

EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA GRANADA 2000. UN MODELO DE CIUDAD PARA EL SIGLO XXI

EMILIA GARCÍA MARTÍNEZ Y RICARDO BAJO MOLINA*

Aceptado: 12-XI-01. BIBLID [0210-5462 (2001); 31: 221-252].

1. ANTECEDENTES

El Plan General de Ordenación Urbana de Granada aprobado en 1985, ha estado vigente durante 15 años. Iniciado en 1979, recibió aprobación definitiva el 24 de Enero de 1985. Muchos de sus objetivos se desarrollaron durante este dilatado periodo, otros se transformaron para adaptarse a circunstancias o realidades cambiantes o, fueron superados por la práctica diaria de la gestión urbanística. Tras la experiencia de su puesta en práctica, se inició con algún retraso la obligada Revisión del Programa de Actuación, junto con un documento de Revisiones y Modificaciones puntuales, aprobándose ambos inicialmente el 16 de Marzo de 1990 y provisionalmente el 27 de Febrero de 1991.

La resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 25 de Abril de 1992 aprobó algunas modificaciones, dejó pendientes de subsanación otras y denegó el resto. El Pleno Municipal, en sesión de 27 de Noviembre de 1992, aprobó el Texto Refundido resultante y lo remitió a la Consejería para su dictamen final.

En la nueva resolución del Consejero oída la Comisión de Urbanismo de Andalucía, fueron rechazadas las propuestas contenidas en la Revisión de Programa de Actuación relacionadas con la clasificación de suelo, así como la programación de un tercer cuatrienio, entendiéndose que tales determinaciones afectaban a la Estructura General y Orgánica del Plan General y debían, en consecuencia, ser objeto de una Revisión del mismo.

La Consejería instaba al Ayuntamiento de Granada a iniciar el proceso de Revisión del Plan General, como instrumento adecuado para la puesta al día de los objetivos y propuestas de planeamiento, y para la exigida adaptación del mismo a la Ley del Suelo de 8/1990, luego derogada por el Texto Refundido de 26 de Junio de 1992.

El proceso de Revisión, a partir de la Aprobación del Avance en 1994, sigue un largo camino: El 14 de Febrero de 1997, el Pleno Municipal aprobó inicialmente el documento de nuevo Plan General. Tras el correspondiente periodo de información pública, el documento aprobado sufre modificaciones sustanciales procediéndose de nuevo a su información, culminándose la redacción del documento con la *Aprobación Provisional*, el 25 de Mayo de 1999.

* Por el equipo redactor del Plan General 2000. Ayuntamiento de Granada, Área de Urbanismo.

A la vista del informe vinculante emitido por la Consejería de Cultura y los aspectos desfavorables de la Declaración de Impacto Ambiental de la Consejería Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, así como de las recomendaciones contenidas en el informe de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el Pleno Municipal de 10 de Septiembre de 1999, acuerda paralizar la tramitación del Plan General y redactar un documento modificado que se atuviera a los criterios expresados por dichos informes y que incorporara los objetivos del nuevo Equipo de Gobierno surgido de las Elecciones Municipales de Junio de 1999. Es este Documento el que representa la *Aprobación Definitiva*, lo que se hace por Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de fecha 9 de Febrero de 2001 (BOJA nº 27 de 7 de Marzo).

2. EL MARCO JURÍDICO

En virtud de la Ley Andaluza 1/1997, de 18 de Junio, se entiende por revisión del planeamiento general la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo, motivada por la elección de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente en la ordenación, o por el agotamiento de la capacidad del Plan vigente. Por otra parte, en el Reglamento de Planeamiento se establecen los supuestos por los que los Planes Generales Municipales de Ordenación deben revisarse. Durante el transcurso de tramitación de los sucesivos documentos de Revisión del Plan General, se producen una serie de cambios legislativos:

- El Real Decreto-Ley 5/1996 de medidas liberalizadoras en materia de suelo y de Colegios Profesionales, recogido después casi literalmente por la Ley 7/1997 de 14 de Abril.
- La Ley 6/1998 de 13 de Abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones la cual, regula aspectos que, en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza quedaban incluidos en la Ley Andaluza 1/1997 cuyo contenido es la mayor parte del articulado del texto refundido de la Ley del Suelo de 1992.

La vigencia e interpretación de las disposiciones de ésta última a la luz de la nueva Ley estatal es objeto de controversia y requiere un cuidadoso estudio de la instrumentación urbanística a incorporar en la Revisión del Plan General, en materias tan sensibles como la adquisición de derechos, clasificación de suelo, régimen urbanístico y aquellas especialidades que puedan derivar sobre la gestión y uso del suelo.

3. CONVENIENCIA DE LA REVISIÓN

Las razones en que se apoyó y justificó la conveniencia de la revisión en su comienzo eran las siguientes:

- Finalización del segundo cuatrienio del Plan vigente y necesidad por tanto de revisar y adaptar su Programa de Actuación, así como de establecer nuevos objetivos en relación a los grandes equipamientos e infraestructuras, una vez obtenidos y ejecutados en su mayor parte los fijados por el PGOU/85.
- Necesidad de adecuar el planeamiento e impulsar desde él estratégicas decisiones de desarrollo tales como la creación del Campus de Ciencias de la Salud o la remodelación de las Instalaciones Ferroviarias, afectando a los Sistemas Generales en la ciudad y en el resto del Suelo de su término Municipal.
- Necesidad de adoptar medidas relacionadas con las grandes infraestructuras y conexiones en el ámbito de su territorio, en coordinación con el marco global de la Aglomeración Urbana de Granada y su comarca, ante la prevista redacción del Plan de Ordenación del Territorio.
- Establecer los criterios y condiciones que han de regir las importantes reformas interiores que se producirán como consecuencia de la disponibilidad de gran parte de las instalaciones dependientes de la desaparecida Capitanía General de la IX Región Militar y el traslado de Industrias que han quedado enclavadas en suelos residenciales.
- Necesidad de establecer unas nuevas condiciones de actuación en el borde oeste de la ciudad para evitar su degradación, servir de apoyo a la ciudad consolidada y adecuarse al nuevo sistema derivado de la ejecución de la Circunvalación.
- Necesidad de introducir modificaciones o ampliaciones de la estructura viaria así como determinaciones relativas a la accesibilidad, movilidad y aparcamientos, que permitan resolver los actuales problemas estructurales de la trama histórica de la ciudad y el nuevo modelo funcional derivado de las grandes infraestructuras viarias ejecutadas al amparo del PGOU/85.
- En relación con los suelos no urbanizables: necesidad de reajustar los límites y ámbito de protección así como los criterios y normas de actuación de los mismos, revisando e integrando en el Plan General los entonces vigentes planes de Protección del Medio Físico.
- En relación con los suelos urbanizables: necesidad de ampliación y reorganización de los sectores no desarrollados, conveniencia de fijar condiciones de desarrollo que permitan satisfacer la demanda de diferentes modelos residenciales, así como una mayor adecuación de éstos a los tradicionales de Granada.
- En relación con la ciudad consolidada: conveniencia de revisar los instrumentos de transferencias urbanísticas, ajustándolos y limitándolos a lo estrictamente necesario y posible de acuerdo con la legislación vigente. Necesidad de establecer estrategias de mejora de la calidad urbana, esponjamiento y reequipamiento.
- En relación con el Conjunto Histórico: necesidad de establecer las directrices que permitan el desarrollo, revisión e integración de los distintos Planes Especiales de Protección y Reforma Interior, así como las estrategias y determinaciones globales que posibiliten reequiparlo e impulsen su revitalización.

En el momento de la redacción del documento Aprobado Definitivamente, se plantea por el Pleno Municipal en el mencionado Acuerdo Plenario de 10 de Septiembre de 1999, un nuevo énfasis en objetivos concretos de política urbanística, entre los que se encuentran:

- Protección del Territorio, y particularmente de la Vega de Granada, con la definición precisa de las determinaciones de los usos del suelo no urbanizable y la adopción de políticas activas de regeneración.
- Protección del Patrimonio Histórico Artístico con nuevas medidas que eviten el aumento de la densidad edificatoria en los conjuntos declarados.
- Implementación de una política más enérgica de intervención en el mercado de suelo para permitir la ejecución de un Programa de Viviendas de Protección Pública, dotación de Equipamientos e Infraestructuras, etc.

En conclusión, el Documento de Revisión del Plan General Aprobado Definitivamente, no sólo se ampara en la legislación vigente sino que se dan fundadas razones para que esta, se haya realizado con profundidad al concurrir numerosas y notables circunstancias que así lo justifican.

4. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS DE PLANEAMIENTO

4.1. *Territorio*

El Plan General se desarrolla en el marco de las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el 28 de Diciembre de 1999. Se recupera de nuevo el enfoque territorial y metropolitano, tras el largo paréntesis producido desde la derogación del Plan Comarcal de 1973 y su sustitución por el Plan General de 1985. Se trata, sin embargo, de un marco normativo de muy diferentes características que aquel.

En primer lugar, la Ley sobre Ordenación del Territorio de Andalucía establece el marco de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para encauzar los problemas de integración territorial, desarrollo comarcal y su integración en los ejes de desarrollo regional, nacional y comunitario.

Los aspectos relevantes a este respecto incluyen los problemas de accesibilidad y conexión de la aglomeración, la racionalización del crecimiento de los núcleos urbanos y la protección de los espacios con valores medioambientales y paisajísticos.

Si bien las bases y estrategias contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio representan un cierto equilibrio entre estos objetivos y las aspiraciones, a menudo condicionadas por necesidades coyunturales y visiones de corto alcance de los municipios afectados, el conjunto de estas apuntan a un criterio de integración espacial del sistema urbano frente al carácter expansivo, fuera de previsiones racionales de las clasificaciones de suelo de las diferentes figuras de Planeamiento General.

En este sentido, el Plan General de Granada asume y desarrolla los criterios en cuanto a la evolución del sistema de asentamientos del Plan de Ordenación del Territorio, resultando más restrictivo en lo relativo a la afectación del territorio cercano, particularmente en la Vega por usos distorsionadores del carácter rural, allí donde no resulta necesaria la ocupación de nuevas extensiones de suelo.

El Plan General entiende el complejo ciudad-territorio como realidad inseparable, relacionada por factores productivos, perceptivos, ambientales e incluso psicológicos.

El objetivo estratégico general será, por tanto, el de fomentar la integración territorial frente al crecimiento incontrolado de los usos urbanos. Se trata, en síntesis, de superar algunos lugares comunes que suelen utilizarse para justificar la supuesta antinomia entre las necesidades del organismo urbano y la protección del medio rural.

La evaluación de una supuesta falta de rentabilidad agrícola se refiere, desde luego, a su comparación con las rentas obtenidas de su inclusión en el proceso urbanizador. El mantenimiento de los usos agrícolas, en comparación con otros usos terciarios, turísticos, o incluso dotacionales y la necesidad de creación de infraestructuras al servicio de la ciudad: vías de comunicaciones y servicios asociados, infraestructuras que deben colocarse en suelo agrícola, ante la carestía del suelo urbano. En este sentido cabe destacar la creciente presión para la eliminación de superficies agrícolas con el fin de implantar incluso aparcamientos de gran consumo de suelo con el fin de aliviar la congestión del tráfico interior de la ciudad.

Contra estas argumentaciones el Plan General parte de la adopción de actitudes complementarias de mejora urbana y protección del medio, con cautela ante un desarme de la protección del territorio, que pueda propiciar una creciente eliminación de usos agrícolas sin control político ni ciudadano con la consideración de todas las posibilidades de mejora urbana interior, tendentes a encauzar los problemas del organismo urbano de manera integrada y no contraria al medio circundante. El urbanismo de las próximas décadas ha de plantearse necesariamente la obsolescencia de los desarrollos urbanos modernos de más de 50 años, empezando por los asentamientos más precarios o de peor calidad constructiva con iniciativas de transformación y mejora urbana. Tales procesos pueden dar salida a la actividad inmobiliaria productiva, disminuyendo, al mismo tiempo la tensión especulativa.

4.1.1. La Vega. Reconocimiento de su valor productivo, sociocultural, paisajístico, de parque rural

El conocimiento en profundidad de la Vega, de su historia, organización, estructura, medio físico y capacidad productiva nos lleva al convencimiento de estar ante un espacio insustituible, un elemento territorialmente significativo, base física y funcional de todo el sistema urbano que forma Granada con los municipios de la Aglomeración. La destrucción o alteración de la Vega supone consecuentemente la pérdida de este sistema, de su localización, organización y jerarquía.

La Vega se considera desde el Plan General como un espacio que conlleva a la protección de aquellos elementos que, o bien son estratégicos, o bien permiten la

racionalización de sus recursos. Espacio singular por los numerosos factores que en ella concurren: variables físicas favorables a la productividad agrícola, su tradición cultural, la percepción positiva de su paisaje, etc.

La agricultura de regadío de la vega ha sido hasta hace pocos años, la base económica de la comarca. A partir de los años sesenta se inicia un proceso de transformación a favor de otras actividades económicas. La crisis del sector agrario se puede entender más por el sistema de transformación económico que se viene produciendo, que por el agotamiento de sus condiciones físicas, las cuales siguen siendo de estimable valor. Entre las causas que en la actualidad se barajan como índices de crisis son: la insatisfacción en tiempo y lugar de las demandas del mercado cada día más exigente y, la fragilidad que presentan las estructuras agrarias de la vega para contrarrestar el empuje del sistema urbano-industrial en sus requerimientos de suelo. Sin embargo, esto no puede servir de justificación para adoptar posturas de fatalismo y conformidad ante el hecho de la pérdida de este espacio.

Es importante en definitiva, tratar de buscar desde el planeamiento la implementación de políticas activas que alcancen los objetivos de protección de los elementos y estructuras esenciales, integradas en un proceso de ordenación y con una serie de propuestas y de medidas estratégicas, que puedan asumirse desde la posibilidad actual de las fuerzas municipales para poder brindar a las generaciones futuras, un legado de muchos siglos de historia.

Antes de analizar los objetivos y estrategias que el Plan General determina como políticas activas en el ámbito municipal correspondiente a la vega, es necesario reflexionar sucintamente sobre el significado de este espacio de forma que, las estrategias que el Plan General va a considerar sobre este espacio, se entiendan dentro del contexto que sirve de base para adoptarlos.

La definición de la vega como espacio singular se justifica por numerosas razones. En primer lugar, partimos de su caracterización física, determinada por un conjunto de elementos que la hacen diferente al resto de los espacios agrícolas de Andalucía. Otro factor que la singulariza, lo ofrece la madurez producto de una larga evolución tanto en formas de ocupación como en métodos de explotación. En cuanto a su alta capacidad agrobiológica, los regadíos de la vega, se presentan como uno de los más altos exponentes dentro de los conjuntos agrícolas. Su topografía llana, sus suelos profundos y con abundante materia orgánica, la abundancia de agua y las condiciones favorables de explotación, hacen de este ámbito, a pesar de las limitaciones que tiene respecto a otras vegas, un espacio singular agrario dentro del escenario territorial.

Otro aspecto a destacar de la vega, es su capacidad estructurante dentro del sistema urbano. Se constituye así, en el gran referente espacial de Granada sin el cual la ciudad, no sería entendida. Este espacio no edificado facilita la disponibilidad para objetivos de interés colectivo como pueden ser, su consagración como espacio libre o como espacio singular para la implantación de determinados equipamientos bien públicos y/o privados con carácter estructural en la relación de Granada con su comarca.

La percepción visual que ofrece la vega tanto en la actualidad como en épocas pasadas, goza de gran prestigio entre habitantes y forasteros. La vega y su contexto orográfico dan lugar a la creación de un paisaje muy valorado y en el que, los impactos que tienen incidencia sobre el mismo, son causa de contestación social. Este paisaje compuesto por diferentes elementos: contrastes cromáticos, mosaico de cultivos, estructura parcelaria, etc., y diferentes estructuras dispuestas de modo heterogéneo, alcanza una magnitud y protagonismo que permiten su identificación y comprensión global, o lo que es lo mismo, la vega protagoniza un paisaje integrado como gran cuenca visual de alto nivel de visualización desde los bordes al interior y viceversa con multitud de escenarios, muchos de ellos formados por la asociación histórica y cultural de los elementos. Sin embargo existen a su vez escenarios que se encuentran relativamente deteriorados por las distintas acciones llevadas a cabo. Sin lugar a dudas, la recuperación de estos, pasaría por la adopción de medidas de intervención adecuadas que consigan su revalorización.

De acuerdo con estas consideraciones, el Plan General adopta respecto a la Vega, una serie de criterios que trata de plasmar en objetivos concretos y a su vez relacionados con la singularidad del espacio que acabamos de describir.

En primer lugar la opción que el Plan General adopta, es la de no ocupación del espacio de la vega. Esta medida, que en cierto modo podría interpretarse o entenderse como negativa, desde el Plan General se trata de dotarla de una serie de políticas activas para alcanzar un doble objetivo: proteger un espacio singular y legar a las generaciones venideras un espacio que tradicionalmente ha formado parte de la propia imagen de la ciudad.

Y puesto que la vega tiene una relación continua con la ciudad, en la actualidad sesgada por el muro físico que supone la circunvalación, el Plan General prevé para los espacios de vega que, aunque pocos, quedan entre la ciudad y la vía, su conversión en Sistemas Generales de espacios libres que mantengan el uso agrícola que actualmente tienen. De este modo, la vega se introduce en la ciudad, rehaciéndose la ruptura entre ambos espacios.

La limitación del crecimiento de la ciudad hacia la vega, se completa con el concepto de Especial Protección Agrícola que para la vega, mantiene el documento del Plan General a la vez que se proponen una serie de actuaciones que se conceptúan como de *políticas de protección activa*, dentro de las cuales se concretan las siguientes propuestas:

- Acciones de reforestación y tratamiento de las márgenes del cauce del Genil. Programa de reforestación en los bordes y en parte de las fincas que se sitúan en las márgenes del río y que muchas de ellas en la actualidad se encuentran improductivas, con objeto de recuperar la imagen deteriorada que presenta este elemento. La importancia de esta regeneración de los bordes del Genil, es doble, por un lado, se recupera el paisaje global del eje vertebrador de la vega: el río Genil por otro, se ofrece a los ciudadanos el disfrute de este pasillo lineal de gran entidad para el municipio de Granada.

- Erradicación de usos y actividades prohibidas.
La vega del municipio dada su cercanía con la ciudad, ha ido ocupándose por usos y actividades de difícil encaje en un suelo especialmente protegido. La propuesta que realiza el Plan General para llevar a cabo la erradicación de usos y actividades prohibidas, supone la regeneración de espacios que actualmente están perdidos y, evitar en lo posible que estos usos prohibidos tensionen a resto de usos agrícolas del espacio.
- Tratamiento de caminos, acequias y elementos de estructura territorial.
La ocupación de la vega a lo largo de su historia y dentro del modelo que ha venido desarrollando, da lugar a la plasmación en el territorio de un entramado de redes de comunicación cuya lectura ayuda a comprender los aspectos referentes a su desarrollo, forma de aprovechamiento agrícola, etc, podemos numerar como componentes de esta red, los caminos que con estructura radial y partiendo de Granada, llegan a todos los pueblos del cinturón dando acceso a las distintas parcelas de regadío. En otro nivel de comunicación interno de este territorio, situamos los restos de las vías pecuarias (cañadas, cordeles, veredas y coladas). El tratamiento de esta red interna, y el valor visual que ofrece, puede dar respuesta a las demandas sobre sistematización de recorridos peatonales y cicloturistas que conlleven un mayor acercamiento del ciudadano con su territorio.
- Conservación de las edificaciones rurales de interés.
Se recogen en el Plan General la relación de edificaciones rústicas cuyo significado en el territorio da idea de las peculiaridades tanto desde el punto de vista arquitectónico como de las funciones que en ellas se desarrollaban para llevar adelante la actividad agrícola en la vega. Se completa el inventario existente del Plan Especial de la Vega con el presentado por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, y se realiza un esfuerzo más en la concreción de valorar este elemento del territorio para que, con una intervención activa enfocada en posibilitar su rehabilitación, adecuación del entorno y usos excepcionales, no se desvirtúe el carácter original de las mismas determinando el grado de intervención según el nivel de protección que se asigna a cada edificio.

4.1.2. Las cuencas de los ríos Genil, Darro y Beiro

El otro gran ámbito del territorio municipal es el conformado por la presencia del paso de tres ríos: Genil, Darro y Beiro. Espacio de características diferentes a las de la vega tanto a nivel de elementos físicos como de actividad productiva pero no exento de un tratamiento específico y de actuación sobre él, en igualdad de condiciones y oportunidades.

Las políticas activas que desde el Plan General se propugnan para la vega, toman en este otro espacio un carácter común a las anteriores y una singularidad específica que se determina con la programación y puesta en marcha desde el Plan General sobre todo de tres actuaciones singulares.

- Operación entorno del Beiro.

El sellado del vertedero llevado a cabo y, la entrega de este espacio una vez regenerado al municipio, posibilita desde el Plan General retomar la idea de crear, aprovechando el sellado y posterior regeneración de esta zona, un gran Parque Público que pasará a formar parte igualmente de los Sistemas Generales de Espacios Libres en la zona Norte de la ciudad, zona de indudable valor paisajístico: Barranco de San Jerónimo. La propuesta junto a la determinación del Plan General de materializar en el entorno próximo un Área de Reserva, puede suponer que en un futuro próximo, se materialicen determinados Equipamientos Dotacionales que completen esta actuación.

- Operación Darro.

La formulación de propuestas en esta zona del Darro desde el Plan General, abarca en su conjunto tres aspectos:

a. La recuperación del Cerro de San Miguel: Incluido en la delimitación del Conjunto Histórico de Granada. Ofrece unas panorámicas visuales como fondo de la ciudad en la zona del Darro y además es el frente panorámico del conjunto monumental de la Alhambra.

Las intervenciones en una zona tan delicada deben de ser cuidadas al máximo, de ahí que desde el Plan General al contemplar la propuesta, se incluya la conveniencia de su desarrollo conjunto entre la Consejería de Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Granada.

b. Camino de Beas: Camino tradicional del asentamiento urbano rural. Se trata del fenómeno de ocupación que se produce sobre el eje de comunicación entre Granada y el Levante. Este asentamiento presenta además unas características particulares por su situación privilegiada en el valle y con una intensa alternancia de usos residenciales, agrícolas y ganaderos.

c. Adecuación Paisajística del Darro: Se trata de la realización de un Plan Especial en el que se coordinen las dos actuaciones anteriores y se complete con una adecuación paisajística de todo el valle del Darro.

- Acciones de potenciación del Parque Periurbano.

Se trata de una operación de renovación y potenciación para completar el programa iniciado por la Consejería de Medio Ambiente en desarrollo del Proyecto del Parque Periurbano. La terminación de dicho proyecto en el que se incluyen actividades culturales, deportivas, de identificación de la naturaleza, con posibilidades de senderismo, etc, pueden significar para la ciudad y su comarca la dotación de un espacio libre de inigualables condiciones de disfrute real.

4.2. Estructura General

4.2.1. Inserción en la estructura viaria del Área Metropolitana.

El análisis de la Estructura del Plan General pasa necesariamente por la obligación de considerar la ciudad desde una nueva actitud globalizadora. Ciertamente es que su condición cada vez más caleidoscópica tiende a la dispersión; pero no es menos cierto

que también debe entenderse la ciudad como receptora infinita de nuevas ideas y como articuladora de cuantas apuestas estratégicas superen la escala local del urbanismo tradicional.

La experiencia de la ciudad está cada vez más sujeta a los flujos y al intercambio generados por el aumento de circulación de personas, vehículos e información. Sin embargo, el ritmo de estos flujos, que cambia el carácter y la función del espacio sobre el tiempo, no ha llegado a tener tanta trascendencia para la percepción de la ciudad como la altura de los edificios, el ancho de las calles y la disposición de los monumentos. El Plan General pretende liberarse de los complejos que puedan impedir la definición de una nueva escala de ciudad.

La dimensión adquirida por la red viaria en cuanto elemento estructurante obliga a esta visión supramunicipal para entender la relación actual de la ciudad con el territorio; en ese sentido, el nuevo sistema de Comunicaciones y Transportes del Plan de Ordenación Territorial pretende asegurar la accesibilidad y articulación del territorio mediante la construcción y/o mejora de las redes y sistemas que relacionan la aglomeración urbana de Granada con la región y áreas urbanas exteriores. El conjunto de infraestructuras de comunicaciones propuesto persigue su plena integración a fin de posibilitar la intermodalidad, por un lado, y la movilidad entre los núcleos de la corona metropolitana, por otro.

Las previsiones establecidas por el Plan de Ordenación Territorial para el sistema de Comunicaciones y Transportes del Area Metropolitana se asumen básicamente desde la reestructuración de las redes que le afectan y, en consecuencia, de los tejidos por ellas articulados; se comparte la reordenación estratégica del territorio propuesta, aunque, no obstante, se matizan desde el Plan General algunos aspectos referentes a la reutilización de determinadas preexistencias y a una adecuada relación entre el paisaje urbano y el paisaje de la Vega.

La propuesta viaria del Plan de Ordenación del Territorio persigue fundamentalmente segregar los tráficos específicos de paso de aquellos con origen o destino en la propia aglomeración y de origen interno. La Segunda Circunvalación 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, permitiendo el paso a través de la misma sin interferencias de tráficos municipales o supramunicipales y distribuyendo los desplazamientos entre dichas carreteras y los distintos sectores de la aglomeración que sean origen o destino de los mismos. Esta nueva vía precisará de los adecuados enlaces con la Circunvalación existente, a la vez que provocará nuevos puntos de acceso a la ciudad que diversificarán las posibilidades actuales.

4.2.2. Sistema de Transporte Metropolitano

El nuevo sistema alternativo de Transporte Metropolitano avanzado por el Plan de Ordenación Territorial pretende corregir la grave limitación actual del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros en la aglomeración urbana; la implantación de un nuevo sistema de transporte ligero quiere satisfacer las demandas de movilidad interna



Vista parcial de la ciudad y el sector Sureste de la aglomeración con los terrenos del Campus de la Salud. (Aerofoto).

de los habitantes de la comarca. El desmantelamiento de la vía de Moreda entre el Polígono Juncaril y Granada permitirá unificar y mejorar accesos ferroviarios a través del soterramiento del actual trazado de Bobadilla. Pero asimismo, reciclando aquella preexistencia, permitirá apostar por un primer Eje Norte-Sur de metro ligero en superficie con doble vía sobre plataforma reservada que, una vez demuestre su viabilidad, se complementará progresivamente con sucesivas líneas que enlacen los diversos núcleos de la aglomeración entre sí y con la ciudad.

Esta apuesta, complementada por los intercambiadores de transporte con la red urbana planteados junto a la Nueva Estación de Andaluces y junto al nudo de enlace de la Circunvalación con calle Recogidas y con la previsión de un cinturón de aparcamientos periféricos, constituirá un firme apoyo al Plan de Peatonalización del Centro.

Asimismo se recoge una propuesta de 2ª fase de trazado, una vez asumida la instalación del sistema, su impacto sobre la ciudad y la definitiva supresión del transporte privado en el Centro Histórico.

4.2.3. Sistema de aparcamientos periféricos

Además del reconocimiento de los aparcamientos existentes, el Plan General apuesta por el establecimiento de un sistema de aparcamientos periféricos que limiten la entrada del tráfico privado al centro de la ciudad. Para ello se han ubicado en emplazamientos estratégicos que garanticen su uso continuado, sea cual sea el punto elegido de acceso rodado.

4.3. *Crecimiento de la Ciudad*

En consonancia con el criterio de integración territorial expresado anteriormente y las expectativas de evolución de la población, el Plan General opta por la programación de una oferta de nuevo suelo moderada, adecuada a una política de vivienda diversificada y tendente a la producción de vivienda social.

4.3.1. Población

La población de derecho de Granada en el año 1998, de acuerdo a los datos del Instituto de Estadística de Andalucía era de 241.471 habitantes. De ellos, 128.752 eran mujeres y 112.719 hombres. Entre 1911 y 1998 el municipio tuvo un descenso de población relativo de 5,38 puntos, en gran parte explicable por la redistribución de población en la aglomeración.

De acuerdo a los datos contenidos en la Información Urbanística practicada a lo largo de la elaboración de los anteriores documentos de la Revisión del Plan, se desprende, en efecto, una gran disparidad entre el crecimiento de la aglomeración

urbana de Granada y la capital (2,26% anual contra un 0,65% en el periodo 1981-1995).

El escenario de crecimiento poblacional que se toma a estos efectos como referencia es el previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada que estima una población de 500.000 habitantes para los 32 municipios del área metropolitana para mediados de la primera década del siglo con una distribución espacial difícil de establecer por su dependencia de la movilidad geográfica condicionada por la evolución de los precios de la vivienda en las distintas localizaciones de la aglomeración y las estrategias privadas de acumulación de suelo,.

Se tomará, en todo caso, como escenario probable la horquilla de 300.000 a 325.000 habitantes en Granada para el año 2011.

4.3.2. Vivienda

El dato de habitantes por vivienda estimado en 1995 era de 3,05 considerando sólo las viviendas ocupadas.

El escenario previsto de crecimiento de población, admitiendo una cierta tendencia a la regresión de la dispersión de la ciudad en la comarca, alentada por la política de producción de suelo apto para la promoción de VPP, que se propone como objetivo del Plan General, arroja un incremento máximo previsible de población de la ciudad de Granada entre 60.000 y 85.000 habitantes.

De acuerdo a esta previsión el número máximo de viviendas necesario sería de 27.800 unidades en el punto superior de la horquilla, considerando todos los conceptos de localización, origen y producción, en un horizonte de 11 años, superior al estimado para la vida útil del Plan.

Las previsiones basadas en el ritmo actual de construcción de nueva vivienda, medida según el número de licencias de obras concedidas por el Ayuntamiento de Granada, sería de 16.800 en 10 años (extrapolación de los datos de 1991 hasta hoy, corregidos por la tasa de disminución de viviendas desocupadas. Este dato resulta mas cercano a la zona inferior de la horquilla prevista.

Si bien no es posible confirmar estas previsiones, sobre todo si se tienen en cuenta las muy diferentes previsiones disponibles en cuanto a la tendencia de los ciclos económicos a medio plazo, se considera que no será posible atender la demanda real si no se hacen previsiones suficientes en el Plan General que permitan implementar una política de suelo y rehabilitación que de margen a la autoridad urbanística para intervenir con alguna eficacia en el mercado.

4.3.3. Suelo y crecimiento de la ciudad

Con estas premisas, el Plan General diseña una estrategia de desarrollo basada en los siguientes ejes generales:

- Equilibrio de desarrollo interno y externo de la ciudad.
 Interno mediante la apuesta por la rehabilitación y revitalización del centro histórico, y las propuestas de reforma urbana y fomento de la creación de nuevos centros de actividad en los barrios interior
 Externo, mediante una oferta moderada de nuevos suelos, tendente a la producción de vivienda con algún régimen de protección pública.
- Opción por un crecimiento cualificado frente a crecimiento extensivo. Por una parte se trata de acompañar la creación de las nuevas piezas con operaciones de reestructuración de la trama urbana. Tan importantes como la creación de nuevas vías de entrada a la ciudad privilegiadas desde de calidad ambiental y paisajística, (RENFE, Conexiones del Oeste, Regeneración del Beiro)
- Adopción de mecanismos de intervención en el mercado de suelo, acorde a la política de vivienda que se pretende mediante:
 Sistemas y plazos de gestión de los nuevos suelos con paso a los sistemas de gestión pública de los sectores de suelo urbanizable que no se desarrollen con la agilidad prevista, incluso con acción expropiadora y utilización de la figura del concesionario, prevista en el Reglamento de Planeamiento para el sistema de expropiación y con las condiciones de adjudicación por concurso que expresamente se prevén en la Normas urbanísticas, y que no han de ser otros que las de la producción de vivienda VPP, viviendas alternativas para jóvenes, mayores, estudiantes, etc, y la mejora de la calidad de la urbanización.
 Obtención de suelo para incorporar al Patrimonio Municipal en todos los nuevos sectores de suelo urbanizable residencial (procedente del 10% y de la adscripción de suelo de Sistemas Generales de propiedad municipal)
 Creación de Áreas de Reserva de Terrenos, con el contenido del Art. 278 de la Ley Andaluza 1/97 en situaciones estratégicas (Bobadilla, Carretera de Viznar, Túnel del Serrallo) que permitan a la administración participar en un segundo escalón de previsiones temporales en la puesta en el mercado de suelo para vivienda de Protección Pública.
- Obtención de nuevos suelos urbanos para vivienda social en operaciones de reforma interior de suelos vacantes, particularmente en aquellos provenientes de instalaciones públicas desafectadas de sus anteriores usos.
- Puesta en marcha de una política de transformación y mejora de conjuntos urbanos en situación de gran deterioro físico y/o marginación social, mediante operaciones de remodelación o reconstrucción, con realojo de sus habitantes, confiados a la gestión de las empresas públicas y con participación donde sea posible de la iniciativa privada.
- Programación de suelo suficiente para la implantación de actividades productivas, con previsiones específicas para la industria, el ocio, el comercio y el turismo. procurando localizaciones estratégicas en cuanto a su accesibilidad y relación con grandes equipamientos de la ciudad.
 La producción y desarrollo de suelo industrial, gravemente dificultada en el municipio de Granada en la gestión urbanística de la última década, a causa de los precios alcanzados por el suelo que han hecho inviable su puesta efectiva

en el mercado, se confía a una intervención municipal mas enérgica en la gestión con un mecanismo de plazos y cambio del sistema de gestión, incluso con acción expropiatoria alternativa con concesionario en los mismos términos que los sectores de suelo residencial.

Asimismo, se programan sectores de suelo terciario para el desarrollo de instalaciones turísticas, comerciales y de ocio al Norte y al Sur de la ciudad. (Cerrillo de Maracena, Ronda Sur)

4.4. *El Centro Histórico*

4.4.1. El valor simbólico y cultural del centro histórico. Su complejidad

El centro histórico de Granada, entendiendo como tal el ámbito afectado por las vigentes delimitaciones de conjuntos históricos, representa el tejido urbano vivo de representación simbólica de la ciudad.

En este carácter simbólico de representación de la ciudad que tiene su centro, deben ponderarse los valores de carácter patrimonial, histórico, cultural, naturales y paisajísticos, donde, además de las imágenes universalmente conocidas de la ciudad, deben reivindicarse el vasto acervo de situaciones de interés y valor en la caracterización de su conjunto histórico.

Como ciudad marcada indeleblemente por la presencia de la Alhambra, deben superarse políticas de concentración exclusiva de las potencialidades simbólicas sobre los indudables valores del conjunto monumental alhambrense, antes bien incardinándolas con la difusión de los valores y contenidos representativos y simbólicos de todo su centro histórico. En el maridaje entre centro histórico y Alhambra se encontrarán vías de beneficio mutuo, con un mejor equilibrio en la distribución de los esfuerzos y recursos surgidos de la explotación de sus valores. Por otro lado, como soporte de las diversas actividades presentes en la evolución urbana y la ciudad, el centro histórico destaca por la complejidad de las funciones y usos que sobre el mismo se desarrollan.

Superados los temores a la terciarización del centro histórico, hoy el problema del mismo se centra en la detención de su progresivo abandono y de los procesos de pérdidas en sus valores patrimoniales, en las fijación y aumento de su población, y en el fomento de políticas de asignación funciones urbanas que contribuyan a la puesta en uso del mismo.

Dentro del centro histórico de Granada, la capacidad de asunción simbólica de representación de la denominada Área Centro es indudable, siendo además deseable su potenciación, sin que ello suponga renuncia alguna a convenientes políticas de descentralización administrativa que coadyuven a la adecuada estructuración y/o revitalización de las periferias.

Por último, también parece decisiva la consideración de las diversas áreas del centro histórico, y éste en su conjunto, como parte constitutiva e indivisible del organismo total de la ciudad, con el resto de cuyos barrios debe integrarse en posiciones de equilibrio, pero atendiendo en todo caso a la singularidad que su posición de centralidad supone.



Centro de la ciudad visto desde la circunvalación en el sector Neptuno-Recogidas con el Parque García Lorca en primer término. (Aviófoto).

Es en valor cultural donde radica la singularidad anunciada, y donde la caracterización del centro histórico adquiere una marcada diferenciación respecto del resto de la ciudad.

El Plan General realiza un exhaustivo reconocimiento de los valores patrimoniales del centro histórico, muchos de ellos desarrollados con mayor grado de acercamiento por los Planes Especiales de Protección vigentes o en redacción, que afectan a ámbitos incluidos en el conjunto histórico de la ciudad. El valor cultural no sólo radica en dichos elementos patrimoniales reconocidos individualmente, o considerados en su conjunto, sino también en la capacidad indudable del centro histórico para la evocación e interpretación del pasado de la ciudad, y su capacidad como soporte de las actividades de creación presentes y futuras.

La ciudad, consciente de las posibilidades existentes de explotación de los valores culturales del centro histórico, intenta engancharlos al fuerte tirón que tradicionalmente ha supuesto el conjunto monumental de la Alhambra, con esfuerzos y resultados de diversa índole, y que requieren un entendimiento conjunto de las imbricaciones de ambas realidades. Por otra parte, si bien existe un amplio consenso sobre el reconocimiento de los valores patrimoniales y culturales a proteger, también es cierto que la efectividad de las políticas con dicho destino pueden considerarse insuficientes.

En el caso particular del centro histórico de Granada, el desalojo de usos producido, desde los residenciales hasta los de representación, ha favorecido una desvitalización de determinadas zonas del centro histórico que debe detenerse. Siendo limitadas las posibilidades y recursos para la intervención sobre los bienes de interés patrimonial, es preocupante el desistimiento que sobre la recuperación de los valores culturales se ha producido por parte de instituciones públicas.

Resulta necesaria por tanto, una modificación en las políticas de asignación de usos, en las de fomento de la protección del patrimonio, y en las de vitalización de zonas del centro histórico mediante la implantación de equipamientos públicos. Estos últimos, además de esforzarse en asegurar, mediante operaciones de rehabilitación, la conservación de los elementos patrimoniales mediante su puesta en uso, contribuyen a la fijación de actividades tradicionales y a la atracción de nuevas. Es por ello que en la preservación efectiva de los valores culturales del centro histórico radica fundamentalmente la protección de la propia identidad de toda la ciudad, y el cumplimiento de la obligación de transmisión del legado cultural recibido a las siguientes generaciones.

4.4.2. Valor económico del centro histórico

En las peculiaridades descritas para el centro histórico, en sus capacidades para la representación, y en los valores patrimoniales que encierra, descansan las potencialidades económicas del mismo. Las políticas de protección y rehabilitación, las de puesta en uso y valor de los elementos de interés histórico-artístico, son hoy día un auténtico recurso económico de dinamización para el centro histórico, de creación directa e indirecta de recursos económicos para el conjunto de la sociedad granadina.

En la última década, se ha asistido a la potenciación del sector turístico, con un amplio aumento de la oferta de plazas hoteleras en la ciudad. Las posibilidades que la ciudad de Granada presenta para el desarrollo del sector turístico, no deben olvidar la necesidad de especialización progresiva de la oferta. Dichas posibilidades, especialmente evidentes para el turismo especializado o temático, hacen pensar en un aumento del peso de este sector en el conjunto de la producción económica local. Esta especialización deberá ir acompañada por una diversificación de la oferta, que debiera comenzar por la entrada en escena de más valores de atracción turística que los tradicionalmente explotados.

Por ello la implantación de políticas efectivas de conservación y puesta en valor de la “materia prima” a ofertar, debe ser el objetivo prioritario de las estrategias de intervención en el centro histórico. Junto a las posibilidades que la explotación turística ofrece para el centro histórico, deben buscarse los efectos positivos que la ubicación en el mismo de otras actividades puede tener.

Las situaciones de abandono de usos, de pérdida progresiva no sólo de población, sino de contenidos funcionales para los edificios, conlleva situaciones progresivas de ruinas en la edificación, junto a procesos de degradación del tejido urbano. Las políticas de asignación de usos en el centro histórico, primando determinadas actividades en edificios de interés, puede contribuir a la puesta en el mercado de inmuebles hoy día condenados al abandono, y con ello, favorecer políticas de fijación y/o recuperación de población en barrios históricos.

4.4.3. Estrategias de Intervención y políticas de Rehabilitación en el Centro Histórico

El Plan General reconoce los perímetros de protección correspondientes a las delimitaciones de conjuntos históricos actualmente vigentes en el ámbito de su término municipal. No obstante, ante la posibilidad de una revisión de dichos perímetros, y de la consideración y redefinición de la Alhambra como conjunto monumental, el documento del Plan incorporará en su momento las correspondientes modificaciones que sobre las actuales delimitaciones se produzcan, una vez aprobadas por la administración competente en dicha materia.

Igualmente se incorporan las determinaciones correspondientes a los Planes Especiales de Protección vigentes, que afectan a los ámbitos de Alhambra, Albaicín y San Matías (conforme a los perímetros contemplados en dichos documentos), actuando el Plan General con carácter supletorio y/o complementario en dichos ámbitos. No obstante, para el caso de los Planes Especiales de Protección de la Alhambra y Albaicín, se señala la necesidad de revisión de dichos documentos, ante todo, para adaptar sus determinaciones a situaciones más actualizadas, e incorporar las experiencias habidas de gestión y desarrollo desde sus respectivas aprobaciones definitivas.

La normativa de protección del patrimonio contenida en el Plan General, se estructura basándose en una primera clasificación de los bienes objeto de protección, que corresponden tanto a los incluidos en el centro histórico, como fuera del mismo. Dicha estructuración pretende un reconocimiento detallado de las realidades a prote-

ger, diferenciando entre el patrimonio arquitectónico, el arqueológico, los conjuntos urbanos de interés, los jardines de carácter singular y los elementos de interés (entre los que se incluyen los itinerarios urbanos y periurbanos, las vistas de interés, los sitios y lugares de valor históricos, y los elementos de carácter singular). Se establecen una serie de disposiciones comunes a todos los bienes objetos de protección, así como condiciones particulares de intervención para cada una de las categorías patrimoniales establecidas.

En cuanto a la elaboración del Catálogo, se mantienen los correspondientes a los Planes Especiales de Protección vigentes (Alhambra, Albaicín y San Matías), y se asume, por su mayor especificidad y acercamiento a la realidad patrimonial, el elaborado para el documento de Avance del Plan Especial de Protección del Área Centro. El documento del Plan General completa el listado de elementos catalogados incluidos en los documentos antedichos, considerando aquellas piezas objeto de protección específica situados fuera de los ámbitos afectados por los mencionados Planes Especiales de Protección vigentes y en redacción.

Para el caso del patrimonio arquitectónico se establece una gradación de niveles de protección, que se relaciona con las medidas de fomento y valoración de inmuebles catalogados hoy vigentes. De este modo se establecen cuatro niveles de protección: el Nivel 1, de protección monumental; el Nivel 2, de protección integral; el Nivel 3, de protección estructural, y el Nivel 4, de protección ambiental.

Esta gradación se establece en función de la importancia de los edificios, y/o de los elementos de interés a proteger. El Nivel 1 corresponde a los inmuebles que poseen cualificación equiparable a los monumentos o bienes de interés cultural (protección monumental); el Nivel 2, corresponde a los edificios cuyo valor les hace acreedores a la protección global de los mismos (protección integral); el Nivel 3, reúne los inmuebles con valor histórico o artístico, donde es necesaria la protección de sus estructuras fundamentales; y el Nivel 4, recoge aquellos edificios que cualifican el espacio urbano al que pertenecen, y donde es necesaria la protección de determinados elementos catalogados. La asignación de niveles de protección, permite, en cada caso, la ejecución de un determinado tipo de obras, tanto más conservadoras cuanto mayor es la protección, y más permisivas para las operaciones de nueva planta, cuanto menor es el nivel determinado.

En definitiva, el Plan General apuesta por una política de protección del patrimonio, tanto en el centro histórico de Granada, en donde existen planeamientos específicos ya redactados o en redacción, como para los elementos puntuales, o conjuntos de interés, situados fuera de su ámbito y dentro del término municipal. La tutela que se establece sobre los elementos a proteger desde el documento del Plan General, y particularmente, para los incluidos dentro de las delimitaciones de conjuntos históricos vigentes, mantiene unas cautelas propias de su marco de análisis y diagnosis, confiando al acercamiento más menudo, propio de los Planes Especiales de Protección, el establecimiento de medidas más concretas que fijen las condiciones individualizadas de protección o intervención sobre los elementos unitarios catalogados.

Se produce, no obstante, un salto cuantitativo y cualitativo en las estrategias de intervención, basado tanto en el mayor acercamiento que han supuesto los documentos

de planeamiento especial, con carácter de protección, redactados y en redacción, sobre la realidad patrimonial, como en un esfuerzo por el reconocimiento de un mayor número de elementos, que desde diversas ópticas, son merecedores de protección específica.

La normativa del Plan General favorece el mantenimiento de la edificación consolidada, permitiendo la consolidación de un mayor aprovechamiento en operaciones tendentes a la conservación del parque edilicio, frente a las intervenciones por sustitución.

Así, para el caso del centro histórico, se produce una apuesta por actuaciones tendentes a la conservación de los inmuebles frente a las actuaciones por sustitución, lo que redundará en también en una más efectiva protección del patrimonio edificado de interés, y en la posibilidad de equilibrio entre las operaciones de rehabilitación y las de nueva planta. Para el resto de la ciudad consolidada, el Plan General admite el mantenimiento de la edificación patrimonializada con anterioridad a su entrada en vigor, aunque disminuye las condiciones de ordenación para actuaciones de nueva planta en aquellos lugares que se consideran entran en conflicto con el modelo de ciudad propuesto, manteniendo en este sentido criterios similares al hasta ahora planeamiento vigente.

El entendimiento del centro histórico de Granada, con la gran complejidad morfológica y funcional que el mismo posee, como una parte más de la ciudad caracterizada por unos valores singulares de carácter simbólico, cultural e identitarios, hace imprescindible acometer su protección y revitalización mediante una lectura continua del tejido continuo urbano, que reconozca la inexistencia real de límites físicos que separe n la zona histórica de sus entornos próximos, lo que lleva a adoptar decisiones en los mismos de influencia directa en el devenir del propio centro histórico. Los problemas de accesibilidad y movilidad recayentes sobre el centro histórico de Granada, aunque no exclusivos de esta ciudad, quedan agravados por las especiales características de la misma.

Los procesos de progresiva densificación del tejido histórico que trajo el desarrollismo urbanístico iniciado en la década de los sesenta, con numerosas operaciones de sustitución de la edificación mediante aumento del aprovechamiento urbanístico, destrucción de la identidad parcelaria (operaciones de agregaciones y segregaciones indiscriminadas de parcelas), y operaciones de elevación de alturas, con densificación del número de viviendas, junto con el mantenimiento intacto de la trama (muy poco afectada por operaciones significativas de ensanches), y la popularización del transporte privado de vehículos, llevan al colapso de las vías de acceso y relación en el tejido histórico.

Esta situación se agudiza cuando los procesos de emigración de la población desde el propio centro histórico hacia las periferias de la ciudad y a su área metropolitana, no resuelven convenientemente, mediante políticas adecuadas de descentralización, la dotación de usos de servicios y equipamientos en los nuevos ensanches, por lo que sus poblaciones siguen gregariamente vinculadas al centro histórico para obtener tales servicios.

Si a ello se une finalmente una falta de concienciación del uso del transporte público, junto con una política inadecuada de implantación de aparcamientos públicos

en pleno corazón del centro histórico que requieren inexcusablemente una fuerte penetración del tejido histórico para su uso, los problemas de accesibilidad y movilidad, lejos de solucionarse, se agravan día a día.

Por otro lado, no se ha procedido tampoco a la suficiente concienciación de la ciudadanía sobre las bondades de los procesos de peatonalización, o restricción controlada de tráfico, para determinadas áreas del centro histórico, en tanto que generadoras de actividades y fuentes de recursos económicos.

De este modo, lejos de entender dichas políticas como periclitadoras del papel de centralidad de las zonas históricas, debe entenderse que las mismas coadyuvarán a la necesaria especialización funcional de las mismas, y a la puesta en valor de sus elementos de caracterización, que como se ha demostrado, constituyen fuentes generadoras de recursos económicos directa e indirectamente.

Por ello, este Plan General apuesta por progresivas políticas de peatonalización y restricción de tráfico para las diversas áreas del centro histórico, apoyadas por acciones previas de dotación de adecuados aparcamientos públicos, potenciación del transporte colectivo, y fomento de alternativas privadas de transporte (bicicleta).

Las políticas de aparcamiento y peatonalización, deberán además apoyarse con una decidida apuesta por la potenciación del transporte público, que deberá adecuarse a las características especiales de la trama viaria del centro histórico, mediante el aumento significativo de la flota de microbuses, y la disposición de intercambiadores de transporte estratégicos, que desde los accesos a la ciudad dotados con aparcamientos subterráneos (entorno de Recogidas, Avenida de la Constitución y Paseo del Salón), permitan un rápido y efectivo transporte hacia los distintos puntos del centro histórico.

El papel del transporte público se torna esencial en las posibilidades de accesibilidad a zonas especialmente complejas, caso del Albaicín y del Sacromonte. Para el primero parece conveniente el mantenimiento de la restricción de acceso de tráfico rodado al mismo, acompañada de estrategias de establecimiento de aparcamientos en su perímetro externo. Para el segundo debe contemplarse la posibilidad de unión del actual Camino de la Abadía con el Camino de Beas, que supondría una mejora sustancial en su accesibilidad.

Un papel decisivo en el éxito de la progresiva implantación de políticas de reducción del tráfico rodado privado en el centro histórico, tendrá la ejecución del sistema de transporte público que supone el denominado metro ligero, emanado de las propuestas del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada y que el Plan General recoge, apostando por el trazado de una línea que de norte a sur recoja los mayores flujos poblacionales posibles, permita la comunicación y acceso a equipamientos estratégicos de la ciudad y su área metropolitana (estación de autobuses, estación de ferrocarril, grandes equipamientos culturales y deportivos de la zona sur), y que discurriendo por el propio Camino de Ronda y, en su caso, por la vía paralela de Arabial, complemente los efectos benéficos producidos con la construcción del gran aparcamiento subterráneo bajo el Camino de Ronda.

Ambas actuaciones sobre el Camino de Ronda, suponen una apuesta de transformación de la imagen urbana de dicha vía, con una decidida puesta en valor de la misma, como cinturón lineal de relación por el oeste del centro histórico con las penetraciones a la ciudad desde la actual circunvalación.

Las actuaciones de reforma urbana interior en el centro histórico deben constituirse en oportunidades no sólo de solución puntual de conflictos, sino también de revitalización y dotación de equipamientos y espacios libres para las diversas zonas del mismo, y con ello, de mejora de las condiciones de calidad de su hábitat. Las actuaciones previstas de reforma del centro histórico contemplan, tanto desde los documentos de Planes Especiales como desde el Plan General, la posibilidad de puesta en valor de las potencialidades de la zona. De este modo, aunque la estrategia de protección del Plan General asume las bases conceptuales y el marco jurídico expresados en las vigentes legislaciones de protección del patrimonio, las operaciones de reforma urbana ubicadas en el centro histórico, al realizarse sobre oportunidades singulares en vacíos urbanos o zonas a transformar, modifican la trama urbana, pero buscando en todo momento la puesta en valor de la misma, la mejora de la escenografía urbana, la mayor consecución de espacios libres y/o peatonales que la enriquezcan, y la mejor obtención de equipamientos públicos que la estructuren.

En coordinación con las líneas estratégicas de intervención planteadas por el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Área Centro, se contemplan, entre otras, actuaciones: en el entorno del Monasterio de San Jerónimo, una en Postigo de Zárate, una en el entorno de La Romanilla y otra en Cuartel de Las Palmas. Todas ellas deberán ser desarrolladas como Unidades de Ejecución del Plan Especial del Área Centro.

4.5. *Operaciones de Reforma Urbana*

Las ciudades contemporáneas tienden cada vez más a la descentralización, carecen de un único punto central, de poder o histórico, y multiplican los focos en los que se densifica la actividad y por tanto la edificación. Se pretende, pues, interpretar el conjunto urbano de Granada como una suma de pequeñas realidades sectoriales que funcionan con cierta autonomía y que tienen una potencia creativa propia que irradia a todo su entorno. La ciudad vista como un conjunto de barrios conduce a aprovechar las oportunidades que determinados vacíos urbanos o el desmantelamiento de determinadas actividades han producido para constituir instrumentos prioritarios de transformación. Esta actuación tiene la bondad de partir de la misma estructura de la ciudad y de la manera efectiva de producirse, sin imponer traumas, y no viene necesariamente limitada por las dimensiones de los barrios ni por su ambiente social. Efectivamente, hay determinadas zonas cuya irradiación puede superar el reducido ámbito vecinal y alcanzar transformaciones de mayor escala.

Es en estas zonas donde se ha pretendido volcar todo el esfuerzo de reforma urbana del Plan General. Además, para que funcionen con eficacia tienen que ser zonas en las que se pueda realizar una nueva implantación urbana que actúe como foco regenerador, o sea, como una nueva centralidad urbana.

Se formulará un nuevo esquema de prioridades en toda la ciudad de tal forma que la reordenación de todas aquellas infraestructuras desmanteladas y de todos los vacíos intersticiales ofrezcan un notable potencial como áreas de transformación que pueden

acoger actividades y que constituyan la coartada para el reequipamiento de grandes áreas de ciudad.

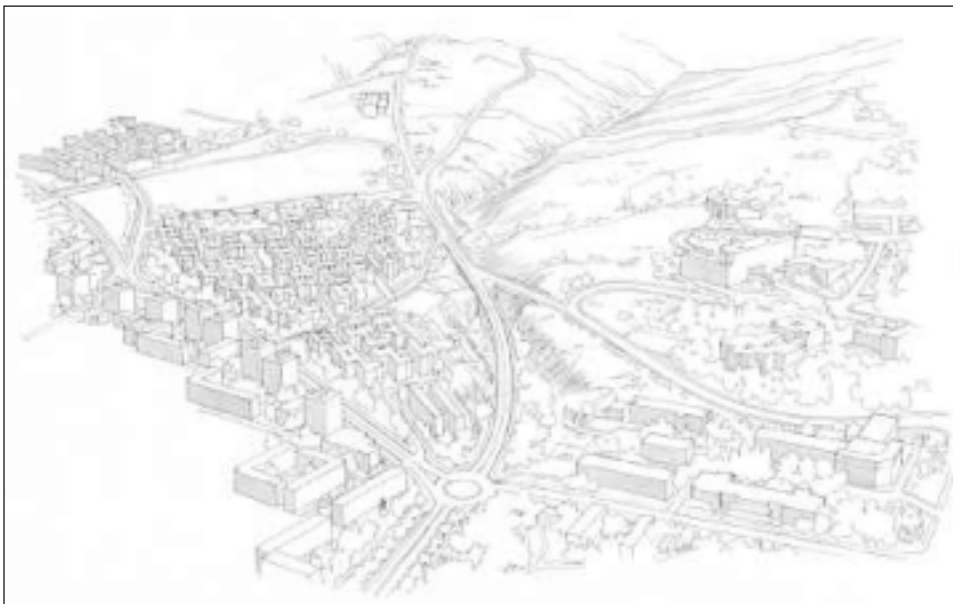
4.5.1. Las reformas propuestas

Estos nuevos focos marcarán unas nuevas centralidades. Se establecen cuatro grandes operaciones que se desglosan a continuación:

- a. *Operación Renfe.* Con el nuevo acceso a la ciudad a través de la antigua Carretera de Málaga y del barrio de la Bobadilla se desplaza el centro de gravedad del Barrio de la Chana desde la actual y despersonalizada Avenida de Málaga hasta el nuevo vial que transcurre por los Planes Parciales O-1 y O-2, O-3 Y O-4, sobre las vías del tren soterradas. Esta vía de penetración se convertirá en puerta de la ciudad una vez sobrepasado el umbral del puente sobre el Camino de Ronda, que se potenciará como gran mirador urbano. Finalmente, un gran espacio libre será presidido por la nueva Estación de Andaluces, desde donde se producirán nuevos puntos de relación de la trama urbana y que posibilitará la liberación del barrio de los Pajaritos del enclaustramiento que padece desde su génesis. Este nuevo foco de centralidad, soporte de numerosos desplazamientos motivados por la presencia de la Nueva Estación de Ferrocarril, del tranvía en superficie y del intercambiador de transportes tendrá como referente unas inmejorables vistas sobre Sierra Nevada, la Alhambra y el Albaicín. La apuesta por un edificio singular de transportes y comunicaciones permite anudar una trama que realmente sostiene la identidad del territorio; la relación de este nuevo edificio y espacio público con el centro de la ciudad se producirá mediante la ampliación del Parque de Fuentenueva y el desplazamiento de los Comedores Universitarios. Estos nuevos puntos de penetración a la ciudad pretenden confirmar el concepto de que los espacios para el tránsito de personas y vehículos son decisiones tan relevantes hoy como los espacios urbanos estáticos de la ciudad consolidada. Y de que, al igual que la red de calles define la distribución de la ciudad, la jerarquía de estas nuevas vías y de los espacios y servicios que generan, permitirán reorganizar los barrios de Pajaritos, San Jerónimo y parte de Avenida de la Constitución, jerarquizándolos y enriqueciéndolos con esta nueva área de centralidad con las adecuadas dotaciones.
- b. *Operación Mondragones- Los Cármenes-Cárcel.* La desafectación de las instalaciones militares de parte del Acuartelamiento Santa Bárbara, la propuesta de intervención sobre los terrenos de la antigua Cárcel y el Area de Reforma del Estadio de los Cármenes harán posible conectar la zona administrativa de La Caleta con un nuevo acceso a la carretera de Víznar, desde el Sur de la Casería de Montijo; esta operación, que transcurre en su totalidad sobre el cauce del río Beiro permitirá asimismo aumentar la longitud encauzada del mismo para resolver una zona fuertemente degradada en las proximidades del Campus



Operación Neptuno



Operación Beiro



Operación Avenida Circunvalación



Operación Renfe-Mondragones

Universitario de Cartuja. Esta intervención deberá ir acompañada a medio plazo con la desafectación del Acuartelamiento de Cervantes y su conversión en parque urbano que permita completar el recorrido de esta necesaria operación de reforma urbana.

Sin embargo, al margen de estas necesidades de articulación vial a nivel urbano, la zona presenta unas oportunidades de reequipamiento que se pretenden explotar desde el Plan General. El Acuartelamiento de Santa Bárbara permitirá la reutilización de unas naves militares existentes, dotando a la zona de un equipamiento público deportivo.

Un gran parque servirá de enlace entre la trama urbana del Barrio de los Doctores y la Barriada de San Francisco. El parque, de dimensiones suficientes para convertirse en referente de este nuevo centro urbano Norte, no impedirá la creación de una pequeña plaza de escala más doméstica en el interior de la Barriada de San Francisco.

La futura desafectación del Cuartel de Cervantes podría permitir a medio plazo convertir esta instalación militar en un gran espacio libre público que, además de enlazar la reforma antes descrita con el Campus Universitario de Cartuja, posibilitará dotar de zonas verdes a amplias zonas de la ciudad altamente deficitarias, a la vez que conectar la Carretera de Pulianas con el Paseo de Cartuja. Entre ambas operaciones, el Area de Reforma y del Estadio de Los Cármenes permitirá el enlace con la prolongación de la Avenida Joaquina Eguaras, a la vez que reconducen de manera más natural el tráfico entre la antigua carretera de Jaén y la avenida Doctor Olóriz, una vez eliminado el eje Universitario propuesto en anteriores fases de la Revisión del Plan General.

- c. *Operación Sur.* El crecimiento urbano descontrolado de la zona Sur ha ido generando vías radiales de salida de la ciudad apoyadas en caminos existentes. La carretera de Armilla, la avenida de Dílar, la carretera de La Zubia y el Camino Bajo de Huétor adolecían de una conexión concéntrica común a todas ellas que permitiese desplazamientos internos dentro de los distintos barrios. Con inicio en el nuevo nudo de enlace con la Circunvalación, en las proximidades de Neptuno, y a través de la calle Circunvalación, se ha definido un Area de Reforma en el barrio de Los Vergeles que da lugar a la continuidad de este nuevo eje viario para, a través de Bola de Oro y de una calle en las faldas del Serrallo, conectar con la carretera de la Sierra, según proyectos urbanos ya contemplados en el planeamiento vigente pero no llevados a su natural desarrollo. En una zona de confluencia de muy dispares tramas urbanas y tipologías edificatorias, un gran vacío urbano será ocupado por un espacio libre público ya obtenido por el planeamiento anterior.

La construcción de la Ronda Sur hace hoy innecesaria la consideración de este vacío como una gran avenida de enlace. Se reconsidera, pues su ancho en el tramo de conexión con el Barrio de la Bola de Oro para facilitar la gestión urbanística de los terrenos aún no obtenidos y se concentra el énfasis en la agrupación del mayor terreno posible para la creación de un nuevo espacio libre significativo. Los esfuerzos de reequipamiento del barrio se verán com-

pletados con dos actuaciones de carácter más local al servicio exclusivo del Barrio: la Hípica, que asegura con la disposición de la edificación el carácter público del espacio libre central; y la dotación en la calle Primavera de dos equipamientos, cultural y sanitario, sellando unas traseras e incorporando al futuro diseño de los edificios las ruinas romanas existentes en la zona.

- d. *Operación Oeste*. Las actuaciones sobre el borde Oeste de la ciudad han centrado sus esfuerzos más bien en la contención de las tensiones generadas por la proximidad de la Vega. Con la definición de los sectores de Suelo Urbanizable O-1, O-2, O-3 y O-4 se completa el crecimiento de la ciudad hacia el Oeste. La voluntad de disolución de los límites de la ciudad en las zonas de nuevo crecimiento, eliminando desafortunadas imágenes de ciudad en su nueva fachada hacia la Circunvalación, ha permitido la creación de grandes equipamientos deportivos que establezcan con su imagen los puntos de contacto de la ciudad y la Vega: junto a los desarrollos urbanos del Oeste, sistemas generales de espacios libres con ambiciosas dimensiones, de escala más territorial; en la antigua Estación de Alsina en el Camino de Ronda, se reutilizará la nave de estacionamiento de autobuses; finalmente, en el Area de Reforma de Neptuno se recuperará el equipamiento deportivo histórico, concentrando la edificación en la fachada hacia calle Arabial. La actuación sobre el Camino de Ronda, ya comentada en otro apartado de la Memoria, permitirá la interpretación de este elemento como un nuevo centro urbano de carácter lineal.

En consecuencia, no sólo se adopta una estrategia de revitalización de sectores potenciales sino, además, de una difusión de la centralidad. Esta opción estratégica de potenciar nuevas centralidades permitirá reequilibrar física y socialmente las distinciones urbanas, suburbanas e intersticiales con el reparto de nuevos corazones vitales de la ciudad.

4.6. *Operaciones de Transformación y Mejora*

El Plan General, en consonancia con el objetivo de comenzar una sistemática de actuación sobre los barrios, propone actuaciones sobre desarrollos de vivienda social de promoción pública emprendida desde los años 50 cuyo estado de deterioro o inadecuación requiere actuaciones tendentes a su mejor integración.

A tal fin, se delimitan dos zonas al norte y sur de la ciudad: Barriada la Paz y Patronato Santa Adela. Estas operaciones urbanísticas se caracterizan por la necesaria previsión de su programación desde el punto de vista del realojo progresivo de la población afectada en sus mismas zonas.

Los Planes Especiales de Reforma Interior o Mejora del Medio Urbano que deben desarrollarse para definir tales operaciones optarán, según los casos, por definir zonas de reordenación con sustitución de la edificación, actuaciones de creación de nuevos espacios libres y equipamientos y rehabilitación y reurbanización.

La financiación deberá contar con ayudas públicas (Planes de erradicación de infravivienda) y pequeños aumentos de edificabilidad cuando se actúe por sustitución.

5. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LAS PROPUESTAS DEL PLAN GENERAL

Se presentan, a continuación los principales datos numéricos de las propuestas contenidas en el Plan General, respecto a superficies de suelo afectadas a las diversas clases, capacidad de los mismos en razón de las determinaciones adoptadas y la cuantificación de las nuevas dotaciones previstas y su efecto sobre los estándares de equipamiento de la ciudad.

Cuadro de superficies de suelo según clasificación y situación respecto a las determinaciones del planeamiento.

<i>Suelo No Urbanizable</i>	
Protección agrícola general	7.418.321
Prot. Agrícola-arbórea	4.199.451
Prot. Agrícola-ganadera	2.331.987
Prot. Agrícola-activa	4.894.106
Prot. Agrícola a regenerar	1.920.280
Protección cauces y vegas	2.911.744
Parques rurales	8.174.284
Protección forestal	13.705.439
Protección de vertientes	12.384.015
Huertos familiares	420.587
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE	58.360.214

Sobre una superficie total del término municipal de 8.793 Has, se clasifica como suelo no urbanizable de especial protección el 65%, distribuido entre la Vega y las cuencas de los ríos.

El resto del suelo está constituido por la ciudad consolidada (Suelo Urbano) y los nuevos desarrollos previstos en suelo urbanizable. La distribución es de un 24% de suelo urbano y un 11% de suelo urbanizable. De este último, casi la tercera parte constituye una reserva de terrenos para su incorporación en el Patrimonio Municipal de Suelo.

<i>Clase de Suelo</i>	<i>Sup. m²</i>
<i>Suelo Urbano</i>	
Conjunto Histórico	4.072.258
Consolidado	10.698.237
Areas de Reforma	1.037.518
Plan Especial	1.871.149
En transición	3.013.847
TOTAL SUELO URBANO	20.693.009

<i>Clase de Suelo</i>	<i>Sup. m²</i>
<i>Suelo Urbanizable</i>	
Primer Cuatrienio	2.367.196
Segundo Cuatrienio	721.978
En transición (PAUS)	1.377.759
TOTAL SUELO URBANIZABLE	4.466.933
<i>Áreas de Reserva</i>	
TOTAL ÁREAS DE RESERVA	1.947.761
TOTAL	27.107.703

En suelo urbano, las áreas en que el Plan propone operaciones de reforma, representan un 8% del total. Además, y como remanente de operaciones emprendidas al amparo del PGOU 85, otro 15 % representa los suelos desarrollados con planeamiento parcial. La capacidad de nueva vivienda en las áreas de reforma se estima, de acuerdo a las fichas detalladas en 4.515 viviendas.

El total de viviendas previsto será, por tanto de 20.102 en suelo de nueva urbanización. La estimación total del Plan, debe tener, sin embargo, en cuenta la capacidad residual de los suelos en desarrollo procedentes del PGOU 85, así como la vivienda de protección pública que pueda desarrollarse como resultado de la puesta en carga de las Áreas de Reserva de terrenos, estimada en 1.317 uds. y la capacidad estimada de ocupación de vivienda vacía en la ciudad consolidada mediante operaciones de rehabilitación y sustitución. La estimación total de capacidad de producción de vivienda que arroja el Plan, asciende a la cifra de 24.490 vdas. Se entiende esta capacidad como potencial, y se toma como base para la obtención de los sistemas dotacionales.

Se incluye, a continuación, el cómputo de dotaciones de carácter general cuya obtención se programa en el desarrollo del presente Plan y su incidencia en los estándares de superficie de espacios libres y dotacionales por habitante. En el caso de los sistemas generales de espacios libres, el cómputo total, incluidos los ya existentes, arrojan un total de 11,20 m²/habitante

	<i>Sistemas Generales Suelo Urbano/Urbanizable</i>	<i>Superficies en m²</i>
SG-EL-01	S.G. Espacios Libres	53.708
SG-EL-02	S.G. Espacios Libres	64.782
SG-EL-03	S.G. Espacios Libres	18.306
SG-EL-04	S.G. Espacios Libres	54.557
SG-EL-05	S.G. Espacios Libres	24.835
SG-EL-06	S.G. Espacios Libres	31.716
SG-EL-07	S.G. Espacios Libres	19.196
SG-EL-08	S.G. Espacios Libres	16.043
SG-EL-09	S.G. Espacios Libres	46.596
SG-EL-10	S.G. Espacios Libres	41.882
SG-EL-11	S.G. Espacios Libres	33.326
SG-EL-12	S.G. Espacios Libres	29.131
SG-EL-13	S.G. Espacios Libres	42.346
	<i>Subtotal Espacios Libres</i>	476.424
SG-DP-01	S.G. Equip. Deportivo	44.055
SG-DP-02	S.G. Equip. Deportivo	9.071
SG-DP-03	S.G. Equip. Deportivo	116.896
	<i>Subtotal Equipam. Deportivo</i>	170.022
	<i>Subtotal Sistemas Generales Adscritos</i>	646.446
SGN-EL-01	S.G. Espacios Libres	329.803
SGN-EL-02	S.G. Espacios Libres	53.178
SGN-EL-03	S.G. Espacios Libres	60.107
	<i>Subtotal Espacios Libres</i>	443.088
SGN-IF-01	S.G. Infraestructuras	72.955
SGN-IF-02	S.G. Infraestructuras	85.818
SGN-IF-03	S.G. Infraestructuras	54.277
SGN-IF-04	S.G. Infraestructuras	43.207
	<i>Subtotal Infraestructuras y Otros</i>	256.257
SGN-CT-01	Tranvía/Calle	32.664
SGN-CT-02	Renfe Trinchera	121.430
SGN-CT-03	Nueva Crta. Córdoba	198.869
SGN-CT-04	Nuevo Acceso Bobadilla	34.090
SGN-CT-05	Nudo Recogidas	45.234
SGN-CT-06	Camino de la Abadía	7.379
SGN-CEM	Cementerio	13.937
SGU-CT01	Conexión Circunvalación-Genil	17.842
	<i>Subtotal C. y Transportes y Cementerio</i>	471.445
	<i>Subtotal Sistemas Generales no adscritos</i>	1.170.790
	TOTAL SISTEMAS GENERALES	1.817.236

Nuevos Suelos Dotacionales Propuestos por el Plan General.

	<i>Áreas de Reforma</i>	<i>Suelo Urbanizable</i>	<i>Sist. Gen. Adscritos</i>	<i>Sist. Gen. No Urbaniz.</i>	<i>TOTAL</i>
Espacios Libres	276.847	446.336	476.424	1.170.790	2.370.397
Docente	3.815	206.225			210.040
Deportivo	64.756	125.351	116.896		307.003
Social-Cultural	11.095	91.036			102.131
Varios	65.259				65.259
Población Estimada PGOU. 300.000 Habitantes					