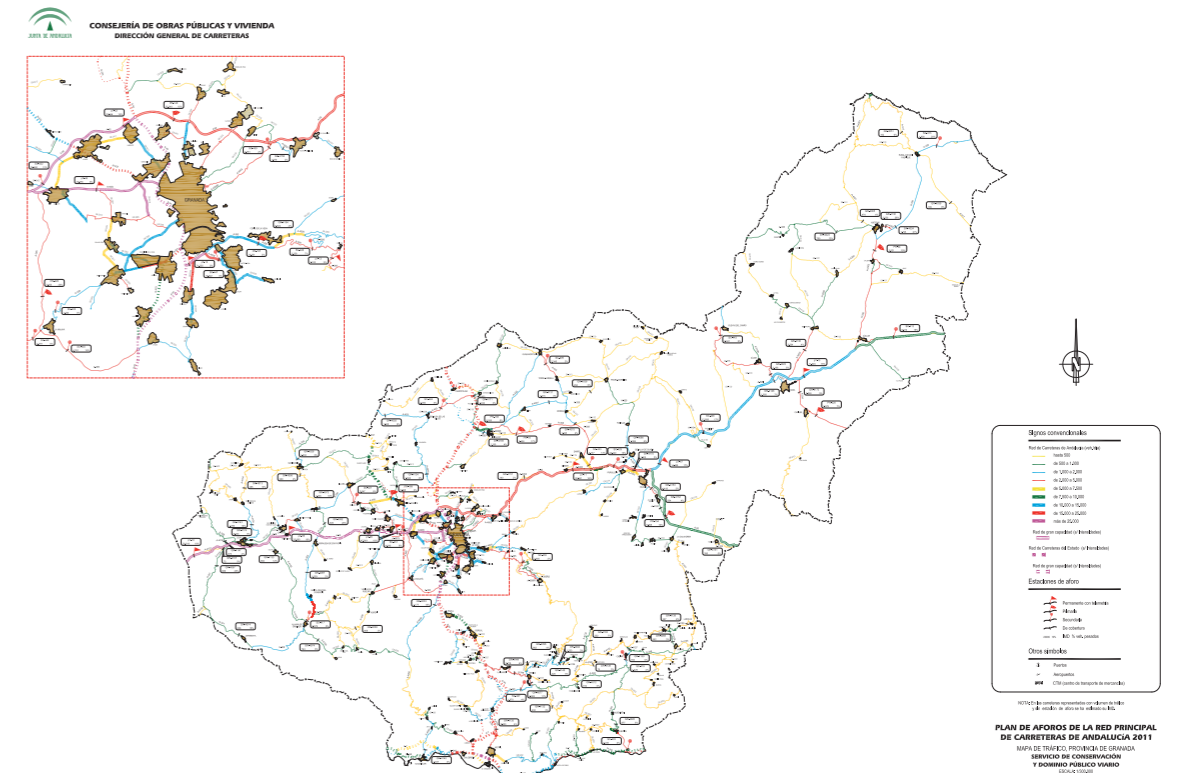


De ahí que las redes viarias tengan un gran valor, tanto en sí mismas, como elementos construidos y de valorización patrimonial, como por su uso y por las relaciones y las oportunidades urbanísticas, logísticas y patrimoniales que se posibilitan en su entorno. Todas estas serán objeto del estudio sobre la red viaria de la Diputación Provincial de Granada. Es por ello que el presente Estudio tiene por objeto la valoración y rentabilización económica del Dominio Público Viario de la Red Provincial de Carreteras de Granada. Es decir, no solo la valoración económica del mismo, como elementos construidos que ocupan unos suelos y por su uso, sino también el identificar las oportunidades urbanísticas, logísticas y patrimoniales en su entorno, para su puesta en valor y su rentabilización futura.

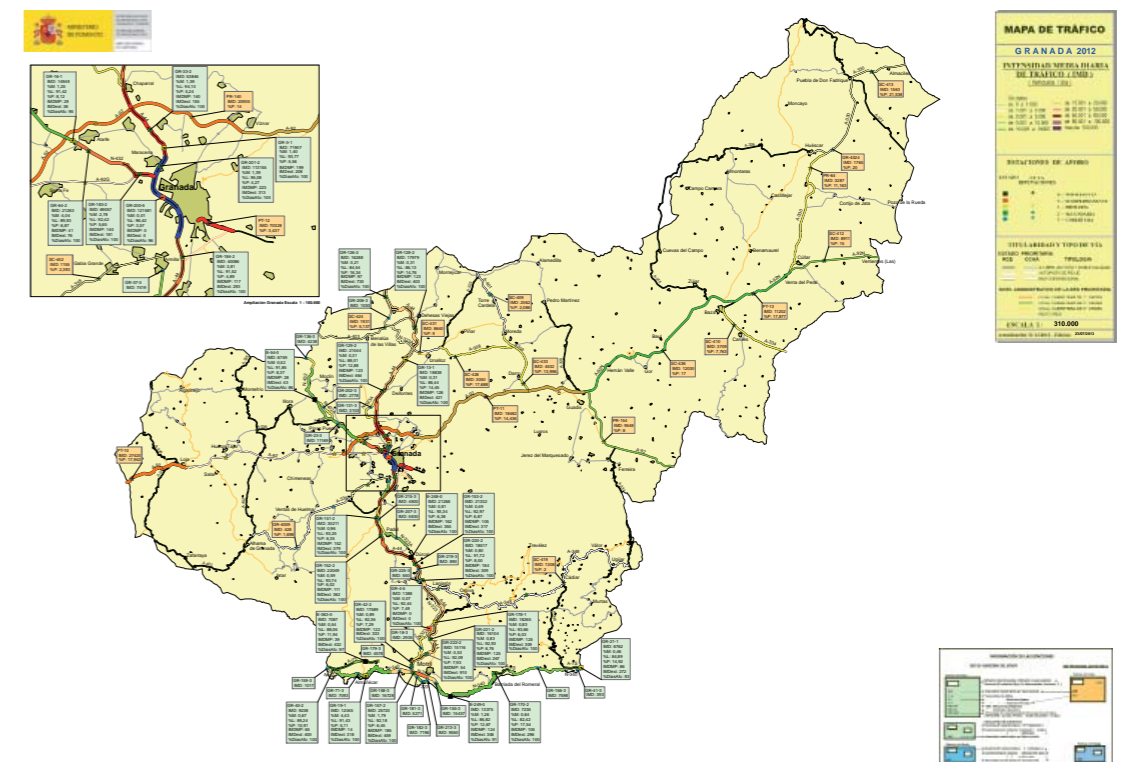
Esta red provincial de carreteras cuenta con 1.239,19 Kilómetros en total y da acceso a 169 Municipios, conectando unos 270 núcleos de población, entre cabeceras municipales, núcleos secundarios, diseminados y urbanizaciones, dando servicio directamente, respecto a su localización, a unas 870.000 personas, un porcentaje muy importante del total de la población provincial (919.319 personas –INE, 1/1/2013-, considerando una cobertura de 1Km en torno a las carreteras provinciales, respecto a la Distribución Espacial de Población en Andalucía –IECA, 2013-). El resto de la población está servida directamente por las redes estatal y autonómica. (Ver Plano 2).

Esto muestra, primeramente, el extraordinario valor social de las mismas. Atendiendo a la distribución espacial de población provincial con relación a esta red, se advierte cómo, naturalmente, las carreteras con mayor población servida son las de los entornos metropolitano de la capital provincial, y de los principales núcleos poblacionales de la provincia, así como los ejes intermedios paralelos a los corredores principales. (Ver Plano 3 y 4).

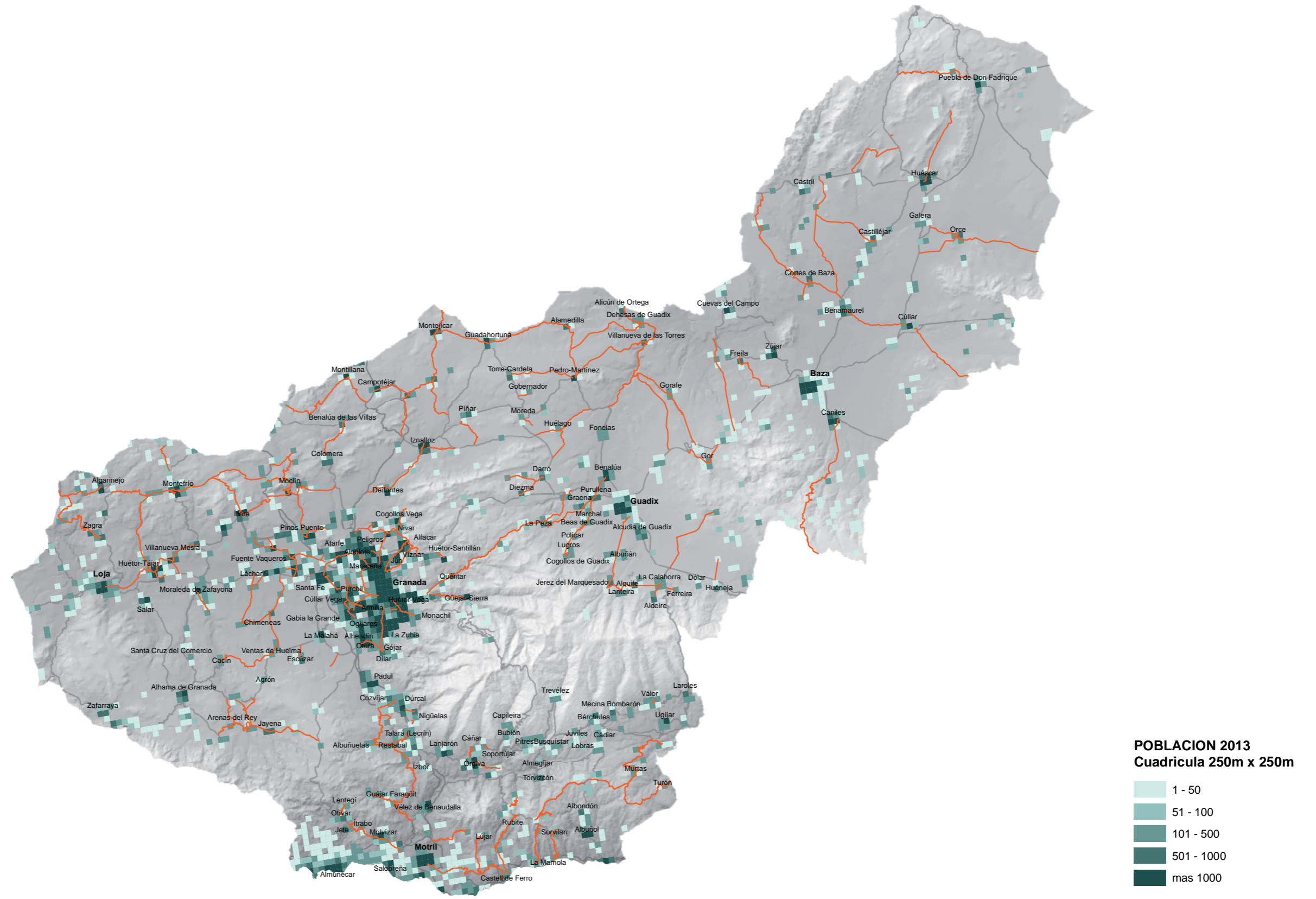
Esto se refleja, igualmente, en la carga de tráfico que soportan correspondientemente estas vías, como muestran los mapas de tráfico de los aforos de la red viaria, autonómico (COPV, 2012) y estatal (MFOM, 2013) respectivamente, (Ver Planos 5 y 6).



Plano 5.
Mapa de Tráfico Provincia de Granada 2011



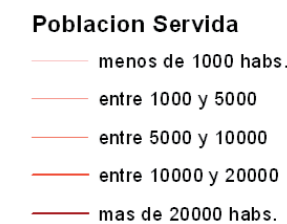
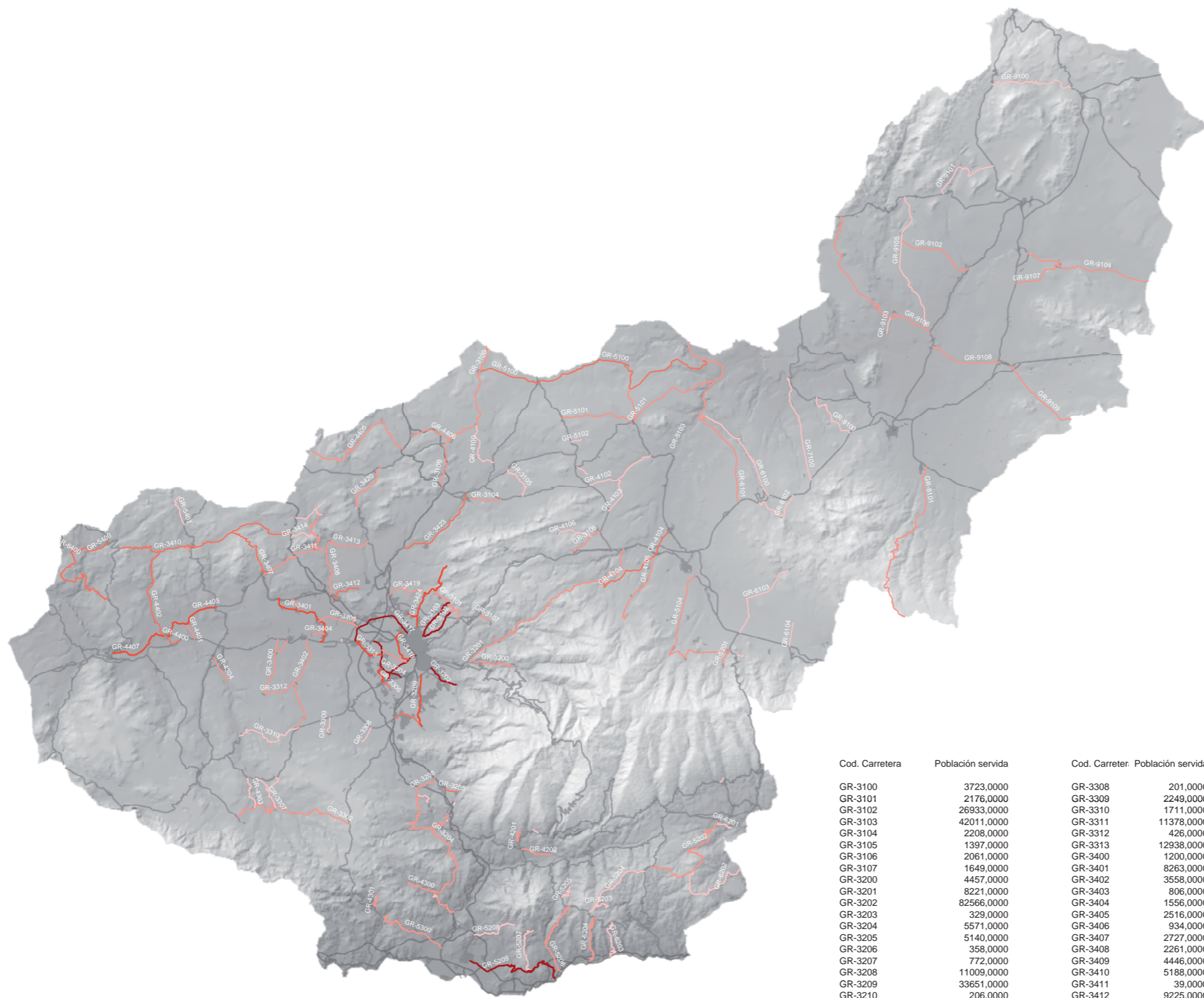
Plano 6.
Mapa de Tráfico Provincia de Granada 2012



Plano 2.
Distribución de la población y red provincial de carreteras de Granada.



Plano 3.
Distribución de la población con buffer de 1 km.



Cod. Carreter. Población servida

GR-4404	1135,0000
GR-4405	2803,0000
GR-4406	1731,0000
GR-4407	22875,0000
GR-5100	3866,0000
GR-5101	3073,0000
GR-5102	321,0000
GR-5103	448,0000
GR-5104	24309,0000
GR-5201	1245,0000
GR-5202	4055,0000
GR-5203	75,0000
GR-5204	2718,0000
GR-5205	316,0000
GR-5206	1706,0000
GR-5207	232,0000
GR-5208	636,0000
GR-5209	58534,0000
GR-5300	43800,0000
GR-5400	7832,0000
GR-5401	605,0000
GR-6100	537,0000
GR-6101	1419,0000
GR-6102	833,0000
GR-6103	776,0000
GR-6104	1667,0000
GR-6200	2865,0000
GR-6201	2309,0000
GR-6202	365,0000
GR-6203	7213,0000
GR-6204	1350,0000
GR-7100	3060,0000
GR-8100	22131,0000
GR-8101	8970,0000
GR-9100	2627,0000
GR-9101	41,0000
GR-9102	1779,0000
GR-9103	303,0000
GR-9104	1594,0000
GR-9105	2665,0000
GR-9106	2347,0000
GR-9107	1273,0000
GR-9108	2884,0000
GR-9109	3406,0000
GR 0000	2538,0000
SC054004	186,0000
SC074002	324,0000
SC079001	273,0000
SC164002	8109,0000
SC193001	1322,0000
SC909001	316,0000
TOTAL	870640,0000

Cod. Carretera	Población servida	Cod. Carretera	Población servida	Cod. Carretera	Población servida
GR-3100	3723,0000	GR-3308	201,0000	GR-3420	2922,0000
GR-3101	2176,0000	GR-3309	2249,0000	GR-3421	10462,0000
GR-3102	26933,0000	GR-3310	1711,0000	GR-3422	529,0000
GR-3103	42011,0000	GR-3311	11378,0000	GR-3423	5212,0000
GR-3104	2208,0000	GR-3312	426,0000	GR-3424	7554,0000
GR-3105	1397,0000	GR-3313	12938,0000	GR-3425	1511,0000
GR-3106	2061,0000	GR-3400	1200,0000	GR-4100	3,0000
GR-3107	1649,0000	GR-3401	8263,0000	GR-4101	496,0000
GR-3200	4457,0000	GR-3402	3558,0000	GR-4102	1039,0000
GR-3201	8221,0000	GR-3403	806,0000	GR-4103	160,0000
GR-3202	82566,0000	GR-3404	1556,0000	GR-4104	7503,0000
GR-3203	329,0000	GR-3405	2516,0000	GR-4105	1528,0000
GR-3204	5571,0000	GR-3406	934,0000	GR-4106	629,0000
GR-3205	5140,0000	GR-3407	2727,0000	GR-4200	2402,0000
GR-3206	358,0000	GR-3408	2261,0000	GR-4201	4452,0000
GR-3207	772,0000	GR-3409	4446,0000	GR-4202	5491,0000
GR-3208	11009,0000	GR-3410	5188,0000	GR-4203	304,0000
GR-3209	33651,0000	GR-3411	39,0000	GR-4300	888,0000
GR-3210	206,0000	GR-3412	9225,0000	GR-4301	1548,0000
GR-3300	636,0000	GR-3413	1037,0000	GR-4302	441,0000
GR-3301	8312,0000	GR-3414	599,0000	GR-4303	4316,0000
GR-3302	7010,0000	GR-3415	216,0000	GR-4304	3503,0000
GR-3303	89686,0000	GR-3416	814,0000	GR-4400	2290,0000
GR-3304	26846,0000	GR-3417	52836,0000	GR-4401	806,0000
GR-3305	952,0000	GR-3418	20870,0000	GR-4402	347,0000
GR-3306	6976,0000	GR-3419	4052,0000	GR-4403	9615,0000

Plano 4. Clasificación de la red provincial de carreteras de Granada según la población directamente servida



Vías Romanas.

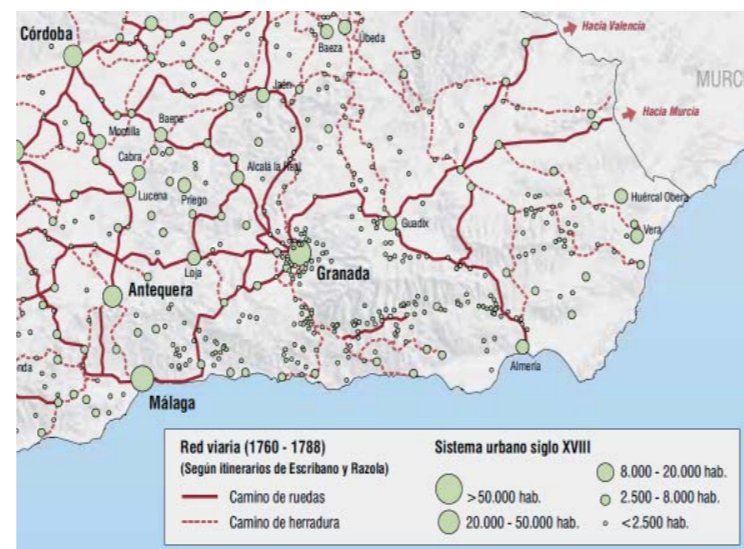


Rutas Medievales



S. XVI-XVII

Figura 2. Mosaico de evolución de las redes viarias desde las vías romanas hasta el S. XIX.
Fuente: Díaz Quidiello et al., 2009



S. XVIII



S. XIX

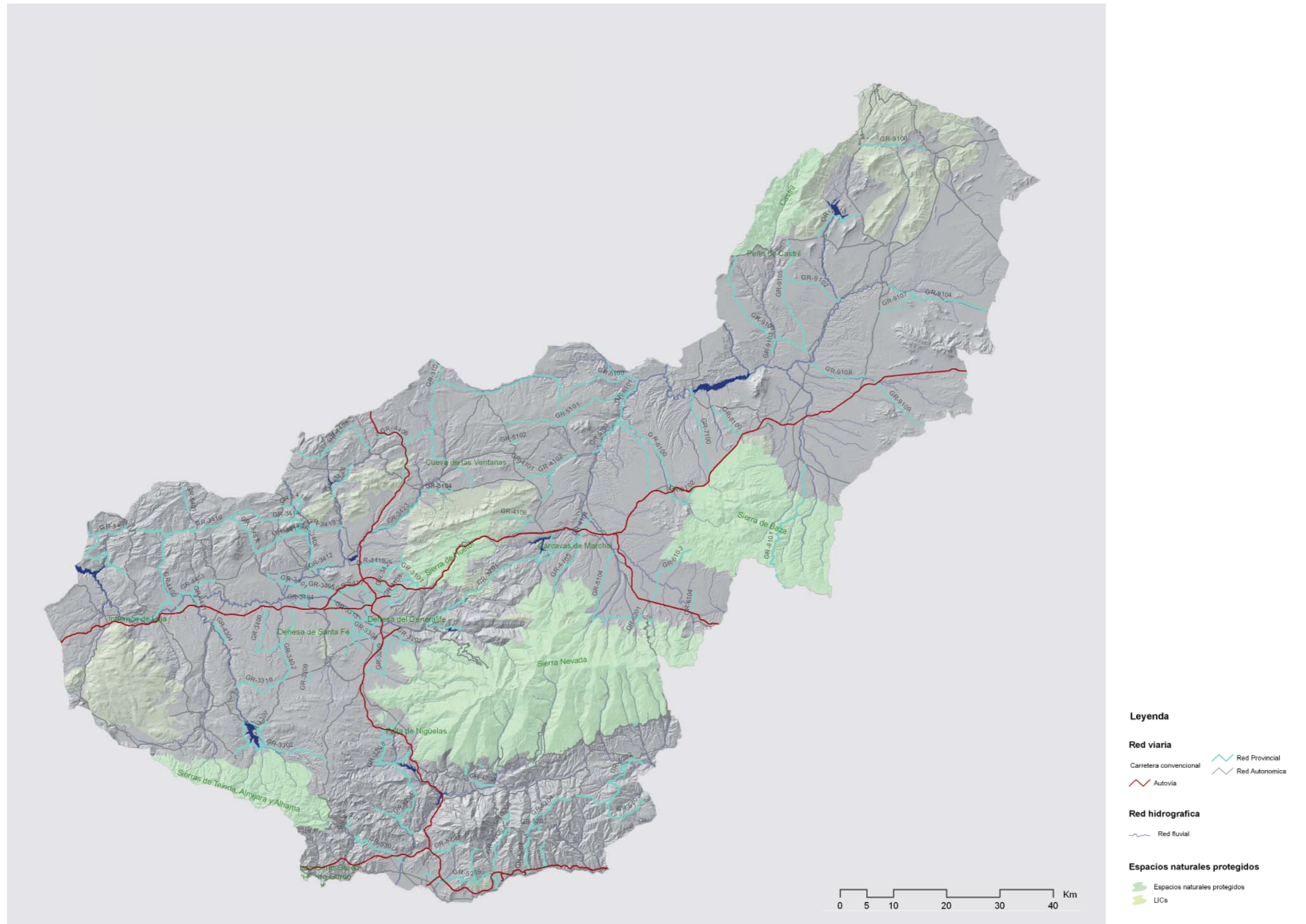
1.1.2. Breve evolución histórica de la red viaria y transformación de las condiciones de accesibilidad provincial

La red viaria en la Provincia de Granada ha estado históricamente condicionada por su abrupto relieve, de ahí que su desarrollo muestra claramente la vinculación de las rutas históricas a las conexiones entre las principales poblaciones, con el aprovechamiento de los limitados corredores naturales existentes. Como reconocía Villegas (1979), “por su situación en el extremo meridional de la Península y por la extensión y estructura de su relieve que presenta el aspecto de una gran fortaleza natural, ha encontrado graves dificultades para estructurar una red apropiada y suficiente de vías de comunicación, llegando a extremos de aislamiento que han jugado un papel importante en su historia política y económica” (Ver Plano 7. Situación Territorial de la Red Provincial de Carreteras de Granada).

Así, como se muestra en la serie de cartografías del Atlas de la historia del territorio de Andalucía (Díaz Quidiello et al., 2009), desde las vías romanas pasando por las rutas medievales y los caminos de los S. XVI al XVIII (Ver Figura 2), las sucesivas rutas históricas mantendrán su relevancia, con ligeras variaciones, relacionando las principales poblaciones a lo largo de los siglos a través de los corredores naturales. Estas rutas evolucionarán finalmente a la máxima categoría viaria, como vías de alta capacidad en la actualidad, configurando una estructura provincial de comunicaciones viarias de tres ejes fundamentales, que vertebran su territorio y lo ponen en relación con el exterior: un eje norte-sur y dos ejes este-oeste, uno por el interior –que a su vez se desdobra-, y el otro por la costa. El primero corresponde al eje Madrid-Bailén-Jaén-Granada-Motril; el segundo al eje Sevilla-Antequera-Loja-Granada-Guadix-Baza-Murcia, y Guadix-Almería, con un intermedio entre ambos correspondiente al Córdoba-Granada; y el tercero el eje que recorre la costa Mediterránea enlazando Almería-Motril-Málaga.

El desarrollo de la red viaria va a tener lugar desde las jerarquías viarias establecidas a partir de las conexiones prioritarias con los centros del poder político estatal y regional que, sucesivamente, definirán dichos ejes más relevantes. De este modo, aunque la estructura de la red viaria nacional se define a mediados del S. XVIII, con el esquema radial enlazando Madrid -con su intencionada situación central- con los principales enclaves portuarios y puntos fronterizos, sobre una malla de “caminos de herradura” en los que tenían lugar las “carreras de postas”, no será hasta el S. XIX en que se construyan las primeras carreteras en la provincia de Granada con un desarrollo lento y difícil, y que no verán concluir su estructura principal, y resolver su tradicional aislamiento, hasta bien entrado el S. XX (Uriol, 2001).

Entre 1830 y 1860 fueron construidas en la provincia las carreteras que, según Hernández Gómez-Arbolea (1997), “constituyen la columna vertebral de las conexiones de Granada con el territorio peninsular y con el mar”, como serán las carreteras de primer orden de Bailén a Málaga por Granada y de Granada a Motril. La carretera de Bailén a Málaga, cuyo trazado pasaba por

Plano 7.
Situación Territorial de la Red Provincial de Carreteras de Granada



Carreras de postas en el S. XVIII



Los caminos de ruedas en 1812



Las carreteras en 1855



Las carreteras en 1896



Circuito Nac. de Firmes Esp. 1926



Plan de Modernización 1951

Granada, Santa Fé, Láchar, Loja y Colmenar, se inició en 1831 y se finalizó el recorrido general en esta provincia veinte años después en 1851, quedando pendientes los obstáculos de la travesía de Loja (resuelta en 1856), y el paso sobre el río Cacán, que no fue resuelto definitivamente hasta 1922 (cuando fue sustituido por otro metálico el primer puente de piedra construido en 1852 y destruido por una riada cuatro años después). La carretera a Almería, cuyo estado era casi intransitable y que era abandonada a menudo para pasar por las ramblas, tendrá a través de la provincia de Granada un desarrollo aún más penoso que el anterior, puesto que el tramo entre Guadix y la provincia de Almería a través de los llanos del Marquesado, cuyas obras se iniciaron en 1868 no se culminarán definitivamente hasta 1929, y su último trozo iniciado en 1882 no se concluirá, por diversas dificultades, hasta cincuenta y un años después, en 1933. Aunque en 1887 estaba en construcción o construida toda la parte correspondiente a la provincia de Almería, el tramo entre las poblaciones de Guadahortuna, en el límite de la provincia con Jaén, y Guadix no se concluirá hasta finales de la década de los veinte del pasado siglo XX. Como se ha indicado, el desarrollo de la construcción de la carretera de segundo orden de Granada a Motril, que aparecía ya en las guías de caminos radiales del s. XVIII, con vistas a enlazar Granada con el Mediterráneo y la potencialidad que esto suponía para su comercio, tendrá lugar desde los primeros trabajos alrededor de 1830, hasta 1860 en que prácticamente toda ella estaba completamente construida (Hernández Gómez-Arbolea, 1997).

Todo el ámbito litoral Mediterráneo se va a beneficiar en sus relaciones del desarrollo, a principios del siglo XX, de una de las escasas vías transversales con que va a contar la red viaria radial española, la carretera que enlazará las poblaciones de Cádiz y Barcelona (N-340), y transversalmente toda la serie de grandes capitales costeras pasando, entre Málaga y Almería, por la costa granadina.

La necesidad de mejorar el firme de las carreteras, afectadas por las irregularidades y el polvo, va a dar lugar a la aplicación de los denominados pavimentos especiales (alquitranado, riegos bituminosos, hormigones hidráulicos, hormigones asfálticos, etc.), cuya utilización sistemática se ordenó, a mediados de los años veinte, según el *Circuito Nacional de Firmes Especiales* de 1926, que incluía a las carreteras radiales y a dicha vía litoral. Por él se aplicará, por primera vez en las carreteras españolas, pavimentos asfálticos al firme y se iniciará, según Uriol (2001), “la época contemporánea del transporte por carretera en España”.

Con el *Plan de Modernización* de 1951, finalizará el proceso de reconstrucción desarrollado tras la Guerra Civil (el denominado Plan Peña). Dentro de los itinerarios principales considerados, aparecerán las carreteras sub-radiales de Bailén a Motril, y de Granada a Málaga por Loja y Colmenar, no así la conexión Granada-Almería (Ver Figura 3).

Figura 3. Mosaico de evolución de las redes viarias desde el S. XVIII al Plan de 1951.
Fuente: Uriol Salcedo, 2001

En 1961 se aprueba el *Plan General de Carreteras* que viene a sustituir a los dos anteriores, y su desarrollo se producirá con en el *programa REDIA* (Red de Itinerarios Asfálticos) entre 1967 y 1971, que no incluye ninguna en Andalucía Oriental, de modo que, a finales de los setenta, nuestro territorio aparecía como deficientemente dotado de carreteras, tanto en relación con su superficie como con su población (Villegas, 1979). Destacar en esta década la mejora sustancial de las relaciones con Málaga, con la apertura del nuevo acceso a través del Puerto de las Pedrizas en 1972 (Grindlay, 2001).

La configuración de las estructuras viarias va a cambiar radicalmente tras la llegada de la democracia y del “Estado de las Autonomías”, con una importantísima descentralización de la administración, en particular la de las carreteras. Estas van a pasar de una estructura radial centrada en Madrid, a otra centrada en la capital autonómica, pero transversal respecto a la primera, y con una cesión para la administración andaluza de un elevado porcentaje de la red viaria en 1984. El *Plan General de Carreteras 1984/91* definirá una red que asegure la continuidad y conexión de sus elementos a nivel estatal. En esta época es preciso hacer notar la carencia de itinerario alguno de carretera de doble calzada en Andalucía Oriental. Además, el importante desarrollo viario en forma de autovías a partir de mediados de los 80 se va a beneficiar de las ayudas directas provenientes de diversos fondos de la Unión Europea en un 40%.

Por su parte, la administración autonómica, a través del *Plan General de Carreteras de Andalucía 1987-1994*, tras su *Avance* desarrollado tres años antes, impulsará notables mejoras de los itinerarios regionales, e indudablemente el progreso de una red más capilar (redes principal -básica funcional e intercomarcal- y secundaria -comarcal y local-) entre sus poblaciones. Entre sus actuaciones destacará singularmente el desdoblamiento del eje central de Andalucía, la autovía A-92, que con su trazado estructurará internamente a la región, desde Sevilla a Antequera (N-334) y desde allí a Granada y Baza (N-342), en servicio desde 1993, así como diversos acondicionamientos y mejoras en el resto de la red (Grindlay, 2001). La A-92 se prolongará posteriormente desde Baza con un ramal (A-92N) hacia Puerto Lumbreras, a conectar con la autovía del Mediterráneo, y otro ramal desde Guadix (A-92S) (anterior N-324) hacia Almería, concluido en 2002.

En el posterior *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007* se incluyen, además de la terminación de los tramos pendientes de las autovías de la Red de Carreteras del Estado, como las Autovías Bailén-Granada-Motril (A-44) y del Mediterráneo (A-7), la A-92 Sur, entre Guadix y Almería, y otras vías de conexión que completan la malla de la *Red de Gran Capacidad*, como la autovía Iznalloz-Darro.

Respecto a la primera (A-44), completará el tramo de circunvalación de Granada (Calicasas-

Otura/Alhendín) en 1992, y los tramos Bailén-Jaén en 1995 y Jaén-Calicasas dos años después. Los tramos restantes hasta Motril se retrasarán más de una década: El tramo Otura/Alhendín-Ízbor se culminó en 2002, y los siguientes, Ízbor-Vélez de Benaudalla-La Gorgoracha, en 2009 y 2008 respectivamente. En cuanto a la Autovía del Mediterráneo (A-7), esta será la que tenga un mayor retraso, superior a las dos décadas respecto a sus primeros tramos, habiéndose concluido en la provincia de Granada los tramos Nerja-Almuñécar (La Herradura) en 2007 y hasta el enlace de Taramay (Almuñécar) dos años después, quedando pendiente de finalizar los restantes tramos: Taramay-Lobres (Salobreña), La Gorgoracha-Puntalón (Motril)-Carchuna-Castell de Ferro, y Castillo de Baños (Polopos)-Albuñol en el año próximo. Con lo que vuelve a repetirse, más de un siglo después, el lento y dificultoso desarrollo viario en la provincia.

Respecto a la red viaria provincial, tal y como se recoge en el estudio dirigido por J. Beas et al. (2004) sobre la *evolución de las infraestructuras y los equipamientos de los municipios de Granada*, su situación en los años setenta presentaba unas vías “con deficientes trazados y dimensiones, con una pavimentación frecuentemente mala para la circulación rodada, tanto entre poblaciones como con la capital”. Los cambios más significativos desde entonces en las carreteras provinciales se pueden reseñar como: “la remodelación del trazado, la mejora del firme, la ejecución de carreteras de nuevo trazado, caso del tramo Granada-Las Gabias y el ramal de Vegas del Genil”, “la adecuación de accesos a núcleos de población y la adecuación o ejecución de viarios que conectan los núcleos urbanos con equipamientos municipales” y, sobre todo, nuevas conexiones con las nuevas autovías, como el tramo Sorvilán-Los Yesos, que conectará el primero con vía de servicio de la Autovía del Mediterráneo, y la mejora de las conexiones con la A-92, como la carretera de Villanueva de las Torres-A92N.

Además de la geometría del trazado, los elementos de los que depende la calidad de las carreteras, condicionando los tiempos de recorrido, son “el tipo y el estado del firme, el ancho de la calzada y el tipo de señalización de que disponen”, elementos todos ellos que han mejorado sustancialmente en las últimas décadas en las carreteras provinciales. Es precisamente el firme uno de los componentes “que más ha evolucionado”, habiendo sustituido el aglomerado asfáltico, en la práctica totalidad de la red, a los pavimentos a base de conglomerantes y con tratamiento superficial, y habiendo mejorado sustancialmente el estado del firme, que se encuentra en su mayoría en buen estado. Asimismo se ha incrementado el ancho de la calzada en las carreteras provinciales, en las que alrededor de un tercio de la red tiene un ancho inferior a 5,5 m y casi un 20% tiene un ancho superior a 6,5m, y se ha mejorado sustancialmente la señalización, contando la mitad de las mismas con señalización horizontal y vertical (Beas et al., 2004).

En definitiva, la evolución de la red ha supuesto la mejora del acceso proporcionadas por las carreteras a las poblaciones, y de sus condiciones de confort y seguridad. Para valorar la **transformación de las condiciones de accesibilidad proporcionada por la red viaria provincial**, se

ha realizado un análisis de accesibilidad a Granada considerando la situación de la red viaria actual, pero variando las velocidades de recorrido sobre la red provincial considerando en la misma un estado muy deficiente, con una velocidad media de recorrido de 20 Km/h, un estado suficiente, considerando una velocidad media de 50 Km/h, y un estado bueno, considerando una velocidad media de 80 Km/h. En las poblaciones que no experimentan variación alguna, significa que o no o apenas utilizan la red provincial en sus desplazamientos a Granada. Sin embargo, los elevados diferenciales de tiempos de recorrido respecto a la situación actual en muchas poblaciones, muestran la relevancia que han supuesto las sucesivas mejoras de la red viaria provincial, como en Villanueva Torres, Dehesas de Guadix, Murtas, Alicún de Ortega o Turón, que suponen ahorros de tiempos de entre más de 40 min. y 1 h. (Ver Tabla 1.).

La suma total de tiempo de variación de la situación buena respecto a la deficiente en el recorrido de todas las poblaciones hacia Granada da un total de 26 horas. (Ver planos 8 y 9).

POBLACIÓN	Situación	Situación	Situación	Variación	Variación	Variación
	Deficiente	Suficiente	Buena	D.-S.	S.-B.	D.-B.
Armillá	11	11	11	0	0	0
Alhendín	16	16	16	0	0	0
Padul	22	22	22	0	0	0
Pinos-Puente	26	26	26	0	0	0
La Malahá	26	26	26	0	0	0
Dúrcal	29	29	29	0	0	0
Nigüelas	31	31	31	0	0	0
Ventas de Huelma	31	31	31	0	0	0
Iznalloz	32	32	32	0	0	0
Agrón	36	36	36	0	0	0
Piñar	40	40	40	0	0	0
Ízbor	42	42	42	0	0	0
Vélez de Benaudalla	44	44	44	0	0	0
Lanjarón	46	46	46	0	0	0
Salobreña	53	53	53	0	0	0
Almuñécar	70	70	70	0	0	0
Castell de Ferro	73	73	73	0	0	0
Carataunas	74	74	74	0	0	0
La Mamola	80	80	80	0	0	0
Torvizcón	98	98	98	0	0	0
Albuñol	101	101	101	0	0	0
Almegíjar	114	114	114	0	0	0
Albondón	121	121	121	0	0	0
Cástaras	134	134	134	0	0	0
Juñeres	138	138	138	0	0	0
Lobras	152	152	152	0	0	0
Motril	61	61	61	0	0	0
Moreda	46	46	46	0	0	0

Guadahortuna	50	50	50	0	0	0
Torre-Cardela	51	51	51	0	0	0
Pedro-Martínez	59	59	59	0	0	0
Colomera	42	42	42	0	0	0
La Zubia	28	28	28	0	0	0
Santa Fe	21	21	21	0	0	0
Busquistar	114	114	114	0	0	0
Capileira	104	104	104	0	0	0
Pitres	106	106	106	0	0	0
Pórtugos	109	109	109	0	0	0
Trevélez	138	138	138	0	0	0
Pampaneira	91	91	91	0	0	0
Bubión	98	98	98	0	0	0
Cenes de la Vega	26	26	26	0	0	0
Láchar	28	28	28	0	0	0
Cijuela	26	25	25	0	0	0
Moraleda de Zafayona	38	38	38	0	0	0
Santa Cruz del Com.	65	65	65	0	0	0
Loja	48	48	47	0	0	0
Salar	44	44	44	0	0	0
Órgiva	62	62	61	0	0	0
Huétor-Vega	22	22	22	0	0	0
Pinos-Genil	31	31	30	0	0	1
Maracena	16	15	15	1	0	1
Jun	22	21	21	1	0	1
Talará (Lecrín)	29	28	27	1	0	1
Benalúa de las Villas	42	41	40	1	1	2
Soportújar	79	78	77	1	1	2
Bérchules	156	156	154	0	2	2
Cozvíjar	29	28	27	1	1	2
Diezma	41	41	39	0	2	2
Huétor-Santillán	26	26	24	0	2	2
Churriana de la Vega	16	15	14	1	1	2
Atarfe	20	18	17	2	0	2
Alcudía de Guadix	62	62	60	1	2	2
Guadix	63	63	61	1	2	2
Huéneja	71	71	69	1	2	2
Dólar	72	72	70	1	2	2
Caniles	90	89	87	1	2	2
Zújar	87	87	85	1	2	2
Baza	82	81	79	1	2	2
Cúllar	92	91	89	1	2	2
Cájar	21	20	19	1	1	2
Chauchina	24	23	22	2	0	2
Pulianas	19	17	16	2	0	2
Galera	106	105	104	1	2	2
Huésca	116	115	113	1	2	2
Puebla de D. Fadrique	127	126	124	1	2	2

Tabla 1.
Tiempo en minutos de acceso a Granada en diferentes situaciones de la red Provincial de carreteras.
Elaboración propia

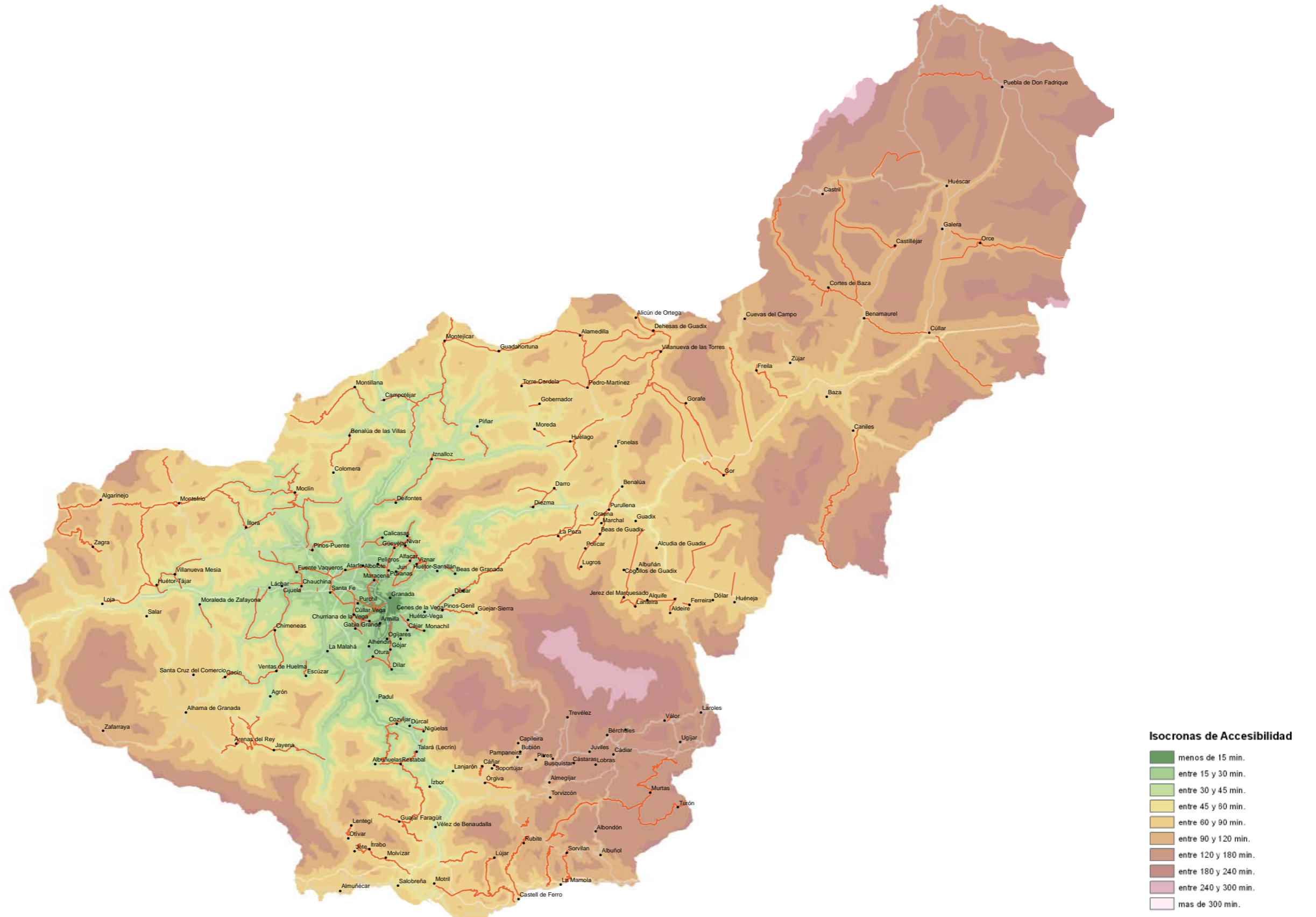
Castilléjar	106	105	104	1	2	3
Laroles	148	147	145	1	2	3
Albolote	21	20	18	1	2	3
Ogíjares	19	17	16	1	1	3
Benamaurel	90	89	87	1	2	3
Purullena	49	49	46	0	2	3
La Calahorra	68	67	66	1	2	3
Campotéjar	39	36	36	2	1	3
Gabia Grande	17	17	15	0	3	3
Peligros	22	21	19	2	2	3
Otura	20	18	17	3	1	3
Illora	39	38	36	1	3	3
Darro	49	48	45	0	3	3
Alfacar	22	20	18	2	2	4
Huétor-Tájar	46	43	42	3	1	4
Víznar	23	21	19	2	2	4
Gobernador	54	51	50	3	1	4
Zafarraya	105	105	100	0	4	5
Ferreira	73	70	68	3	2	5
Alhama de Granada	67	67	62	0	5	5
Escúzar	35	31	30	4	1	5
Zagra	79	74	73	5	1	6
Monachil	30	26	24	5	2	7
Güevéjar	26	21	19	5	2	7
Beas de Granada	34	29	27	4	3	7
Jete	73	73	66	0	7	7
Marchal	62	58	55	4	3	7
Villanueva de Mesia	46	40	38	6	1	7
Cáñar	76	69	68	6	2	8
Graena	63	57	54	5	3	8
Aldeire	77	71	68	6	3	9
Benalúa	62	56	53	6	3	9
Fonelas	66	61	58	6	3	9
Válor	171	170	162	1	8	9
Deifontes	38	30	28	8	2	10
Calicasas	32	24	22	8	2	10
Gójar	26	18	16	8	2	10
Cúllar Vega	25	17	14	8	3	11
Huélago	57	48	46	9	2	11
Dúdar	42	33	31	9	2	11
Freila	87	81	76	5	6	11
Fuente Vaqueros	34	26	23	8	3	11
Dílar	32	23	20	9	3	12
Cuevas del Campo	100	99	89	1	10	12
Purchil	24	15	13	9	3	12
Otívar	82	79	70	3	9	12

Gor	74	66	62	8	4	12
Moclín	52	42	39	10	3	12
Beas de Guadix	66	57	53	9	4	13
Molvízar	69	59	56	11	3	13
Nívar	35	24	21	10	3	14
Alquife	84	74	70	10	4	14
Mecina Bombarón	164	164	150	0	14	14
Cádiar	151	151	136	0	14	14
Montillana	57	45	42	12	3	15
Restabal	47	35	32	12	3	15
Quéntar	52	38	35	14	4	17
Albuñán	87	75	69	12	6	18
Cogollos Vega	40	26	22	14	4	18
Cortes de Baza	113	100	95	13	5	18
Lújar	110	100	92	10	8	19
Rubite	106	96	87	10	9	19
Orce	122	109	103	14	6	19
Chimeneas	50	34	30	16	4	20
Cogollos de Guadix	86	70	65	15	5	20
Lentegí	100	90	79	9	12	21
Arenas del Rey	74	61	52	12	9	21
Lanteira	93	77	72	16	6	21
Ugíjar	175	174	152	1	22	22
Ítrabo	81	62	57	20	5	25
Polícar	83	64	58	19	6	25
Güejar-Sierra	65	45	39	20	6	26
Jayena	68	47	42	20	5	26
La Peza	76	56	50	20	6	26
Castril	141	128	115	13	13	26
Guajar Faragüit	81	60	53	21	7	27
Montefrío	77	59	49	18	9	27
Sorvilan	121	100	94	22	6	28
Albuñuelas	70	47	41	23	6	29
Alamedilla	90	68	61	22	7	29
Cacín	72	48	42	24	6	31
Algarinejo	108	94	77	14	17	31
Jerez del Marquesado	100	76	68	24	8	32
Gorafe	102	77	69	25	8	33
Montejícar	80	53	45	27	8	35
Lugros	97	69	61	28	9	37
Villanueva Torres	112	81	70	32	11	42
Dehesas de Guadix	132	89	76	44	12	56
Murtas	183	149	126	34	23	57
Alicún de Ortega	143	94	80	49	14	63
Turón	210	169	139	41	30	70

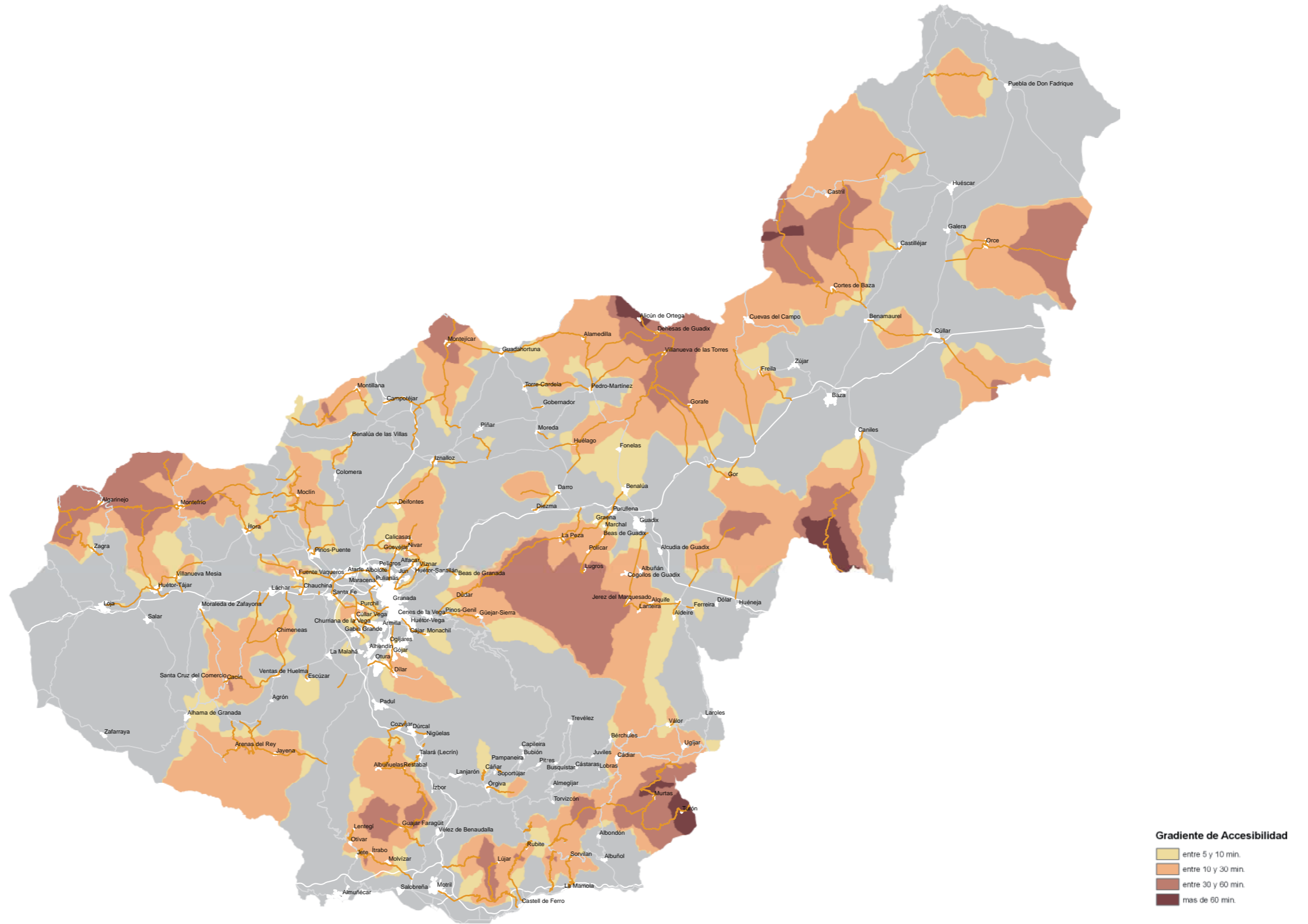
Tabla 1.

Tiempo en minutos de acceso a Granada en diferentes situaciones de la red Provincial de carreteras.

Elaboración propia



Plano 8.
Isocronas de Accesibilidad en la provincia de Granada



Plano 9.
Gradiente de Accesibilidad en la provincia de Granada

1.1.3. Marco normativo

La normativa vigente en esta materia es la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía que cuenta con algunas modificaciones puntuales. Teniendo en cuenta la existencia en nuestra Comunidad de tres redes de carreteras, cada una titularidad de una administración distinta (estatal, autonómica y provincial), la Comunidad Autónoma de Andalucía ejerce su competencia en materia del dominio público viario de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía a través de los correspondientes órganos de la Administración de la Junta de Andalucía, y asimismo las redes de las respectivas Diputaciones Provinciales. El objetivo de esta competencia es la mejor protección, uso y explotación de las diferentes carreteras existentes en nuestra comunidad, de forma que se garantice la prestación del servicio público.

Así las Diputaciones Provinciales ejercen sobre el dominio público viario del que son titulares, es decir su Red Provincial, las siguientes competencias: planificación, proyección, construcción, financiación, conservación, seguridad vial, explotación, uso y defensa. Es en relación a estas últimas en que se plantea el presente Estudio.

Con objeto de garantizar la libre circulación de los ciudadanos y la accesibilidad territorial a nivel local, la red de carreteras se configura como un servicio público que ha de ser prestado por parte de la administración provincial. Para el correcto desempeño de este servicio público se ha de delimitar un marco físico en el que se pueda establecer la Red Provincial de Carreteras. A esta plataforma física en la que se sitúan las diferentes carreteras se le conoce como **Dominio Público Viario**.

La importancia del dominio público viario en esta Ley se pone de manifiesto ya en su exposición de motivos donde se indica el objeto de la misma en: (1.) *la definición, la gestión y la defensa del dominio público viario de Andalucía*. Así también se reconoce más adelante que: *el objeto de esta Ley no lo constituyen las carreteras en sentido estricto, sino que abarca al conjunto del dominio público viario, con el fin de lograr una más adecuada protección, uso y explotación de aquellas, de forma que quede garantizada la prestación del servicio a los usuarios, a los territorios y a la economía en general. Por ello, el uso y protección del dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía pasa a ser el denominador común del (...) texto normativo, como concepto jurídico ms amplio y avanzado que el de carreteras, en la medida en que está formado por las carreteras propiamente dichas, sus zonas funcionales y la zona de dominio público adyacente a las anteriores*.

Respecto a la configuración de la **titularidad del dominio público viario** de la red de carreteras de Andalucía se establece que *la Comunidad Autónoma asume la titularidad de la red de especial*

interés para la Comunidad Autónoma, y las Diputaciones provinciales se constituyen en titulares del resto del dominio público viario, que se configura como red de especial interés provincial, las cuales ejercerán sus competencias en los términos que la (...) norma establece.

Finalmente se establece el objeto de (5.) *la dinamización de la explotación, mantenimiento y conservación del dominio público viario*. (...) *Los elementos que conforman el dominio público viario han de ser, pues, sometidos a un continuo y especial cuidado, debiendo habilitarse, de forma constante, los recursos económicos necesarios para su conservación y mantenimiento en buen estado. La (...) norma apuesta por la decidida y activa explotación de dicho dominio público, a través de la aplicación de instrumentos para su defensa y el aprovechamiento de su uso por la iniciativa privada, con el fin de financiar el mantenimiento y las obras de conservación de aquel, tal y como se pretende en el presente Estudio*.

El *título I* contiene las *disposiciones generales de la Ley*, agrupadas en cinco capítulos referentes al dominio público viario, su titularidad y competencias, sus elementos, la clasificación de las carreteras y de las actuaciones y el Catalogo de Carreteras de Andalucía.

Según esta Ley el **Dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía** (Artículo 2) *está formado por las carreteras, sus zonas funcionales y las zonas de dominio público adyacente a ambas, definidas en la misma*.

Sobre la **Titularidad del dominio público viario** (Artículo 5.2) *las Diputaciones provinciales son titulares del dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía que se integre en la correspondiente red de especial interés provincial en sus respectivos ámbitos territoriales*.

Sobre las **Competencias** (Artículo 6.2) *las Diputaciones provinciales ejercerán sobre el dominio público viario del que sean titulares las siguientes competencias: planificación, proyección, construcción, financiación, conservación, seguridad vial, explotación, uso y defensa, todo ello en los términos establecidos en los títulos II, III y IV de la (...) Ley*.

Son **Carreteras** (Artículo 8), *las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles*.

Respecto a las **Zonas funcionales de las carreteras** (Artículo 11) *se considera zona funcional de una carretera a toda superficie permanentemente afectada al servicio público viario, tales como las superficies destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, afo-*

ro, pesaje, parada de autobuses, v.as de servicio, instalaciones de servicio, así como las destinadas a la ubicación de las instalaciones necesarias para la conservación del dominio público viario, y otros fines auxiliares y complementarios.

La **Zona de dominio público adyacente a las carreteras** (Artículo 12) está formada por dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas (...) de tres metros de anchura en las vías convencionales, medidos en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma.

En las travesías dicha zona quedará fijada por el correspondiente planeamiento urbanístico. (...) La zona de dominio público adyacente a las zonas funcionales de las carreteras está formada por una franja de terreno de ocho metros de anchura, medidos desde el borde exterior del perímetro de la superficie que ocupen...

El título II se refiere al régimen del dominio público viario. Sobre la **Explotación del dominio público viario** (Artículo 50), esta comprende todas las acciones encaminadas a la defensa del mismo y su mejor uso y aprovechamiento. (...) incluye, entre otras, las siguientes operaciones:

- Ordenación y autorización de accesos.
- Uso de las zonas de protección.
- Utilización de los elementos funcionales.
- Inspección y autorización de obras e instalaciones.
- Gestión de las tasas y cánones que se exijan por su uso común especial o privativo.
- Concesión de áreas de servicio.
- Información a los usuarios de la red de carreteras de Andalucía en cuanto a su estado, actuaciones y otros aspectos.

Por el uso privativo del dominio público viario se establecerá el correspondiente canon, que se fijará en función de la superficie a ocupar, la ubicación y el tráfico que discurra por la vía.

La explotación por terceros de obras y servicios públicos relativos al dominio público viario, que supongan el abono de contraprestaciones económicas por parte de los usuarios de dichas obras y servicios, llevará aparejada la obligación de satisfacer un canon a la Administración titular de la vía sobre la que se implanten dichas obras o servicios públicos, en los términos previstos legalmente.

En cuanto a la **Gestión de la explotación** (Artículo 51), la Administración, con carácter general, explotará directamente el dominio público viario. También se podrá explotar por gestión indirecta, en cualesquiera de sus modalidades, en los términos establecidos en la legislación de contratos y

de patrimonio de las Administraciones Públicas. Los elementos funcionales serán explotados por cualesquiera de los sistemas de gestión de los servicios públicos establecidos en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.

Asimismo, la legislación autonómica de carreteras, establece en su título III sobre protección y uso del dominio público viario, a continuación del dominio público adyacente, otras zonas de protección, que aunque no son titularidad de la comunidad autónoma o las diputaciones, si son objeto de protección. Se trata, a continuación del dominio público adyacente, de las siguientes zonas (Artículo 53): de servidumbre legal, de afección y de no edificación.

La **zona de servidumbre legal de las carreteras** (Artículo 54) consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público adyacente y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, y a una distancia (...) de ocho metros en las vías convencionales, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas. (...) En esta zona no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial y previa autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera.

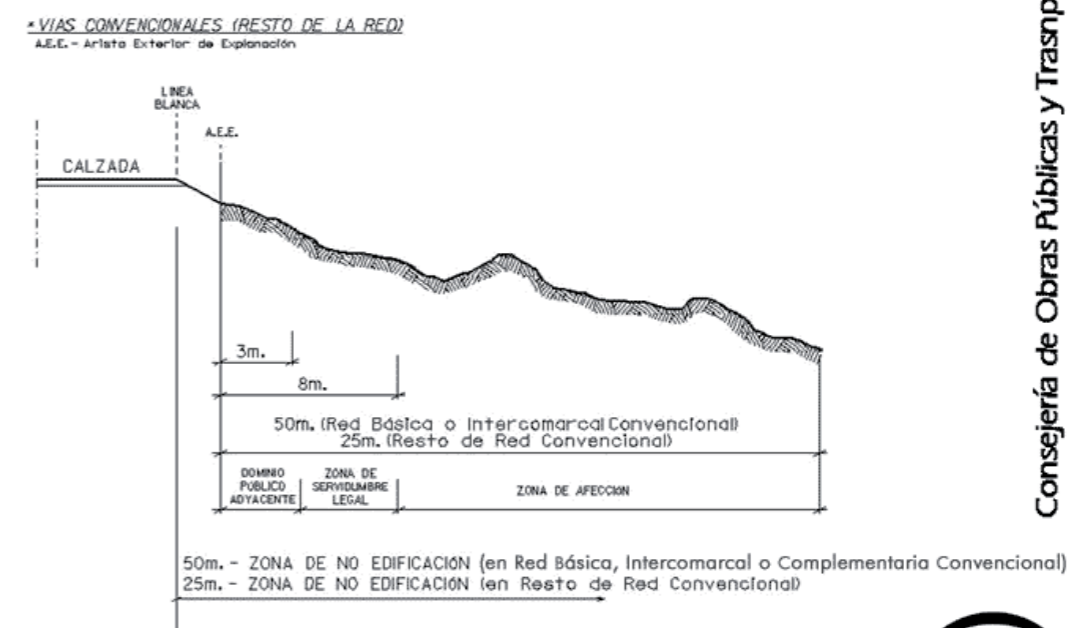


Figura 4.
Esquema de Zonas de protección y dominio público en vías convencionales.
Fuente: Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

La *zona de afección de las carreteras* (Artículo 55) consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre legal y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia (...) de veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

La *zona de no edificación de las carreteras* (Artículo 56) consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por las aristas exteriores de la calzada y exteriormente por dos líneas paralelas de las citadas aristas y a una distancia de (...) veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

Así pues en la Red Provincial será preciso atender a los 3 metros de Dominio Público Adyacente, los 8 de Servidumbre legal y los 25 m de No Edificación

Finalmente el *título IV atiende a la defensa del dominio público viario*, con los capítulos sobre *Intervención de la Administración e Infracciones y sanciones*.

La **Red Provincial de Granada**, a integrar en el Catálogo de Carreteras de Andalucía, se aprobó por *ACUERDO de 25 de julio de 2006, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Red Provincial a integrar en el Catálogo de Carreteras de Andalucía*, publicado en BOJA nº 169 de 31 de agosto de 2006, con un total de 1.236,33 Kilómetros. En este se introdujeron las modificaciones puntuales en la Red Autonómica aprobada por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 6 de septiembre de 2005.

Finalmente, el resultado de los trabajos de actualización acometidos en la red desde julio de 2006, se recoge en el documento *Actualización de la Red de Carreteras de Andalucía*, de marzo de este año, que pretende reflejar la situación actual tanto de la Red Autonómica como de la Red Provincial y servir de base a la elaboración del definitivo Catálogo de Carreteras de Andalucía una vez hayan culminado los procesos de transferencia con otros organismos titulares de carreteras. En él la Red Provincial de Granada aparece con una longitud total de 1.239,19 Km. El listado de la Red Provincial de Carreteras de Granada se recoge en el **Anexo 1**.

Por otra parte, la actividad urbanística, competencia de las Comunidades Autónomas, está regulada en Andalucía por la ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la ley 7/2002, de 17 de diciembre, de **Ordenación Urbanística de Andalucía**.

1.1.4. Estructura del Estudio

Para atender al objeto del presente Estudio: la valoración y rentabilización económica del Dominio Público Viario de la Red Provincial de Carreteras de Granada, el trabajo se estructura en dos documentos:

El **primero** se refiere a la **valoración patrimonial y económica del dominio público viario**, como elementos construidos que ocupan unos suelos y por su uso. Así se procede a la **valoración de la red provincial**, con la determinación, tanto del valor general del Dominio Público Viario, según los suelos que ocupa (urbanos, urbanizables y no urbanizables con relación a los desarrollos urbanísticos municipales del planeamiento vigente), como el valor general de la red construida, que incluye, además de las carreteras, los puentes que son catalogados y valorados patrimonial y económicamente. Para éstos, se tiene como valiosa referencia previa un Catálogo-Inventario Histórico (Fernández Palomares, et al., 1985). Al final se incluye un cuadro síntesis de valoración de la red provincial. También se recoge el estudio del **uso del Dominio Público Viario**, con referencias a su gestión (Belmonte, 1998), desarrollado a través de la búsqueda, revisión, ordenación e informatización de los expedientes administrativos de solicitud de licencias y concesiones de uso del mismo, en los archivos de la Excelentísima Diputación Provincial de Granada, procediéndose a su relación en tablas y a su localización geográfica. Finalmente se incluyen las conclusiones derivadas de los mismos.

El **segundo** se refiere a **ideas y estrategias económicas**, cuyo objeto es identificar las oportunidades urbanísticas, logísticas y patrimoniales en su entorno, para su puesta en valor y su rentabilización futura. En cuanto a las **oportunidades urbanísticas**, se recogen los trabajos de identificación de los tramos de la red viaria provincial incluidos en desarrollos urbanísticos municipales, señalando su clasificación y su calificación, y la cuantificación del aprovechamiento urbanístico que correspondería a la Diputación en tres horizontes de desarrollo, según la situación del planeamiento: cercano, próximo y lejano, y en una serie de fichas. Respecto a las **oportunidades logísticas**, se identifican en la provincia áreas con potencial logístico y de oportunidad -derivado de su situación en la proximidad de encrucijadas viarias y de áreas de alta accesibilidad, y en el entorno de áreas de relevante actividad económica-, y su vinculación potencial a la red viaria provincial, estableciéndose su localización geográfica y unas recomendaciones para un horizonte futuro, tomando como referencia las experiencias recogidas en la literatura especializada (Puertos del Estado, 2002; Ragàs Prat, 2012). Respecto a las **oportunidades patrimoniales**, se procede a su reconocimiento derivado del valor patrimonial intrínseco de las carreteras y sus puentes, tanto como elementos construidos, como por el valor patrimonial de las rutas y los itinerarios que desarrollan, como espacio de tránsito a través del cual se han materializado las relaciones entre los pueblos, y como espacio privilegiado para la

percepción del paisaje y para acceder al conocimiento de los territorios. Para ello se tiene como referencia fundamental los trabajos de Rodríguez Lázaro, et al. (2007), y las experiencias que recogen, así como otras cercanas como las desplegadas por *Las Rutas del legado Andalusi*. A partir del catálogo y la valoración patrimonial de los puentes, se va a realizar una selección de los de mayor interés para proponer en su entorno unos miradores, desde los que poner en valor dichos puentes, como objeto de contemplación y para que pueda ser reconocido su alto valor patrimonial. Para ello se considera el estudio “*La carretera en el paisaje*” (Español, et al., 2008).

1.1.5. Referencias

Beas Torroba, J., Mateos López, M.C. y Gallardo García, V. (dirs.) (2004): Las infraestructuras y los equipamientos de los municipios de Granada. Su evolución en los últimos 25 años. Diputación de Granada.

Belmonte Sánchez, A.: Gestión del Dominio Público en la A-92 en la Provincia de Granada. En I Congreso Andaluz de Carreteras. TOMO I. Ed. Asociación Española de la Carretera, 1998. pp. 753-8

Consejería de Obras Públicas y Vivienda (2012): Plan de Aforos de la Red Principal de Carreteras de Andalucía 2011. Mapa de Tráfico, Provincia de Granada.

Díaz Quidiello, J. (coord.), Olmedo Granados, F. et al. (2009): Atlas de la historia del territorio de Andalucía. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Sevilla.

Español Echániz, I. (Inv. ppal.) (2008): La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto. Junta de Andalucía. Sevilla.

Fernández Palomares, A. et al.-Cátedra de estética en la Ingeniería. (1985): Catálogo-Inventario Histórico de los puentes de Andalucía: provincia de Granada. Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

Grindlay Moreno, A.L. (2001): Los Puertos Mediterráneos Andaluces: Centralidad Urbana y Dimensión Territorial. Tesis Doctoral CD. Editorial Universidad de Granada.

Hernández Gómez-Arbolea, E. (1997): Viabilidad caminera y asentamientos humanos: la construcción de la red de carreteras de Granada y el sistema de ciudades. Tesis Doctoral Inédita. E.T.S.I.C.C.P. Universidad de Granada.

Instituto Nacional de Estadística (INE). <http://www.ine.es>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) (2013): Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA). Distribución Espacial de Población en Andalucía.

LEY 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.

Ministerio de Fomento (2013) Mapa de Tráfico. Granada 2012.

Puertos del Estado (2002): Guía para el desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas Portuarias. Ministerio de Fomento.

Ragàs Prat, Ignasi (2012): Centros logísticos: planificación, promoción y gestión de los centros de actividades logísticas. Marge Books, Barcelona.

Rodríguez Lázaro, F.J., Coronado Tordesillas, J.M., Ruiz Fernández, R., Garcilaso de la Vega, J. (2007): Análisis y Valoración del Patrimonio Histórico de las Carreteras Españolas 1748-1936. Cuadernos de investigación CEHOPU, nº 2. Ed. Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento, Madrid.

Uriol Salcedo, J.I. (2001): Historia de los Caminos de España. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

Villegas Molina, F.: "Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía Oriental". Revista de Estudios Regionales, vol. Extraordinario, nº 1, 1979. p. 55.