



**Asociación de Vecinos
Afectados por la Prolongación
de la Carretera de la Vega**

**Sugerencias - Alegaciones al Plan de
Ordenación del Territorio (POT) del Henares
-Guadalajara-
PL/08/GU/838**

Índice

1. Introducción	1
2. Consideraciones generales a tener en cuenta en la declaración de impacto ambiental	3
2.1. Consideraciones con relación al agua	3
2.2. Consideraciones en relación a la protección de espacios naturales	4
Zona 1	4
Zona 2	5
Zona 3	5
Zona 4	6
2.3. Consideraciones en relación a la agricultura y ganadería	6
2.4. Consideraciones en relación a la planificación energética	6
2.5. Consideraciones relativas a las infraestructuras	7
2.6. Consideraciones relativas al transporte	8
2.7. Consideraciones relativas al patrimonio cultural y artístico	9
2.8. Consideraciones de carácter urbanístico	9
Zona 1	9
Zona 2	10
Zona 3	11
Zona 4	11
3. Conclusiones	13



PL/08/GU/838

1.- INTRODUCCIÓN

El Plan de Ordenación del Territorio (POT) del Henares, es un proyecto cuyo espíritu nace de la necesidad de regular el crecimiento urbanístico que comienza a desarrollarse a finales de los años 90, en la región de Guadalajara más próxima a la Comunidad de Madrid, denominada Corredor del Henares. Pueblos como Villanueva de la Torre experimentan una explosión urbanística y demográfica que hacen que este pequeño municipio pase a todas las estadísticas, desde el pueblo que más ha crecido en la última década, hasta el más hipotecado, el más joven, etc...

Con herramientas legales suficientes, y con los criterios de la carta de Aalborg, documento fundamental para el desarrollo, por parte de las administraciones locales, de la famosa Agenda local 21, se debería haber estado capacitando para llevar a cabo un desarrollo urbanístico y territorial sostenible y ordenado.

El documento presentado por la Junta de Comunidades, reconoce que se trata de un proyecto para el desarrollo urbanístico ordenado. Reconoce que de seguir al ritmo de crecimiento y desarrollo actual, el caos y la falta de previsión en temas tan importantes y necesarios como lo es el agua, llevarían a una crisis supramunicipal. El documento planifica en un horizonte de 25 años. El ordenamiento del territorio y del urbanismo, debería contar con una ley que sirviera para todos los planteamientos urbanísticos municipales en cualquier lugar de la comunidad autónoma.

Desde nuestra asociación consideramos positivo el que hayan sido capaces de reconocer el caos urbanístico al que nos han llevado, por un lado los ayuntamientos, y por otro la Comisión Provincial de Urbanismo (compuesta por un equipo de asesores especialistas), organismo dependiente de la Delegación Provincial de Vivienda y Urbanismo, encargada de ratificar los POM que presentan los consistorios. Consideramos positivo el que se decida proteger determinados espacios naturales, algunos de muy alto valor ecológico, siendo algunos de ellos ya reclamada su protección en las distintas alegaciones y sugerencias presentadas por la prolongación de la carretera de La Vega. Consideramos muy positivo el que se reconozca en la zona del Corredor un escenario tendencial caótico y un escenario óptimo, donde las cosas se hagan mejor.

En general, debemos plasmar nuestra preocupación por la cantidad de datos erróneos que hemos descubierto, sobre todo en lo referente a las previsiones de crecimiento de determinados municipios que hasta la fecha ya han aprobado sus Planes de Ordenación Municipal (p. Ej. Chiloeches, Torrejón del Rey, El Casar, Cabanillas del Campo, Alovera, Yebes, Valdeaveruelo, etc...) y que podemos observar en las tablas 6.1 y 7.1.

Si partimos de la base de que estos datos no son reales, podríamos afirmar que el proyecto, para nuestra asociación, y tal y como está escrito, no tiene validez: DEBERIA ACTUALIZARSE, Y DICTARSE ALGÚN TIPO DE MORATORIA O PARALIZACIÓN CAUTELAR DE LOS POM EN TRAMITE, HASTA QUE SE ACABASE EL POT.

Con los datos que se manejan de población, desarrollo urbanístico, infraestructuras, protección de espacios naturales, transporte y agua, el desarrollo sostenible debería modificarse de raíz en su definición.

Entendemos que el factor de carga que puede soportar un territorio tan frágil y definido, como lo es en el proyecto objeto de estas alegaciones, es muy alto, y por lo tanto insostenible e inviable.

Después de esta introducción cabe destacar lo siguiente: Uno de los Objetivos propuestos en el Plan, según se recoge en el Art. 11 del Título II de la Normativa del mismo, es " MANTENER UN AMBIENTE DE CALIDAD EN TODA LA ZONA MEJORANDO LA CALIDAD DE LA VIDA. Protección, preservación de los recursos naturales, corrección y patrimonio histórico artístico. Frenar la presión de las urbanizaciones sobre los recursos naturales.

Más concretamente en el Art. 12 de dicha Normativa se plantean como Objetivos específicos, entre otros:

1. Promover un desarrollo ordenado de las áreas urbanas adecuado a las necesidades de la población y compatible con los recursos del territorio.
 - 1.1. Ordenar los nuevos crecimientos urbanos en relación con los núcleos tradicionales existentes.
 - 1.2. Reducir la presión urbanizadora sobre los espacios más frágiles.
2. Gestionar de forma responsable y proteger los recursos naturales, históricos y patrimoniales, prestando especial atención a la puesta en valor como factor estratégico de competitividad regional.
 - 2.1. Recuperar ambientalmente y proteger las masas forestales o de matorral.
 - 2.2. Proteger y preservar los cursos fluviales y su entorno.
 - 2.3. Impulsar la oferta de activos medio ambientales y culturales como elementos para generar recursos económicos.
 - 2.4. Proteger y poner en valor el patrimonio ambiental, arquitectónico y cultural.

Es decir, todo lo contrario a lo que se está llevando a la práctica.

2.- CONSIDERACIONES GENERALES A TENER EN CUENTA EN LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

2.1.- CONSIDERACIONES EN RELACION AL AGUA

- " **CAMPOS DE GOLF:** Este desarrollo planteado no es sostenible. La creación de diferentes campos de golf, suponen un derroche injustificado de agua, bien escaso ypreciado en nuestra provincia. Los de Yebes, Cabanillas, Chiloeches, El Casar y Torrejón del Rey (de hacerse alguno de ellos), demandarán cantidades ingentes de agua, que primero desecaran acuíferos, utilizarán aguas depuradas (que en ningún caso pueden abastecer el riego total del campo) y finalmente demandarán agua de la red general. La permisividad de estos proyectos en las políticas de ordenación de territorio son contrarias a los principios de sostenibilidad y equitatividad. En cualquier caso, parece que se favorece a las clases sociales con mayor poder adquisitivo en detrimento del conjunto de la población.
- " **ABASTECIMIENTO:** Este desarrollo planteado no es sostenible. La interconexión de Alcorlo con Beleña, a nuestro juicio, es un parche. La reducción de las precipitaciones medias anuales, el consumo por habitante en un escenario urbano donde las viviendas unifamiliares o adosadas con piscina y/o jardín priorizan respecto otro modelo de construcción, supone una contradicción con respecto a garantizar el abastecimiento de agua potable en una zona donde el agua es la que es y, desde luego, no podemos pensar en trasvasar de cuenca a cuenca, aunque sea entre los pantanos de nuestra provincia. La población prevista según el escenario optimo, necesitaría decenas de hectómetros cúbicos más.
- " **CONSTRUCCIÓN EN ZONAS ALTO RIESGO DE INUNDACIÓN:** Evitar la construcción en zonas de dominio público hidráulico debería ser prioritario. En la actualidad y en los recientes POM aprobados, se permite construir a escasos metros de arroyos, ríos y manantiales, es decir, en el dominio público hidráulico, muchas veces zona de alto riesgo de inundación. Los arroyos de Quer, Villanueva de la Torre, Chiloeches, El Casar, Galápagos, Guadalajara, en casi todos los casos se han entubado y se ha construido encima. En otros casos, se construye a escasos metros del cauce, con el riesgo que eso supone. También, como es el caso del Arroyo de la Mocha, a su paso por Alovera y Azuqueca, se prevé a la hora de realizar un puente de paso de dicho arroyo, en el Estudio Informativo de la prolongación de la carretera de la Vega, un cauce menor del que en realidad tiene, lo que puede dar lugar a inundaciones.
- " **Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR):** Es curioso observar como la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha sido incapaz de cumplir la legislación europea y nacional en depuración de aguas residuales, en la zona objeto de este proyecto, con muchos municipios que deberían haber contado hace años con una estación depuradora de aguas residuales, y, por el contrario, casi toda la inversión en infraestructuras se destina a carreteras y autovías, con los problemas que estas llevan acarreadas. Además debemos añadir, que la planificación de las EDAR, se realiza de forma ineficiente e irreal, ya que casos como Cabanillas del Campo, Valdeaveruelo, o el Casar, han construido depuradoras, que nada mas terminarlas, eran obsoletas por no poder tener capacidad con el volumen de aguas negras generadas por la población.
- " **CALIDAD DE LAS AGUAS SUPERFICIALES Y SUBTERRÁNEAS:** Calidad de las aguas por la carga poblacional. Un asunto olvidado por el POT es el análisis de la influencia de la nueva población y el desarrollo industrial en las aguas superficiales y subterráneas. Como hemos visto, las aguas residuales no se depuran al cien por cien,

ni lo harán nunca por plantas obsoletas. Si a eso unimos la esquilmación de los acuíferos, para abastecimiento humano o riego, debemos considerar que, por un lado, el agua que acaba en los cauces de ríos y arroyos tendrá un alto nivel de contaminación y, por otro lado, el ritmo de extracción de agua de los acuíferos subterráneos será insostenible, hasta que la capacidad de carga se agote y vayamos reduciendo así, aun más, la calidad de las aguas de nuestros cauces.

2.2.- CONSIDERACIONES EN RELACIÓN A LA PROTECCIÓN DE ESPACIOS NATURALES

De llevarse a cabo este ambicioso plan, la biodiversidad de la provincia sufrirá un serio revés. De hecho, hay lugares de alto valor ecológico que no se encuentran incluidos entre los espacios naturales protegidos y en algunos de ellos ya se han producido hechos dramáticos, como fue la eliminación directa por disparos de halcones en las riberas del Henares.

El estudio del medio biológico carece de todo rigor y no sirve para garantizar la protección de algunos lugares de alto valor ambiental que con los diseños previstos de infraestructuras pueden cambiar drásticamente, sirva de ejemplo la autovía de la Alcarria que puede eliminar los quejigares del Monte de Valfrío en el corredor Guadalajara-Pozo de Guadalajara y que se deben considerar entre los mejores montes de quejigo del centro de la península.

No menos importante es el caso de la prolongación de la carretera de la Vega, en el que se pone en peligro la existencia de una cañada y parte de una ZEPA, además del bienestar de un buen número de personas por perturbaciones debidas al ruido y a los efectos de la contaminación atmosférica.

Esta política plasmada en el POT, que está adornada de buenas intenciones y parabienes, no sirve al no verse una verdadera intención de llevarla a la práctica.

En las cuatro zonas siguientes se deben ampliar las zonas de protección, incluidos pasillos verdes.

ZONA 1

Alovera, pasos elevados o soterrados para la fauna, entre la futura reserva fluvial y la N-II y entre la zona cerealista y la R-2, así como en la prolongación de la carretera de la Vega. ...R-2. Afección a la Cañada Real Galiana y otros caminos protegidos, así como de zonas de especial protección de cauces por la prolongación de La Carretera de la Vega (anexos 1, 2 y 3).

Azuqueca de Henares, pasos elevados o soterrados para la fauna, entre la futura reserva fluvial y la N-II y entre la zona cerealista y la R-2, así como en la prolongación de la carretera de la Vega. ...R-2. Afección a la Cañada Real Galiana y otros caminos protegidos, así como de zonas de especial protección de cauces por la prolongación de La Carretera de la Vega (anexos 1, 2 y 3).

Cabanillas del Campo, pasos elevados o soterrados para la fauna, entre la futura reserva fluvial y la N-II y entre la zona cerealista y la R-2.

Chiloeches, en este municipio desaparecen zonas de alto valor ecológico, donde anidan águila real, búho real y halcón peregrino, entre otros, y se destruyen interesantes ecosistemas de monte mediterráneo, islas que suponen un importante cobijo a distintas especies animales y vegetales. La afección a los arroyos, la circunvalación prevista, la industrialización del margen izquierdo del río Henares, dejan de manifiesto el ejemplo insostenible de modelo municipal que se repite en muchos de los municipios objeto del POT.

Guadalajara, protección estricta al Monte Alcarria, así como al monte de Usanos. Paralización del POM de Guadalajara hasta que se apruebe el POT de Castilla-La Mancha, donde se dispongan los criterios de ordenación territorial.

Marchamalo, protección de las fincas de Marchamalo, donde podemos encontrar interesante ecosistema de monte mediterráneo. La ciudad del transporte, supone un aumento de la contaminación atmosférica, acústica y se pretende construir junto al arroyo Zaire, que mantiene una zona de alto valor ecológico.

Quer, afectación zona ZEPA, obligando a las especies esteparias a desplazarse hacia otras zonas de la provincia y de la comunidad de Madrid. La presión humana acabara extinguiendo a estas especies tan características de la estepa española.

Villanueva de la Torre, afectación zona ZEPA por la prolongación de La Carretera de la Vega (anexos 1, 2 y 3) y el crecimiento urbanístico desmesurado, obligando a las especies esteparias a desplazarse hacia otras zonas de la provincia y de la comunidad de Madrid. La presión humana acabara extinguiendo a estas especies tan características de la estepa española. Protección especial a los cauces de los arroyos que atraviesan la localidad.

ZONA 2

El Casar, protección especial a los montes isla, tierras rojas, suelos fósiles, de alta producción agrícola, encinares, depuración aguas residuales, etc....Pasos elevados o soterrados para la fauna

Galápagos, protección total del monte consorciado, recuperación arroyos, protección vías pecuarias.

Loranca de Tajuña, control y eliminación de canteras por destrucción encinar. Pasos elevados o soterrados para la fauna.

Pioz, frenar la destrucción de masas boscosas, los incendios y modelo de urbanizaciones altamente impactante donde existe una alta ocupación de territorio.

Pozo de Guadalajara frenar la destrucción de masas boscosas, los incendios y modelo de urbanizaciones altamente impactante donde existe una alta ocupación de territorio Torrejón del Rey (insostenible POM 55000 habitantes, vías pecuarias, ocupación dominio público hidráulico), pasos elevados o soterrados para la fauna.

Uceda, conectar los bosques isla a través de pasillos verdes, haciendo extensivo unos corredores ecológicos entre el Jarama y el Henares.

Valdeaveruelo, protección de los olivares y de los bosques isla. Pasos elevados o soterrados para la fauna.

ZONA 3

Fontanar, desmantelamiento de todas las graveras y plan de restauración de las Riberas del Henares.

Horche, protección de todos los cauces públicos, creando pasillos verdes entre estos, evitando la construcción en menos de doscientos metros. Pasos elevados o soterrados para la fauna

Humanes, desmantelamiento de todas las graveras y plan de restauración de las Riberas del Henares.

Torija, ya no tiene solución.

Tórtola, protección de los paramos y las riberas

Trijueque, protección de los paramos.

Yebes, ya no tiene solución. Pasos elevados o soterrados para la fauna

Yunquera, desmantelamiento de todas las graveras y plan de restauración de las Riberas del Henares.

Reñera, frenar la destrucción de masas boscosas, los incendios y modelo de urbanismo altamente impactante con una alta ocupación de territorio.

ZONA 4

Los datos existentes sobre planeamientos municipales no se corresponden con la realidad, en algunos municipios no se han plasmado los datos reales, (ejemplo - Almoguera).

Los anexos cartográficos carecen del rigor necesario para un estudio de esta índole, por ejemplo en los mapas de vías pecuarias se aprecia como algunas cañadas al llegar a determinados municipios dejan de existir.

Algunos documentos temáticos parece que no se han realizado por personas con conocimientos en dichas materias y en realidad parece que se han obtenido a partir de datos que se encuentran en algunos medios oficiales y que no han sido contrastados con suficiente rigor.

2.3.- CONSIDERACIONES EN RELACION A LA AGRICULTURA Y GANADERIA

La ocupación de suelo hasta la fecha, ha supuesto una reducción drástica del suelo agrícola y ganadero. Ha contribuido al abandono de tierras y en otros casos ha expoliado las mejores tierras fértiles.

Proponemos una reserva agrícola mínima por municipio que podría rondar el 45 %, donde se tenga en consideración los suelos mas fértiles para cultivo de secano y los terrenos fértiles para la horticultura.

Instamos un plan de agricultura y ganadería ecológica, con la creación de mercados locales que faciliten la distribución.

Solicitamos la clasificación de todas las vías pecuarias afectadas por este proyecto, se deslinden y computen las ya ocupadas por los municipios, a fin de tener a disposición una red de caminos agrícolas y ganaderos que faciliten la comunicación de estos sin ninguna barrera, planificando los tipos de cabañas ganaderas acordes en cada comarca, fomentado su implantación y la distribución de sus productos.

2.4.- CONSIDERACIONES EN RELACION A LA PLANIFICACION ENERGETICA

El abastecimiento energético para el crecimiento previsto en este plan, debe garantizarse en base a nuevas infraestructuras como son los proyectos de centrales térmicas de ciclo combinado en Almonacid de Zorita, y a nuevas líneas aéreas de distribución, con los impactos ambientales y sociales asociados. Además de la continuidad de la C.N. de Trillo, con el problema sin resolver de los residuos nucleares.

Solicitamos se apueste por el ahorro y la eficiencia energética como primera medida y en segundo plano se fomenten las energías alternativas.

La implantación de estaciones de servicio con biocombustibles, la cogeneración de energía aprovechando restos orgánicos, unido al apoyo de mini aerogeneradores y huertas solares, pueden favorecer la autonomía de determinados desarrollos urbanísticos.

Nos parece ridícula la partida presupuestaria de 120000 euros para el fomento de energías alternativas. Es necesario un apoyo decidido, ambicioso y comprometido con el desarrollo de estas fuentes limpias. Ampliación de partida presupuestaria.

2.5.- CONSIDERACIONES RELATIVAS A LAS INFRAESTRUCTURAS

" MODELO DE INFRAESTRUCTURAS CADUCO:

Queremos denunciar que el mayor aporte presupuestario de este plan, es para generar infraestructuras que vertebran el territorio, destruyen espacios naturales, generan impactos barrera, fomentan el transporte de tráfico rodado motorizado por carreteras y contribuyen a un aislamiento de especies vegetales y animales, entre otros muchos problemas. La creación de nuevas infraestructuras de transporte responde a intereses del sector de la construcción y de los especuladores que han tomado posiciones en torno a los focos de nueva proyección económica.

La red de comunicaciones viarias que se proponen, es una red caduca que ha fracasado en todas las ciudades y comunidades autónomas donde se han diseñado. Una red viaria de anillos y circunvalaciones, creación de nuevas autovías, desdoblamiento de carreteras, solo conlleva a favorecer la movilidad con vehículos privados y el transporte de mercancías a través de carretera. Esta propuesta, ya de hecho insostenible totalmente, propone el modelo de nuestra vecina comunidad de Madrid, por poner un ejemplo, donde el pago de autopistas, la saturación de todos los carriles que se amplíen o de todas las circunvalaciones que se construyan, siempre están al orden del día.

La contaminación atmosférica asociada a este modelo no está suficientemente analizada en este documento y lógicamente puede ser muy importante, ya que todo se basa principalmente en el transporte privado, proponiendo un modelo en el que la población debe realizar diariamente importantes desplazamientos para acudir al puesto de trabajo y a los centros de suministro de bienes de consumo.

Las modestas previsiones de fomento del transporte público se darán de bruces con la realidad de una extenuante potenciación del transporte privado motorizado. Los más prestigiosos urbanistas coinciden que una de las maneras imprescindibles de potenciar el transporte público (y al tiempo otros medios de transporte menos o nada contaminantes) es disuadiendo el transporte privado motorizado (lo que se ha dado en llamar el "push and pull") y eso es algo que no se está viendo en nuestro entorno.

" DESTRUCCIÓN DE ESPACIOS NATURALES:

La red de infraestructuras diseñadas en las cuatro zonas del plan, suponen un atentado ecológico a las propuestas de protección que el mismo plan propone. La futura reserva fluvial, los pasillos verdes, la protección del páramo, la recuperación de riberas fluviales, etc.... son atravesadas a lo ancho y a lo largo por todas y cada una de las propuestas viarias. El tercer carril, el desdoblamiento de la CM-101, conexión de Yunquera y Torija, circunvalación de la A-2, construcción de la autovía de la Alcarria, desdoblamiento de la N-320 entre la A-2 y la A-1, prolongación de la carretera de la Vega entre Alovera y Azuqueca, etc.... son ejemplos del monstruo más destructor de los ecosistemas y de los recursos naturales que se proponen aquí a proteger.

" EFECTO BARRERA:

El efecto barrera que ocasiona para la fauna es un impacto que nunca se tiene en consideración. Sin embargo puede suponer una merma en la genética de las

especies de fauna silvestre y domesticas. Solicitamos pasos elevados o sote-rados cada cinco kilómetros, que faciliten el paso de la fauna entre espacios naturales o pequeñas islas, que son atravesadas por las grandes infraestructu-ras, así como las carreteras comarcales o locales que se encuentran en funcio-namiento en la actualidad.

Algunas actuaciones como la prolongación de la carretera de la Vega entre las localidades de Alovera y Azuqueca crearían también un efecto barrera para la movilidad de los vecinos en las distancias cortas, que suponen la mayoría de los desplazamientos, ya que se impediría la movilidad transversal entre ambos márgenes de la carretera,

" **MODELO FOMENTADOR DEL CAMBIO CLIMÁTICO:**

Este modelo de infraestructuras que proporciona un aumento de vehículos movidos por combustibles fósiles, nos aleja cada vez mas de nuestro compro-miso con Kyoto, y desde luego supone un aumento en las emisiones de CO2 que favorecen el cambio climático y el efecto invernadero, además de los pro-blemas de movilidad, de contaminación atmosférica, incluyendo el ozono tro-posferico, de salud ambiental, etc.....

2.6.- CONSIDERACIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE

" **CENTRO DE TRANSPORTES**, o Ciudad del Transporte, es una idea que se viene gestando desde hace tiempo. En primer lugar sería interesante preguntarse si este centro logístico es necesario, cogiendo como ejemplo el actual puerto Seco de Azuqueca. Consideramos esta idea como descabellada pues seguirá fomentando el transporte de mercancías por carretera y no sería rentable por la existencia de centros similares en Azuqueca, Torrejón de Ardoz (Madrid) y Coslada.

" **TRANSPORTE PÚBLICO:** es necesario crear estaciones de intercambio modal de transportes que permitan el acceso al transporte público de la manera lo más sostenible posible. El modelo que se nos propone es acudir desde las nuevas ciudades y urbanizaciones en coche privado hasta los enormes aparcamientos en las estaciones de RENFE. Es necesario consolidar un transporte público efi-ciente y eficaz que cubra las necesidades de los usuarios permitiéndoles acudir a las estaciones de ferrocarril o de autobuses en transporte público.

Respecto a la intercomunicación entre estación AVE y estación ferroviaria de Guadalajara, nos parece irracional, seguir apoyando y apostando como "mode-lo" por esta opción. Después de considerar la situación de la estación AVE en nuestra provincia, que debería ser cerrada, pues tiene un uso mucho menor a algunas estaciones convencionales que fueron cerradas por esa misma razón de baja rentabilidad. Por ello es innecesario establecer la propuesta de interco-municación entre ambas estaciones, y menos con la construcción de un tranvía.

La idea del ASTRA, a través de un consorcio de transporte podría ser la institu-ción que pudiera coordinar y facilitar el transporte publico según las necesida-des de los usuarios y velar por su buen funcionamiento. Dentro de etsa política deberían tenerse en cuenta el fomento de los desplazamientos caminando y en bicicleta.

" **MODOS NO MOTORIZADOS:** Estos modos están demostrados como los más sostenibles, los más ágiles y más económicos para los desplazamientos cortos y para los intercambios modales con medios de transporte público. Ir a pie o en bicicleta son alternativa a un 70% de los desplazamientos que se realizan en automóvil privado en nuestro entorno hoy en día (aquellos menores a dos kiló-

metros), por lo que se debe potenciar estos medios, disuadiendo al mismo tiempo del uso de los modos motorizados para ese tipo de desplazamientos.

2.7.- CONSIDERACIONES RELATIVAS AL PATRIMONIO CULTURAL Y ARTISTICO.

" **YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS:** esta es una asignatura pendiente. En ningún momento se habla de la creación de una carta arqueológica conjunta en el radio de acción de este POT. Recientemente se han encontrado restos arqueológicos de gran importancia en Torija, Guadalajara y Alovera. La resolución por parte de cultura, es estudiar, inventariar y ocupar. Esta es la línea que debemos combatir. Nuestra historia y nuestros restos arqueológicos son más importantes que los desarrollos urbanísticos. Solicitamos pues la creación de una carta arqueológica que permita conocer antes de los planeamientos municipales, donde existen restos, y sobre todo solicitamos su explotación como recurso socioeconómico y cultural, obligando a dejarlo protegido de la construcción, como zonas de uso dotacional o zona verde.

VÍAS PECUARIAS: Las Cañadas son una parte importantísima de nuestra memoria, de nuestra historia y han estructurado durante siglos el espacio rural. Esto justifica, ya en sí, su protección y conservación.

Se ha experimentado además un proceso de desterritorialización de estas vías históricas -implícito en la expresión de patrimonio común, acuñada por el Consejo de Europa, o de patrimonio de la Humanidad, consagrada por la Unesco. Las vías pecuarias están hoy consideradas como patrimonio cultural europeo por el Consejo Europeo. Algunas como la Cañada Real Galiana se ven amenazadas por actuaciones como la prolongación de carretera de la Vega (tramo Alovera - Azuqueca).

2.8.- CONSIDERACIONES DE CARÁCTER URBANISTICO

El POT pone en evidencia la descoordinación de la política de ordenación del territorio que sigue la Junta y que únicamente responde a intereses especulativos en lugar de al interés general. Basta ver la falta de homogeneidad que se produce en el documento. El haber desarrollado hasta la fecha, y desde luego a través del nuevo POT, modelos urbanísticos donde la ocupación y vertebración del territorio es tan elevada, dejan de manifiesto la falta de voluntad política existente en cambiar un modelo totalmente insostenible, que todos acusaremos en muy pocos años. El factor de carga en este territorio es demasiado alto, por lo que si introducimos algunas variables en cuestión de construcción, transporte, movilidad, protección de recursos naturales, cultura y servicios sociales y sanitarios, necesitaríamos seis provincias de Guadalajara para poder satisfacer sus demandas. Es necesario definir que modelo de viviendas hay que construir y de que forma y para cuanta gente, de forma realista.

Demasiada población, esparcida en urbanizaciones y demasiada dependencia del vehículo privado motorizado y de la energía externa.

Además el retraso con el que llega este plan, y con el que llegará el que ahora se encuentra en estudio, POT de Castilla-La Mancha, que incluirá, a todos los municipios, dejan de manifiesto la situación actual.

ZONA 1

Alovera, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales, arroyos y vías pecuarias

protegidas, como la Cañada Real Galiana. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. No tiene un plan específico de energías renovables.

Azuqueca de Henares, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales, arroyos y vías pecuarias protegidas, como la Cañada Real Galiana.. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. No tiene un plan específico de energías renovables. Escasa participación de la ciudadanía.

Cabanillas del Campo, aprobado el POM, habiendo desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. No tiene un plan específico de energías renovables.

Chiloeches, en este municipio desaparecen zonas de alto valor ecológico, donde anidan águila real, búho real y halcón peregrino, entre otros, y se destruyen interesantes ecosistemas de monte mediterráneo, islas que suponen un importante cobijo a distintas especies animales y vegetales. La afección a los arroyos, la circunvalación prevista, la industrialización del margen izquierdo del río Henares, dejan de manifiesto el ejemplo insostenible de modelo municipal que se repite en muchos de los municipios objeto del POT. Contempla un campo de golf, a escasos kilómetros del de Cabanillas y del de Yebes.

Guadalajara, podría dar un giro drástico en el planeamiento urbanístico, si existiera voluntad, y no primaran los intereses de las grandes constructoras que gobiernan en la sombra.

Marchamalo ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. No tiene un plan específico de energías renovables. La ciudad del transporte supone un centro logístico insostenible con graves repercusiones en los recursos naturales.

Quer ha aprobado su POM, no tiene otra opción, hasta que se extingan las especies de fauna esteparias, debido a la presión urbanística y humana.

Villanueva de la Torre, es el peor ejemplo de desarrollo urbanístico desenfrenado e implanificado que podamos analizar. Ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. No tiene un plan específico de energías renovables. A pesar de encontrarse en una zona protegida ZEPA, prevé crecimientos de población de un 160 % (POM de diciembre de 2006) y al efectuarse la prolongación de La Carretera de la Vega sólo empeoraría el problema.

ZONA 2

El Casar, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. No tiene un plan específico de energías renovables. No funciona una EDAR para todas las viviendas, ha permitido la destrucción de importantes zonas boscosas de bosque mediterráneo, autorizando urbanizaciones que después es incapaz de dar los servicios esenciales. Prevé un campo de golf, donde ni siquiera tienen garantizada el agua para abastecimiento humano.

Galápagos, se define en el plan como un municipio que no ha cumplido con el desarrollo insostenible de sus vecinos municipios: demencial. Posee una urba-

nización en medio de un bosque mediterráneo. Tiene ocupados los accesos por vías pecuarias y arroyos, incluso se proponía construir en una amplia zona de masa vegetal, dejando como zona verde el monte consorciado.

Pioz La Comisión Provincial de Urbanismo y Medio Ambiente, han ido dando el visto bueno a la construcción de urbanizaciones, favoreciendo la destrucción de las masas boscosas. Es un modelo insostenible e irracional con graves problemas de abastecimiento de agua.

Pozo de Guadalajara. La Comisión Provincial de Urbanismo y Medio Ambiente, ha ido dando el visto bueno a la construcción de urbanizaciones, favoreciendo la destrucción de las masas boscosas. Es un modelo insostenible e irracional con graves problemas de abastecimiento de agua. ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos.

Torrejón del Rey, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. Posee una de las mayores urbanizaciones de la provincia a varios kilómetros del casco urbano. Se ha caracterizado por su último insostenible POM 55000 habitantes. También se le conoce por la ocupación de vías pecuarias y ocupación dominio público hidráulico.

Uceda, municipio con la Urbanización Caraquiz a varios kilómetros del casco urbano. Se encuentra en la campiña, donde el atractivo paisajístico puede acabar con este enclave. No necesita un crecimiento tan alto como el contemplado en el plan.

Valdeaveruelo, símbolo de polémicas. Aprobado parte del POM. Desarrollo totalmente insostenible de viviendas sin agua garantizada. Ocupación de vías pecuarias y destrucción de olivares y masas boscosas mediterráneas.

ZONA 3

Fontanar, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos.

Horche, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos.

Humanes, el planteamiento urbanístico está muy lejos de la sostenibilidad. Estaríamos a tiempo. Han destruido las riberas del Henares con la masificación de graveras.

Torija, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos.

Tórtola, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. Apuesta por urbanizaciones que consumen mucha agua y generan una dependencia del vehículo privado motorizado.

Trijueque, falta desarrollarse.

Yebes, ha desarrollado prácticamente todo su suelo residencial e industrial. Escasa protección agrícola y de los recursos naturales. Modelo de construcción horizontal y sin criterios bioclimáticos. Ejemplo insostenible que ha generado una ciudad dentro de un precioso monte mediterráneo.

Yunquera, ha experimentado un gran desarrollo industrial. El planteamiento urbanístico esta muy lejos de la sostenibilidad. Estaríamos a tiempo. Han destruido las riberas del Henares con la masificación de graveras.

Revera, se está planeando realizar casas en zona de bosque protegida, desprotegiéndola con un ardid pretendidamente legal por una mala catalogación de especies.

ZONA 4

Esta es la zona cuyas nuevas expectativas urbanísticas ha creado nuestro gobierno regional, apostando por la construcción de la autovía de la especulación o de la Alcarria. Este grupo de municipios está dando sus primeros pasos en el ordenamiento urbanístico, apostando por el modelo que les brindan el resto de municipios que hemos analizado aquí, y el apoyo de la Comisión provincial de Urbanismo. Los municipios son:

Albares, Almoguera, Driebes, Fuentonovilla, Mazuecos, Mondejar, Pozo de Almoguera, Valdarachas y Yebra.

3.- CONCLUSIONES

Este POT deja mucho que desear, y sobre todo debería centrarse en verdaderos criterios de desarrollo sostenible, utilizando todas las variables y herramientas posibles que acerquen a la realidad de lo que puede crecer este territorio.

Lo deseable sería una nueva redacción, pero entendemos que el retraso que trae no se puede alargar mas, por lo que solicitamos se tengan en consideración todos los análisis aquí expuestos, instando a todos los desarrollos de PAU y sectores urbanísticos, que ya hayan sido aprobados, los mínimos criterios de sostenibilidad en la construcción, retirando proyectos de campos de golf, macro ciudades o macro urbanizaciones, y sobre todo, sin miedo, se confirme el problema de abastecimiento de agua potable a la población futura.

Alovera,

Juan Merallo Grande

Presidente de AVAC-La Vega



**Asociación
de Vecinos Afectados
por la Prolongación
de la Carretera
de la Vega**

Somos una

Asociación

de vecinos

preocupados por

la afectación

de la prolongación

de la carretera

de la Vega

a su paso por

los núcleos

de población de

Azuqueca y Alovera

*Tfno: **659 074 600***

*Correo electrónico:
info@noporaqui.org*

*Web:
www.noporaqui.org*

Calle Luis Cernuda 16

Código postal 19208

Alovera (Guadalquivir)

**AVAPC
de la
Vega**