

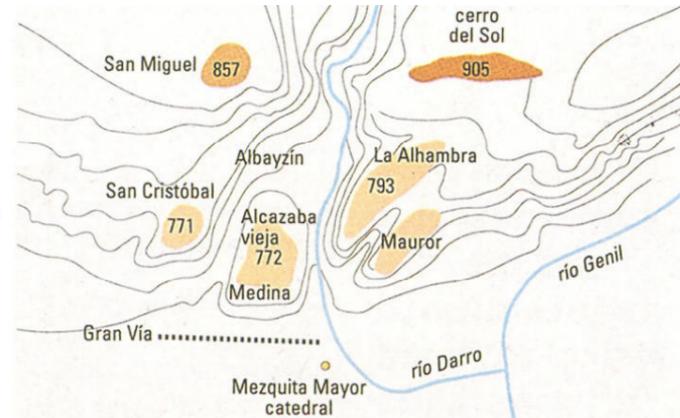
MI.4

EL PROCESO DE FORMACIÓN DE LA CIUDAD.



4.1. LOS ORÍGENES

La ciudad de Granada tiene su origen de la ciudad iberorromana de *Iliberri*, continuando el *oppidum* ibérico, que se remonta al siglo VII a.C. Su emplazamiento primitivo se situaba en la pequeña meseta extendida en la cumbre que ocupó posteriormente la vieja Alcazaba musulmana. Dos importantes necrópolis del siglo V a.C., localizadas en el Mauror y en el Mirador de Rolando, parecen confirmar la importancia que llegó a tener este primer núcleo urbano sobre el que se desarrollaría la ciudad romana.



Esquema del emplazamiento urbano de Granada. Atlas históricas de ciudades europeas. Ángel Isac.

Conviviendo con los asentamientos *Ilurco*, en Cerro de los Infantes; y *Castilia*, en Sierra Elvira, ya desde las primeras etapas de la ocupación romana, *Iliberri* se convertiría en uno de los enclaves estratégicos del poder romano para el sometimiento de la región oriental de la Hispania Ulterior, obteniendo de César el estatuto de municipio con el nombre de *Municipium Florentinum Iliberritanum*, de forma que las fuentes romanas de los siglos siguientes, la citan casi siempre como *Florentia*. Más tarde quedó englobada en la Bética y, finalmente, hacia el siglo I d. C., incorporada al *Conventus Astigitanus*. Su estructura urbana se adaptó funcionalmente a la ciudad precedente, siendo la creación de un espacio central, con funciones propias de un foro, el hecho urbano más destacable.

A partir de la crisis del siglo III d.C. la ciudad experimenta una regresión al decaer el modelo urbano frente al proceso de ruralización que debilita la economía monetaria y las actividades que habían sustentado el sistema urbano creado por la romanización. A pesar de ello, la *Iliberri* hispanorromana conservaría parte de su importancia como núcleo urbano, al constituirse en sede episcopal durante la época visigoda.

4.2. LA CIUDAD ISLÁMICA.

Durante los períodos emiral y califal, la capital de la cora de Elvira se instala en *Qastiliya*, la *Castilia* romana que se convierte en *Madinat Ilibira*, permaneciendo como capital de la cora de Elvira allí entre mediados del siglo VIII y el siglo XI.

Cuando llegan los musulmanes a la ciudad en el siglo VIII se encuentra ante dos núcleos diferenciados. Por una parte, el núcleo correspondiente a la antigua *Iliberri* iberorromana; y por otra, en la margen izquierda del Darro, el núcleo formado por la población judía asentada unos

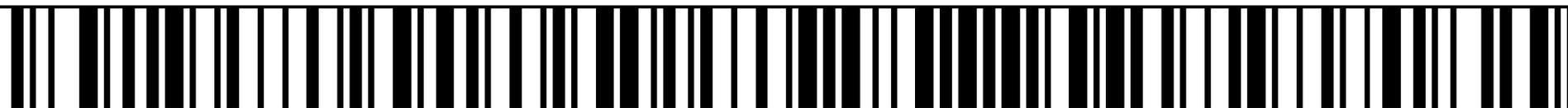
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

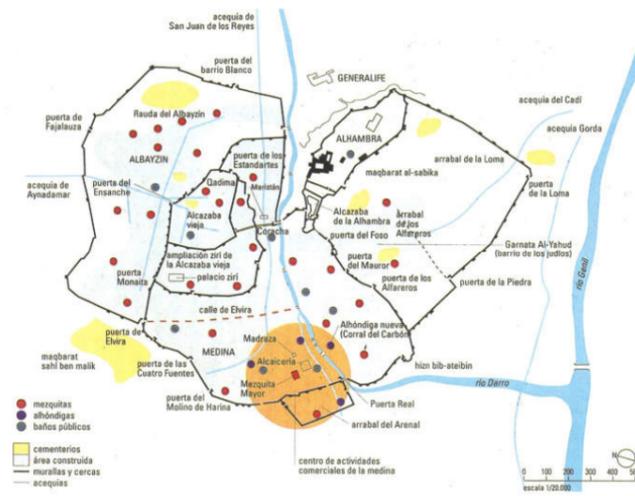
17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



siglos antes, al que los musulmanes llamarán *Garnat al-Yahud* (Granada de los judíos). Ambos núcleos terminarían por fusionarse con el fuerte crecimiento urbano de los siglos XI al XV.

En efecto, con el establecimiento de la dinastía zirí en 1012, el conjunto urbano inicia una etapa de fuerte bonanza urbana. Hacia el año 1030, Zawi, primer rey de la dinastía zirí traslada la capital de la provincia desde Madinat Ilbira (cerca de Atarfe) a la antigua *Iliberri* iberorromana, y en ella levanta el palacio residencia de la corte, emplazándolo en el solar que tras la conquista cristiana ocuparía la llamada Casa de la Lona. Se impulsa así una primera etapa de crecimiento sostenido durante el siglo XI, en la que se procede a la ampliación del recinto amurallado anterior al siglo VIII, y se inicia la ocupación progresiva de las laderas más suaves, en sentido descendente, buscando en primer lugar la margen derecha del Darro. En consecuencia, la corcha que había sido construida anteriormente para asegurar el suministro de agua de la alcazaba vieja, queda incorporada al espacio intramuros. El crecimiento urbano permite la configuración de una serie de barrios que integran la “medina”, localizada en la zona más llana que se extiende por las márgenes del Darro.



Estructura y elementos urbanos de la ciudad islámica. Atlas históricas de ciudades europeas. Ángel Isac.

Cuando en 1238, la ciudad se convierte en capital de una nueva dinastía, la nazarí, que llegará a extender su dominio sobre un amplio territorio del sur peninsular; Granada se convierte así en un centro urbano con funciones muy vinculadas al control de un importante espacio comercial y productivo, lo que le supone un importante incremento de población, y la consecuente aparición de nuevos arrabales, la densificación de los existente y la ampliación del perímetro de murallas y cercas.

Al finalizar el siglo XV la ciudad ofrece una estructura compartimentada y compleja desarrollada a partir de los dos núcleos primitivos a los que antes nos hemos referido (*Iliberri* y *Garnat al-Yahud*), a los que se han ido incorporando sucesivos arrabales, y en la que se desarrollan funciones que permiten diferenciar áreas con cierta especialización por razones étnicas o profesionales. Los principales espacios son la ciudadela fortaleza de la Alhambra, la medina, el área constituida por las alcazabas *Qadima* y *Yadida* y los nuevos arrabales correspondientes los crecimientos de los siglos XII y XIII.

La Alhambra, organizada en torno a los palacios de la dinastía nazarí, levantada desde principios del siglo XIII sobre una colina en la que existió ya algún tipo de asentamiento anterior, se ha convertido en el siglo XIV en una ciudadela palatina en cuyo recinto fortificado se localizan espacios con funciones claramente diferenciadas: el barrio castrense en la Alcazaba; la residencia y sede del poder político y administrativo en la zona correspondiente a los Palacios Reales, y las funciones de servicio de la corte nazarí en el sector urbano que se extiende hacia levante.

La medina, en la zona más llana del conjunto urbano, es el área en la que se localizan los principales edificios públicos y en la cual se desarrollan las más importantes actividades comerciales y de centralidad urbana; en ella se localizan la Mezquita mayor, la Madraza, la Alcaicería y las alhóndigas, entre otros edificios públicos.

El área urbana más antigua, desarrollada sobre el solar ampliado de la *Iliberri* iberorromana, lo constituían las alcazabas *Qadima* y *Yadida*, que tendrán una importancia cada vez menor en el sistema urbano desde el punto de vista económico, hasta convertirse, en época posterior, en zonas de marginalidad y despoblación, sometidas, en consecuencia, a un proceso intenso de transformación social y arquitectónica, del que nacerá el “carmen granadino” como singular tipología residencial.

Por último, en la estructura urbana de la ciudad nazarí destacan los distintos arrabales que surgieron como respuesta al fuerte crecimiento demográfico. El más importante de todos ellos sería el Albaicín, formado al norte de la alcazaba *Qadima*, cercado a mediados del siglo XIV.

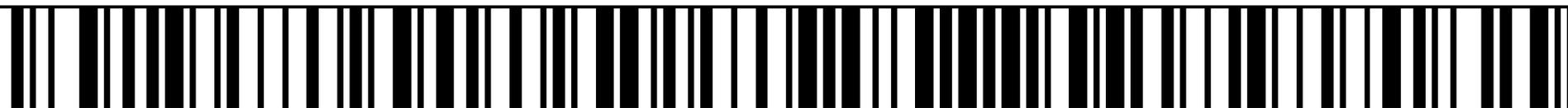
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

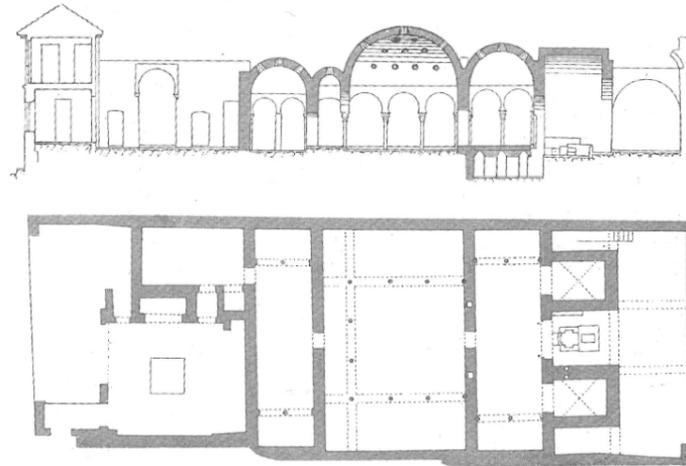
Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



La ordenación interna de todos estos espacios responde tanto a principios generales de la ciudad medieval como a características particulares del mundo islámico. Por ejemplo, **en cada uno de los barrios o arrabales existen dos tipos de edificios que resultan imprescindibles para el modelo islámico de vida urbana: la mezquita y el baño público.** Ambas edificaciones son referentes de paisaje urbano islámico, destacando las estructuras abovedadas de los baños públicos.



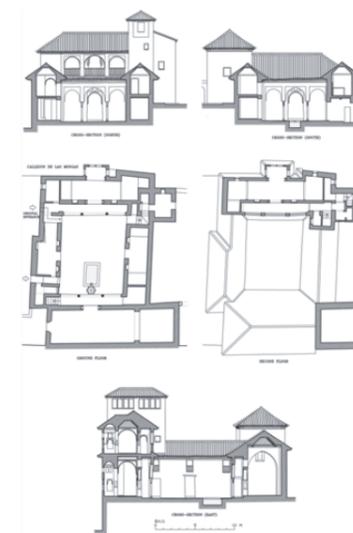
Sección longitudinal y planta del Bañuelo (Granada). Ángel Isac.

De trascendental importancia para conocer la importancia y complejidad alcanzada por la ciudad nazarí es la red de acequias que desde distintas procedencias llevaban el agua a la ciudad, y a la vez permitían el riego del espacio rural de la vega que la circunda, con el que a ciudad ha mantenido siempre una intensa y compleja relación.

De la estructura edilicia doméstica es necesario referirnos a la casa nazarí. Casas dotadas casi siempre con salones a los que se accedía por un vano único con portada decorada de yeso, formada por un arco con tacas, o pequeños nichos decorativos para colocar jarras de agua, en las jambas y celosías encima, que se cerraban con dos hojas de madera de apertura hacia el exterior

mediante quicaleras; solían tener sendas alacenas en el interior del muro, a ambos lados de la puerta, y una o dos alhánias en sus extremos elevadas un peldaño sobre el pavimento del espacio central; en las viviendas de más entidad el patio estaba dotado de uno o dos pórticos enfrentados, con salas principales de doble altura detrás de ellos y habitaciones secundarias de menor elevación en los otros lados. Los pórticos en las fases iniciales se sostenían sobre pilares de ladrillo, pero después lo hicieron sobre esbeltas columnas de mármol blanco de la Sierra de Filabres (Almería), material utilizado también para las fuentes. **Aunque la mayoría de las casas contaba con dos plantas, la vida familiar se desarrollaba fundamentalmente en la baja,** donde también había un zaguán, una letrina y una cocina de reducida entidad. **La planta alta, que a veces se extendía sólo sobre parte de la baja, al principio tuvo un papel secundario, aunque esta situación se fue equilibrando con el paso del tiempo.** En algunas ocasiones el acceso a la planta alta se realizaba mediante dos escaleras, colocadas en crujías opuestas, pues las salas de doble altura impedían la continuidad de circulaciones en el nivel superior.

En el emirato granadino se popularizó un modelo de alberca alargada en el sentido del eje longitudinal del patio, que ocupaba su centro y, a veces, se aproximaba hasta los dos pórticos fronteros. Los jardines, cuando existían, se vieron limitados a dos zonas paralelas a la alberca. Aunque esta disposición de los patios puede considerarse la más característica de la arquitectura nazarí, coexistió con otras ya conocidas en periodos anteriores, como son las de alberca pequeña situada junto al pórtico, o a uno de ellos en el caso de haber dos. En algunas casas de dimensiones reducidas en lugar de alberca había un pequeño jardín o alcorque para algún árbol y plantas aromáticas. Por supuesto, como en todas las etapas anteriores, también se siguieron construyendo viviendas modestas carentes de pórticos y de cualquier elemento singular en el patio.



Plantas y secciones de Daralhorra, mansión nazarí del siglo XV ubicada en el Albayzín, Granada (según ORIHUELA, A., 2007,

Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

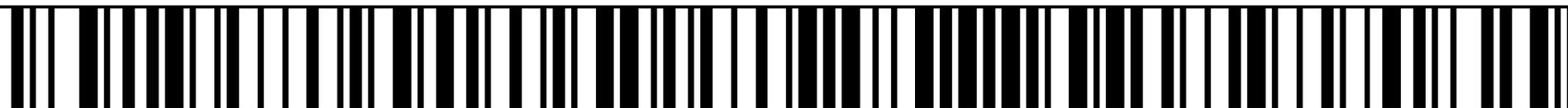
Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO

/VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Las edificaciones se hicieron con tapias de tierra mezclada con escasa cal, aunque en las partes bajas, para evitar las humedades, se utilizaron tapias de mampostería con encintados y pilares de ladrillo. Estos últimos se usaron también para recercar los vanos. La madera más empleada para las estructuras horizontales, alfarjes de suelos y armaduras de cubiertas, era el pino, sobre la que se pintaban decoraciones al temple. Debido a la escasez de este material los carpinteros desarrollaron una gran habilidad para utilizar escuadrías muy pequeñas. Las solerías, tanto de habitaciones como de patios o albercas, se hicieron mayoritariamente de baldosas de cerámica o ladrillos. Muchos salones tenían en su entrada, una vez traspasado el umbral de la puerta, una almatraya o cuadro de cerámica con trazado geométrico, constituida total o parcialmente por piezas vidriadas. Se mantuvo el empleo mayoritario de la teja curva en las cubiertas, que se trazaron a dos o cuatro aguas, con canchillos inclinados hacia arriba. La hidráulica doméstica estaba muy desarrollada en Granada, pues gracias a una buena red de acequias muchas casas contaban con suministro de agua, que se almacenaba en una gran tinaja semienterrada en una esquina del patio o bajo la escalera. La evacuación de aguas de la letrina y patio se hacía normalmente mediante atarjeas de ladrillo hasta conectar con la red común en la calle, aunque también coexistía este sistema en algunos sitios con el de pozos negros.

4.3. LA CIUDAD. CRISTIANA. LA IMPLANTACIÓN DE UN NUEVO ORDEN POLÍTICO, SOCIAL Y RELIGIOSO. 1492-1800

En 1492 se inicia una etapa de grandes transformaciones de la ciudad cuyo objetivo es readaptar el espacio y la edificación según las nuevas condiciones políticas e ideológicas de lo que se conoce como proceso de cristianización de la sociedad, la cultura y el espacio urbano.

La primera repercusión de la conquista castellana en la estructura urbana de Granada está relacionada con la expulsión de los judíos. La zona de San Matias-Realejo, donde se hallaba la judería, queda vacía y es reocupada por los castellanos. Por otra parte, el Albaicín se va convirtiendo progresivamente en un "ghetto" donde se confina a la población musulmana. A partir de 1500, año de la revuelta del Albaicín, los castellanos ocupan la totalidad de la parte baja de la ciudad, quedando el Albaicín como único reducto donde quedaron confinados los hasta entonces mudéjares. Por otra parte, la cristianización de la ciudad va siendo reforzada desde el principio por la difusión de iglesias, conventos, monasterios y ermitas por el espacio urbano. Tendían a situarse en el perímetro de la muralla o bien extramuros, como ocurría con los más importantes: San Jerónimo, Santo Domingo, la Merced (Puerta Elvira), la Trinidad, Santa Cruz, Comendadoras de Santiago y la Victoria. Se ubicaban todos ellos en espacios propiedad

de la corona, y estaban dotados de un amplio espacio de huertas y tierras de labor. Más tarde, se convertirán en focos en torno a los cuales se estructura el crecimiento urbano.

Las Capitulaciones se incumplen, lo que desencadena conflictos urbanos que se producen durante el siglo XVI, hasta desembocar en la expulsión de la población morisca. La expulsión de judíos y moriscos tiene graves consecuencias para la economía urbana y la edificación, que sólo en parte logra compensar la política de repoblación emprendida por la Corona.



Mosaico de Conventos y Monasterios de Granada

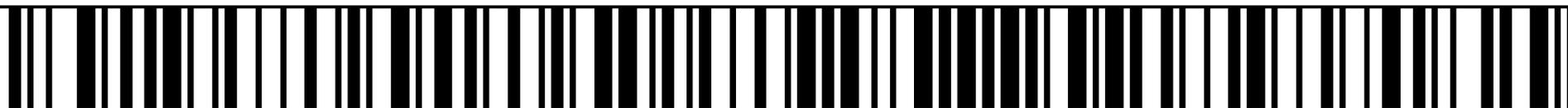
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Las parroquias, creadas en los primeros años del siglo XVI, fueron el instrumento que pudo tener más capacidad -por su distribución estratégica por toda la ciudad - para asegurar el rápido proceso de cristianización. Casi todas ellas ocuparon, y no por casualidad, los edificios de las mezquitas, y posteriormente sus solares, para levantar la nueva arquitectura parroquial que representa un paso adelante hacia la liquidación definitiva de la imagen islámica de la ciudad. A la vez aparecen en elevado número los grandes espacios conventuales, que surgen, fundamentalmente, durante los siglos XVI y XVII. El gran conjunto arquitectónico formado por la Capilla Real, la Catedral y el Sagrario, levantado sobre el solar de la antigua Mezquita Mayor de la medina islámica, contribuye de manera decisiva a instaurar el nuevo orden urbano.

La cristianización de la ciudad, tanto en el orden civil como en el religioso, se apoyó desde el primer momento, además, de en un programa de nuevas implantaciones arquitectónicas de singular relevancia, en la modificación de elementos del caserío y de la trama viaria, en el ensanche de calles y plazas, el derribo de cobertizos y ajimeces, en la prohibición del uso de los baños públicos, y la nueva ordenación del espacio público en lugares estratégicos como la Plaza Nueva o la del Bib-Rambla.

Junto a parroquias y conventos aparece una arquitectura civil estratégicamente situada en lugares centrales y periféricos de la estructura urbana, con capacidad para instaurar un nuevo orden social y a la vez cualificar la escena urbana de acuerdo con los renovados principios de la estética renacentista. Así, el palacio de la Real Chancillería y Cárcel ocupa un lugar destacado en la ampliada Plaza Nueva; el Hospital Real, fundación de los Reyes Católicos, se constituye extramuros y muy próximo a una de las más importantes puertas de la ciudad islámica, la de Elvira (Bab Ilvira); la Casa de los Miradores se levanta, en la Plaza de Bib-Rambla, en lo que había sido el más amplio de los espacios públicos en el interior de la ciudad islámica, transformado a partir del siglo XVI en un cualificado lugar para los espectáculos de la nueva ciudad ceremonial y efímera.

Lo que en la zona de la medina representa la construcción del conjunto catedralicio (Capilla Real, Catedral y Sagrario), encuentra equivalencia en la readaptación funcional y simbólica que se produjo en la ciudadela-palacio de la Alhambra, cuando Carlos V levantó allí un edificio que simboliza y expresa as aspiraciones imperiales. Con el Palacio de Carlos V, la ciudad, antigua capital del reino nazarí, adquiere naturaleza de centro del nuevo Imperio. El edificio, construido sobre parte de la ciudad palatina medieval, aspiraba a representar el dominio del emperador Carlos sobre todo el orbe conocido, precisamente desde una ciudad sometida a profundas y rápidas transformaciones imperiales, sólo parcialmente logradas, de lo que es buena prueba el mismo palacio, cuya construcción quedó muy pronto paralizada, al finalizar el siglo XVI.



Plataforma de Vivo o Plataforma de Granada. 1596-1614

Todas estas transformaciones, que afectan a la estructura y paisaje de la ciudad, quedaron recogidas en la más importante cartografía celebrativa que ha tenido Granada, la Plataforma de Vico. La imagen de la ciudad que se ofrece en la plataforma, encargada en 1596 a Ambrosio de Vico y grabada por Francisco Heylan hacia 1614, permite difundir por primera vez, mediante este tipo de cartografía, los efectos globales que sobre la antigua ciudad islámica ha tenido la política de cristianización de la sociedad y de su espacio urbano. Es significativo que en la misma leyenda de la plataforma se relacionen todos los edificios religiosos, parroquias y conventos, que son producto de la intensa actividad fundacional y constructora que se desarrolló en la ciudad durante el siglo XVI. En total se relacionan cerca de sesenta nuevos edificios religiosos, junto a once hospitales y seis colegios -en manos de órdenes religiosas-, y catorce puertas, casi todas pertenecientes al antiguo recinto amurallado de época islámica.

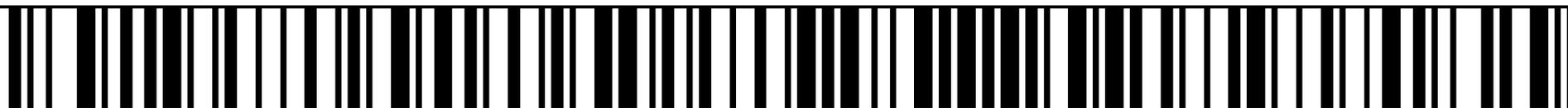
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

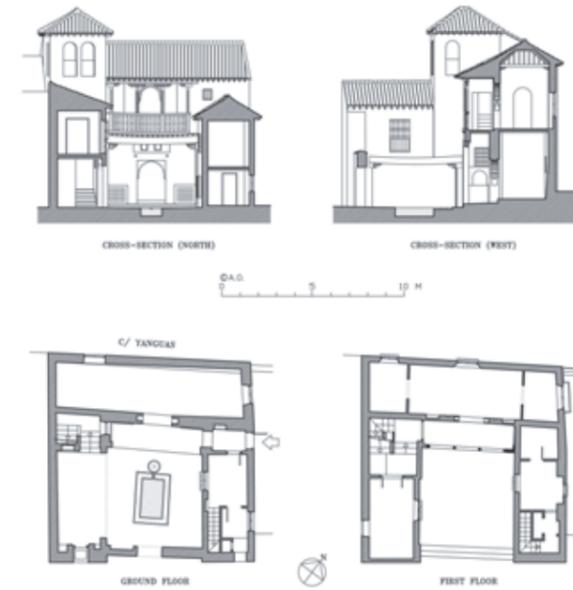
Contiene 1 firma digital



Surgen también crecimientos extramuros de población cristiana, donde la estructura morfológica que adopta es la de un modelo de ordenación regular, que facilita el repartimiento de suelo, pero sin llegar a alcanzar la estricta ortogonalidad recomendada por los tratadistas de la época. De todos los barrios cristianos que surgen extramuros es el de San Lázaro, localizado al norte, a cierta distancia de las cercas de la ciudad y desarrollado para el asentamiento de las tropas procedentes de Santa Fe, el de trazado urbano de mayor regularidad.

La vivienda urbana es también objetivo e instrumento de la cristianización. Por una parte, el proceso de reformas conduce a la aparición del “Carmen”, tipología residencial muy vinculada a los cambios que se producen en la ocupación de los suelos de los barrios altos abandonados por la población morisca, donde la fuerte despoblación permite a los nuevos propietarios aumentar la extensión superficial de la vivienda. Es una construcción característica de emplazamientos en suaves laderas, lo que determina una peculiar distribución aterrazada de sus espacios destinados a vivienda, huerto y jardín. Por otra parte, en las zonas más llanas de la antigua medina musulmana, en los arrabales y en los barrios de expansión, va surgiendo el tipo vivienda que supone una breve coexistencia de la cultura andalusí con la casa-pato castellano-aragonesa, concebida como vivienda familiar o vecinal. En esta etapa se produjo un aumento en la utilización de la planta alta que se extendió sobre todas las crujías, empezándose a ubicar también en este nivel las salas más importantes. Para facilitar el acceso con ingreso directo a las habitaciones de la planta alta fue necesario edificar galerías, cuyo número oscilaba entre uno y cuatro, dependiendo del tamaño y disposición de la casa.

La variante señorial de la casa-patio abundó en la ciudad de los siglos XVI al XVIII, con distintas combinaciones en la configuración del núcleo central formado por el patio y las galerías, así como en las distribuciones interiores y en la composición de fachadas. Éstas, que aparecían frecuentemente adornadas con heráldica, muestran las variables estéticas que se suceden desde 1492. Tras la fachada se sitúa el zaguán de entrada, un patio porticado de escala variable y la escalera, que con frecuencia alcanza un notable protagonismo espacial. Las habitaciones principales se disponen en la primera planta, mientras que las de la segunda se reservan para la servidumbre. Suele rematarse con un torreón lateral o dos. En los siglos XVI y XVII, la rica decoración mudéjar se imbricará con los elementos estructurales y ornamentales renacentistas y barrocos. En esta etapa se inicia la configuración de un hábitat troglodita en determinados emplazamientos, que llegará a tener una considerable importancia hasta fecha relativamente reciente. A ello contribuyó con seguridad los descubrimientos de reliquias en el monte Valparaíso y la construcción, en ese lugar de la Colegiata del Sacromonte, a principios del siglo XVII. Desde el Sacromonte, las cuevas se extenderán a otros barrancos y zonas altas de la ciudad.



Plantas y secciones de la casa morisca de la calle Yanguas n.º 2, en el Albayzín, Granada (según ORIHUELA, A., 2007)

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, la estructura social y las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad se caracterizan por la pérdida de importancia de las manufacturas, el mantenimiento de la base agraria de la economía urbana y, sobre todo, por la cada vez mayor influencia de la presencia de las instituciones y de los órganos de la administración (Capitanía General, Arzobispado, Chancillería, Universidad), lo que determina el predominio de las funciones de servicios en una ciudad eminentemente burocratizada, de lo que son exponente las respuestas del Catastro de Ensenada, en 1752, cuando Granada ocupa el sexto lugar entre las ciudades españolas.

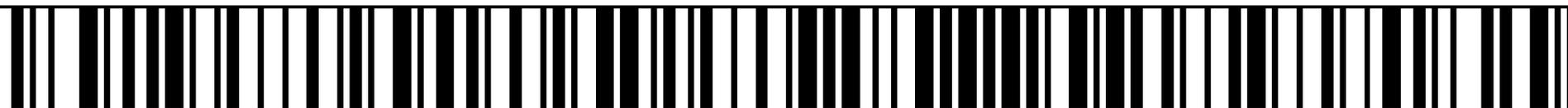
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

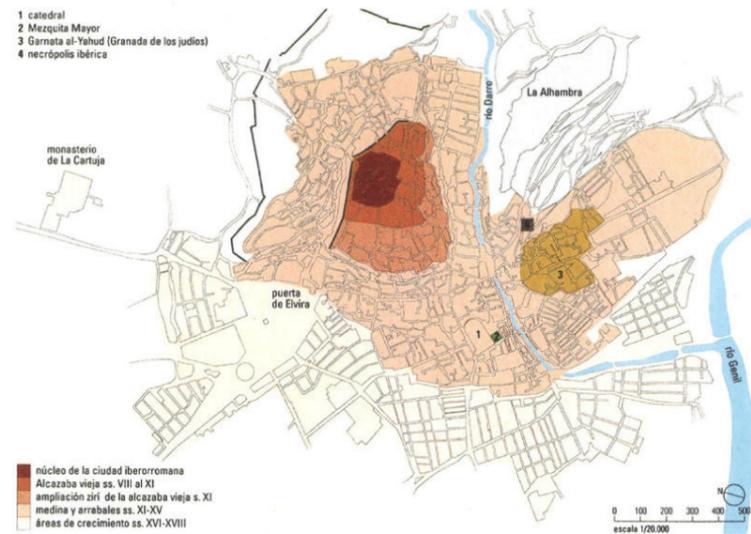
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

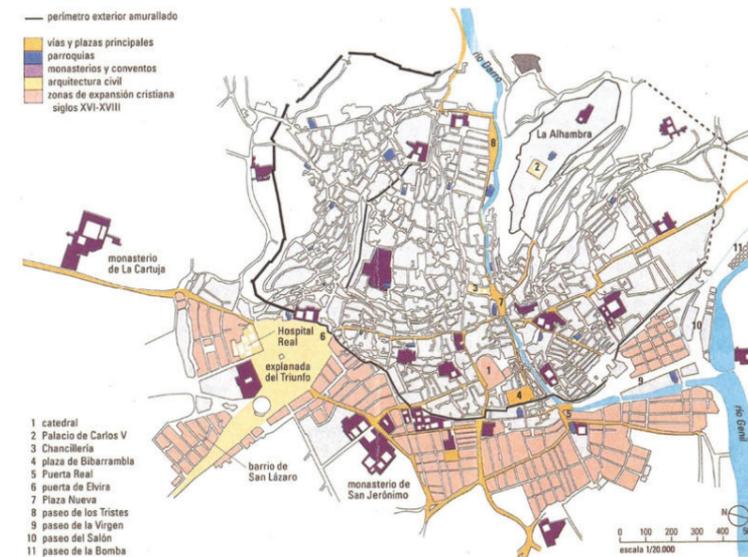
17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital





Crecimiento de la ciudad de Granada hasta el siglo XVIII. Atlas históricas de ciudades europeas. Ángel Isac.



Estructura urbana e intervenciones (Siglos XVI-XVIII). Atlas históricas de ciudades europeas. Ángel Isac.

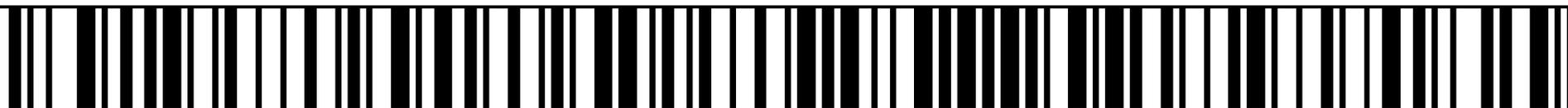
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

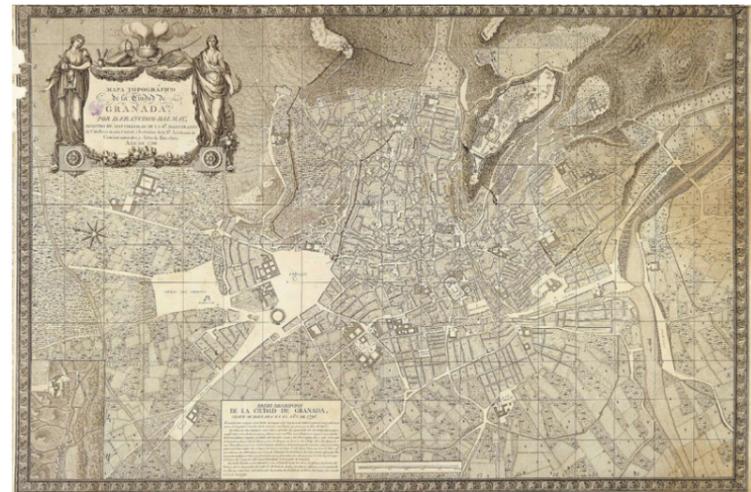
Contiene 1 firma digital



4.4. EL IDEAL REFORMISTA. LA CIUDAD BURGUESA Y LA GESTIÓN URBANA LIBERAL.

La presencia de las tropas francesas entre 1810 y 1812, impulsa operaciones de equipamiento y transformación del espacio público que resultarán decisivas para componer la imagen urbana de la ciudad burguesa. El nuevo teatro en la plaza del Campillo, la ordenación de tipo salón en un tramo de la margen derecha de río Genil, y el Puente Verde sobre el mismo río, fueron las realizaciones más significativas.

Aunque debido a varias circunstancias, especialmente su fuerte base agraria y los efectos de las pandemias, **en Granada no hubo posibilidad de planificar un ensanche, sí pueden reconocerse desde 1800 en el plano de la ciudad importantes transformaciones** que afectaron tanto al parcelario como al paisaje, a los espacios públicos y a los privados.



Mapa topográfico de la ciudad de Granada. Francisco Dalmau. Versión de 1831.

La desamortización de Mendizábal puede ser considerada el inicio de una dinámica de segregación creciente entre el centro, que ocupa la parte baja de la ciudad y la periferia, que se extiende por el Albaicín, San Matías-Realejo y el Sacromonte. De forma creciente los sectores más acomodados y pudientes van instalando sus residencias en los barrios de traza regular próximos a la Vega, propiciando que la parte baja de la ciudad vaya polarizando la vida económica y social. Para ello la iniciativa privada, respaldada por la gestión municipal, va promoviendo el ensanchamiento de calles y la eliminación de edificios ruinosos

Los efectos urbanísticos de la desamortización pueden resumirse, básicamente, en cuatro aspectos: la aparición de nuevos espacios públicos en el interior de la compacta trama medieval (como, por ejemplo, las plazas del Carmen y de la Trinidad); la construcción de edificios públicos destinados a usos reglamentados por la política higienista (mercados de San Agustín y de Capuchinas); la reutilización de los antiguos edificios de propiedad religiosa para nuevos usos derivados de la administración (como, por ejemplo la nueva Casa Consistorial en arte de convento del Carmen, o el destino para cuartel del convento de la Merced); y, por último, la activación del mercado del suelo, otorgando un nuevo valor económico a la propiedad urbana, que desde ese momento estará en mejores condiciones para promover la actividad edificatoria sobre la base del nuevo reparto parcelario.

Se abrieron nuevas plazas, como la del Carmen o de la Trinidad, que, con el desventramiento que suponían de la estructura urbana heredada, liberaron espacios en el compacto entramado urbano bajomedieval.

Tuvo lugar también una nueva política de saneamiento, que irá implantándose con la reglamentación de diversas actividades: El abasto y el consumo, el problema de las aguas potables, la creación de nuevas infraestructuras y servicios, la eliminación del caserío ruinoso, las nuevas condiciones requeridas por la propiedad y el mercado del suelo, son los grandes objetivos. Y los instrumentos técnico-jurídicos: el Reglamento de Ornato, el Plano Geométrico y los proyectos de alineaciones.

El Reglamento de Ornato Público se aprueba en 1847, cuyo mejor resultado fue facilitar la renovación del caserío ruinoso por modelos de historicismo ecléctico, al mismo tiempo que se imponía un régimen de disciplina urbana que sentaba las bases para el futuro modelo de ciudad ordenada por el planeamiento. Su propulsor y principal redactor, el arquitecto Salvador Amador.

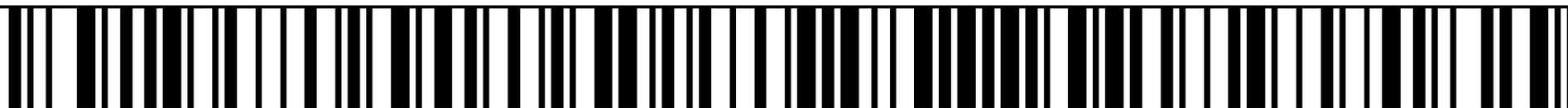
Código seguro de verificación: 8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Cumpliendo con la Real Orden de 25 de julio de 1846, se propone Granada el levantamiento del "Plano Geométrico" de la ciudad, que sirviera de base para intervenciones regularizadoras soportadas en proyectos de alineaciones. El plano granadino lo acaba en 1853 José Contreras.



Plano Geométrico de la ciudad de Granada de José Contreras de 1853.

De este plano se derivarían proyectos parciales de alineaciones, realizados, en su mayoría, por el propio José Contreras, que se imponen como único mecanismo para controlar la transformación del espacio urbano, aunque sea a reducida escala, ya que la casi totalidad de los proyectos de nuevas alineaciones afectaban a una sola calle o plaza. Entre 1844 y 1885, el Ayuntamiento aprobó 198 proyectos de alineación; más de la mitad de los cuales eran simples reformados que se referían a menos de 20 calles de las 850 que tenía entonces la ciudad.

Propio de la época fue también la "refachadización" de viejos edificios, que, conservando casi íntegro su interior, adquieren una nueva fachada sujeta a los principios normativos del gusto moderno: uniformidad y regularidad en la distribución de huecos, utilización extensa de todo tipo de molduras en paramentos y huecos, nuevos procedimientos de enlucido de fábricas, etc.; eliminación, en definitiva, de todo elemento que no encajase en la estética de la escena urbana que está surgiendo en la ciudad.

De trascendental importancia son las actuaciones de renovación de las infraestructuras del agua, infraestructura que hasta entonces era prácticamente la misma que en el siglo XVI, formada por una extensa pero muy deficiente red de acequias y fuentes. La necesidad de organizar el aprovechamiento más racional de las aguas, tanto para uso doméstico como industrial o agrícola, hizo que en 1845 se formara un plano de la red de acequias y ramales con el que poder estudiar las mejoras en la distribución y facilitar el control de su consumo. A partir de esta fecha se suceden numerosos proyectos para buscar solución a dos problemas básicos, la captación y la conducción de las aguas, sin que ninguno de ellos llegara a resolver satisfactoriamente el problema. Hasta mediados del siglo XX, Granada no dispuso de una completa red de aguas potables para la totalidad de sus barrios.

En cuanto al alumbrado público, las intervenciones consisten, en primera instancia, en sustituir la escasa iluminación que proporcionaban los altares-hornacinas en las fachadas y esquinas de los edificios por faroles de reverbero, alimentados por aceite o petróleo. Más tarde, en 1859 se acordó la implantación del sistema moderno de alumbrado por gas, y en 1863 se autorizaba a la Central Francesa de Alumbrado Público la construcción de la fábrica del Genil y el comienzo de los trabajos de la red de distribución.

Si las nuevas infraestructuras y servicios del agua y la luz contribuían eficazmente a la existencia de una moderna ciudad equipada para atender las necesidades de todos los ciudadanos, como era el ideal del reformismo urbano burgués, no menos importancia tenía garantizar la calidad del abasto de alimentos para sus habitantes. La construcción de mercados se plantea a partir de 1850 con proyectos para las plazas resultantes de la demolición de conventos, cuyos solares habían sido cedidos en 1837. Pero hasta los primeros años de la década de 1880 la ciudad no dispuso de edificios proyectados expresamente para cumplir con las condiciones sanitarias que regularán el abasto y venta de productos para el consumo urbano. La construcción de mercados en las plazas de Capuchinas y de San Agustín, ocupando el lugar de los conventos desamortizados, responde a una operación característica del siglo XIX, vinculada al desarrollo de tipologías arquitectónicas, específicamente diseñadas para el abastecimiento público, que reunían los mayores avances técnicos y los mejores atributos de la nueva ciudad, moderna e higiénica

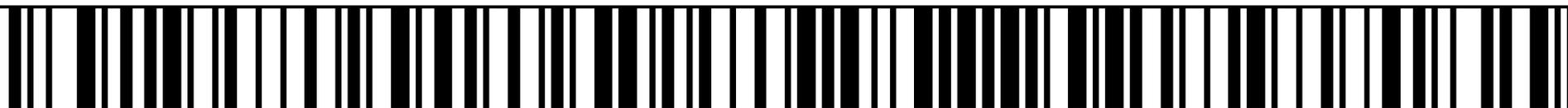
Código seguro de verificación: 8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



También es necesario **destacar la labor desarrollada por dotar a la ciudad de espacios verdes urbanos**, lo que contribuyó a la transformación que experimentó la ciudad, haciendo surgir espacios públicos dotados de un nuevo aspecto en el que se combinan elementos naturales y artísticos, ordenados en una serie de cuadros de trazado geométrico conforme al modelo de la jardinería francesa. **Los nuevos paseos ajardinados del Genil se convierten en protagonistas de la ciudad burguesa, sustituyendo al Paseo de los Tristes.** Sobre estos paseos del Genil, y al gusto de la época, se proyectó, en el primer cuadro de los jardines de la Bomba, junto al Puente Verde, un estanque navegable de 77 x 40 metros, con gradas para embarcadero en los cuatro ángulos, que se complementaría en su entorno con templetas para música y establecimientos de bebidas.

Otros ejemplos significativos son la que fuera plaza del Triunfo, y las nuevas urbanizaciones de la plaza de los Lobos y la plaza Bib-rambla.

La explanada del Triunfo, que se venía usando como tanto como mercado de cerdos como lugar de fiestas, juegos de caballerías, y como lugar de ejecuciones, se convirtió en plaza ajardinada a principios de la década de 1840. Desapareció 50 años después, ocupada primero por las instalaciones militares del Parque de Intendencia, y posteriormente por el grupo de casas baratas y el edificio de la Escuela Normal de Magisterio en los años veinte del siglo pasado.

La plaza de los Lobos tiene el interés de ser el único espacio público de la ciudad que surge, antes del siglo XIX, dentro de un nuevo barrio extramuros, de

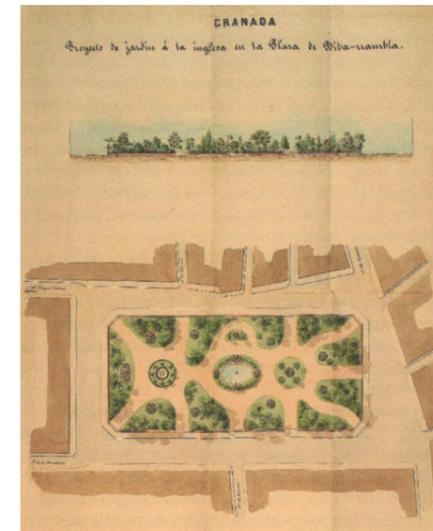
trama sensiblemente ortogonal; a su vez se configura como plaza regular que tiene significativas coincidencias con las indicaciones normativas de las Ordenanzas de población de Felipe II promulgadas en 1573. se ordenó en 1849 siguiendo un proyecto del arquitecto municipal Juan Pugnaire, consistente en el trazado de una serie de cuadros ajardinados regulares, con un amplio espacio libre en el centro que presidiría una fuente; y en sus cuatro ángulos se levantarían pequeños pabellones. Todo quedaría cerrado por una pequeña empalizada de madera.

La plaza Bib-rambla asumiría un modelo de jardín a la inglesa trazado por Carlos María de Castro, el ingeniero de caminos autor del ensanche madrileño.

Pero sin lugar a dudas, a partir de la segunda mitad del siglo XIX dos datos nuevos dirigen el debate y la práctica urbana en Granada: el ferrocarril y el embovedado del río Darro.

Las vías del tramo Granada-Loja fueron las primeras que se instalaron en la provincia. **El recorrido, que pertenecía a la línea Granada-Bobadilla, entró en funcionamiento en 1866.** Habían pasado casi veinte años desde que se plantearan los primeros esbozos hasta que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, propiedad del madrileño marqués de Salamanca, comenzara su construcción en marzo de 1861

La Estación de Andaluces, al Noroeste de la ciudad, en plena vega entonces, es la más



Proyecto de Carlos María Castro para la plaza Bib-rambla

antigua que tiene Granada. Fue inaugurada el 10 de diciembre de 1866, aunque sólo se utilizó sus primeros años para recibir el tráfico del ramal entre Loja y la capital. El motivo fue la travesía de la comarca lojeña tardaría todavía ocho años más en ver instaladas las vías; el trayecto entre Bobadilla y Río Frío también se hacía en tren, pero el enlace entre ambos puntos había que hacerlo en diligencia. A partir de 1874, la línea fue felizmente acabada. Todo el tráfico ferroviario de Granada confluyó en la línea Málaga-Córdoba durante los siguientes treinta años. **El comercio del azúcar supo aprovechar este enlace portuario y la economía granadina salió de su estancamiento.** Pronto comenzaron a construirse las fábricas de azúcar. Llegaron a funcionar veinte, la primera, el ingenio de San Juan en 1882.

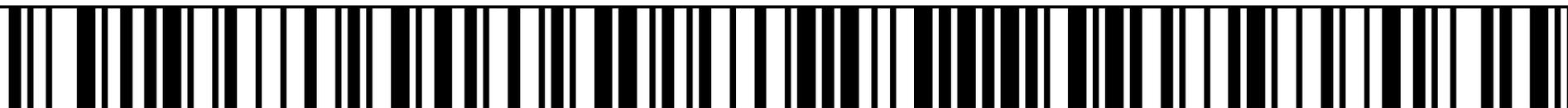
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



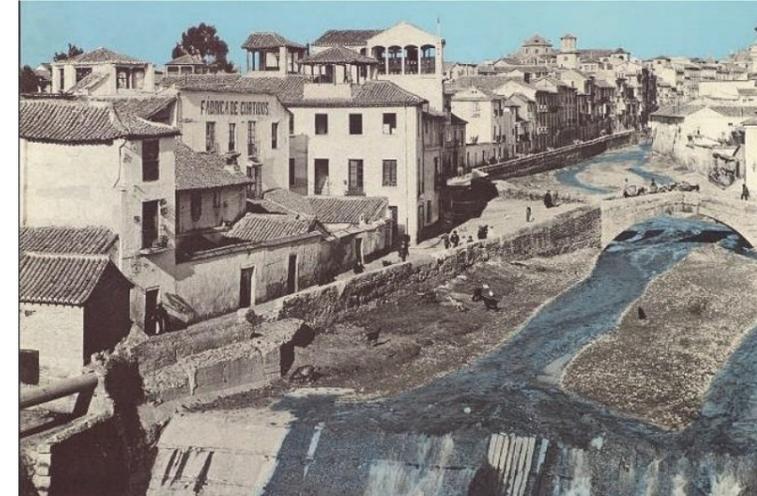
La construcción de esta primera línea corrió por cuenta de la Compañía de Ferrocarril de Córdoba a Málaga. En 1879, esta empresa se fusionó con la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, que fue la que al final acabó dando nombre a la estación y a la calle de acceso (al principio se llamó Paseo de la Estación).

La segunda estación de ferrocarril (la estación del Sur) no llegó a Granada hasta treinta años después. Fue construida en la terminal de la línea Granda-Moreda, conexión con Madrid y el Levante a través de la estación Linares-Baeza. La promovió una empresa competidora de Ferrocarriles Andaluces, llamada Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España. Sin embargo, no obtuvo el permiso del Ayuntamiento de la capital para acercar su estación Sur hasta la zona de San Juan de Letrán, como era su intención. Se quedó unos quinientos metros antes, con lo cual los trasbordos de mercancías y personas había que hacerlos a pie, en coches o mediante un tranvía.

Sólo un año después, las dos compañías se pusieron de acuerdo para construir un ramal entre ambas (de aproximadamente un kilómetro), que facilitó los trasbordos y sirvió para compartir tráficos. En 1916, Ferrocarriles Andaluces se quedó con la gestión de Caminos de Hierro del Sur de España, con lo cual eliminó parte del problema de trasbordos: a partir de entonces dedicaría la Estación de Andaluces al tráfico de personas y la del Sur quedaría como secundaria para el tráfico de mercancías. Finalmente, en 1929 se fusionaron las dos empresas; la Sur quedó en segundo plano. Después fue depósito de material diésel y, hasta 1980, sede del Regimiento militar de Ferrocarriles número 13. Actualmente sus instalaciones continúan siendo un depósito de Renfe.

En la estructura urbana de mediados del siglo XIX, el cauce del río Darro a través de la antigua medina musulmana, subsistía como elemento morfológico de primera importancia, permitiendo el asentamiento de actividades artesanales (curtidores, tintes) cuyos residuos podían ser fácilmente evacuados. Pero **para las aspiraciones reformadoras de una incipiente burguesía local, el Darro era un obstáculo físico que impedía una mejor conexión entre los principales espacios públicos de la ciudad,** aquellos que estaban siendo objeto de nuevas ordenaciones, como las plazas de Bib-Rambla, la del Ayuntamiento, o la del Campillo, en la que se levantaba el principal teatro de la ciudad.

El Darro estaba considerado, además, como la causa principal del “minusvalor” que sufría la propiedad en la zona más céntrica del núcleo urbano. Se pensó que su desaparición permitiría una más favorable ordenación del espacio de acuerdo con los intereses de aquella, que de ese modo obtendría mayores rentas con el tipo de edificación que se levantaría en lo que se pretendía que fuera una “moderna calle comercial”, la primera vía burguesa de la ciudad.



Las obras, iniciadas poco antes de 1854, se prolongaron hasta 1884, y fueron, hasta la apertura de la Gran Vía al finalizar el siglo, la intervención más importante y significativa del período inicial de reformas burguesas. Aunque parte del cauce del Darro se cubrió en el siglo XVI para ampliar Plaza Nueva, la idea de ocultarlo pertenece al repertorio de aspiraciones mantenidas por los sanadores decimonónicos y, como tal fue asumida por corporaciones municipales de distinta composición política a lo largo

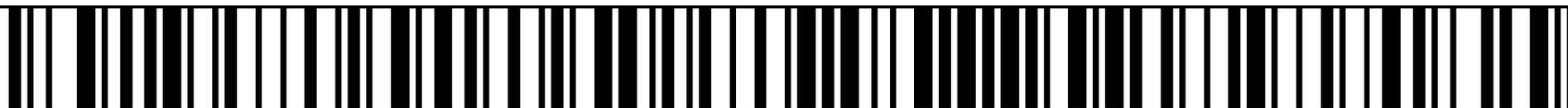
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



de tres décadas -con varias interrupciones- siguiendo un plan previsto por el conde de Montijo, capitán general de Granada, a principios de siglo XIX.

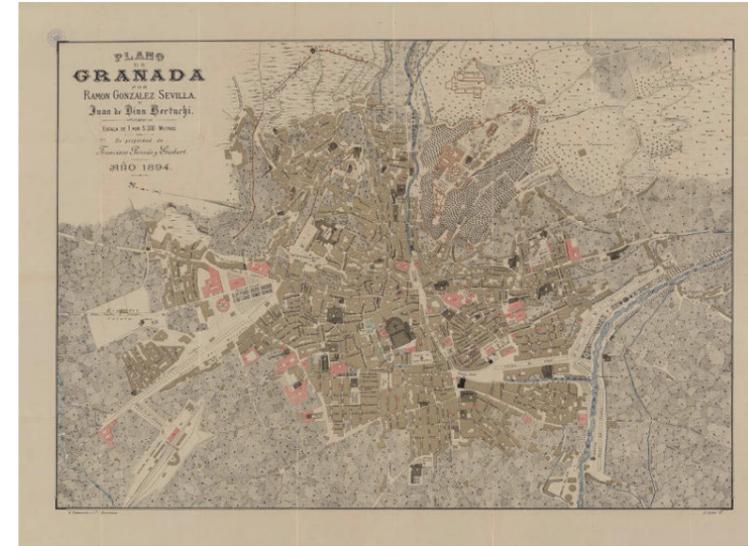
La ocultación del Darro favoreció la actuación lógica de todos los mecanismos asociados a la reparcelación y revalorización del espacio urbano, alcanzando a la renovación de la arquitectura urbana, creando una “moderna” calle comercial y representativa sobre la que recayó, en décadas siguientes, el papel de bisagra para regularizar la comunicación entre las plazas de Bib-Rambla y del Carmen, para justificar el trazado de la Gran Vía, o articular las políticas de saneamiento en el interior del barrio de San Matias y Manigua. La nueva calle, fundada por la ingeniería, permitió alzar un telón arquitectónico, continuo y homogéneo, en el que la preceptiva historicista se sometía a la exigente tarea de producir un espacio representativo a través de diseños de fachadas de todos los arquitectos contemporáneos: Pugnaire, Contreras, Abasolo, Díez Alonso, Jiménez Arévalo, López Lara, Baglietto o Monserrat.

4.5. EL FINAL DEL SIGLO XIX Y LAS TRANSFORMACIONES URBANAS DEL SIGLO XX.

A finales del siglo XIX, **la ciudad se encuentra en un estado previo a las grandes operaciones urbanísticas: previo a la apertura quirúrgica de la Gran Vía y a la colonización de la otra margen del río Genil por el tejido urbano**. El plano de González Sevilla y Bertuchi de 1894, permite comprobar, en contraste con la cartografía elaborada sobre Granada a lo largo del XIX, la posición de ciertos caminos y la evolución de la urbanización de determinados lugares. El crecimiento que la ciudad va a empezar a desarrollar no es sino la transformación de su entorno, un cambio de estado progresivo de sus inmediaciones como consecuencia de las condiciones sociales y económicas.

Las buenas expectativas abiertas por la expansión de la industria azucarera de la vega granadina, hicieron pensar a sus promotores en convertir a Granada en la sede de los negocios azucareros, y, no en colocar unos recursos financieros acumulados previamente. Pero para ello, había que realizar la tan esperada reforma interior de la población. La iniciativa partió de la Cámara de Comercio e Industria, en 1890. Todo hace pensar que el proyecto había sido madurado por el presidente de la Cámara, Francisco López-Rubio, impulsor de las actividades azucareras y su socio, el arquitecto Francisco Giménez Arévalo. En 1894 el proyecto, firmado por el arquitecto municipal Modesto Cendoya fue aprobado. Al año siguiente se constituyó la

sociedad anónima *La Reformadora Granadina*, promotora del proyecto, y, en 1934 se procedió a la liquidación de la sociedad.



Plano de Granada de 1894. González Sevilla y Bertuchi.

Aunque, desde un enfoque funcional, **la apertura de la Gran Vía supuso la conexión del centro comercial con el nudo ferroviario del noroeste**; desde planteamientos estructurales, representó la desestabilización del equilibrio urbano tradicional. La yuxtaposición de un eje rectilíneo sobre el complejo entramado urbano de la medina islámica cortó los vínculos existentes entre las redes primarias y secundarias que articulaban las circulaciones, y exigía para su funcionamiento la redefinición (no realizada) de todas las conexiones transversales a la nueva arteria (como la proyectada y no construida Gran Vía de los Liberales). Por otra parte, la tensión longitudinal de la avenida obligaba a su prolongación a través del barrio de San Matias, proyecto dilatado en el tiempo y objeto de contestación ciudadana, cuando se abordó

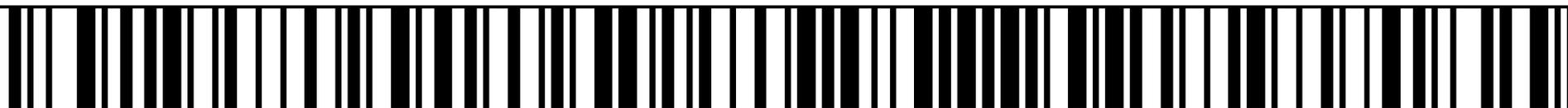
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

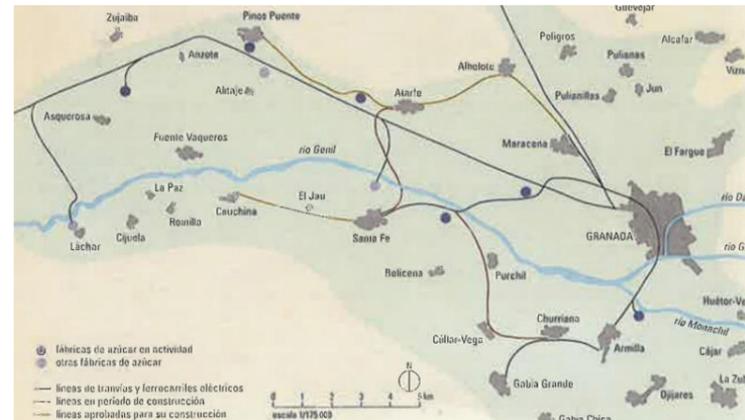
17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



a mediados de 1970. La construcción de la Gran Vía supuso la reordenación de 43.698 metros cuadrados de la ciudad, lo que trajo dos consecuencias. La primera, con el desmantelamiento de la estructura socio-profesional del barrio central de Granada, una segregación espacial en función de los niveles de renta. Esto contribuyó a la congestión de los barrios históricos, especialmente del Albaicín, al buscar en ellos alojamiento las clases más modestas y las categorías profesionales manuales (casi dos terceras partes de los habitantes censados). La segunda consecuencia, fue que, si bien se procedió a la renovación de un lote importante del parque inmobiliario del centro histórico, se hizo a costa de la demolición de edificios de indudable valor, y su sustitución por nuevos tipos inmobiliarios.

Acompañando esta actuación de la Gran Vía hay que mencionar la implantación del sistema de tranvías en la ciudad, que sirvió tanto para conectar los centros de abastecimiento y de trabajo, como también para ampliar los límites urbanos y superar las barreras físicas y culturales de Granada; el Genil pasaba de ser un final a un espacio intermedio en las relaciones con los núcleos del "alfoz", y las relaciones suburbanas pasaban a estar presentes en el día a día de la capital.



Ázucareras y red de tranvías en la Vega. En Ángel Isac: Granada», Atlas histórico de ciudades europeas. 1994

Los primeros intentos de implantar un sistema de tranvías en la ciudad de Granada se sucedieron a partir de 1875, cuando una iniciativa de industriales granadinos intentó establecer sin éxito una compañía de tranvías de tracción animal. Se presentaron otros proyectos en 1878 y en 1892, pero hasta 1896 no se aprobaron las primeras concesiones que llevaron a la creación de la empresa Tranvías de Granada. La entrada de capital francés en la empresa supuso la aplicación de tecnología gala y retrasó las obras que habían comenzado en 1900 con el tendido de las líneas en Plaza Nueva. Debido a dificultades económicas, asumió el proyecto Nicolás Escoriaza, quien constituyó la sociedad Tranvías Eléctricos de Granada en diciembre de 1903, con sede en Zaragoza. La primera línea se estableció, finalmente, en 1904, entre Cocheras-Puerta Real y Plaza Nueva. La empresa contó con material móvil propio, fabricado en Zaragoza, e incluso se autoabasteció de energía con la construcción de una central hidroeléctrica en el Salto de Monachil. A partir de 1912 comienza el establecimiento de la red interurbana con la inauguración de la línea hasta La Gaba, continuando con nuevas líneas a Santa Fe y Atarfe (1917), a Chauchina y Pinos Puente (1918), a Alhendín y La Zubia (1922), a Padul en (1923), a Dúrcal (1924) y a Fuente Vaqueros (1941). En total se construyeron más de 130 km de líneas para el transporte de viajeros y mercancías, destinadas principalmente a las industrias azucareras de la Vega de Granada. En 1963 se abandona el servicio urbano de tranvías a petición del ayuntamiento de Granada. El transporte de mercancías en las líneas interurbanas fue anulado en 1969 y en 1971 fue suspendido el servicio interurbano de pasajeros, pasando las líneas a ser gestionadas por FEVE.



Imágenes del antiguo tranvía extraídas del libro 'Granada en el tiempo de los tranvías. Varios autores. Edita: Caja Granada, Granada, 2004.



Tranvía que subía a la Alhambra.

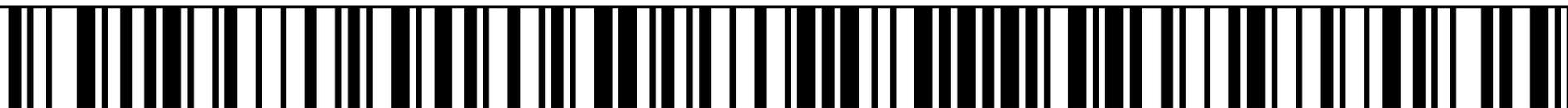
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

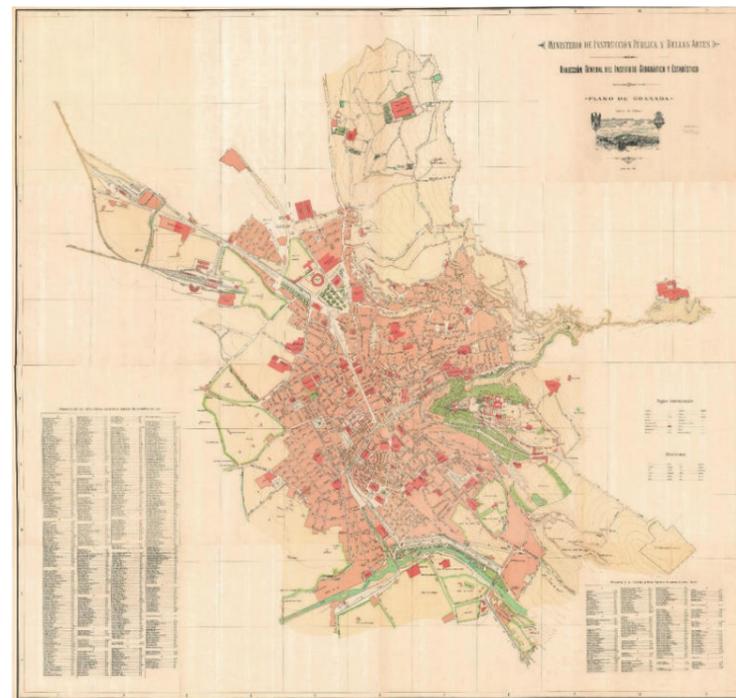
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

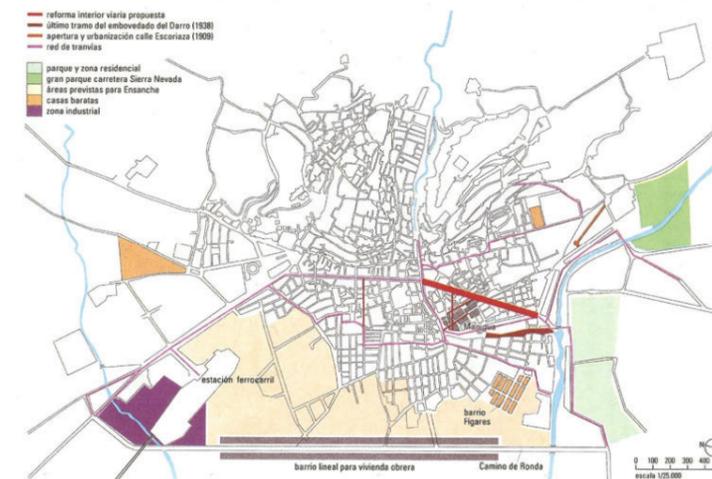
Contiene 1 firma digital





Plano de Granada de 1909. Instituto Geográfico y Estadístico. Madrid, 1909. La presencia de los conventos de los Padres Escolapios y del Sagrado Corazón (en la parte baja del plano, en la ribera izquierda del río Genil), y su conversión en centros escolares, anuncian la colonización del ámbito del distrito rural del sur de la ciudad de Granada. "Saedin" era el nombre del pago en el s. XV, que viene a significar en árabe "brazo de agua", es decir "tierra entre dos ríos", el Flum (Monachil), y el Xenil (Genil), que marcan los límites del pago (López, 2003), y ese nombre (Zaidin) será el que definirá a uno de los barrios incluidos en el Distrito Sur, aunque popularmente se use para identificar a toda la ciudad situada al sur del Genil. Y ello gracias a la intensificación de la acción de cruce y la construcción mejorada de los puentes (Puente Blanco y aguas arriba Puente Verde).

Aunque se estaba pensando en el "Camino de Ronda" de forma coetánea a la ejecución de la Gran Vía de Colón, no es hasta 1925 cuando este otro gran proyecto de infraestructura de comunicaciones, de trazado prácticamente rectilíneo y algo más de tres kilómetros de recorrido, toma fuerza, al adquirir la condición de límite para la prevista zona de ensanche y quedar incorporado al programa urbanístico de la Exposición Hispano-Africana prevista para 1933.



Esquema de zonificación propuesta para la Exposición Hispano-Africana de 1933.

El programa de la exposición, en relación a la estructura urbana, planteaba un esquema de zonificación que diferenciaba tres grandes funciones: la zona industrial, al norte, en torno a las dos instalaciones del ferrocarril; el Camino de Ronda, límite del crecimiento urbano previsto, que asume la función de un barrio lineal destinado al alojamiento obrero en viviendas unifamiliares; y por último, la ribera del Genil reservada para un gran parque y zona residencial de vivienda de lujo aislada tipo "hotelito". La exposición no llegaría a celebrarse, pero marcó un interesante momento en la discusión sobre los problemas de la ciudad y las intervenciones necesarias para mejorarla.

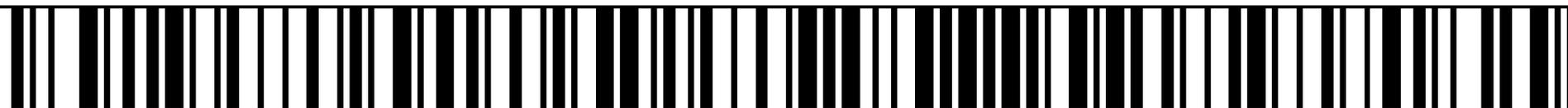
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital





H. GRAEF. Vista perspectiva sobre el Parque de Merano. 1929. (Proyecto de parque para Granada en la carretera de la Sierra). Acuarela y Gouache sobre papel: 100 x 107 cm. Archivo Histórico Municipal de Granada. Nº Registro: 6007/ sig. 05.000.01. El Proyecto procede de un Concurso público convocado por el Ayuntamiento de Granada para la creación de un gran parque en los dos márgenes del río Genil a partir del conocido como Puente Verde. Concebido con dos áreas denominadas de invierno y verano diseñadas teniendo en cuenta ellos desniveles de ambos márgenes del río. El proyecto de Graef también incluye la conexión sur de acceso a la Alhambra y su continuidad con la carretera que conduce a la recién inaugurada estación de esquí de Sierra Nevada.

Como consecuencia de los problemas derivados de la industrialización de las grandes ciudades europeas y americanas, la legislación urbanística surgió como un mecanismo que tratase de canalizar las actuaciones necesarias para su resolución. De acuerdo con este panorama internacional, surge en España la Ley de Casas Baratas, de 1911. A imagen y semejanza de la legislación planteada en Europa, esta ley se elabora con la voluntad de establecer las mismas líneas de actuación, aunque las ciudades que carecían de planes de ensanche, como es el caso de Granada, generaron configuraciones propias menos ambiciosas en extensión, adecuadas a sus necesidades reales y particularidades. Es decir, **las iniciativas del ensanche granadino fueron absorbidas por la política de viviendas baratas desarrollada durante la dictadura de Primo de Rivera, por lo que el intento de disciplinar y solucionar el ensanche quedó reducido a la promoción de construcciones económicas en sectores muy localizados de la ciudad.** Al amparo de esta política y junto a las *casas baratas* (destinadas al alojamiento obrero) como el barrio Figares, se desarrollaron promociones para las clases medias y medias altas. Las más representativas fueron las diferentes colonias de hotelitos que se emplazaron en el Paseo de la Bomba o en la antigua huerta del convento de Belén, en el barrio del Realejo. De este modo el espacio urbano quedó sometido a un principio de zonificación que distribuía los lotes residenciales de acuerdo con los diferentes niveles de renta.



Barrio de Figares. Primer barrio de Granada donde las "Casas Baratas" (157 viviendas) hicieron acto de presencia. La construcción de este barrio fue aprobada por Real Orden del 3 de octubre de 1925 y comenzó a ser habitado en el último trimestre del año 1928. El diseño del arquitecto Matias Fernández Figares estaba basado en una retícula de manzanas alargadas, con dos calles longitudinales de 17 metros de ancho, siendo la más importante la actual Alhama, que conecta la calle San Antón con el Camino de Ronda. Sin embargo, el proyecto no fue realizado tal y como se concibió originalmente.

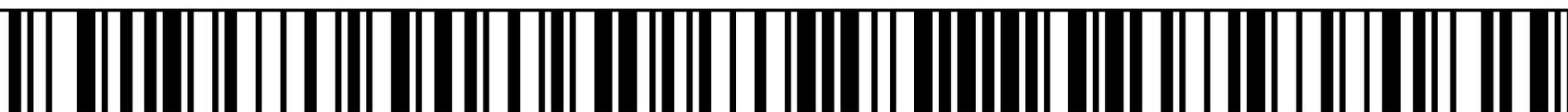
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

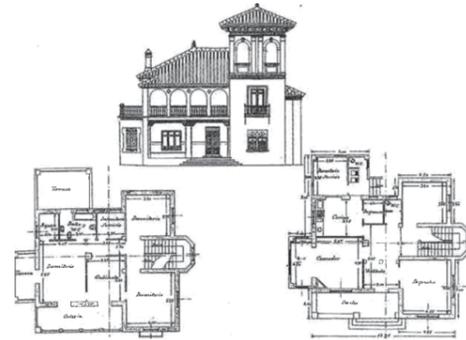
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

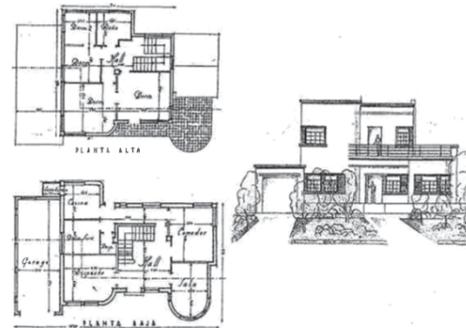
17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital





Proyecto de "hotelito" regionalista de José Fernández-Figares en Huerta de Belén. 1934.



Proyecto de "hotelito" racionalista de Miguel Castillo Moreno en Huerta de Belén. 1934.

A partir de la segunda ley de Casas Baratas y reforzado posteriormente por el Estatuto de 1924, se apostó por la formulación de planes de ensanche que regularan el crecimiento urbano y a que se introdujeran terminología y estándares nuevos provenientes de las reflexiones internacionales respecto a la estructura general de la ciudad y la distribución de usos en el territorio. Todo ello hará que, en el caso de Granada, el Ayuntamiento se centre en la extensión

de la ciudad, dejando las promociones de vivienda como intervenciones puntuales y en manos privadas.



Anteproyecto de reforma interior y ensanche de Granada, de Francisco Robles Jiménez. 1935. Archivo Histórico Municipal de Granada.

Siguiendo las directrices del Reglamento, el Ayuntamiento convoca en 1935 un Concurso de Anteproyectos de Ensanche y Reforma Interior de Granada, que no se fallará hasta 1937, dejando el primer premio desierto. La voluntad del jurado era poco ambiciosa y las valoraciones se establecían según la resolución de encuentros y posiciones concretas, dejando a un lado la reflexión sobre la forma general de la ciudad cuando ésta cambie sustancialmente de escala.

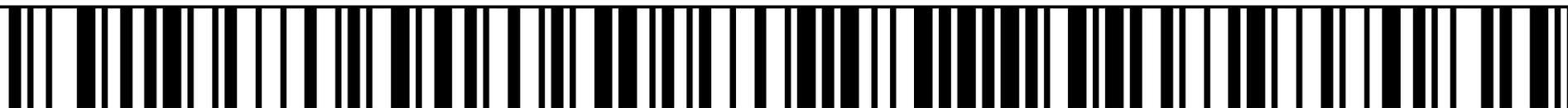
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



De hecho, la propuesta mejor valorada fue la de Francisco Robles Jiménez, basada en la determinación de tramas diferenciadas por sectores, extendiendo la escala urbana del centro histórico a las posiciones periféricas. En esta propuesta existe una clara polaridad del crecimiento de la ciudad hacia el norte, manteniendo la otra orilla del río Genil como zona rural y planteando desarrollo residencial únicamente en torno al Paseo de la Quinta y Bola de Oro. **Las ideas extraídas en el concurso serán plasmadas en el Anteproyecto de Ordenación de Granada de 1943, en el que se anticipan los principales contenidos del que será, en 1951, el Plan de Alineaciones que regirá el proceso urbanístico y edificatorio de la ciudad hasta 1973.** En él se adoptaban tres decisiones de carácter estratégico: la fijación de un perímetro, a través del trazado del Camino de Ronda, que había sido proyectado dos décadas antes; el establecimiento de una jerarquía viaria de los ejes urbanos; y la zonificación de la ciudad, fijando un uso función a cada zona.



Anteproyecto de Ordenación de Granada de 1943. Elaborado bajo la dirección técnica del arquitecto Miguel Olmedo.

También, con respecto al Anteproyecto de 1943, **una de las principales novedades del Plande Alineacionesde 1951 eslaincorporacióndeunasordenanzasgeneralesdeconstrucción**, documento imprescindible para el desarrollo de la ordenación prevista, al delimitar un total de dieciséis zonas para las que se fijan distintas condiciones de volumen, uso y composición. Hay que señalar, también, que algunas de las propuestas del Plan de Alineaciones, como la prolongación de la Gran Vía por el barrio de San Matias hasta enlazar con el circuito interior de circunvalación del casco antiguo, hubieran significado, en caso de poder ejecutarse, la descomposición de enclaves históricos muy importantes de la ciudad. **La reactivación del sector de la construcción en esos años determinará frecuentes modificaciones de las ordenanzas, o en muchos casos su incumplimiento**, en beneficio de los intereses especulativo

Así surgen, en suelos no previstos por el Plan, implantaciones de carácter residencial que tendrán importantes efectos negativos para la articulación de las nuevas áreas de crecimiento de los años sesenta y setenta, determinando, al mismo tiempo, graves problemas de segregación social y conflictividad urbana todavía presentes en algunas zonas de la ciudad. **Los primeros barrios no previstos por el Plan de 1951 son promovidos por patronatos de viviendas populares** dependientes del Gobierno Civil (Santa Adela-Zaidín) y del Arzobispado (Virgen de las Angustias-Chana). Se intenta remediar con ellos el problema del grave deterioro del alojamiento en los barrios históricos de la ciudad -como el Albaicín, altamente densificado en esa fecha- y los daños causados por los terremotos de 1956. Situados ambos en extremos opuestos de la ciudad y alejados de ella, sobre suelos de la vega de alto valor agrícola, pero más baratos, se van a convertir en los principales focos del crecimiento urbano de los años sesenta y setenta. **Un crecimiento con escasa planificación, carente de equipamientos y servicios públicos.**

La urbanización y edificación en el sector de la calle de Recogidas, a partir de 1956, señala uno de los ejes más importantes del crecimiento de la ciudad durante estos años. La calle supone el primer y más directo enlace entre el centro comercial y administrativo (Puerta Real-Reyes Católicos) y la zona de expansión limitada por el Camino de Ronda. Por esta razón concentra un elevado índice de edificación en los años sesenta y se convierte en la zona de viviendas de mayor cualificación para la alta burguesía local, a la vez que en una pujante zona comercial y de servicios que se verá complementada con la ejecución de otro importante eje residencial y comercial, paralelo al Camino de Ronda, constituido por la calle de Pedro Antonio de Alarcón.

En 1958 se empieza a proyectar, por el Ministerio de la Vivienda, las 80 hectáreas del polígono residencial de la Paz, que es el comienzo de la configuración de la zona norte de la ciudad como un área de marginalidad social, donde se concentra el alojamiento de grupos

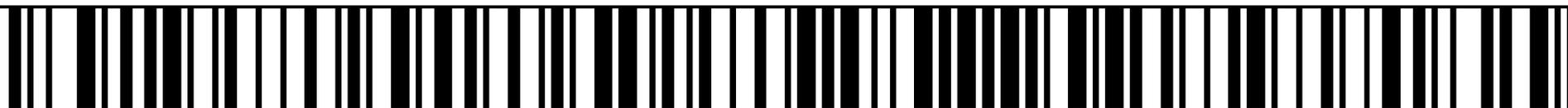
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

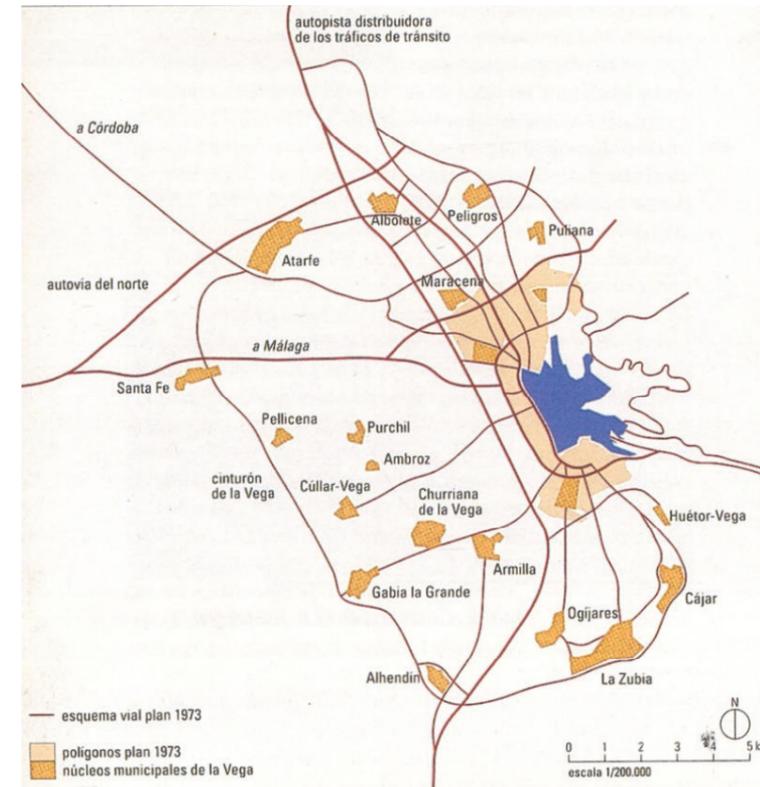
Contiene 1 firma digital



sociales más desfavorecidos, procedentes de los barrios de cuevas afectados por inundaciones. En los mismos años se está produciendo otro fenómeno urbano muy característico del modo en el que se quiere capitalizar la renovación especulativa de la ciudad. **El eje constituido por la avenida de Calvo Sotelo (actual avenida de la Constitución) en la prolongación de la Gran Vía, se va configurando como un segundo centro financiero y de servicios.** La modificación en 1967 de las ordenanzas del Plan de 1951, permitió nuevos niveles de edificabilidad para hacer altamente rentable la inversión inmobiliaria de la iniciativa privada (se admiten alturas de hasta quince plantas). **La transformación iniciada en 1967 culminará en 1974** cuando la imagen decimonónica de la avenida-bulevar se reemplaza por una vía de circulación rápida, más acorde con los supuestos formales del desarrollismo.

Al finalizar la década de los sesenta del siglo pasado, se inicia en Granada la adaptación del planeamiento al nuevo marco jurídico y técnico establecido por la Ley del Suelo de 1956. El resultado será el Plan General de Ordenación Urbana de la Comarca de Granada, aprobado en 1973, que había sido encargado a raíz de la concesión, en 1969, del Polo de Desarrollo Industrial de Granada, en cuyo ámbito se incluían veinte municipios.

El Plan de 1973, fundamentado sobre unos criterios de especialización funcional de los municipios de la comarca, proveedores de suelo a gran escala para uso fundamentalmente residencial, en lo que respecta a la ciudad de Granada distingue claramente dos ámbitos de incidencia. Por una parte, el centro urbano, en el que **se asumen las consecuencias de las alineaciones contempladas en el Plan de Alineaciones de 1951 y las descomposiciones de usos, tipologías y edificabilidades que se habían venido produciendo.** Su incidencia negativa sobre la ciudad histórica se pondrá de manifiesto cuando movimientos ciudadanos y colectivos profesionales, frente a su apropiación privada y destrucción, reivindiquen la protección de los enclaves y barrios históricos. De la presión ejercida sobre la corporación municipal surgirán los primeros planes de reforma interior y de protección, con objetivos de rehabilitación integral, para los barrios de San Matías y del Albaicín, aunque no llegan a tener ninguna capacidad para controlar los procesos de alteración y degradación urbana que se están produciendo en ambos. El segundo ámbito de incidencia son las zonas previstas para crecimiento, **proponiendo como urbanizable una gran cantidad de suelo rústico, también del territorio de la vega.** El Plan de 1973 clasificaba, para su desarrollo posterior, **trece polígonos** repartidos desigualmente sobre el plano de la ciudad, dando preferencia a los suelos del norte y noroeste, áreas en las que se intentaba reorientar el crecimiento urbano. Y **todo ello subordinado a una red arterial sobredimensionada sobre el territorio de la vega, del que se ignoraban sus valores económicos, culturales y paisajísticos,** a pesar de que en su defensa y protección ya empezaban a manifestarse amplios sectores de la opinión pública.



Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM). AVANCE / 143

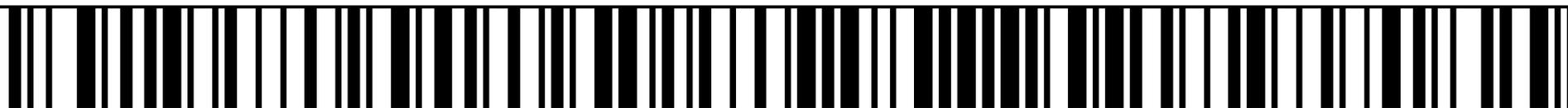
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Con la aprobación de la nueva ley del suelo de 1975, y la llegada de las corporaciones democráticas en 1979, se pone en marcha la revisión del planeamiento de 1973, que culmina con el PGOU de 1985. Sus objetivos esenciales eran: la contención del expansionismo propio de la etapa del desarrollo precedente; la creación de instrumentos legales que permitieran una política urbana antiespeculativa; la recuperación de los valores que posee el espacio ya construido de una ciudad especialmente rica en patrimonio urbano, pero que había sufrido grandes pérdidas a consecuencia del abandono y de las presiones especulativas; la corrección de los factores de desequilibrio entre centro y periferia; y la planificación y construcción del equipamiento público del que carecía la ciudad.

De todos estos objetivos, el grado de cumplimiento fue bastante desigual. El balance más favorable del planeamiento en estos años puede encontrarse en el capítulo de la creación de equipamiento y dotaciones, tan escasos en la ciudad en 1979. Instalaciones deportivas, parques y jardines, fueron las realizaciones más importantes, con especial incidencia en los barrios periféricos. Por otra parte, la aprobación de planes especiales de protección de conjuntos como la Alhambra (1989) o el Albaicín (1990), no supusieron para el resto de la ciudad histórica, en su momento, una política de rehabilitación sistemática.

Un nuevo siglo y un nuevo Plan: el PGOU 2001.

El PGOU de 1985 empieza a revisarse tan solo diez años después de su entrada en vigor, pero no llega a aprobarse hasta el año 2001, poco después de la aprobación en 1999 del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, y teniendo en cuenta sus determinaciones.

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

Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

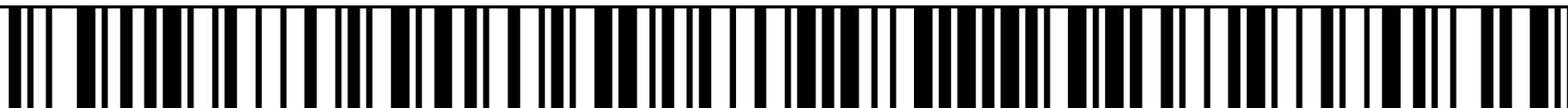
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Protección y Reforma Interior, así como las estrategias y determinaciones globales que posibiliten reequiparlo e impulsen su revitalización.

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, en mayo de 1999.

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, los **siguientes**:

- **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.

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 número 27, de 7 de marzo).

A su análisis más pormenorizado se dedica otro apartado del presente documento. Ahora solo reseñar que el PGOU 2001 se desarrolla bajo la vigencia de la Ley 6/1998 de 13 de abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, la cual regulaba aspectos que, en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza quedaban incluidos en la Ley Andaluza 1/1997 cuyo contenido era la mayor parte del articulado del texto refundido de la Ley del Suelo de 1992.

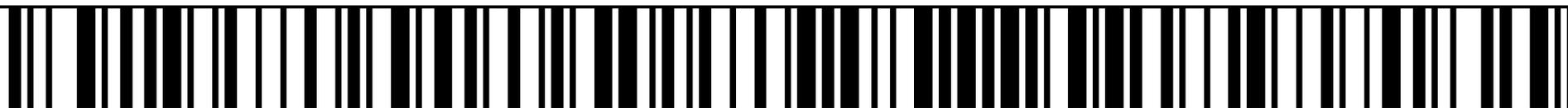
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



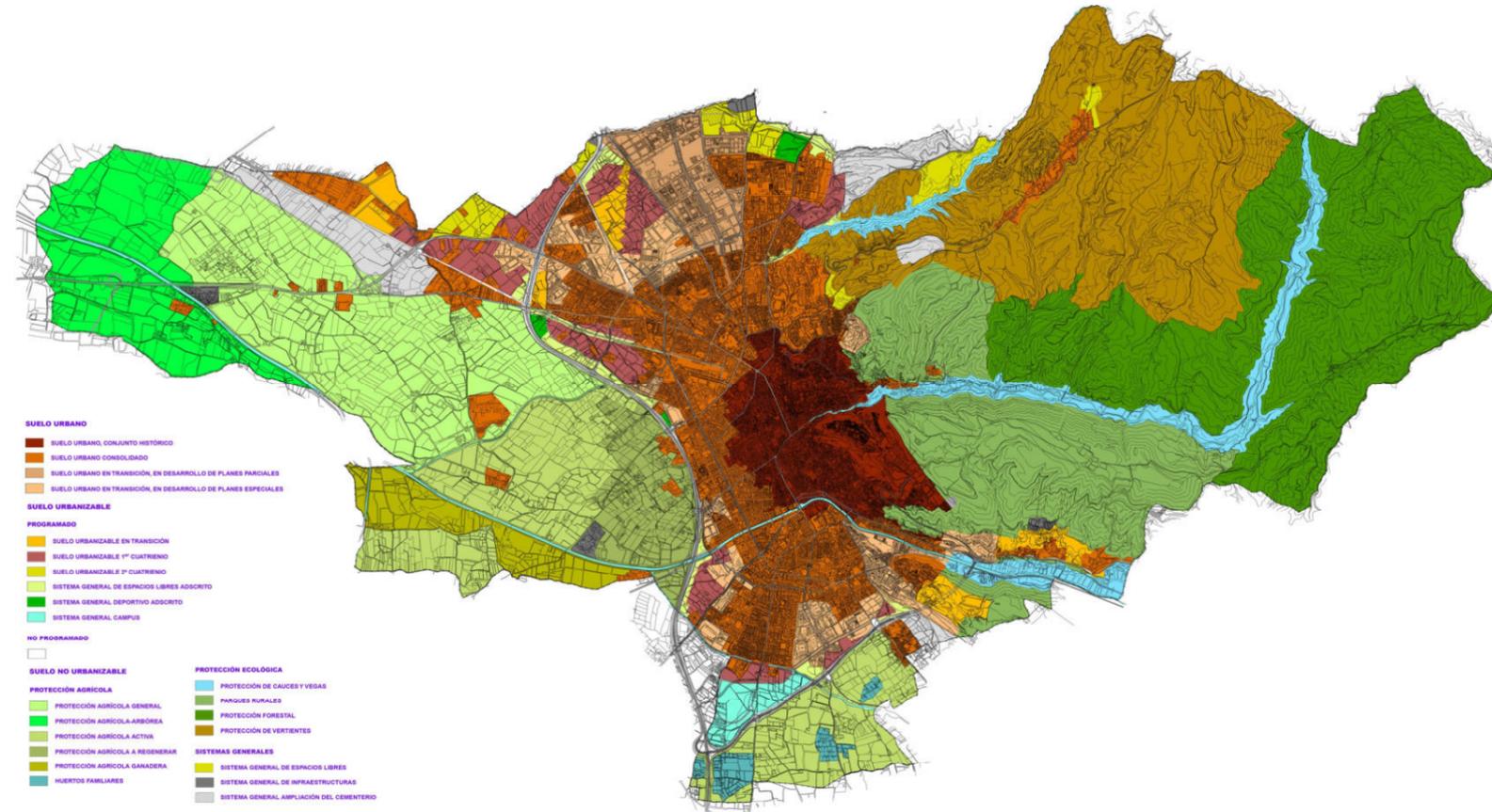


Imagen del plano de Estructura General y Orgánica. Clasificación del Suelo. PGOU 2001

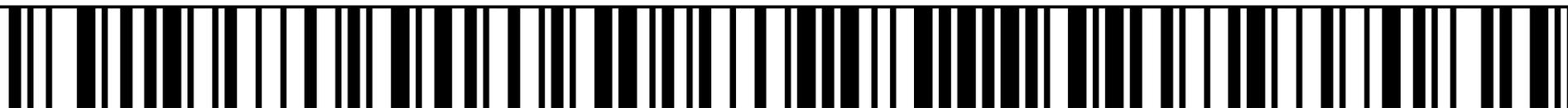
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

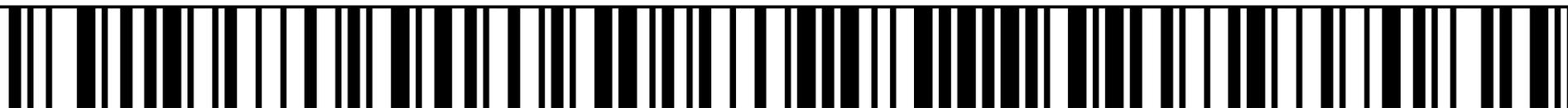
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma
digital



Pag. 22 de 40



MI.5

EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 2001.



5.1. ENFOQUE TERRITORIAL Y METROPOLITANO.

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 en diciembre de 1999. **Se recupera 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, ya que ahora sí existía una legislación autonómica sobre ordenación del territorio, donde se establecía 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 apunta 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 PGOU 2001 asume y desarrolla los criterios en cuanto a la evolución del sistema de asentamientos del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, resultando más restrictivo en lo relativo a la afectación del territorio cercano**, particularmente en la Vega de Granada 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 trataba, en síntesis, de superar algunos lugares comunes que solían utilizarse en el debate urbanístico para justificar la supuesta antinomia entre las necesidades del organismo urbano y la protección del mediorural.

Esta actitud de “defensa del territorio” se centra, fundamentalmente, en la Vega de Granada y en las cuencas de los ríos Genil, Darro y Beiro.

En relación a la Vega, el PGOU 2001 parte del convencimiento de estar ante un espacio insustituible, un elemento territorialmente significativo (por su historia, organización, estructura, medio físico y capacidad productiva), 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 de Granada supone, consecuentemente, la pérdida de este sistema, de su localización, organización y jerarquía.

Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital





Vista aérea de Granada y su Vega desde el Oeste



Vista aérea de Granada y su Vega desde el Suroeste

La definición de la vega como espacio singular se justifica por numerosas razones.

En primer lugar, por 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.

También hay que 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.

Además, 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 PGOU 2001 adopta, respecto a la Vega de Granada, 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.

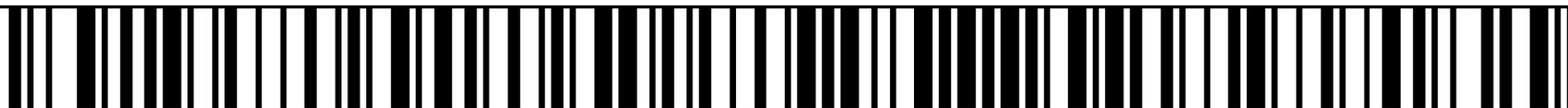
Código seguro de verificación: 8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



En primer lugar, la opción por la que se opta 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, aunque 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 tenían. De este modo, se pretendía “introducir” la vega en la ciudad, intentando resolver 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 propone 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.



Rio Genil, tras su paso por 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



Pinar de Láchar y carril en la margen derecha del río Dilar

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.



Acequia de Taramonta, Granada

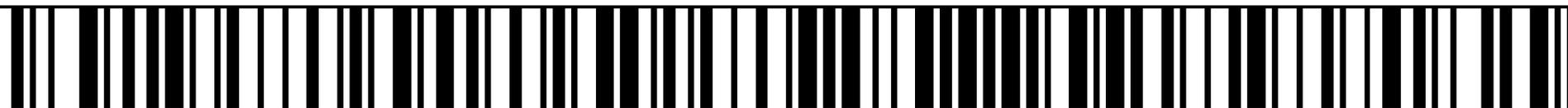
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



- **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.



Secadero y Puente del francés, Vegas del Genil

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 de Granada, 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 de tres actuaciones de carácter singular.

- **Operación entorno del Beiro.** El sellado del vertedero llevado a cabo y, la entrega de este espacio una vez regenerado al municipio, posibilitaba que desde el Plan General se retomara la idea de crear, aprovechando el sellado y posterior regeneración de esta zona, un gran parque público que pasara a formar parte 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, podía suponer que en un futuro próximo, se materializaran determinados equipamientos dotacionales que completaran esta operación.
- **Operación Darro.** Se proponía de la realización de un Plan Especial en el que se coordinaran la formulación de las propuestas básicasiguientes:
 - 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.
 - 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.
 - Adecuación paisajística de todo el valle del Darro.



Imagen del valle del Darro.

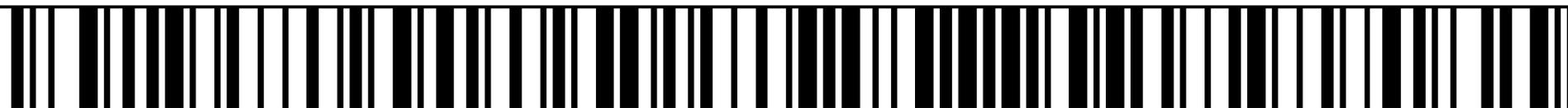
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



- **Acciones de potenciación del Parque Periurbano Dehesa del Generalife.** Se proponía 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 incluyeran actividades culturales, deportivas, de identificación de la naturaleza, con posibilidades de senderismo, etc, podía significar para la ciudad y su comarca la dotación de un espacio libre de inigualables condiciones de disfrute real.



Imagen del parque periurbano Dehesa del Generalife

Desde el punto de vista cuantitativo hay que resaltar que, de las casi 8.800 hectáreas de superficie del término municipal, un 66%, aproximadamente, se consideró como suelo no urbanizable especialmente protegido, distribuido, mayoritariamente, entre la Vega y las cuencas de los ríos.

Y con la siguiente categorización:

- Protección agrícola general: 741,83 hectáreas
El ámbito de vega que comprende esta subcategoría representa el soporte físico con mayor carácter unitario, ostentando unos valores productivos, paisajísticos y estratégicos que obligan a su consideración como espacio singular.
- Protección agrícola-arbórea: 401,99 hectáreas
Caracterizado por la presencia permanente de choperas en distintos estadios de crecimiento, ofreciendo un aspecto boscoso y un ambiente húmedo y fresco en contraste con el entorno donde predominan los cultivos herbáceos.
- Protección agrícola-ganadera: 233,20 hectáreas
Formado por suelos situados en el borde de la vega, suficientemente alejados de núcleos de población donde es posible ubicar explotaciones ganaderas.
- Protección agrícola-activa: 489,41 hectáreas
Formado por un ámbito bastante amplio cuya vocación es principalmente la agrícola pero que el estar cercano a vías de comunicación hace que aumente el riesgo de cambio de uso y sea necesaria su protección específica.
- Protección agrícola a regenerar: 192,02 hectáreas
Compuesto por un ámbito cercano a la ciudad, por lo que es la parte de la vega en relación directa con el ciudadano. En ella se manifiestan de forma clara estas relaciones a través de las numerosas huertas que forman parte de la historia de Granada.
- Huertos familiares: 42,06 hectáreas
Compuesto por ciertos enclaves de vega cuyas características, tanto en formas de cultivo, tamaño parcelario y tipo de edificación, se adaptan a esta denominación, permitiendo a su vez una protección activa de la vega sur del término municipal.

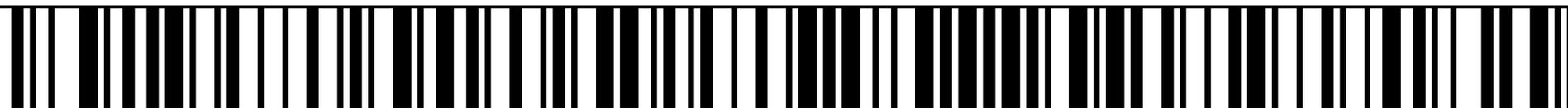
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



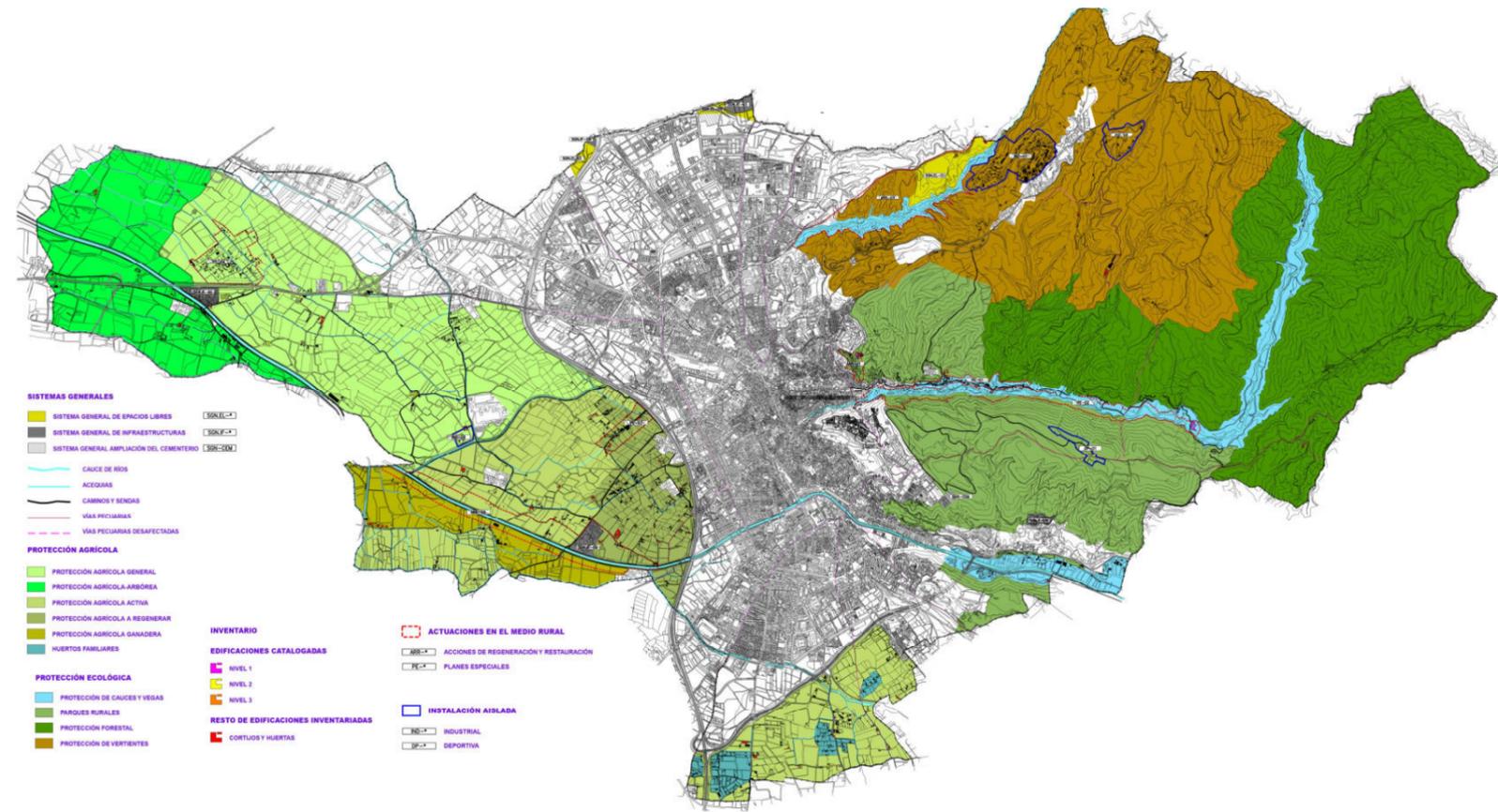


Imagen del plano de determinaciones del suelo no urbanizable. PGOU 2001

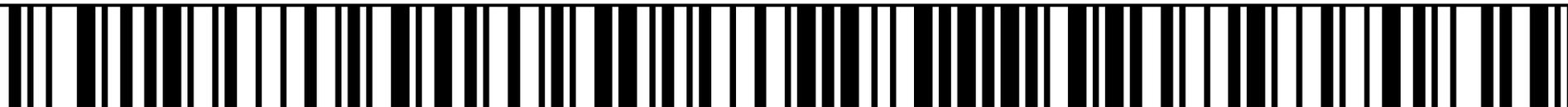
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



- Protección cauces y vegas 291,17 hectáreas
- Parques rurales 817,42 hectáreas
- Protección forestal 1.370,54 hectáreas
- Protección de vertientes 1.238,40 hectáreas

De enfoque metropolitano resulta también, especialmente, la estructura viaria y el sistema de transportes propuesto.

La dimensión adquirida por la red viaria en cuanto elemento estructurante obliga a una visión supramunicipal para entender la relación actual de la ciudad con el territorio. En ese sentido, el nuevo sistema de comunicaciones y transportes del POTAUG 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.

El PGOU 2001 asume, básicamente y en lo que le afecta al término municipal de Granada, las previsiones establecidas por el Plan de Ordenación Territorial para el sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración 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 de Granada.

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 denominada “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 otros 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 precisaría de los adecuados enlaces con la existente “primera circunvalación” a la vez que provocaría nuevos puntos de acceso a la ciudad, que diversificarían las posibilidades entonces existentes.

El nuevo sistema alternativo de transporte metropolitano avanzado por el Plan de Ordenación Territorial pretendía corregir la grave limitación que presentaba el ferrocarril como medio de transporte de pasajeros en la aglomeración urbana; la implantación de un nuevo sistema de transporte ligero de modo ferroviario quiere satisfacer las demandas de movilidad interna de los habitantes de la comarca. **El desmantelamiento de la vía de Moreda entre el Polígono Juncaril y Granada permitiría unificar y mejorar accesos ferroviarios a través del soterramiento del trazado de Bobadilla.** Pero, asimismo, **reciclando aquella preexistencia, se proponía apostar por un primer Eje Norte-Sur de metro ligero en superficie,** con doble vía sobre plataforma reservada, que, una vez demostrara su viabilidad, se complementara progresivamente con sucesivas líneas que enlazaran 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,** ubicados en emplazamientos estratégicos que garantizaran su uso continuado fuera cual fuera el punto elegido de acceso rodado, **que limitarían la entrada del tráfico privado al centro de la ciudad,** y que constituiría un firme apoyo al Plan de Peatonalización del Centro que se proponía.

Asimismo, se recoge una propuesta de segunda 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.

5.2. SUELO Y VIVIENDA. UNA OFERTA “EX NOVO” MODERADA, Y UNA APUESTA POR LA INTERVENCIÓN PÚBLICA.

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.

El escenario de crecimiento poblacional que se toma como referencia es el previsto en el POTAUG, que estimaba una población de 500.000 habitantes para los 32 municipios de la aglomeración urbana para mediados de la primera década del siglo, con una distribución espacial difícil de establecer por su dependencia de la movilidad geográfica condicionada por

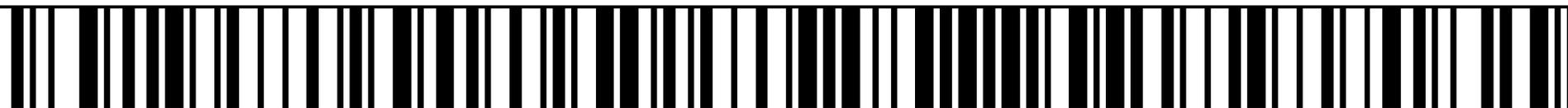
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



la evolución de los precios de la vivienda en las distintas localizaciones de la aglomeración y las estrategias privadas de acumulación de suelo. **Para Granada se toma como escenario probable, para el año 2011, la horquilla de 300.000 a 325.000 habitantes.**

De acuerdo a esta previsión, y con el dato de 3,05 habitantes por vivienda estimado en 1995, el número máximo de viviendas necesario sería de 27.800 unidades en el punto superior de la horquilla, y en un horizonte de 11 años, superior al estimado para la vida útil del Plan (8 años). Sin embargo, la estimación total de capacidad de producción de vivienda que arroja el Plan, asciende a la cifra de 24.490. Es decir, que si no se hacían previsiones suficientes en el Plan General, que posibilitaran implementar una política de suelo y rehabilitación que diera margen a la autoridad urbanística para intervenir con alguna eficacia en el mercado, no sería posible atender la demanda real

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

- **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 las normas urbanísticas, y que no han de ser otros que

las de la producción de vivienda de protección pública, 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 permitieran 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. Se confía a una intervención municipal más 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)

El total del suelo urbanizable que se proponía era de unas 447 hectáreas:

- Primer Cuatrienio: 237 hectáreas.
- Segundo Cuatrienio: 72 hectáreas.
- En transición (PAUS): 138 hectáreas.

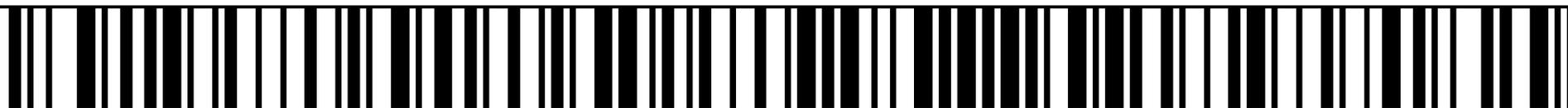
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

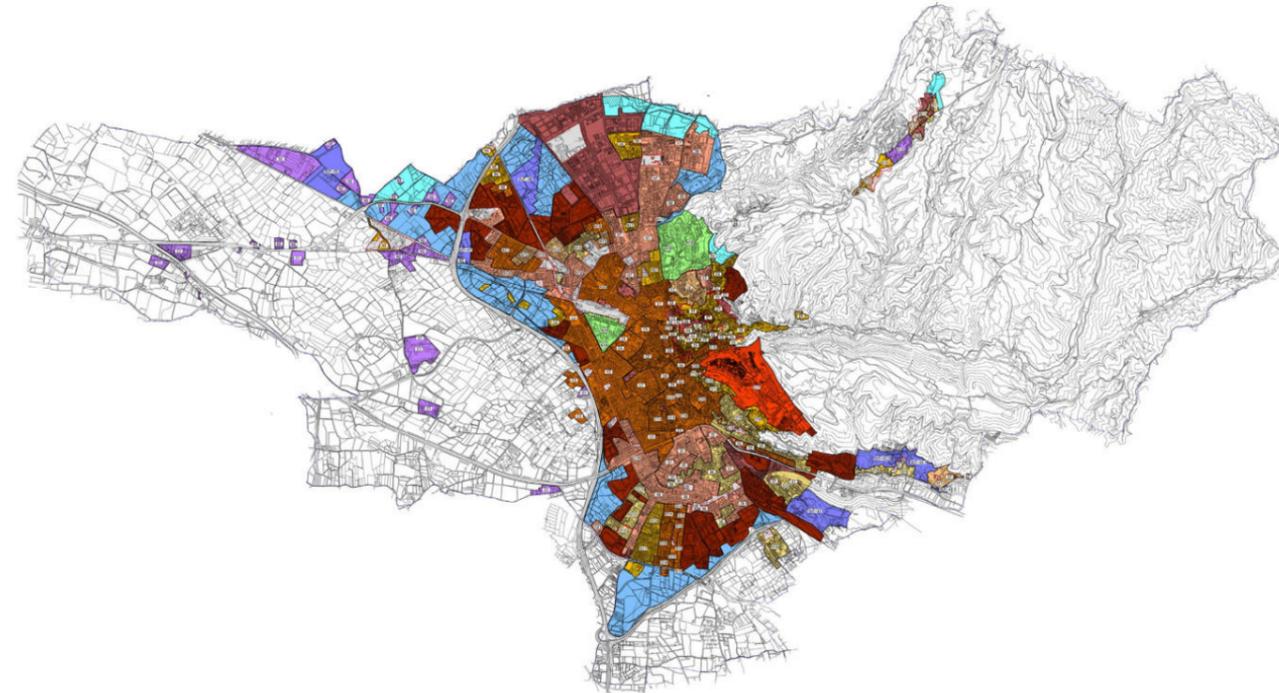
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL**

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital





USO CARACTERÍSTICO		ÁREAS DE REPARTO ZONA NORTE		ÁREAS DE REPARTO ZONA SUR		ÁREAS DE REPARTO ZONA CENTRO		ÁREAS DE REPARTO ZONA ESTE		ÁREAS DE REPARTO EN SUELO URBANO EN REFORMA		ÁREAS DE REPARTO EN SUELO URBANO EN TRANSICIÓN	
Nº	DESCRIPCIÓN	Nº	DESCRIPCIÓN	Nº	DESCRIPCIÓN	Nº	DESCRIPCIÓN	Nº	DESCRIPCIÓN	Nº	DESCRIPCIÓN	Nº	DESCRIPCIÓN
1	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR AJUSTADO	N1	REINTEGRACIÓN	S1	REINTEGRACIÓN	C1	REINTEGRACIÓN	E1	REINTEGRACIÓN	R1	REINTEGRACIÓN	T1	REINTEGRACIÓN
2	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR EN ORGANIZACIÓN LINEAL	N2	REINTEGRACIÓN	S2	REINTEGRACIÓN	C2	REINTEGRACIÓN	E2	REINTEGRACIÓN	R2	REINTEGRACIÓN	T2	REINTEGRACIÓN
3	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR EN MANZANA CERRADA	N3	REINTEGRACIÓN	S3	REINTEGRACIÓN	C3	REINTEGRACIÓN	E3	REINTEGRACIÓN	R3	REINTEGRACIÓN	T3	REINTEGRACIÓN
4	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR EN MANZANA ABIERTA	N4	REINTEGRACIÓN	S4	REINTEGRACIÓN	C4	REINTEGRACIÓN	E4	REINTEGRACIÓN	R4	REINTEGRACIÓN	T4	REINTEGRACIÓN
5	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR EN MANZANA DEBILITADA	N5	REINTEGRACIÓN	S5	REINTEGRACIÓN	C5	REINTEGRACIÓN	E5	REINTEGRACIÓN	R5	REINTEGRACIÓN	T5	REINTEGRACIÓN
6	INDUSTRIAL DE MANZANA	N6	REINTEGRACIÓN	S6	REINTEGRACIÓN	C6	REINTEGRACIÓN	E6	REINTEGRACIÓN	R6	REINTEGRACIÓN	T6	REINTEGRACIÓN
7	CAMPUS CARTILIA-PUENTEVEGA	N7	REINTEGRACIÓN	S7	REINTEGRACIÓN	C7	REINTEGRACIÓN	E7	REINTEGRACIÓN	R7	REINTEGRACIÓN	T7	REINTEGRACIÓN
8	ALHAMBRA	N8	REINTEGRACIÓN	S8	REINTEGRACIÓN	C8	REINTEGRACIÓN	E8	REINTEGRACIÓN	R8	REINTEGRACIÓN	T8	REINTEGRACIÓN

Imagen del plano de áreas de reparto. PGOU 2001

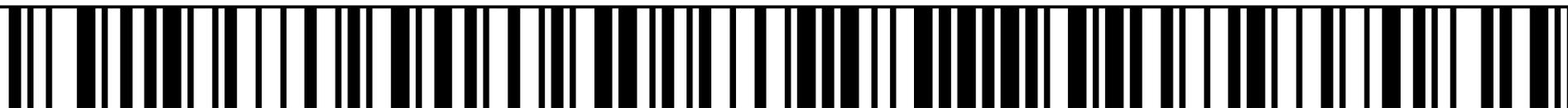
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



El total de viviendas previsto en suelo de nueva urbanización ascendía a 20.102 viviendas.

Además, se prevén 195 hectáreas en áreas de reserva para su posible incorporación al Patrimonio Municipal de Suelo, donde se calculaba una capacidad residencial de 1.317 viviendas.

5.3. OPERACIONES DE REFORMA URBANA.

Desde el PGOU 2001 se propone 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.

Se considera que 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. Para el Plan, esta posición 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. Además, se entendía que para que funcionaran con eficacia tenían que ser zonas en las que se pudiera realizar una nueva implantación urbana que actuara como foco regenerador, como una nueva centralidad urbana.

Es en estas zonas donde se volcó todo el esfuerzo de reforma urbana del Plan General. En concreto, se proponen cuatro grandes operaciones:

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 despersonalizada Avenida de Málaga hasta el nuevo vial propuesto 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 potenciaría como gran mirador urbano. Finalmente, un gran espacio libre estaría presidido por la nueva Estación de Ferrocarril Andaluces, desde donde se producirán nuevos puntos de relación de la trama urbana, y que posibilitaría la liberación del barrio de los Pajaritos del enclaustramiento que padece desde su génesis.



Imagen de la estación de ferrocarril Andaluces

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 tendría como referente unas inmejorables vistas sobre Sierra Nevada, la Alhambra y el Albaicín. Se estimaba que la apuesta por un edificio singular de transportes y comunicaciones permitiría anudar una trama que realmente sostiene la identidad del territorio; la relación de



Imagen propuesta de la operación RENFE en el PGOU de 2001.

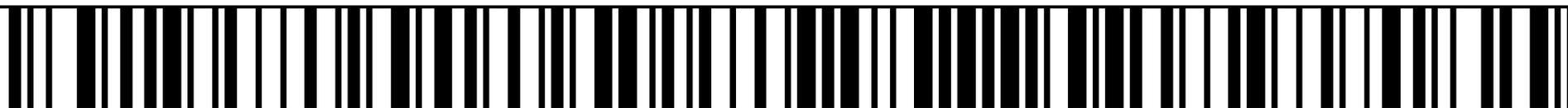
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



este nuevo edificio y el espacio público con el centro de la ciudad se produciría mediante la ampliación del Parque de Fuentenueva y el desplazamiento de los comedores universitarios. Esta operación permitiría también reorganizar los barrios de Pajaritos, San Jerónimo y parte de Avenida de la Constitución, enriqueciéndolos con esta nueva área de centralidad, con las adecuadas dotaciones.

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 Área de Reforma del Estadio de los Cármenes harán posible conectar la zona administrativa de La Caleta con un nuevo acceso a la carretera de Viznar, 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 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.



Imagen del ámbito del cuartel de los Mondragones y antiguo estadio de los Cármenes.

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.



Imagen de la propuesta de Operación Mondragones-Los Cármenes-Cárcel. PGOU 2001

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 Área 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.

Operación Sur:

El crecimiento urbano descontrolado de la zona Sur había 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.

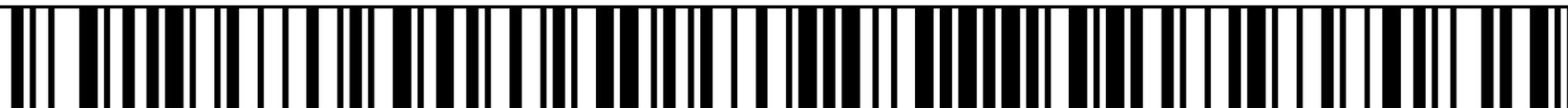
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Con inicio en el nuevo nudo de enlace con la circunvalación, en las proximidades de Neptuno, y a través de la calle Circunvalación, se definió un área de reforma en el barrio de Los Vergeles, que quería dar 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 entonces vigente, pero no llevados a cabo.

En una zona de confluencia de muy dispares tramas urbanas y tipologías edificatorias, un gran vacío urbano sería ocupado por un espacio libre público ya obtenido por el planeamiento anterior.

Se entendía que la construcción de la Ronda Sur hacía ya 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 verían completados con dos actuaciones de carácter más local al servicio exclusivo del barrio: la Hípica, que con la disposición de la edificación quería asegurar 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.

Operación Oeste:

Las actuaciones sobre el borde Oeste de la ciudad centran sus esfuerzos, básicamente, 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 completaba 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 lo que se entendían eran desafortunadas imágenes de ciudad en su nueva fachada hacia la circunvalación, pretendía la creación de grandes equipamientos deportivos que establecieran 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 de importantes dimensiones, buscando una escala más territorial; en la antigua Estación de Alsina, en el Camino de Ronda, se reutilizaría la nave de estacionamiento de autobuses; finalmente, en el Área de Reforma de Neptuno se recuperaría el equipamiento deportivo histórico, concentrando la edificación en la fachada hacia calle Arabial. La actuación sobre el Camino de Ronda permitirá la interpretación

de este elemento como un nuevo centro urbano de carácter lineal. En consecuencia, no sólo se adoptaba una estrategia de revitalización de sectores potenciales sino, además, de una difusión de la centralidad. Esta opción estratégica de potenciar nuevas centralidades quería reequilibrar, física y socialmente, las distintas situaciones urbanas, suburbanas e intersticiales, con el reparto de "nuevos corazones vitales" por la ciudad.



Imagen del entorno del parque Federico García Lorca.

5.4. 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.

Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital

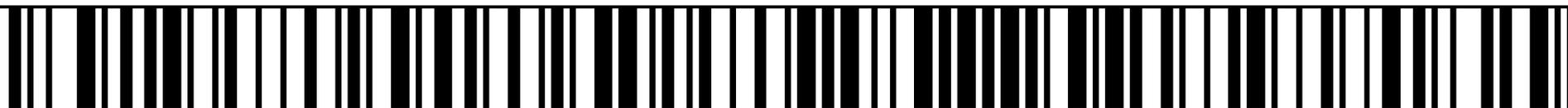




Imagen del entorno de la barriada de Santa Adela.

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.

Se pretendía que la financiación contara con ayudas públicas provenientes de los planes de erradicación de infravivienda, así como de pequeños aumentos de edificabilidad cuando se actuara por sustitución.



Imagen del entorno de la barriada La Paz.

5.5. EL PATRIMONIO HISTÓRICO.

El Plan General reconoce los perímetros de protección correspondientes a las delimitaciones de conjuntos históricos entonces 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, se señala que el documento del Plan incorporaría en su momento las correspondientes modificaciones que sobre dichas delimitaciones se produjeran, una vez aprobadas por la administración competente en dicha materia.

Igualmente, se incorporaron las determinaciones correspondientes a los Planes Especiales de Protección vigentes, que afectaban a los ámbitos de Alhambra, Albaicín y San Matias (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**

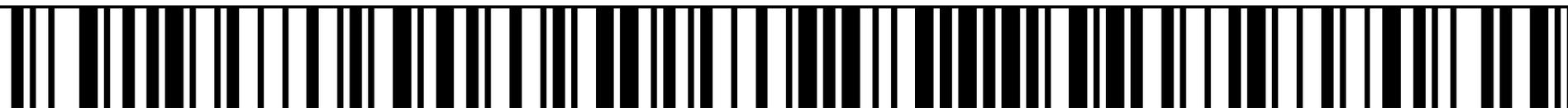
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



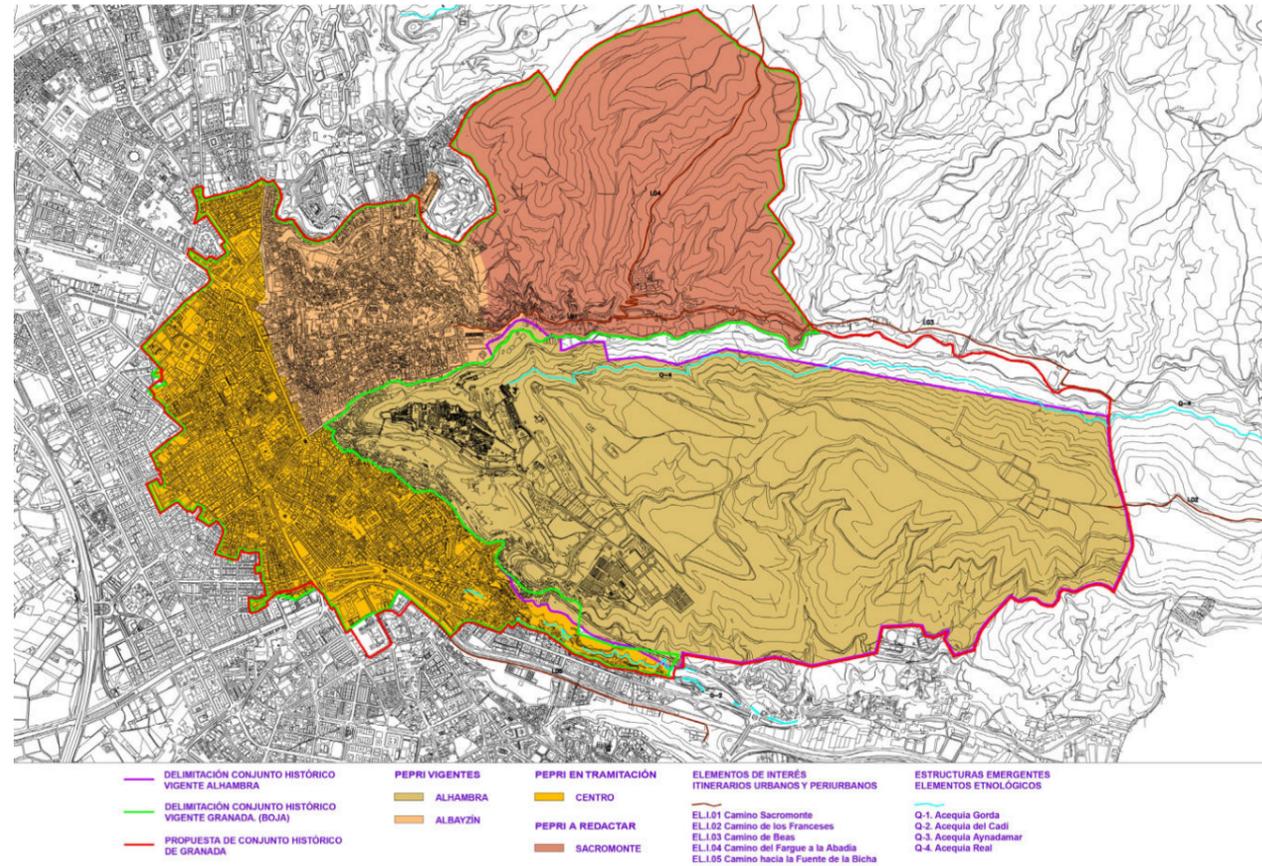


Imagen del plano de delimitación de conjuntos históricos y ámbitos del PEPRi. PGOU 2001

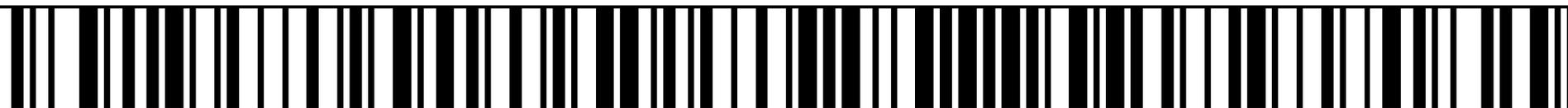
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



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 proteger, 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 entonces para el documento de Avance del Plan Especial de Protección del Área Centro que se estaba desarrollando**, y que llegó a aprobarse en el año 2002. 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 entonces vigentes. De este modo **se establecen cuatro niveles de protección**:

- Nivel 1, de protección monumental. Se corresponde a los inmuebles que poseen cualificación equiparable a los monumentos o bienes de interés cultural.
- Nivel 2, de protección integral. Se asigna a los edificios cuyo valor le hace acreedores a la protección global de los mismos.
- Nivel 3, de protección estructural. Reúne los inmuebles con valor histórico o artístico, donde es necesaria la protección de sus estructuras fundamentales.

- Nivel 4, de protección ambiental. 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, 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 suponían los documentos de planeamiento especial, con carácter de protección, redactados y en redacción en aquellos momentos, sobre la realidad patrimonial, como en un esfuerzo por el reconocimiento de un mayor número de elementos, que desde diversas ópticas, se consideraban 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 de sustitución, lo que se consideraba redundaría 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 planeamiento que revisaba.

Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

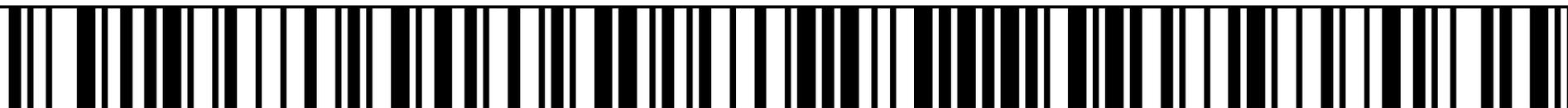
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



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 separen 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, llevaban al colapso de las vías de acceso y relación en el tejido histórico.

Esta situación se agudizaba 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 resolvían convenientemente, mediante políticas adecuadas de descentralización, la dotación de usos de servicios y equipamientos en los nuevos ensanches, por lo que sus poblaciones seguían gregariamente vinculadas al centro histórico para obtener tales servicios.

Si a ello se unía una falta de concienciación del uso del transporte público, junto con una política inadecuada de implantación de aparcamiento públicos en pleno corazón del centro histórico que requerían inexcusablemente una fuerte penetración del tejido histórico para su uso, los problemas de accesibilidad y movilidad, lejos de solucionarse, se agravaban día a día.

Por otro lado, no se encontraba tampoco suficiente concienciada 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.

Por ello, el 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, se proponía que, además, se apoyaran en una decidida apuesta por la potenciación del transporte público, que debía 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), permitieran un rápido y efectivo transporte hacia los distintos puntos del centro histórico.

El papel del transporte público se tornaba esencial en las posibilidades de accesibilidad a zonas especialmente complejas, caso del Albaicín y del Sacromonte. Para el primero parecía 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, se planteaba contemplar 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, se confiaba a la ejecución del sistema de transporte público que suponía el denominado metro ligero**, emanado de las propuestas del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada y que el Plan General asume, **apostando por el trazado de una línea que de norte a sur recogiera los mayores flujos poblacionales posibles, permitiera 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, complementara los efectos benéficos producidos con la construcción del gran aparcamiento subterráneo bajo el Camino de Ronda.**

Ambas actuaciones sobre el Camino de Ronda, suponían 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 circunvalación.

Las diversas actuaciones de reforma urbana interior en el centro histórico se conciben para 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

Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

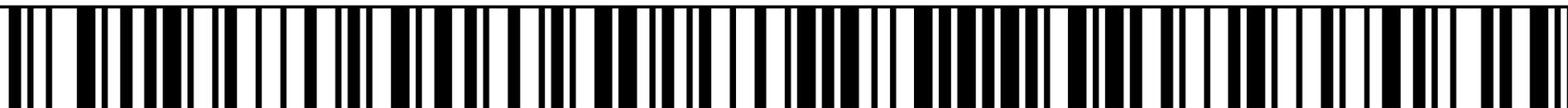
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



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 entonces 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 enriquezieran, y la mejor obtención de equipamientos públicos que la estructuraran.

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 debían ser desarrolladas como Unidades de Ejecución del Plan Especial del Área Centro.



Imagen del entorno del cuartel de las Palmas



Imagen del entorno de San Jerónimo.

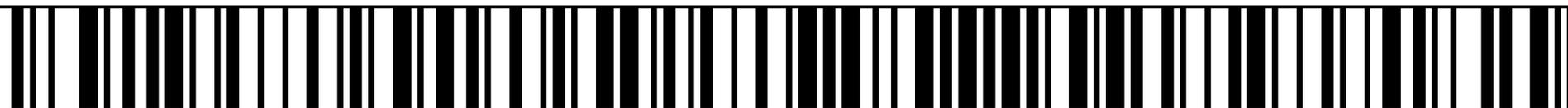
Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO** /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma digital



Código seguro de verificación: **8SDFQ1FQ9DR507QMGSE1**

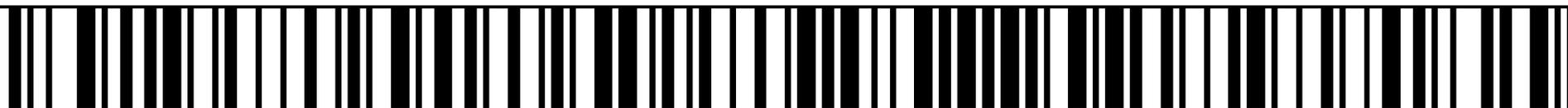
La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección
<https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por

GARCIA-VILLANOVA SURITA GUSTAVO /VICESECRETARIO GENERAL

17-01-2024 13:42:09

Contiene 1 firma
digital



Pag. 40 de 40

