



*TFG: EL PAISAJE CULTURAL DE GRANADA Y SU VEGA.*  
***LA VEGA AL OESTE DE LA CIUDAD: EVOLUCIÓN, LÍMITES Y RUPTURA DE CONTINUIDADES.***

*Autor: Elías Mhend Cabrera*  
*Tutor: Eduardo Zurita Povedano*



*TFG: EL PAISAJE CULTURAL DE GRANADA Y SU VEGA.  
LA VEGA AL OESTE DE LA CIUDAD:  
EVOLUCIÓN, LÍMITES Y RUPTURA DE CONTINUIDADES.*



Trabajo Fin de Grado Noviembre 2018  
Universidad de Granada  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Autor: Elías Mhend Cabrera  
Tutor: Eduardo Zurita Povedano



## ÍNDICE

### **09 1.INTRODUCCION.**

- 09 1.1.Justificación.
- 10 1.2.Objetivos.
- 11 1.3.Metodología.

### **13 2.EL PAISAJE DE GRANADA Y SU VEGA.**

- 13 Breve aproximación a su génesis y evolución histórica.

- 13 2.1. El paisaje antes de la ciudad.
- 13 2.2. Transformaciones en época islámica (s.VIII-s.XV).

- 13 - Agua y paisaje en Granada.
- 14 - Transformaciones agrícolas en época islámica.

- 14 2.3. La ciudad y su paisaje tras la conquista cristiana. La Granada moderna (1492-1800).
- 15 2.4.De la ciudad romántica a la reforma burguesa (1800-1900).

- 15 - La Vega industrial en el tránsito del siglo XIX al siglo XX
- 15 - Vega y ciudad: la Gran Vía de Granada.

- 16 2.5.De la Vega del tabaco a la Granada del desarrollismo (1930-1980).

### **17 3.LA PLANIFICACIÓN DE GRANADA Y SU VEGA.**

- 17 Previsiones y consecuencias en la Vega Oeste.

- 17 3.1. La planificación de la Vega desde la ciudad.

- 18 - PGOU de 1985.
- 18 - Plan Especial de la Vega de Granada de 1991.

19 - PGOU de 2001.

19 3.2. Planificaciones territoriales y sectoriales: del POT AUG al Plan Especial de la Vega de Granada.

## **21 4.CONTINUIDADES Y LIMITES.**

21 4.1. Paisajes continuos.

23 4.2. Disolución de la ciudad.

23 4.3. Bordes frente a límites.

24 4.4. Límites complejos del paisaje metropolitano.

25 4.5. Transiciones / Continuidades.

## **27 5.REPRESENTACION DE GRANADA Y SU VEGA OESTE: RELACIONES, BORDES, LÍMITES Y FRONTERAS.**

27 5.1. Un paisaje cultural histórico continuo: Granada y su Vega.

32 5.2. Crecimientos en la zona oeste de Granada. Relación Ciudad-Vega.

34 5.3. Serie histórica de Ortofotos (1956-Actualidad).

44 5.4. Morfología. Pagos históricos.

48 5.5. Sistema de acequias históricas.

52 5.6. Sistema de caminos históricos.

56 5.7. Relaciones de la Granada actual y su Vega.

## **59 6.APROXIMACIONES AL CASO DE GRANADA Y LA VEGA AL OESTE DE LA CIUDAD.**

59 6.1. El ámbito de estudio.

60 6.2. Un análisis de las principales intervenciones con incidencia en las relaciones de Granada y su Vega Oeste:

- 60 - Trazado y ejecución del Camino de Ronda.
- 62 - El caso de la Circunvalación: la ruptura de las continuidades y los nuevos límites.
- 63 - Vega transformada en urbanización universitaria; Campus de Fuentenueva.
  
- 64 6.3. Patrimonio Arquitectónico Agrario vinculado a la Vega Oeste.
  
- 64 - Consideraciones generales.
- 66 - Sobre el patrimonio agrario conservado
- 66 - Fábrica de Harinas El Capitán.
- 68 - Alcázar Genil.
- 70 - El modelo del Parque García Lorca y la memoria de la Huerta de San Vicente.
  
- 71 6.4. Fragilidades detectadas.
  
- 71 - Patrimonio Arquitectónico Agrario en estado ruinoso o en desuso.
- 71 - La ruptura de las continuidades. El efecto barrera. Los espacios residuales.
  
- 74 6.5. Viabilidades.
  
- 74 - Paisajes referentes. Intervenciones en espacios vacíos de transición.
- 75 - Parque de Quzhou Luming (Zhejiang, China) / Turenscape.
- 76 - Parque de Sa Riera (Palma de Mallorca) / Ravetllat Ribas Arquitectos.
- 77 - El valle trenzado (Elche) / Grupo Aranea.
- 78 - Skate Park Jardines de Aureà Cuadrado (Barcelona) / Scob+Sergi Arenas.
- 79 - Parc del Nus de la Trinitat (Barcelona) / Batlle i Roig Arquitectes.
- 80 - Avance de alternativas. Potencialidades y recursos en el ámbito de estudio; lugares de oportunidad.
  
- 83 7.CONCLUSIONES.**
  
- 87 8.BIBLIOGRAFIA.**



## 1. INTRODUCCIÓN.

### 1.1. JUSTIFICACIÓN.

Con este trabajo se pretende, constatando la relación histórica entre la ciudad de Granada y su Vega y reivindicando su entendimiento como un paisaje sin solución de continuidad entre lo construido y lo cultivado, centrar la mirada en las crisis producida por la división urbano-no urbano, surgida de la aplicación de la legislación urbanística y consolidada por actuaciones con afecciones negativas para la preservación de su valor cultural que han dado lugar a la aparición de nuevos límites.

Es necesario en primer lugar alcanzar una comprensión de la configuración y evolución del paisaje cultural de Granada y su Vega, analizar la planificación territorial y urbanística y las consecuencias del desarrollo de ésta, para poder centrar la atención finalmente en el caso de las relaciones de la actual Granada con la zona de su Vega Oeste limítrofe.

Se identifican, caracterizan y describen los distintos procesos habidos que han dado como resultado la situación en que se encuentran hoy las relaciones de Granada y su Vega, con el objetivo de entender la situación actual de dicho paisaje cultural, en especial en una zona de gran tensión como es el contacto con la Vega en el borde oeste de la ciudad.

Para ello se reflexiona sobre los conceptos de continuidad, borde y límites, y se produce un análisis de las incidencias más recientes e importantes en el contacto de la Granada construida y la Granada cultivada por su oeste, al objeto de valorar sus fragilidades y descubrir sus potencialidades y alternativas para su mejora y, con ello, propiciar la del paisaje de Granada y su Vega en este ámbito.

## 1.2. OBJETIVOS.

Los objetivos del trabajo son los siguientes:

1. Realizar una aproximación histórica al desarrollo de la Ciudad y su Vega desde sus inicios hasta nuestros días constatando la imbricación indisoluble en un mismo paisaje entre lo construido y lo cultivado.
2. Estudiar las transformaciones producidas a lo largo del siglo XX en la zona oeste de Granada y en sus relaciones con su Vega próxima, y las consecuencias derivadas de ello, constatando la situación actual.
3. Analizar el concepto de borde y su puesta en valor, partiendo de conceptos generales de comprensión de los límites, analizando la evolución del borde de contacto entre ciudad y Vega mediante ortofotos y planimetría, y a través del trabajo de campo con apoyo cartográfico y fotográfico, detectando la problemática o fragilidades de los límites producidos.
4. Reflexionar sobre otras experiencias con intervenciones de interés que arrojen luz sobre las potencialidades y alternativas de intervención que pudieran aplicarse al ámbito de estudio que permitiesen una mejora cualitativa del contacto y la relación entre la ciudad de Granada y su Vega Oeste próxima.

### 1.1. METODOLOGÍA.

La metodología del presente trabajo se basa en la implementación de una serie de acciones para el análisis y la investigación realizada, que se detallan a continuación:

- Una primera fase destinada a la documentación mediante la recogida de datos históricos de la ciudad de estudio a través de bibliografía diversa, que se refleja en la correspondiente de este trabajo y en las citas que aparecen en el texto.
  
- Una segunda fase ha consistido en la elaboración de cartografías sobre ortofotos, planos históricos de diferentes épocas con la identificación de las actuaciones y los elementos significativos desde el punto de vista de la evolución, transformación y/o cualificación del paisaje agrario. Las técnicas de representación utilizadas para ello serán las aprendidas a lo largo de la formación universitaria en el grado de Arquitectura.
  
- Una tercera fase ha consistido en la elaboración del análisis de los conceptos de continuidad, bordes y límites, incidiendo posteriormente en la detección de las relaciones de transiciones, permeabilidades y nuevas fronteras centradas fundamentalmente en el caso de la ciudad Granada y su Vega Oeste limítrofe. Se detectan así las fragilidades del ámbito, y mediante la reflexión sobre algunos ejemplos de interés en intervenciones en ámbitos de paisajes limítrofes, conocidos a través del estudio de artículos y publicaciones y de documentación anexa de los mismos, se señalan las potencialidades y las posibilidades y recursos que pudieran existir para la mejora del caso granadino.



## 2. EL PAISAJE DE GRANADA Y SU VEGA.

Breve aproximación a su génesis y evolución histórica.

### 2.1. EL PAISAJE ANTES DE LA CIUDAD

*“El paisaje es el resultado de la acción de una sociedad sobre un medio físico concreto. Cada organización social en el desarrollo de sus actividades productivas genera una presión distinta sobre el espacio. En la medida en que el paisaje es producto de una estructura social determinada, está sujeto a cambios históricos y se pueden establecer las principales etapas de su creación y transformación.”<sup>1</sup>*

Lo que hoy conocemos como Vega de Granada en la antigüedad era un inmenso manglar. Un pantano poblado de plantas acuáticas, carrizos e insectos con pocas cualidades para la agricultura. Los primeros pobladores hispano-romanos lo desecaron ingeniando drenajes hidráulicos, transportando de esta forma el agua del pantano a los cauces de riego y configurando una base agrícola con el paso del tiempo. Estos pobladores primigenios obtuvieron como primer cultivo cereal y hortalizas en estas tierras.

---

<sup>1</sup> Trillo San José, Carmen, *Agua y paisaje en Granada: una herencia de Al-Andalus*, Granada: Diputación Provincial de Granada, 2003.

*“Como en todas las sociedades preindustriales la agricultura era la principal actividad económica en época romana. Junto a ella el comercio desarrollado a gran escala gracias al dominio impuesto por el estado en el Mediterráneo y dependiendo incluso de sus propias infraestructuras, daba salida a los productos agrícolas procedentes de las grandes villae (generalmente situadas en lugares poco elevados y con buena comunicación)”<sup>2</sup>*

### 2.2. TRANSFORMACIONES EN ÉPOCA ISLÁMICA (S.VIII-S.XV)

#### Agua y Paisaje en Granada

Durante el S.VII se produjo la llegada de los árabes, originarios de zonas donde el agua era un bien escaso, que desarrollaron un sistema hidráulico de riego que ha llegado hasta nuestros días en su mayor parte. Exportaron una nueva cultura, que en lo referente a la agricultura en particular, supuso una innovación sin precedentes para la explotación de estas tierras.

Antes de este periodo histórico esta zona presentaba una configuración bastante diferente. No existía ciudad como tal, solo una estructura defensiva conocida como *“Hisn Garnata”*. Los bereberes vieron en lo que hoy conocemos como Vega un lugar idóneo para establecerse

---

<sup>2</sup> Ibid.

debido a sus características y decidieron instalarse edificando “*Madina Garnata*” durante el siglo XI en lo que hoy sería el Albaicín.

### Transformaciones agrícolas en época islámica

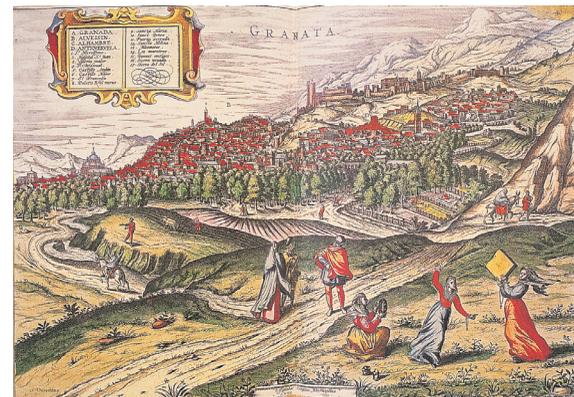
Los nuevos sistemas hidráulicos implantados por los árabes en la zona habían permitido el surgimiento de una agricultura de regadío provechosa y generadora de nuevos productos entonces exóticos en occidente. Su creación y puesta en funcionamiento suponía gran esfuerzo y exigía un cuidado permanente por parte de los trabajadores.

Con la presencia de los árabes la seda se convirtió en el primer cultivo industrial de la Vega de Granada e hizo que la región prosperara. Se conformó en la sociedad de aquella época unas elites urbanas con propiedades agrarias de cierta relevancia y tipos edilicios característicos asociados a ellas, como las almunias o casas de recreo.

Las nuevas técnicas de cultivo supusieron un hito fundamental para Granada, cuyo paisaje actual es resultado de un largo proceso histórico de antropización, donde la explotación agraria, a partir de un determinado momento, se convierte en la opción económica prioritaria a través del regadío, generando un impulso de riqueza que derivó en un próspero comercio de exportación que facilitó el desarrollo urbano.

*“El paisaje que vemos conserva en parte una imagen del pasado. Los espacios irrigados han sido en su origen la opción de una determina-*

*da sociedad ante sus necesidades de supervivencia, aunque pronto generaron un beneficio que se manifestó en formas de vida sofisticadas incluso desde un punto de vista actual. Por todo ello, el regadío tradicional, que se mantiene en muchos lugares del antiguo reino nazarí, no puede considerarse solo una actividad económica sino también un patrimonio cultural”<sup>3</sup>*



*Granada vista desde el sur en una representación de Joris Hoefnagel donde se puede apreciar la íntima relación de la ciudad y su Vega (1563-1565)*

### 2.3. LA CIUDAD Y SU PAISAJE TRAS LA CONQUISTA CRISTIANA. LA GRANADA MODERNA (1492-1800)

La reconquista cristiana de 1492 y la posterior expulsión de los moriscos supuso el fin de la producción de la seda y una decadencia demográfica, a la par que económica, dilatada en el tiempo, debido a que los moriscos eran los portadores de la sabiduría agraria del cultivo en la Vega, con técnicas y modos que se habían transmitido desde sus antepasados.

Esta situación se remonta definitivamente ya avanzado el siglo XVII cuando se introdujeron nuevos cultivos industriales como el lino y el cáñamo que hicieron resurgir la prosperidad en la zona debido al destino exclusivo de la producción a la elaboración de cordajes y velas para la Real Armada. La aparición en el siglo XIX de nuevas energías para el transporte marítimo que decayeron el empleo de naves a vela llevó a una

<sup>3</sup> Ibid.

nueva crisis de rentabilidad y a la consecuente regresión económica.

#### 2.4. DE LA CIUDAD ROMÁNTICA A LA REFORMA BURGUESA (1800-1900)

##### La Vega industrial en el tránsito del siglo XIX-XX

Durante el siglo XIX hace su aparición un nuevo cultivo impulsado por industriales granadinos, la remolacha azucarera, destinada a la producción de las fábricas de azúcar, un bien que escaseaba en el país tras la pérdida de las colonias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Este cultivo industrial propició tipos edilicios propios de interés -las fábricas de azúcar- que se esparcieron por diversas partes de la Vega, propiciando incluso la aparición de un medio de transporte para el traslado de la mano de obra requerida en los cultivos y en la producción fabril, el tranvía, que estructuró las conexiones entre los diferentes asentamientos urbanos vinculados a la Vega.

Este cultivo industrial finalmente también acabaría desapareciendo progresivamente por no ser rentable ni competitiva la producción azucarera de la Vega de Granada frente a la importación del azúcar desde el extranjero y frente a la producción de la remolacha de la meseta castellana, más rica en azúcar debido a las características de secano de estas tierras.

##### Vega y ciudad: la Gran Vía de Granada

No obstante, la ola de prosperidad para la ciudad surgida a raíz de los industriales azucareros trajo como resultado más tangible la inversión

de los capitales surgidos al abrigo de las sociedades mercantiles del azúcar en el proyecto de la Gran Vía y en la red de ferrocarriles y tranvías que surcaban la comarca.

El proyecto de la Gran Vía responde al conjunto de las aspiraciones reformadoras que la burguesía capitalista de origen agrario trataba de llevar a cabo en la ciudad desde las primeras décadas del siglo XX, una vez fracasadas otras iniciativas, o concluidos proyectos de menor dimensión económica, pero de larga y complicada ejecución. La realización de la Gran vía tiene que verse en relación con la disponibilidad de los capitales generados por la industria del azúcar implantada en la Vega tras la extensión del cultivo de la remolacha. Entre 1882 y 1888 se habían construido tres fábricas en municipios cercanos a la capital mientras que en la última década del siglo serían hasta diez las que se llegaron a funcionar.<sup>4</sup>



La Gran Vía a principios de los años 50.

<sup>4</sup> Ángel Isac, *Historia urbana de Granada: formación y desarrollo de la ciudad burguesa*, Granada: Diputación Provincial de Granada, 2007.

## 2.5. DE LA VEGA DEL TABACO A LA GRANADA DEL DESARROLLISMO (1930-1980)

Desde el final de la década del siglo XX se instaura un nuevo cultivo industrial, el tabaco, en la Vega de Granada, que se desarrollará de manera exponencial tras la contienda civil española.

Primero la plantación del tabaco negro y más tarde el rubio, más rentable que el primero, trajo consigo de nuevo un periodo de prosperidad una vez superada la Guerra Civil.

El cultivo del tabaco supuso la aparición en la Vega de una nueva tipología de arquitectura industrial denominada secadero, con diversas variedades -desde los simples y frágiles garibolos realizados con puntales y viguerías en cubierta de madera, a las soluciones más formalizadas de fábricas de ladrillo horadadas en cortijos de mayor poderío económico-. Este tipo edificatorio se constituyó en identitario en el paisaje de la Vega, conservándose aún bastantes ejemplos, auténticos testigos de aquella época.



*Secadero de Tabaco «tipo Garibolo» en la Vega Oeste de Granada, Fotografía: Elías Mhend*

Una vez que España accede a la Comunidad Económica Europea, y ésta retira la subvención al tabaco, se produce la predecible decadencia del cultivo en la Vega de Granada y con ello la necesidad de encontrar un nuevo modo de hacer que la Vega vuelva a ser productiva para evitar su desaparición ante el avance de nuevos usos no agrarios de gran afección en su extensión, caso de los desarrollos urbanísticos por crecimiento de los núcleos urbanos vinculados a dicho paisaje.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Ibid.

### 3. LA PLANIFICACIÓN DE GRANADA Y SU VEGA.

#### Previsiones y consecuencias en la Vega Oeste.

#### 3.1. LA PLANIFICACIÓN DE LA VEGA DESDE LA CIUDAD.

A mediados del siglo XX se redacta el primer plan general de la ciudad. En este periodo se produce el éxodo de la periferia metropolitana y de los núcleos rurales vinculados a la capital hacia la ciudad de Granada por motivos económicos. Esencialmente la mano de obra emigra del sector agrícola al sector de la construcción y servicios.

El Plan General de 1951 de Granada se concentra en ordenar el casco histórico mediante la regulación de las alineaciones y las alturas en función de la anchura de las calles, pero sin tener en cuenta el espacio correspondiente a la Vega ni las conexiones con otros municipios.

El plano de ordenación señalaba las alineaciones de los viales, antiguos y proyectados, con un grueso trazo sobre el soporte agrícola preexistente, en el que se pueden leer los nombres de caminos, acequias, veredas, huertas, etc., sepultadas o en vías de desaparición ante el avance progresivo de la urbanización.

Para vislumbrar el primer antecedente de ordenación territorial de la comarca de la Vega tenemos, no obstante, debemos retrotraernos

a 1973. El Ministerio de la Vivienda redacta un plan de Ordenación Urbanística de la Comarca de Granada debido a la declaración de Granada como polo de Desarrollo Industrial del III Plan de Desarrollo Económico y Social. Como el objetivo del plan era la industrialización de la comarca, su ámbito recoge los municipios cercanos a la ciudad.

Este plan tiene grandes carencias, contempla sobre todo la Vega como el soporte de una potente red viaria, configurada como una red de autovías en cuyo interior se situaban los núcleos urbanos, limitados en su crecimiento por estos viales que los circundaban.

No obstante, este plan presentaba la virtud de pensar Granada como una ciudad en relación con sus municipios inmediatos.

A partir de la Constitución de 1978 se concedió autonomía municipal, lo que dejó a este tipo de planes comarcales en un segundo plano, dando mayor visibilidad a planes generales o normas subsidiarias municipales que permitían a los ayuntamientos de cada localidad decidir en su propio ámbito.

El modelo expansivo de muchos de dichos planes -era necesario generar plusvalías para obtener cesiones que equipasen los núcleos, desasistidos de edificios destinados a servicios públicos fundamentales de atención a la población-, redactados a lo largo de la década de los ochenta del siglo XX, inicia un proceso de invasión de la Vega de la mano de construcciones de urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas, en hilera, pareadas o adosadas.

La Vega se configura en las zonas más próximas a la ciudad como una especie de monocultivo inmobiliario que hace abandonar a muchos propietarios sus labores tradicionales agrícolas a la espera de una opción claramente más rentable económicamente como era la de que el suelo fuese clasificado como urbanizable para su incorporación al proceso urbanizador.<sup>6</sup>

#### **PGOU de 1985.**

El primer intento de protección de la Vega desde el terreno normativo se produce con la aprobación del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada de iniciativa autonómica y la del Plan Especial de Protección de la Vega del ayuntamiento de Granada como mandato del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Granada de 1985. Ambos tienen un cierto análisis territorial y una normativa de protección en la que determinados usos se permiten, se regulan o son prohibidos.

El PGOU de Granada de 1985 supuso el único intento consistente desde un municipio de la Vega -además de la importancia de la capital-, para detener las tendencias expansionistas desahoradas y sin límite que se venían produciendo desde otros núcleos con invasiones del espacio agrario que veía progresivamente reducida su superficie de cultivo.

---

<sup>6</sup> Casado de Amezáa Vázquez Joaquín, Olmedo Benítez Miguel, y García Jesús M<sup>º</sup>, *La Vega de Granada como solución y apuesta de futuro*, Real Academia de Bellas Artes de Nuestra Señora de las Angustias, 2011.

#### **Plan Especial de la Vega de Granada 1991.**

El plan Especial de protección de la Vega del término municipal de Granada, derivado de una determinación del propio PGOU de Granada de 1985, supuso una nueva posición a favor de la protección del espacio agrario. Aparece una nueva forma de consideración de la Vega del término municipal de Granada como paisaje productivo y cultural agrario, con valores a proteger como tal y con potencialidades añadidas para su empleo como espacio de uso público.

Se optaba por un desarrollo equilibrado de la Vega, donde aparte de valorarse y reconocerse su capacidad productiva agraria, se detectaba la compatibilidad de los diferentes usos a implantar, se catalogaba sus elementos edilicios de interés y se realizaba un inventario de construcciones ilegales presentes en el área.

Aun así este plan Especial se puso en marcha con diversas limitaciones entre otras:

*“..no era posible considerar los valores derivados de las continuidades territoriales, físicas, históricas y paisajísticas de todos los suelos agrícolas de la Vega, ni apreciar en su adecuada escala las múltiples relaciones de los diferentes sistemas y elementos de caracterización de la misma, lo que habría sido posible con la consideración de una extensión del territorio a analizar diagnosticar y ordenar superadora de los límites del municipio y que abarcara a la comarca geográfica e*

*histórica de la Vega de Granada”*<sup>7</sup>

### PGOU de 2001.

El PGOU de 2001, aún vigente para la ciudad de Granada, se realiza una vez aprobada la planificación territorial dada por el POTAUG -al que nos referiremos más adelante-, y heredando las consecuencias de la ejecución de la Circunvalación de Granada, una vía rápida de tráfico que supone una gran afección sobre la Vega Oeste de la ciudad y sobre las relaciones tradicionales habidas entre la ciudad y su Vega próxima.

El PGOU de 2001 es sensible a las consecuencias funestas de la operación antedicha y establece la necesidad de evitar la colmatación edificatoria en el tránsito entre la ciudad consolidada y esta vía, apostando por el destino a sistemas de espacios libres de uso público a los suelos con expectativa de desarrollo aún vacantes en el momento de la redacción de dicho documento, aunque sin llegar a plantear acciones al otro lado de la Circunvalación ni pautas para la recuperación de las relaciones fracturadas.

### 3.2. Planificaciones territoriales y sectoriales: del POTAUG al Plan Especial de la Vega de Granada.

En 1994 la Junta de Andalucía decide poner en marcha un plan territorial de ámbito subregional con carácter pionero que ordene y regule

<sup>7</sup> Eduardo Zurita Povedano, «Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural: La vega de Granada» (Universidad de Granada, 2016).

la comarca denominado POTAUG (Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada).

La estructura general del documento se rige por:

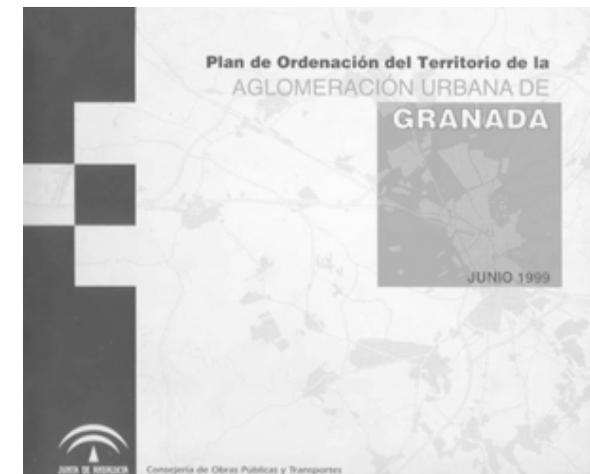
- Definición de estructura territorial (definición del modelo de asentamientos urbanos y del proceso de crecimiento).
- Zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones
- Zonas sometidas a vinculación de usos
- Zonas que deben ser objeto de mejora y regeneración ambiental y paisajística.
- Elementos de valor cultural de interés para la aglomeración.<sup>8</sup>

*“Estos instrumentos de planeamiento encuentran su justificación en el sostenimiento del extraordinario valor productivo del suelo y reconocen una suma de valores culturales presentes en el territorio protegido”.*<sup>9</sup>

El POTAUG se aprueba en 1999, y aunque supone un avance incuestionable en estudio de la Vega extendida a todo el ámbito metropolitano

<sup>8</sup> José Seguí, ed., *Granada: un proyecto de futuro: Plan general, avance (julio, 1994)* (Granada: Ayuntamiento de Granada, 1994).

<sup>9</sup> Casado de Amezúa Vázquez, Olmedo Benítez, y García, *La Vega de Granada como solución y apuesta de futuro.*



Portada del Plan de Ordenación del territorio de la Aglomeración urbana de Granada, 1999.

-que incluye 32 municipios-, y una reivindicación de sus valores patrimoniales -se elabora un exhaustivo catálogo de elementos de interés patrimonial y de su estado-, una interesante visión integradora sobre la necesidad de establecer pautas para la ordenación territorial de todo el ámbito metropolitano y sus núcleos -combatiendo los crecimientos ilimitados de sus municipios y detectando lugares de oportunidad de rango supramunicipal-, propició la extensión de una red de conexiones mallada sobre el territorio que han llevado a un aumento desgarrador del fraccionamiento de un paisaje cultural como el de la Vega que tenía en la continuidad uno de sus valores fundamentales.

Junto a ello, la falta de adaptación de muchos de los planeamientos municipales de los núcleos del área metropolitana a las determinaciones del POTAUG han minimizado sus efectos, entre ellos lo de la obtención de un conjunto de espacios libres de uso público que se preveían por el documento.

Ello llevó a la comunidad autónoma a plantearse la necesidad de redactar un Plan Especial de Protección de la Vega, que inició sus labores en 2010 con el objetivo en principio de detectar las áreas de oportunidad para la implantación de una red de espacios libres de uso público.

Aunque el Plan Especial en tramitación -sólo ha alcanzado una aprobación inicial en 2017-, contempló la necesidad de entender la Vega como un paisaje agrario de interés cultural y extendió su valoración patrimonial más allá de la detección de elementos individualizados de valor, parece obvio que el problema que se cierne sobre

la Vega tiene su origen en la regresión producida de la actividad que es su origen, la explotación agraria. Por ello resulta difícil confiar en soluciones que exclusivamente desde el planeamiento territorial pretendan la regulación de su ordenación, cuando estos instrumentos debieran posiblemente derivarse de la elaboración de una estrategia de apuesta por la capacidad productiva agraria de este paisaje, examinando las potencialidades que la Vega tiene en este sentido y contando para su fijación con la participación de los agentes involucrados en este territorio -labradores individualizados, cooperativas agrarias, representantes de instituciones públicas, comunidad científica y universitaria, asociaciones de defensa de la Vega, etc.-.

## 4. CONTINUIDADES Y LÍMITES.

### 4.1. PAISAJES CONTINUOS.

Con la llegada de los modernos medios de transporte y el desarrollo de la electrónica, se han roto los límites espaciales entre el hombre y el medio natural. La expansión de la ciudad debe considerarse el progreso de las nuevas tecnologías y el transporte.

La aparición del ferrocarril como medio de transporte es un hito en la expansión tanto radial como lineal de nuestras ciudades. La aparición del coche completa el resto de movimientos a realizar a través del territorio, y finalmente la electrónica da lugar a una expansión sin límites.

Obviamente no toda la ciudad está regida por las invenciones técnicas. Las causas históricas configuran parte de la explicación de la ciudad compacta.

*“Tal vez la ciudad compacta es solo un interludio en el largo desarrollo de las formas de vida colectiva. Desde el enfoque de la teoría de la evolución, los seres humanos se encuentran entre los primates sociales que prefieren vivir con leves vínculos en grupos en la sabana y los bordes del bosque. La ciudad compacta y amurallada sería, por lo tanto, una forma históricamente determinada y su adopción sería obligada debido a estas fuerzas*

*históricas. Con la desaparición de dichas fuerzas, esta forma se disolvería naturalmente una vez más”.*<sup>10</sup>

En nuestro tiempo, la ciudad se extiende por el medio rural creando su propia forma de “campo urbanizado” o de “ciudad ruralizada”. Este tipo de desarrollo urbano tiene diversos nombres hoy día. No hay un concepto de “ciudad” único, sino múltiples, como “aglomeración urbana”, “región metropolitana”, “espacio periurbano”. El concepto de “ciudad” ha aumentado su componente abstracto y la complejidad para su catalogación.

El concepto de “paisajes intermedios” acuñado por Thomas Sieverts en su libro de idéntico nombre puede ayudar a comprender mejor el tipo de desarrollo urbano al que nos referimos. Son paisajes que se extienden en grandes superficies con características tanto agrarias o rurales como urbanas. Se encuentran entre el sitio singular-específico en relación con el geográfico-histórico, es decir, la ciudad compacta (histórica/urbana) y la ciudad-campo transición (urbana/agraria).

Es un paisaje que no es ciudad ni campo, pero con características de ambos, un todo indivisible que se funde creando paisajes diversos según el caso.

---

<sup>10</sup> Thomas Sieverts, *Paisajes intermedios: una interpretación del «zwischenstadt»* (Promotora Cultural Malagueña, 2015).

*“En todas las culturas del mundo, los paisajes en los que vivimos comparten estas mismas características: una aparente estructura desordenada y difusa de vías urbanas diferentes, que contienen islas individuales de orden geométrico sin un centro claro y muchas ramas, redes y nodos funcionalmente diferenciados”.<sup>11</sup>*

La configuración de ciudad no parece planificada a priori pero está motivada por multitud de decisiones individuales. El crecimiento urbano se da gracias al principio de que “la ciudad crea ciudad”.

El “gran amor” con el que miramos hacia nuestras ciudades históricas la mayoría de las veces logra que descuidemos la periferia de éstas. En realidad, la parte primigenia de las ciudades, cada vez en mayor medida, es un mero fragmento del total. Lo cual no quiere decir que haya que descuidar el núcleo histórico de la ciudad, pero sí que se debe prestar más atención al desarrollo correcto de los suburbios y periferias.

Tradicionalmente, las medidas o estrategia para nuestras ciudades siempre han incidido en el núcleo histórico principalmente, dejando la periferia en la marginación. La ciudad crecía destruyendo las zonas agrarias. En los últimos tiempos este ideal está variando dejando paso a un enfoque transgresor que intenta que la ciudad urbana se relacione correctamente con estos límites atendiendo a su historia y no solo a sus

---

11 Ibid.

necesidades inmediatas de crecimiento poblacional. El factor económico hace necesario que estas nuevas intervenciones ciudad-campo sean rentables.

*“En lugar de hablar con desdén sobre la expansión urbana, podríamos reconocer una interpenetración tejida estrechamente entre el espacio abierto y los asentamientos. Utilizando nuevas perspectivas formales, podemos reconocer que los espacios abiertos se ligan al paisaje urbano. En lugar de criticar la falta de urbanidad, podríamos percibir la diversidad cultural descentralizada como nuevas posibilidades de actividades culturales (diferentes sin duda, a las de la ciudad antigua, pero no peores por eso) al alcance de más personas. En lugar de lamentar la pérdida de centralidad, podríamos reconocer una moderna estructura en red, así como la aparición de nuevas formas de orden que se adaptan mejor a nuestra sociedad democrática pluralista que los antiguos modelos centralizados”.<sup>12</sup>*

Existen grandes oportunidades de transformación en la reforma de la agricultura como respuesta a las necesidades ecológicas y agrícolas, cada vez más visibles en el debate social. Se empieza a apostar por las ventajas de las divisiones

---

12 Ibid.

a escala pequeña, las funciones mixtas y la policentralidad, en lugar de una orientación “supercentralizada” hacia un núcleo urbano compacto y cerrado dominante.

Es necesario remarcar los objetivos funcionales y económicos además de los ecológicos y culturales. En el futuro las cualidades culturales y ecológicas de las ciudades derivarán en factores comerciales decisivos, ya que las principales infraestructuras como los accesos a autopistas y conexiones de telecomunicaciones estarán siempre presentes.

#### 4.2. DISOLUCIÓN DE LA CIUDAD.

*“El entorno social y técnico en el que vivimos ha destruido la ciudad como una institución política, de una manera más radical de lo que lo hizo la sociedad industrial. Si tuviera que resumir las características sociales del mundo de hoy con un solo pensamiento, diría sin duda que su característica más importante es la separación, la división, el distanciamiento de dos partes de la experiencia humana”.*<sup>13</sup>

La ciudad es un organismo complejo, que tiene que ser tratado como tal, y eso conlleva entenderla como un sistema con muchos resquicios, vacíos, espacios libres, espacios para la adaptación y transformación. Además, en el plano de

<sup>13</sup> Ibid.

la experiencia vivida, la experiencia fundamental individual debe tener una conexión entre dos dimensiones: la participación en el mundo de la tecnología por un lado, y la participación en una identidad cultural por el otro.

#### 4.3. BORDES FRENTE A LÍMITES.

El desarrollo del contacto entre el límite urbano y el agrario debe ser enfocado con especial atención a la hora de su posible intervención, teniendo en cuenta una correcta lectura sociológica e histórica.

A día de hoy, si prestamos atención a la evolución de la ciudad mediante ortofotos históricas, como en el caso de la aglomeración urbana de Granada, podemos apreciar la clara conquista de la aglomeración urbana al espacio agrario. El campo abierto ha derivado en una figura delimitada en el fondo de un campo urbanizado.

*“Ciudad y campo deben entrar en una nueva simbiosis, polarizada entre los sistemas biotecnológicos de la ciudad y los nuevos lugares deshabitados del campo. La ecología urbana mutará de una ciencia usada principalmente para el análisis y la protección de los restos de paisajes existentes, a una disciplina que desarrolla activamente nuevas formas de ciudad-paisaje cultural”.*

<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Ibid.



Contacto entre el límite agrario de la Vega oeste y la circunvalación, Fotografía: Elías Mhend

El actual borde urbano es el principal regulador del crecimiento descontrolado de la ciudad y suele ser en este tipo de periferias donde la ocupación y el entendimiento de la ciudad en sí, deja de producirse por una mala lectura sociológica e histórica por parte de los organismos competentes. La descentralización de actividades de la ciudad puede reivindicarse con el objetivo de integrar estas áreas con pequeños núcleos o actuaciones urbanas que funcionen como atractivo de actividades económicas y sociales que alivien la carga de la ciudad histórica.

*“Podemos entender el borde urbano como un escenario de confrontación e integración de ámbitos territoriales, en el que se crean nuevas dinámicas que responden a dimensiones territoriales diferentes a las que son propias de los ámbitos que relaciona e integra en un espacio físico”<sup>15</sup>*

#### **4.4 LÍMITES COMPLEJOS DEL PAISAJE METROPOLITANO.**

En general hay un intento de que el espacio habitado y el espacio rural se relacionen de manera continua, ya que estas zonas fronterizas son muy codiciadas por las inmobiliarias por el potencial de tener un modo de vida urbana cerca de campo abierto.

---

<sup>15</sup> Ibid.

La vinculación existente entre la ciudad y su entorno agrario más próximo forman los límites complejos que debemos afrontar para evitar la fragmentación del territorio metropolitano mediante la interconexión de usos.

El crecimiento disperso que se implanta de forma inmediata sin tener en cuenta ni valorar el entorno más próximo es el responsable de los límites indefinidos que existen hoy en día en la ciudad. También contribuye el trazado de infraestructuras en sectores metropolitanos frente a la crisis de las agriculturas próximas que son abandonadas debido a las nuevas expectativas inmobiliarias.

*“El jardín de la metrópolis confía en los límites complejos para articular su relación con la ciudad y explicar su vinculación con el territorio. En la actual situación de nuestras metrópolis, solo un elemento como el espacio libre puede ser capaz de articular, organizar, definir, explicar y dar sentido a la forma de la ciudad. Los espacios libres pueden definir los nuevos límites de la ciudad”.<sup>16</sup>*

El espacio para edificar disminuye con el paso del tiempo y esto provoca que las nuevas construcciones traten con límites cada vez más reducidos, y que el paisaje que percibimos cada vez esté más inadecuadamente colmatado. Las nuevas formas de urbanizar deben tener como objetivo una mayor densidad y la reutilización

---

<sup>16</sup> Daniela Colafranceschi, *Landscape+100 palabras para habitarlo* (Gustavo Gili, 2006).

o rehabilitación de espacios ya construidos sin uso. Debe entenderse además que el paisaje actual en definitiva es un palimpsesto con trazas históricas donde lo antiguo y lo nuevo se unen.

#### 4.5 TRANSICIONES / CONTINUIDADES.

Se ha dado hasta ahora prioridad a la protección de dos situaciones determinadas: el espacio natural protegido y la ciudad compacta urbanizada. Pero este posicionamiento olvida otras realidades. Al margen de estas dos opciones existen situaciones de confrontación, territorios de frontera que debemos trabajar para dar lugar a nuevos espacios de transición y permeabilidad.

Estos espacios existentes entre la ciudad consolidada y el espacio libre -aunque no es libre como tal-, deben tener una valoración especial que reconozca su complejidad y sus potencialidades y que a la par que les dote de mejores condiciones que los hagan funcionales.

El proyecto de estas transiciones entre ciudad y espacio agrario puede ser clave para la ordenación del territorio puesto que consigue integrar en una operación diferentes ventajas, entre ellas la consistente en la revitalización de la matriz ecológica que toda ciudad sostenible quiere recuperar definiendo con claridad límites y accesos. Para cada proyecto de ciudad es un valor añadido para afrontar nuevas intervenciones.

Este tipo de proyecto nos permite configurar nuevos espacios conectores entre dos zonas bien definidas e importantes para el paisaje de la ciudad.

*“El correcto desarrollo del proyecto de los límites complejos entre lo que necesitamos y lo que queremos preservar puede ser el instrumento que nos permita abordar el mejor proyecto para los dos mundos que queremos: por un lado, la consolidación de un modelo de ciudades compactas y eficientes que estén vinculadas a la realidad de nuestro territorio; por otro, la consolidación de un modelo de preservación de todos los espacios que aún mantienen o que aún pueden recuperar algún valor paisajístico de interés. Esta doble consolidación es también el instrumento que nos puede ayudar a resolver el conflicto que cada nueva intervención produce”*  
17

---

17 Ibid.



## 5. REPRESENTACIÓN DE GRANADA Y SU VEGA OESTE: RELACIONES, BORDES, LÍMITES Y FRONTERAS.

### 5.1. UN PAISAJE CULTURAL HISTÓRICO CONTINUO: GRANADA Y SU VEGA.

Granada y el agua han tenido un dialogo constante desde el principio de los tiempos. La nieve de Sierra Nevada, las cercanas aguas del Mediterráneo y las aguas que estructuran su Vega, y que fluyendo por sus acequias desarrollando un entramado de fértiles cultivos que han compuesto un imaginario colectivo con la conciencia de ser un lugar único basado en un bagaje histórico de una importancia cultural que debe conservarse en la actualidad.

No hay que olvidar que la Vega, por encima de todo, es también una fórmula de explotación de los recursos naturales que ha pervivido en el tiempo a base de ser provechosa y que tiene posibilidades de desaparecer ante el avance de otras formas de aprovechamiento del entorno más rentables.

*“La Vega de Granada nos ofrece una extraordinaria oportunidad para redimir muchos de los errores cometidos en el pasado. Sepamos atender el consejo que nos proporciona este brillante y perdurable ejemplo de dialogo de la ciudad con su historia”.<sup>18</sup>*

---

<sup>18</sup> Casado de Amezúa Vázquez, Olmedo Benítez, y García, *La Vega de Granada como solución y apuesta de futuro.*



*La Vega oeste con la ciudad de Granada al fondo, Fotografía: Elías Mhend*

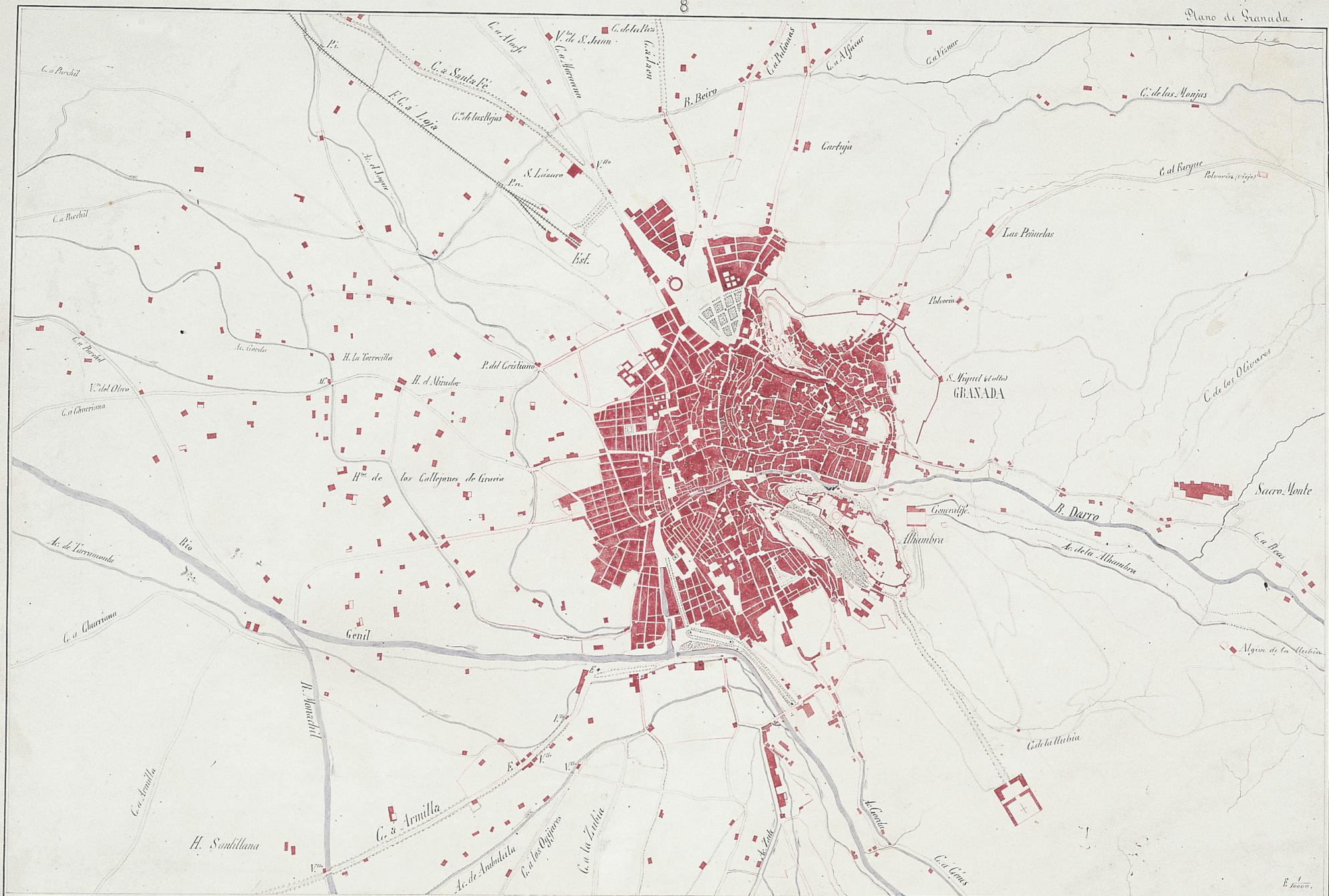
En el plano de Granada realizado por José de Alcántara y Sebastián de la Torre en 1868 podemos observar el núcleo urbano de la ciudad representado en rojo, bastante más reducido al que podemos observar en la actualidad, con una serie de edificaciones aisladas que salpican sobre todo la zona oeste de la ciudad en contacto con la Vega, un continuo desde el curso del Río Genil y la estación de ferrocarril, inaugurada unos pocos años antes, aún exenta fuera de la ciudad construida.

En este plano aun no estaba representada la parcelación de la Vega, solo la morfología de la ciudad consolidada y de las arquitecturas agrarias de la Vega, así como los caminos históricos y acequias principales.



*Vista de Granada y su Vega, Marius Engalière, 1854.*

*Plano de Granada realizado por José de Alcántara y Sebastián de la Torre, Centro Geográfico del Ejército, Madrid, 1868.*



*H. de la Cruz del Gra.*

*H. de la Cruz*

En el plano realizado por Enrique Cotta y Manuel Agar posteriormente en 1887, se aprecia con mayor detalle representación de la morfología de la Vega, su parcelación, así como sus caminos y las diferentes acequias vertebradoras del territorio guía.<sup>19</sup>

Se puede apreciar la ciudad consolidada en tono rojizo y como el espacio de la Vega llegaba prácticamente al centro histórico de la ciudad manteniendo mayor dialogo de permeabilidad, al no estar trazado aun Camino de Ronda ni la circunvalación, entre ambas.



*Vista de Granada con la Alhambra en primer plano y la Vega en el horizonte, Alfred Guesdon, 1855.*

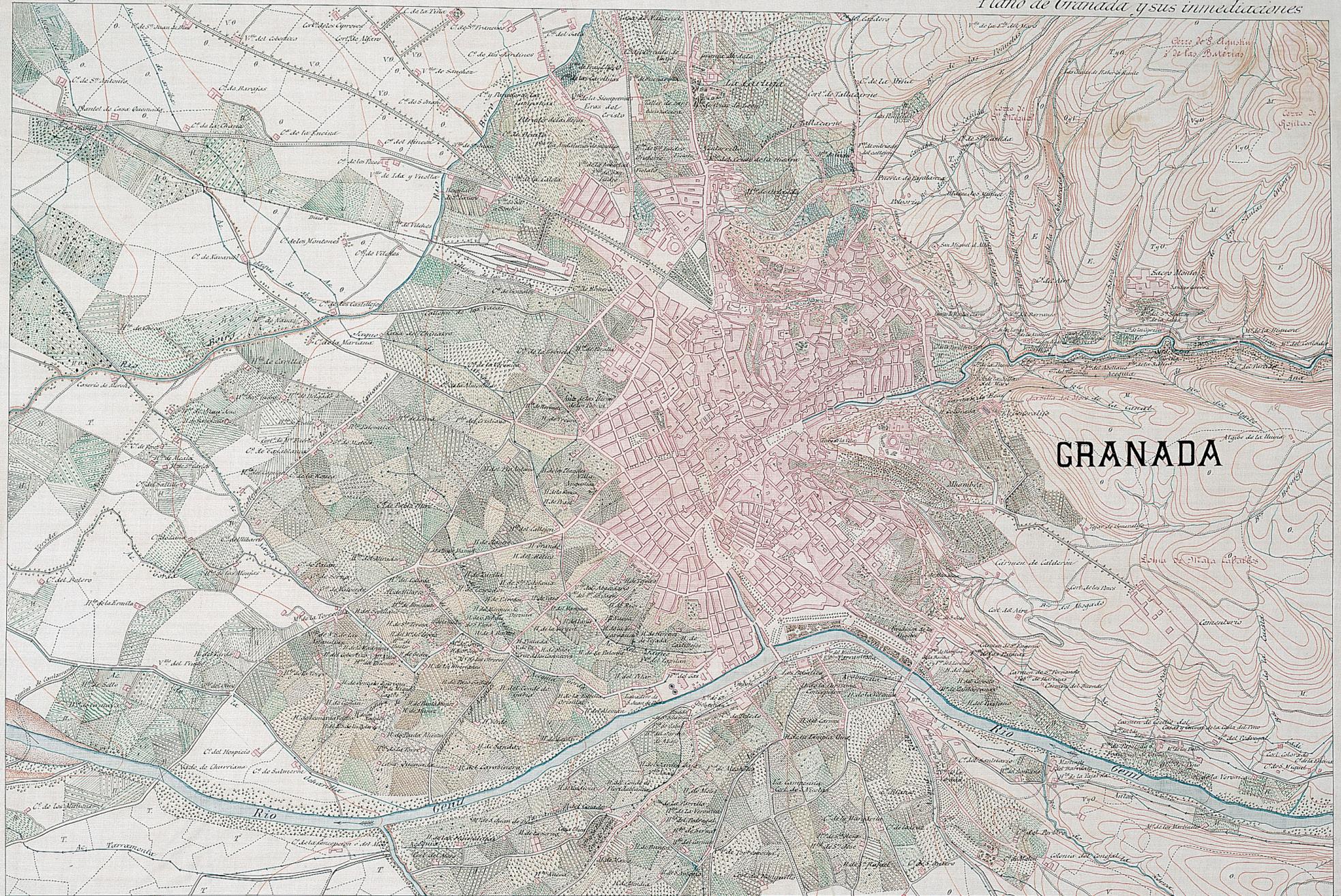
---

<sup>19</sup> Juan Calatrava Escobar y Mario Ruiz Morales, *Los planos de Granada, 1500-1909: cartografía urbana e imagen de la ciudad*, Granada: Diputación Provincial de Granada, 2005.

*Plano de Granada realizado por Enrique Cotta y Manuel Agar, Centro Geográfico del Ejército, Madrid, 1887.*

Hoja 8.

Plano de Granada y sus inmediaciones



GRANADA

Escala de 1/10 000

## 5.2. CRECIMIENTOS EN LA ZONA OESTE DE GRANADA. RELACIÓN CIUDAD-VEGA.

Con apoyo el citado plano histórico de 1887 y la cartografía base actual se realizan una serie de aproximaciones mediante la representación de los trazados de actuaciones que han supuesto un hito en los procesos de crecimiento y/o variación de la relación de la ciudad con su Vega.

Se marca, leyendo el plano desde su este al oeste, primero el trazado del Camino de Ronda, que generó un primer límite o borde lineal, aunque con cierta permeabilidad dada su condición de camino/carretera algo sobreelevado, pero fácilmente traspasable que acogerá las primeras grandes expansiones hacia el oeste de la ciudad en la década de los sesenta y setenta del siglo XX. Una primera versión de una ronda periférica a la ciudad consolidada.

Su trazado dejó unos espacios vacantes inicialmente ocupados por las huertas originarias entre el Camino de Ronda y la ciudad consolidada, que fueron siendo rápidamente fagocitadas por el avance de la colonización inmobiliaria.

Este primer trazado-frontera ante la probable invasión de nuevas construcciones en la Vega no consiguió contener el avance inmobiliario y rápidamente fue saltado por las actuaciones edificatorias, surgiendo un viario paralelo, la denominada Calle Arabial, hasta llegar a finales del siglo XX a la ejecución del tramo de la carretera A-44, cuyo trazado delimitaría una nueva frontera, tanto física como visualmente excepto en puntos determinados de paso de vehículos mal acondicionados para el peatón.



Espacio de tránsito para vehículos bajo Circunvalación A-44, Fotografía: Elías Mhend

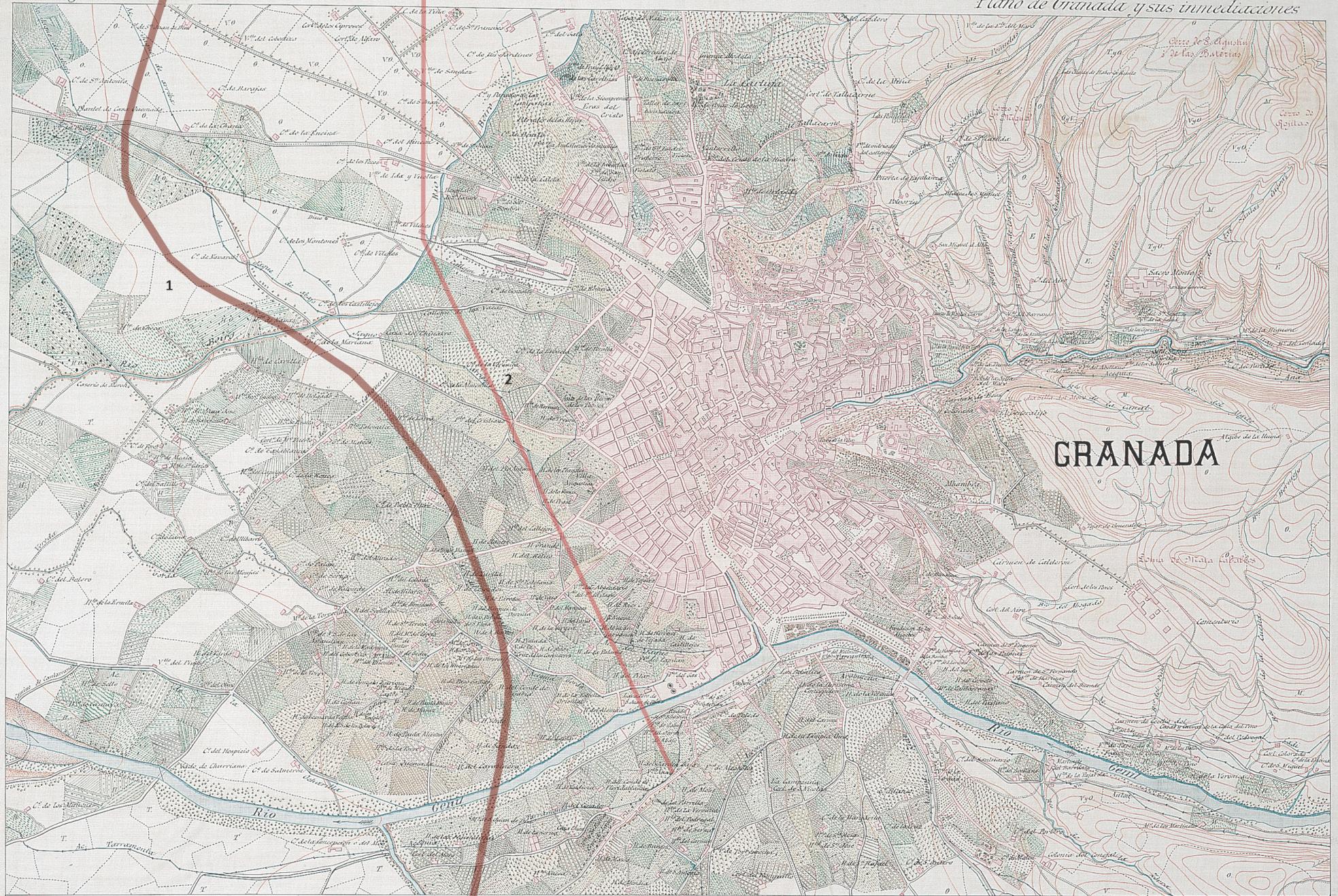
1. Trazado Circunvalación A-44.
2. Trazado Camino de Ronda.

Borde-Frontera relación ciudad Vega  
 Límite Intermedio Permeable

*Plano de Trazados clave en el crecimiento de la Ciudad hacia el Oeste, sobre plano histórico realizado por Enrique Cotta y Manuel Agar en 1887.*

Hoja 8.

Plano de Granada y sus inmediaciones



Escala de 1/10,000

### 5.3.SERIE HISTÓRICA DE ORTOFOTOS (1956-ACTUALIDAD)

En la ortofoto del conocido como “vuelo americano”, de 1956, dentro del ámbito de trabajo escogido -el territorio de contacto entre ciudad y su Vega Oeste comprendido entre los cauces de los ríos Genil y Beiro-, podemos observar el camino de Ronda ya trazado, separando la ciudad consolidada de la Vega, quedando entre este viario y el núcleo urbano una serie de espacios intersticiales que aun funcionaban como huertas y entraban dentro de la ciudad de manera orgánica en algunos de sus puntos. Especialmente significativa es la presencia de la explotación agraria en los terrenos al noroeste de la ciudad que serían más tarde ocupados por las actuales instalaciones universitarias de Fuente Nueva. Se mantenía en estos espacios de borde una relación Ciudad-Vega directa, heredera de las continuidades históricas entr ambas.

El Camino de Ronda quedaba algo apartado de la ciudad como lugar de paso para vehículo rodado que evitaba el colapso del tráfico discurrendo en el interior de la ciudad histórica. Se ideó por tanto como la primera circunvalación de la ciudad. Al menos su uso así lo sugería en su origen. Su diseño, con cota levemente elevada en relación con los terrenos limítrofes permitía cierta permeabilidad para las relaciones de la ciudad y su vega próxima, sin aspiración de constituir una barrera o frontera de ruptura.

También podemos observar como el Río Beiro aún se mantenía descubierto a su paso por el Camino de Ronda.

-  Borde Relación ciudad Vega
-  Límite Intermedio Permeable
-  Límite Fluvial

*Ortofoto del Vuelo americano 1956-57, zona ámbito de estudio.*



En la ortofoto “interministerial” de 1973 se aprecia el crecimiento de la ciudad hacia el oeste con edificación ya ocupando ambos lados del Camino de Ronda. Los espacios intersticiales de huertas en el lado Este del trazado de Ronda han desaparecido completamente formándose un conjunto homogéneo de nueva construcción. El trazado de Camino de Ronda se amplía hacia la zona sur del Zaidín creando nuevas relaciones de crecimiento.

El nuevo borde de la relación Ciudad-Vega, la calle Arabial, constituida al oeste del Camino de Ronda, tampoco establece límite o frontera, permitiendo una permeabilidad natural en su contacto con la Vega. Una calle que mantuvo la dualidad de ciudad y vega durante un prolongado periodo de tiempo.

- — — — Borde Relación ciudad Vega
- Límite Intermedio Permeable
- Límite Fluvial

*Ortofoto “Interministerial” 1973, zona ámbito de estudio.*



A través del análisis de la ortofoto “nacional” de 1980-1986, se puede observar una nueva serie de colonizaciones en territorio agrario que hacían prever lo que seguiría sucediendo a lo largo de los años venideros. Durante esta década se comenzó a gestar la necesidad de trazar una nueva circunvalación que “limitaría”, en principio, la continuidad del crecimiento descontrolado hacia la Vega Oeste.

La calle Arabial, paralela al Camino de Ronda , ya empieza ser ocupada en sus dos lados por edificación, síntoma evidente de la continuidad de los crecimientos de la ciudad hacia el oeste.

- — — — Borde Relación ciudad Vega
- Límite Intermedio Permeable
- Límite Fluvial

*Ortofoto “nacional” 1980-1986, zona ámbito de estudio.*



Como podemos observar en la Ortofoto del “SIGPAC” de 1997, el trazado de la nueva circunvalación constituye un nuevo borde-frontera que, aunque limitó el crecimiento descontrolado de nueva edificación hacia la Vega, supuso también la aparición de nuevos límites tanto espaciales como visuales, cercenando la relación histórica de la que gozaban el núcleo consolidado urbano y su vega próxima por el oeste.

El nuevo borde funciona como una frontera sobreelevada, en principio con el fin nuevamente de actuar de descongestionador del tráfico en el interior de la ciudad -pronto se observó que su capacidad a tal fin era reducida, y con el aumento del parque móvil, también se ha demostrado ineficaz para asumir los flujos de relación metropolitana-, marcando un nuevo límite claro y provocando con su trazado y ejecución espacios de contacto y transición residuales, algunos de los cuales no tardarían en incorporarse al proceso urbanizador, destinándose a nuevas implantaciones edilicias o a nuevos parques de traza geométrica netamente urbana -Parque Federico García Lorca-.

-  Borde-Frontera relación ciudad Vega
-  Límite Intermedio Permeable
-  Límite Fluvial

*Ortofoto “SIGPAC” 1997, zona ámbito de estudio.*



En la Ortofoto actual es posible visualizar como la edificación ha llegado a traspasar en algunos puntos el propio trazado de la autovía de la Circunvalación, aunque ésta ha devenido en barrera física evidente entre lo urbano y lo agrario, contribuyendo al desconexión de ambas realidades y a la ruptura de la continuidad del paisaje.

Los espacios residuales que surgen con el trazado de la circunvalación constituyen una serie de lugares marginales, abandonados, sin ningún tipo de uso, alejados de cualquier tipo de explotación agraria, asumiendo en muchos casos funciones temporales -instalaciones de circos-, o deleznales -acopio de residuos-, y llevando al abandono de las construcciones próximas ligados a los antiguos cultivos desaparecidos. En el contacto con la ciudad, además de la intervención del Parque Federico García Lorca ya prevista en el PGOU de 1985 de Granada, la revisión de este documento con la aprobación del PGOU de Granada de 2001 hace una apuesta decidida por la salvaguarda de los contactos de los desarrollos urbanísticos pendientes ubicando en el contacto con la Circunvalación los espacios libres de uso público. No obstante, el trazado y ejecución de éstos adolece en muchos casos de sensibilidad hacia la memoria de su pasado agrario y opta por tratamientos excesivamente urbanos.

-  Borde-Frontera relación ciudad Vega
-  Límite Intermedio Permeable
-  Límite Fluvial

*Ortofoto Actual, zona ámbito de estudio.*



#### 5.4. MORFOLOGÍA. PAGOS HISTÓRICOS.

La morfología de los pagos existentes en la zona de estudio, la Vega al Oeste de Granada, visualizable con la consideración del ya mencionado y comentado plano de 1887, se alterará, con las sucesivas actuaciones de implantaciones de rondas y crecimiento de la ciudad, afectando a los terrenos agrarios, sobre todo a los correspondientes al Pago de Arabial.

El crecimiento de la ciudad y la formación de nuevos bordes-frontera como la Circunvalación A-44 ha determinado la reducción drástica de la dimensión de los pagos agrarios más próximos a Granada, caso del de Arabial, quedando con destino a explotaciones agrarias únicamente la parte al oeste del mismo al otro lado de la auto-vía ejecutada.

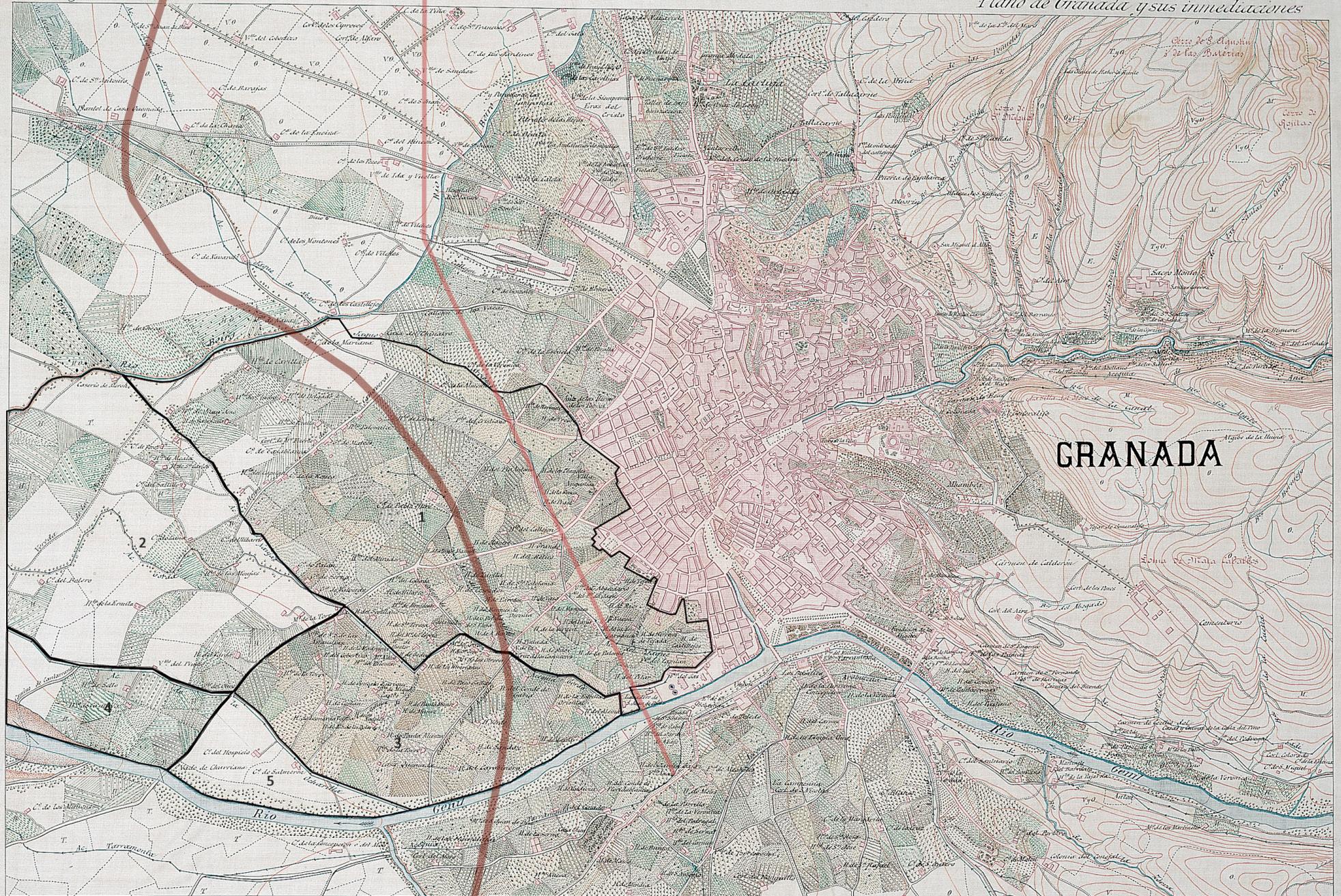
1. Pago de Arabial
2. Pago de Camaura
3. Pago de Faraguit
4. Pago de Marachatalán
5. Pago de la Ochava

■ Borde-Frontera relación ciudad Vega  
— Límite intermedio permeable

*Plano de Trazados clave con la representación de las áreas de los pagos históricos, sobre plano histórico realizado por Enrique Cotta y Manuel Agar en 1887.*

Plano de Granada y sus inmediaciones

Hoja 0.



Escala de  $\frac{1}{10000}$

Los espacios intermedios entre Ciudad y Vega surgidos con el trazado sucesivo de las diferentes rondas de circunvalación realizadas, dieron lugar a la progresiva sustitución de las zonas originariamente con destino agrario a usos esencialmente residenciales, acompañadas de implantaciones comerciales -centro comercial Hipercor, centro comercial Neptuno-, y equipamentales.

Incluso los espacios no colmatados por la edificación apuestan por trazados deudores de presupuestos urbanos, como es el caso del correspondiente al ya citado Parque Federico García Lorca, donde la preservación del inmueble de la casa de la Huerta de San Vicente, en un intento de mantenimiento de la memoria, queda reducido a la anécdota en un entorno descontextualizado de la relación con la Vega.

1. Pago de Arabial
2. Pago de Camaura
3. Pago de Faraguit
4. Pago de Marachatalán
5. Pago de la Ochava

-  Límite Fluvial
-  Borde-Frontera relación ciudad Vega

*Plano sobre cartografía actual de Trazados clave con la representación de las áreas de los pagos históricos.*



### 5.5. EL SISTEMA DE ACEQUIAS HISTÓRICAS.

La relación entre el sistema de las acequias, la morfología parcelaria y los límites de la ciudad construida están presentes en el plano de 1887. También puede constatarse como algunas de las canalizaciones cartografiadas en este mapa quedan subsumidas -lo que llevará al entubamiento de las principales y a la desaparición de los ramales secundarios, ya innecesarios al decaer los terrenos que irrigaban-, dentro de los nuevos límites surgidos con posterioridad al trazarse las sucesivas rondas periféricas al oeste de la ciudad.

En la actualidad el sistema de ramales principales derivado de la acequia Gorda, denominados Jaque Alto y Jaque Bajo, se internan bajo el barrio de la Chana hasta llegar a la zona del trazado de la autovía. Debido al desarrollo urbano de la zona, los edificios se construyeron sobre las acequias presentando problemas de filtración en los sótanos de los edificios y el viario.<sup>20</sup>



Canalización en la Vega oeste de Granada, Fotografía: Elías Mhend.

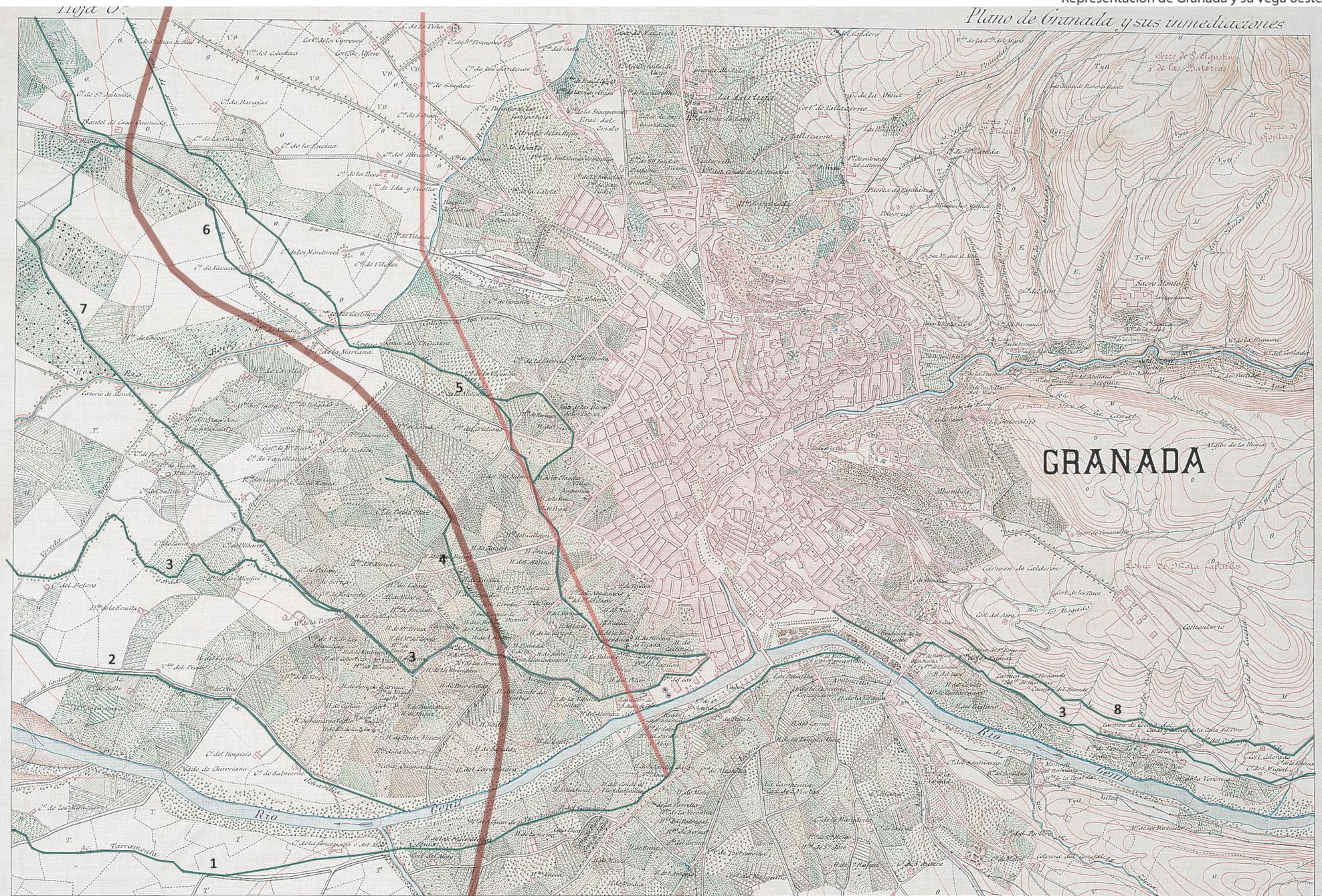
1. Acequia Tarramonta
2. Acequia de la Ocharilla
3. Acequia Gorda
4. Acequia de Arabial
5. Acequia Jaque Alto
6. Acequia Jaque Bajo
7. Acequia de Naujar
8. Acequia del Cadí

- Acequias históricas
- Borde-Frontera relación ciudad Vega
- Límite intermedio permeable

*Plano de Trazados clave con la representación de las de las acequias históricas, sobre plano histórico realizado por Enrique Cotta y Manuel Agar en 1887.*

<sup>20</sup> [www.acequiagorda.es/wargg/index.php/jaque-alto-y-bajo](http://www.acequiagorda.es/wargg/index.php/jaque-alto-y-bajo), consultado el 20 de Agosto de 2018.

Plano de Granada y sus inmediaciones



Escala de  $\frac{1}{10000}$

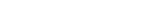
La acequia Gorda, principal canalización destinada al riego de la Vega, hoy queda soterrada en buena parte de su paso por los suelos urbanos consolidados de la ciudad. Visible aún en las inmediaciones de la antigua Fábrica de Harinas El Capitán -hoy Colegio público Profesor Tierno Galván-, memoria de la relación directa entre la zona urbana consolidada y la zona agraria más próxima, vuelve a desaparecer para solventar su paso atravesando la Circunvalación.

Los procesos de entubamiento originados por el avance de los procesos urbanizadores, además de a las acequias, también afectó al curso del Río Beiro. Las pérdidas producidas con el soterramiento mediante entubamientos de estos cauces y canalizaciones hidráulicas no se limitan a la mera afección de valores patrimoniales, sino a la desaparición de microsistemas de plantas y animales que acompañaban a los trazados al aire libre de dichos elementos.

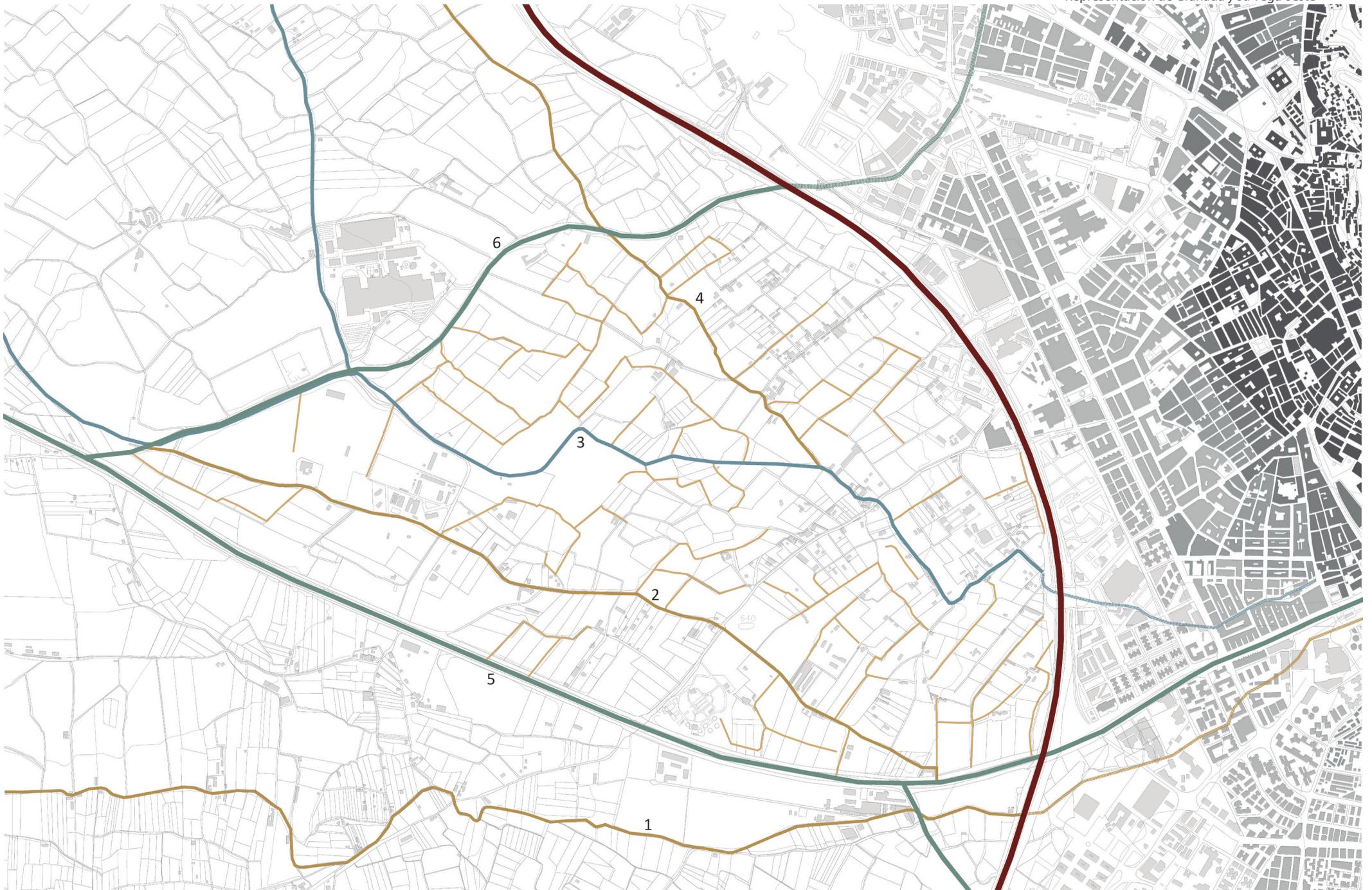


Acequia en la Vega oeste de Granada, Fotografía: Elías Mhend.

1. Acequia Tarramonta
2. Acequia de la Ocharilla
3. Acequia Gorda
4. Acequia de Naujar
5. Río Genil
6. Río Beiro

-  Ramales secundarios
-  Acequias secundarias
-  Acequia Gorda (principal)
-  Límite fluvial
-  Borde-Frontera relación ciudad Vega

*Plano sobre cartografía actual de Trazados clave con la representación de las acequias históricas.*



## 5.6. EL SISTEMA DE CAMINOS HISTÓRICOS

El sistema de caminos principales que se refleja en el plano histórico de 1887 relacionando directamente la Vega con la Ciudad consolidada y viceversa es el mismo que se mantiene en la actualidad aunque con algunas variaciones.

En este plano puede observarse como las vías principales estaban relacionadas con la Vega desde el núcleo de la ciudad histórica.

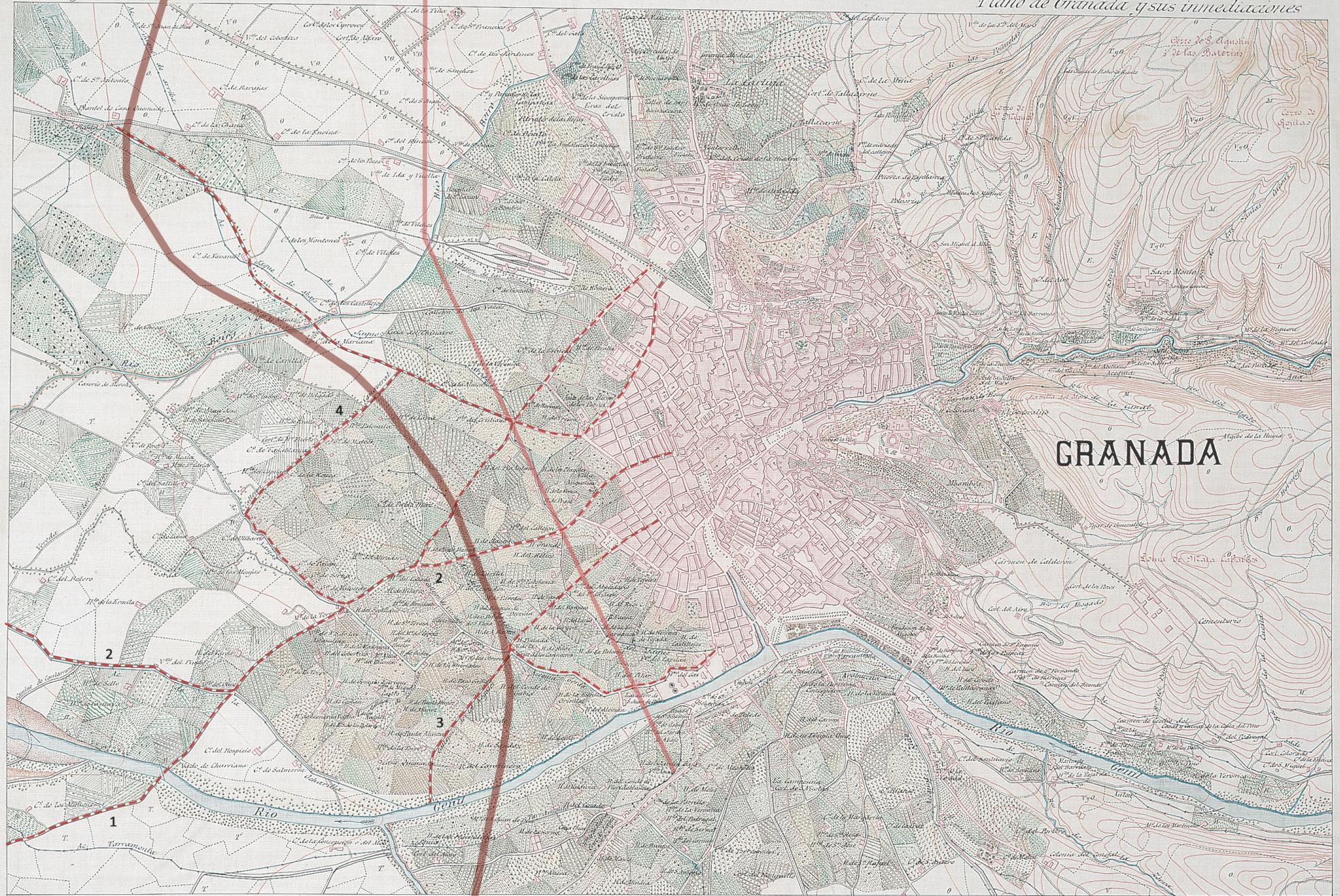


Camino de la Vega, Granada, 1900, Fuente: Archivo ayuntamiento de Granada.

1. Camino Viejo de Granada
2. Camino de Purchil
3. Callejón de Nogales
4. Camino del Cañaveral

- Borde-Frontera relación ciudad Vega
- Límite intermedio permeable
- - - Vía principal histórica

*Plano de Trazados clave con la representación de las de los caminos históricos, sobre plano histórico realizado por Enrique Cotta y Manuel Agar en 1887.*



Prácticamente el mismo sistema se mantiene en la actualidad. Se contemplaron una serie de aberturas que generan algo de permeabilidad en su encuentro con la Circunvalación, aunque la misma puede apreciarse como bastante limitada.

A esta red de caminos históricos hay que sumar una serie de vías secundarias que aparecen en la cartografía actual y que relacionan zonas de nuevas edificaciones en la Vega.

1. Camino Viejo de Granada
2. Camino de Purchil
3. Callejón de Nogales
4. Camino del Cañaveral

-  Límite fluvial
-  Borde-Frontera relación ciudad Vega
-  Límite intermedio permeable
-  Vía principal histórica
-  Vía secundaria
-  Vía agropecuaria histórica

*Plano sobre cartografía actual de Trazados clave con la representación de las vías o caminos históricos.*



### 5.7. RELACIONES DE LA GRANADA ACTUAL Y SU VEGA.

La Vega de Granada viene estando gravemente amenazada por la especulación urbanística. Dicha amenaza se ha convertido en afección negativa real en los periodos de fuerte actividad inmobiliaria coincidentes con los inicios de la década de los noventa del siglo XX y primera década del XXI. Tanto entidades municipales, como empresas promotoras inmobiliarias y constructoras han sido corresponsables, con sus actuaciones y/u omisiones, del proceso de progresivo deterioro de un paisaje agrario de gran valor cultural.

*“El crecimiento urbano en estas décadas tiene su balance más negativo en la desaparición del paisaje, ese excepcional valor que ofrecía la ciudad por su privilegiado emplazamiento urbano y geográfico entre la Vega y Sierra Nevada que se ha perdido de manera casi irremediable”<sup>21</sup>*

La producción agrícola de la Vega la convirtió desde la antigüedad en la despensa de la comarca. Una plataforma integrada por más de 200 organizaciones, colectivos e instituciones llamada “Salvemos la Vega” lucha actualmente para salvar la zona reivindicando sus derechos como modelo de desarrollo sostenible.

La relación natural sin solución de continuidad entre Ciudad-Vega fundada en la propia historia de este paisaje cultural, se transforma en un conflicto donde ya no existe el diálogo, donde la actividad inmobiliaria ha ido sustituyendo inmisericordemente a la agraria, que es el origen y razón de ser de la Vega.

Históricamente la Vega había demostrado su importancia en el devenir del paisaje continuo integrado por la ciudad de Granada y los núcleos vinculados a la misma y los espacios de producción agraria. Para su supervivencia había demostrado capacidad de innovarse, transformarse y adaptarse a las previsiones de mercado en diferentes épocas.

*“El argumento productivo es un argumento valioso pero incompleto ya que, ante la comparación con el beneficio especulativo, siempre sale perdiendo, ya que no hay cultivo, por rentable o novedoso que sea, que pueda compararse con el beneficio económico que obtiene, en determinadas situaciones y tanto para la Administración Local como para los particulares, la construcción de viviendas y espacios comerciales sobre una Aglomeración Urbana como la de Granada”<sup>22</sup>*



Contraste Vega - ciudad en primer y segundo plano respectivamente, Fotografía: Elías Mhend

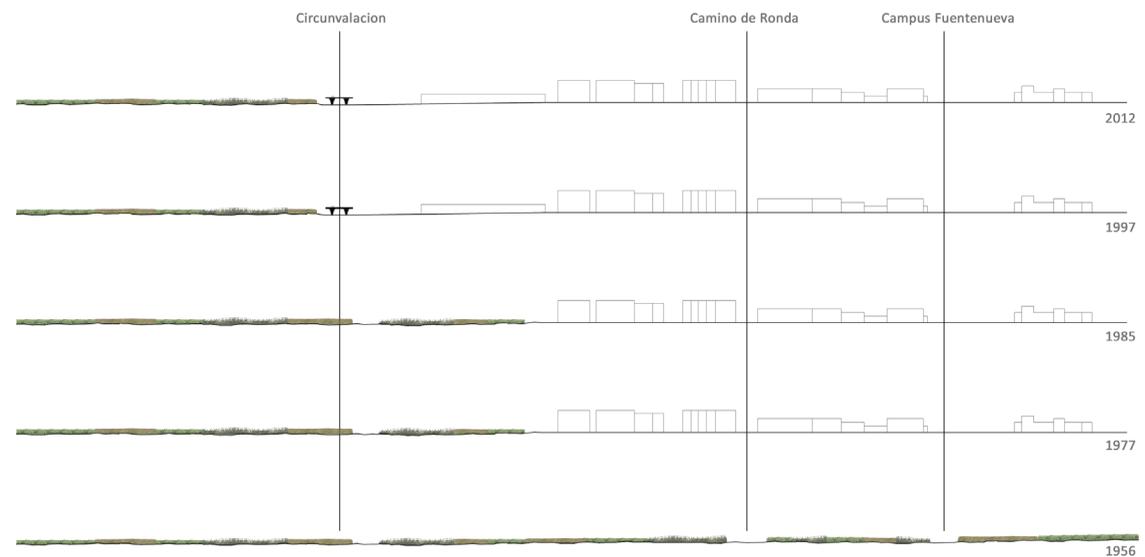
<sup>21</sup> Ángel Isac, *Crecimiento urbano y arquitectura contemporánea en Granada 1951-2009* (Granada: Universidad de Granada, 2010).

<sup>22</sup> Casado de Amezúa Vázquez, Olmedo Benítez, y García, *La Vega de Granada como solución y apuesta de futuro*.

Los regadíos actuales tienen como base los tradicionales en gran medida, pero con frecuencia se ha superado el límite del caudal disponible y se ha tenido que recurrir a acuíferos nuevos y cada vez más alejados. Los cultivos están definitivamente más orientados al comercio que al consumo propio y la forma de obtener la producción cada vez tienen menos en cuenta las prácticas de la antigüedad.



*“El paisaje que vemos conserva en parte una imagen del pasado. Los espacios irrigados han sido en su origen la opción de una determinada sociedad ante sus necesidades de supervivencia, aunque pronto generaron un beneficio que se manifestó en formas de vida sofisticadas incluso desde un punto de vista actual. Por todo ello, el regadío tradicional, que se mantiene en muchos lugares del antiguo reino nazarí, no puede considerarse solo una actividad económica sino también un patrimonio cultural”<sup>23</sup>*



*Ruptura de las relaciones de continuidad en sección de la ciudad con su Vega oeste más próxima, Fuente: Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural, Eduardo Zurita.*

23 Trillo San José, *Agua y paisaje en Granada*.



## 6. APROXIMACIONES AL CASO DE GRANADA Y LA VEGA AL OESTE DE LA CIUDAD.

### 6.1. El ámbito de estudio.

La invasión del territorio de la Vega en la zona oeste de la ciudad siempre ha sido uno de los conflictos más importantes a tratar en su desarrollo contemporáneo.

Si se analiza el avance del crecimiento de la ciudad en su zona oeste, la década de los cincuenta del siglo XX es clave para su desarrollo, ya que se aprobó el llamado Plan de Alineaciones impulsado por Gallego Burín con el que se inicia la invasión del suelo agrícola de esta zona, que hasta mediados del siglo XX, aun ocupaba una gran parte de lo que hoy conocemos en Granada como suelo urbano consolidado. La calle Recogidas llegaba solo hasta la altura de Solarillo de Gracia y a partir de aquí se extendía el paisaje de huertas.

El paisaje agrícola cercano al centro de la ciudad es hoy sólo un mero recuerdo. El proceso urbanizador se ha hecho patente con la progresiva aparición de barrios de bloques residenciales en la zona oeste estructurada por tres grandes ejes principales paralelos: la calle Pedro Antonio de Alarcón, la más cercana al centro, aunque posterior en su trazado al Camino de Ronda; el Camino de Ronda -que actuó durante bastante tiempo como trazado límite- y su paralela Arabial; y por último la circunvalación A-44, vía rápida de la red nacional de carreteras que intenta

contener el crecimiento de la ciudad actuando de frontera.

Hasta la década de los ochenta había en esta zona una ausencia casi total de espacios libres y zonas verdes debido al contacto inmediato con las huertas de la Vega que se mantenían en los espacios de transición y contacto. Tras el proceso de urbanización y edificación intensiva, aparecieron las actuaciones de ejecución de espacios libres de uso público como el Parque García Lorca, y otras intervenciones de menor escala, más propia de plazas ajardinadas, como los casos de la Glorieta de Arabial o la Plaza Gerardo Cuerva, entre otras.

La zona oeste en su conjunto se caracteriza por la coexistencia de usos diversos, tanto comerciales e institucionales como residenciales. Fue en esta zona donde se construyeron las dos primeras grandes superficies comerciales de Granada -Hipercor primero, y más tarde el Centro Comercial Neptuno-. En general estos nuevos barrios gozan de homogeneidad económica y social con una mayoritaria clase media -aunque en principio no tuvieran grandes dotaciones de servicios ni equipamientos-, en contraposición a otros sectores de mayor marginación de la ciudad ubicados fundamentalmente en las extensiones en su norte.<sup>24</sup>

Se elige como espacio específico de aproximación la zona de Vega comprendida al oeste de la ciudad de Granada y en contacto con la Circunvalación que se desarrolla entre los cursos

<sup>24</sup> Isac, *Crecimiento urbano y arquitectura contemporánea en Granada 1951-2009*.



Vista Aérea de Granada con el trazado de Camino de Ronda y la Vega al fondo, 1957.

de los ríos Beiro y Genil, extendiendo el trabajo a las zonas de la actual ciudad, al este de la citada Circunvalación, que en su día eran terrenos agrarios vinculados a los pagos de Arabial y Marchatalán.

## 6.2. UN ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES INTERVENCIONES CON INCIDENCIA EN LAS RELACIONES DE GRANADA Y SU VEGA OESTE.

### Trazado y ejecución del Camino de Ronda.

La iniciativa para llevar a cabo la primera circunvalación de la ciudad en la periferia de la zona oeste surgió en 1891 con el propósito de mejorar el sistema urbano de comunicaciones complementando la función de la Gran Vía en su trazado por el interior de la ciudad

Antes de concluir la construcción de la Gran Vía ya estaba redactado el proyecto del trazado de Camino de Ronda, existiendo una clara unión entre la operación de reforma interior y la realización de un eje estructurante delimitador de las nuevas parcelas urbanizables en el sector oeste, que comunicaría la zona cercana al Barrio de San Lázaro con la carretera de Motril, bordeando el casco urbano.

En 1891 se empezaron a estudiar e iniciar las expropiaciones de los terrenos necesarios por parte del ayuntamiento y las obras no concluirían hasta casi 50 años después, más concretamente en 1939 al finalizar la Guerra Civil, fecha en la que el camino de ronda fue inaugurado por el general Franco tras sucesivas paralizaciones y

modificaciones.<sup>25</sup>

*“Si hasta esa fecha el Camino de Ronda constituía el hecho físico necesario para fijar el límite de una zona de ensanche (de acuerdo con la legislación vigente), además de servir como carretera de enlace entre las de Motril y Málaga, a partir de los años treinta, y sobre todo de desde 1951, el planeamiento lo concibe como eje de apoyo para extender una red viaria paralela que ira permitiendo sucesivas estrategias de ocupación de la Vega, sin llegar a comprender el tratamiento especial que hubiera requerido un espacio periférico tan estrechamente ligado a la ciudad por razones históricas, paisajísticas y culturales”.<sup>26</sup>*



Vista de Camino de Ronda aun sin urbanizar y la ciudad al fondo.

---

25 Ibid.

26 Isac, *Historia urbana de Granada*.

Podemos hablar del trazado de casi tres kilómetros de longitud que ocupa el camino de Ronda como uno de los más claros ejemplos de urbanismo español desordenado y especulativo que caracterizó la España urbanísticamente caótica de las últimas décadas desarrollistas de la Dictadura. Es una muestra más de los intereses especulativos que se dan en este tipo de intervenciones. Precisamente por ello, en el barrio se desarrolló uno de los movimientos vecinales más fuertes de los años finales del franquismo y de la primera etapa de la transición política.

Camino de Ronda actuó como un fuerte eje longitudinal de atracción del crecimiento urbano concentrando casi la totalidad de las promociones inmobiliarias en estos suelos que en su origen fueron de gran valor e interés agrícola. El proceso urbanizador fue desarrollándose a ambos lados del trazado del viario como una auténtica doble muralla de ladrillos y cemento con la aplicación de altos índices de edificabilidad, de ocupación de suelo y, por ende, densidad de viviendas. A todo esto se añadió un elevado desarrollo en altura, la inexistencia de un viario transversal que respetase los anchos mínimos para facilitar la permeabilidad, con bastante precariedad en la ejecución de las infraestructuras urbanas básicas y sin reserva de suelos para los equipamientos y servicios públicos necesarios.

Los nuevos barrios entre el Camino de Ronda y el centro histórico fueron construidos en los años de rápido crecimiento especulativo, carentes de calidad urbanística y arquitectónica. El núcleo más incipiente de edificación intensiva surgió con la prolongación y ensanche de

la calle Recogidas y su entorno, un ámbito de los primeros en desarrollarse por tratarse de una zona destinada a viviendas de mayor nivel de renta en la que se permitían alturas de hasta siete plantas.

Las obras de ampliación y ensanche de la calle de Recogidas, se iniciaron en los años cuarenta pero se prolongaron durante más de una década por dificultades y problemas diversos.

*“La transformación de los suelos de la Vega más próximos al centro urbano, a lo largo del eje de la nueva calle de Recogidas, se realizó en un contexto normativo incierto, tanto antes como en la década de los 50 se produjo una intensa edificación en el entorno de la calle, convirtiéndose en el barrio preferido de la burguesía local, a la vez que en una importante zona comercial y de servicios que se verá complementada con la ejecución de otro importante eje residencial y comercial, paralelo al Camino de Ronda, igualmente previsto por el plan de 1951, constituido por la calle Pedro Antonio de Alarcón, cuyo trazado y edificación de sus últimos solares se completó entrada ya la década de los noventa”<sup>27</sup>*



Camino de Ronda en los años 80.

<sup>27</sup> Isac, *Crecimiento urbano y arquitectura contemporánea en Granada 1951-2009*.

Desde su puesta en funcionamiento el Camino de Ronda nunca puso verdadero límite al proceso de crecimiento hacia la Vega -tal y como se defecnsió en su momento que haría-, y en la década de los sesenta y setenta se convertiría en un verdadero mal ejemplo de densificación urbana y de un barrio falto de equipamientos públicos.

Como escribió Joaquín Bosque Maurel en su libro Geografía Urbana: *“...a costa de la vega, se construyó un gran telón arquitectónico tras el cual se ocultaba el hermoso paisaje...”*<sup>28</sup>

Camino de Ronda ha pasado por muchas fases en su vida como vía, desde ser parte de la red de carreteras nacionales a ser una calle más que alberga la parte soterrada del nuevo metro de Granada.

#### **El caso de la Circunvalación: la ruptura de las continuidades y los nuevos límites.**

La circunvalación A-44 fue inaugurada en 1991 con intención de trasladar la mayor cantidad de tráfico rodado posible al exterior del núcleo urbano y poner freno al avance de la ciudad sobre su Vega. A pesar del precedente del Camino de Ronda, cuyo trazado no impidió el crecimiento de la ciudad sobre la Vega, se repitieron proclamas y estrategias, ahondado en este caso en los errores al plantear sobreelevada la construcción de la nueva Circunvalación, configurada desde entonces más como una barrera, que como un borde exterior permeable que posibilitara el

mantenimiento de las relaciones urbano-agrarias históricas.

La actual vía de circulación, inaugurada en 1991, fue una obra polémica por tratarse de un proyecto que difería sustancialmente de lo contemplado por el Plan General de Ordenación Urbana de Granada de 1985.

*“El trazado de la circunvalación de Granada fue objeto de una fuerte polémica en el seno de la sociedad granadina tras decidirse su ejecución como una vía rápida a cota superior de los terrenos colindantes construida sobre taludes artificiales, lo que la llevó a constituirse en un límite físico y visual para la ciudad, iniciando una línea de implantación de infraestructuras sobre un territorio delicado como el de la Vega con consecuencias indeseables para el mismo, al romper continuidades históricas y dar lugar a claros prejuicios paisajísticos.”*<sup>29</sup>



Obras de la circunvalación A-44

28 Joaquín Bosque Maurel, *Geografía urbana de Granada* (Zaragoza: Instituto Juan Sebastian Elcano, 1962).

29 Zurita Povedano, «Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural».

Tras la aprobación del citado PGOU en 1985, los problemas de ejecución y financiación de una obra de infraestructura de elevado coste para la hacienda local, aconsejaron al equipo de gobierno municipal, presidido por Antonio Jara, plantear su realización de acuerdo con lo proyectado por los técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, según el convenio que había sido firmado en 1984 para la realización de la red arterial. Introducidas diversas modificaciones al proyecto inicial, para intentar reducir sus impactos más negativos en el paisaje de transición entre la ciudad y su Vega, sería aprobado definitivamente en 1988.<sup>30</sup>

*“Cualquier esfuerzo colectivo para salvaguardar y proteger activamente el paisaje, el patrimonio y los recursos naturales de la Vega, puede brindar la última oportunidad para conseguir un equilibrio razonable entre la conservación y el desarrollo. Los años darán la perspectiva para comprender los errores cometidos”.*<sup>31</sup>

30 Isac, *Crecimiento urbano y arquitectura contemporánea en Granada 1951-2009*.

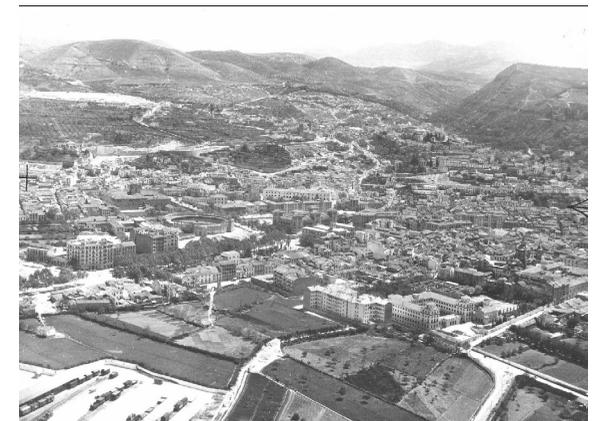
31 Ibid.

### **Vega transformada en urbanización universitaria: el Campus de Fuentenueva.**

La antigua zona de huertas de Fuentenueva sufrió una profunda transformación hoy visible en favor de la creación de una gran zona universitaria ideada por el Ayuntamiento y organismos de la Universidad de Granada, que haría desaparecer el gran trozo de Vega inmerso en la ciudad al noreste del Camino de Ronda, apreciable en la ortofoto del conocido como “vuelo americano” de 1956.

En 1964 se inició la cesión de los terrenos para el futuro Campus de Ciencias y se empezaron a tramitar igualmente diversas encaminadas a tal fin. Incluso se llegó a proponer trasladar la Estación de Renfe para obtener esos terrenos para el polígono universitario.<sup>32</sup>

32 Ibid.



*Parcelas de Vega en 1957 en lo que hoy es el Campus universitario de Fuentenueva.*

### 6.3. Patrimonio Arquitectónico Agrario vinculado a la Vega Oeste.

#### Consideraciones generales.

A raíz de las sucesivas intervenciones de trazados destinados a solucionar el tráfico rodado al oeste de la ciudad, y a la continua colonización del espacio en transición surgido sustituyendo las originarias huertas por zonas urbanizadas, se han producido una serie de desapariciones de edificaciones de carácter agrario.

Otras edificaciones pertenecientes al Patrimonio Arquitectónico Agrario de la Vega, han transformado su funcionamiento con clara vinculación a la ciudad debido a que han sido engullidas por “lo urbano”, ejemplo de un tipo de integración en la trama urbana, de mayor o menor acierto en cuanto a su integración y puesta en valor. Son testigos vivos de otra época y otras condiciones de emplazamiento y uso de los terrenos de su entorno que en la actualidad cuentan con un destino diferente al ideado en su origen. Es el caso de la Fábrica de Harinas El Capitán, el Alcázar Genil y los restos de la Huerta de San Vicente, tres construcciones con una fuerte vinculación a la Vega, integradas hoy en la ciudad consolidada.

En el plano actual podemos observar una serie de arquitecturas de interés relacionadas con la Vega directamente y que poseen usos variados como cortijos, casas-huertas, molinos harineros y otras dependencias vinculadas a la explotación agraria.<sup>33</sup>

#### Alcázar Genil.

<sup>33</sup> Zurita Povedano, «Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural».

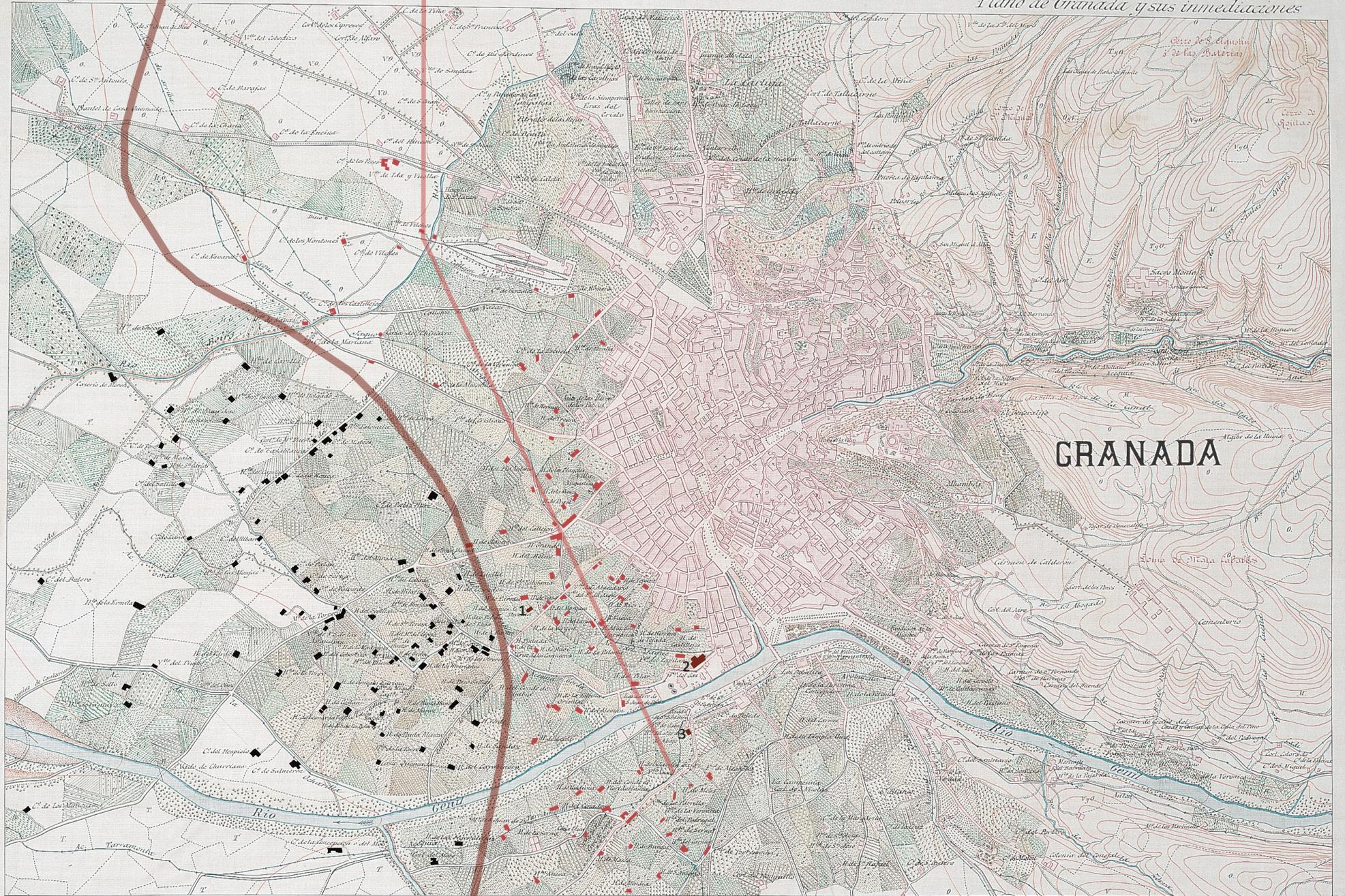
1. Huerta de San Vicente.
2. Fábrica de harinas “El Cápitan”
3. Alcázar Genil

- Patrimonio arquitectónico agrario conservado en zona urbana
- Patrimonio arquitectónico agrario en zona agraria actual
- Patrimonio arquitectónico agrario perdido
- Borde-Frontera relación ciudad Vega
- Límite intermedio permeable

*Plano sobre cartografía actual de Trazados clave con la representación de las acequias históricas.*

Hoja 07

Plano de Granada y sus inmediaciones



Escala de  $\frac{1}{10,000}$

### Sobre el Patrimonio Arquitectónico Agrario conservado.

#### Fábrica de Harinas El Capitán (Actualmente Colegio Público Profesor Tierno Galván)

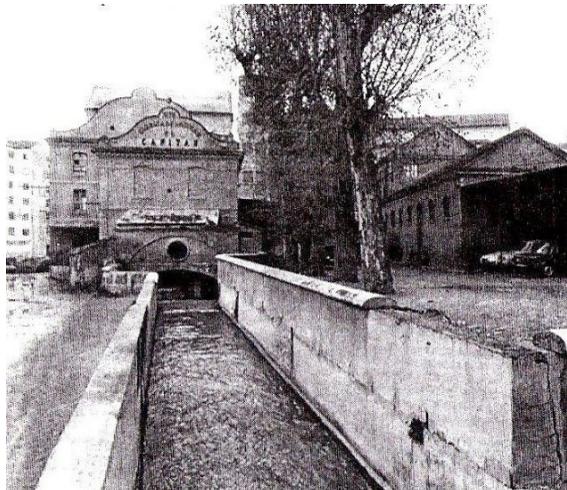
La construcción de las primeras fábricas de harina se llevó a cabo a partir del último cuarto del siglo XIX, aunque la actividad de los molinos se mantuvo hasta finales de la década de los años treinta. Aún quedan en la ciudad vestigios de este patrimonio arquitectónico relacionado directamente con la Vega como la fábrica El Capitán.

La antigua edificación realizada en ladrillo visto se localiza en el barrio de Fígares con una inscripción en fachada que reza: “1876 Fábrica de harinas el Capitán”. Fue diseñada por Francisco Giménez Arévalo, uno de los más afamados arquitectos granadinos de la época.

El complejo está constituido por dos naves realizadas en ladrillo macizo y cubierta a dos aguas. Posee estructura metálica y está protegida con cubiertas de teja cerámica curva.

El agua usada como fuerza motriz era proporcionada por el canal de la Acequia Gorda.

A principios de los años 80 del pasado siglo se produjo el cierre definitivo de la fábrica con el consecuente traspaso de la titularidad del edificio al Ayuntamiento de Granada. En 1991 se rehabilitó el edificio para volver a ponerlo en funcionamiento, esta vez como Colegio Público.



La Acequia gorda entrando en la fábrica de harinas “El Cápitan” del Barrio Fígares.

1. Huerta de San Vicente.
2. Fábrica de harinas “El Cápitan”
3. Alcázar Genil

■ Arquitectura agraria de interés

— Límite fluvial  
 — Borde-Frontera relación ciudad Vega

*Plano sobre cartografía actual de Trazados clave con la representación del patrimonio arquitectónico agrario de interés en la Vega oeste.*



Esta construcción data de época almohade (S.XIII), anterior al periodo nazarí. Era una de las numerosas explotaciones agrícolas vinculadas a una gran propiedad con poder económico y rango social que se denominaban almunias.

Se sitúa junto al río Genil, de ahí su nombre relacionado por la proximidad de la finca de recreo al curso del Río Genil en una zona de clara vocación agrícola en la época de su construcción.

Gracias a fuentes bibliográficas de la época se conoce la fecha de construcción y que el conjunto arquitectónico primigenio lo constituían el pabellón del Alcázar Genil hoy visible y otra edificación cercana que corresponde con la actual Ermita de San Sebastián -único morabito o rábida musulmana conservada en Granada-, además de una serie de elementos necesarios para el cultivo de la Vega tales como la acequia de Tarramonta -que puede observarse en los planos de estudio del ámbito que forman parte de este trabajo-, otras acequias de derivación, albercas para almacenar agua, y elementos de infraestructura para acondicionar las riberas del Río Genil.

El elemento principal de almacenamiento de agua de este lugar era un gran albercón. Sus dimensiones eran propias de un gran elemento estructurante del territorio (121,40 x 28 m). Además de tener una función estrictamente agrícola para uso del regadío de la Vega también se llegó a utilizar como naumaquia -uso recreativo que se le daba a este tipo de construcciones para representaciones de juegos navales-.

En las fotos aéreas del “vuelo americano” de 1956 puede apreciarse la huella del albercón, que se sitúa atravesando perpendicularmente al pabellón de la almunia atravesando el Camino de Ronda, y se pueden visualizar también las huertas que pertenecían al conjunto y la línea de conexión de agua entre las construcciones. Una urbanización residencial destruyó gran parte de este albercón hacia 1977, pero el Camino de Ronda, trazado décadas antes con cierta sobre-elevación, salvó fortuitamente una parte del mismo. El lugar fue transformado radicalmente por construcciones de bloques plurifamiliares de diversa índole que han colmatado su entorno, aunque el pabellón Alcázar Genil de la almunia pudo salvarse y destinarse tras su rehabilitación a edificio de titularidad y uso públicos

En 2007 dieron comienzo las obras del metropolitano de Granada, cuyo recorrido atraviesa subterráneamente el Camino de Ronda, encontrándose en las obras los restos del albercón del Alcázar Genil, lo que posibilitó plantear su conservación mediante el proyecto de una de las estaciones del nuevo transporte, llevado a cabo por el arquitecto granadino Antonio Jiménez Torrecillas, que integra con destreza y sensibilidad el hallazgo.



*Vista del Alcázar Genil y su entorno nevado en 1975*

Para ello se integra en la infraestructura de transporte metropolitana ejecutada con un lenguaje contemporáneo muy cuidado, los restos del albercón sepultado bajo tierra hasta entonces, dotando a la intervención de sentido de recuperación de la memoria histórica del lugar expuesta para todo el usuario que acceda a la estación.<sup>34</sup>



Vista aérea del Alcázar Genil y su entorno en la actualidad.

*“..La superposición de los distintos momentos en el tiempo ofrece el espectáculo de las posibilidades y abre un lugar al juego de las variaciones dentro de un proceso implícito de reflexión y puesta en valor de estos precisos episodios de renovada relectura de la ciudad.”<sup>35</sup>*



Vista de la intervención en la estación del Alcázar Genil con la integración de los restos de la naumaquia.

34 Márgenes Arquitectura 10: Antonio Jiménez Torrecillas».

35 Ibid.

El modelo del Parque García Lorca y la memoria de la Huerta de San Vicente.

El parque García Lorca fue inaugurado el 10 de Mayo de 1995 tras un largo proceso que se inició en 1984 cuando el Ayuntamiento compró algunas de las huertas situadas en esta zona de la Vega granadina, que completó con otras que tuvo que expropiar. Ocupa una extensión de 80.000 m<sup>2</sup> aproximadamente, emplazados entre la calle Arabial y la Circunvalación.

Entre las huertas afectadas estaba la de San Vicente, célebre por ser residencia de verano del poeta García Lorca y lugar donde escribió diversas de sus obras conocidas, tales como “Así que pasen cinco años” (1931), “Diván del Tamarit” (1931-1936), Bodas de Sangre (1932) y “Llanto por la muerte de Ignacio Sánchez Mejías” (1935).

Antes de pertenecer a la familia de García Lorca la huerta se llamó “Huerta de los Mudos” y cambiaron su nombre *a posteriori* en honor a la madre del poeta que se llamaba Vicenta. La casa se rehabilitó como museo y es en la actualidad “Sede del patronato municipal Huerta de San Vicente” dedicada a organización de actividades culturales, conciertos, exposiciones, etc.<sup>36</sup>

El proyecto de realizar un parque en esta zona de Granada fue muy criticado por sectores de la opinión pública y la familia del poeta. El ayuntamiento convocó en 1989 un concurso de ideas que acabó ganando el arquitecto granadino José

Ibáñez Berbel, que propuso un tratamiento de parque de inspiración urbana en el entorno de estos pagos de la Vega. Se vencía la batalla del destino del suelo, y la actuación se contraponía a lo previsto en el “Plan General de 1973” donde esta zona se configuraba como franja de suelo urbanizable residencial paralela al Camino de Ronda.

El trazado del Parque contempla zonas diferenciadas. La más próxima a la casa de Lorca se intentó mantener con parte de los elementos principales que configuraban la huerta primigenia. Junto a la zona del parque que limita con la circunvalación se configura un acertado paseo de álamos para reducir en lo posible el ruido procedente de ésta.<sup>37</sup> El resultado en lo que se refiere a la integración de la antigua Huerta de San Vicente en la actuación es cuando menos dudoso, pues la recuperación de los terrenos es parcial y el tratamiento geométrico y duro como parque urbano del entorno próximo la descontextualiza.



*La Huerta de San Vicente antes de la creación del Parque García Lorca con los nuevos bloques residenciales de calle Arabial como telón de fondo(1982-1985)*

<sup>36</sup> Isac, *Crecimiento urbano y arquitectura contemporánea en Granada 1951-2009*.

<sup>37</sup> Ibid.

#### 6.4. FRAGILIDADES DETECTADAS.

##### Patrimonio Arquitectónico Agrario en estado ruinoso o en desuso.

La aproximación al ámbito de la Vega al oeste de Granada, ha permitido determinar algunas fragilidades, como las que conciernen a una serie de edificaciones en estado ruinoso o en desuso que aparecen salpicadas en la zona comprendida entre la Circunvalación y los dos ríos que definen el ámbito de estudio, el Beiro y el Genil.

Estas construcciones están en situación de abandono, la mayoría de ellas con las cubiertas destrozadas, y algunas totalmente en ruina sin posibilidad de rehabilitación. Otras arquitecturas de interés están en situación de una posible rehabilitación para su uso con una nueva función si no pueden destinarse ya a la originaria que poseían.

La mayoría de estas edificaciones se localizan cercanas a los bordes o límites que marcan la Circunvalación o los cursos de los ríos tanto Genil como Beiro, cercanas a terrenos no cultivados o en desuso. Su buen posicionamiento en cuanto a comunicaciones a través de caminos históricos en uso puede significar una gran oportunidad de cara a una posible intervención regeneradora de las mismas y de los espacios residuales próximos.

##### La ruptura de las continuidades. El efecto barrera. Los espacios residuales.

Pero sin duda la gran pérdida que se produce en el paisaje de Granada y su Vega próxima por su oeste es la ruptura de la continuidad. La relación amable entre ciudad y zona cultivada se cercena progresivamente con el trazado de sucesivas circunvalaciones encaminadas a aliviar el problema del tráfico y que, si bien en principio se trazan como límites de contención al crecimiento urbano, en unos casos, como el del Camino de Ronda, son saltadas por los crecimientos producidos *a posteriori* de su ejecución, o se constituyen en nuevas “murallas” de la ciudad, produciendo la definitiva ruptura física y visual entre Granada y sus huertas tradicionales del oeste.

Esta ruptura no sólo supone la pérdida de valores consustanciales al concepto de paisaje cultural propio de la Vega en su naturaleza agraria, sino que conllevan el cese del vínculo directo de la población de la capital con un paisaje que está en el propio origen de la ciudad, y que es necesario preservar para el entendimiento de su historia y la prórroga de su legado. Esta ruptura, por ahora definitiva, ha hecho que la imagen de la Vega haya abandonado el imaginario de los usuarios de la ciudad, cuestión que no sucedió con el caso del Camino de Ronda en su origen, gracias a su trazado más amable en la relación de cotas con los terrenos de cultivo.

Por otro lado, el trazado de la Circunvalación conllevó además la pérdida de la productividad de los terrenos sobre los que discurre y constituyen en la actualidad un cordón de vacíos sin tratamiento con carácter residual .

Capítulo 6



1



6



11



2



7



12



3



8



13



4



9



14



5



10



15

- Arquitectura agraria en ruina o desuso
- Borde-Frontera relación ciudad Vega
- Límite Intermedio Permeable
- Límite Fluvial

*Plano sobre cartografía actual de Trazados clave con la representación del patrimonio arquitectónico agrario en estado de ruina o desuso en la Vega oeste.*



## 6.5. VIABILIDADES.

### **Paisajes referentes. Intervenciones en espacios vacíos en transición.**

Se trata de producir un acercamiento comprensivo de una serie de intervenciones producidas o proyectadas sobre espacios de transición y contacto entre ciudades consolidadas y sus entornos periurbanos o rurales, analizando las estrategias de actuación empleadas. Se traen a colación por ser demostrativos de las oportunidades generadas en la búsqueda de soluciones a los conflictos surgidos en dichas zonas.

De este modo se proponen reflexiones e ilustraciones de las siguientes intervenciones:

- Un ejemplo a gran escala de un parque que resuelve los contactos y continuidades entre zonas densamente edificadas y terrenos destinados históricamente al cultivo, obviamente emparentado con los problemas de continuidades y transiciones detectados en nuestro ámbito de estudio.
- Dos ejemplos de actuaciones en torno a cauces o cursos de ríos: la primera como solución adoptada en la transición de la ciudad y el entorno agrario -Parque de Sa Riera en Palma de Mallorca-; y la segunda -El Valle Trenzado de Elche-, como modelo de intervención en las conexiones de las riberas de un cauce fluvial en su recorrido urbano. Ambas pueden relacionarse con los conflictos

de los contactos entre lo construido y lo agrario y las oportunidades surgidas con el abandono de cultivos en torno a los cauces de los ríos Beiro y Genil, que tienen además un recorrido urbano con soluciones ejecutadas discutibles.

- Por último y en relación con el tratamiento de los espacios residuales bajo las grandes infraestructuras se traen los ejemplos de Stake Park Jardines de Aureà Cuadrado y el Parc del Nus de la Trinitat, en Barcelona.

Parque de Quzhou Luming (Zhejiang, China) / Turenscape

Este proyecto se realiza sobre un enorme vacío urbano de campos abandonados sin uso rodeado por un denso desarrollo urbanístico. La intervención configura un parque incorporando la estrategia agrícola de rotación de cultivos y zonas de plantación de bajo mantenimiento.

Una red elevada de pasarelas peatonales, plataformas y pabellones construye el marco visual para esta franja cultivada y los accidentes naturales, la topografía y el agua. Mediante la aplicación de estas estrategias se ha conseguido transformar de manera dramática un paisaje desértico y mal gestionado en un productivo escenario para la vida urbana que preserva los patrones, procesos naturales y culturales del lugar.

Se pone en práctica el urbanismo agrícola, paisaje productivo e intervención mínima dentro de una estrategia de transformación del paisaje: “bordando el terreno”.

Las estrategias de diseño de la intervención son las siguientes:

- Conservación de los valores del paisaje: los elementos culturales del paisaje como los caminos originales, antiguas edificaciones y acequias se tratan como elementos del patrimonio cultural local a ser conservados y restaurados para preservar la historia del lugar.
- Bordar vegetación productiva en el te-

rreno: Al mismo tiempo que se preservan los hábitats existentes, se introdujeron cultivos para cubrir los campos abandonados. Los cultivos rotan cada año según la estación.

- Adaptación de los procesos del agua: Se mantiene el sistema existente de drenaje y se le suman sistemas de filtración naturales para los campos y zonas en pendiente con el fin de capturar y filtrar el agua de lluvia.
- Enmarcar el terreno y el agua con una red de caminos y estructuras.
- Se diseña un sistema de interpretación medioambiental para contar las historias naturales y culturales del lugar y para despertar en general la conciencia medioambiental.

El espacio de proyecto ha pasado de ser un lugar olvidado y abandonado sin uso a convertirse en un oasis urbano que alberga toda clase de celebraciones y eventos.

Llevar a cabo este tipo de intervenciones puede refrescar la memoria de la que una vez fue una población rural casi en su totalidad, esta región y China en general es un país donde sus habitantes fueron mayoritariamente campesinos hace dos o tres décadas.<sup>38</sup>



Parque de Quzhou Luming, © Turenscape

<sup>38</sup> «Parque de Quzhou Luming. Zhejiang. China», en Paisa, 033 Espacio Público Urbano, 2012, pp. 42-47.

Parque de Sa Riera (Palma de Mallorca) / Ravetllat Ribas Arquitectos

La transformación del cauce de la riera y su entorno en un parque urbano supone para el futuro de la ciudad de Palma un importante incremento de zona verde, que podría aumentar en el futuro con la incorporación de nuevos espacios actualmente con usos obsoletos, configurando el mayor parque urbano de la ciudad.

El parque se ha planteado como una gran zona verde, con superficies blandas y con la capacidad de compatibilizar usos propios de un parque con eventos puntuales de la ciudad. El nuevo parque, situado en medio del cauce que atraviesa la ciudad, supone la intervención en una interrupción de la continuidad físicas de la trama urbana, debido / la topografía deprimida de la riera. Para potenciar su calidad de reserva verde, la circulación rodada se reserva al perímetro del parque y bajo una de las calles laterales se ubica un nuevo aparcamiento subterráneo.

Rechazada la posibilidad de cubrir el cauce de la riera, se aprovechó su presencia para vertebrar el parque en su recorrido longitudinal. La sección se ensancha progresivamente y se genera una secuencia gradual de aproximaciones al lecho del torrente.<sup>39</sup>

El proyecto trabaja a partir de la sección, desde el curso de agua hasta las calles que limitan el recinto construyendo la transición entre parque y ciudad, y acercando los niveles del parque a la cota más elevada de la ciudad actual. Al lecho de la riera se le da una sección asimétrica que se abre con taludes verdes a la explanada superior del parque.

La concreción del parque se organiza a partir de la manipulación de imágenes de espacios naturales y rurales que se introducen en la ciudad, sacando provecho de la contraposición natural-artificial. Un bosque mediterráneo geométrizado ocupa los niveles superiores, entendidos como miradores sobre el resto del parque. Las zonas intermedias se ocupan con terrazas plan-tadas a modo de cultivos agrícolas. La explanada inferior acoge los programas más específicos del proyecto.<sup>40</sup>



Parque de Sa Riera / Ravetllat Ribas Arquitectos, Fotografía: © Mandarina Creativos

39 «003 Parc de sa Riera. Palma de Mallorca. España», en *Paisea*, 11, 011 *Periferia*, 2012, pp. 22-25.

40 Ibid.

El Valle Trenzado (Elche, España) / Grupo Aranea

La intervención se sitúa a lo largo del cauce del río Vinalopó en Elche con una serie de pasarelas que se adaptan a la orografía del terreno, haciendo más accesible el lugar y multiplicando el uso público de las laderas existentes a ambos lados del cauce.

Integra la vaguada fluvial como elemento central de proyecto con una serie de conexiones entre puntos de interés creando nexos en la ciudad mediante trazados determinados y alberga usos necesarios para la población.

El proyecto pretende recuperar los flujos de tránsito peatonal existentes anteriormente a las obras de encauzamiento que rompieron la continuidad que existía en el barranco de Elche. Este lugar había quedado durante años relegado a la marginalidad al ser un lugar poco acogedor y no estar acondicionado para el paso.

El sistema de trazado tiene mucha relación con formas orgánicas que responden al río Vinalopó. Las líneas sinuosas de las laderas evocan el trazado natural y serpenteante del río, crean recorridos que son accesibles, cómodos y placenteros, y que convierten el hecho de cruzar el río en un paseo por unas pasarelas flotantes sumamente plásticas que cumplen con la funcionalidad de poder cruzar el río y a su vez crear relaciones entre lugares.<sup>41</sup>

41 Grupo Aranea, «El valle trenzado», Jesús Granada | fotografía de arquitectura (blog), <https://www.jesusgranada.com/vallentrenzado>.



*El valle trenzado / Grupo Aranea, © Jesús Granada*



*El valle trenzado / Grupo Aranea, © Jesús Granada*



*Skate Park Jardines de Aureà Cuadrado / Scob + Sergi Arenas, Fotografía: © Adrià Goulá*

Skate Park Jardines de Aureà Cuadrado (Barcelona) / Scob + Sergi Arenas

El proyecto trabaja los espacios residuales que quedan bajo las infraestructuras de las vías rápidas en el distrito de Les Corts en Barcelona. La intervención aprovecha los cambios de nivel y la contención de los taludes para configurar una serie de espacios diferentes con algunos elementos patinables.

Los espacios se configuran con diferentes elementos: muros, planos inclinados, escaleras, gradas, plataformas, bancos, barandillas y zonas verdes, que se relacionan entre ellos con un lenguaje en armonía.

Uno de los objetivos ha sido hacer desaparecer la imagen de elementos duros, fríos y poco atractivos que aparecen en estos espacios residuales bajo grandes infraestructuras, haciendo que la vegetación del entorno tenga continuidad y contacto directo con la intervención.<sup>42</sup>

---

42 «Aureà Cuadrado Landskate Park. Barcelona. España», en *Paisea, 033 Espacio Público Urbano, 2012*, pp. 108-112.

Parc del Nus de la Trinitat , (Barcelona) / Batlle i Roig Arquitectes

El Parc de la Trinitat es un parque urbano ubicado en el interior de uno de los nudos viarios más importantes de Barcelona que es también la Entrada Norte a la ciudad. La intervención resuelve un vacío urbano, el cruce y enlace entre los cinturones periféricos que envuelven la ciudad de Barcelona y las autopistas que conectan hacia el norte y el este del país.

Este espacio en sus inicios fue un espacio destinado a albergar un parking para automóviles y es ahora un claro ejemplo de como las vías de circulación no deben ser necesariamente motivo de fragmentación urbana.

El proyecto llevado a cabo es un ejemplo de como un espacio destinado a convertirse en un vacío urbano tendente a la degradación y posible vandalismo, puede evolucionar a un espacio de calidad urbana de gran importancia.

Su diseño está pensado para la creación de nuevos modelos de integración del espacio del automóvil en el sistema de espacio públicos, sin reducir su función de circulación.<sup>43</sup>



*Nudo de La Trinidad, Barcelona, © Javier Ortega Figueiral*



*Parque del Nudo de la Trinidad , Batlle i Roig*

<sup>43</sup> [www.batlleiroig.com/landscape/parc-del-nus-de-la-trinitat/](http://www.batlleiroig.com/landscape/parc-del-nus-de-la-trinitat/), consultado el 12 de Septiembre de 2018.

**Avance de alternativas: potencialidades y recursos en el ámbito de estudio; lugares de oportunidad.**

La situación actual es el punto de partida que debe admitirse para buscar alternativas de mejora y cualificación para la recuperación de un mejor contacto entre la ciudad y su Vega próxima por su oeste.

La Circunvalación es el elemento barrera en torno al que se producen los espacios residuales que deben entenderse como opciones de oportunidad. Pero la mirada debe proseguir en el ámbito elegido para detectar otras zonas potencialmente también interesantes para la mejora del paisaje agrario de interés de la Vega.

A raíz del análisis del ámbito de estudio podemos dilucidar tres tipos de situaciones de oportunidad claramente diferenciados: en primer lugar estarían los espacios de borde residuales sin uso agrario y abandonados como consecuencia del trazado de la Circunvalación; de otra parte, estarían los espacios residuales próximos a los límites fluviales; y por último, los vacíos agrarios no asociados a ningún tipo de borde o límite.

Se puede interpretar que las edificaciones en estado ruinoso están relacionadas con gran parte de espacios residuales sin uso concreto de manera que la intervención en éstos puede ser acicate igualmente para las acciones de rehabilitación y puesta en uso de estas edificaciones.

Algunas construcciones agrarias de interés quedan enmarcadas también cercanas a los vacíos detectados, cuya puesta en valor puede generar

interés colectivo que propicie intervenciones igualmente sobre las mismas para su mantenimiento y/o reuso.

Los espacios residuales de borde generados al oeste de la Circunvalación están en proximidad con zonas verdes consolidadas al este de la vía, sugiriendo el estudio de vinculaciones de permeabilidad horadando inferiormente la citada vía, que dejaría de ser barrera para aspirar a ser paso de relación.

Los vacíos en torno a los cauces fluviales pueden albergar usos colectivos que faculten el conoimiento y contacto con el paisaje de la Vega por usuarios distintos a los explotadores agrarios -senderistas, deportistas, ciclistas, bici-turistas, ciudadanía en general-, planteando usos públicos vinculados al mundo agrario -mercados al aire libre de proximidad- o del ocio y recreo -descansos, zonas de comida al aire libre, lugares de reunión de excursionistas, etc.-

En cuanto a los vacíos interiores serían una buena oportunidad de plantear recuperaciones de la actividad agraria con su destino a huertos de educación, de integración social, de ensayos de nuevos productos agrarios ecológicos, etc.

- ✕ Zona de paso / permeabilidad existente
- Zona verde ciudad consolidada
- Espacios de borde residual circunvalación
- Espacios de borde residual límite fluvial
- Vacíos agrarios no asociados a bordes
- ↔ Posibles permeabilidades / conexiones

*Plano sobre cartografía actual de lugares de oportunidad de intervención en la Vega oeste de Granada.*



*Espacio de borde residual junto a la circunvalación, Fotografía: Elías Mhend.*





## 7. CONCLUSIONES

De la lectura de los sucesivos capítulos del presente trabajo se puede constatar que la relación de la ciudad de Granada con su Vega tiene una componente histórica, intrínseca a la identidad del paisaje cultural constituido por ambas realidades. Los pobladores de los asentamientos del lugar se dedicaron desde sus orígenes a configurar la morfología de su paisaje mediante la implantación de cultivos, con sus sistemas de riego, caminos y arquitecturas asociados, con el objetivo de conseguir sustento económico, y la construcción de sus núcleos para habitar.

Este paisaje constituye por ello un patrimonio cultural en el que se implementan a lo largo de su devenir histórico, además de valores patrimoniales materiales vinculados a los sistemas configuradores del paisaje -morfológico, hídrico, de caminos, de arquitectura agraria-, también las diversas técnicas y modos de relación ligados a la explotación de las tierras -técnicas de cultivo y sistemas de riego, procedimientos para la mensura de las tierras y sus productos, términos del lenguaje relacionados con la actividad agraria- consideradas como valores de patrimonio inmaterial del paisaje agrario de interés cultural.

No debe obviarse que la Vega es un espacio antropizado, es decir, transformado por el hombre para su propio sustento y el comercio con

otros. También se debe ser consciente de los cambios que se han producido en sus modos de explotación a lo largo de su historia y que deben seguir produciéndose si se pretende su preservación como paisaje agrario en el futuro.

El decaimiento de la actividad agraria frente a alternativas económicas más rentables iniciado con el desarrollismo el último tercio del siglo XX ha tenido dos consecuencias sobre el paisaje agrario de la Vega: de un lado, el abandono de la actividad origen del mismo, la agraria, convertida en un sector productivo marginal o como mucho complementario de otras actividades, perdiéndose la transmisión de técnicas de cultivo intergeneracional; de otro, el avance sobre el territorio antes cultivado de los nuevos usos urbanos, fundamentalmente de las urbanizaciones residenciales, produciendo fragmentaciones en un paisaje antes continuo y pérdidas irreparables de elementos patrimoniales de interés.

Las pérdidas patrimoniales que la recesión del sector agrario conllevó, se acompañaron de las rupturas de las continuidades históricas de la relación entre los núcleos habitados y los lugares de producción, especialmente dramática en el caso de Granada. Los límites como bordes permeables que la ciudad histórica había mantenido con los terrenos de labor próximos a ella, con continuidades de sistemas -las calles se convertían en caminos; las acequias se visua-

lizaban en el interior de la ciudad y se adentraban sin solución de continuidad en el paisaje agrario; los tipos edificatorios se relacionaban propiciando la dilución progresiva de la ciudad en las tierras cultivadas, con fábricas de harina que compartían emplazamientos urbanos con los plenamente agrarios, torres-secaderos presentes tanto en casas urbanas como en las de huerta de la Vega, etc.-, se subvirtieron con las sucesivas ejecuciones de rondas periféricas, especialmente con la incidencia de la carretera de Circunvalación sobreelevada constituida en nueva barrera física y visual que aísla a Granada y su Vega próxima por el oeste -de gran valor patrimonial al albergar las antiguas almunias y casas de huerta relacionadas con la población de la ciudad-. La creación de una barrera superadora del concepto de borde o límite no sólo supuso sólo una afección irreparable en la ruptura de la continuidad físicas de un paisaje que debía entenderse como único en la relación ciudad-Vega, sino que produjo el aislamiento identitario de los nuevos pobladores de Granada de su entorno cultivado, que está en el origen de la fundación capitalina, y que es ignorado y desconocido para las nuevas generaciones.

De la situación dramática de ruptura antedicha devino la aparición de espacios vacíos y residuales sin usos definidos en los contactos de la infraestructura rodada de la Circunvalación con los terrenos sobre los que se asienta. La imposi-

bilidad de cultivo, la aspereza derivada del propio funcionamiento de la vía y de la solución constructiva tomada para su ejecución, han llevado a la aparición de un cordón colindante de este tipo de espacios no definidos, conocidos como “no lands” o “terrain vague”. La problemática de desconexión plateada, reducida a los pasos rodados de caminos y nudos de enlace, se une al conjunto de fragilidades descritas. Aún así, dichos espacios vacíos ofrecen posibilidades ciertas para actuar y mejorar la calidad del paisaje y la recuperación de relaciones que de partida parecen imposibles de restaurar. Se visitan ejemplos de intervenciones proyectuales donde el esfuerzo realizado para convertir en oportunidades los puntos de conflicto de estas zonas de transición pueden señalar pautas a considerar en el caso de Granada y su Vega del oeste.

La Vega actual es resultado del policultivo, lejos ya de las experiencias de monocultivos que la hicieron rentable históricamente -la seda en época musulmana; el lino y el cáñamo tras la conquista para abastecer a la Marina Real; la remolacha azucarera en el cambio del siglo XIX al XX para suministrar a las fábricas de azúcar; el tabaco tras la caída en competitividad de estas últimas. La viabilidad de la Vega hoy y a futuro debe basarse tanto en su especialización agraria -cultivos ecológicos, de calidad y primor, vinculados a mercados de proximidad y con apuestas por denominaciones de origen

identificadoras-, que mantenga la actividad que están en el origen y razón de ser de su paisaje, como en la búsqueda de nuevas potencialidades complementarias a la actividad agraria -turismo agrario, actividades recreativas públicas, de inserción social, etc.-, que permitan enfrentar el avance inexorable producido por los intereses especulativos inmobiliarios en las últimas décadas.

La oportunidad de intervenir en los límites de relación de Granada y su Vega próxima por el oeste estudiados pueden señalar líneas futuras de investigación, trasladando la metodología y reflexiones realizadas a estudios análogos en otros puntos de contacto sensibles, caso de la ciudad y la Vega Sur -con gran valor patrimonial en sus pagos, sistemas hídricos y de caminos históricos y patrimonio arquitectónico-, configurando unas estrategias para la solución de los conflictos en las zonas de contacto. La conversión de las barreras en límites permeables es el gran reto para recuperar uno de los grandes valores del paisaje cultural constituido por Granada y su Vega próxima, donde será imprescindible la comprensión de la importancia identitaria de los sistemas que los constituyen y la capacidad de apuesta por intervenciones que pongan en valor lugares hoy marginales donde se esconden grandes oportunidades para el futuro.



## 8. BIBLIOGRAFÍA

### BIBLIOGRAFÍA CITADA

**ÁNGEL ISAC MARTINEZ DE CARVAJAL**, Crecimiento Urbano y Arquitectura Contemporánea en Granada 1951-2009, Universidad de Granada, 2010.

**ÁNGEL ISAC MARTINEZ DE CARVAJAL**, Historia Urbana de Granada, Diputación de Granada, 2007.

**AYUNTAMIENTO DE GRANADA**, Plan General Avance 1994. Granada un proyecto de futuro, Ayuntamiento de Granada, 1994.

**CARMEN TRILLO SAN JOSÉ**, Agua y Paisaje en Granada. Una herencia de Al-Ándalus, Diputación de Granada, 2003.

**DANIELA COLAFRANCESCHI**, Landscape+100 palabras para habitarlo, Gustavo Gili, 2007.

**EDUARDO ZURITA POVEDANO**, Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La Vega de Granada, Universidad de Granada, Teseo, 2015.

**JOAQUIN BOSQUE MAUREL**, Geografía Urbana De Granada, Universidad de Granada, 1988.

**JOAQUÍN CASADO DE AMEZÚA VÁZQUEZ, MIGUEL OLMEDO BENÍTEZ, JESÚS MARÍA GARCÍA CALDERÓN**, La Vega de Granada como Solución y Apuesta de Futuro, Real Academia de Bellas Artes, 2011.

**JUAN CALATRAVA, MARIO RUIZ MORALES**, Los planos de Granada 1500-1909, cartografía urbana e imagen de la ciudad, Diputación de Granada, 2005.

**REVISTA MARGENES ARQUITECTURA**, 10 Antonio Jiménez Torrecillas, 2016.

**REVISTA PAISEA**, 033 Espacio Público Urbano, Gustavo Gili, 2012.

**REVISTA PAISEA**, 011 Periferia, Gustavo Gili, 2012.

**THOMAS SIEVERTS**, Paisajes Intermedios. Una interpretación del zwischenstadt, 16/dieciséis, 2015.

### BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

**CARMEN DÍEZ MEDINA, JAVIER MONCLÚS**, Visiones Urbanas. De la cultura del plan al urbanismo paisajístico, Abada Editores, 2017.

**CONXITA BALCELLS, JOSEPA BRU**, Al Lado de: Límites, Bordes y Fronteras, Gustavo Gili, 2002.

**DAVID ARREDONDO GARRIDO**, Espacios en tránsito: Transición Agrario-Urbana en la Vega de Granada, Trabajo Fin de Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico, Universidad de Sevilla, 2009.

**IGNACIO GONZALEZ-VARAS IBÁÑEZ**, Ciudad, Paisaje y Territorio. Conceptos, Métodos y Experiencias, Munilla-Ilería, 2016.

**JIMENA MARTIGNONI**, Latinscapes. El paisaje como materia prima, Gustavo Gili, 2008.

**JOAQUIN BOSQUE MAUREL, EDUARD SIERRA**, Granada Historia y Cultura, Diputación de Granada, 2016.

**SÉBASTIEN MAROT**, Suburbanismo y el arte de la memoria, Gustavo Gili, 2006.

### RECURSOS ELECTRÓNICOS

**Archivo Fotográfico – Ayuntamiento de Granada**  
[https://www.granada.org/inet/wfot\\_arc.nsf](https://www.granada.org/inet/wfot_arc.nsf)

**«Base Cartográfica de Andalucía. Instituto de Estadística y Cartografía»**  
<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/bcadescargas/>

**Batlle i Roig Arquitectes.**  
<http://www.batlleiroig.com>

**Geográfica, Centro Nacional de Información. «Centro de Descargas del CNIG (IGN)»**  
<http://centrodedescargas.cnig.es>

**Grupo Aranea.**  
<http://grupoaranea.net/blog/>

**Ravetllav Ribas Arquitectos.**  
<http://www.ravetllatribas.com/>

**Scob. Arquitectura y paisaje.**  
<http://www.scob.es>

**Turenscape.**  
<https://www.turenscape.com/>