

# Alzada

Noviembre-Febrero  
1995  
Nº 37-38

COLEGIO OFICIAL DE APAREJADORES Y ARQUITECTOS TÉCNICOS DE GRANADA



Lo que nos dejó Granada'95

ARMADO Y MONTAJE  
EN OBRA DE FERRALLA

VIGA ARMADA  
TIPO BEYLA

FORJADOS BEYLA  
MATERIALES DE CONSTRUCCION T.L. 348752

OFICINA TECNICA

MATERIALES DE  
CONSTRUCCION

*Forjados Beyla, S.L.*

Polígono Industrial la Catalana  
Tif. (958)348752 - Fax. (958)348750  
18360 - HUETOR TAJAR (Granada)

## Comunicación del Gabinete de Prensa del Consejo General

**E**l Ministerio de Obras Públicas estudia introducir en el borrador de la futura Ley de Ordenación de la Edificación la capacidad de los arquitectos técnicos de proyectar algunas edificaciones menores, según publica hoy Cinco Días. El diario económico informa sobre la situación actual del borrador que prepara el Ministerio y que actualmente se encuentra en fase de discusión por todos los sectores implicados.

Entre las medidas que baraja el Ministerio figura que los promotores retengan durante un número de años todavía sin determinar, un tanto por ciento al establecer el valor final de la obra. El propósito es garantizar la reparación de desperfectos que se deriven de anomalías en la construcción. Los promotores han manifestado su rechazo a la iniciativa ministerial, ante el temor de que la medida produzca un importante encarecimiento de las obras.

El diario informa también sobre las condiciones de seguro de riesgo en las obras que establecerá la LOE, lo que obligará a un amplio abanico de profesiones a la suscripción de un seguro por un período de diez años para cubrir posibles desperfectos.

Por otra parte, en las páginas de opinión se hace referencia a la situación de la Ley de Colegios Profesionales: "La tramitación —dice— está resultando más lenta de lo proyectado, debido a la falta de coordinación de los distintos organismos del Gobierno a la hora de comunicar la reforma a cada uno de los colegios".

"...Esta larga espera está siendo aprovechada por los colegios para la elaboración de una postura conjunta frente a la ley, tarea que ellos mismos reconocen muy compleja a la vista de los muy distintos efectos que producirá en cada profesión".

A juicio del diario económico "detrás de este largo proceso de espera sin noticias, subyace la preocupación de varios colegios de que esta fase de estudio se aproveche por la Administración para introducir algún cambio de última hora".

El Suelto termina afirmando la "gran habilidad" con que cuentan los colegios profesionales para conseguir que las enmiendas parlamentarias se ajusten a sus reivindicaciones: "la anterior tramitación de la Ley de Colegios es un buen ejemplo". ■

28 de febrero de 1995



Nº 37-38  
**Noviembre-Febrero-1995**  
**COLEGIO OFICIAL DE APAREJADORES Y ARQUITECTOS TÉCNICOS DE GRANADA**  
**Consejo de Redacción**  
 José Antonio Aparicio Pérez  
 Pedro Pérez Molina  
 J. Alberto Sánchez del Castillo  
 Francisco Gálvez Martín  
**Dirección**  
 Miguel Sangüesa Alba  
**Secretaría de Redacción**  
 Nani Pérez Vera  
**Colaboradores**  
 Amina Nasser  
 Jesús García  
 José Luis Cañavate  
 M<sup>º</sup> Isabel Soto Pino  
 J. Ignacio Carrillo de Albornoz  
 Francisco Correa Acosta  
 José García  
 Francisco Moreno Vargas  
**Fotografía**  
 Manuel Mario Bello  
**Publicidad**  
 Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Granada  
 Plaza de la Trinidad, 11 3<sup>º</sup>  
**Fotocomposición-Maquetación**  
 Línea-2 Comunicación  
**Filmación**  
 Portada, S.L.  
**Imprime**  
 T. G. Arte, Juberías & Cía, S.L.  
**Depósito Legal**  
 GR-128-1988  
 ISSN-1131-9844

## Sumario

<b>Página Tres</b>	<b>3</b>
<b>Actualidad:</b>	
1995: De todo menos nieve	5
La Ronda sur	6
El cauce del río Genil, una realidad	7
Los candiles de la circunvalación	8
Nuevo Aeropuerto	9
El Albaicín, crónica de una crisis	10
El retorno del mercado	13
El sueño de circular a pie	15
«No nos va a temblar el pulso para tomar medidas de tráfico»	18
«Nuestro objetivo es conseguir una ciudad en la que el coche no sea un elemento distorsionante»	22
El automóvil, ese viejo medio de transporte	27
<b>Colegio</b>	
Curso sobre la Ley de Protección Ambiental Andaluza	36
Experto universitario en Urbanismo 1ª edición 1994-1995	37
Junta General de Colegiados	39
Curso sobre cubiertas	39
Convenio multilateral de habilitación intercolegial	40
Imposición de insignias	43
Curso de estaciones totales	44
Convenio con la Universidad de Granada	45
<b>La Granada de Ayer</b>	<b>46</b>
<b>Temas Legales</b>	
Nuevo texto de la Ley de Arrendamientos Urbanos	51
Normativa sobre las tasaciones periciales contradictorias	55
<b>Colaboración</b>	
Exclusiones por falta de reparación en la garantía de daños por agua de las pólizas de seguro de multi-riesgo del hogar	57
La Granada que fue	60
<b>Tecnología</b>	
El espacio ambiental integrado. Las interacciones entre las dimensiones del espacio	62
<b>Urbanismo</b>	
Doce ideas para el campus de la Salud	68
<b>De Granada</b>	
A eso de las once	72
La olla de San Antón	73
<b>Biblioteca</b>	
	74

### 1995: De todo menos nieve

M.S.

En efecto, 1995 ha traído a Granada la realidad de muchas esperadas promesas, inversiones multimillonarias y mejoras por todos esperadas. De todo, menos nieve, que era el elemento fundamental para la celebración del Campeonato del Mundo de Esquí Alpino. No ha podido ser y esperamos que en febrero de 1996 pueda celebrarse este acontecimiento que lleve la imagen de Granada por todo el mundo. De momento, en 1995 Granada se ha encontrado con un nuevo cauce para el río Genil,

un nuevo aeropuerto, la ronda sur con los nuevos accesos a la Alhambra y a Sierra Nevada, una nueva estación de autobuses y, esperamos que para 1996 hayan concluido los trabajos, se viene trabajando intensamente en la construcción del tramo de autovía Bailén-Granada. Así, pues, puede concluirse que no todo ha sido malo en este comienzo de 1995. Granada ha sacado partido a un evento que, a pesar de no haberse podido celebrar por causas ajenas a todos, ha hecho realidad sueños que desde hace años esperábamos los granadinos. ■

## La Ronda Sur

M.S.

La construcción de los nuevos accesos a la Alhambra y a Sierra Nevada o Ronda Sur, ha venido a solventar problemas circulatorios en la propia capital y en los accesos a ésta desde municipios situados en su cinturón, evitando el tránsito por el centro de la ciudad a los vehículos que desean subir o bajar de Sierra Nevada. A la entrada a la capital la carretera gira y se enfrenta a los túneles del Serrallo para desembocar en la autovía de circunvalación. Además, la variante de Cenes de la Vega, una vía de nueva construcción que parte desde el fin de la Ronda Sur y sube frente a Lancha del Genil, Cenes de la Vega y Pinos Genil. El ramal discurre por la margen del río Genil opuesta al trazado clásico de la carretera de la sierra, la GR-420. En un primer tramo, hasta la altura de Cenes, la vía discurre en paralelo al río. A partir de ahí se separa de este e inicia la parte de ascenso más pronunciado para encontrarse en el kilómetro 12 con la GR-420, a la que da el relevo. Con una

longitud ligeramente superior a los ocho kilómetros, esta variante cuenta con una calzada simple de siete metros de ancho y dos carriles. Tras la variante de Cenes surge la tercera solución la GR-420, que ha registrado reformas. Es éste, sin duda, el tramo que se ha visto envuelto en la mayor polémica. Los accesos a la estación de esquí se completan con un ramal inferior a la urbanización de Pradollano. Este tramo cuenta con una longitud de unos 900 metros y nace en la variante del Dornajo. Presenta por lo demás una intersección en forma de T que permite la entrada a la estación y una glorieta que hace lo propio con la terminal. De este acceso inferior a su vez nace un último ramal que lo conecta con el nuevo aparcamiento de Pradollano. Además de un espacio al aire libre destinado al estacionamiento de autocares, presenta un ensanchamiento ideado para acceder a las diferentes alturas del aparcamiento. Y, por fin, un acceso intermedio a la estación conecta la zona central de la misma con la carretera de la sierra. ■



Ronda Sur de Granada.

## El cauce del Genil, una realidad

M.S.

La recuperación del Genil en su tramo urbano -que se prolonga a lo largo de algo más de tres kilómetros- ha sido un anhelo largamente acariciado por Granada. Objeto de múltiples promesas políticas sistemáticamente incumplidas por lo que al comienzo de su ejecución se refiere, el proyecto finalmente vio la luz cuando, efectivamente, hubo millones encima de la mesa. Los impulsores del plan matan, esta vez sí, dos pájaros de un tiro. Acaso el más perentorio sea la remodelación de los regadíos de la Vega granadina, que se abastece de riego desde hace siglos a través de acequias que cruzan las calles de la capital para morir en los campos localizados más abajo. El resultado de la operación será la transformación total de los riegos de la

Vega. El plan es posible gracias a la entrada en funcionamiento años atrás de los embalses de Canales y Quéntar, capaces de regular el riego en cabecera. De este modo quedan suprimidas todas las acequias que recorren el casco urbano de Granada, que nacen ahora después de que el Genil cruce la ciudad, precisamente donde están ubicadas las zonas de riego. Este plan ha sido simultaneado con otro que, sin ambages, cambia la faz de buena parte de la ciudad. No se trata de otra cosa que de procurar para el río un caudal de agua estable y permanente. Esta idea supone para la ciudad recuperar algo que hasta hace bien poco no era más que una trinchera, una cicatriz que desgajaba Granada en dos y se asemejaba más a un estercolero que a una corriente caudalosa y continua de aguas juntas que van a desembocar en otro o en el mar, que es como los diccionarios definen el término **río**. En todo su recorrido, el cauce ha sido impermeabilizado para evitar pérdidas de agua. La obtención de un caudal permanente es posible a través de un sistema de diferentes compuertas



Aspecto que presenta el río Genil a su paso por el centro de Granada.

que, jalonadas a lo largo del trayecto urbano, regulan el paso del agua, a modo de muro, y se van sucediendo a través de los casi 2.000 metros por los que se prolonga este tramo escalonado, hasta aproximadamente la altura de la clínica de la Inmaculada. Esto permite hacer realidad que el río acoja, en las proximidades de la biblioteca pública situada en el paseo del Salón, una amplia zona recreativa cuyo principal atractivo es el de un embarcadero. Además, en otro de sus tramos, situado más arriba del Puente Verde y a la altura de las pistas deportivas de Bola de Oro, ha quedado posibilitada la práctica del piraguismo. Este trecho, destinado a utilización deportiva, de 1,340 metros de longitud, se subdivide a su vez en tres partes. Una de ellas será utilizada como canal de transporte. La novedad atractiva surge con las otras dos: la primera, por la que las aguas transcurrirán sosegadamente para las embarcaciones y la segunda, denominada como tramo de aguas bravas, donde el cauce del río alcanzará mayores vaivenes. n



Candiles que iluminan uno de los nuevos accesos a la ciudad.

## Los "candiles" de la circunvalación

M.S.

Los llamados "candiles" de la circunvalación de Granada, símbolo de las diferentes entradas a la ciudad, entraron en funcionamiento el pasado mes de enero. Estos "candiles", como los denominó su creador, un ingeniero del MOPT, iluminan la calzada de la circunvalación y las rotondas situadas bajo la vía. La instalación de estos puntos de luz han contado

con una inversión de unos 150 millones de pesetas. Son un total de cuatro puertas con 16 focos. Cada uno de ellos soporta cinco grandes focos, y a su vez están iluminados desde abajo para convertirse en puntos de referencia con el fin de que los conductores, desde lejos, sepan donde se encuentran las nuevas puertas de Granada. ■

## Nuevo Aeropuerto

M.S.

La celebración del Campeonato Mundial de Esquí lo exigía y el pasado 18 de enero se hizo realidad otro de los proyectos que el citado acontecimiento deja en Granada: el aeropuerto que, con sus nuevas instalaciones, consigue duplicar su capacidad. Las nuevas instalaciones son capaces de soportar un flujo anual de medio millón de viajeros, cifra que, según los cálculos de los expertos, se alcanzará dentro de una década. Las obras han supuesto una inversión de 1.700 millones de pesetas y han servido para duplicar la capacidad de la terminal de viajeros, del aparcamiento y del estacionamiento de aeronaves.

El nuevo edificio terminal, la actuación más vistosa, ocupa una superficie de 4.925 metros cuadrados. Dispone de once mostradores de facturación, dos cintas de entrega de maletas y otra especialmente habilitada para distribuir equipajes singulares. La remodelación ha afectado también al aparcamiento público, que ha pasado de tener 8.500 metros cuadrados a 14.300. Dicha ampliación está pensada para admitir 430 coches y siete autobuses. En cuanto a la pista de vuelo, se ha reforzado el pavimento y se ha aumentado la superficie destinada al estacionamiento de aviones que pasa de 27.000 metros cuadrados a 43.000. ■



Nueva terminal del aeropuerto de Granada.

## El Albaicín, crónica de una crisis



Aspecto de una calle del Albaicín

**El barrio se incorpora al Patrimonio Mundial en una situación de decadencia**

A.N.

El Albaicín se ha incorporado al Patrimonio Mundial en plena decadencia. La inclusión del barrio en el listado de bienes culturales de la Unesco supuso una batalla de catorce años. El conjunto urbano tiene ahora la marca de prestigio de ser Patrimonio de la Humanidad. Pero se incorpora al catálogo en una situación límite. En los últimos años, el barrio ha estado bastante olvidado por los poderes públicos. La única iniciativa fue la redacción del Plan Especial Albaicín, aprobado ya hace años, pero no ejecutado.

El Albaicín tiene doce mil habitantes. Este dato ilustra la alarmante pérdida de población producida en los últimos 20 años si se compara con los 32.000 habitantes que tenía el barrio en 1965. Al descenso poblacional ha seguido una cierta decadencia arquitectónica. El número de viviendas desocupadas se ha incrementado también de forma alarmante. Los datos incluidos en el Plan Albaicín reflejan la cruda realidad de un barrio en plena crisis. El barrio tiene 2.700 edificios. Pues bien, más del 90% precisa alguna intervención. Muchos de ellos aguardan pacientemente la ruina. Lo peor es que en algunos casos esa ruina está provocada. Según el Plan Albaicín, 2.614 edificios de los 2.700 con que cuenta el barrio son susceptibles de algún tipo de intervención. Un 2,5% de los inmuebles está en estado muy degradado; un 30%, sustancialmente degradado y un 32% presenta deficiencias de distintas índoles. Estos datos arrojan una conclusión: Mas del 60% de las edificaciones se encuentra en estado deficiente o muy deficiente. pero hay más: el riesgo de desaparición de las casas moriscas es inminente. El Plan Albaicín propone recuperarlas como viviendas singulares. El barrio tiene unas cien casas consideradas moriscas. Su recuperación no precisa fuertes inversiones. la restauración a lo sumo, costaría unos 300 millones de pesetas.

La vivienda

El barrio dispone de 6.000 viviendas. Aproximadamente el 22% están desocupadas. es decir, en el Albaicín hay 1.300 viviendas vacías. Su extensión es de 110 hectáreas, que es el ámbito de actuación del plan especial. destaca la fragmentación de la propiedad. El Plan Albaicín cifra en 2.850 el número de propiedades, es decir, parcelas con o sin edificios. La inmensa mayoría de ellas ocupa pequeñas superficies. Así, el 75% de las parcelas tienen una superficie de entre 75 y 150 metros cuadrados. La propiedad inmobiliaria no está muy concentrada. Pero hay una excepción: la Iglesia, que tiene en propiedad bienes que ocupan 24 hectáreas sobre las 110 del barrio.

El Albaicín tiene además un elevado índice de paro. Destaca el bajo nivel de instrucción de la población y su escaso poder adquisitivo. La tasa de paro se cifra en el 36% de la población activa. Aproximadamente, tres de cada cuatro hogares tienen rentas inferiores al doble del Salario Mínimo Interprofesional (SMI), en concreto, el 74% de la población. Sólo un 5% de los hogares cuenta con rentas superiores al doble del SMI. Hay más: El 48% de sus habitantes no tiene estudios. Junto a ello, existe un elevado porcentaje de analfabetismo el 12%). Y la media familiar se sitúa en 2,8 habitantes por hogar.

Con este panorama, el barrio se incorpora al listado de bienes del Patrimonio Mundial de la Unesco.

Inversiones

El conjunto urbano languidece. En los últimos catorce años, el Ayuntamiento de Granada se dedicó a dar la batalla por conseguir la marca de prestigio de pertenecer al Patrimonio de la Humanidad. Encargó y aprobó la redacción del plan especial Albaicín. Y poco más. Lo cierto es que la situación del barrio apenas ha cambiado desde que vinieron a Granada, en 1982 tres consultores contratados por la Unesco y elaboraron distintos informes sobre los aspectos sociales, urbanísticos y arquitectónicos del barrio.



Trazado típico de una de las calles del Albaicín.

Tan es así que si el Plan Especial preveía cuando se aprobó unas inversiones públicas de ocho mil millones de pesetas, hoy, las cifra en diez mil.

El plan apenas ha comenzado a ejecutarse, ni siquiera en sus más modestas actuaciones. En los últimos años sólo se ha realizado una intervención pública, muy vistosa, la restauración de fachadas de la Carrera del Darro, que promovió la Junta de Andalucía. también, por iniciativa privada, se han emprendido algunas actuaciones de rehabilitación que han venido a revitalizar algunas zonas del Albaicín.

En otros casos, algunas actuaciones que recomendaba el plan especial han pasado a mejor vida. Así, el documento proponía ampliar el Museo Arqueológico adecuando el convento de las Bernardas. Sin embargo, el edificio fue

comprado finalmente por una importante cadena hotelera para adecuar el convento como hotel.

Ahora, con la declaración de la Unesco, el Ayuntamiento pretende reclamar que otras instituciones inviertan en el barrio. la Administración municipal tenía la idea de desarrollar un programa de choque, con intervenciones de escaso coste económico, pero de interés para mejorar la imagen del barrio. Entre ellas, la de eliminar cableados y antenas y cambiar el mobiliario urbano. Frente a ello, la Asociación de Vecinos del Albaicín se queja del Ayuntamiento. Opina que el plan especial, lejos de aplicarse ha generado frustración asegura que el patrimonio histórico artístico está cubierto de escombros, que los aljibes desaparecen entre las basuras, que el barrio está sencillamente, en estado de deterioro. ■

## El retorno del mercado

### El Ayuntamiento admite la construcción del mercado en San Agustín para evitar la paralización de las obras del aparcamiento

A.N.

Financiación

El Ayuntamiento de Granada ha rectificado el proyecto de San Agustín para admitir la construcción de un mercado de minoristas después de haber descartado la idea hace cinco años. La decisión municipal estuvo forzada por la oposición de la Junta de Andalucía de permitir el mercado en la Romanilla, donde se encuentra de forma provisional desde hace cinco años, pero también para eludir los pleitos interpuestos por los comerciantes y el pago de supuestas indemnizaciones.

La apuesta que realiza ahora el Ayuntamiento supone la vuelta del proyecto a la idea original barajada hace cinco años y rechazada entonces. Sobre ese solar se proyectó primero un mercado con aparcamiento y oficinas, después una gran plaza pública, más tarde un estacionamiento con plaza y mercado, luego una plaza y un parking y ahora, de nuevo, un mercado, con plaza y aparcamiento.

La decisión obliga a recortar la plaza pública proyectada en la superficie. El mercado ocupará una superficie de 1.240 metros cuadrados -con sesenta puestos- en la planta baja y 512 en la primera, en donde se ubicarán servicios complementarios y oficinas.

La plaza pública será algo menor. Pasa de 4.000 a 2.700 metros cuadrados, pero no las dimensiones del estacionamiento que mantiene su capacidad inicial para 440 vehículos.

La construcción del mercado será financiada parcialmente con la donación de 90 millones de pesetas que recibe el Ayuntamiento de la empresa concesionaria de la construcción y explotación del aparcamiento subterráneo. También, con el dinero que entregaron a cuenta los comerciantes en 1989 por la adjudicación de los puestos.

El cambio de criterio obedece a los obstáculos que encontró el Ayuntamiento para levantar el nuevo recinto en la Romanilla. La Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía desaconsejó el proyecto de la Romanilla, en concreto, la excavación proyectada en el entorno de la Catedral para realizar el aparcamiento subterráneo. Además, el mercado de la Romanilla precisaba previamente la aprobación de un plan especial y la expropiación de los solares afectados, lo que hubiera retrasado la ejecución del proyecto en un mínimo de tres años.

A ello se sumó otro inconveniente: la oposición de los comerciantes a trasladarse a la Romanilla y los pleitos que habían interpuesto contra la corporación, dos de ellos, para reclamar la construcción del mercado en San Agustín, y el tercero, para impugnar el inicio de las obras del aparcamiento.

Así, el Ayuntamiento negoció la posibilidad de armonizar sus intereses con los de los comerciantes, rescatando la idea original de construir el mercado en San Agustín.

El Ayuntamiento siguió recomendaciones de su propia asesoría jurídica, que no descartaba la posibilidad de que las acciones judiciales emprendidas por los comerciantes concluyeran con un interdicto de paralización de las obras del aparcamiento. La asesoría jurídica advertía también que los asentadores tenían derechos adquiridos en San Agustín por las cantidades entregadas en su momento a cuenta de las nuevas concesiones de puestos, lo que podría desembocar en indemnizaciones millonarias.

**Regreso al pasado**

El conflicto del mercado de San Agustín cumple este año un decenio. La corporación municipal decidió en 1985 construir un nuevo mercado, previa clausura del antiguo, y prescindiendo de los comerciantes que estaban allí. Aquella decisión originó un pleito contra el Ayuntamiento. Supuso también años de conversaciones a dos bandas: Ayuntamiento-comerciantes por un lado; Ayuntamiento-Mercasa, por otro. Mercasa aceptó con reticencias participar en la financiación de aquél primer proyecto, cuyo costo se cifró entonces en mil millones de pesetas. El proyecto planteaba una edificación con varias plantas de aparcamiento, supermercado en el sótano, mercado tradicional en la planta baja y oficinas municipales y privadas. Con ese proyecto hubo un acuerdo entre el Ayuntamiento y los comerciantes, que hicieron tabla rasa y retiraron el pleito en 1989.

En esas llegó el escándalo. El Ayuntamiento de Granada, enfrascado entonces en un enfrentamiento con la Junta de Andalucía tuvo que desechar la idea por las objeciones de la Consejería de Cultura, empeñada en la riqueza arqueológica que había en el subsuelo del mercado.

Lejos del pretexto formal, las trabas de la Junta obedecían a un pacto para evitar la ejecución de un proyecto con el

que no estaba de acuerdo el entonces candidato a la alcaldía por el PSOE: Jesús Quero. Hoy, años después insiste: "la idea de la plaza fue mía. No es que ahora me haya convertido en un ferviente defensor del mercado, es que las cosas no siempre son como uno quiere".

Salvada la polémica, la corporación resolvió construir una plaza pública tras convocar un concurso de ideas y comenzó a encargar los proyectos para levantar el mercado en la Romanilla.

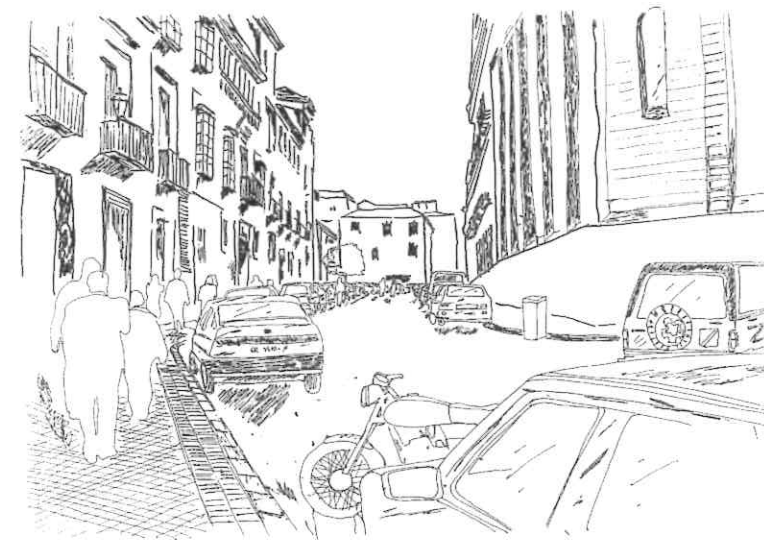
El concurso de ideas se resolvió en 1992. Se da la circunstancia de que uno de los proyectos que quedaron finalistas, denominado Zócalo, proponía conjugar la idea de mercado, aparcamiento y plaza. Pero entonces fue rechazado. ■



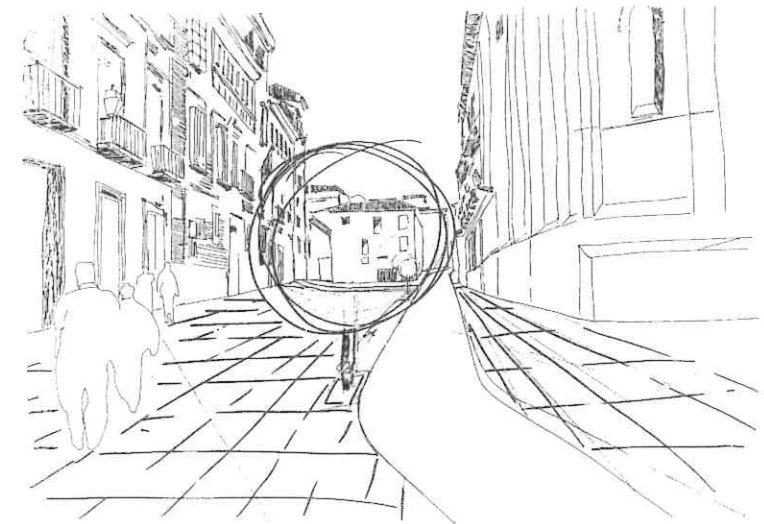
Solar en el que se edificará el nuevo mercado de San Agustín

# El sueño de circular a pie

Dibujos: José Luis Cañavate



Entrada calle San Jerónimo, desde San Juan de Dios.



A.N.

La reciente apertura de la ronda sur, a principios del pasado mes de enero, puso fin a los pretextos del Ayuntamiento de Granada para seguir dilatando la aplicación del Plan de Movilidad. Tras la entrada en servicio de la ronda de circunvalación se sucedieron algunas pequeñas medidas de tráfico, destinadas

fundamentalmente a eliminar los tránsitos de paso por la zona centro.

De entrada, la ronda sur ha tenido efectos positivos en la situación del tráfico de zonas como la carretera de la Sierra, Avenida de Cervantes, Bola de Oro, Camino Bajo de Huétor, Zaidín y Vergeles, al evitar la travesía por esas calles de los vehículos procedentes de los pueblos de la Cornisa de la Vega.

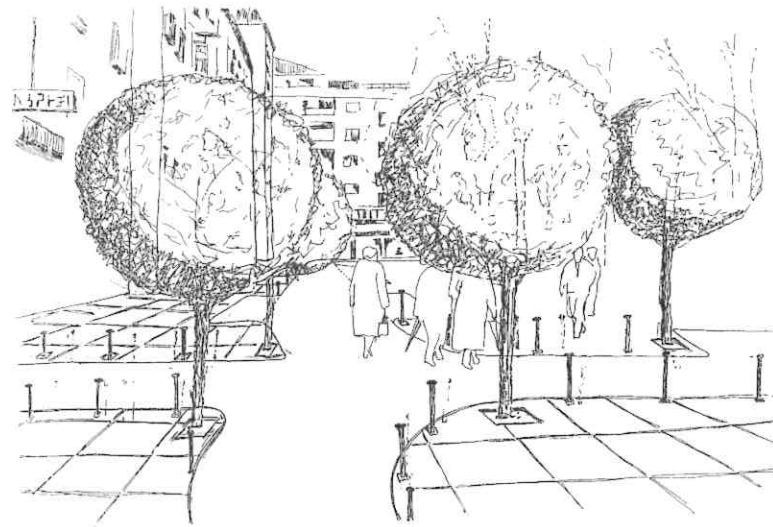
El nuevo viario también tendrá efectos en la zona centro, pero sólo si el Ayuntamiento decide finalmente aplicar la teoría del Plan de Movilidad. Por lo pronto, la delegación municipal de Tráfico ha fijado un calendario. Una de las medidas más inminentes es el cierre al tráfico de la Cuesta de Gómez, que quedará exclusivamente para el transporte público. El Ayuntamiento tampoco descarta reducir la entrada de vehículos en la Carrera del Darro y poner en marcha algunas medidas para intentar reducir el paso de vehículos en la calle Elvira.

Los dirigentes municipales mantienen el propósito de actuar para reducir el tráfico privado en el eje principal de la ciudad. De momento trabaja con la idea de que dichas medidas, que afectarán al eje Gran Vía Reyes Católicos, entren en vigor en Semana Santa.

Poco antes, a finales del mes de marzo, tendrá lugar en Granada el foro europeo del peatón. Se trata del Congreso del Club de Ciudades sin Coche al que pertenecen 40 mu-



Plaza Trinidad, desde calle de las Tablas



nicipios europeos, que se plantea estudiar y analizar distintas experiencias en materia de transporte público, tráfico y medio ambiente urbano.

La apertura de la ronda sur ha coincidido con el inicio de la tramitación de algunas nuevas infraestructuras de aparcamientos. Según datos facilitados por el Ayuntamiento, Granada capital dispondrá de 800 nuevas plazas de estacionamiento en Gran Capitán, San Jerónimo y Méndez Núñez antes de 1996. El pleno municipal decidió a finales de enero sacar a concurso la construcción y explotación de dos nuevos aparcamientos públicos, que estarán si-

tuados en San Jerónimo y Méndez Núñez. Ambos contarán con una capacidad de 675 plazas. El de Méndez Núñez, que estará situado en la plaza de Albert Einstein, está pensado para un mínimo de 225 plazas distribuidas en tres plantas, para 75 vehículos cada una. El de San Jerónimo ofrecerá un mínimo de 350 y un máximo de 450 plazas, en dos plantas. El Ayuntamiento de Granada espera obtener unos ingresos de 105 millones por la adjudicación de ambos aparcamientos. Con esa indemnización, la institución municipal piensa pagar las obras proyectadas en superficie.

### Gran Capitán

Además de estos dos aparcamiento, el Ayuntamiento tiene en proyecto un tercero, en Gran Capitán. A éste se suma otro de promoción, privada, en el sector de la calle Elvira, que se encuentra en fase de tramitación. Este estacionamiento, con capacidad para 204 plazas, dispondrá de un ascensor para ascender a la primera plataforma del mismo en dirección al Zenete, en el Albaicín, y sortear el desnivel del terreno. Según el Ayuntamiento, los nuevos aparcamientos en proyecto estarán concluidos a finales de 1995 o a principios de 1996. Con estos estacionamientos subterráneos, y los que ahora se encuentran en construcción, el Ayuntamiento da por cerrada la red de aparcamientos en la zona centro.

Los aparcamientos que se ejecutan y los que comenzarán en los próximos meses suponen una considerable ampliación de la oferta de plazas. Las plazas que se construyen suman 2.050 plazas. El estacionamiento de la Caleta conce-



Barrio de la Magdalena.



bido como el más importante de Granada -con 855 plazas-, abrirá al público en el mes de marzo, según el Ayuntamiento. El de Pedro Antonio de Alarcón, que promueve el Arzobispado, ofertará 760 plazas y el de San Agustín, 440. Este último abrirá al público antes del

verano de 1995. Los datos facilitados por el Ayuntamiento ponen de manifiesto que el número total de plazas, entre 108 estacionamientos subterráneos en ejecución y en proyecto, y las que actualmente existen en superficie e instalaciones comerciales supera las 10.000. ■

Jesús García: delegado municipal de Tráfico

## No nos va a temblar el pulso para tomar medidas de tráfico



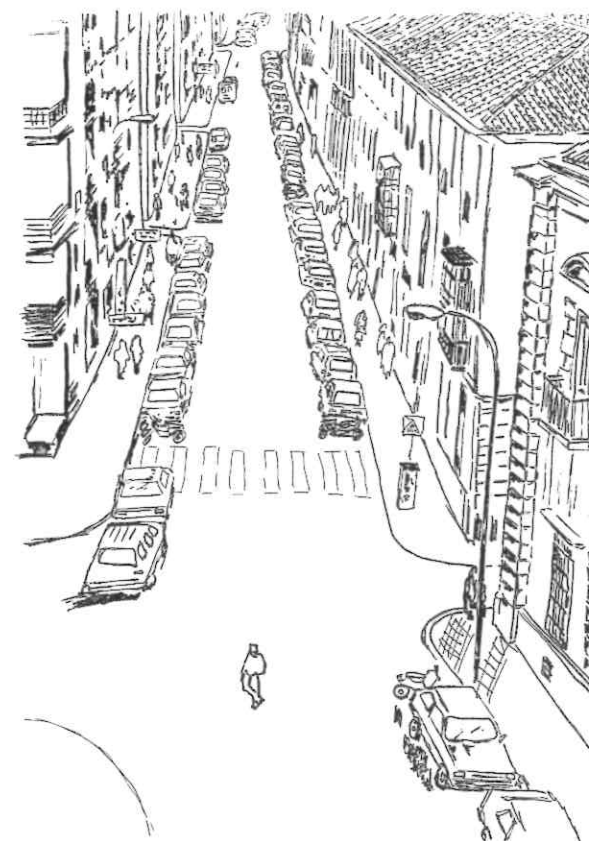
Jesús García, delegado municipal de Tráfico

«No nos va a temblar el pulso para tomar medidas de tráfico». Así se expresa el delegado municipal de Tráfico del Ayuntamiento de Granada, Jesús García para justificar que la institución no ha actuado hasta ahora por falta

de infraestructuras suficientes de vías rápidas. Insiste en que el Ayuntamiento aplicó el Plan de Movilidad en un perímetro de sesenta hectáreas de la zona centro, aunque no pudo ejecutar las obras que estaban proyectadas por falta de presupuesto. «Lo importante era conseguir el efecto de eliminar tránsitos y eso se ha conseguido», precisa. Considera que ahora hay que lanzar un modelo de ciudad peatonal, aunque pueda resultar utópico. De eso, y de los problemas derivados del abuso del vehículo en las ciudades, hablarán los representantes de cuarenta municipios europeos en el Congreso de Ciudades sin Coches que tendrá lugar en Granada a finales del mes de marzo.

- ¿Qué hace Granada en un Club de Ciudades sin coches? Aparentemente resulta un contrasentido.

- No, quizá es que la traducción es muy desafortunada. Lo que queremos es que haya menos coches y solucionar los problemas derivados del tráfico. Todas las ciudades que estamos en el club tenemos problemas de coches. Lo que hacemos en los foros es intercambiar experiencias,



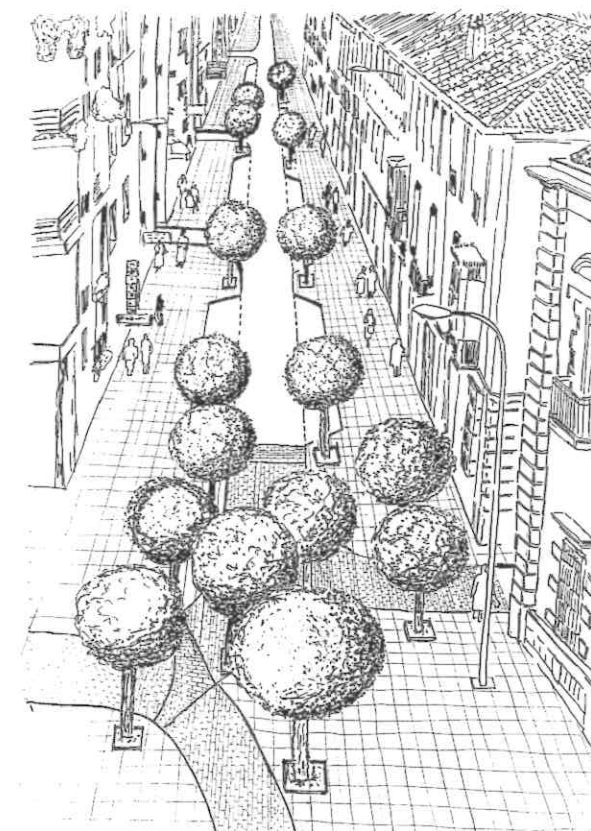
Calle Tablas, desde Obispo Hurtado.

sobre todo con las ciudades que están más avanzadas. Eso nos va a servir para aprender de sus errores y de sus aciertos. La pertenencia de Granada a ese Club le ha dado experiencia en esa materia. Creo que también es hacer una apuesta, filosófica y política, sobre una teoría que queremos aplicar. Las ciudades españolas tenemos muchas dificultades para avanzar en temas de movilidad, desde un punto de vista integral.

- ¿Cual es el objetivo del foro del peatón?

- La ciudad de Granada accedió a la presidencia del club de ciudades sin coche en marzo del año pasado y ha tenido la obligación de dinamizarlo y de tener un contacto directo con las distintas comisiones de la Unión Europea en estas materias, de tráfico, de transporte, de medio ambiente urbano. En ese sentido, ahora presentamos el balance del trabajo de Granada. Queremos que sea un encuentro muy cualificado con actividades paralelas que signifiquen una ocupación simbólica de la ciudad, sobre todo del centro, por parte del peatón.

- ¿Qué dificultades ha encontrado el equipo



Dibujos: José Luis Cañavate

de gobierno para aplicar el Plan de Movilidad?

- Las medidas más importantes de movilidad y de reforma de la circulación del tráfico en Granada dependían fundamentalmente de la puesta en marcha de la ronda sur. A partir de la ronda sur es cuando nosotros pensamos que se podía dar un consejo más efectivo de que la mayor parte de la circulación de tránsito fuera por el oeste a través de la circunvalación y ronda sur. Por otro lado queríamos ir tomando medidas, de recomendación u obligatorias de traslado de los tránsitos hacia la ronda sur, actuando en el centro para evitar los tránsitos por ahí. Los técnicos que están estudiando las consecuencias de la apertura de la ronda sur creen que algunas de esas fases hay que modificarlas por los efectos positivos de la ronda sur y por la mejora de la conducta del ciudadano, que ya va cambiando. Cuando desde el Ayuntamiento se ha aconsejado en serio que no se usara el vehículo privado la ciudadanía ha empezado a responder. ¿Qué ha ocurrido? Es verdad que el Plan quería intervenir en la zona centro, en las sesenta hectáreas declaradas zonas

**EGEO, S.L.**  
EJECUCION Y GESTION DE OBRAS S.L.

CONSTRUCCION Y REHABILITACION DE EDIFICIOS  
prof. Sainz Cantero 1 - B 8 ☎ 291406 18002 - Granada

**ALQUILER Y VENTA**

ESTACIONES • NIVELES • LASER •  
TEODOLITOS • RADIOTELEFONOS •  
PLANIMETROS • PLOTTERS • MIRAS •  
G.P.S. • ESCLEROMETROS • RUEDAS  
DE MEDIR • ACCESORIOS • ETC...

**TELF.: 44 63 42**  
**CHAUCHINA**

residencial. Las calles que el documento proponía como peatonales ya lo están, lo que sí es cierto es que no se han hecho unas obras que podían haber sido emblemáticas. Eran diez o doce pequeños proyectos que no pudieron ejecutarse por la falta de financiación de las inversiones de 1992.

- ¿Fue por eso o porque hubo alguna mano negra detrás que paró el proyecto?

- No ha habido mano negra. Si es verdad que en ese momento no se le dio prioridad ni se intentó buscar otro camino. Pero el camino formal estaba cerrado. Eran unas inversiones que se dejaron de financiar y desaparecieron del presupuesto de 1993.

- Era una cantidad ridícula, de poco más de 50 millones.

- Era una cantidad pequeña. También se hizo un esfuerzo que no estaba previsto, que fue la readaptación de la plaza del Carmen, calle Mesones, plaza de la Universidad. Había otra fase, que era ampliar la zona residencial hasta la calle San Juan de Dios. Sin embargo, la medida de tráfico, indirectamente y sin más coacciones, provocó que una zona como el barrio de la Magdalena, se convirtiera en zona residencial.

- ¿Qué coordinación hay entre tráfico, urbanismo y medio ambiente para desarrollar un plan integral como el de Movilidad, en el que además es muy importante lo visual?

- Ha habido coordinación en el diseño y luego, al aplicar Mesones, se hizo de forma coordinada entre todos los servicios. Ahora, en el diseño del Plan General de Ordenación Urbana hay bastante coordinación a la hora de introducir todo el modelo, que lo que hace fundamentalmente es completar el viario para que la circulación sea por el oeste. Lo visual es importante en un plan de movilidad pero también es lo más caro. Quizá el error nuestro fue anunciar que iba a haber una imagen final de una zona cuando eso podía tener algunos problemas, sobre todo económicos. Creo que hay problemas colaterales en el centro a las medidas de tráfico, la carga y descarga, que reconozco que es un problema que no se ha resuelto... Creo

que se insistió mucho en el centro cuando lo importante era la globalidad.

### Frustrar expectativas

- ¿Usted no cree que frustraron las expectativas de quienes en aquél momento se volcaron en el Plan de Movilidad?

- No, porque el debate público sobre el plan era global. Los efectos están ahí. El tratamiento del pavimento es un problema presupuestario. Lo importante es tener la calle Mesones peatonal, la plaza de la Universidad.

- ¿Y aplicar el plan en el perímetro que estaba previsto?

- Aplicado está. Lo otro es un problema de imagen. ¿Qué es más importante la imagen o los resultados de que el tráfico empiece a mejorar?

- ¿Por qué a los políticos les da miedo aplicar medidas de tráfico?

- Las cosas tienen que tener su cadencia lógica. Sin infraestructuras suficientes de vías rápidas y sin aparcamientos subterráneos suficientes era razonable aguardar a tomar medidas, pero en cuanto esas infraestructuras están en marcha a nosotros no nos va a temblar el pulso. Ahora, yo creo que hay que empezar a lanzar otro mensaje. Una vez que la gente empieza a concienciarse de que el vehículo privado hay que restringirlo ya hay que lanzar un modelo de ciudad, que es utópico, el modelo de ciudad peatonal. El esquema de zonas peatonales, residenciales hay que trasladarlo a todos los barrios de la ciudad. Hay que ir hacia una ciudad compacta, donde la gente no necesite ni siquiera grandes desplazamientos con el vehículo para obtener lo que es necesario. Eso son cosas que queremos lanzar en el foro europeo del peatón que se celebre aquí.

- Usted dice que comienza a cambiar la mentalidad de la gente, pero los coches siguen estacionando sobre las aceras, rompiendo hitos para aparcar, los conductores de motocicletas invaden los espacios peatonales...

- No hay datos. Ya hay gente que actúa en positivo, pero eso no quiere decir que no haya

gente que siga infringiendo las normas. Creo que no es la mayoría, lo que pasa es que el vehículo ocupa tanto que al final distorsiona.

- La gente se queja de que la Policía Local es cada vez más permisiva con este tipo de infractores.

- Creo que no. Lo que pasa es que a veces la indisciplina es tan amplia que es posible que la Policía Local tenga dificultades para atender todos los requerimientos. Normalmente solo con los requerimientos de los vehículos que obstaculizan la vía pública se va el trabajo de las grúas. El hecho de que se empiece a restringir en algunas vías públicas el uso del vehículo privado va a permitir mejor a la Policía hacer su trabajo en los alrededores... Nosotros estamos trabajando con el presupuesto de 1993. Las necesidades en esta materia en una ciudad evolucionan muchísimo. Creo que ahora hará falta más medios en la Policía Local para desarrollar estas tareas.

- Antes decía que debíamos tender a una ciudad más bien utópica, que es la ciudad peatonal ¿que condiciones se necesitan para ir hacia esa ciudad?

- Los redactores del estudio del conjunto histórico nos advirtieron que había que ser más prudentes en las medidas restrictivas. Planteaban un calendario más distendido y se referían sobre todo a completar los viarios sobre el Oeste.

- ¿Qué otras medidas son necesarias?

- Los técnicos dicen que no aceptemos el argumento de que los aparcamientos hay que hacerlos en el centro. Por ejemplo, la bolsa de Neptuno está bien. Ese tiene que ser un contenedor de medio y largo recorrido, esa es la distancia razonable para acceder al centro. La Caleta, seminario, son

infraestructuras necesarias... Quizá, para llegar a una ciudad peatonal, intervenir sobre lo que hay hecho es más difícil, pero en los barrios nuevos tenemos que tender a conservar un esquema que incluya una zona peatonal, una zona residencial y vías principales. Pero además, el planeamiento debía incluir una mecánica obligatoria de fijar carriles bici... Hay experiencias residenciales en Alemania en las que la única condición que ponen para comprar una vivienda es no tener coche... En el ámbito metropolitano habrá que empezar a hablar de movilidad. Uno de los primeros estudios de naturaleza metropolitana que va a estar acabado antes de un año es el de transporte. Lo que ocurre es que un plan de transporte metropolitano tiene que ir aparejado de fuertes inversiones, de lo contrario, estaría condenado al fracaso. Lo que se pueda hacer desde el Ayuntamiento de Granada, de ajustar líneas es simbólico. En realidad, un plan metropolitano requiere muchos recursos. Y Granada lo necesita como agua de mayo. Todas las medidas que ahora adoptemos, si no van complementadas con un plan metropolitano, volverá a cinco o diez años a resentirse el centro de la ciudad en materia de circulación.

- La incorporación de Granada al Club de Ciudades Sin Coches ¿le puede reportar fondos para aplicar el Plan de Movilidad de forma más vistosa?

- Hay programas de la Comunidad a los cuales se tiene acceso. El programa Life, por ejemplo, que es para intervenir en proyectos históricos da oportunidades para conseguir subvenciones. Ahora se está haciendo el estudio, financiado por el Ministerio... El rendimiento de estas cosas se ve a largo plazo. ■



**CUNINI**  
RESTAURANTE MARISQUERIA  
TELEFONOS: 26 75 87 - 25 07 77 FAX: 25 07 77  
PLAZA DE PESCADERIA, 14  
GRANADA



APARATAJE  
INSTALACION  
Y MANTENIMIENTO  
DE REDES ELÉCTRICAS  
Y TELEFONIA  
distribuidor  
**AMPER**  
C/ San Miguel Alta, 26  
18002 GRANADA  
Telf.: (958) 25 44 88  
Fax 52 21 50

José Luis Cañavate, director del Plan de Movilidad:

## Nuestro objetivo es conseguir una ciudad en la que el coche no sea un elemento distorsionante



José Luis Cañavate.

José Luis Cañavate, arquitecto técnico y urbanista, dirige actualmente la Oficina del Plan de Movilidad. El objetivo es conseguir una ciudad en la que el coche no sea un elemento distorsionante, buscar fórmulas de coexistencia entre el vehículo y el peatón, dice. Y precisa: El plan de Movilidad no es un plan de tráfico. Trata de solucionar los desplazamientos de las personas, y no de los coches, de evitar determinados desplazamientos innecesarios. Opina que cualquier elemento que atraiga tráfico al centro es un error. Piensa que es necesario tender a crear grandes contenedores de vehículos en las entradas de la ciudad y un sistema de transporte público rápido y eficaz. En Granada el coche es todavía un símbolo de ciudad, precisa. Y añade: Por eso hay desplazamientos tan atípicos, por eso la transferencia intermodal es muy lenta. Quizá es cuestión de generaciones.

- ¿Qué es el Plan de Movilidad?

- El término Plan de Movilidad surge intentando evitar plan de tráfico, intentando solucionar accesibilidad a la ciudad, relacionar viajes, orígenes con destinos, pero sin necesidad de ir directamente a solucionar el tráfico. Querer solucionar no el desplazamiento de los coches, sino el de las personas y a veces ni

siquiera eso, sino intentando evitar la necesidad de determinados desplazamientos. Si nos vamos al punto justo deberíamos partir de la asignación de usos del plan de urbanismo, que es la primera motivación de los desplazamientos en la ciudad. No siempre te encuentras la ciudad limpia y llana para poderla trabajar como quieras y tienes incluso estructuras administra-



Pie de la Torre



tivas ya consolidadas que no tienes tiempo de reformarlas para empezar a trabajar en un plan de movilidad.

- ¿Eso ocurre en el Ayuntamiento de Granada?

- Eso ocurre en todos los ayuntamientos. En las áreas más vinculadas, que son Urbanismo, Medio Ambiente y Tráfico aparece que las es-

tructuras administrativas son bastante estancas por mucho que se pretendan imponer mecanismos de coordinación... Cuando arrancamos con el estudio del Plan de Movilidad fue la necesidad de relacionar las actuaciones a corto, medio y largo plazo. A veces en tráfico se trabaja en solucionar el día, y a veces su solución genera un problema para el día siguiente. Nosotros partimos de la idea de que íbamos a trabajar para la gente en vez de para los coches. La solución histórica de mejorar el tráfico en la ciudad lo único que hará era empeorar el tráfico en la ciudad. Por eso nos planteamos dar un paso atrás, para ver si podíamos incidir sobre la utilización del vehículo, no sobre la mejora del sistema de circulación.

- ¿Y eso cómo se consigue?

- Aquí hay tres sistemas básicos de transporte: el peatonal, el transporte público y el vehículo privado. Tratamos de ver cual era la capacidad peatonal de Granada y la capacidad del transporte público. Por supuesto, la capacidad peatonal se utiliza muy por debajo de

lo que realmente se podría utilizar. En Granada lo primero que detectamos fue que había unos desplazamientos en automóvil que no tenían ningún sentido.

- ¿Cuáles son los porcentajes de desplazamientos en automóvil y a pie?

- Según el último estudio que realizamos la proporción es del 25% coches, 50% peatonal y

25% transporte público y otros. Los datos reflejan que en general en Granada se anda bastante. También detectamos que en Granada hay desplazamientos en coche anormalmente cortos, hasta de 600 metros entre vivienda y trabajo. Comprobamos que el transporte público tiene más capacidad de la que está desarrollando hoy. Con esos datos nos propusimos abandonar la idea de pretender mejorar el tráfico en todas las calles para ver en cuáles era necesario mejorar las condiciones y en cuáles nos interesaba empeorarlo para disuadir de la utilización del automóvil. La conclusión era jerarquizar la ciudad, ver qué vías deben tener prioridad de coches y las que no. Eso se hace en todos los estudios de tráfico del mundo, pero de ahí al siguiente paso es donde ya se atranca, en la aplicación práctica.

- ¿Por qué?

- Porque eso debe traducirse en actuaciones físicas que cuestan dinero y en una relación íntima de distintas unidades, como son la planificación urbanística y la planificación de tráfico.

- ¿Cuál es el primer paso que se plantea desde el Plan de Movilidad?

- Lo primero que detectamos es que las arterias principales de la ciudad están históricamente bien situadas pero ilógicamente ahora. Es un sistema radial que procede de un sistema de pueblos del cinturón hacia el centro, son acumuladores de tráfico que van hacia el centro histórico. El gran problema de Granada es que todas esas vías coinciden en el punto con menos capacidad para absorber problemas de tráfico. Iniciamos una serie de planteamientos para invertir todas esas vías hacia la circunvalación. Planteamos que era necesaria la apertura de la ronda sur, reorientar la zona del Zaidín hacia la ronda sur, solucionar los grandes colectores que conectan con la circunvalación: la salida de Recogidas, Méndez Núñez y Chana. Mientras no avancemos en eso no podemos avanzar en dar presiones para ir cerrando tráfico por otras zonas. Nos encontramos con una serie de problemas añadidos como

el tráfico turístico. Los técnicos de estos temas siempre plantean tres niveles de actuación: vías exteriores para sacar fuera de la ciudad el tráfico de tránsito; segundo, una cadena de aparcamientos disuasorios que filtre todo el tráfico que generan las funciones económicas de la ciudad para que no llegue a la zona más vulnerable y tercero, transporte público.

- No parece un contrasentido situar aparcamientos en el centro, como Puerta Real.

- Cualquier elemento que atraiga tráfico dentro es un error. El caso de Puerta Real no es tan nocivo porque ya existe una vía trazada que es la Carrera del Darro. La filosofía es eliminar todo el tráfico que se pueda en el centro.

#### Casco histórico

- La primera propuesta fue actuar sobre el casco histórico.

- Si, lo que ocurre es que el casco histórico es muy grande y que algunas calles, como Reyes-Gran Vía sí tienen asumidas funciones de tránsito. Por eso se planteó una pequeña actuación en una zona en la que teníamos garantizado que los efectos secundarios iban a ser mínimos, la zona de Puentezuelas, Mesones... No nos preocupó trabajar en esa zona para ir mejorando la calidad ambiental. Junto a ello empezamos a trabajar en lo que se llama la transferencia intermodal, empezar a desplazar gente de un modo de transporte a otro. Eso es muy lento y muy difícil porque se basa en parámetros culturales. Además, Granada no tiene asumido el modo de vida urbano de la gran ciudad. Aquí todavía existe la mentalidad de que el coche es un símbolo de ciudad y esa es la razón por la que hay desplazamientos tan atípicos. Contra esas cosas no se puede luchar con medidas de tráfico, porque es un problema de generaciones.

- Cuando es tan difícil cambiar ese tipo de comportamientos ¿La solución al tráfico no puede estar en medidas coercitivas,?

- Las dos. No existe una fórmula

mágica... Hay que recuperar el funcionamiento de la ciudad a través del ciudadano. Pero hay que dar soluciones para que se vaya dejando el coche. La alternativa de transporte más atractiva es la peatonal, pero no hay colectores peatonales diseñados. Hay que mejorar las condiciones de los otros medios de transporte.

- ¿Ahora en que fase estamos,?

- Planteábamos tres niveles del Plan de Movilidad. El primero, pasamos a urbanismo la necesidad de que se recogieran todas esas grandes obras de infraestructura o que la propia necesidad de urbanismo tuviera en cuenta la movilidad en la ciudad: la segunda era ir diseñando toda una gran zona de aparcamientos que también se le pasó a urbanismo y lo recogió entre todos sus criterios y el tercero era empezar a actuar

- ¿Por qué no empezó el Ayuntamiento a aplicar el plan en su momento y con fuerza,?

- Por pesetas. El primer arranque, el primer paquete de medidas era una inversión mínima de 50 millones de pesetas. Detrás del centro, la idea era empezar a trabajar en Realejo, San Matías, Zaidín, con todas sus consecuencias, y con el mismo esquema que en el centro.

- ¿La primera medida tenía que haber sido la aplicación del plan en las sesenta hectáreas declaradas zona residencial?

- Si, de todas formas ha funcionado bastante sólo con la señalización, porque el tráfico se ha reducido.

- ¿Las dificultades de la aplicación práctica del Plan de Movilidad son siempre económicas?

- Si. El plan tiene poco equipo. Habría que dotar la oficina de más medios. Nosotros en tráfico no tenemos equipo de proyectos urbanísticos. En el centro, por ejemplo, buscamos quince operaciones estratégicas, para que la población emotivamente tomara la ciudad.

- ¿Con la apertura de la ronda sur van a dar una vuelta de tuerca?

- Ahora hay que repolarizar todo el tráfico del Zaidín hacia el exterior, de forma que los colectores en lugar de mirar hacia el centro

miren hacia atrás y ya podemos eliminar algún tránsito innecesario por el centro. Eliminar el tránsito Norte-Sur a través de Reyes-Gran Vía que es el colector básico nuestro.

- ¿Las infraestructuras de aparcamientos previstos resuelven el déficit o serían necesarios grandes contenedores en las entradas desde la circunvalación?

- Hay dos planteamientos. Los de la ciudad y los del área metropolitana. Ahí tenemos que intentar que el coche no penetre en la ciudad, pero para eso hay que ofertar algo que le sea tan atractivo como el coche. Tenemos dos grandes accesos muy cercanos peatonalmente al centro, que son los nudos de Recogidas y Méndez Núñez, donde habrá que diseñar dos grandes áreas de aparcamientos disuasorios paralelos a la puesta en carga de un medio de transporte que relacione ese nudo con toda la corona del centro.

- ¿Esa es una actuación a largo plazo?

- Ese es un planteamiento que tenía que haber recogido el Plan General. Creo que tenía que haber sido más contundente en eso. Granada hay que empezar a asumirla como una ciudad regional, que no tiene pueblos en el cinturón.

- ¿Qué hace Granada en el Club de Ciudades Sin coche?

- La Comisión Europea estaba recibiendo muchas llamadas de muchas ciudades que estaban angustiadas por el problema del coche. La Comunidad Europea decidió reunir a todas las ciudades con grandes problemas en materia de calidad de vida en relación con el transporte privado, en el que de alguna forma creara experiencias positivas y negativas sobre donde estamos patinando, de forma que no se hicieran inversiones locas. La Comunidad Europea planteó el dinamizar económicamente durante unos años un foro, una especie de red de trabajo en la que se intercambiaran experiencias de este tipo. El arranque fue hacer una encuesta a cien ciudades y de ellas se seleccionaron a 9, entre ellas Granada. A la red pertenecen cuarenta. A finales de marzo se celebrará ese foro en el que se van a plantear los nuevos problemas detecta-

dos en este año y las líneas de soluciones que se van a plantear. Esto supongo que va a servir de guía a la Comunidad para canalizar las inversiones de los próximos años.

- ¿La pertenencia a esa red se traduce económicamente en algo?

- La red de ciudades sin coches es una red que durante dos años ha financiado la Comunidad Europea. Esta red no tiene dinero. Está dentro de las pautas que la Comunidad respeta para adjudicación de programas en relación con ahorro de energía, transporte público sistemas eléctricos.

- ¿El objetivo es tener una ciudad libre de coches?

- El objetivo es tener una ciudad en la que el coche no sea un elemento distorsionante. Lo mejor es buscar fórmulas de coexistencia.

- ¿Granada corre el peligro de algunas ciudades de Italia que tuvieron que cerrarlas

al tráfico por decreto por el elevado índice de contaminación?

- Nuestro centro está tocando techo de coches. No caben más. Los índices de ruido y de contaminación son altísimos, pero no creo que lleguemos nunca a eso.

- ¿Cuál ha sido el error de las tímidas medidas de tráfico que se han aplicado?

- El conflicto surge cuando la capacidad de esas vías toca techo. Quizá había que haber tenido algo más de intuición con el futuro.

- ¿Habría que recuperar el tranvía dentro de la ciudad?

- El tranvía es muy romántico, pero muy ruidoso e inseguro. Granada tiene una capacidad peatonal increíble. Pero habría que diseñar un buen modo de transporte público, que depende exclusivamente de que dejemos espacio libre quitando coches y estableciendo contenedores en las afueras, nada más. ■

IMPERMEABILIZANTES

AISLAMIENTOS



- TELAS ASFALTICAS
- IMPERMEABILIZACIONES EN OBRA
- PINTURAS IMPERMEABILIZANTES
- MASILLAS
- ADITIVOS PARA HORMIGONES
- OXIASFALTOS
- HORMIGON CELULAR

Y TODA CLASE DE PRODUCTOS IMPERMEABILIZANTES PARA LA CONSTRUCCION

GRANADA:  
AVDA. ANDALUCIA, 5  
Teléfs.: 28 52 11  
FAX: 20 00 04

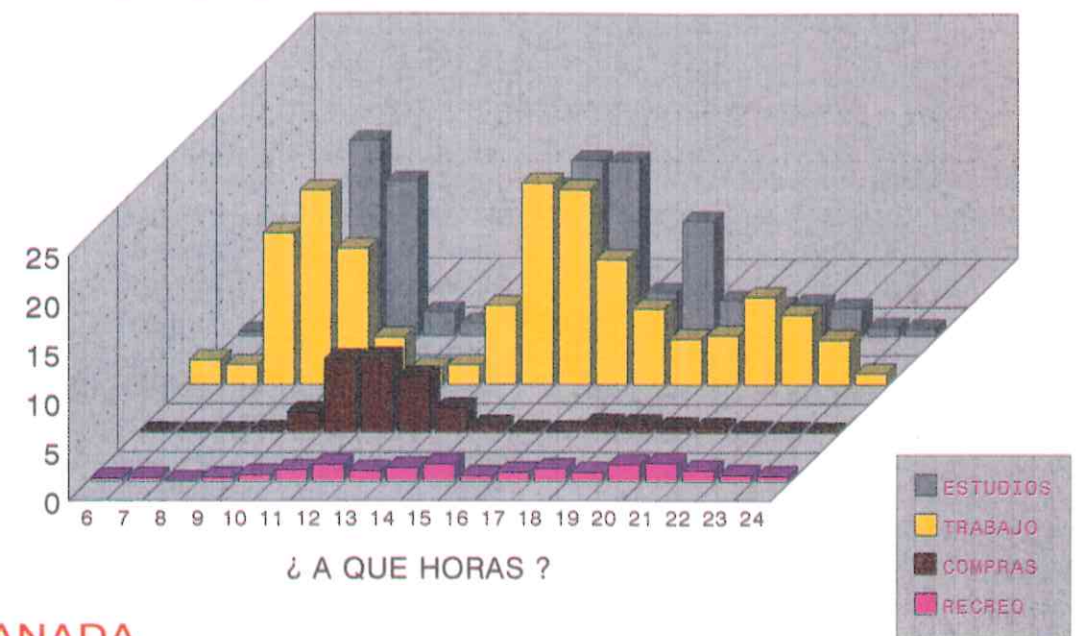
FABRICA:  
SAN MIGUEL, 69  
Tel.: 57 02 34  
ARMILLA (GRANADA)

# El automovil, ese viejo medio de transporte.

Jose Luis Cañavate  
Director del Plan de Movilidad

## ¿ PORQUE Y CUANDO SE MUEVE LA GENTE CADA DIA ?

MILES DE MOVIMIENTOS POR DIA



### GRANADA

El protagonismo que la figura del automóvil ha asumido como elemento simbólico en nuestra sociedad alcanza hoy niveles claramente incompatibles con sus funciones originales y debemos empezar a plantear públicamente algunas reflexiones sobre el modo de utilizar nuestro entorno urbano.

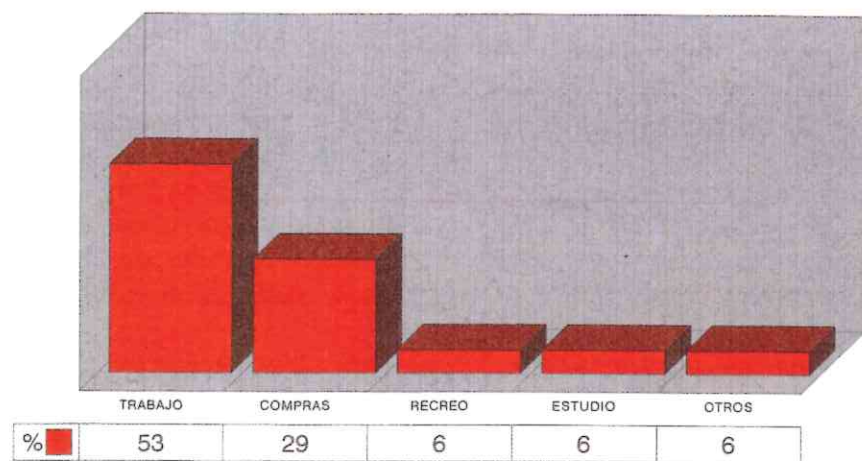
Mientras el coche privado ha funcionado como un eficaz medio de transporte el ciudadano ha asumido sus efectos negativos con mayor o menor incomodidad. Las distorsiones que el vehículo ha introducido en la calidad de nuestros entornos urbanos han sido asumidas, y algunos de

sus efectos han pasado a formar parte de la imagen de la ciudad como un componente permanente.

En la situación actual de muchas de nuestras ciudades estos efectos se han multiplicado hasta llegar a afectar la función más elemental del vehículo privado, la de llevar personas de un sitio a otro, y se ha convertido en un ineficaz medio de transporte que se imposibilita a sí mismo.

La necesidad de articular las funciones básicas de residencia, trabajo y recreo de la ciudad en sistemas equilibrados ha provocado que las

## ¿ A QUE VA LA GENTE AL CENTRO ? MOTIVOS



CENTRO

decisiones sobre estos problemas fluyan en la dirección que menos resistencia ofrece corto plazo, y por otra parte nuestra inexperiencia en planificaciones a largo plazo y la misma premura con que los políticos quieren rentabilizar socialmente los periodos electorales han provocado que muchas veces actuemos sobre los síntomas olvidando la enfermedad.

Quizás, estemos ya en un momento en que debemos pensar en transportar personas, en vez de transportar vehículos, y que, incluso debamos afectar la desmesurada necesidad de transportar personas a través de nuestros planteamientos urbanísticos.

Este espíritu, que queda recogido en los planteamientos sobre nuestras ciudades y las corrientes teóricas que sirven de soporte a las políticas de diseño urbano de los últimos 30 años giran alrededor del **hecho urbano** como manifestación cultural.

Como criterios en el desarrollo de esta breve justificación al modelo de movilidad propuesto para la ciudad de Granada, quiero indicar como introducción algunos criterios generales sobre los que hemos orientado en general la toma de decisiones en materia de movilidad en una ciudad como la nuestra.

Los actuales desequilibrios en materia de movilidad y calidad ambiental como inseguridad viaria, baja calidad del entorno urbano deficiencias en el transporte, etc. tienen, en su mayor parte, su origen en políticas sectoriales de planificación inadecuadas y herméticas entre si.

La localización de los efectos tiene a menudo poca relación aparente con el origen del problema y en este sentido hemos querido apostar fuertemente por una planificación que implicara a todos los sectores afectados, desde los urbanísticos hasta los medio ambientales, en una planificación de carácter plurisectorial real.

Los problemas que con mayor énfasis percibe la opinión pública corresponden al ámbito puramente urbano. La ciudad debe ser concebida como ámbito para el desarrollo de sus habitantes y diseñarse como el medio idóneo para residencia, trabajo y desarrollo cultural.

Así, hemos propuesto las actuaciones que presentamos en este plan bajo criterios dirigidos a conseguir una ciudad saludable y habitable.

Uno de las determinaciones que mas transcendencia asume en la concepción del Plan de Movilidad ha sido su ámbito. En este contexto hemos querido reconocer que las relaciones de movilidad que hoy definen el limite de la ciu-

dad de Granada (residencia, trabajo, ocio-cultura) se extienden hasta un radio de 20-30 kms. Esta situación debía ser reconocida de derecho y traducida a los ámbitos adecuados de planificación y toma de decisiones, y por ello los criterios políticos que han inspirado este documento han partido en todo momento de reconocer el ámbito real de la movilidad en Granada incluyendo su Area metropolitana

Con frecuencia, el fracaso de las estrategias de planificación dirigidos a solucionar los problemas de movilidad es la falta de colaboración ciudadana. En la puesta en carga en carga de este plan hemos querido vincular especialmente al usuario de la ciudad, en la toma de decisiones y en su gestión. Para nosotros ha sido muy importante que esta participación del ciudadano se realizara en su terreno, es decir a la escala del ámbito donde se desplaza, donde reside, donde trabaja o donde desarrolla sus ratos de ocio.

Por último, y con especial énfasis, hemos querido acentuar las necesidades de protección de las actividades económicas que generan la vida de la ciudad y su adecuación equilibrada al desarrollo de las funciones básicas que una ciudad como Granada solicita a la entrada del año 2.000 respecto a sus funciones mas elementales: ocio, cultura, trabajo y vivienda.

Granada es una ciudad con un centro urbano

en funcionamiento intensivo y con una fuerte dinámica socio cultural por lo que actuaciones que inciden en estos procesos deben ser cuidadosamente planificadas, sin olvidar particularmente, los comercios del barrio, tan a menudo injustamente tratados y que han formado la esencia de nuestra comunidad; el punto de encuentro, de relaciones y de transmisión de información local más importante y como tales deben ser cuidados y tratados con cariño.

Por otra parte la ciudad como centro de servicios debe recoger los pueblos que la circundan y diseñar su política de transporte, económica, recreativa y de ocio en común con todo su territorio.

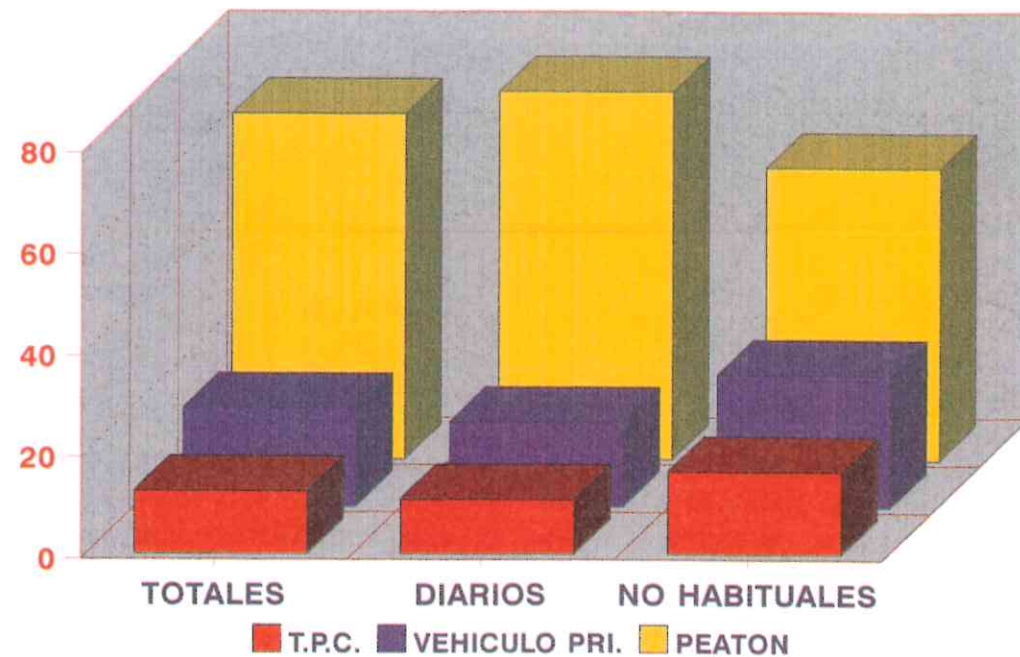
La vega Granadina debe formar parte activa de la vida de la ciudad y ser reconocida en sus programas de utilización: Queremos programar sistemas recreativos compatibles con el espíritu de la vega que, respetando sus valores, permita el disfrute intensivo por el ciudadano como rutas recreativas diseñadas para bicicletas y peatonales que apoyándose en la ciudad realicen recorridos por los pueblos cercanos.

Este tipo de programas puede reforzar por un lado la percepción positiva del vecino con su ciudad y por otro posibilita una oferta turística alternativa de carácter cultural.

La eficacia del planteamiento de la gestión de la movilidad en el Municipio de Granada



## ¿ COMO SE MUEVE LA GENTE EN GRANADA ?



debe inexcusablemente circunscribirse bajo el criterio de **gestión integral** y la fijación de objetivos definidos a **corto, medio y largo plazo**, encuadrarse en un proyecto común.

Una de las causas hemos querido localizarla en la evidente necesidad de estructurar los espacios públicos en su conexión con las zonas residenciales, creando redes lógicas de circulación peatonal que cubran la ciudad.

Este enfoque debe servir para solucionar problemas de hoy y quedar como tendencia de actuación para el futuro.

En todo caso, no hemos querido repetir el error de iniciar programas de actuación sectoriales que no estuvieran integrados en una política global, ya que las interrelaciones entre la asignación de usos en la ciudad y la dinámica de transporte son directas y cualquier política en este sentido debe partir de parámetros comunes.

Hemos retrocedido un paso en el nivel de partida de estos procesos con la intención de iniciarlos en un simple plano conceptual reconduciendo el termino transporte a sus correctas dimensiones e incluyendo con todas sus conse-

cuencias un análisis intermodal dirigido a criterios de coexistencia de tráfico.

En todo caso la participación ciudadana ha sido nuestra principal instrumento de trabajo y el reconocimiento de los problemas que padecemos no ha exigido ningún exhaustivo estudio realizado por sofisticados mecanismos. Una simple ronda de conversaciones con todos los implicados nos aportó una perspectiva bastante real de la magnitud y ubicación de nuestros problemas.

Creo que el mayor acierto de este Plan ha sido conceder al vecino de nuestra ciudad el status de experto principal en reconocer sus propios problemas que se podían resumir en cuatro bloques:

- \* **Accesibilidad y funcionamiento del centro**
- \* **Desigualdad en el transporte.**
- \* **Inseguridad viaria**
- \* **Contaminación acústica y atmosférica.**

Creo, que con frecuencia gran parte de las soluciones están en las mentes de todos y se trata solamente de saber escuchar. En este sen-

tido se plantearon las siguientes líneas de trabajo a través de sugerencias desde los distintos grupos implicados:

- 1 Cantidad, calidad, situación y estructura de los sistemas de transporte.
- 2 Intercambio de tráfico con el área metropolitana.
- 3 Situación y disposición de los equipamientos.
- 4 Situación y densidad de las zonas residenciales.
- 5 Situación y densidad de los centros de trabajo (centro).

Toda la problemática del tráfico de la ciudad de Granada se puede alterar a través de estos cinco puntos, no obstante la planificación urbana precedente ha bloqueado posibles intervenciones en algunos aspectos.

Particularmente la concentración de los usos residenciales y de los centros de trabajo en la ciudad se han convertido en datos constantes, pero las posibilidades de actuación sobre los tres primeros puntos es aún considerable.

Antes de analizar estos aspectos sectoriales hemos querido deslindar dos conceptos que resumen toda la dinámica de transporte de una ciudad.

**Accesibilidad** como la capacidad para acceder a un determinado sitio y **Transitabilidad** como la capacidad de un espacio para ser recorrido .

La accesibilidad en Granada, como problema prioritario ha sido el gran problema de los años precedentes y hoy se puede garantizar que ya está solucionada.

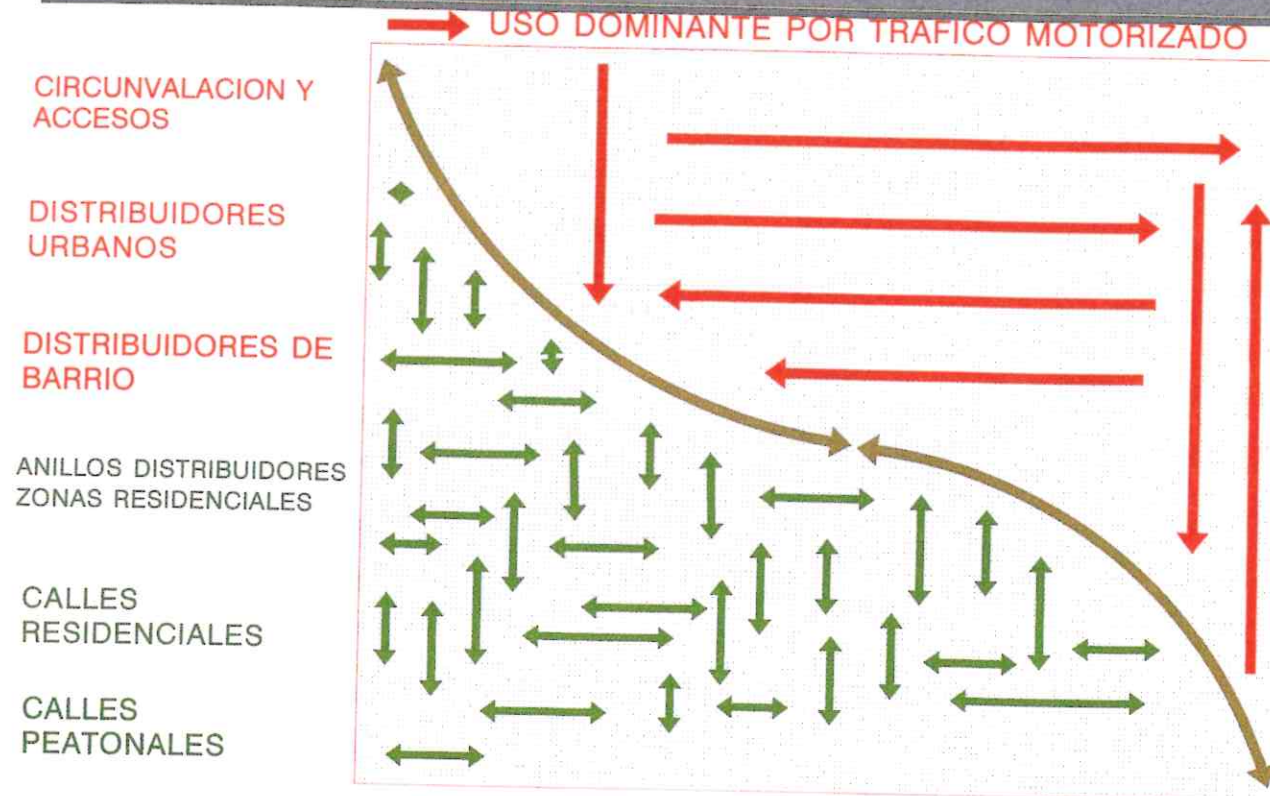
El siguiente reto es desarrollar la capacidad de la ciudad y sus barrios para ser transitada.

La transitabilidad de la ciudad de Granada es actualmente el objetivo prioritario para el Plan de Movilidad y en este sentido hemos querido agrupar a los usuarios de la ciudad según su modo habitual de desplazamiento y optimizar un equilibrio solidario entre ellos.

El colapso en que se encuentra el grupo de usuarios del vehículo privado responde a un desequilibrio entre la demanda y la oferta de espacio disponible para tráfico motorizado. La solución para hacer transitable la ciudad no está en la continuación eterna de planteamientos cada



## JERARQUIZACION VIARIA PROPUESTA PARA GRANADA



vez mas complicados de ingeniería clásica que optimicen eternamente nuestra red viaria para el coche. Estas medidas solo han provocado en el pasado una utilización mas intensa del vehículo privado y han conducido a un incremento de las dimensiones del problema. El colapso de circulación motorizada de nuestra ciudad se ha convertido en un problema de conducta social que sólo podía ser solucionado a través de políticas de carácter integral.

En este sentido es preciso reconocer que el usuario mayoritario del espacio público en desventaja permanente es el peatón, baste la siguiente cifra: De la totalidad del suelo destinado a transporte, el tráfico motorizado asume casi el 90 % del suelo y sólo desplaza al 15% de los usuarios.

Naturalmente una política que se apoye en la equidad debe egoístamente actuar sobre el usuario en desventaja que esta representado por los usuarios del transporte publico, los peatones y los ciclistas.

Tampoco debemos olvidar que Granada posee el índice mas alto de bicicletas por habitante del país.

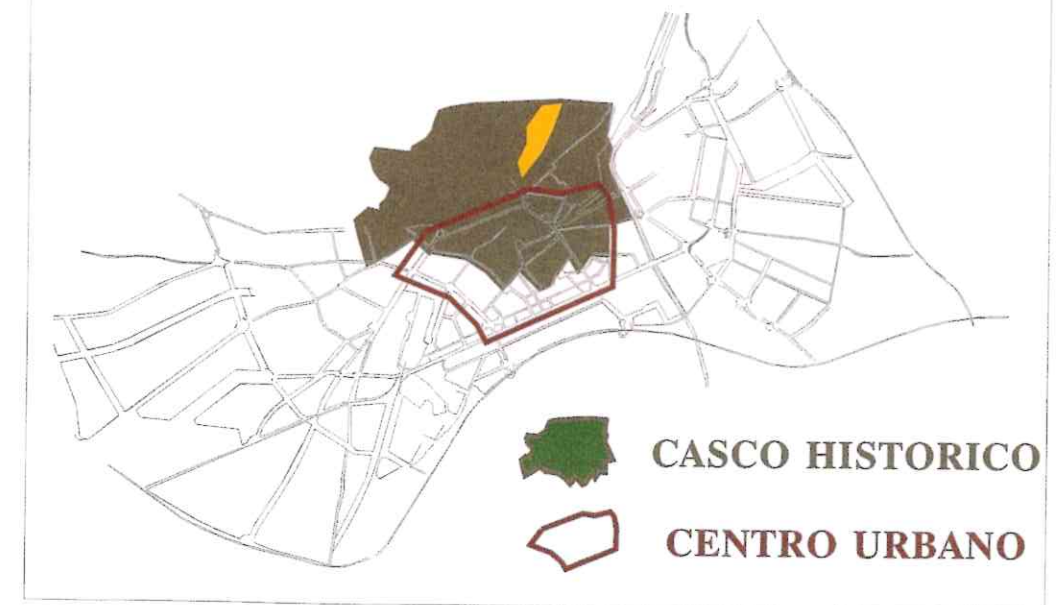
Esta línea de actuación se apoya en incluir mecanismos de solidaridad con los que, por un lado se favorece a una mayoría que hoy está en inferioridad (peatón y T.P.) y por otro contribuimos del único modo eficaz a solucionar los embotellamientos, pues al mejorar las condiciones de modos alternativos de transporte se provoca el abandono del automóvil privado como medio usual de transporte urbano.

Existe una tercera gran ventaja y es la relación directa que existe entre la capacidad de experimentación directa del espacio público y la vinculación de un vecino con su ciudad.

En el conflicto de intereses entre el tráfico privado masivo y la calidad residencial de la ciudad vamos a apostar claramente por recuperar nuestra ciudad como espacio habitable.

Para ello hemos planteado el Plan de Movi-

## ESQUEMA FISICO DE RELACIONES ENTRE CASCO HISTORICO Y CENTRO URBANO



lidad sobre el principio de *tráfico integrado*, esto es, el respeto por igual a **todos** los usuarios del espacio destinado a transporte en la ciudad.

Esto significa renunciar a la idea de construir una peatonalización exclusiva para el centro a cambio de crear un tipo diferente de peatonalización para toda la ciudad de la que avanzamos algunos criterios en este documento.

Es muy importante, y quiero hacer especial énfasis señalar que estamos trabajando en un proyecto de ciudad y que el disfrute de un espacio con ausencia de vehículos no debe reducirse sólo a un círculo central en la ciudad y que

pretendemos extenderlo a los recorridos entre los barrios y el centro y desarrollar el sentimiento de ciudad como algo mas nuestro.

La consecuencia de la puesta en carga de un programa de estas características es que no sólo será agradable estar de compras en el centro, sino además ir paseando al centro de compras desde cualquier barrio.

Esta figura se crea sobre el principio del reconocimiento de las zonas de tráfico prioritario como distribuidores de la ciudad con unas densidades de tráfico motorizado equivalentes a menos del 50 % del actual y el resto de la ciu-

**DECSA**  
Diseño Energético y Climatización, S.A.

**AIRE ACONDICIONADO**

CALEFACCION     VENTILACION  
 CLIMATIZACION     ENERGIA SOLAR

**Carrier**

Pintor Zuloaga, 2 - 25 16 10 Fax: 52 01 27 - 18005 GRANADA

**AUTOMOCION PEREZ BOLIVAR**

**BOSCH**  
INYECCION JETRONIC Y MOTRONIC

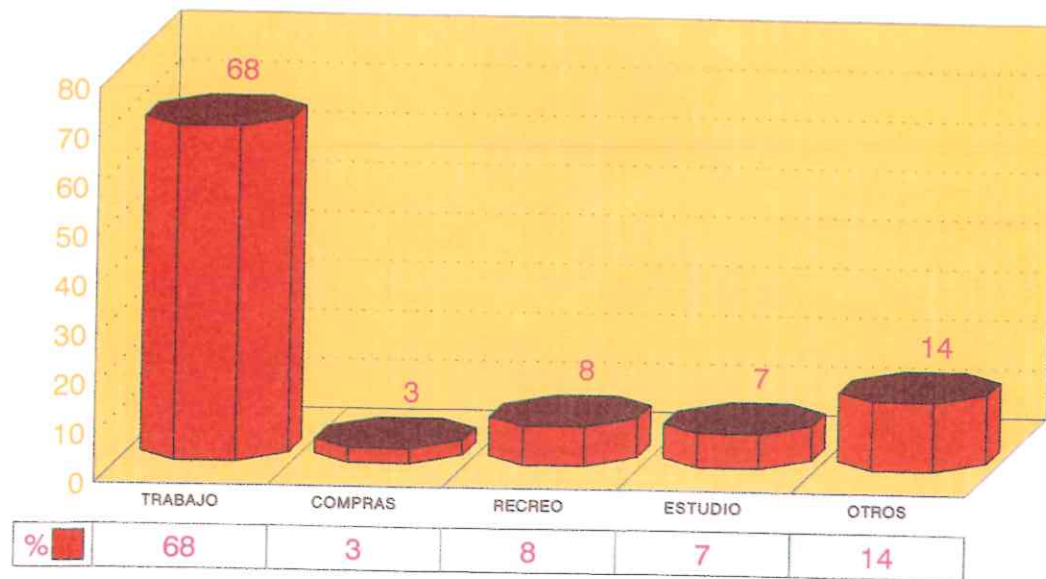
**MECANICA Y ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL**

**COMPROBACION DE MOTORES  
ANALISIS DE GASES  
AUTORADIOS Y ALARMAS**

Poligono Industrial de Juncaril  
Parcela, R-125. A-Nave, 6  
Teléfono: (958) 46 83 57

18210 PELIGROS  
(Granada)

## VIAJES AL CENTRO EN COCHE CLASIFICACION POR MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO



### GRANADA

dad se convierte en **ZONAS RESIDENCIALES** en las que a pesar de coexistir automóvil y peatón, este disfruta de prioridad o dicho de otra forma, vamos a extender el carácter íntimo de los espacios públicos del Albaicín interior al resto de la ciudad.

Para ello es necesario reutilizar el interior de la ciudad, recuperando la calle como esencia del funcionamiento de una ciudad peatonal.

El establecimiento de zonas residenciales prioritarias adquiere sentido sobre la planificación y ejecución de una **red peatonal urbana** para la ciudad formada por un sistema independiente de calles, rutas y espacios en los que el peatón disfrute de preferencia, ya sea por uso exclusivo de la vía, ya sea por reglamentaciones de preferencia.

A menudo consideramos los espacios peatonales como rincones independientes libres de tráfico y olvidamos que igual que existe una red perfectamente comunicada de tráfico motoriza-

do, esta debe coexistir con una red simultánea para el tráfico peatonal a través de la que el vecino de un barrio pueda desplazarse al centro andando sin atravesar zonas peligrosas por rutas en las que la circulación peatonal sea la que domine.

Es ineludible recuperar la capacidad del espacio público de nuestra ciudad como el lugar de encuentro que ha hecho de Granada una ciudad a la que todo el mundo viene a experimentar el espacio exterior.

En resumen, el planteamiento de áreas residenciales en Granada no se puede limitar a crear zonas aisladas libres de tráfico y es preciso establecer una red claramente definida peatonal que, si es necesario, domine sobre el tráfico motorizado privado

Queremos que pase a la historia la Granada en la que se concibe el automóvil como signo de desarrollo para asumir la capacidad de la ciudad y de sus barrios para ser paseada como objetivo principal ■



MODELO PROPUESTO DE TRAFICO POR EL OESTE

## Curso sobre la Ley de Protección Ambiental Andaluza

M.S.

La inquietud despertada por la aprobación de la Ley Andaluza de Protección medio ambiental entre los profesionales que desarrollan su labor en este campo de actividad, ha aconsejado la organización de un Curso amplio sobre las cuestiones más relevantes del nuevo texto legal.

Este Curso se ha desarrollado durante la semana del 11 al 18 de Noviembre de 1994, en los locales de la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica, y ha contado con la colaboración de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y la Caja General de Ahorros de Granada.

En el Curso, en el que se han inscrito más de 70 alumnos, han participado como ponentes destacados profesionales en este campo, que han analizado todas las vertientes de importancia en el campo de la protección medio ambiental. Las clases se desarrollaron estudiando, en primer lugar, los aspectos que suponen implicaciones legales derivadas de la aplicación del nuevo texto legal. Así, se estudiaron los antecedentes legales en la protección medio ambiental, el contenido específico de la Ley Andaluza, la distribución de competencias administrativas en esta materia, y la competencia técnica de profesionales para el desarrollo de su labor en estas actividades.

El segundo bloque, más amplio, fue de carácter técnico. Se analizó la mejora y

prevención en la calidad ambiental del aire (ruidos, vibraciones y contaminación atmosférica), el reciclaje de desechos y residuos sólidos, los residuos tóxicos y peligrosos, la protección de las aguas litorales, y las aguas residuales y vertidos.

El Curso fue inaugurado por D. Manuel Pezzi Ceretto, Consejero de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, que explicó, ampliamente, los motivos de la promulgación de la Ley, así como los criterios de la Consejería en cuanto a su aplicación y al contenido de los Reglamentos que han de desarrollarla.

El Curso tuvo como colofón una mesa redonda donde intervinieron representantes del PSOE, IU y PA (el representante del PP excusó su ausencia por motivos de fuerza mayor), así como el Decano de la Facultad de Ciencias y el Presidente del Colegio de Biólogos, exponiendo sus opiniones sobre la Ley recientemente aprobada y sus distintos puntos de vista sobre el alcance de la protección medio ambiental. La mesa redonda estuvo moderada por José Antonio Aparicio en representación del Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos. La clausura del Curso corrió a cargo de D. Manuel Chirrosa, Delegado de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en Granada.

En breves fechas el Colegio editará un libro con el contenido de las ponencias presentadas en el Curso, que podrá ser adquirido por todos los colegiados. ■

## Experto universitario en Urbanismo 1ª edición, 1994 - 1995

Con la colaboración del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Granada, se está desarrollando el Curso de Experto Universitario, en su primera edición, organizado por el Departamento de Derecho Administrativo de la Universidad de Granada, como Enseñanza Propia de esta Universidad.

El Curso, que se desarrolla entre los meses de Enero y Julio, tiene una carga lectiva de 266 horas, distribuidas en 27 bloques, que abarcan los distintos aspectos relacionados con esta compleja disciplina jurídico-técnica (desde los orígenes del fenómeno urbanístico, hasta las actividades de intervención de la Administración en la edificación, pasando por disciplinas colaterales con influencia en el campo urbanístico), distribuidos en clases teóricas y prácticas; además de seminarios y conferencias sobre cuestiones de in-

terés específico en esta materia.

El Curso está siendo impartido por un amplio cuadro docente, compuesto por profesores universitarios y profesionales que desarrollan su actividad en este campo, dentro de la Administración Pública, como en el ejercicio privado (cuarenta profesores de distintas disciplinas jurídicas y técnicas, entre los que hay tres arquitectos técnicos). El director del Curso es el Catedrático de la Facultad de Derecho D. Eduardo Roca Roca y coordinado por los profesores D. Ricardo Corro Ruiz y D. Javier Luna Quesada; y está dirigido a licenciados en Derecho, Ciencias Políticas, de Geografía e Historia del Arte, y titulados universitarios en Escuelas Técnicas de Arquitectura e Ingeniería de grado superior y medio, así como a los alumnos de segundo ciclo de la indicadas titulaciones. ■

En cerramientos y cubriciones

# Placas LECRIN

*Aligeradas*

Grandes luces:

*Pretensadas*

Sobrecargas con mínimo espesor

*Autoportantes*

No precisan encofrados, apeos ni sopandas

*Materias primas*

Selección de hormigones de elevada resistencia característica y aceros de alto límite elástico

*Tecnología*

La más acreditada y moderna (patente ROTH)

*Control de Calidad*

Continuo y exhaustivo. Garantía de:

**PREFABRICADOS**



S.A.

FABRICA Y OFICINAS:  
Ctra. de Motril-Granada km. 449  
18640 PÁDUL (Granada)  
Tel: (958) 79 02 01  
Fax: (958) 77 32 30

**EVOLUCION**

LECRIN FORJADOS DE VIVIENDA, EDIFICIOS INDUSTRIALES, COMERCIALES Y DE USO PUBLICO LECRIN TABLEROS DE PUENTES LECRIN APARCAMIENTO LECRIN PASARELAS LECRIN CUBIERTAS DE SILOS Y DEPOSITOS LECRIN MUROS DE CONTENCION Y DE SOTANOS LECRIN CERRAMIENTOS DE NAVES Y FACHADAS DE EDIFICIOS LECRIN FRONTONES LECRIN PISCINAS LECRIN GRANJAS LECRIN FORJADOS DE

Colegio

## Junta General de Colegiados

El pasado 21 de diciembre se celebró la Junta General Ordinaria de Colegiados, en la que se presentó y se sometió a aprobación el presupuesto para el ejercicio 1995, presu-

to que resultó aprobado y en el que destacan de forma significativa las partidas correspondientes a la realización de la nueva sede colegial. ■



Junta General.

## Curso sobre cubiertas

Protección de la edificación frente al agua

En colaboración con el CEHC (Gabinete para el Estudio de Humedades en la Construcción, el Colegio organizó recientemente un curso práctico especialmente diseñado para el conocimiento general de los problemas de humedades que plantean las cubiertas, cuyo fin es el de prevenir tan frecuente patología, o en su caso, diagnosticar acertadamente los fallos y determinar las reparaciones. El curso, en el que han participado 41 alumnos, pretendía el reciclaje profesional que

resulta imprescindible en razón de la constante innovación tecnológica, y también la aproximación al conocimiento de los materiales, productos y sistemas, a fin de discernir con objetividad entre la copiosa y no siempre leal oferta del mercado. El curso, que se ilustró con proyecciones y se realizó a modo de seminario, tuvo una duración aproximada de doce horas y fue impartido por Antonio Ruiz Duerto y Tomás Ferreres Gómez. ■

# Convenio multilateral de habilitación intercolegial

En el transcurso de la reunión plenaria celebrada el 23 de julio del pasado año quedó aprobado el Convenio Multilateral de Habilitación Intercolegial. La adhesión de los Colegios a este convenio es de carácter voluntaria. En la exposición de motivos del mismo se recoge que la iniciativa de la Administración en orden a la reforma de la legislación sobre colegios profesionales persigue, entre otras finalidades, la de facilitar el ejercicio de las profesiones en todo el territorio español eliminando exigencias de orden burocrático y con ello rigideces innecesarias en el funcionamiento de los Colegios Profesionales.

Para ello se ha elegido en dicha reforma en estudio el modelo de colegiación única que permite el ejercicio profesional en cualquier demarcación colegial con el solo requisito de estar adscrito y pertenecer como colegiado al Colegio en cuyo ámbito se tenga la residencia profesional. En la misma línea, el Consejo General de Colegios Oficiales de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, ha elaborado el presente convenio multilateral inspirado en el principio de colegiación única complementado con un régimen de habilitación a efectos necesarios de control y seguimiento del ejercicio profesional y de la prestación de los servicios colegiales inherentes al mismo siguiendo un sistema de gran simplicidad, bajo costo y agilidad administrativa. Este convenio es de carácter voluntario y queda abierto por ello a la libre adhesión de los Colegios que deseen incorporarse al mismo. Dado el interés que para los colegiados tiene el presente convenio se reproduce a continuación el articulado del mismo:

## OBJETO DE LA NORMATIVA

### ARTÍCULO 1

1.1. La presente normativa regula el sistema de ejercicio profesional en régimen de habilitación por parte de los Aparejadores y Arquitectos Técnicos adscritos a los Colegios que se adhieran a la misma mediante la suscripción del correspondiente convenio multilateral de habilitación recíproca, en los términos establecidos por el Consejo General.

1.2. En virtud del sistema de habilitación que se establece, los Aparejadores y Arquitectos Técnicos que se hallen inscritos en un Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos adscrito al Convenio y que se encuentren en situación de plenitud de derechos colegiales. Podrán prestar sus servicios profesionales en la demarcación de cualquier otro Colegio adheri-

do al presente convenio sin necesidad de colegiarse en el mismo.

## PROCEDIMIENTO

### ARTÍCULO 2

2.1. Podrán solicitar la habilitación todos los Aparejadores y Arquitectos Técnicos que se encuentren en situación de plenitud de derechos en su Colegio de residencia.

2.2. Las normas de procedimiento para hacer efectiva la habilitación serán las siguientes:

- Solicitud en el Colegio de residencia de la expedición del certificado para habilitación, que deberá acomodarse al modelo que figura como anexo de esta normativa.

- Presentación en el Colegio de acogida del mencionado certificado junto con la documentación necesaria para visar el encargo o el trabajo,

según la normativa que tenga establecida dicho Colegio

- Abono de los derechos de habilitación establecidos en el Colegio de acogida .

### ARTICULO 3

3.1. La habilitación deberá otorgarse por el Colegio de acogida dentro de los diez días siguientes a la presentación de la documentación reseñada en el artículo anterior.

3.2. No obstante, el Colegio que deba otorgar la habilitación podrá además comprobar que el solicitante cumple con los requisitos de su propia normativa establecida para sus residentes en relación con encargos o trabajos de la naturaleza de aquel para el que se solicita la habilitación

## NATURALEZA DE LA HABILITACION

### ARTÍCULO 4

4.1. Las habilitaciones se solicitarán y otorgarán para cada trabajo o encargo profesional.

4.2. El colegiado solicitante quedará habilitado en el momento del visado del encargo o trabajo profesional y dejará de tener dicha condición en el momento en que se extinga la relación contractual que motivó la habilitación y las obligaciones derivadas de la misma.

### ARTICULO 5

5.1. Mientras dure el período de habilitación los Aparejadores y Arquitectos Técnicos habilitados, quedarán sujetos a la normativa de visado, tramitación de expedientes y obligaciones económicas derivadas del encargo que estén en vigor para los colegiados residentes en el Colegio de acogida.

5.2. La potestad disciplinaria por incumplimiento de las normas estatutarias, será ejercida por el Colegio de residencia, previa denuncia del Colegio habilitante.

### ARTÍCULO 6

6.1. Las normas sobre aseguramiento de la responsabilidad civil profesional serán las vigentes en cada demarcación territorial.

## DERECHOS DEL PROFESIONAL HABILITADO

### ARTÍCULO 7

7.1. En lo específicamente referido a los aspectos relacionados con el ejercicio profesional, el habilitado gozará de los mismos derechos y deberes de que disfruten los colegiados residentes.

7.2. Del mismo modo, el Colegio donde se haya otorgado la habilitación prestará al habilitado todos los servicios que tenga establecidos con relación al visado y al cobro de honorarios, igual que lo hace con sus propios colegiados residentes.

7.3. No obstante lo anterior, los profesionales habilitados no gozarán de los derechos y servicios derivados de la condición de miembros corporativos que corresponden a los colegiados y, en particular, de los derechos de participación y elección.

## CUOTAS Y DERECHOS ECONOMICOS

### ARTÍCULO 8

8.1. La habilitación generará la obligación de abonar al Colegio de acogida unos derechos de habilitación por cada encargo o trabajo profesional para el que aquella se solicite.

8.2. La cuantía de estos derechos se establece en una cantidad fija por cada encargo o trabajo profesional para el que se solicite la habilitación que habrán de acomodarse a los límites establecidos por el Consejo General y se abonará en el Colegio de acogida al presentar la documentación correspondiente a cada habilitación solicitada.

8.3. Los profesionales habilitados no abonarán cuotas colegiales ordinarias ni extraordinarias, ni cuotas de incorporación.

## REGISTRO Y COMUNICACION DE LAS HABILITACIONES

### ARTÍCULO 9

9.1. Todos los Colegios que se adhieran a la presente normativa establecerán un registro

de habilitaciones otorgadas en su demarcación otro de certificaciones otorgadas para habilitaciones en demarcaciones distintas.

9.2. El Colegio de acogida deberá comunicar al Colegio de origen la conclusión de las habilitaciones cuando éstas se produzcan.

9.3. Ningún Colegio adherido a la presente normativa podrá cursar la baja de un colegiado sin comprobar previamente que han finalizado todos los trabajos para los que haya podido ser habilitado en otras demarcaciones colegiales a través de consulta escrita al Consejo General.

9.4. En los casos en que tenga lugar por vía de sanción la baja de un colegiado, los efectos de la misma se extenderán a los trabajos en que estuviera interviniendo en calidad de habilitado, lo que se comunicará por el Colegio de residencia a los Colegios en los que el sancionado hubiera sido habilitado, además de al Consejo General.

9.5. Los Colegios comunicarán mensualmente al Consejo General la relación de altas y bajas de profesionales habilitados en su demarcación

## DISPOSICIONES ADICIONALES

### PRIMERA

Las relaciones profesionales de los colegiados adscritos a los Colegios que se hayan adherido a la presente normativa con los Colegios que no lo hayan hecho se regirán por las normas generales estatutarias que sean de aplicación en cada momento.

### SEGUNDA

En los Colegios adheridos al presente Convenio, que dispongan en su ámbito autonómico o territorial de normas o convenios propios, prevalecerán éstas para las relaciones entre los Colegios de dicho ámbito, y sólo será de aplicación la presente normativa en lo que concierne a su relación con otros Colegios

ajenos a dicha normativa autonómica o territorial.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

### PRIMERA

Los actuales colegiados no residentes que pertenezcan a los Colegios adheridos a la presente normativa en la fecha de entrada en vigor de la misma, continuarán en dicho régimen, hasta tanto no manifiesten por escrito su decisión de pasar al régimen de habilitado.

### SEGUNDA.

La adhesión a este Convenio es voluntaria y los Colegios que decidan incorporarse al mismo habrán de manifestarlo por escrito dirigido al Consejo General, siéndoles de aplicación la misma, a todos los efectos a partir del día 1 el mes siguiente a aquel en que dicha comunicación se hubiera producido.

Los Colegios que así lo deseen podrán darse de baja en este Convenio, previa comunicación escrita al Consejo General que tomará efecto a partir del día 1 del mes siguiente en que dicha comunicación se haya producido. En estos casos el Colegio que se aparte del Convenio deberá, ello no obstante, seguir cumpliendo las condiciones establecidas en el mismo respecto de coordinación y seguimiento tanto de las certificaciones para habilitación expedidas, como de las habilitaciones otorgadas durante el período de tiempo en que hubiera permanecido el Colegio adherido al Convenio.

El Consejo General habrá de dar traslado a todos los Colegios de las adhesiones al Convenio así como de los desistimientos de pertenencia al mismo que vayan produciéndose. ■

# Imposicion de insignias

El pasado mes de diciembre tuvo lugar el tradicional acto de imposición de insignias a todos los colegiados residentes que causaron alta en el Colegio durante el año 1994. El acto se celebró en el salón de actos de la sede colegial y al final del

mismo fue servida una copa de vino, con el fin de que los nuevos colegiados tuvieran la oportunidad de entrar en contacto con la Junta de Gobierno.

La relación de estos nuevos colegiados es la siguiente:

ABRIL MARTI, GONZALO, AGUILAR HITA, CECILIO, ALONSO VARELA, ANASTASIO, ARANDA GARCIA, JUAN LUIS, CARRILLO DEL CASTILLO, PAULA, CORPAS GONZALEZ, FELIPE M., CRUZ VALDIVIESO, ANA MARIA, DELGADO FAJARDO, JESUS, ELENO ALONSO, EZEQUIEL, ESCUDERO TORRES, ENCARNACION, ESTURLA ESTEPA, ALEJANDRO, FERNANDEZ MARTIN DE VILLODRES, CAROLINA, FERNANDEZ ROMERO, ANTONIO, GARCIA GEA, MARIA ISABEL, GARRIDO MANGLANO, SERGIO, GOMEZ FERNANDEZ, JUAN RAMON, GOMEZ QUERALT, ALEJANDRO, GONZALEZ GAMEZ, FRANCISCO A., GORDO MAROTO, GABRIEL FRANCISCO, GUTIÉRREZ GONZALEZ, CANDIDO, GUTIÉRREZ RODRIGUEZ, ALVARO, GUZMAN RUIZ, Ma PALOMA, LECHUGA HARNANDEZ, NARCISO J., LINDE DIAZ, ROBERTO, LOPEZ MEDINA, MIGUEL, LORCA GARCIA, MAGDALENA, LORITE LOPEZ, ANTONIO, LLAMAS ORTUNO, ANTONIA MARIA, MARIN GALLARDO, PABLO LUIS, MARIN MANZANO, JUAN JOSÉ, MARTINEZ PACHECO, ALVARO, MARTINEZ SANCHEZ, JOSÉ MIGUEL, MOLES QUITIAN, MIGUEL ANGEL, MOLINA ESCUDERO, MIGUEL, MORALES ESCO-

BAR, ANTONIO, MORENO VALVERDE, MIGUEL ANGEL, MOYA GARCIA, ANGEL, NUÑEZ MURO, MARGARITA, PASTOR MORALES, ESPERANZA, PINEDO EXTREMEIRA, Ma ANGELES, RIENDA POLO, JUAN ANTONIO, RIO MORENO, PEDRO JOSÉ DEL, RODRIGUEZ DEL AGUILA, ANA MARIA, RODRIGUEZ FLORES, JUAN MIGUEL, RODRIGUEZ GARCIA, JUAN, RODRIGUEZ GILABERT, JOSÉ M., RODRIGUEZ HERRERA, MONTSERRAT, RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Ma CARMEN, RODRIGUEZ RUIZ, FRANCISCO, ROMAN ESPINOSA, ANTONIO E., ROMERO ORTEGA, JUAN CARLOS, RUFIAN MUÑOZ, JACINTO, RUIZ MARTINEZ, ANTONIO, RUIZ MORIANA, SEBASTIAN, RUS BEATO, CRISTINA, SALAS COMPAS, JORGE, SANCHEZ MARTINEZ, SONIA MARIA, SEGURA RODRIGUEZ, JUAN JOSÉ, SEVILLA ESCALONA, MIGUEL, SOLA TORIBIO, DAVID J., SUAREZ RANCAÑO, ALVARO, TAHER RAMIREZ, KARIM, TERRON MEGIAS, EUGENIO, VALDERRAMA RODRIGUEZ, MARIA DOLORES, VALVERDE NAVARRO, RITA, VARON AMAYA, SANTIAGO J., YOLDI CHAURE, ANTONIO LUIS, ZAMBRANO VACAS, ANTONIO MANUEL, ZUÑIGA URBANO, JUAN IGNACIO



## Curso de estaciones totales

El pasado mes de noviembre, se ha celebrado el segundo curso de «Estaciones totales y aplicaciones informáticas en topografía», organizado por la Comisión de Tecnología de este Colegio, e impartido por los profesores del Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica de la Universidad de Granada, D. Ignacio Moreno Garzón y D. José Antonio Benavides López, con la importante colaboración de casa de instrumentos topográficos Leica, a través de su delegado D. Armando Morales.

El desarrollo del curso ha sido eminentemente práctico, permitiendo a los alumnos asistentes el conocimiento y uso de los más modernos equipos topográficos (estaciones totales) así como el manejo de programas informáticos de diseño asistido (CAD) y otros específicos de topografía (AdCADD, Civil/Survey). El manejo de estos instrumentos permite al técnico, desarrollar los trabajos topográficos: levantamientos y replanteos de obras de una forma precisa y rápida, plasmándose en una nueva filosofía de trabajo, permitiendo realizar mediciones con gran precisión a gran distancia (5 mm. para una visual de, 1 km), así como la imposibilidad de equivocaciones en la manipulación de datos, ya que son transferidos directamente al ordenador, para después ser recuperados por programas específicos que permiten entre otros:

- Importación directa de los datos de un dibujo.
- Trazado automático de curvas de nivel.
- Obtención y visualización de modelos tridimensionales.
- Generación automática de perfiles longitudinales y transversales.
- Trazado de urbanizaciones.
- Cálculo de movimiento de tierras etc...



Es de destacar la gran participación e interés presentado por los alumnos del curso lo que les permitirán situarse a la cabeza de estas técnicas. Seguro que muy pronto apreciarán estos conocimientos, cuando la competencia entre profesionales se rija mas por criterios de cualificación que por los puramente económicos, condición previa de todo profesional de prestigio. ■



## Convenio con la Universidad de Granada

El pasado mes de Enero se celebró en el Rectorado de nuestra Universidad la ratificación del Convenio suscrito por el Colegio y la referida institución en el año 1986, ello con motivo de un acuerdo de colaboración con la Universidad-Empresa, mediante el cual, el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Granada destinaba la cantidad de un millón quinientas mil pesetas en el desarrollo de un proyecto de investigación para **Gestión, planificación y seguimiento del proceso constructivo**, proyecto a cargo del

Grupo de Investigación y Desarrollo Interdepartamental de la Universidad, además del Rector y el Presidente del Colegio, el Director de la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica de Granada, D. José Jiménez Benavides, y el Catedrático D. Rafael Gómez Pérez.

Tras la firma, tanto el Rector como el Presidente del Colegio y el Director de la E.U.A.T., pronunciaron unas palabras en las que quedó patente la estrecha colaboración que mantienen ambas instituciones. ■





Fotografía de Granada de hacia 1.930. (Archivo, Francisco Gálvez)

Las fechas de la realización de los dos primeros documentos deben ser muy aproximadas, sino la misma, según varios hechos históricos que pasamos a relatar: El Campo del Triunfo se transforma en parque, con jardines y fuentes, en 1.856, siendo alcalde de

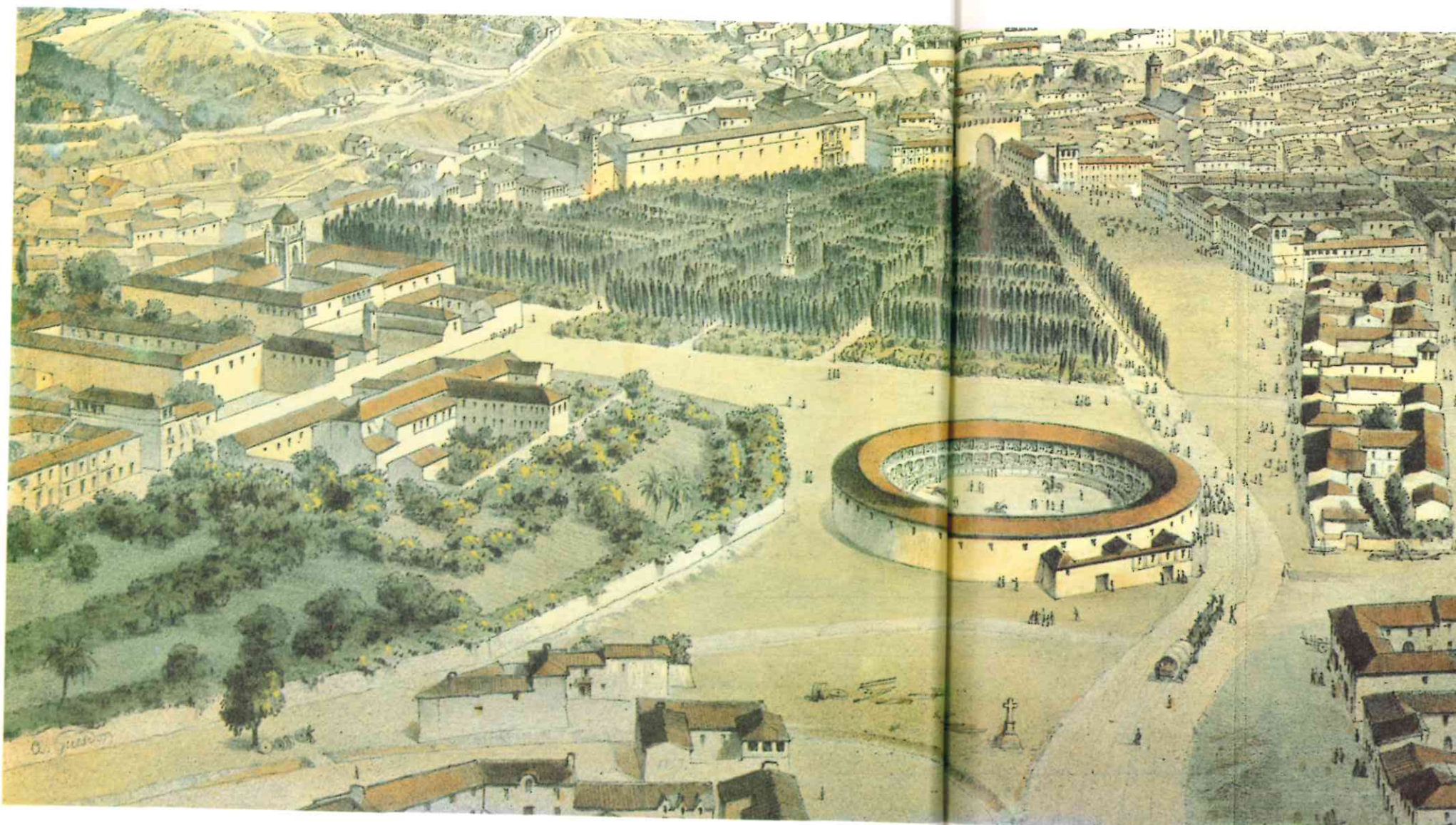
la ciudad D. Manuel Gadeo. La portada de la Iglesia del antiguo convento de la Merced, hoy sede del Gobierno Militar, se derriba en 1.860. El ramal de ferrocarril que unía Granada con la línea Córdoba-Málaga por el enlace de Bobadilla, a través de Loja, se comienza



Doc. nº 4: Fotografía actual de Granada

en 1.858. Esto indica que la litografía se ejecutó entre 1.856 y 1.860 ya que se observa terminado el Campo del Triunfo y aún está en pie la portada de la iglesia. En cuanto a la fotografía, su fecha debe situarse hacia 1.958-60 ya que estaba plantado el jardín y se encuentran explanados los terrenos de la actual Avenida de Andaluces, de la estación de ferrocarril y de la línea hacia Loja. También se aprecia un trozo de lo que muchos años después será el Camino de Ronda. En ambos documentos gráficos se aprecian aún la existencia

de varios edificios granadinos ya desaparecidos: - La primera plaza de toros de Granada, la de la Real Maestranza, construida en mampostería en 1.768, reinando Carlos III, para «ejercicios militares y diversiones públicas». Se ubicaba en la actual Avenida de la Constitución y disponía de dos órdenes de balcones y tendido, siendo destruida por un incendio en septiembre de 1.876. - El pequeño edificio adosado a la izquierda de la fachada principal del Hospital Real, anejo a él y de la misma construcción, con buenos detalles



Fragmento de «Granada a vista de pájaro», litografía de A. Guesdón. Siglo XIX. (Archivo Municipal de Granada).

en portadas, ventanas y comisas, que fue demolido, aduciendo amenaza de ruina, a fines del pasado siglo. - El antiguo convento de Capuchinos, edificio de gran sencillez fundado en 1.614. Era pobre y de escaso interés, con bello compás y pequeña iglesia de tres naves. Todo fue demolido en 1.970,

construyéndose junto a ella la actual iglesia, obra del arquitecto José García Nieto. En la litografía, además, se observa aún completo el barrio de San Lázaro, formado después de la conquista de la ciudad, en donde se construyeron cuarteles para la vigilancia de los moriscos que en él habitaban. Fue

de ladrillo y de escaso interés. ~I hospital fue demolido en 1.973. El documento nº 3 habría que fecharlo hacia 1.930 ya que se encontraba terminado el edificio de la Escuela Normal de Maestros, obra del arquitecto Antonio Flores y, tras él, el del Instituto «Padre Suárez», realizado en 1.910 por Fernando Wilhelmi. Ya están abiertas la Gran Vía de Colón y el bulevar de la Avenida de Alfonso XIII, luego llamada de La República, de Calvo Sotelo y, hoy, de la Constitución.

Se observa, con relación a la fotografía anterior, algunos de los cambios sufridos en el antiguo convento de la Merced, donde ha desaparecido el pabellón derecho del patio y se han abierto nuevas ventanas para el servicio del cuartel de Infantería.

Pero la nota más importante de esta fotografía es la existencia aún de la plaza de toros vieja, segunda de las existentes en la ciudad, situada en los actuales Jardines del Triunfo. Fue construida en 1.879, constando de tres pisos y 15.000 localidades. Semidestruida por el terremoto de 1.884, no fue restaurada hasta 1.912, quedando más baja de altura, por lo que se le conoció como «la chata». Se incendió en la corrida de reinauguración, siendo reconstruida inmediatamente. Se demuele en 1.948.

derribado a principios de los ochenta, siendo aún su solar un descampado. También se ve, al final de lo que es hoy la Avenida de la Constitución, el antiguo Hospital de San Lázaro, fundado por los Reyes Católicos para la curación de leprosos. Disponía de dos patios del XVII y uno del XVIII, todos

En la última fotografía, la actual, lo más llamativo, aparte de la gran extensión que la ciudad ha adquirido en la zona noroeste de la ciudad en los últimos cuarenta años, la nota más

importante corresponde a la urbanización, en 1.960, de los actuales Jardines del Triunfo, llevada a cabo por el alcalde D. Manuel Sola, a donde se

traslada el Monumento de la Inmaculada Concepción de María que, hasta entonces, se encontraba en el cercano Campo del Triunfo.



Doc. nº 2: Fotografía de Granada de hacia 1.860. (Archivo Mariano Martín).

## Nuevo texto de la Ley de Arrendamientos Urbanos

El pasado uno de enero, entró en vigor la nueva Ley Arrendamientos Urbanos (L.A.U.), que tras numerosas vicisitudes parlamentarias ha venido a establecer un nuevo régimen jurídico para aplicar a los arrendamientos urbanos.

La necesidad de un nuevo texto regulador de esta materia, era unánimemente sentida, por cuanto fruto del Texto Refundido de 1964 y del Real Decreto Ley 2/1985, de 30 de abril, popularmente conocido como «Ley Boyer», el mercado de arrendamientos urbanos se ha caracterizado en los últimos años, por la existencia de dos situaciones antagónicas e irreconciliables:

a) contratos sujetos a la Ley de 1964, cuyos inquilinos gozaban de prórroga forzosa y rentas en general bajas

b) Contratos celebrados al socaire del Real Decreto 2/1985, cuyas rentas, también en general, eran elevadas y su duración corta, por término medio, un año.

Consecuencia de esta situación, el mercado español de vivienda de alquiler se encontraba muy por debajo de la media de los países de nuestro entorno integrados en la Unión Europea.

Para hacer frente a esta situación la nueva ley tiende como finalidad esencial a conseguir dos efectos:

1º Establecer un equilibrio entre las obligaciones de arrendadores e inquilinos.

2º Mantener una cierta protección y tutela en los arrendamientos de vivienda, liberalizando el resto, es decir los destinados a uso distinto de vivienda que se regirá por el libre convenio de las partes

### Arrendamientos celebrados después del 1 de enero de 1995

La Ley regula dos clases de contratos: el de vivienda y para uso distinto de ésta, cuyo régimen legal ha de examinarse con la debida separación

a) Arrendamientos de vivienda: son los destinados a servir de vivienda permanentemente al inquilino y a personas que con él convivan, estableciendo la Ley dos tipos distintos: viviendas no suntuarias que se caracterizan por tener una superficie inferior a 300 m<sup>2</sup> y una renta que no supere a 5,5 veces el salario mínimo interprofesional, y ; viviendas suntuarias: cuya superficie excede de la antes consignada e igualmente la renta supera el límite salarial referido.

#### a.1.- viviendas no suntuarias:

El halo protector de la Ley de Arrendamientos Urbanos, se centra fundamentalmente en las que hemos llamado «viviendas no suntuarias», pues si la **duración** del contrato puede ser libremente pactada por las partes, existe un plazo mínimo de garantía a favor del inquilino, de forma que en aquellos contratos que tengan una duración inferior a cinco años, se prorrogan obligatoriamente para el arrendador por períodos anuales, a voluntad del inquilino, hasta llegar a cinco años, y ello, en todos los supuestos, salvo si el contrato contempla la necesidad del arrendador de ocupar la vivienda para sí.

Transcurrido el plazo, si ninguna de las partes comunica con un mes de antelación a la fecha de terminación su voluntad de no renovar el contrato, éste se entiende prorrogado obligatoriamente por plazos anuales hasta un máximo de 3 años más (tácita reconducción).

Regula además la Ley, el régimen de subrogación por muerte del arrendatario, sin modificación de la duración del contrato, a favor del cónyuge, persona ligada por igual relación de afectividad, descendientes, ascendientes, hermanos, colaterales afectos con minusvalía física, así como los supuestos de nulidad, separación, divorcio, recogiendo con estos aspectos la doctrina más reciente e innovadora de la jurisprudencia.

El otro aspecto primordial de la nueva regulación es el relativo a la **renta**, que será libremente pactada entre las partes y que se actualizará de la siguiente forma:

1 Aumenta los primeros cinco años del contrato, anualmente con arreglo a la valoración experimentada pro el índice de precios

2 A partir del sexto año, por lo convenido entre arrendador e inquilino y si no hay acuerdo, cada año con sujeción al índice de precios.

Por último, además de regular el régimen de obras de mejora y ordinarias, se establece a favor del inquilino un derecho de preferencia de adquisición de la vivienda en caso de venta a precios de mercado y se enumeran las causas de resolución, entre las que se citan, la falta del pago de la renta, cantidades asimiladas, subarriendo o cesión in consentida, daños intencionados u obras no autorizadas, cambio de destino de la vivienda y desarrollo de actividades molestas, insalubres, nocivas, peligrosas o ilícitas.

a.2.- Viviendas suntuarias.

Las condiciones de arrendamiento se fijan libremente entre las partes y si faltare acuerdo o no estuviera especificado en el contrato se aplicarán las normas de las viviendas no suntuarias.

b) Arrendamientos para uso distinto del de vivienda: Bajo esta denominación se regulan en la nueva LAU, tanto los locales de negocio, como oficinas, despachos profesionales, almacenes, viviendas de temporada de verano o cualquier otra.

Se caracterizan estos contratos por la falta de una regulación forzosa e imperativa, es decir, se registrarán por lo que libremente hayan

convenido entre arrendador y arrendatario, tanto en lo atinente a la duración, como al canon arrendaticio, prorrogas, etc.

La Ley solo regula con carácter obligatorio tres materias:

1.- La cesión del contrato y el subarriendo total o parcial sin consentimiento del arrendador, que dará derecho a elevar la renta hasta el 20%.

2.- La subrogación del heredero del empresario o profesional hasta la extinción del contrato.

3.- Las indemnizaciones a favor del arrendatario por pérdida de clientela al finalizar el contrato.

Es de destacar, que los profesionales han perdido los beneficios que la antigua ley les concedía para ser asimilados a cualquier actividad de industria o comercio.

Arrendamientos anteriores a 1 de enero de 1995

Lo realmente novedoso de la nueva LAU, estriba en lo amplio y detallado régimen transitorio que se establece para los arrendamientos que subsistan en la fecha de entrada en vigor de la Ley y la actualización de sus rentas, según un complejo sistema que va provocar un semillero de litigios en los próximos años.

La Ley distingue los siguientes supuestos:

a) Arrendamientos de viviendas y locales posteriores a 9 de mayo de 1985, que continúan rigiéndose por sus propios pactos y la Ley de 1964 - recuérdese que la Ley Boyer suprimió la prórroga forzosa- No existe revalorización salvo la pactada entre las partes.

b) Arrendamientos de viviendas celebrados con anterioridad a 9 de mayo de 1985-

Se registrarán por la Ley de 1964, si bien se establecen tres modificaciones sustanciales:

1.- Respecto al derecho de subrogación en caso de fallecimiento del arrendatario del que solo se admite una subrogación con determinadas excepciones a favor de los hijos, estableciendo en este caso un complejo sistema de extinción del contrato por transcurso de determinados plazos.

2.- Respecto del arrendador, se le reconocen, beneficios fiscales en el Impuesto sobre el Patrimonio y la posibilidad de repercutir la cuota del IBI, los gastos de servicios y suministros y el de las obras de reparación necesarias.

3.- Respecto a la actualización de la renta, que podrá llevarse a cabo según la siguiente fórmula:

$$\text{Renta actualizada} = \frac{\text{IPC mes anterior a fecha de actualización}}{\text{IPC mes anterior a fecha de contrato}} \times \text{Renta inicial}$$

habiéndose publicado la tabla de índices de inflación siguiente:

ÍNDICES DE INFLACIÓN

( Índice General Nacional del sistema de índice de precios al consumo. Desde 1954 a 1960, inclusive, no existía y se utiliza en Índice Nacional Urbano)

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1954	—	—	3.282	3.289	3.289	3.277	3.280	3.267	3.269	3.286	3.314	3.344
1955	3.365	3.376	3.389	3.408	3.410	3.401	3.401	3.408	3.431	3.459	3.474	3.485
1956	3.489	3.532	3.566	3.604	3.621	3.609	3.598	3.604	3.630	3.662	3.713	3.779
1957	3.848	3.869	3.889	3.906	3.916	3.906	3.967	4.023	4.080	4.166	4.234	4.279
1958	4.309	4.313	4.397	4.491	4.520	4.514	4.544	4.574	4.646	4.689	4.732	4.787
1959	4.794	4.817	4.843	4.873	4.888	4.860	4.860	4.868	4.894	4.909	4.926	4.969
1960	4.930	4.926	4.920	4.924	4.909	4.905	4.903	4.913	4.943	4.956	4.962	4.999
1961	5.020	4.979	4.957	4.970	4.957	4.930	4.930	4.938	4.942	4.961	5.038	5.047
1962	5.038	5.061	5.105	5.177	5.243	5.270	5.270	5.257	5.289	5.340	5.477	5.547
1963	5.560	5.604	5.713	5.709	5.741	5.635	5.695	5.754	5.741	5.757	5.829	5.851
1964	5.842	5.846	5.864	5.886	5.901	5.980	6.109	6.205	6.266	6.369	6.516	6.592
1965	6.657	6.771	6.824	6.874	6.902	6.871	6.880	6.915	6.981	7.018	7.169	7.210
1966	7.197	7.191	7.191	7.260	7.366	7.380	7.376	7.389	7.366	7.411	7.540	7.589
1967	7.593	7.652	7.684	7.791	7.818	7.750	7.755	7.868	7.890	7.922	8.087	8.087
1968	8.110	8.110	8.193	8.265	8.238	8.261	8.193	8.198	8.185	8.211	8.265	8.320
1969	8.301	8.251	8.301	8.399	8.399	8.301	8.366	8.392	8.408	8.440	8.515	8.605
1970	8.646	8.613	8.679	8.727	8.670	8.703	8.867	9.007	9.048	9.138	9.162	9.188
1971	9.285	9.278	9.376	9.475	9.533	9.573	9.573	9.590	9.704	9.811	9.944	10.074
1972	10.082	10.074	10.172	10.172	10.222	10.246	10.386	10.493	10.641	10.714	10.731	10.814
1973	10.895	10.912	11.002	11.158	11.322	11.494	11.617	11.808	12.012	12.202	12.217	12.350
1974	12.423	12.465	12.736	13.015	13.179	13.236	13.393	13.614	13.828	13.975	14.361	14.558
1975	14.762	14.903	15.000	15.264	15.452	15.494	15.740	15.987	16.241	16.241	16.347	16.610
1976	16.807	16.997	17.391	17.743	18.556	18.442	18.556	18.173	19.065	19.329	19.690	19.894
1977	20.542	20.849	21.348	21.736	21.926	22.539	23.278	24.033	24.368	24.747	24.947	25.144
1978	25.545	25.796	26.127	26.677	26.944	27.216	27.086	28.291	28.524	28.785	28.911	29.303
1979	29.806	30.037	30.349	30.807	31.167	31.442	32.121	32.437	32.864	33.305	33.385	33.872
1980	34.804	35.115	35.304	35.645	35.892	36.449	36.964	37.397	37.795	38.098	38.487	39.025
1981	39.818	40.020	40.817	41.223	41.415	41.451	42.263	42.778	43.118	43.603	43.981	44.647
1982	45.572	45.927	46.378	46.988	47.668	48.126	48.744	49.082	49.139	49.631	49.793	50.901
1983	51.761	52.021	52.337	53.056	53.276	53.588	53.779	54.501	54.937	55.682	56.249	57.122
1984	58.007	58.227	58.696	58.973	59.292	59.712	60.629	61.050	61.174	61.543	61.859	62.278
1985	63.438	63.898	64.296	64.959	65.163	65.052	65.422	65.520	66.239	66.580	67.093	67.371
1986	69.308	69.617	69.852	70.022	70.217	70.862	71.570	71.773	72.516	72.787	72.620	72.930
1987	73.489	73.802	74.231	74.399	74.307	74.325	75.078	75.045	75.737	76.187	76.012	76.284
1988	76.768	76.978	77.536	77.266	77.262	77.562	78.586	79.363	80.060	80.150	80.105	80.742
1989	81.680	81.738	82.260	82.481	82.598	83.048	84.396	84.590	85.485	85.830	85.969	86.304
1990	87.144	87.697	88.018	88.218	88.211	88.483	89.672	90.065	91.013	91.821	91.279	91.955
1991	93.025	92.895	93.197	93.399	93.664	93.034	95.100	95.453	96.233	96.838	96.985	97.038
1992	98.576	99.233	99.592	99.485	99.745	99.726	100.050	100.962	101.795	101.856	101.921	102.227
1993	103.185	103.218	103.581	104.035	104.322	104.581	104.955	105.583	106.180	106.576	106.755	107.262
1994	108.346	108.385	108.743	109.171	109.394	109.512	109.942	110.652	110.990	111.229	--	--

Se rigen por la Ley de Arrendamientos de 1964 con las siguientes modificaciones:

1.- Duración: Distingue la Ley a estos efectos entre que el arrendatario sea persona física o jurídica. Tratándose de personas físicas el arrendamiento se extingue por jubilación o fallecimiento del arrendatario salvo que proceda la subrogación a favor del cónyuge o hijos que desarrollen en el local la misma actividad, pero en cualquier caso quedará extinguido transcurrido 20 años desde la entrada en vigor de la Ley.

Cuando el arrendatario sea persona jurídica y desarrolle actividades comerciales se extinguirá en 20 años o en 5 si el local tiene más de 2.500 m<sup>2</sup>.; y respecto de otras actividades, las profesionales por ejemplo, se establece un plazo de 5 a 20 años según la cuota del IAE que se pague.

2.- Actualización de rentas: En los mismos términos ya examinados para las viviendas, que se practicará en 10 años si son personas físicas o jurídicas con un periodo de extinción de 15 o 20 años y cinco años en todos los demás supuestos.

Si el arrendatario opta por no actualizar la renta, el contrato se extingue a los cinco años.

#### Procesos Arrendaticios

Una última consideración exige poner de relieve ciertas particularidades introducidas en los juicios de desahucio por falta de pago de la renta.

Como es generalmente conocido, la acción de desahucio puede enervarse mediante el pago de la renta. Ahora bien, la nueva LAU exige que tal pago se haga necesariamente antes del juicio y además como excepción determinar que no puede evitarse el embargo si ya se

ha evitado en una ocasión anterior y si el arrendador con cuatro meses de antelación a interponer la demanda hubiera requerido de pago al arrendatario y éste no pagara antes de presentar la demanda.

Esta breve exégesis de la ley, no tiene más objeto que destacar algunas de las particularidades más llamativas del nuevo texto, que sin duda será objeto de controversia entre los afectados y pulido por la jurisprudencia de los Tribunales, porque, una valoración de su influencia en la economía del mercado inmobiliario es aún pronto para advertirla. ■



## Normativa sobre las tasaciones periciales contradictorias

M<sup>a</sup> Isabel Soto Pino. Abogada.

Con el presente trabajo, me propongo dar una visión práctica de un tema tan actual, y que nos atañe muy directamente, como son las Tasaciones Periciales Contradictorias que, a veces, se convierten en una cuestión controvertida llegado el momento de hacer efectivos los honorarios profesionales del técnico que la ha realizado y que en multitud de ocasiones suele ocurrir porque a primera vista no está claro quien es el obligado a hacer efectivo dicho pago, ni siquiera cuando debe ser satisfecho y, a veces, incluso surgen dudas de a quien hay que abonarlos si al colegiado directamente o a éste pero a través de su colegio profesional.

Centrado así el alcance y límites del tema, no es posible por razones obvias, hacer una exposición completa o detallada de esta temática aunque sería mi deseo que después de señalar a grandes trazos las líneas generales, tuviésemos una visión práctica del mismo.

La tasación pericial contradictoria se regula en la Ley General Tributaria en la sección destinada a la comprobación de valores; el art. 52-1 la define como un medio para la comprobación por la Administración del valor de los elementos del hecho imponible que

se recogen en el propio artículo; el sujeto pasivo, sigue diciendo este artículo pero en su apartado segundo, podrá, en todo caso, promover la tasación pericial contradictoria, en corrección de los demás procedimientos de comprobación fiscal de valores...; consiste, pues, en que el tercer perito emite un dictamen que sirve para mediar, y con carácter dirimente, entre los dictámenes ya existentes en el expediente y que han sido emitidos por las peritos designados por las partes, Administración y contribuyente. El tercer perito es independiente de ambas partes y tendrá que hacer su trabajo según su leal saber y entender y al que le alcanzan las causa de recusación y abstención previstas en los arts. 28 y 29 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo.

Se preveen las Tasaciones Periciales Contradictorias en los reglamentos que desarrollan tanto la Ley de sucesiones y Donaciones como la Ley de Transmisiones Patrimoniales y Actos jurídicos Documentados (R. Decreto de 8-11-91 y R. Decreto de 29-12-81 respectivamente) y en donde se define como: En corrección del resultado obtenido en la com-

probación de valores los interesados podrán promover la práctica de la tasación pericial contradictoria (Arts. 98 y 62 de los mencionados reglamentos).

Este medio de comprobación puede ser promovido por la Administración y también por el sujeto pasivo. Para el nombramiento del perito cada año y por la Delegación provincial, se solicita de los Colegios Profesionales correspondientes el envío de una lista de colegiados dispuestos a actuar como peritos terceros; Una vez están confeccionadas las listas se celebra el correspondiente sorteo público para determinar el orden de su actuación de tal manera que si el nombrado no puede desempeñar su trabajo, deberá alegar para ello justa causa o causa suficiente, lo hará el siguiente de la lista.

Una vez nombrado el perito tercero cuando se le comunica su nombramiento éste puede tomar dos caminos o exigir, de conformidad con el art. 62-9 del Reglamento del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados de 29 de Diciembre de 1981, según la redacción dada en la disposición adicional segunda del Reglamento de Sucesiones y Donaciones de 8 de Noviembre de 1991, y art. 98 de este último reglamento, que previamente al desempeño de su cometido, se haga una provisión del importe de sus honorarios lo que se realizará mediante depósito en el Banco de España en el plazo de diez días; el mismo se efectuará depositando tanto la Administración como el contribuyente el importe de los honorarios del perito que éste habrá justificado mediante minuta de honorarios registrada por el colegio presentada junto con su solicitud de provisión en la Delegación de Hacienda u órgano equivalente de la Comunidad Autónoma; la Administración requerirá al contribuyente para que haga el depósito. La falta del mismo por alguna de las partes supondrá la aceptación de la valoración realizada por el perito de la otra, cualquiera que fuera la diferencia entre ambas valoraciones; una

vez practicada la tasación por el tercer perito si fuese superior en un 20% al valor declarado (no al valor determinado por el perito del contribuyente), todos los gastos de la pericia serán abonados por el sujeto pasivo y, por el contrario, caso de ser inferior serán de cuenta de la Administración y, en este caso el sujeto pasivo tendrá derecho a ser reintegrado en los gastos ocasionados por el depósito.

Si por el contrario el perito nombrado no existe el depósito de la provisión del importe de sus honorarios y simplemente realiza su cometido quedando pendiente el pago de sus honorarios, a la vista del resultado de la valoración se determinará, al igual que en el caso anterior quien es el obligado a pagarlos, si la tasación del tercer perito fuese superior en un 20% al valor declarado los gastos serán abonados por el sujeto pasivo y si es inferior serán de cuenta de la Administración; si ha de satisfacerlos la Administración se pone en marcha un procedimiento interno que no reviste mayor interés pero si el obligado es el contribuyente se le hace saber con advertencia de que en quince días debe justificar en la oficina que ha satisfecho los honorarios pero si no lo hace la Administración tan solo podría iniciar expediente sancionador que, en definitiva tampoco resolvería la cuestión ya que se impondría una sanción pero los honorarios seguirían igualmente impagados y no puede obligar a ello de ninguna manera ya que se ha establecido de este modo una relación entre particulares que son terceros para la Administración quedando de este modo abierta la vía judicial del perito tercero para conseguir el cobro de sus honorarios.

Por todo lo expuesto sería muy conveniente que siempre que un colegiado resulte nombrado Tercer Perito para realizar una Tasación Contradictoria haga uso de esa facultad que le esta reconociendo la Ley de exigir el depósito previo y así se le hace saber en la misma comunicación de su nombramiento. ■

## Exclusiones por falta de reparación o mantenimiento en la garantía de daños por agua de las pólizas de seguro de multi-riesgo del hogar

J. Ignacio Carrillo de Albornoz Fabregas  
Arquitecto Técnico.

Miembro de la Asociación Profesional de Peritos Tasadores de Seguros

Las modernas pólizas de seguro de Multi-Riesgo del Hogar, ofrecen una amplia cobertura para la garantía de daños por agua, que naturalmente está limitada. Esta cobertura se detalla claramente en el Contrato de Seguro y dentro del capítulo correspondiente, abarcando desde los daños producidos por las roturas normales, los reventones, los desbordamientos, los olvidos de cierre de llaves o grifos (ahora tan frecuentes por la sequía que padecemos y las consiguientes restricciones en el suministro) ... hasta, en algunas de ellas, los producidos por atascos de conducciones de agua.

Las limitaciones se concretan en las exclusiones que, aparte de las de carácter general que afectan a la totalidad de las garantías, figuran normalmente bien explícitas y resaltadas en negrita en el capítulo de daños por agua de los Condicionados Generales de las distintas Compañías, que se entregan al Asegurado como parte fundamental de la documentación y, por tanto, del Contrato de Seguro.

Pero, antes de entrar en detalle en el estudio concreto de las exclusiones a que se refiere el encabezado de este escrito, hagamos una breve incursión en las exclusiones comunes a todas las garantías que aparecen en Art. aparte y exclusivo, del Condicionado General de las Pólizas, sin citar ejemplos concretos, en donde podemos leer lo siguiente:

«Además de las exclusiones específicas de cada una de las garantías del presente contrato, se excluye:

**- Los Daños:**

- ...
- Que no tengan su origen en caso fortuito, ... Ocasionados por:
  - El uso o desgaste normal de los bienes asegurados, defecto propio o defectuosa conservación de dichos bienes.
  - Producidos por fermentación, corrosión y oxidación.

- ...»

El espíritu de la Póliza es evidente: Se trata de amparar los posibles accidentes (siniestros) que sufra el Asegurado (casos fortuitos), discriminando un Contrato de Seguro de un contrato de mantenimiento más o menos amplio.

Además de lo expresado en las exclusiones comunes, en las exclusiones del Art. de daños por agua del mencionado Condicionado, se insiste, en un párrafo casi siempre resaltado en negrita: "Quedan excluidos: Los Daños y Gastos: - Que resulten de una falta de reparación o mantenimiento." O sea, se reafirma en lo expresado y deja claro que se refiere a los daños ocasionados y gastos resultantes por una falta de provisión o defecto de conservación o mantenimiento.

Ahora bien, ¿Que se entiende por falta de reparación o mantenimiento? A mi juicio, como Perito Tasador I.R.D. con una cierta experiencia, los bienes inmuebles, sean o no objeto de seguro de hogar, deben recibir periódicamente los cuidados de sus propietarios, de la misma manera que los recibe, por ejemplo, un vehículo, es decir, se deben someter a un programa de mantenimiento que debería tener carácter preventivo-predictivo y, como se ha dicho, periódico.

Este mantenimiento no se debería limitar a simples cuestiones higiénico estéticas: pintar paredes y techos cada cierto tiempo, y otras labores «que se ven». El interior de las casas, que no se ve, es decir «la maquinaria», es también responsable del bienestar de sus moradores y, por tanto, debe cuidarse con tanto o más mimo que lo que se ve porque cuando avisa lo hace súbita y escandalosamente: la gotera o recalo, la inundación, el cortocircuito, etc. y además la mayoría de las veces molestando a terceros, con lo que las consecuencias, normalmente solo molestias, suelen ser desagradables.

Por todo ello, el Asegurado debe cuidar aunque sea mínimamente de las instalaciones de su vivienda, cuyo estado puede adivinarse siempre que se preste un poco de interés. Centrándonos solo en el asunto de la fontanería, que puede producir daños por agua, hay labores periódicas que son en algunos casos anuales, o incluso semestrales, que, sin ánimo de ser exhaustivo, se enumeran:

- Revisión de llaves y grifos: Se nota claramente cuando un grifo se vuelve «más duro» de accionamiento, o no cierra bien (goteo), está pidiendo que se le revise y se le cambie la «zapata» (cuando eran de caucho/goma), o la «estopada», o incluso que se modernice y se adquiera uno de cierre cerámico o monomando, de bajo mantenimiento y no alto coste. No se debe esperar a que se deteriore totalmente y cree el problema o cause daños por agua.

- Revisión de sellados (rejuntados, o fraguados, ...), especialmente el de la junta de la bañera o plato de ducha con los azulejos, se nota claramente cuando tiene fallos o está enmohecido, en cuyo caso se pueden producir recalos. Normalmente esta es una labor casi semestral pues se debe hacer con lechada de cemento blanco, cuya vida es corta por la agresión de los útiles y productos de limpieza. El empleo de siliconas no es siempre recomendable, a no ser que se trate de un producto de gran calidad (caro y difícil de conseguir) aplicado por un experto o «manitas» con el fin de que sea efectivo y con resultado

estético, no obstante lo cual tampoco es eterno.

- También es labor periódica, o sea de mantenimiento, revisar el sellado de los aparatos sanitarios con el suelo, para evitar que se filtre por debajo el agua y los productos de limpieza que, normalmente, corroen los elementos metálicos de fijación o tornillos, provocando que los aparatos se muevan y, concretamente en el caso del inodoro, se puedan producir fallos en la junta de este con el «manguetón» o elemento de conexión con la bajante, considerado privativo, y cause daños por agua propios o a un tercero.

- Periódicamente también hay que procurar que los desagües estén libres de elementos que impidan el normal discurrir del agua, no hay que dejar que se atasquen totalmente, se nota claramente cuándo su capacidad de evacuación va poco a poco disminuyendo.

Todos las situaciones expuestas refieren problemas de fácil solución o prevención, que se consideran de simple mantenimiento porque, entre otras cosas, no son casos fortuitos y si no se atajan a tiempo es previsible que produzcan daños y gastos que la Póliza de Seguro no ampara.

- No hablamos aquí de las filtraciones por falta de conservación de la cubierta, que en edificios plurifamiliares puede ser un elemento comunitario y, por tanto, objeto de otro Ramo de Seguro, pero que en viviendas unifamiliares también dan problemas. No en vano las empresas instaladoras de sistemas de cubiertas planas dan una garantía de «solo» diez años, lo que, entre otras cosas, significa que deben ser objeto de revisión, al menos en ese plazo.

Como se ve en los ejemplos anteriores y generalizando, toda tarea que deba ejecutarse periódicamente en beneficio de un mejor, o simplemente correcto, funcionamiento del bien asegurado y sus instalaciones se considera labor de conservación o mantenimiento y, por tanto, excluida de cobertura.

Nadie está libre de una rotura, un reventón, una fuga inesperada, ... en resumen, un caso fortuito; para eso está la Póliza de Seguro. Pero recordemos, además, que para que exista cobertura, deben de haberse producido daños a cosas distintas de las que generan su funcionamiento, porque las pólizas, en general, tienen como misión el amparado de siniestros y no incluyen la cobertura de mantenimientos de ningún tipo, por tanto no hay que acudir a la Compañía de Seguros cuando, por ejemplo, se tiene una simple llave de paso que gotea.

Hay otros problemas que, si bien no pueden considerarse estrictamente de mantenimiento porque, entre otras cosas, no son tan fáciles de detectar, sí deben ser resueltos por el Asegurado pues la casi totalidad de las pólizas existentes en el mercado los excluyen, se trata de los problemas de corrosión, fermentación u oxidación.

Por decirlo en pocas palabras: Cuando ocurre un siniestro de daños por agua y al descubrir la zona se observa oxidación generalizada de tuberías, la Compañía puede que, a criterio del Perito, ampare este primer siniestro reparando esa avería

local, ya que no se puede exigir que cada cierto tiempo se levante una instalación oculta o empotrada completa y se reponga, pero es el Asegurado, y normalmente así se le informa, el que tiene la responsabilidad, a partir del momento en que se conoce el estado, de renovar toda la instalación de agua de su vivienda. No se puede exigir, si no se repara, que al poco (o mucho) tiempo se vuelvan a amparar daños producidos por el mismo fenómeno porque sería un problema de falta de reparación o mantenimiento, claramente excluido en Póliza como se ha visto.

## Inclusión de trabajos de fontanería en la garantía de daños por agua de las pólizas de multi-riesgo del hogar

Dentro de la garantía de daños por agua que ofrecen las Pólizas Multi-Riesgo del Hogar, en su Art. correspondiente del Condicionado General, se especifica claramente la cobertura para «Los gastos ocasionados como consecuencia de los trabajos para la localización de la avería y los gastos de materiales y trabajos de fontanería necesarios para reparar o reponer las instalaciones del Continente causantes del siniestro.»

Pero estos últimos gastos, o sea los de fontanería, tienen una limitación que aparece casi siempre en el Cuadro de Garantías y Límites de Indemnización del Condicionado General: normalmente 25.000.- Ptas., por siniestro, y un condicionante dentro del mismo Art.: «Siempre y cuando esté asegurado el Continente:»

¿Qué quiere decir esto? Pues evidentemente, las instalaciones de agua de las viviendas forman parte del Continente y si no se contrata cobertura alguna para Continente no están amparados los gastos originados en el mismo. La aclaración mencionada, que aparece como condicionante en el Condicionado General, es oportunísima pues este Condicionado es único, así se contrate Continente y Contenido o solamente este último.

Cuando se contrata una Póliza de seguro sola-

mente para Contenido, se entiende que no se quiere, por el motivo que sea, cubrir los daños por agua que sufra el Continente. Por tanto, en este caso, tendremos solamente amparado, contra daños por agua, el Contenido hasta el límite contratado, por lo que las reparaciones y gastos que se originen como consecuencia de poner en orden las instalaciones del Continente deberán correr a cargo exclusivo del Asegurado, o de la posible otra Compañía que tenga contratado el mismo, bien privadamente o por la Comunidad de Propietarios si existe.

En resumen, parece claro que siempre y cuando esté asegurado el Continente, están amparados en la garantía de daños por agua los gastos de localización de avería y las posteriores reposiciones (sin más limitación estos que el capital asegurado) y el costo de los trabajos de fontanería hasta un máximo de 25.000.- Ptas. (o la cantidad que se especifique en el Condicionado) que, frecuentemente, está «a primer riesgo», lo que viene a significar que en caso de que existiera infraseguro no sería de aplicación, hasta ese límite, claro, la «regla proporcional». Pero si contratamos un seguro solo de Contenido, pues ... tendremos garantizado solo y exclusivamente eso, el Contenido, en cuyo caso, no estarán amparados los trabajos de fontanería en Continente. ■

**Línea - 2 908 05.88.68**  
**Su empresa de comunicación**

# La Granada que fue

¿Fue realmente así?

Francisco Correa Acosta

*Los muros que la rodean tienen mil y trescientas torres...*

Luis del Mármol Carvajal

El origen de Ilíberis se pierde en la noche de los tiempos y desemboca en la leyenda. Las teorías mejor razonadas sitúan a Ilíberis, sin ningún género de dudas, en la colina de San Nicolás, o lo que hoy se conoce con el nombre genérico de Albaicín.

Esta Ilíberis íbera, que fue uno más entre los pueblos ribereños del área pantanosa que más tarde sería la vega del Genil, pasó a ser la «Civitas Florentia Iliberritanum» del Imperio Romano, ciudad que ocupaba un lugar privilegiado entre los pueblos de la comarca por hallarse en el cruce de dos vías importantes; la que desde Cartagena, por Guadix, Granada (Ilíberis), Ilorra (Ilurco), Loja y Antequera (Anticaria) iba a Sevilla y Málaga; y la que desde Linares (Cástulo) por La Guardia, Campillo Arenas, Guevéjar, Granada, Venta Marina y Lentejé llegaba a Almuñécar (Sexi), y que por su configuración topográfica ofrecía unas condiciones óptimas para ser fortificada y convertirla en ciudad estratégica.

No es mi intención entrar en discusión si la ciudad que dio origen a la Granada musulmana fue Ilíberis, Garnata u otra cualquiera. Solo pretendo hacer un razonamiento lógico de por qué la ciudad que, a través de los siglos, se ha asentado en la colina del Albaicín fue fortificada desde tiempos remotos. Y tomando esto como punto de partida, tenemos una ciudad situada

sobre una colina en la que se cruzan dos rutas importantes para el comercio y la estrategia del Imperio Romano.

Como es lógico, el enlace entre estas vías se hace circundando la colina, y la ciudad, que lógicamente se beneficia de esta situación, necesita protegerse y ha de fortificarse para no quedar desguarnecida por ninguno de sus flancos.

Con un poco de fantasía puede reconstruirse una ciudad romana fortificada, con sus puertas, al norte (Bib Cieda), sur (Bib Hassarín), este (San Juan de los Reyes) y oeste (Bib Elecet); su Decumanus y su Cardo, e incluso sus necrópolis en las proximidades de las puertas; Plaza Larga, San Juan de los Reyes, Calderería y Cuesta de la Cava.

Pero si Iliberri no fue fortificada en la época romana, que algunos restos indican que si lo fue, es seguro que se fortificó en la época visigoda, ya que en la segunda mitad del siglo VI y primer cuarto del VII quedó en la línea fronteriza de la provincia imperial de Bizancio, que ocupó el sureste peninsular, y por tanto formó parte del sistema defensivo «Limes» del reino visigodo de Toledo.

Desaparecida la provincia bizantina, la fortaleza de Iliberri pierde su razón de ser, sus murallas se arruinan, y sólo quedan, cuando se produce la invasión árabe, restos de la parte más

importante; tal sería el castillo (Hizna Rumí) en el que los árabes dejaron una guarnición de musulmanes y judíos para vigilancia y defensa de la ciudad tras la conquista de ésta.

Este castillo (Elizna Roman) debe ser el que reconstruyó, en la primera mitad del siglo VIII, el Walí de la provincia de Elvira Ased ben Abderrahman el Xeibaní que murió en el año 767, y no las murallas de la ciudad, como indica Gómez Moreno citando a Mármol y Conde, pues lo lógico es que no se fortifique una ciudad a la que se quiere dominar sino la fortaleza desde la que se la domina.

No obstante, al consolidarse la dominación musulmana, la fortaleza pierde importancia y se arruina, llegando a la total destrucción durante las guerras civiles del siglo IX.

En el siglo XI Granada vuelve a justificar su fortificación y es precisamente la desmembración del califato y la necesidad de defensa lo que hace que Zawí ibn Zirí (1012-1019) traslade la capitalidad del reino recién nacido, de Medina Elvira a Granada, impulsando la construcción de edificios y fortificaciones, aunque los datos históricos se refieran a Habbus ibn Maksan (1020-1037) segundo rey zirí como el iniciador de las fortificaciones de la alcazaba y a Badís ibn Habbus (1038-1073) el que las continuó.

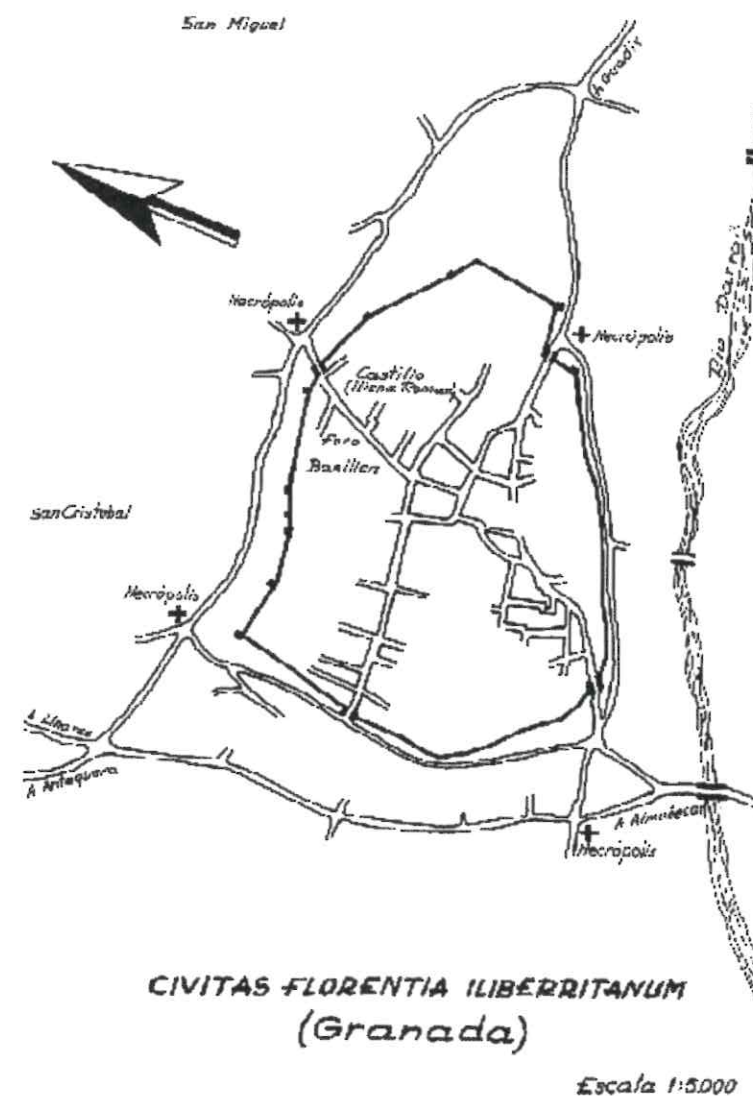
Esta alcazaba «Cadima», de la que aun subsiste el lienzo de muralla que va de la Puerta de Monaita a la de Las Pesas y algún que otro torreón, ocupa el solar de la Iliberri romano-visigoda y sus murallas se alzan sobre las ruinas de las de aquella, como atestiguan los restos encontrados en el Carmen de la Muralla y en otros puntos de la colina.

Es posible que la supuesta muralla de la ciudad romana tuviera solo cuatro puertas que se situarían

en las ya citadas de Hizna Roman, junto a San Juan de los Reyes, en la Cuesta de San Gregorio y en las Vistillas de San Miguel, donde quizás estuviera la que Ahmad ibn Isa cita en el siglo IX y que Gallego Burín supone como la puerta de Elvira; como también es posible que estas sirvieran de base para la construcción de la muralla zirita con la variante que supone la puerta de las Pesas, la de Bib al Bonud o la de la Monaita que daría acceso directo a la zona palaciega de los monarcas ziritas.

Esta fue la Granada que existió desde el tiempo de los iberos hasta el siglo XI.

Y si no fue así, ¿Cómo fue realmente? ■



## El espacio ambiental integrado. Las interacciones entre las dimensiones del espacio

Francisco Moreno Vargas

Profesor del Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica de la E.U. de Arquitectura Técnica de Granada.

La definición de espacio de interior como conjunto de relaciones que suceden en un lugar determinado en torno al hombre (1), nos permite establecer diferentes tipos de clasificación de ese espacio según diversos criterios:

a) Espacios significantes, donde la dimensión funcional es nula, y las relaciones plásticas están supeditadas a los motivos y elementos.

b) Espacios donde predomina la dimensión plástica, careciendo de relaciones de tipo funcional, de tema y elementos significantes.

c) Espacios donde existen relaciones de tipo funcional, de tipo plástico y significativo. En este tipo de espacios se puede clasificar atendiendo al tipo de actividad principal que se realiza, definiendo así diversas modalidades de relaciones funcionales, entre el individuo y su entorno.

En los espacios de locales comerciales, se pueden extraer una serie de relaciones entre las dimensiones: función, forma y estilo, así como, entre elementos de dichas dimensiones, estas relaciones, las podemos clasificar como: relaciones de función y forma, relaciones entre elementos de la forma, relaciones entre la forma y estilo y relaciones entre el estilo y función. Estas, nos permiten definir las características más diferenciadoras entre las distintas tipologías funcionales de locales.

Las conexiones entre la función y la forma, se establecen como recursos válidos para dar un mayor significado, a determinadas zonas funcionales, con auxilio de los elementos de la plástica, es frecuente comprobar como determinadas zonas de paso o recorrido están expresadas visualmente por el empleo de un distinto tono cromático, o un cambio de material o una diferenciación de nivel en el suelo o en el techo (2). Zonas funcionales destinadas a un uso determinado, se suelen diferenciar del resto, utilizando recursos similares mediante el empleo de volúmenes, materiales, luz o color.

El aprovechamiento de los diferentes recorridos, así como, la distribución de zonas, pueden estar concebidas como estructuras compositivas que definan el

equilibrio, una simetría o asimetría.

Determinados centros de interés de la composición suelen estar definidos por determinadas áreas funcionales que organizan el resto.

Elementos dinámicos de la composición pueden ser elementos estructurales o simples disposiciones funcionales de mobiliario, máquinas, iluminación, etc. (3).

Las relaciones entre los elementos plásticos funcionan en el espacio de una forma similar a como puede ocurrir en una obra plástica, del plano, del espacio, o del volumen.

La articulación de volúmenes de un local nos parece venir asociada por la intervención de dos

o más elementos de la plástica (4). Si en dicha articulación se pretende poner un énfasis en el cambio de planos, que forman las aristas, nos podemos auxiliar de esquemas cromáticos y tonales que diferencien los planos continuos o bien utilizando distinto material o grado de iluminación, si por el contrario, se pretende eliminar el efecto de esquina, se puede asociar una forma continua mediante una superficie de revolución que unifique ambos planos y un esquema luminoso que no establezca diferencia entre planos colindantes.

Las interacciones entre material y la iluminación es bien conocida en las exposiciones de galerías de arte, utilizando la luz blanca o la luz con que han sido realizadas dichas obras, actuando de forma inversa, podemos encontrar efectos cromáticos y luminosos diferentes, mediante la utilización de la luz color en la iluminación de los espacios, actuando esta luz color sobre los diversos esquemas cromáticos fijos, así como los distintos materiales.

Un foco luminoso nos puede servir de centro de interés o bien potenciar el mismo, una línea de luces nos puede indicar un eje que articule una composición o nos puede proporcionar un movimiento que dé un aspecto dinámico a la composición. Un cambio de textura de materiales, un cambio de aparejo, nos puede servir para evitar una monotonía.

La interacción entre los materiales y el color es

fundamental para dar color mediante la materia a determinados ambientes (5).

La utilización de efectos de empatía, resultados de percepción, se establecen con diversos elementos de la forma, volúmenes, huecos, puntos luminosos, consecuencia de temperatura ambiental, etc. (6). Todas las múltiples relaciones que se pueden establecer entre los elementos de la forma, se pueden utilizar en el espacio interior, de forma que conceptualmente, puede ser empleado como una escultura hueca vista por dentro (7), valorando los espacios, como volúmenes vacíos, realizando relaciones entre masas y huecos, recurriendo a sistemas de iluminación, esquemas cromáticos, valoraciones táctiles, ensamblajes de materiales, etc. (8).

Las relaciones entre la dimensión formal y estilística es tan amplia como posibilidades permiten los motivos y los elementos significantes. La utilización de referencias estilísticas, mediante programas de temas que definan una imagen, requieren la adecuación de los materiales a las referencias, la alteración de esos materiales provoca diferentes resultados (9), la iluminación ambiental que permite hacer de esa imagen, una reproducción estilística a una metáfora o una ironía. La utilización de los esquemas compositivos están asociados a las referencias estilísticas, la alteración de dichos esquemas nos permite conseguir otros efectos distintos.

Todas estas variables son frecuentes en los procesos creativos actuales y los encontramos en distintos ambientes de interior a escala local interior o en edificios, plazas, etc.

Otro tipo de relaciones entre dos de las dimensiones del espacio como son: la función y estilo, nos permite utilizar unos nuevos lenguajes y unos nuevos recursos.

En las diversas tipologías funcionales, es frecuente comprobar como determinados ambientes están asociados a unos símbolos, que permiten identificar o dar énfasis a dicho ambiente. A esta forma se pueden asociar los estilos clásicos, con sus variados motivos y elementos de la ambientación de lugares donde se asocia a ellos el orden (10).

Los motivos barrocos, con la ostentación, los motivos de culturas antiguas con lo misterioso y lo exótico. Los motivos y elementos medievales con lo religioso. Los elementos del estilo moderno se asocian con lo efectivo y lo práctico. La asociación de elementos modernos y estilísticos tradicionales puede dar lugar a diferentes respuestas, que van desde lo irónico a lo popular, a lo elitista, etc.

### Las interacciones entre los elementos y dimensiones del espacio en los locales de gestión

En los espacios dedicados a la gestión como: oficinas de viajes, oficinas bancarias, oficinas de asesoramiento, etc. La dimensión funcional del espacio ocupa un lugar dominante con diferencias según los distintos servicios que presten estas oficinas.

Tomando como referencia la oficina de viajes de Iberia, plaza de las Cortes nº 7 de Madrid cuyo autor es Ignacio Lopetegui. Establecemos las siguientes relaciones:

Relación entre función y forma: Figuras 1, 2 y 3. Se determina por los siguientes aspectos:

Los lugares o zonas de atención al público, son centros de interés en la composición formal del espacio. Fig. 8.

Los elementos formales como la iluminación y el color actúan potenciando dicho efecto, así como los elementos identificativos de la imagen de la empresa.

La distribución de las diversas zonas funcionales, reproduce la composición formal, así los elementos lineales suelen estar formados por: las zonas de circulación, los volúmenes virtuales definidos por distintas zonas o ambientes se ven con diferenciaciones, utilizando recursos de iluminación, diversidad tonal o cromática, volúmenes virtuales y reales, mediante cambios de nivel en suelo y techos, separaciones con mamparas transparentes, etc.

Los materiales están subordinados a su empleo funcional, valorando unas cualidades expresivas limitadas. La gama de variación de estos materiales admiten aquellos que son los más apropiados a las instalaciones modulares.

Las dimensiones de los diferentes ambientes se adecuan a las medidas críticas, exceptuando aquellas tipologías donde la dimensión significativa del espacio, predomine sobre el concepto funcional a escala del individuo.

Las relaciones formales entre zonas huecas y macizas en la composición de los volúmenes está asociada a los índices de aprovechamiento y solapamiento de las actividades del local comercial.

Las relaciones entre los elementos formales: Figuras 2, 3 y 4.

Las estructuras compositivas se significan por valoraciones cromáticas luminosas, de materias, por cambios de planos dando ritmo y movimiento a las direcciones visuales horizontales y verticales, etc.

En las articulaciones de los volúmenes se utilizan recursos de acentuación en los cambios de planos mediante la iluminación lineal o cambios de materiales.

Para dar un dinamismo a la composición se recurre

a la utilización de superficies cóncavas en los parámetros verticales.

Se establecen relaciones de espacios interiores a otro y relaciones de espacios conexos, relaciones de simetría y de equilibrio con los diferentes volúmenes.

Las relaciones entre la dimensión formal y el estilo: Figuras 3 y 4.

Para las referencias estilísticas en los espacios de gestión se retoman distintos motivos y ornamentos de estilos tradicionales, así como, de motivos exóticos de culturas y lugares diferenciados.

Estos motivos y temas, en algunos casos actúan como metáfora, para la composición de los volúmenes del interior, que se realizan con distintos materiales, tratados de forma que puedan transmitir diferentes cualidades plásticas.

Estas composiciones son propias de locales de oficinas de viajes donde la ambientación es un factor importante para transmitir mensajes adecuados, a modo de reclamos para la actividad comercial. En las oficinas de información y bancarias, la relación forma-estilo, es diferente al cambiar la finalidad de los servicios prestados, la imagen que se suele asociar a estos establecimientos es la que se relaciona con los estilos clásicos, o funcional, los materiales guardan relación con los materiales característicos de los temas a recrear, con el estilo funcional se asocian efectos dinámicos en la composición, rompiendo la ortogonalidad de las circulaciones.

La iluminación y las armonías cromáticas acentúan los elementos significantes en la ambientación.

Las relaciones función-estilo son claras y a diferencia de los espacios de hostelería donde la ambientación general creada por todos los elementos expresivos y significantes dejaba en un lugar secundario, la función del consumo de bebidas, en estos espacios la ambientación se utiliza para acentuar la transacción económica a realizar, coincidiendo los elementos claves del esquema funcional con la composición, sea de tipo temático significativo o utilizando relaciones abstractas de tipo geométrico, donde el centro de interés de la composición es el centro geométrico, eje de simetría, punto de convergencia de líneas dinámicas, etc.

**Las interacciones entre los elementos y dimensiones del espacio en los locales de hostelería**

Las relaciones entre las dimensiones funcional y formal nos viene definido por los siguientes recursos.

La utilización de volúmenes para articular determinadas zonas funcionales, en especial barra y sonido

dando una significación especial a esas zonas tomándola en muchos casos como centros de interés sobre las que se organizan las otras zonas.

Las superficies funcionales dedicadas a los clientes se diferencian según la posición de los mismos distinguiendo los espacios por recursos formales de cambio de iluminación, materiales, volúmenes, etc.

Las formas de la planta y sección del diseño se adecuan a las dimensiones originales del local y a la composición del mismo.

El dimensionado del mobiliario. Las superficies de utilización y circulación se adecuan a las medidas críticas.

La distribución de zonas funcionales y su relación por la superficie de circulación reproduce el esquema de funcionamiento.

Los índices de aprovechamiento y solapamiento, indican los grados de densidad de utilización de los ambientes, teniéndose en cuenta estos índices, para la utilización de recursos plásticos, que permitan disminuir la sensación de agobio, mediante la utilización de espejos y efectos de iluminación y color.

Las relaciones entre los elementos de la forma.

Los focos luminosos acentúan las terminaciones de los efectos plásticos conseguidos con la pintura en los parámetros verticales, así como las formas que crean un ritmo o movimiento.

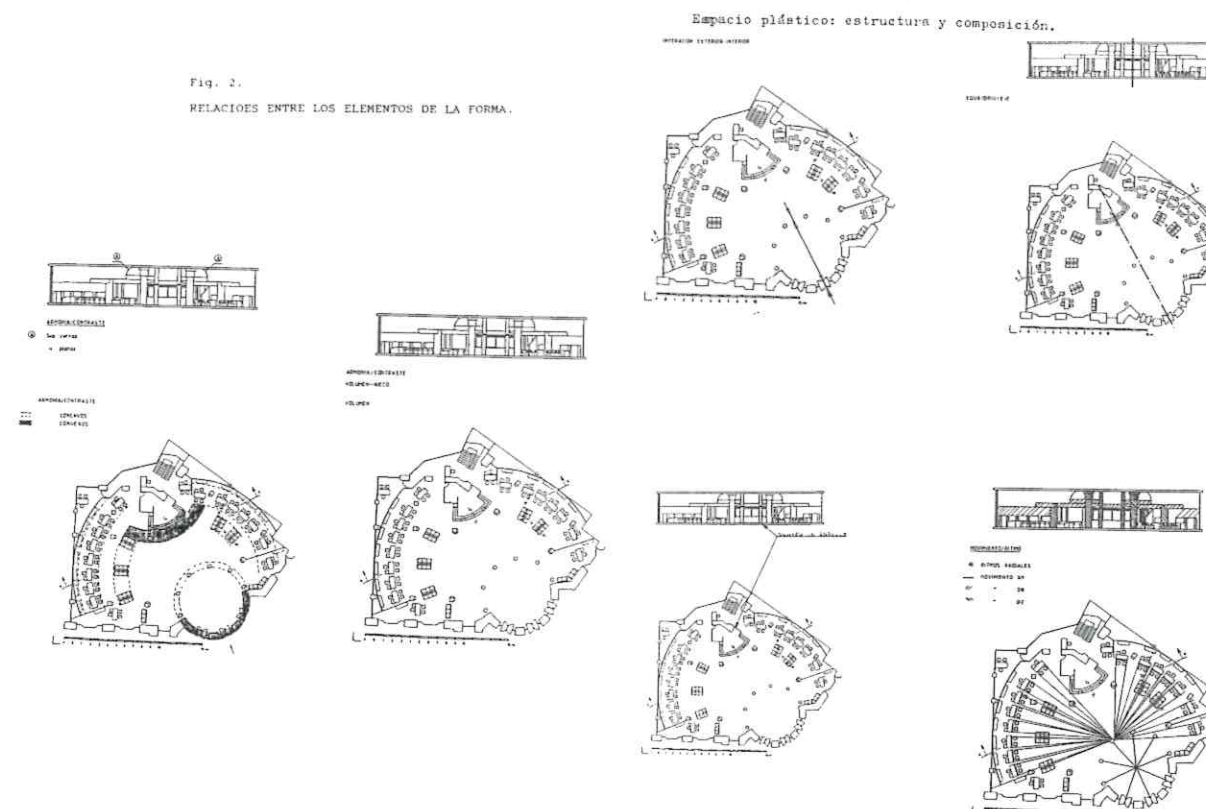
Los efectos luminosos ponen de manifiesto las cualidades expresivas de los materiales.

La sucesión de elementos funcionales crea efectos de ritmo, y la iluminación acentúa la expresividad de los materiales metálicos por el brillo.

Los cambios de materiales, color e iluminación acentúan la configuración de los volúmenes que forman el interior, las formas cóncavas de los parámetros verticales atenúan el efecto de caja de los espacios de planta rectangular.

En las relaciones entre la dimensión formal y el estilo. Los locales de hostelería toman como referencia variados motivos relacionados con los estilos tradicionales recreando sus temas y sus elementos, teniendo en cuenta los nuevos materiales, los procesos constructivos, etc. Esta particularidad nos permitirá establecer nuevas relaciones semánticas al asociar dichos motivos con otros materiales, otras dimensiones o bien cumpliendo diferentes cometidos.

Dichos elementos o motivos actúan como centro de interés creando referencias y líneas virtuales que contribuyen a ordenar la composición, los efectos de iluminación y cromatismo, colaboran a la acentuación de dicho efecto, y a estructurar la composición.



En la utilización de las referencias a la tecnología y procesos tecnológicos simulando un nuevo constructivismo o buscando dichas alusiones a los aspectos expresivos de los materiales al modo tardomoderno, la relación entre los elementos plásticos se hace directa, tratando de lograr los efectos más llamativos, en sus materiales, y en la composición, en la luz y el color.

Las relaciones entre las dimensiones funcional y estilística se manifiesta en: el uso de distintos motivos y programas ornamentales, de forma que permitan crear escenografías de evasión, mediante recursos de asociación de imágenes, se trata de crear situaciones propicias para los sueños, siendo esto un recurso que sirve para seleccionar diferentes clientelas, determinados grupos sociales, grupos de edad, etc.

**Las interacciones entre los elementos y dimensiones del espacio en las tiendas**

Si en determinados espacios de hostelería se valora de una forma determinante la ambientación, en torno a los usuarios de ese espacio, creando imágenes para los sueños y en los espacios de gestión se valora la transacción económica creando ambientes neutros, en los

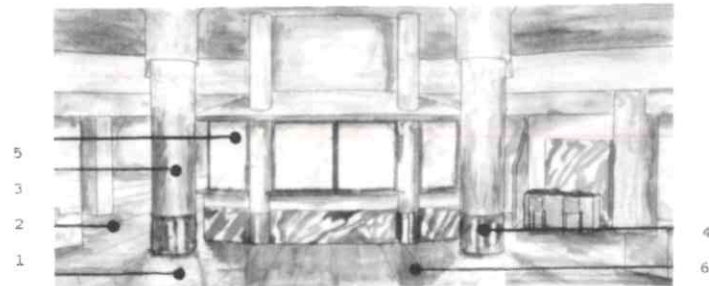
locales dedicados a la venta de artículos, la ambientación recae en poner la acentuación y el énfasis en los artículos de forma individualizada o creando imágenes asociadas, a la relación del artículo con el cliente. Sobre estas dos ideas, se puede establecer la ambientación: utilizando imágenes asociadas a los grupos sociales y culturales, para los que va destinado el artículo, acentuando la imagen de dicho producto, o bien asociando ambos efectos, sobre esta idea las relaciones función forma son secundarias tratando de disminuir la reproducción del esquema funcional mediante los elementos plásticos.

En las relaciones entre los elementos de la forma se valora el producto como centro de interés, por tanto las cualidades plásticas de los materiales que intervienen en la composición servirán para acentuar la calidad expresiva del artículo a exponer, creando efectos de contraste o armonía. Mediante la iluminación y las composiciones cromáticas acentuará la valoración plástica de las formas de los materiales a exponer.

Las estructuras compositivas pueden adoptar distintos esquemas que pueden relacionarse con los aspectos estilísticos, un tipo de estructura común es la de simetría y equilibrio con respecto a un eje disponiendo los

Fig. 4.

RELACIONES DEL COLOR Y LOS MATERIALES CON LOS ELEMENTOS DEL DISEÑO.



Materiales de revestimiento:

1. Madera, revestimiento del suelo. Expresión por su color natural y su textura.
2. Piedra, revestimiento del suelo. Expresión por su color crema, la textura del grano y el brillo del lustrado. Su interacción con la madera.
3. Enfoscado y pintura en columnas, paredes y techo. Expresión por el color neutro, sin textura, contraste con los demás materiales por esta cualidad.



ARMONIA CROMÁTICA Y DE MATERIALES

4. Metales (latón lustrado) revestimiento de la basa de las columnas, metáfora de la basa expresión por el brillo metálico y el color.
5. Cristal, en zonas de caja y techo, material neutro.
6. Efectos cromáticos y de la luz producidos por las sombras en los diferentes materiales.

expositores en ambos lados del mismo, creando una tensión dinámica entre dicho eje en planta y un motivo frontal que puede ser un volumen escultórico, una escalera, etc. reproduciendo así esquemas de intervención del espacio urbano en miniatura dentro de pequeños volúmenes, se establecen diferentes relaciones entre la forma geométrica de la planta y diferentes construcciones de tipo gráfico, relacionados con las formas platónicas: triángulo, cuadrado, círculo, diferenciándolas con distintos materiales, que por efecto de contraste con sus cualidades expresivas potencian las mismas, el cliente usuario del espacio se siente inmerso dentro de

un espacio escultural valorado desde dentro, donde los artículos a exponer forman parte de las relaciones de elementos plásticos formales, destacándose estos dentro de la misma composición.

Las relaciones entre las dimensiones funcional y estilística, son dominantes las que se establecen en el campo de la significación de aspectos alusorios a otras referencias, que no son la propia funcionalidad de tienda, en muchos casos los lugares de caja o venta son eliminados.

En la ambientación con motivos industriales dentro de lo que se define como tardomoderno, los materiales son utilizados buscando sus máximas cualidades expresivas, recurriendo en algunos casos, al empleo de técnicas y recursos expresivos, utilizados en otros géneros y movimientos artísticos. ■

NOTAS:

1. J.F. ESTEBAN LLORENTE, «Introducción General del arte», Istmo, Madrid, 1980, p. 30.
2. F. CHING, «Arquitectura: forma, espacio y orden», Gustavo Gili, México, 1984. p. 116.
3. B. MUNARI, «Diseño y comunicación visual», Gustavo Gili, Barcelona, 1985. p. p 354-355.
4. PHILIP RAWSON, «Diseño» Ed. Nerea, Madrid, 1990. p. 297.
5. B. MUNARI, «Diseño y comunicación visual», Ed. G.Gili, Barcelona, 1985. p. 355.
6. R. de FUSCO, «Historia de la arquitectura contemporánea» Ed. Blume, Madrid, 1981. p. 107.
7. JENCKS, «Arquitectura internacional, últimas tendencias» Ed. G. Gili, Barcelona, 1989. p. 21.
8. J. F. ESTEBAN LLORENTE, «Introducción General del arte», Ed. Istmo, Madrid, 1980, p. 80.
9. C. JENCKS, «Arquitectura internacional, últimas tendencias» Ed. G.Gili, Barcelona, 1989, p.50.
10. J.F ESTEBAN LLORENTE, «Historia General del arte» Ed. Istmo, Madrid, 1980, p. 31.

# CERÁMICAS SILES

LA BOVEDILLA CERAMICA CONSTITUYE LA MEJOR SOLUCION COMO PIEZA DE ALIGERAMIENTO DE CUALQUIER TIPO DE FORJADO

Entre sus propiedades físicas y mecánicas, hemos de señalar:

- Su buen grado higrométrico. ■ Nula posibilidad de condensaciones. ■ Alta capacidad de aislamiento acústico y térmico.
- Máxima garantía contra fisuraciones. ■ Buena resistencia a la flexión >180 KP, que le confieren gran seguridad en el trabajo.
- Dimensiones regulares. ■ Máxima adherencia a hormigones, yesos o cualquier material de recubrimiento. ■ Buena absorción de agua.

Por su solidez y ligereza, la bovedilla cerámica permite a la Empresa constructora y a sus operarios, una ejecución de las estructuras rápida y segura. Así mismo, las dilataciones medias, al ser la cerámica una material muy inalterable, no sobrepasan 0,1 mm/ml con la consiguiente evitación de aparición de desconchados, fisuras o roturas en los techos.

Por lo cual se puede decir, que la bovedilla cerámica tiene la mejor relación Calidad-Precio del mercado.

## NORMAS DE CUMPLIMIENTO

### AISLAMIENTO ACUSTICO

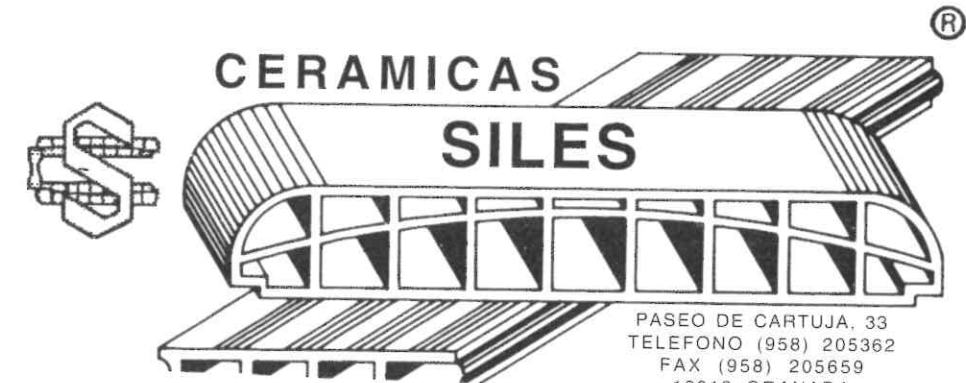
HBE - CA-81  
a) Ruido de Impactos Ln < 80 dBA.  
Forjado 20 + 4 (270 Kg/m<sup>2</sup> solado + enlucido  
b) Ruido Aéreo: R < 45 dBA en cualquier caso.

### AISLAMIENTO TERMICO

Coefficiente de transmisión K:  
Forjado de 24 de canto, vigueta armada y bovedilla cerámica, para 70 cm. entre ejes:  
cubierta: K = 2,23 W/m<sup>2</sup> °C  
inferior (sobre espacio cubierto): K = 1,90 W/m<sup>2</sup> °C

### RESISTENCIA AL FUEGO

HBE-CPI-82  
Calificación MO.RF- 180 en cualquier caso  
RF-240 canto ≥ 19 cm.



PASEO DE CARTUJA, 33  
TELEFONO (958) 205362  
FAX (958) 205659  
18012 GRANADA

RASILLONES MACHIHEMBRADOS, TEJAS ARABES, LOSAS DE BARRO, BOVEDILLAS CERAMICAS, FORJADOS RETICULARES, CELOSIAS, TUBOS SALIDA DE GASES Y HUMOS, ETC.  
CONSTRUYA CON CERAMICA, ES CALIDAD DE VIDA

# CERÁMICAS SILES

Paseo de Cartuja, 33/ 18012 Granada - Fax (958) 20 56 59 - Tfno. (958) 20 53 62

## Doce ideas para el Campus de la Salud

M.S.

Durante los meses de diciembre y enero permanecieron expuestas en el Hospital Real de Granada las doce ideas presentadas al concurso convocado por la Junta de Andalucía que tiene por fin seleccionar uno de los proyectos urbanísticos más importantes de la ciudad ya que la ejecución arquitectónica final del futuro Campus de la Salud puede basarse en una o varias de estas propuestas. La exposición de los proyectos concursantes respondió al compromiso de la Consejera de Educación de la Junta de Andalucía, Inmaculada Romacho, de dar a conocer a la comunidad universitaria y a la sociedad granadina las propuestas presentadas al concurso de ideas convocado en febrero de 1994. En el transcurso del acto inaugural de la exposición, el titular de Salud de la Junta, José Luis García Arbolea, aseguró que un nuevo hospital en el centro de Granada carece de sentido, porque ya hay dos, y recordó que los nuevos servicios deben ir dirigidos a la población del sur y el este de la capital y la provincia.

### Doce ideas y un proyecto

Tranvías de toda la vida y monorraíles como los de la Expo, helicópteros que se posan en un hospital y bulevares totalmente peatonales, una

ciudad universitaria con terrazas de verano y un campus lineal a lo largo del cauce del río. En la exposición de los proyectos del campus de la Salud, doce ideas compiten por ganar el concurso y, aunque el fallo del jurado no es vinculante, algunas de las ideas presentadas podrían dar forma definitiva al proyecto urbanístico más importante de la región. En ellos está diseñada la Granada del futuro. Respetuosa con su pasado o rompedora, mirando hacia el centro o tocándose con los municipios del área metropolitana. Hacia la Vega o hacia el norte. En el cruce del Hospital Real quedaron expuestas por espacio de un mes propuestas para todos los gustos. El criterio de división más importante es la ubicación prevista para los edificios docentes y universitarios, a pesar de que la decisión de construir el nuevo Hospital Clínico en el sur ya ha sido tomada por la Consejería de Salud. Siete de los proyectos desarrollan esa línea y proponen un campus del sur, sobre terrenos de Armilla y de Granada en mayor o menor proporción. Otros cuatro apuestan por mantener el hospital y las facultades donde están y extenderse por el centro y el norte en las instalaciones militares, la prisión, el campo de fútbol y el solar de San Lázaro. El duodécimo aboga claramente por ampliar Cartuja. Todos coinciden en la urgencia de reformar el Clínico actual. ■

## Proyectos a concurso

### • SOBRE GRANADA

- **Autores:** Alejandro Pérez Lastra y J. Ignacio de Teresa Galván.

- **Ubicación:** En este aspecto, es el proyecto más original, el único que propone construir el campus de la Salud en el norte de Granada. En concreto, plantea el emplazamiento del hospital y la facultad de Medicina en el *cerrus constructus*, junto a Farmacia y el Colegio Máximo, y un aulario sobre las instalaciones deportivas frente a la Cartuja. Los autores prevén la expansión de la ciudad por detrás del cerro de San Miguel y El Fargue. En esos terrenos se ubicarían el resto de los centros.

- **Características:** El trabajo propugna cerrar el anillo de circunvalación hasta su encuentro con la antigua carretera de Murcia, en las proximidades de El Fargue. Resalta la fácil accesibilidad urbana y regional de este emplazamiento y la posibilidad de conservar la Vega.

### • PROYECTO 2

- **Autores:** Tecar Consultora. Luis Felipe Aparicio.

- **Ubicación:** Propone conectar con un entramado urbano de baja densidad el Zaidín y Santa Juliana con Armilla, suavizando el impacto divisorio de la circunvalación. Sitúa el área hospitalaria en el suroeste de la ciudad y el área universitaria, en el sur-suroeste. El campus queda ubicado en el triángulo entre la Ronda Sur, el río Monachil y la autovía.

- **Características:** Contempla una ciudad universitaria completa con residencias, servicios, comercios y zona de usos culturales y de ocio, desde cines y teatros hasta discotecas y terrazas de verano. Propone la puesta en marcha de una línea de tres kilómetros de monorraíl paralela a la circunvalación y con entrada en el parque Federico García Lorca. El autor sugiere la creación de una sociedad urbanística participada por

los dos ayuntamientos, la Junta y la Universidad para la gestión y financiación del campus.

### • CAMPUS, CIUDAD SUR

- **Autores:** José Miguel Castillo Martínez y tres más.

- **Ubicación:** Al final de la Avenida Dílar, como «remate del barrio del Zaidín» también en el triángulo entre el río Monachil, la Ronda Sur y la circunvalación. La mayor parte de los terrenos corresponden al municipio de Granada y algunos, a Armilla.

- **Características:** En el proyecto, la urbanización rodea al hospital Clínico, próximo a los accesos por carretera y en conexión con el barrio, por lo que se destaca su «*accesibilidad máxima*» para las urgencias. El diseño es radial. Contiguas al hospital están las facultades de Medicina y Odontología, la Escuela de Ciencias de la Salud y la Clínica Dental. Los autores resaltan el carácter integral y autónomo del campus, tal como señalaba la memoria del concurso.

### • PROYECTO 4

- **Autores:** Asociación de Antiguos Alumnos de la Facultad de Medicina de Granada.

- **Ubicación:** La actual situación del Clínico y la Facultad de Medicina junto con el suelo público libre de San Lázaro y, en el futuro, la prisión y el campo de fútbol. En la segunda fase, cuenta también con ocupar los terrenos de las instalaciones militares y, en la tercera planea la progresiva construcción del parque tecnológico, «*posiblemente en Armilla*»

- **Características:** El trabajo promueve la agregación de toda la Ciudad Sanitaria Virgen de las Nieves al Campus, mediante un convenio entre la Universidad y el Servicio Andaluz de Salud. El proyecto, desarrollado en una breve memoria, concede especial importancia a las

conexiones entre los centros integrantes del complejo por túneles subterráneos; por vía aérea, con la instalación de un helipuerto; y móviles, con la puesta en marcha de una red de microbuses regulares.

#### • PROYECTO 5

- **Autores:** Juan Castro Padilla y Emilio Castro Rodríguez.

- **Ubicación:** El trabajo destaca que el campus de la Salud es «viable y recomendable» en la ciudad, en el actual emplazamiento del barrio de Doctores, y contempla la incorporación del campo de fútbol, la prisión y el solar de San Lázaro. Aboga por mantener los edificios universitarios de reciente construcción, como Farmacia, Odontología, Psicología y el animalario donde ahora están, en el campus de Cartuja.

- **Características:** Los autores subrayan el aprovechamiento de 60.000 metros cuadrados de edificaciones ya construidas y la utilización de suelo universitario y público. Las actuaciones más importantes se refieren al acondicionamiento de accesos sobre todo subterráneos, para mejorar las comunicaciones en el centro. Uno de ellos conecta el campo de fútbol con el hospital Clínico.

#### • PROYECTO 6

- **Autores:** Angel i Fernández Avidad y Marcelino o Martín Montero.

- **Ubicación:** Diseña un campus en el marco urbano mediante la rehabilitación del Clínico y la Facultad de Medicina. La biblioteca y la hemeroteca se ubican en la prisión y las instalaciones de Odontología, Enfermería, tercer ciclo, aulario y aula magna en las instalaciones militares. Psicología y Farmacia quedarían en su actual emplazamiento.

- **Características:** Su principal aportación es el eje universitario, diseñado como un gran bulevar, que comunica los campus siguiendo la ribera del río Beiro. Incluye una línea de tranvía. Los autores ponen como ejemplo los

complejos universitarios de Berkeley y Los Ángeles y resaltan la economía de medios y la protección del patrimonio histórico que implica su elección.

#### • ENTRE DOS RIOS

- **Autores:** Ibáñez Arquitectos S. C.

- **Ubicación:** Entre los ríos Genil y Monachil, como su propio nombre indica. El 87% de los terrenos corresponde al término municipal de Granada y el resto, a Armilla, que también podrá absorber el desarrollo futuro de industrias, servicios y viviendas.

- **Características:** Los autores resaltan que esta opción supone un mínimo coste en urbanización y terrenos y tiene “perfectas” comunicaciones por carretera. El trabajo calcula un coste total para el proyecto de 1 7.500 millones, sin contar gastos financieros ni equipos especiales, y un plazo de construcción de entre ocho y diez años. Destaca el establecimiento de un “cinturón verde” desde el parque García Lorca hasta el nudo de circunvalación con Armilla, que configuran más de 250.000 metros cuadrados de espacios libres y zonas verdes.

#### • PROYECTO 8

- **Autor:** Miguel Aguilar Alonso.

- **Ubicación:** Este proyecto diseña el campus más grande de los concursantes, con una extensión dos o tres veces mayor que la actual, en una amplia zona de la Vega. Su eje es el camino paralelo a la acequia del Jueves y su objetivo, la integración de los municipios que constituyen la “región urbana”: Granada, Huetor Vega, Cajar, La Zubia, Ogijares, Gójar, Armilla y Churriana.

- **Características:** El autor propone la división del campus en diversas zonas: hospitalaria, docente y administrativa -las facultades e Institutos universitarios, el animalario y la administración-, departamental y de servicios -con comedor y biblioteca-, deportiva y

residencial, esta última estructurada en unidades adosadas.

#### • PROYECTO 9

- **Autor:** Ayuntamiento de Granada. José Seguí.

- **Ubicación:** Es partidario del emplazamiento actual en el centro y norte de Granada, aunque propugna la ampliación del Hospital Clínico. Los nuevos terrenos que se prevé incorporar -el solar de la cárcel y el campo de fútbol- quedan conectados con Cartuja y actúan como “plaza central” su aportación más novedosa es el eje que une las zonas universitarias desde Cartuja hasta Fuentenueva, salvando la vía ferroviaria, con prioridad para el uso peatonal.

- **Características:** El trabajo destaca la disponibilidad de los terrenos, gracias a la cesión del Ayuntamiento, lo que supondría un ahorro de entre 8.000 y 10.000 millones y evitaría demoras por expropiación forzosa. El problema de la expansión futura del campus en el centro urbano se salva con la posible incorporación de otros edificios históricos, como los antiguos conventos de La Merced y San Francisco, El Refino o el Hospital Militar.

#### PROYECTO 10

- **Autor:** Francisco Peña y seis más.

- **Ubicación:** Este proyecto, asumido por el Ayuntamiento de Armilla, propugna un campus en la zona sur, a ambos lados de la circunvalación en un área de la Vega actualmente “deteriorada” por las obras del acceso sur. Parte de los terrenos, corresponden a la capital. Justifica este emplazamiento en su buena comunicación viaria, en la necesidad de una extensión . amplia de terreno para el previsible crecimiento del campus y en la importancia de que el complejo sea unitario. Los autores resaltan que el 40% de la población de la capital vive en el área sur.

- **Características:** Divide el campus en zona hospitalaria, departamental, de institutos de in-

vestigación, edificios singulares, como el aula magna o la biblioteca servicios y área deportiva. El total de superficie construida es de 180.000 metros cuadrados, en edificios con una altura media de dos plantas.

#### VEGA

- **Autores:** José Antonio Fernández Ruiz y Rafael Rodríguez.

- **Ubicación:** Su originalidad reside en que sigue el cauce del río Genil desde la ciudad y se interna en la Vega hasta una distancia de 8 kilómetros, entre la circunvalación y la carretera de Málaga. Es un Campus lineal, concebido como “nexo de unión entre Granada y la Vega”. Los edificios quedan dispuestos en ambas riberas. Los bulevares peatonales van junto al río y las vías rodadas, por fuera. Incluye zona residencial.

- **Características:** Por su concepción y presentación, es el Campus más futurista. Resalta el respeto al paisaje y la recuperación del cauce fluvial, la arquitectura preindustrial de la comarca y el tranvía. Sus principales ventajas son la proximidad a los espacios abiertos y la posibilidad de crecimiento. El hecho de que las márgenes del Genil sean públicas abarata su ejecución.

#### • AL SUR DE GRANADA. LA PUERTA DEL GENIL

- **Autores:** José Luis Gómez Ordóñez y cinco más.

- **Ubicación:** Al suroeste de Granada, queda dividido por la autovía en el tramo de la Ronda Sur. Es un Campus “segregado y diferenciado” que implica la “difusión” de las vías de acceso por carretera desde distintas poblaciones y la potenciación del transporte público metropolitano. Pretende constituirse en un eje urbano a escala de una ciudad metropolitana. - **Características:** Su objetivo urbanístico es equilibrar la presencia del campus del norte. Contempla la puesta en mancha de una línea de tranvía de Armilla a Cartuja. Los edificios tienen alturas de una, dos o tres plantas.

## A eso de las once...

Fotografía: Jaime García  
 Texto: José García

Ya es tiempo de que muchos hayan oído hablar y hasta hayan hablado, de los aspectos estéticos y también psicológicos de quien a mi entender es sin duda la persona más interesante de esta ciudad.

Quien no lo conozca, puede pasar cualquier mediodía por la plaza de Isabel la Católica, por Colón, y en la esquina del edificio que fuera Banco Central, contemplará al protagonista de esta historia responsabilizado con su perro (que aunque es de trapo, podría tener corazón) de singulares escenas que se me ocurre calificar de sencillas, modernas aunque no intelectuales, curiosas, y no sé si ensayadas pero siempre sorprendentes. Son situaciones, al fin y al cabo, merecedoras de análisis tanto por la naturalidad y simpleza con que actúan el animal y él, como por el conjunto escenográfico: pitos de guardias de tráfico, opulenta arquitectura, extranjeros que se amontonan persiguiendo una banderita e interrumpen el paso de quien lleva una conversación telefónica a la vez que anda, un lotero, dos que se saludan, el carro de la compra, el bullicio intermitente de los semáforos o telones animados de la función y un sol culpable y cómplice del teatro.

El perro, porque es de *peluche*, no dice ni guau, pero llama mucho la atención con sus combinaciones de vestuario (no sé si a la última, si cutres, o las dos cosas) siempre de carácter excéntrico, a veces folklórico y elegido seguramente con la intención de epatar. Su amo -al que me refiero indirectamente porque no sé como se llama y no quiero apodarlo- da una imagen bastante más discreta y pasa mucho tiempo flirteando con los curiosos, con los municipales, con sus cacharros, consigo mismo y con las sílfides del pensamiento. También habla con los niños mucho, y me gusta.

A eso de las once, si el sol es oportuno, menuda manduca de chorizos o salchichas o tocinos o morcillas... siempre con pan y acompañadas del incondicional cartón de «Don Simón» que le ayudará, digo yo, a tragar desayuno semejante.

Quizás deberán perdonarme algunos por quedarme tranquilo si pienso que ama más a su perro, aunque no tenga *pedigrí*, que otros capaces de pagar muchos miles de duros por razas muy particulares (y a veces demasiado raras) procedentes además de regiones muy concretas, fuera de las cuales los animales o pasan mucho frío, o pasan mucho calor, o están tristes, o yo que sé que les pasa pero que van por la calle tan serios y tan tiesos que ni parecen perros. Éste al que nos referimos es normal y corriente, y muy trabajador, pues cumple fielmente su jornada sin abandonar el puesto de mendigo, que su dueño o compañero o amigo no llega a ocupar en tanto en cuanto nunca se coloca detrás del plato de monedas que sirven de reclamo. La cuestión por la cual es el chucho quien solicita la limosna, no logro discernir si demuestra cierta conservación de dignidad y orgullo por parte de su amo, pudor, vergüenza, o tal vez unos intuídos pero válidos -me gustaría que eficaces- conceptos de *marketing*.

Ahora, me apetece reflexionar sobre este fenómeno: ¿Subyace una necesidad de comunicación sincera con el exterior?. Fuera de cada uno de nosotros hay un público que mide sus aplausos, ¿con qué rigor? y ¿en base a qué?. Muchas veces inventamos nuestros papeles, y mentimos, para ser aceptados, ¿es ésta la idea clásica de que el hombre es un ser social? ■



## La olla de San Antón

M.S.



José Luis Rosales, cocinero del restaurante Cunini.

Aunque existen distintas versiones sobre sus orígenes, una de las más populares es la que vincula la creación de este plato, típicamente granadino, con San Antón.

Dice la tradición oral que el santo dedicaba buena parte de su tiempo a recoger ropas y comida para los pobres. Así, cuando esta labor coincidía con la época de la matanza, en muchas casas le entregaban los despojos del cerdo (cartea, rabo/ manos, etc.). Fue al santo -según sigue explicando la tradición- quien tuvo la iniciativa de preparar una olla o puchero con dichos despojos? a los que añadía habas y habichuelas blancas. Con todo ello preparaba un alimento consistente y muy rico en calorías que en pleno invierno reconfortaba a los pobres por él acogidos. Andando el tiempo, y dado el buen resultado que dio este

puchero, llegó a convertirse en una tradición familiar, ya con el nombre de Olla de San Antón. De esta manera, y aún hoy, es costumbre en muchísimas casas de la provincia de Granada la preparación de este plato el día de la festividad de San Antón. Se trata de una receta sencilla aunque laboriosa y sus ingredientes se resumen básicamente a los despojos del cerdo (carea, rabo, costillas, espinazo, tocino y morcilla), junto con habas secas y habichuelas blancas. Los despojos del cerdo deben recibir un primer hervor que tiene por finalidad eliminar una buena parte de grasa, a la vez que contribuye a incrementar la limpieza de los mismos. El agua utilizada en ese primer hervor debe tirarse y se procede a dar un segundo hervor en agua limpia hasta conseguir que los despojos del cerdo queden tiernos. Seguidamente se retiran y, en ese mismo agua, se hierven también las habas (puestas en remojo el día anterior) y las habichuelas blancas. También hay quien añade arroz, dados de patatas o hinojos. Una vez que las habas y las habichuelas están a punto de quedar tiernas, se vuelven a añadir los despojos del cerdo o pringue y se deja hervir todo unos diez minutos. A continuación se separa la pringue y se sirve el caldo con las habas y las habichuelas blancas como primer plato para, a continuación, servir la pringue como segundo y contundente plato. Así, pues, se trata de una receta económica, si bien requiere una larga elaboración y, como resultado, un plato cada vez más apreciado, excepto por aquellas personas que deben controlar la ingesta de grasas y calorías en exceso. ■

# BIBLIOTECA

## - Tratamiento y conservación de la piedra en los monumentos

Comisión de Tecnología y Control de Calidad del COAATM  
El Servicio de Rehabilitación de la Comisión de Tecnología y Control del COAATM ha editado este libro, que recoge las ponencias que se impartieron en el curso dedicado a estudiar las últimas técnicas de intervención en la restauración y rehabilitación de edificaciones en piedra, el examen de su patología y los criterios de ejecución. Presenta las recientes investigaciones sobre el mal de la piedra, así como actuaciones singulares en monumentos de nuestro patrimonio arquitectónico.



## -Arquitectura y patrimonio

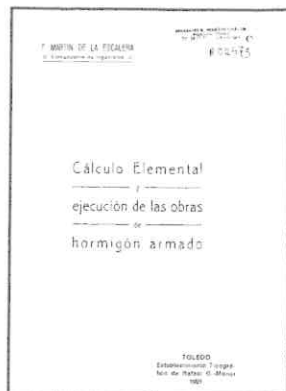
(Memoria del futuro. Una reflexión sobre la relación entre Patrimonio y Arquitectura.

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

El resultado de estos textos, unificados en el tiempo y en el espacio, pretende ubicarse en el lugar de simultaneidad de los diversos lenguajes empeñados en el conocimiento y la transformación del Patrimonio. La Arquitectura en su relación con el Patrimonio integra, entre otros y como uno más, el lenguaje de la Arqueología; y a la inversa, los conceptos de espacialidad, paisaje y entorno han sido incorporados por los arqueólogos como materiales definidores de sus intervenciones urbanas o territoriales.

## -Construcciones metálicas Pequeña enciclopedia práctica de construcción ML.A.Barré. 1899

Se trata de un manual francés traducido al castellano por Luis Gaztelu a finales del siglo pasado. Este volumen ha sido cedido a la biblioteca del Colegio por Mariano R. Martín García.



## Cálculo Elemental y ejecución de las obras de hormigón armado

F. Martín de la Escalera. Toledo, 1921

Este volumen, cuyo título da clara idea de su contenido, también ha sido donado a la biblioteca del colegio por Mariano R. Martín García, a quien el Colegio manifiesta su agradecimiento.

# Seguros

## Seguros de tu Confianza

Son clientes de La General. Y viven así de tranquilos y felices.

Porque tienen un hogar seguro, una familia segura, un futuro seguro para los que más quieren.

Porque tienen un seguro contratado con La General Centro de Seguros.

Seguros respaldados por la solvencia y seriedad de más de 100 años al servicio de esta tierra. Y además con la garantía de CASER.

Seguros que se contratan con toda comodidad en cualquier sucursal de La General. Seguros de tu confianza.

- MULTIRRIESGO HOGAR
- VIDA
- ACCIDENTES
- AUTOMOVIL
- AMORTIZACION DE PRESTAMOS
- LEASING
- INMUEBLES
- MULTIRRIESGO COMERCIOS
- TODO RIESGO CONSTRUCCION



PARA MAS INFORMACION LLAMA AL TELEFONO 900 100 092

GRUPO



**"HISALBA"**

**HORNOS IBERICOS ALBA, S.A.**

Hornos Ibéricos Alba es el resultado de una fusión empresarial cargada de experiencia, tecnología y proyección estratégica en el sector cementero español e internacional.



**"HISALBA"**

**DELEGACION DE GRANADA:**

Albolote. Polígono Industrial de Juncaril, Parcela 350.

Teléfonos: (958) 466909-465064-465020

Fax: (958) 468468

**SILO DE MOTRIL**

Motril. Muelle de Poniente. Puerto de Motril

Teléfono: (958) 603655

Fax: (958) 823705

**"HAT"**

**HORMIGONES, ARIDOS Y TRANSPORTES, S.A.**

**DELEGACION DE GRANADA:**

Albolote. Polígono Industrial de Juncaril, Parcela 350.

Teléfonos: (958) 466909-465064-465020

Fax: (958) 468468

**"HAT"**

**HAT HORMIGONES, S.A.**

Planta Juncaril, Telf. : (958) 466902

Planta Ctra.Sierra, Telf.: (958) 226677

Planta Pradollano, Telf.: (958) 480961

**"HAT"**

**HORMIGONES INDALICOS LOJA, S.A.**

Planta Loja, Telf. : (958) 320401

Fax.: (958) 320808

**"HAT"**

**ARIDOS DEL ZAHOR, S.A.**

Carretera Durcal, Telf. : (958) 466902-465064

**DELEGACION COSTA DE GRANADA:**

Motril. Canimo de Patria, S/N.

Polígono Celulosa

Teléfonos: (958) 603172-603166

Fax: (958) 823785

**"HAT"**

**HAT HORMIGONES, S.A.**

Planta Motril, Telf. : (958) 603172

Planta Nerja, Telf.: (952) 520104

**"HAT"**

**ARIDOS GONZALEZ, S.A.**

Carretera Almuñecar, Telf. : (908) 958986

Fax.: (958) 823785