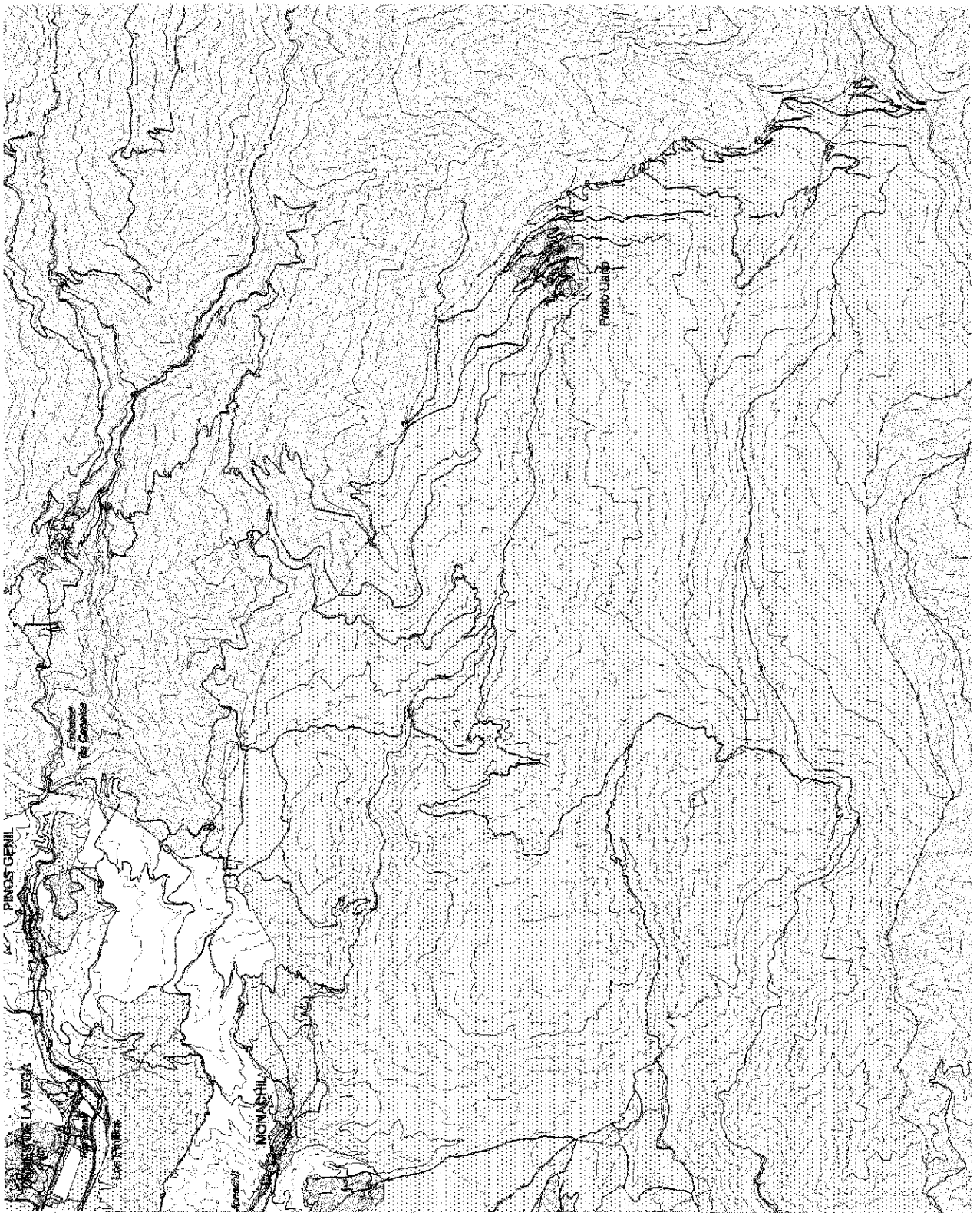
ORD-4 ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS. Escala 1:80.000. Hoja 3/6.



ORD-4 ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS. Escala 1:80.000 Hoja 4/6.

NORTE


SECTOR VEGA
RONDA SUR
ALBOLOTE
PULIANAS
MONACHIL
PELAYOS



ORD-4 ZONAS SOMETIDAS A VINCULACIÓN DE USOS. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.

NORTE

ORD-5. ZONAS OBJETO DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

LEYENDA

— CAUCE O TRAMO CON RIESGO DE INUNDACIÓN POR ARROYADA

GRADO DE PELIGROSIDAD

PELIGROSIDAD MEDIA

PELIGROSIDAD ELEVADA

PELIGROSIDAD MUY ELEVADA

CAUSAS DE DISMINUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE DRENAJE

DESEMBOCADURA EN MEDIO URBANO

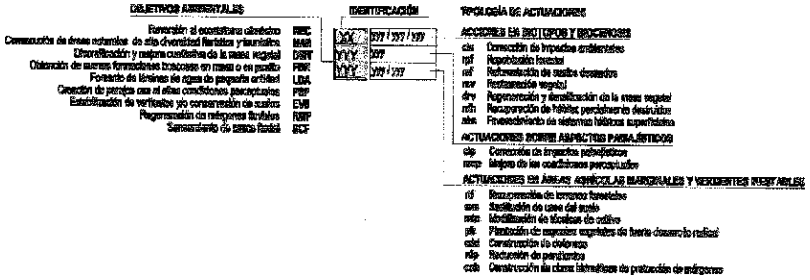
TRÁNSITO POR MEDIO URBANO

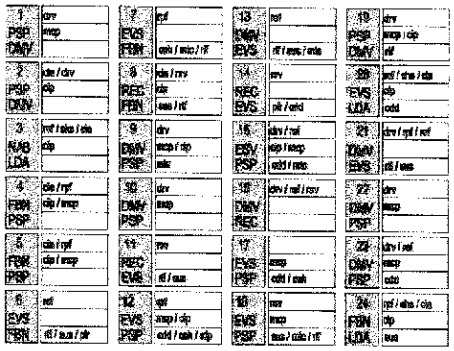
DESEMBOCADURA EN CANAL O ACEQUIA

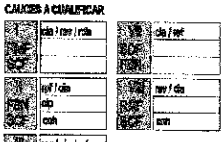
POSIBILIDAD DE BLOQUEO POR INFRAESTRUCTURA

DESEMBOCADURA EN FORMA INDETERMINADA

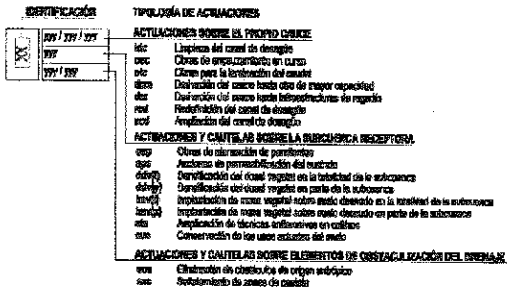
ZONAS A CUALIFICAR AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICAMENTE DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN

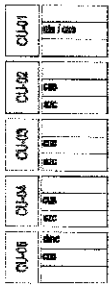


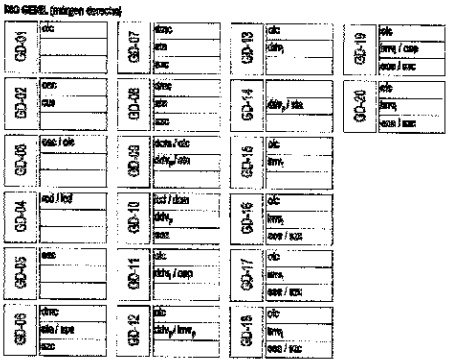


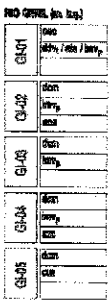


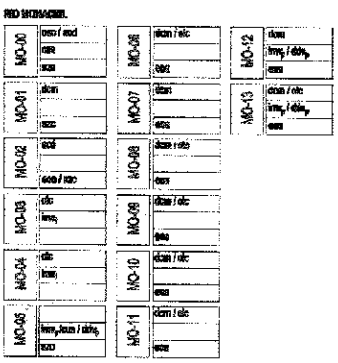
CAUCES CON NECESIDAD DE RESTAURACIÓN DE LA CAPACIDAD DE DRENAJE SUPERFICIAL

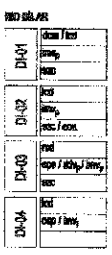


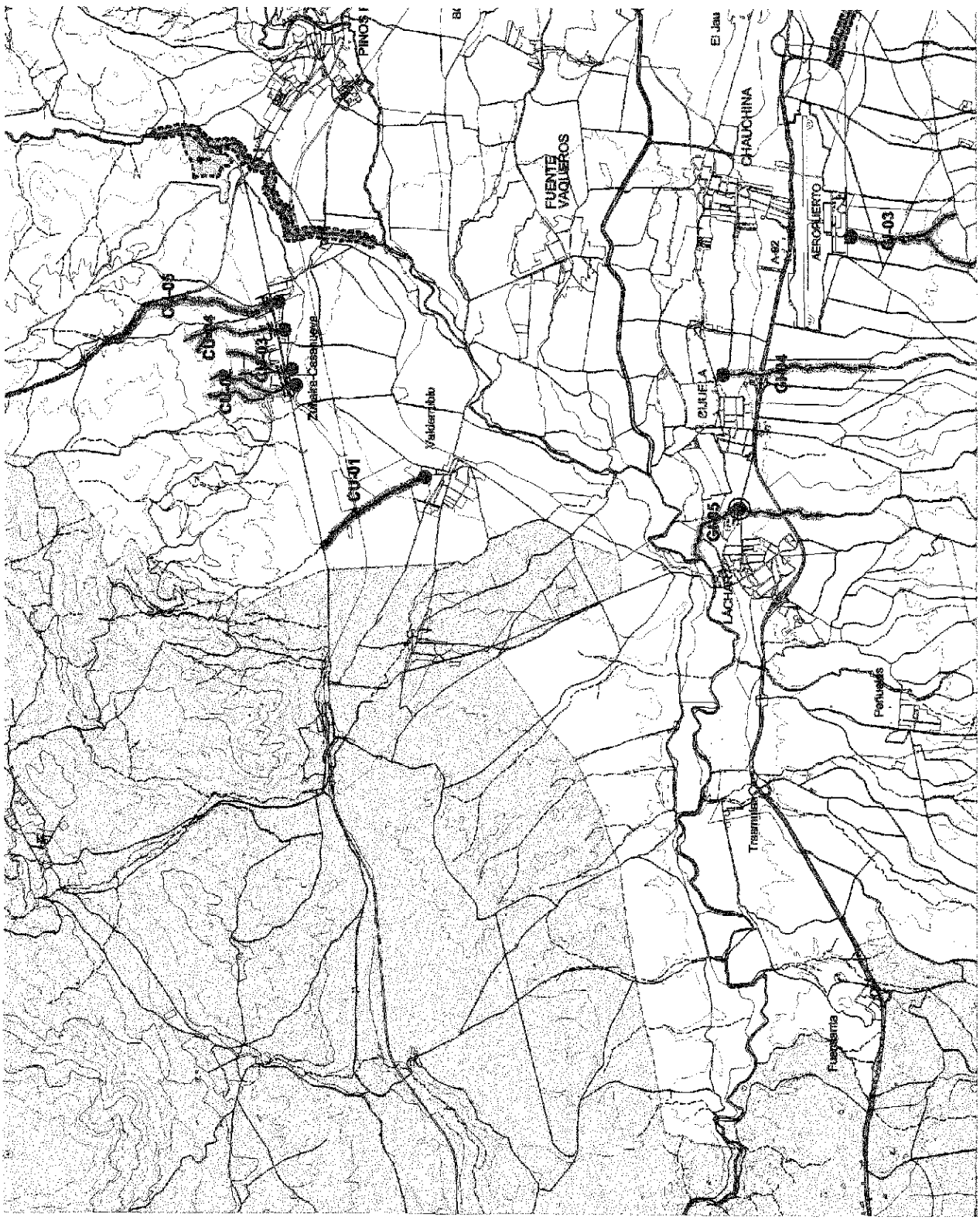


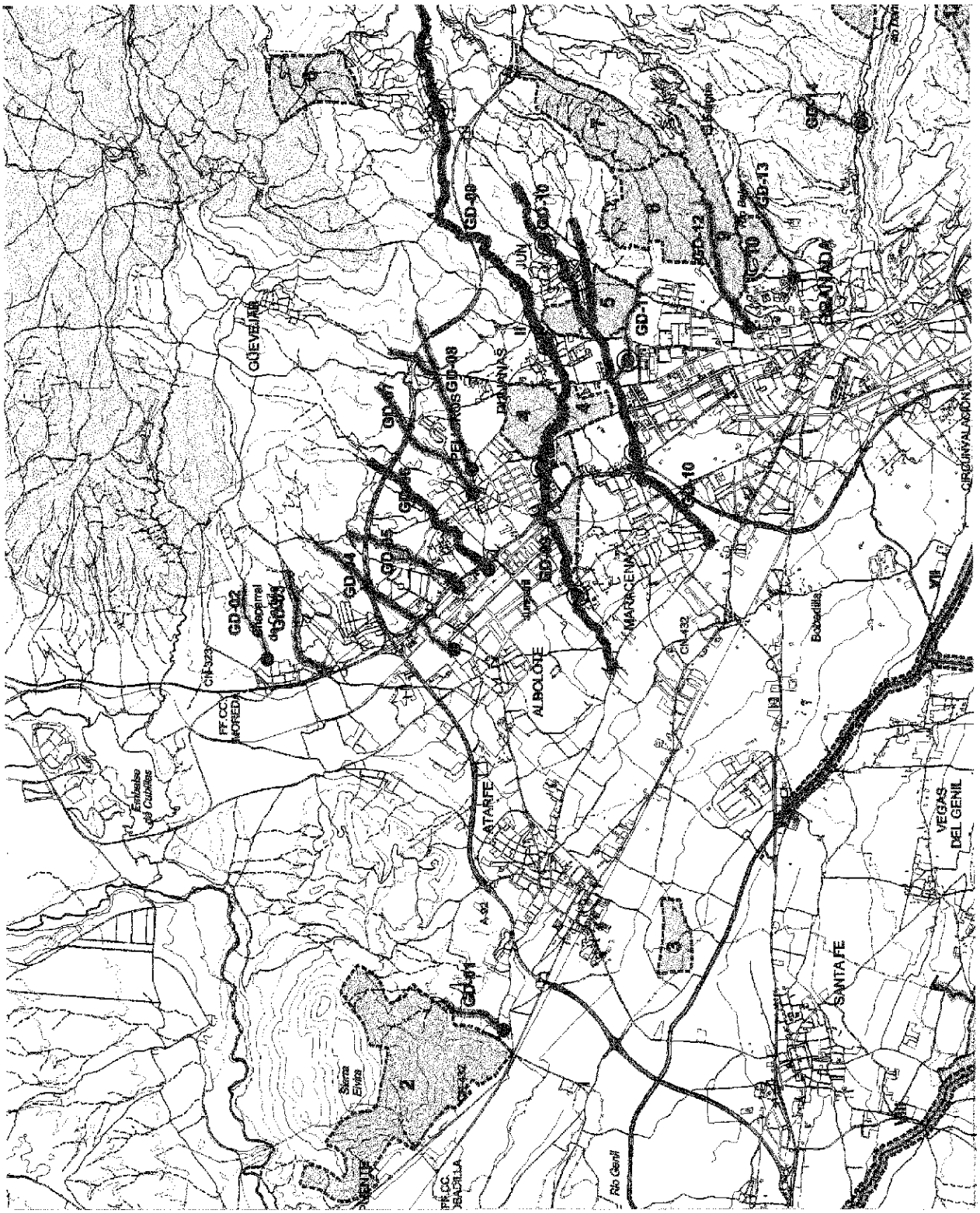






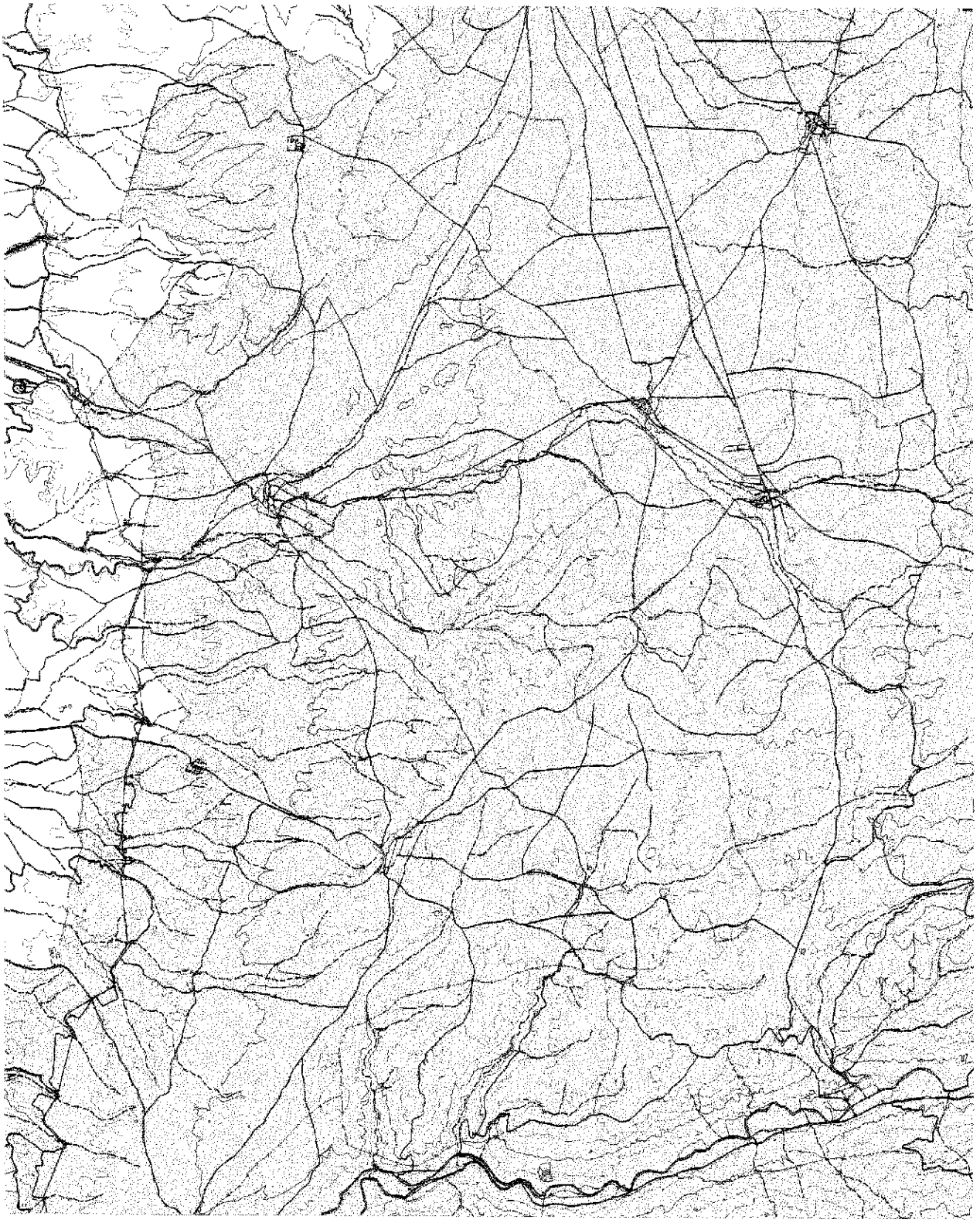



FUENTE VAQUEROS
CHAUCHINA
AEROPUERTO
A-92
GR-03
GR-04
GR-05
GR-06
GR-03
GR-04
GR-05
GR-06
GR-07
GR-08
GR-09
GR-10
GR-11
GR-12
GR-13
GR-14
GR-15
GR-16
GR-17
GR-18
GR-19
GR-20
GR-21
GR-22
GR-23
GR-24
GR-25
GR-26
GR-27
GR-28
GR-29
GR-30
GR-31
GR-32
GR-33
GR-34
GR-35
GR-36
GR-37
GR-38
GR-39
GR-40
GR-41
GR-42


GÜEVEJAR
GD-10
GD-11
GD-12
GD-13
GD-14
GD-15
GD-16
GD-17
GD-18
GD-19
GD-20
GD-21
GD-22
GD-23
GD-24
GD-25
GD-26
GD-27
GD-28
GD-29
GD-30
GD-31
GD-32
GD-33
GD-34
GD-35
GD-36
GD-37
GD-38
GD-39
GD-40
GD-41
GD-42
GD-43
GD-44
GD-45
GD-46
GD-47
GD-48
GD-49



ORD-5 ZONAS OBJETO DE MEJORA Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. Escala 1:80.000. Hoja 3/6.



ORD-5 ZONAS OBJETO DE MEJORA Y REGENERACION AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA. Escala 1:80.000. Hoja 4/6.

NORTE


MO-01
MO-02
MO-03
MO-04
MO-05
MO-06
MO-07
MO-08
MO-09
MO-10
MO-11
MO-12
MO-13
MO-14
MO-15
MO-16
MO-17
MO-18
MO-19
MO-20
MO-21
MO-22
MO-23
MO-24
MO-25
MO-26
MO-27
MO-28
MO-29
MO-30
MO-31
MO-32
MO-33
MO-34
MO-35
MO-36
MO-37
MO-38
MO-39
MO-40
MO-41



ORD-5 ZONAS OBJETO DE MEJORA Y REGENERACION AMBIENTAL Y PAISAJISTICA. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.

ORD-6. CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA

LEYENDA

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

EDIFICACIONES

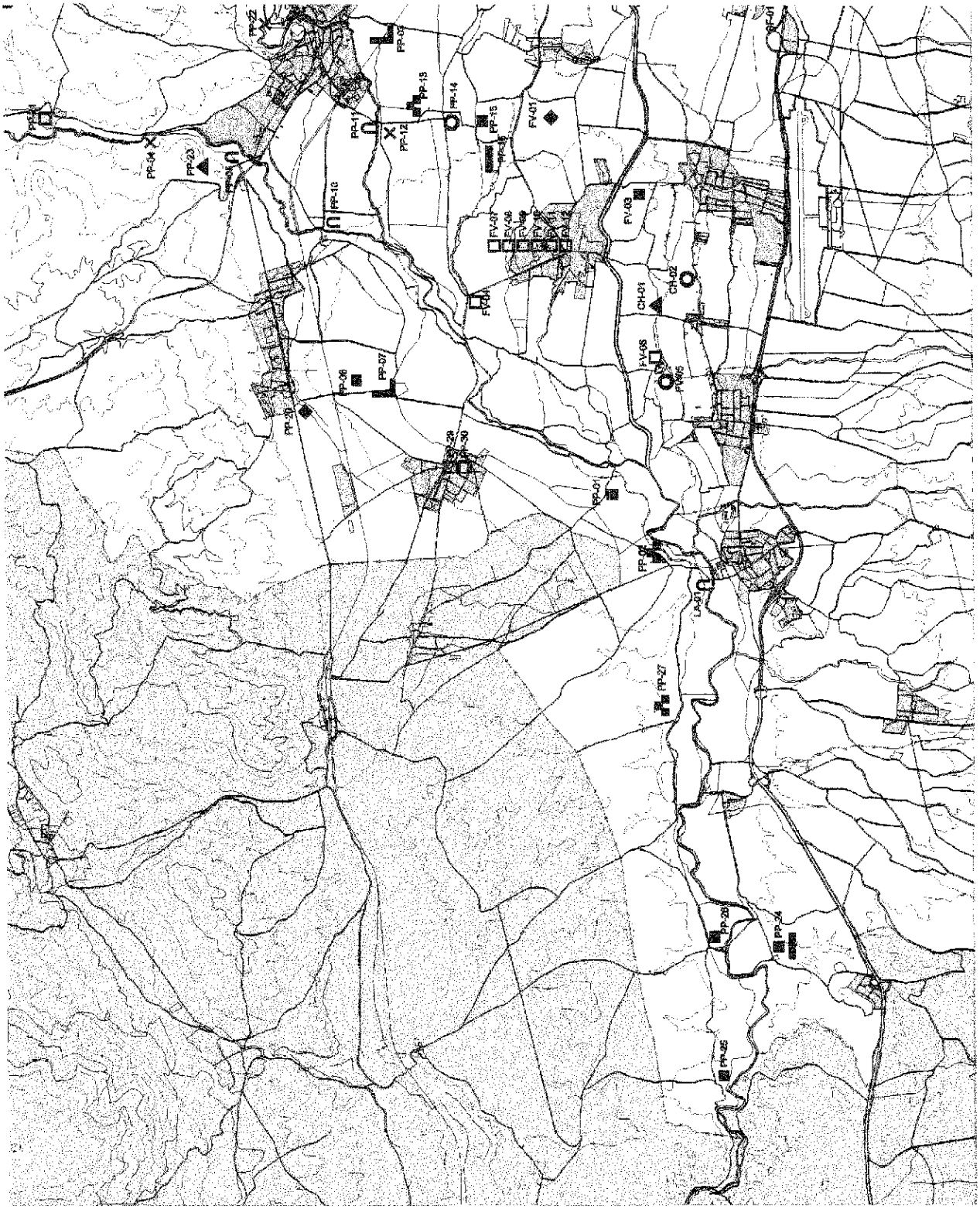
- HUERTA
- CORTIJO
- CASERÍA
- ALQUERÍA. CORTIJADA
- SECADERO
- FÁBRICA
- MOLINO
- ELEMENTO SÍNGULAR

INFRAESTRUCTURAS

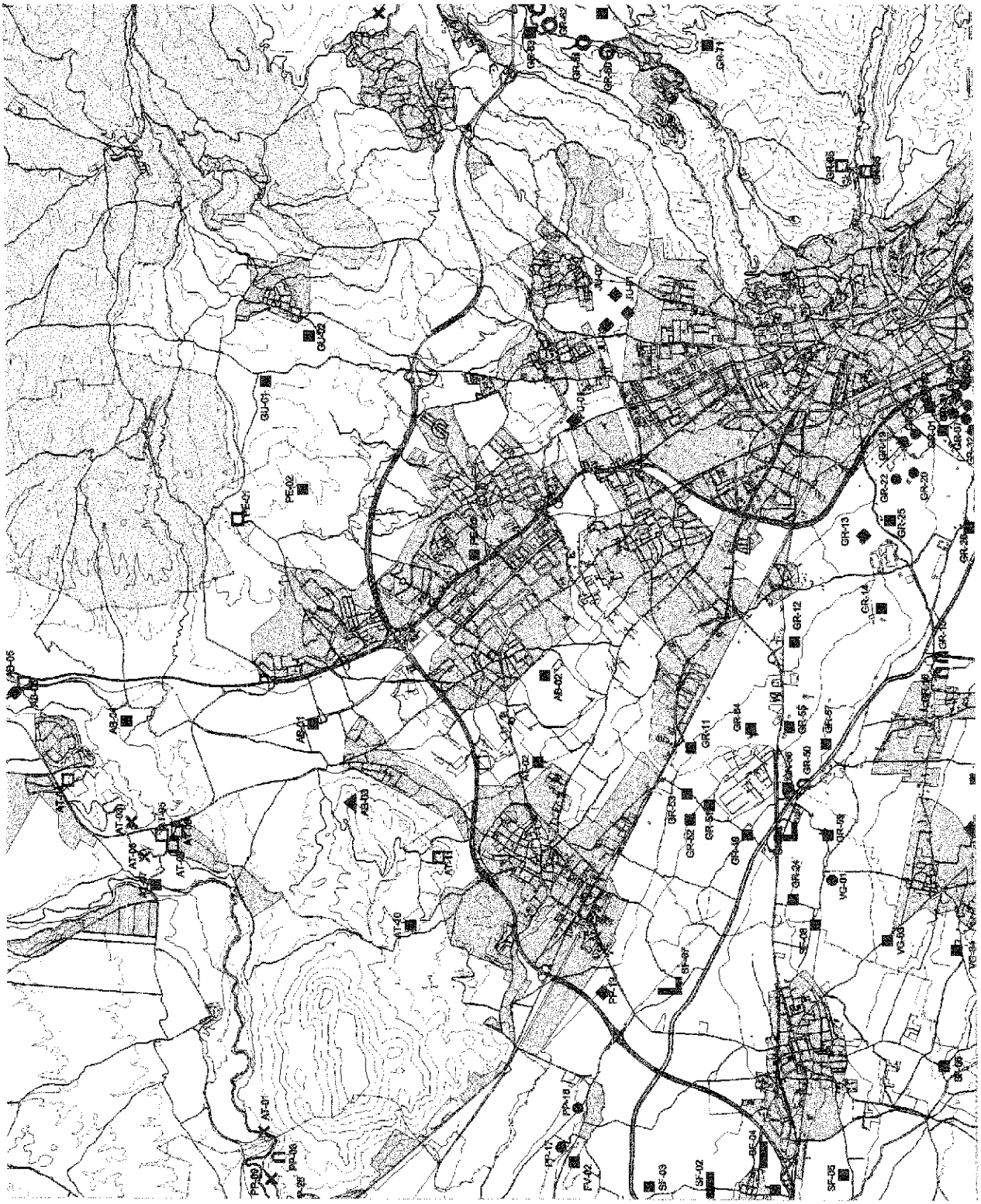
- INFRAESTRUCTURA HIDRAÚLICA
- PUENTE

RESTOS ARQUEOLÓGICOS

- RESTOS EMERGENTES

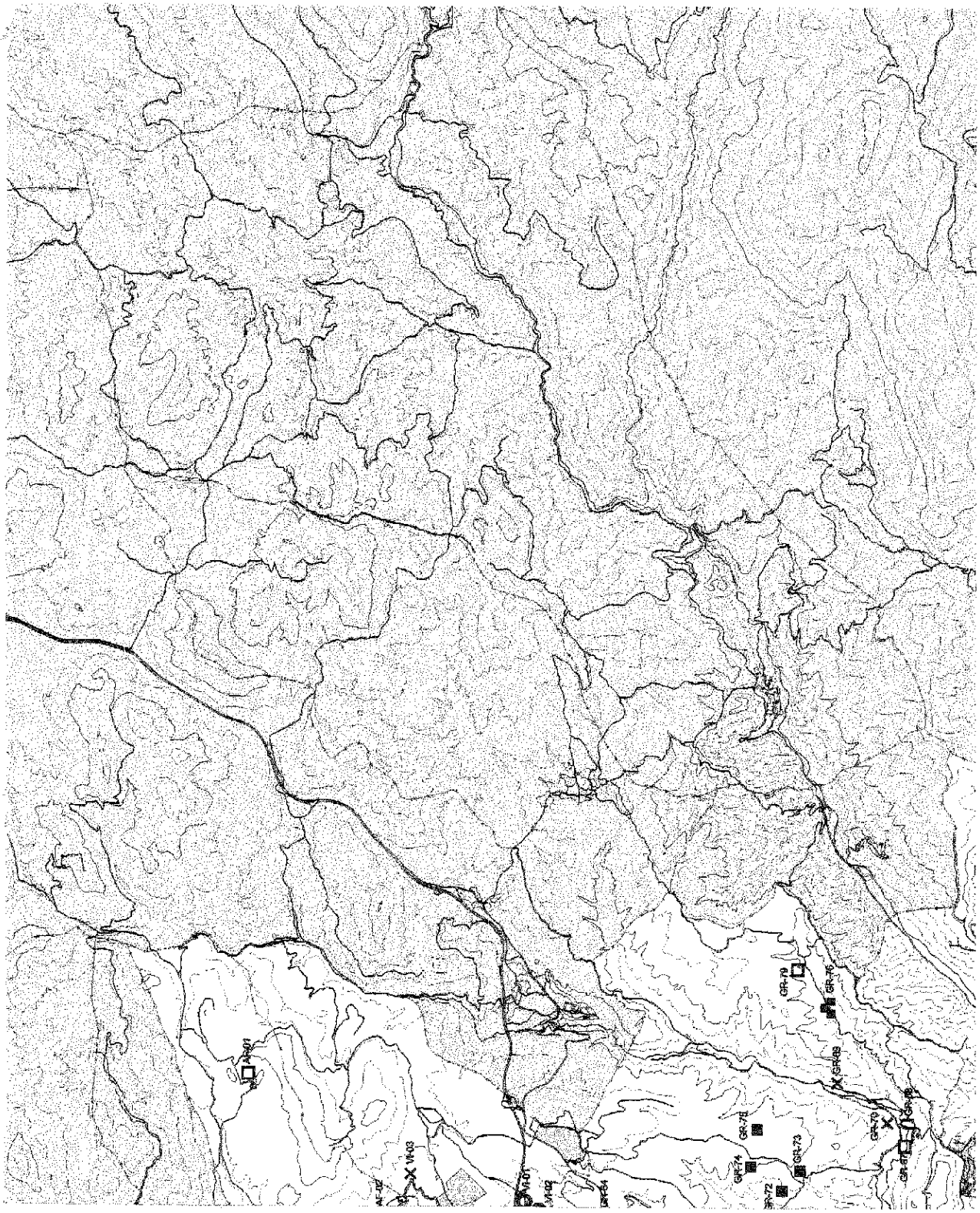


ORD-6 CATALOGO DE ELEMENTOS DE INTERES PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA. Escala 1:80.000. Hoja 1/6.

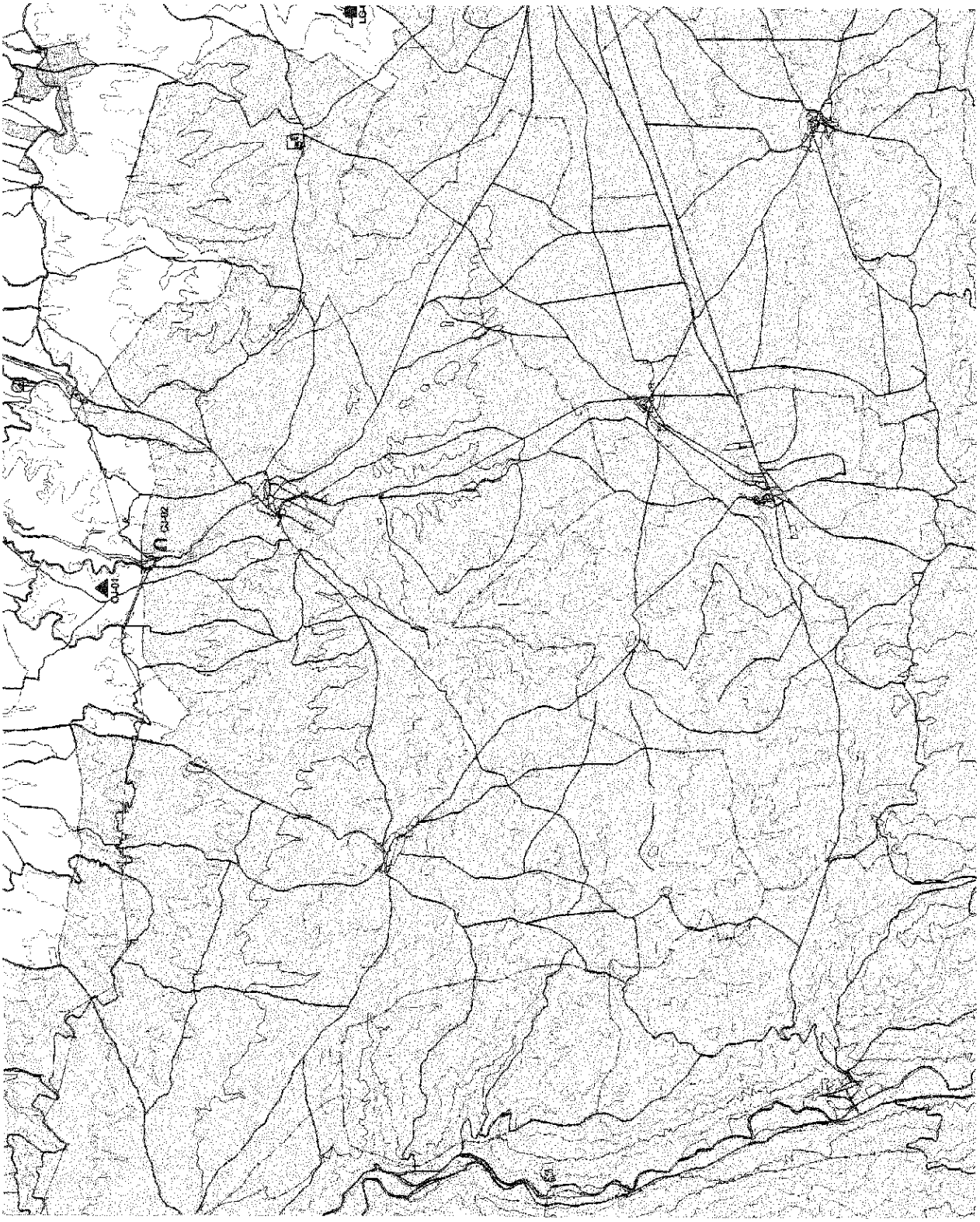


ORD-6 CATALOGO DE ELEMENTOS DE INTERES PARA LA AGLOMERACION URBANA. Escala 1:80.000. Hoja 2/6.

NORTE

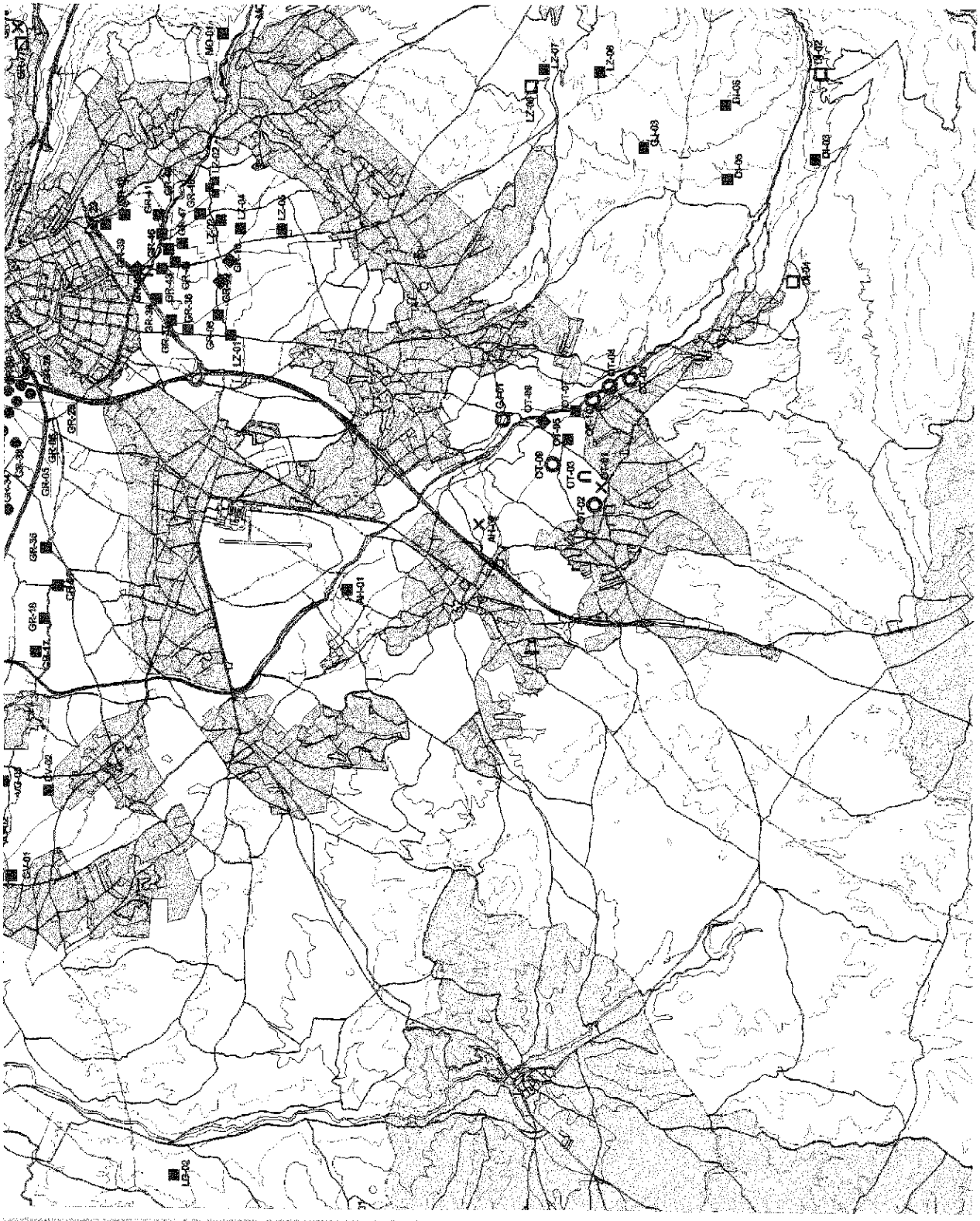


ORD-6 CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA. Escala 1:80.000. Hoja 3/6



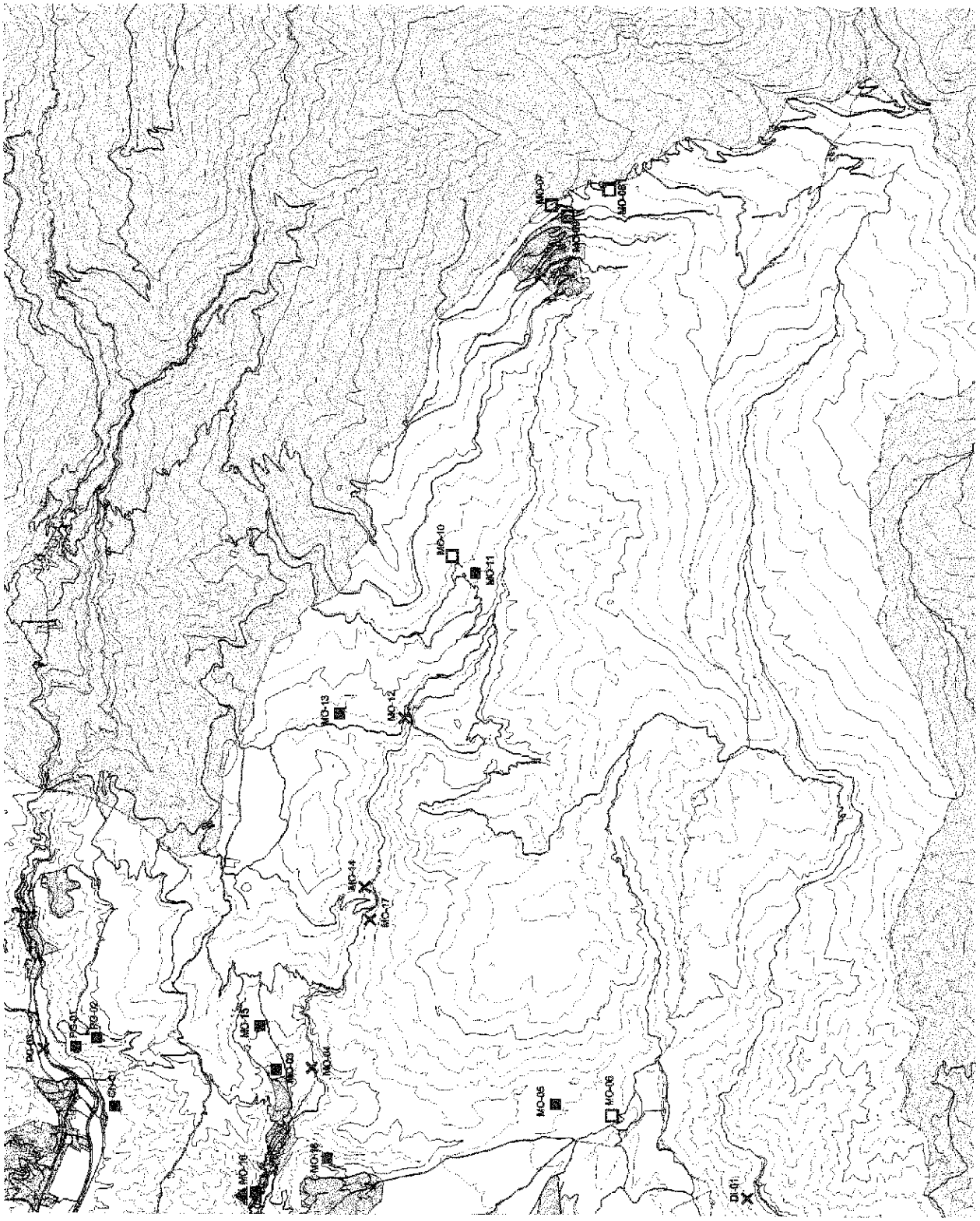
ORD-6 CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA. Escala 1.80.000. Hoja 4/6.

NORTE

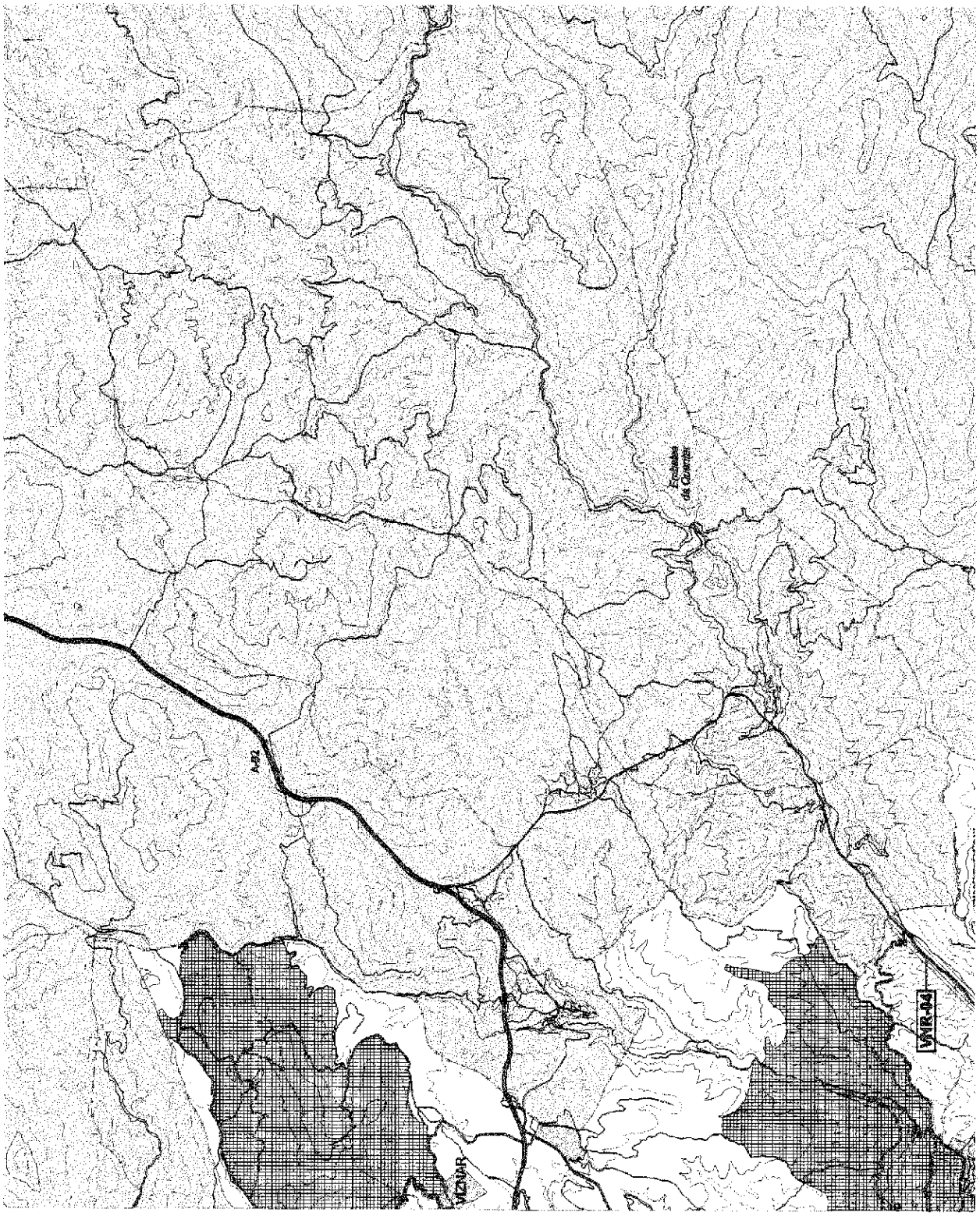


ORD-6 CATALOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA. Escala 1:80.000. Hoja 5/6.

NORTE



ORD-6 CATÁLOGO DE ELEMENTOS DE INTERÉS PARA LA AGLOMERACIÓN URBANA. Escala 1:80.000. Hoja 6/6.



ORD-2 ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. Escala 1:80.000. Hoja 3/6

NORTE

PUBLICACIONES

Título: AGENDA DE LA COMUNICACION DE ANDALUCIA. 2000

CONTENIDO:



- Medios de Comunicación en Andalucía
- Empresas de Comunicación y de Publicidad
- Teléfonos de Información al Ciudadano
- Junta de Andalucía. Consejo de Gobierno
- Junta de Andalucía. Parlamento
- Organismos del Gobierno de la Nación
- Puntos de Interés Social
- Diputaciones, Ayuntamientos y Mancomunidades
- Organizaciones Políticas
- Organizaciones Sindicales
- Corporaciones y Asociaciones Empresariales
- Asociaciones de Prensa, Imagen y Sonido y Publicidad
- Universidades de Andalucía
- Formato: 120 x 220 mm.
- N.º de páginas: 413

Realización: Oficina del Portavoz del Gobierno
Edita y distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA
P.V.P. ejemplar: 1.175 ptas. (IVA incluido)
Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista. 41014 SEVILLA
También está en venta en librerías colaboradoras.
Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo cual se comunicará a vuelta de correo.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico