



GRANADA: UN PLANEAMIENTO ADVERSO

por Fernando Fernández Gutiérrez

Características socioeconómicas

La ciudad de Granada se puede considerar por su tamaño, extensión y número de habitantes (220.000) como una urbe de tipo medio entre las grandes capitales españolas.

El crecimiento de su población ha sido continuo y lento en las primeras décadas del actual siglo, acentuándose en los últimos años. Comparativamente con las medias urbanas nacionales la estructura de su población es muy joven, poseyendo unas altas tasas de natalidad, que son fuertemente contrarrestadas por elevados índices de emigración, por lo que no se produce un fuerte crecimiento absoluto.

En función de su extremada juventud los índices de actividad laboral se sitúan por debajo de las medias establecidas. Considerados los sectores de actividad económica clásicos, destaca fundamentalmente el sector terciario o de servicios, siendo el más importante y el que realmente configura a Granada como una ciudad burocrática y comercial. Actualmente ocupa aproximadamente el 67 % de los activos que se ubican en la Administración pública, oficinas privadas, entidades comerciales, bancarias y financieras. Este excesivo y desmesurado peso del sector servicios genera un importante número de técnicos y profesionales, situando por ello a la urbe en un lugar preeminente por encima de la media del país.

También destacan las profesiones de comerciantes vendedores, personal de servicios y activos en las fuerzas armadas.

En contraposición a su relevante pasado industrial, actualmente el sector secundario se encuentra en franco retroceso absoluto y relativo, debido al hundimiento de las industrias que florecieron a comienzos de este siglo basadas en el negocio remolachero, en la riqueza azucarera y agrícola de la Vega.

Posteriormente fracasó totalmente el Polo de Desarrollo concedido en 1971, no sólo por la ausencia de la mínima infraestructura necesaria, sino también por la falta de una política de inversiones de la Banca y Cajas de Ahorros locales que, en parte por imperativos legales, canalizaron los recursos financieros granadinos (muy altos) hacia inversiones fuera de nuestros ámbitos provinciales y regionales buscando unos más rápidos beneficios.

La estructura empresarial granadina es predominantemente artesanal y se encuentra muy deteriorada. La actividad es insuficiente para abastecer el mercado interior situando a la ciudad en una posición de dependencia respecto al exterior.

Dicho estado de subdesarrollo y dependencia industrial es el resultado conjunto de la discriminación a la que fue sometida Andalucía, y Granada en particular, por la política económica del anterior régimen y de la óptica limitada de la burguesía local atenta a obtener grandes y rápidos beneficios que sólo pudo lograr especulando.

En el sector industrial sólo destaca por su peso en el sector la rama de la construcción, la única, junto con las industrias mecánicas de mantenimientos, que ocupa un gran número de obreros. Unido esto al relativo desarrollo

industrial que han tenido recientemente una serie de municipios limítrofes (Armillá, Albolote, Peligros, Atarfe, etc.) hay que considerar que la comarca formada por la ciudad y sus pueblos de entorno actúa como una unidad económica cuyo centro comarcal, cultural y de servicios es la ciudad, llegando casi a duplicar en este sentido el mercado real de la urbe (1).

Granada, una ciudad antigua

La ciudad de Granada, en clara dependencia con su emplazamiento originario sobre las colinas de la Alcazaba-Cadima y de la Alhambra, ha seguido unas pautas de crecimiento en mancha de aceite, aunque ajustándose a un modelo aproximado de fajas concéntricas semicirculares, orientadas de sur a norte, partiendo de los bastiones orográficos de su retaguardia oriental.

Cuando la ocupación residencial de las colinas neógenas se culminó y los cambios históricos hicieron perder el valor estratégico-defensivo de las partes altas de la ciudad musulmana medieval, comenzó a descender por sus laderas y posteriormente a extenderse por las terrazas fluviales de los ríos que la atraviesan. Mediante esta trayectoria surgieron, morfológica y estructuralmente, una ciudad alta y otra ciudad baja. Hasta la reconquista, el plano de la ciudad respondía a los más claros esquemas urbanísticos de la cultura hispano-musulmana, en cuanto a una red viaria estrecha, sinuosa y de trazado irregular, y a unas edificaciones con esquemas arquitectónicos orientales de mediana y pequeña dimensión y baja altitud. Las funciones urbanas del artesanado, comercio y servicios, se distribuían por todo el casco urbano, concentrándose o polarizándose algunas actividades concretas de forma más específica en algunos barrios. El comercio en la Medina, la industria y artesanía en el Albaicín, la administración en la Alhambra, mientras que otros barrios eran más concretamente residenciales.

En la Edad Moderna los esquemas de crecimiento rompen con la tradición y se introducen nuevas directrices urbanísticas y arquitectónicas que responden a la cultura y al poder dominante. Comienzan a surgir barrios en el cuadrante noroccidental: Hospital Real, San Lázaro, La Duquesa, etc., de trazado octogonal y viales de estrecha dimensión. En la etapa barroca se cambia la orientación del crecimiento, así como la concepción de trazado y edificación, bajo el influjo de la clase aristocrática y la incipiente burguesía.

El casco urbano se extiende hacia el oeste y sur, a partir de los caminos que surgían de las antiguas puertas de la muralla medieval, siguiendo también el cauce del río Darro. Sin poder hablar directamente de ejes o puntos de desarrollo, la expansión se localiza en esa dirección plasmándose en los nuevos barrios de la Magdalena, San Antón y las Angustias. El río Genil actuará durante bastante tiempo de barrera divisoria; no obstante, con la invasión francesa comienza a potenciarse el interés por los terrenos colindantes a sus márgenes: Jardines del Salón, Puente Verde, etc.

La desamortización supuso para la ciudad, de forma significativa, la obtención de algunos espacios de uso público, plazas y jardines en la constreñida densificación. La importante y trascendental coyuntura que potenció el negocio azucarero basado en la remolacha de la Vega, en la segunda mitad del siglo XIX, hizo florecer una pujante burguesía que propiciaría e impulsaría la etapa de las grandes reformas con la apertura de nuevas vías en aras de una mejor y más fácil comunicación interna de la ciudad.

La apertura de la Gran Vía hizo cambiar radicalmente el crecimiento urbano en dirección norte y nordeste. Posteriormente ya todo fue un lento pero progresivo aumento en mancha de aceite hacia la Vega (W), favorecido por la indiscutible incidencia de los diferentes ejes de desarrollo o cabezas de puente residenciales (Zaidín, Chana).

Desde el siglo XVI, la trayectoria de expansión ha estado basada en esos factores, oscilando de forma pendular el desarrollo urbano en tres direcciones fundamentales: norte, oeste y sur. Lo cual, y a modo de resumen, ha hecho en cierto modo crecer a Granada en fajas semicirculares que se han ido cerrando en tramos, según el transcurso del tiempo.

El urbanismo moderno

En Granada, con anterioridad a la preocupación de los planeamientos urbanos, hizo su aparición la fiebre de las grandes reformas urbanísticas interiores de la segunda mitad del siglo XIX. En general, y como en un considerable número de ciudades españolas, las razones para estas remodelaciones fueron múltiples: contribuir a la descongestión del casco antiguo, organizar un marco digno para la vivienda burguesa y para las actividades comerciales, adaptar la trama a las nuevas exigencias de las comunicaciones, creando vías rápidas que permitieran comunicarse entre sí las distintas partes de la ciudad y enlazar con los ensanches, con las estaciones de ferrocarriles o los centros de actividad económica.

La realización de «grandes vías» se convirtió en una aspiración de la burguesía urbana. Un prototipo de la prepotencia burguesa granadina fue la apertura de la Gran Vía de Colón (1895), calles del Príncipe, Milagros; a una época más tardía se corresponde la apertura de las nuevas calles de Ganivet, rompiendo el barrio de la Manigua, prolongación de San Juan de los Reyes (Albaicín Sur) y Pagés (Albaicín Norte).

La Gran Vía granadina fue, pues, obra de la generación formada en los negocios remolacheros de la época y supuso la desaparición parcial del antiguo barrio musulmán de la Medina, en la ciudad baja, así como de valiosos y notables edificios.

Como era de prever, esta gran arteria viaria fue el primer eje de desarrollo que de una forma dirigida comenzó a actuar en la ciudad, encauzando su desarrollo en sentido NW, provocando una fuerte remodelación de sus áreas adyacentes (revalorizadas) en el transcurrir del tiempo. Han sido dos los factores que más determinadamente han orientado y generado la expansión urbana a partir de 1900 y más directamente a partir de 1930.

1. La creación de vías importantes que han actuado de ejes de desarrollo por los atractivos de toda índole que de ellos se derivaban.

(1) FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F.: «Estudio geográfico-estructural de Granada y sus barrios». Seminario de Estudios de la Caja de Ahorros de Granada. Granada, 1979, pág. 177.



2. La creación artificial y especulativa de núcleos residenciales, distantes e inconexos —en un principio— del casco urbano para la clase obrera.

Ambos factores, o bien han estado propiciados directamente por la alta burguesía y por el capital financiero o indirectamente han sabido aprovecharlo en beneficio propio. Esta incidencia se ha ido incrementando desde 1950 hasta nuestros días, alcanzando su máximo apogeo en los años 60 para declinar en la actualidad con la crisis económica.

Las ordenanzas, reglamentaciones y planes urbanísticos municipales, puestos en vigencia en ese prolongado período, han sido gestados para hacerlos compatibles y contemporizantes con unos intereses concretos, modificados y rectificadas de forma extraña, o bien no han aplicado ni hecho valer su contenido legal para hacer frente a la cadena de arbitrariedades urbanísticas punibles.

— Etapa de Gallego Burín (1938/1951).

En el transcurso de la contienda nacional, entra como alcalde en 1938, D. Antonio Gallego Burín, el mejor ideólogo que el nuevo régimen militar pudiera encontrar.

A lo largo de su mandato realizó un programa de «reformas urbanísticas» de carácter regresivo y especulativo y con un alto contenido demagógico-propagandístico. Públicamente lo expuso envuelto en un marco justificativo de apariencias culturalistas.

En su afán renovador no dudó en apropiarse, lanzando como si fueran suyas, operaciones de reforma ya planteadas en el anterior período republicano.

Independientemente de dedicar unos espacios mayores a comentar sus actuaciones más importantes, señalaremos entre otras la destrucción del barrio morisco de la Manigua, el cubrimiento del cauce del río Darro en su tramo urbano, continuación del Camino de Ronda a la ciudad, arreglo de algunas típicas plazas como la de los Tiros, Bibarrambla, Plaza Nueva y otras construcciones de viviendas (casas azules, verdes, carretera de la Sierra) o su política caritativa de construcción de albergues.

Sus operaciones de reforma comienzan con la destrucción del céntrico barrio de la Manigua, de gran valor histórico-artístico, argumentando la necesidad de la higienización y salubridad de los espacios centrales. A tal fin se expropiaron a bajo precio unos edificios y un suelo altamente valorado, erradicándose la población residente, compuesta por trabajadores y gente humilde, a zonas periféricas. Posteriormente se efectuó su demolición, poniendo en manos de los vencedores de la reciente lucha civil unos terrenos céntricos a bajo precio para su edificación a partir de la remodelación, consistente en la aplicación de una nueva trama y la apertura de una calle principal (Ganivet).

El siguiente paso, de importancia trascendental para el regresivo urbanismo granadino, fue la apertura del cinturón de Ronda en los años cincuenta, trazado y construido por el Ministerio de Obras Públicas, con el fin de desviar fuera de la ciudad la circulación que antes atravesaba la capital, proveniente de las vías naturales que en ella convergen.

Este primer cinturón de Ronda surge ante la obvia necesidad de resolver el recargamiento de tráfico que sufría la ciudad derivado de su emplazamiento natural, así



Fig. 1.—Aspecto de la Gran Vía de Colón con el ambiente típico de los años cincuenta y la presencia añeja de los tranvías. Esta gran calle se abre a principios de siglo, a expensas de la casi total destrucción del barrio medieval de la Medina.



Fig. 2.—El Camino de Ronda, lejos aún de englobarse en el casco urbano y de ser jalonado por dos auténticas murallas de hormigón.

como para solucionar los accesos de la circulación rodada de tránsito. Tras la consecución de la obra, llegó a poner como paradigma de obra realizada modernamente con un claro sentido urbano (2).

No dudamos del buen entender y el recto proceder de Gallego Burín, autor de dicho enjuiciamiento, pero para que la Redonda, hoy importantísima autovía urbana, se hubiese hecho acreedora de ese honor en el futuro, hubiese sido necesario poner en práctica otra serie de medidas que completasen y delimitasen su inicial función.

Como todo cinturón de circunvalación, comenzó a actuar de segundo eje de desarrollo después de la apertura de la Gran Vía en el NW del entonces casco urbano al pie de la Cartuja y a lo largo de las carreteras de Murcia y Madrid que quedaron frenadas. La Redonda, situada al oeste de la ciudad, encauzaba mayor cantidad de tráfico por actuar de nexo de cinco carreteras nacionales y varias comarcales.

Así, de esta forma, la idea inicial de Gallego Burín de establecer como límite de expansión de la ciudad el Camino de Ronda y el río Genil, a fin de defender la Vega como una de las mejores riquezas urbanas, no sólo no se realizó, sino que el proceso se invirtió (3). La Redonda fue una de las mejores maneras de que la ciudad comenzara a devorar toda una serie de ricas huertas y fincas urbanas de la Vega.

En la práctica, las ordenanzas y planes de Gallego Burín no sirvieron nada más que para promocionar la expansión irracional en dirección oeste.

Culminó su obra con el plan de ordenación urbana y de alineaciones de 1949.

En agosto de 1951 se pone en vigencia el plan de alineaciones aprobado a través del Ministerio de la Gobernación (4), que fundamentalmente rectificaba, más o menos, a cordel la red viaria y proyectaba la creación de nuevas y más anchas calles y plazas en la ciudad baja, bastantes de ellas convergentes perpendicularmente a la nueva arteria de circunvalación.

El plan de ordenación urbana y alineaciones de agosto de 1951, fue la culminación y plasmación técnica sancionada por la autoridad central de la tarea urbanística de Gallego Burín.

A lo largo de su dilatada ejecutoria como primer edil municipal, del que se llegó a denominar «el mejor alcalde de Granada», se apreció en el terreno de la práctica una demostrada dicotomía de lo que buena y lógicamente pensaba de la expansión urbana de la ciudad y lo que en realidad hizo o dejó de hacer.

En lo que se refiere a obras de reforma y nuevas construcciones, dividía la ciudad en zonas, regulando la edificación en cada una de ellas por medio de ordenanzas especiales.

Como contribuciones nuevas al plan ofrecía alternativas de futuros efectos perniciosos, tales como:

- 1.º Creación de nuevas barriadas.

(2) GALLEGO BURÍN, A.: «La reforma de Granada», Granada. 1943, pág. 44.

(3) GALLEGO BURÍN, A.: «La reforma de Granada», op. cit. página 43.

(4) No existía el Ministerio de la Vivienda.

- 2.º Un camino de circunvalación, continuación del de Ronda, que pasaría por el Zaidín y torciendo hacia el norte iría a unirse a espaldas de la Alhambra a la carretera de Murcia (recogido nuevamente en el plan actual).

- 3.º Dotar a Granada de dos magníficas entradas a la ciudad en su parte NW, la Plaza de la «Concurrencia», a donde convergerían las carreteras de Madrid, Murcia, Córdoba, Sevilla y Redonda, situada al final de Calvo Sotelo y principio de la actual autovía de Badajoz. Otra entrada sería la Sur en su intercesión de Motril con Redonda. Ambas, pues, bien dentro de la Vega.

- 4.º Prolongación de Calvo Sotelo y plan de urbanización del ya desaparecido barrio de San Lázaro.

- 5.º Prolongación de la Gran Vía por San Matías y una gran plaza al final de la misma.

- 6.º Apertura de varias calles perpendiculares a la Redonda, una de las cuales partiría del centro de la Gran Vía, atravesando la Medina, Plaza de los Lobos (barrio Duquesa) y Carril del Picón, hasta desembocar en la misma.

- 7.º Prolongación de Recogidas hacia la Redonda.

- 8.º Unión del Paseo del Salón con Redonda.

- 9.º Hacer saltar la expansión de la ciudad por el este y el sur al otro lado del Genil.

Como se puede apreciar, estas grandes medidas no fueron producto de la repentina improvisación de la Oficina Técnica del cuestionado arquitecto Sr. Olmedo, sino que eran proyectos discutidos y preparados a lo largo de la década anterior y que no tenían nada de salvaguardia ni protector de la Vega.

Dentro de la insistente e inexpresada conciencia ciudadana el proyecto originó polémicas y protestas a raíz de su período de exposición pública.

A pesar de la posible carga crítica que encierra el comentario, no hay que olvidar la auténtica preocupación urbanística, así como su demostrada e intachable honradez personal.

Gallego, poseyendo una visión más o menos teórica del ordenamiento que la ciudad requería, no supo dar unas alternativas o medidas globalizadoras válidas y consecuentes a sus ideas. Careció de la iniciativa necesaria para arbitrar las soluciones técnicas, con su consiguiente respaldo jurídico, que sirviesen para sentar las bases del planeamiento útil en su época, sin olvidar las perspectivas de futuro.

El Plan de Alineaciones de 1951 a la hora de cubrir sus objetivos de aumentar el ancho de algunas calles, corregir los trazados e indicar algunas alineaciones nuevas, modificó profundamente el antiguo casco urbano, ya que propició la renovación de edificaciones no considerando ni el valor ni el interés histórico de algunos edificios. La expansión hacia las zonas no urbanizadas se hizo a partir de esta época prolongando las calles existentes. Aunque este plan ha tenido ciertos resultados positivos, no es menos cierto que poco a poco las modificaciones introducidas por intereses de variado tipo, lo han desvirtuado considerablemente.

— Epoca Solá-Rodríguez.

En septiembre de 1951, tras el cambio de alcalde, la política urbanística siguió la trayectoria marcada por su

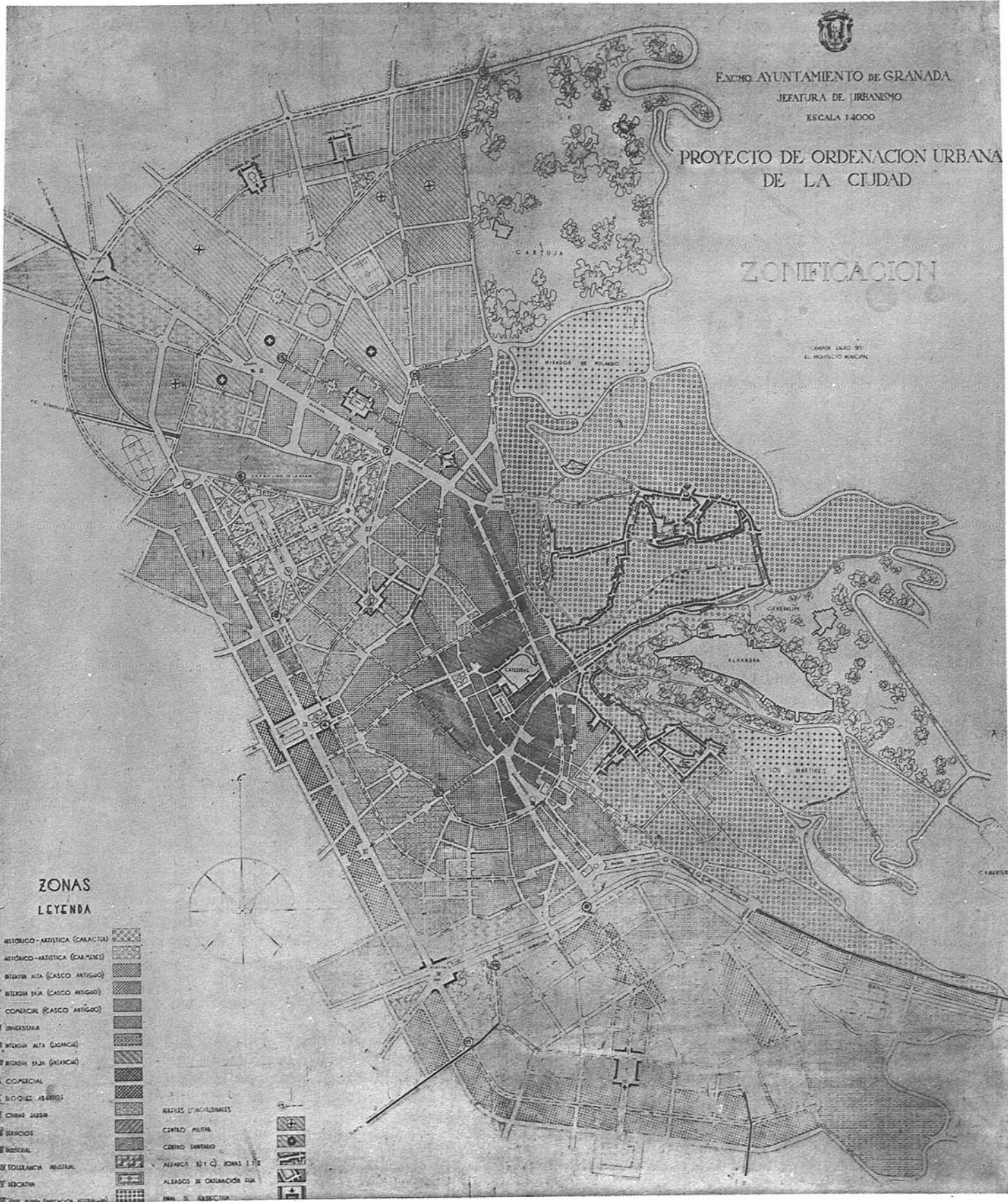


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA
JEFATURA DE URBANISMO
ESCALA 1:4000

PROYECTO DE ORDENACION URBANA
DE LA CIUDAD

ZONIFICACION

GRANADA, DICIEMBRE DE 1951
EL INSPECTOR MUNICIPAL



ZONAS
LEYENDA

- I HISTORICO-ARTISTICA (CARACTER)
- II HISTORICO-ARTISTICA (CARANES)
- III BARRIO ALTA (CASCO ANTIGUO)
- IV BARRIO BAJA (CASCO ANTIGUO)
- V COMERCIAL (CASCO ANTIGUO)
- VI UNIVERSITARIA
- VII BARRIO ALTA (GRANADA)
- VIII BARRIO BAJA (GRANADA)
- IX COMERCIAL
- X BLOQUES ABERTOS
- XI CASAS JARDIN
- XII SERVICIOS
- XIII INDUSTRIAL
- XIV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XVI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XVII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XVIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XIX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXIV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXVI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXVII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXVIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXIX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXIV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXVI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXVII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXVIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXIX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXIV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXV ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXVI ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXVII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXVIII ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXIX ZONAS DE ORDENACION PARA
- XXXXX ZONAS DE ORDENACION PARA

antecesor, pero con una ejecutoria más intensamente jalonada por equívocos y malas realizaciones.

En el largo periodo de alcaldía de Manuel Solá-Rodríguez Bolívar, se pusieron en marcha numerosos proyectos derivados de aquellos que estaban programados por Gallego, que sólo redundaron en favorecer las operaciones especulativas y en beneficio de la burguesía urbana, mejorando las zonas centrales y dejando en total abandono la periferia y los barrios obreros.

En su programa de actuaciones hay que reseñar varias realizaciones urbanísticas decisivas y determinantes en la evocada expansión de la urbe. Es la época en que se realizaron la prolongación de Recogidas; la apertura y expansión de las calles Carril del Picón y Fuente Nueva; la ejecución sin ordenanzas ni programación de barrios como el de la Lancha de Cenes (casualmente fracasado), el Zaidín, la Chana, Haza Grande, etc. Carentes de servicios y condiciones mínimas de urbanización.

Las inmobiliarias que se forman apoyadas desde el Ayuntamiento actúan con toda impunidad y libertad sin respetar alturas ni anchura de calles ni volúmenes ni muchas veces zonas programadas como no edificables, todo ello con la previa o posterior «legalización» de la Corporación, en la que sólo los grupos económicos están representados. Los aspectos beneficiosos anteriormente planeados se incumplen y las zonas calificadas como verdes o parques, no sólo no se realizan, sino que a veces, como en el caso de la zona destinada al tantas veces proyectado parque de la ciudad, se privatiza cediéndosela a la Universidad para que en parte la edifique, creando un «campus» universitario.

La única operación de índole colectiva que realiza lo son con un alto coste y sin ningún interés real para la ciudad, como fue el caso de los Jardines del Triunfo.

Por otra parte, es la etapa en la que el Ayuntamiento de Granada hace alarde de su «superávit» presupuestario ante la generalidad del déficit, cuando la realidad era que el abandono, la negligencia y desidia justificaban los pocos gastos.

En premio a su política municipal de no ocasionar problemas a la Administración Central, Solá-Rodríguez Bolívar dejará la alcaldía al ser nombrado Director General de Administración Local.

La denominada época Solá fue el inicio de la etapa de los grandes negocios especulativos urbanísticos. El primer paso de esta década fue el derribo y ensanche de la calle Recogidas (1956), la cual parte del centro tradicional de Puerta Real y desciende perpendicularmente hacia la Redonda.

Este proyecto estaba «en cartera» desde un acuerdo de la sección municipal, allá por 1942 (5).

Recogidas fue el tercer eje de desarrollo de la ciudad. El idóneo que venía a reforzar el ya activo de la Redonda, comunicándola magníficamente con el principal núcleo financiero-comercial y administrativo de la ciudad (Puerta Real).

Además de ser un buen objeto de capitalización de la burguesía, fue la zona ideal por su inmejorable accesibilidad para convertirla en el área residencial de las clases altas locales y terratenientes absentistas.

La calle de Recogidas generó en su entorno un fuerte crecimiento inmobiliario y fue la punta de lanza del frente expansivo urbano hacia la Redonda.

Rápidamente cubrió todo el espacio intermedio de los antiguos barrios de San Antón y la Magdalena; el punto de intersección con la Redonda fue el primer tramo de ésta que se despegó con mayor auge. Tal fue su dinamismo que lógicamente las edificaciones rebasaron el ya débil límite concebido del Camino de Ronda.

Tan claramente Granada se volcaba hacia la Vega que se apreció la necesidad de diseñar y proyectar una segunda vía de menores dimensiones que discurría paralelamente a la Redonda en el lado NE y actuaría de arteria de servicio interno de la faja residencial nueva, comprendida entre ésta y el antiguo casco urbano. La nueva calle denominada Pedro Antonio de Alarcón fue sancionada por la consiguiente ordenanza municipal.

El decenio 1950 a 1960 también deparó otras intervenciones urbanísticas determinantes y dignas de tener en cuenta, como la promoción directa de viviendas por diversos organismos locales en lugares muy específicos y concretos, cuya elección y emplazamiento no dejaba de ser chocante y raro si esgrimimos unos criterios analíticos normales, máxime cuando tales áreas residenciales de viviendas sociales no estaban previstas en el incipiente Plan de 1951. Nos estamos refiriendo a los orígenes de los populosos barrios del Zaidín y de la Chana.

Los patronatos de Santa Adela y Virgen de las Angustias, dependientes del Gobierno Civil y del Arzobispado respectivamente, construyeron algunos bloques en los nuevos ensanches próximos a la Redonda (6). Pero su labor de promoción más importante, por las repercusiones posteriores en el desarrollo de la ciudad fue la construcción de dos complejos residenciales muy distantes de la urbe sobre terrenos agrícolas de la Vega. Estos núcleos fueron los embriones de dos de los más importantes, numerosos y densamente poblados barrios obreros de la actualidad, en concreto del Zaidín y la Chana.

Si la falta de planificación paralela a la construcción de la Redonda rompía los esquemas racionales, pero culturalistas, de Gallego Burín, sobre el tamaño óptimo y expansión deseada de la ciudad, estos proyectos, ejecutados rápidamente, iban aún más allá en lo que a oposición a esos criterios se refiere.

El Zaidín surge al otro lado del río Genil (margen izquierda), límite SE, pensado por Gallego Burín, a unos tres kilómetros de la ciudad, en el camino comarcal que discurre hacia el municipio de Dílar y a la derecha del también camino de la Zubia, sobre unos terrenos de calificación rústica de la rica Vega Alta del río.

Es de destacar, dentro del campo de las contradicciones urbanísticas municipales, que en 1943, en el anteproyecto de ordenación urbana para la prolongación del paseo del Salón (ribera derecha del río Genil) hasta el Camino de Ronda se preveía la edificación en la margen izquierda del río del barrio del Zaidín (7).

Primero el Patronato de Santa Adela construyó un grupo de 722 viviendas, ampliado después a 1.972 y por último a 2.012. Eran viviendas unifamiliares de una planta,

(6) BOSQUE MAUREL, J.: ((Geografía urbana de Granada* C.S.I.C., Zaragoza, 1960, pág. 127.

(7) Diario «Patria», 21 de enero de 1943.

(5) «Ideal», 13-XI-42, y «Patria», 16-XI-42.



Foto aérea de la ciudad (año 1957). En el ángulo superior izquierdo los barrios de S. Lázaro y Hospital Real junto a la explanada del Triunfo no ajardinada y la avenida de Calvo Sotelo sin edificar. En paralelo al borde inferior, está la Redonda que, poco a poco, atrae a la ciudad a partir de sus barrios más próximos: (de izquierda a derecha) la Duquesa, Magdalena y San Antón.



Vista en conjunto de la ciudad medieval con sus transformaciones posteriores. En el ángulo inferior derecho encontramos la Manigua, barrio sobre el que se trazó la calle de Angel Ganivet. En la parte superior el Albaicín y el barrio de la Medina a la izquierda. Apréciase la poca aptitud que para el tráfico rodado tiene el núcleo central urbano granadino, en función de su quebrado y estrecho trazado viario.



La Gran Vía (ángulo superior derecho) potencia el desarrollo hacia el NW. En la foto, de finales de los años cincuenta, se aprecian los renacentistas barrios de S. Lázaro (derecha), y del Hospital Real (mitad superior); la ciudad va ocupando los espacios intermedios: Plaza Nueva de Toros, Hospital Clínico, barriada de la Cartuja, y urbanizando las calles.

de estilo y características eminentemente rústicos, que ocuparon familias humildes de los muy densificados barrios antiguos, así como por los damnificados por los terremotos de 1956.

A partir de este núcleo residencial el barrio fue creciendo en dirección hacia la ciudad, ampliándose las bandas marginales respecto a su eje central del camino comarcal hasta alcanzar una configuración trapezoidal, cuyo lado menor se situaría al sur, en el límite del río Monachil y la base de mayor longitud en el río Genil.

Todo el barrio surge y se desarrolla de forma espontánea, sin ningún tipo de planificación y, por supuesto, carente de la más mínima infraestructura necesaria para una vida residencial, con el agravante de poseer, aun en la actualidad, unos pésimos accesos y unas dotaciones complementarias y equipamientos sociales insuficientes para un volumen de población de aproximadamente 30.000 habitantes.

Coetáneamente el Patronato de la Virgen de las Angustias, también adentrándose en la Vega, edifica en terrenos rústicos situados entre las antiguas carreteras de Málaga, Sevilla y Badajoz, distante unos dos kilómetros del entonces casco urbano.

El tratamiento y diseño de la red viaria y la configuración general del barrio se ha realizado de forma irregular, habiéndose caracterizado igualmente por carecer de infraestructura (hasta la actualidad) y de un planeamiento general, siendo grave el déficit de equipamientos y dotaciones. En conjunto, el barrio contiene 955 edificios, 18.000 habitaciones y 4.700 viviendas.

En concreto, no descartamos ni negamos el buen fin y el objetivo último de estos patronatos de cara a paliar y resolver el gran problema de falta de viviendas adecuadas para la clase obrera granadina, pero consideramos muy importante formular toda una batería de cuestiones sobre las circunstancias y fenómenos trascendentales que se derivaron de ambas iniciativas.

1. ¿Por qué se eligieron esas zonas relativamente alejadas de la ciudad, ocupando suelos ricamente productivos, rompiendo en pedazos la teoría de defender la Vega y el criterio más o menos ya difuminado de no extender la ciudad hacia esa dirección?

Si la Chana al menos surgió en la margen de una carretera nacional, no nos explicamos la irracionalidad de la implantación del Zaidín en un «fondo de saco», mal comunicado y con dificultades de acceso a la ciudad por la permanente presencia natural de la barrera del río.

2. Ciertamente, como obras sociales que en un principio fueron, buscaron terrenos baratos. Pero suelos baratos existían en muchísimos lugares, situados en zonas más acordes con el sentido de crecimiento más adecuado de la ciudad NE.

3. Si, por supuesto, descartamos móviles especulativos iniciales, lo que no podemos negar era que todo el mundo era consciente de que directa o indirectamente las propiedades circundantes a esos embriones de expansión urbana se fueron revalorizando paulatinamente al transformarse directa o indirectamente la calificación de los suelos rústicos en urbanos o de reserva urbana. Ineludiblemente en una economía de mercado este fenómeno inmediatamente traía aparejado la especulación del suelo y las

consiguientes capitalizaciones inmobiliarias, hechas en este caso sobre las modestas economías de la clase obrera.

4. Siguiendo un proceso de causa-efecto, estos núcleos iban a actuar, por otra parte, como sendas cabezas de puente de la expansión urbana en unas concretas y acentuadas direcciones que se contradecían con lo que a nivel teórico quería Gallego Burín y era lo más correcto.

Si no teníamos suficiente con la Redonda, el Zaidín y la Chana vinieron a acrecentar el crecimiento especulativo, irracional y caótico, de los años sesenta en Granada, en unas directrices que los entes municipales apoyaron o permitieron y que atentaba contra el futuro de la ciudad, yendo en contra de la tendencia lógica natural de orientar la expansión hacia el NW tomando como eje de desarrollo la carretera de Madrid y otras comarcales de similar trazado.

Cuando la posteriormente creada Dirección General de Urbanismo, desempeñando una labor de árbitro entre los intereses representados por los Ayuntamientos y los colectivos, intentó y llevó a efecto por iniciativa propia la expansión de la ciudad en esa dirección, ya el proceso era irreversible. La urbe ya se había saltado la Redonda y el Zaidín, y la Chana seguía creciendo.

Los barrios antiguos del Albaicín, Magdalena, Realejo y otros, apenas si se ven afectados por las transformaciones; ciertamente eran otras las zonas que interesaban por ofrecer menos dificultades y dejar mayores beneficios, no obstante este abandono temporal les ha durado poco, ya que, como podemos comprobar, actualmente se van sometiendo a una fuerte remodelación y transformación inmobiliaria una vez revalorizados por su centralidad en comparación con la periferia. «El mayor beneficio se debe alcanzar en su justo momento».

Mientras tanto el Plan de Alineaciones de 1951, conforme fue transcurriendo la evolución al ritmo que marcaban esas constantes, era parcialmente modificado en el resto del conjunto urbano, y más concretamente en la ciudad nueva, a través de sucesivos y continuados acuerdos de la Corporación Municipal o por planes de remodelación.

En la época de Solá-Rodríguez Bolívar y bajo su mandato en la alcaldía se ejecutaron dos proyectos anteriormente mencionados.

1.º Como consecuencia de la celebración en Granada del Congreso Eucarístico Nacional en 1956, explanó la parte de la Plaza del Triunfo ocupada hasta entonces por la antigua plaza de toros. El acuerdo inicial lo realizó Gallego Burín, confeccionando incluso un proyecto en 1943 (8). En esa superficie de terreno se realizan y se ejecutan unos magníficos jardines en terrazas, versión versallesca. No hay por menos que resaltar su acierto, ya que obtuvo un espacio verde muy conjuntado que además de beneficiarse de un telón de fondo monumental con el Hospital Reai y paisajístico con la Colina de San Cristóbal y parte del Albaicín, era necesario como espacio verde de uso público en la ciudad, apelmazada y falta de pulmones naturales.

Para completar el relevante telón de fondo de la obra, construyó una gran fuente modernista de avanzado tecnicismo en cuanto a luminotecnia y juegos de agua (1960).

(8) Diario «Ideal», 21-XI-42.



2.º A continuación inició las obras de ensanche y mejora de la calzada de la Gran Vía, para facilitar la circulación rodada, en detrimento de la peatonal, de un tráfico de vehículos en alza que de esa forma se veía favorecido, congestionando aún más el centro tradicional.

Ambas medidas se enmarcan en su política eminentemente favorecedora del centro. Pero, también, ambas potenciaron el antiguo bulevar de Calvo Sotelo, que poco a poco se fue construyendo, remodelando y alcanzando importancia.

Comenzó a ser una zona residencial atractiva para la burguesía y clase alta granadina. El capital financiero local pronto se percató de ello y, de forma directa e indirecta, a través de promotores se lanzó primero a comprar solares y antiguos edificios. El Ayuntamiento poseía un terreno de extensas dimensiones en la confluencia de la Avenida de Madrid, que fue adquirido por una empresa inmobiliaria del Banco de Granada.

Posteriormente salió a la luz la ordenanza de remodelación de Calvo Sotelo, que permite hasta 15 plantas y un incremento notable de la producción de metros cúbicos construidos por metros cuadrados de superficie. Apareció en estrecha relación con la promoción de los edificios Elvira, por la inmobiliaria Granadaban. De inmediato la especulación se desencadenó en la zona, comenzando en sus márgenes próximas. Al ser una demanda elitista y debido a las perspectivas que tenía la zona de convertirse en el segundo centro comercial-financiero y de servicios de la ciudad, la capitalización inmobiliaria que se preveía no podía ser mayor.

De una forma más o menos simultánea, la Universidad, bajo el rectorado del señor Mayor Zaragoza, inicia los expedientes de expropiación y posterior construcción del polígono universitario lindante en parte con Calvo Sotelo, acogiendo a la antigua opción de compra que tenía el Ayuntamiento sobre esos terrenos para convertirlos en parque.

Esta zona entraba dentro del plan de reformas comprendidas en el anteproyecto de ordenación anterior al Plan de 1951. El Ayuntamiento acordó la adquisición de dichos terrenos para hacer un parque municipal, del cual incluso se realizó un estudio proyecto (9).

Además de los beneficios derivados para las instituciones universitarias, esta decisión fue de trascendental importancia para la ciudad por el hecho de disponer de un «campus» que en realidad sería un parque o zona verde que mejoraría la ciudad y más concretamente al ya constituido eje de desarrollo de Calvo Sotelo.

La Avenida de Calvo Sotelo en el terreno inmobiliario se puede considerar hoy día como la manifestación más evidente de la nueva etapa neocapitalista.

El Banco de Granada y la iniciativa privada han potenciado dicha arteria. En 1974, la avenida se transforma en una «preciosa» autovía urbana de gran capacidad de tráfico rodado que nada resuelve al desembocar en el «cuello de botella» de la Gran Vía.

En sentido inverso está potenciando el desarrollo oeste hacia la convergencia con el extremo de la Redonda, que perpendicularmente se ensambla con la ya construida au-

tovía que aglutina el tráfico de las nacionales Málaga-Sevilla y Córdoba-Badajoz.

Las promociones inmobiliarias de la Banca y grandes constructoras se van jalando a todo lo largo de la Avenida de Calvo Sotelo y los proyectos de promociones se proyectan aún más allá.

Este antiguo y hermoso bulevar de tres calzadas y arceas peatonales intercalados y jalonados por frondosas hileras de arbolado, era el nexo de unión entre el casco antiguo y la estación de ferrocarriles. Prolongado según un proyecto de 1942 hasta su confluencia con varias carreteras nacionales, en la etapa de Pérez Serrabona, sucesor de Solá, se reformó en una gran avenida pensada sólo para el tráfico rodado.

Con la reforma del bulevar de Calvo Sotelo se originaron movimientos de oposición ciudadana contra la gestión unilateral del Ayuntamiento en el proyecto que, entre otros males, originó el aniquilamiento de varios centenares de árboles y la conversión de un clásico paseo en autovía prioritaria al tráfico rodado en detrimento del peatonal, lo cual automáticamente la transformó en la barrera física dentro del escenario urbano, ya que rompía el ambiente tradicional de comunicación humana propio de la calle.

Este nuevo eje de desarrollo urbano, centro secundario de la ciudad con extraordinaria proyección de futuro, queda conectado con el centro clásico mediante la Gran Vía, la cual actúa a modo de cordón umbilical entre ambos. Para obtener la aproximación de Calvo Sotelo (sector centro) con Redonda (centro) y cerrar el triángulo, se diseñó la autovía del Dr. Severo Ochoa (hoy en funcionamiento) que discurre lateralmente junto al Polígono Universitario de Ciencias.

La especulación poco a poco ha ido afectando a las zonas adyacentes, y una de sus más lastimosas consecuencias ha sido la destrucción del antiguo barrio de San Lázaro.

En primer lugar quedó aislado de Calvo Sotelo por una muralla de hormigón, y posteriormente el histórico barrio que surgió como adelantado de la expansión urbana del siglo XVI, convertido a finales del XIX por su proximidad a las carreteras nacionales y a la nueva estación de ferrocarriles en la sede de los nuevos profesionales del transporte (10), ha sido totalmente destruido por la absorción de Calvo Sotelo. En su lugar se levantan grandes bloques de manzanas destinados a viviendas de lujo y a oficinas. A mediados de 1975 se aprueba el Plan Especial de San Lázaro, que viene a reglamentar y sancionar de nuevo lo hecho por la iniciativa privada.

Otra de las experiencias de los años sesenta fue la concepción y realización del Plan Parcial Polígono de la Paz. El 5 de junio de 1975 se encargó la redacción de los proyectos de expropiación, ordenación y urbanización, así como la gestión del expediente de expropiación.

Este polígono residencial de una superficie de 80 Ha. se situó al norte del antiguo casco urbano al otro lado del río Beiro. La zona disfruta de una topografía suavemente inclinada, oscilando entre las cotas 710 y 735 m.

(9) Diario «Ideal», 28-X-45, y «Patria», 19-I-45.

(10) BOSQUE MAUREL, J.: «Geografía urbana de Granada», opus cit. pág. 125.

Condición que le viene determinada por ser un lugar intermedio entre la depresión y la montaña. Por su situación respecto a la ciudad, emplazamiento, orientación y demás características naturales, era un lugar idóneo coincidente con la lógica y comentada zona de expansión urbana.

El Polígono se llevó a efecto dentro de un marco de política general a nivel estatal. Eran medidas parciales y coyunturales que pretendían, mediante una fórmula de «parches», hacer frente a la urgente demanda de viviendas, ofreciendo y facilitando a precio de costo suelo totalmente urbanizado del que todas las ciudades eran deficitarias. De esta manera se pensaba mitigar la especulación del suelo y corregir la falta de infraestructura residencial.

La Administración Central, mediante el Ministerio de la Vivienda, expropiaba unos terrenos, realizaba una planificación del área en cuestión, diseñaba una red viaria, calculaba y distribuía las dotaciones y servicios colectivos con arreglo al volumen de población previsto y daba unas normativas y directrices a las que tenían que ajustarse las edificaciones. Tras hacer todo un planeamiento más o menos de detalle parcelaba la superficie y a cada uno le daba utilidad residencial, comercial, servicios, dotaciones escolares, religiosas, índices de zonas verdes, etc. Una vez urbanizadas las parcelas residenciales, las sacaba a subasta pública, ofreciéndoselas a la iniciativa privada a precio de costo, para que edificasen ciñéndose a lo planeado. Los tipos de viviendas se ajustaban a un criterio de mantener unas equilibradas proporciones respecto a los grupos socioeconómicos de los residentes.

Las parcelas de servicios, zonas verdes y dotaciones complementarias se las ofrecían a los diversos organismos encargados de tal función.

Estos polígonos eran experiencias híbridas socializantes dentro de un contexto capitalista de mercado especulativo inmobiliario.

El de Granada, en cuanto al aspecto técnico del planeamiento inicial, era perfecto y adecuado. Pero aplicar este modelo experimental a una escala tan reducida nada resolvía.

El intento de desviar las tendencias de crecimiento de la urbe, hacia un asentamiento más lógico y racional mediante un plan indicativo, fue insuficiente y tardío.

Si las necesidades sociales y la autosuficiencia del conjunto residencial quedaba resuelto sobre el papel, en la práctica y dada la dispersión de responsabilidades, la puesta a punto de las dotaciones y servicios fue muy a la rémora del poblamiento.

Una vez finalizado, el Ayuntamiento, para resolver el problema de los barracones e instalaciones provisionales que se improvisaron para albergar a los damnificados de las torrenciales lluvias de 1963, presionó para que se cediesen terrenos donde construir las necesarias viviendas sociales y alojar así a las casi 12.000 personas que se encontraban en situaciones infrahumanas.

Al tener conocimiento la opinión pública de que estaban siendo instalados en el Polígono una parte considerable del proletariado granadino, las sucesivas subastas de terrenos quedaban desiertas. Este rechazo clasista, especialmente segregacionista, motivó la remodelación del plan en cuanto a volúmenes y altura a fin de que los móviles económicos del capital y de las empresas inmobilia-

rias les fuera más apetecible el introducirse en el Polígono.

Así, de esta forma, de los previstos tipos de edificaciones en manzanas con patio central en orden abierto, otros en donde crujía y bloques exentos, todos ellos con un máximo de cuatro plantas alternados con múltiples edificaciones unifamiliares de una o dos plantas, se ha pasado a una tupida barrera de hormigón y acero de bloques exentos de diez plantas que han roto la fisonomía y las proporciones de volúmenes iniciales.

La propaganda y campañas publicitarias se encargarían de hacer olvidar y borrar la imagen tópica del «Polígono», como vulgarmente es denominado por sus actuales residentes.

Entidades financieras como la Caja de Ahorros e inmobiliarias, apoyadas por esta institución social, se encargaron de adquirir y promocionar la totalidad de las parcelas que a principios del 72 aún quedaban por vender.

Si no podemos hablar claramente de especulación clara y manifiesta dentro de lo que podría haber sido un primer modelo de expansión urbana consecuente y bien planificada, sí podemos afirmar que como alternativa al alocado urbanismo de los años sesenta granadinos, el Polígono actual dista mucho de lo que en un principio se proyectó y que en palabras del equipo de arquitectos que lo diseñó «una cosa fue el plan urbanístico que hicimos y otra lo que se ha hecho después» (11).

En la actualidad ya se ha aprobado la segunda fase de ampliación, llegando de esta forma a quedar vinculada a la carretera de Jaén-Madrid y próximo a los polígonos industriales del Polo de Desarrollo.

Como epílogo de esta parte, sólo apuntar que las faltas de planes de ordenación con sus consiguientes normativas han supuesto toda una gama de secuelas que van desde la densificación, falta de infraestructura, equipamientos y servicios mínimos, a las mayores arbitrariedades consentidas, cuando no propiciadas por algunas autoridades municipales. Subyaciendo debajo de todo la fuerte especulación que nos ha asolado a todos y preferentemente a las áreas residenciales del extrarradio.

Otras deficiencias urbanísticas

La trayectoria urbanística de nuestra ciudad en sí misma ha originado una serie de problemas propios e inherentes, pero también en Granada se evidencian otros que son comunes al desastroso urbanismo español de los últimos cuatro decenios, derivados fundamentalmente de las estructuras económicas y políticas predominantes en ese largo período. De forma resumida podíamos centrar que la base de todo radica en la forma de gobierno antidemocrática que hemos padecido a todos los niveles: municipal, provincial y estatal, así como en las fórmulas capitalistas, caciquiles y oligárquicas en su plasmación urbana, las cuales, apoyadas por los poderes públicos, han obrado y campeado a sus anchas, monopolizando y traficando con el espacio urbano. Convirtiéndolo total o parcialmente en patrimonio de unos pocos en detrimento de

(11) FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F.: «Estudio geográfico-social de un barrio nuevo: El Polígono de la Paz (Granada)». Revista «Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada», núm. 4, 1974, páginas 185 y sigs.



Panorámica área de Granada en 1974. Apréciase las diferencias y las directrices de los ensanches, acaecidas en sólo catorce años.

toda la colectividad. El libre juego del mercado del suelo, junto con los privilegios, ayudas y protecciones de todo tipo que les han donado los entes públicos, han generado los innumerables negocios especulativos, que, a su vez, han dado como resultado un paisaje y una escena urbana caótica, opresiva y, a veces, hasta inhumana.

Indiscutiblemente la plusvalía ha sido mucha y variada en el terreno del urbanismo. las consecuencias se evalúan como graves e injustas, y lo más triste es que a veces son irreversibles ante la posibilidad de reconversión.

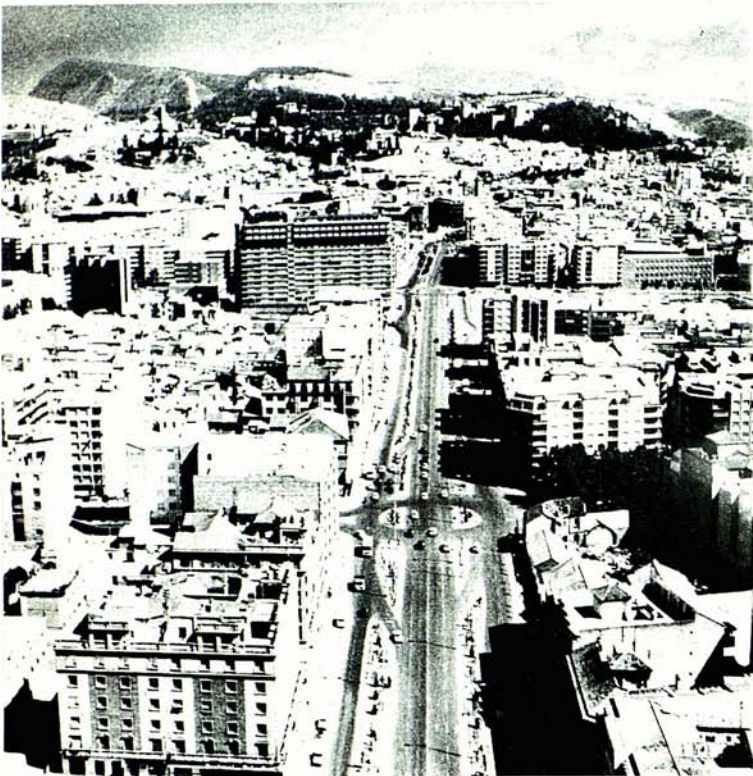
En cuanto a la orientación de la expansión urbana, existe un estado de opinión generalizado de cuál es la trayectoria a seguir, coincidente con la tendencia oficialista de frenar el avance hacia la Vega y encauzarlo en dirección N y NW. Pero indiscutiblemente la salvaguarda de los terrenos agrícolas de la Vega será una utopía si no se ponen en funcionamiento las medidas legales oportunas de manera contundente y drástica; no hay que olvidar la

futura incidencia de los proyectados segundo y tercero cinturones de Ronda, que se adentran en la Depresión.

Granada es una ciudad muy densificada y compacta en cuanto a edificación y población por unidad de superficie. En el planeamiento futuro debe ser aligerada en las áreas y barrios en que se considere compatible, preferentemente en la periferia moderna. La forma de abordar este problema es mediante un acertado planeamiento y una reformulación de los usos del suelo. Disminuir la densidad inmobiliaria en cuanto al número de plantas y volumen de edificación por unidad de superficie, sobre todo en aquellas demarcaciones próximas a los barrios colmena.

Otro elemento a introducir es el aumento de los espacios de uso público, zonas verdes y deportivas.

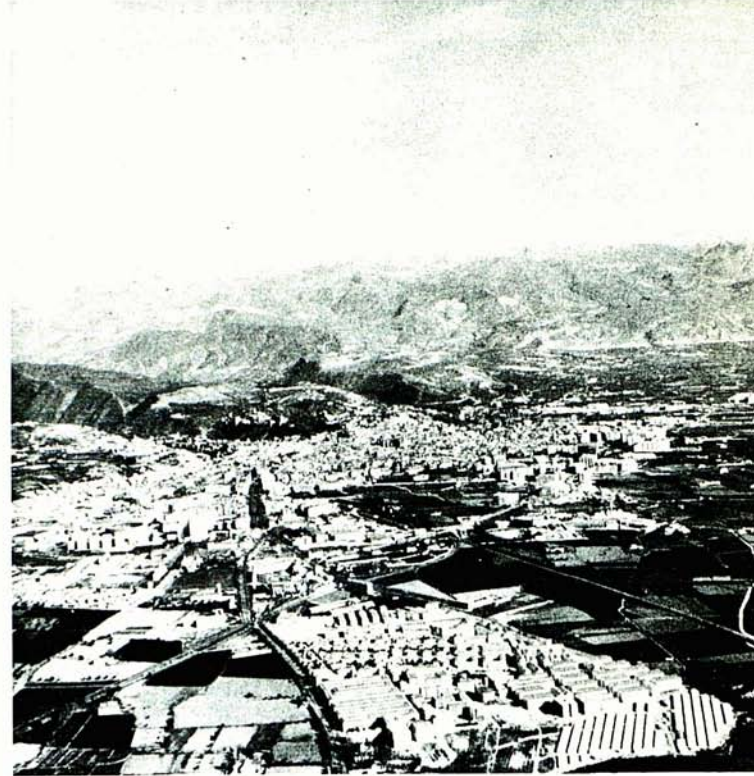
A nivel teórico, y considerando en un sentido global el conjunto de la ciudad, los baremos óptimos de espacios verdes oscilan alrededor de 1/16 de la superficie total ur-



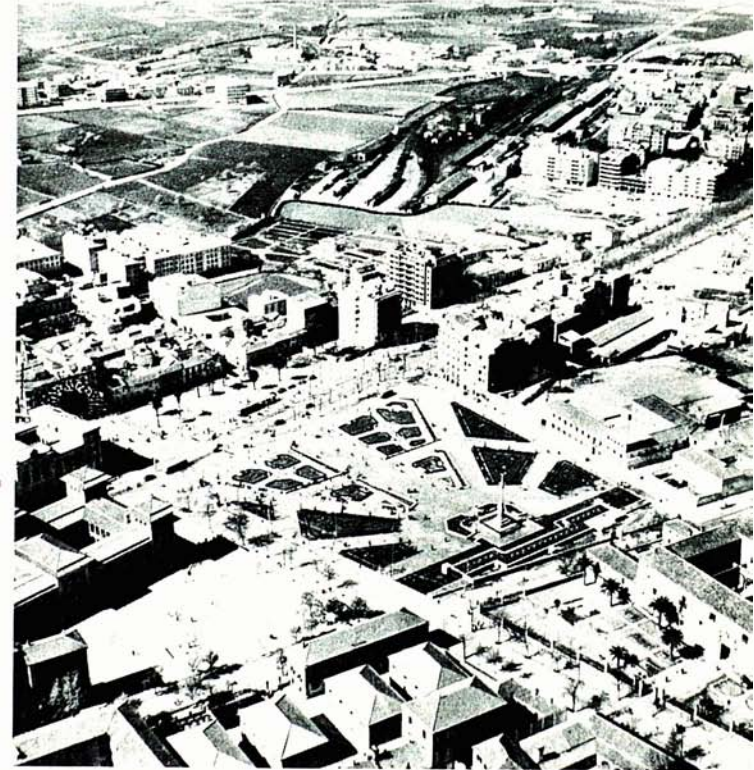
Avenida de Calvo Sotelo, eje de desarrollo urbano de vigente acción. Tiende a convertirse en el futuro gran centro funcional de la ciudad. Hasta el año 1973 era un hermoso bulevar de tres calzadas y arcenes jalonados por frondosos árboles.



La barrera natural del río Genil (el cauce discurre por la diagonal de la joto) ha frenado la extensión de la ciudad en dirección sur, hasta fechas muy recientes, con la sola excepción del barrio del Zaidín. Las dificultades comunicativas derivadas de los escasos puentes ha sido un condicionante fuerte.



La paulatina penetración de Granada en su rica Vega. En primer plano el barrio de la Chana. En diagonal hacia la parte derecha la Redonda con los primeros avances constructivos. Junto al margen derecho un extremo del barrio del Zaidín. Estos tres elementos han actuado de cabeceras de puente a dicho avance.



En el centro' se sitúan los recién inaugurados (año 1958) Jardines del Triunfo, junto a la avenida de Calvo Sotelo. En los terrenos del ángulo superior izquierdo, se iba a construir el Gran Parque de la ciudad. Actualmente es un Polígono Universitario que linda con la estación del FF. CC. (declarada zona verde) y con la Redonda sin edificar aún (borde superior).



vana, dispuestos de tal forma que los recorridos más largos desde las viviendas situadas a mayor distancia no exigieran más de diez minutos. Otros aumentan la proporción a un décimo, considerando densidades medias de 250 habitantes/Ha. (cuarenta m² por habitante). Algunos tratadistas, agregando situaciones prácticas, dan diferencias muy pronunciadas, especialmente entre ciudades americanas y europeas (Los Angeles, 154 m²/habitante). El radio de influencia de un jardín de zona se extiende alrededor de un kilómetro (de 15 a 20 minutos recorridos a pie) y el de los grandes parques alcanza de 1,5 a 2 kilómetros, exigiendo que en tales casos se disponga de jardines secundarios de modo que en conjunto no haya que andar nunca más de 400/500 metros sin encontrar un jardín público, ni existan grupos compactos de edificios que cubran más de 15 a 20 Ha. (12).

Granada, obviamente, no cumple estos requisitos, pero lo triste es que se encuentra a unas distancias exorbitantes de ello, antes y después del plan.

La escasa consideración y relevancia que el urbanismo español da a las zonas verdes queda evidenciada en nuestro urbanismo. La Ley de Suelo establece tres o cuatro metros cuadrados/habitantes, la media estatal es la mitad de la europea. En Granada, según los cálculos facilitados por la Comisión Municipal de Urbanismo, los espacios verdes ascendían a 304 Ha. 54 a. y 73 ca., con la inclusión de los previstos por el Plan de Ordenación Urbana vigente. Respecto al total de población, resulta un índice de 8,8 m² por habitante, cifra que es algo superior a la media estatal española, pero que queda aún muy por debajo de sus correspondientes europeas.

Ahora bien, realmente en Granada las zonas verdes son casi inexistentes, no tanto ya por el índice medio, sino en cuanto a su mala distribución y localización. Los parques o espacios verdes amplios que posee la ciudad, Bosque de la Alhambra y Jardines del Salón y Polígono Universitario de Ciencias (privatizado), adolecen de una mala accesibilidad en tiempo y distancia (más de 1,5 kilómetros hay que cubrir desde la periferia y otros barrios), y al no existir jardines secundarios, el ciudadano medio se ve obligado a recorrer kilómetros sin poder disfrutar de dichos espacios verdes.

El Plan General de Ordenación ha distribuido los suelos calificados como tales zonas verdes en espacios residuales de escaso valor funcional, ya que lo que se ha primado han sido los usos residenciales densos en los terrenos de los ensanches actuales. Da la sensación que una vez zonificado, todo lo que sobraba se asignaba a verde público. Complementariamente se debe exigir un estricto cumplimiento de lo establecido por la Ley de Suelo en cuanto a porcentajes que deben ser dedicados a jardines en las parcelas residenciales.

Ya se ha comentado que las áreas de servicios e instituciones y de dotaciones complementarias deben distribuirse más equitativamente en el espacio urbano. Hay que tender a la descentralización de estas funciones del centro urbano. Procurando que los barrios periféricos nuevos y antiguos posean todo lo necesario para conseguir

una auténtica complementación de la vida residencial, evitando al máximo la dependencia obligada al centro a efectos de sanidad, administración, orden público, vida social, actividades lúdicas, escolaridad, comunicaciones, religiosidad, etc. No acentuar aún más la opresión del centro sobre la periferia, ni la imagen de barrios dormitorio que tanto dividen y compartimentan las exigencias y necesidades de la vida ciudadana.

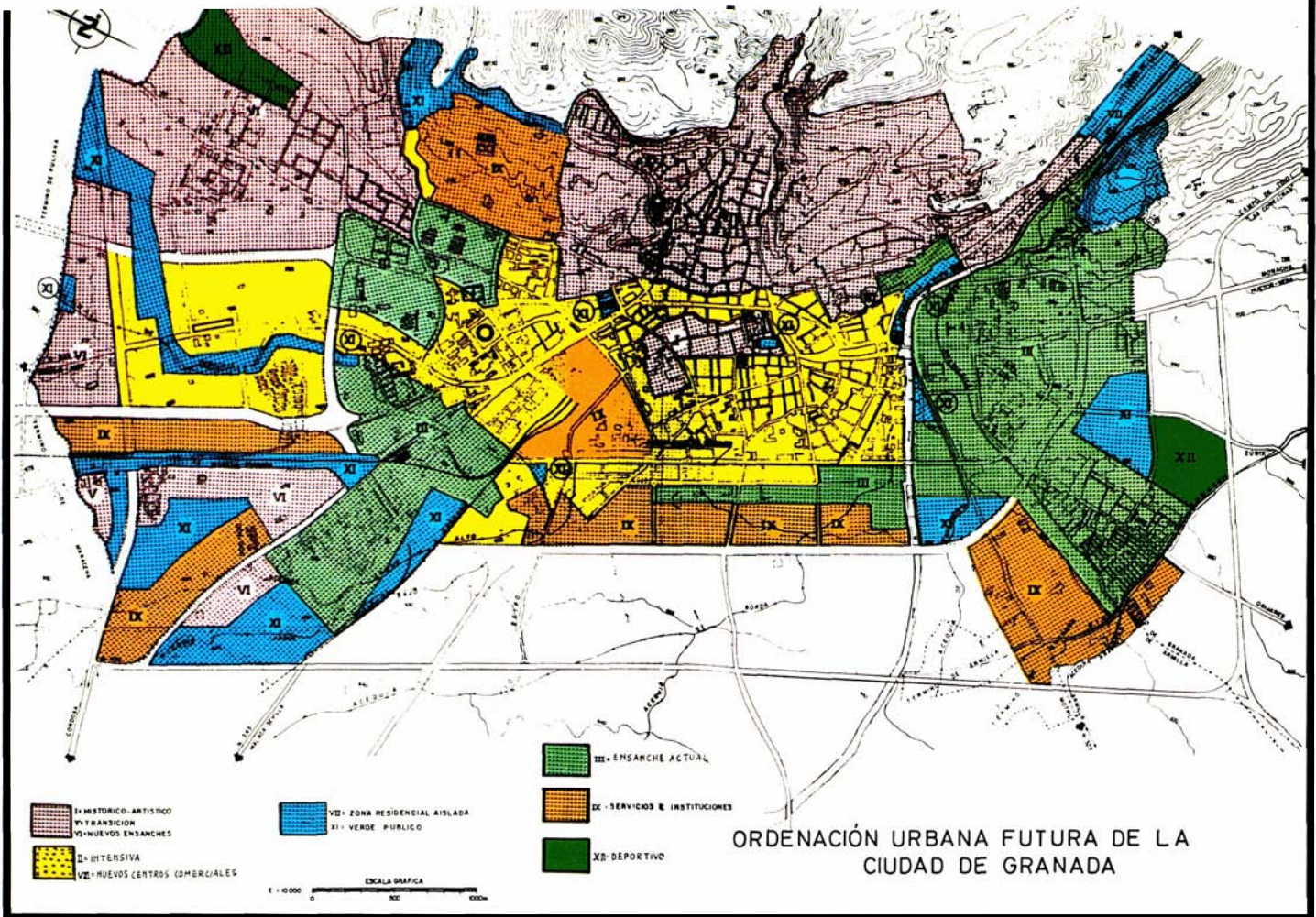
Nuevamente lo planeado en 1972 no responde satisfactoriamente a estas realidades, ya que deja marginados a algunos barrios granadinos como el Albaicín, Realejo, Duquesa, Magdalena, etc. Pero otro aspecto de tan gran importancia como los anteriores es que los servicios, instituciones y dotaciones complementarias se ejecuten a plazo fijo por los organismos correspondientes. De nada sirve asignar suelo para un servicio o institución si luego el ambulatorio, la escuela o la estafeta de correos no se construye. Se hace necesario la potenciación de un superorganismo dentro del nuevo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que fiscalice y coordine todo ello.

Los transportes colectivos, el tráfico rodado y las comunicaciones internas es otro grave problema. La velocidad media de los autobuses urbanos en Granada es similar a la que puede generar una persona a marcha rápida: de 6 a 10 kilómetros/hora. La circulación rodada es igualmente lenta y obstructora, sobre todo en la zona de contacto de la ciudad nueva moderna y el casco antiguo, no diseñado ni dimensionado para tales fines. Su problemática radica en los elevados costes económicos que esta realidad conlleva. Con un simple cálculo se puede evaluar en varios millones de pesetas los que diariamente se pierden inútilmente en los atascos circulatorios y en las forzadas marchas lentas, valorándose por el consumo innecesario de miles de litros de combustible, así como por el tiempo superfluamente perdido por las personas que se ven en ellos implicadas.

Nos encontramos ante un círculo vicioso que por algún lado hay que romper. En primer lugar se aprecia una mala o deficiente ordenación del tráfico, en base al sentido de las direcciones, emplazamientos de señales y semáforos y, sobre todo, la falta en los momentos de horas punta de suficientes y bien emplazados agentes de tráfico. Todos hemos sufrido con frecuencia el lamentable hecho de tardar una hora en atravesar los tres o cuatro kilómetros de la ciudad por cualquiera de sus vías longitudinales.

Una solución drástica, pero no nueva en otras ciudades, consistiría en, paulatinamente, ir prohibiendo la circulación de vehículos privados por el centro y calles del casco antiguo: Gran Vía, Elvira, Mesones, Reyes Católicos, Navas, San Matías, San Antón, Duquesa, Puentezuelas, San Jerónimo, etc., en unas horas concretas. Para ello, previamente habría que construir toda una serie perimetral de grandes aparcamientos subterráneos, situados al final de la Avenida de Calvo Sotelo, Plaza del Triunfo, Puerta Real, Salón, Plaza de Gracia, Recogidas, Campo del Príncipe, etc., en donde, obligatoriamente, se dejaran los vehículos particulares que tan altos costos implican. Pensemos en la relación de personas transportadas por término medio (uno o dos por turismo) respecto al espacio ocupado por el vehículo, consumo que éste realiza, amortización, contaminación, y comparémosla con los bajos costos de unos buenos servicios públicos de transporte.

(12) RIGOTTI, C.: «Urbanismo: La técnica», Labor, Madrid-Barcelona, 1967, pág. 624.



ORDENACIÓN URBANA FUTURA DE LA CIUDAD DE GRANADA

Hay que mentalizar de este hecho a los vehementes usuarios del vehículo particular que para cualquier cosa cogen su coche para ir al centro; estas reiteradas acciones en cierto modo privilegiadas, coadyuvan a entorpecer y dificultar el tráfico de los transportes colectivos y de la ciudad en general.

La zona antigua céntrica quedaría reservada paulatinamente al tráfico de autobuses, taxis, bicicletas, motocicleta-vehículos de reparto (en horas concretas) y vehículos de asistencia social: ambulancias, policía, bomberos, etc.; estas medidas revalorizarían los transportes colectivos y generalizarían aún más su uso, dado que ganarían en rentabilidad y eficiencia para el usuario. Con estas normativas impuestas en forma gradual, perfectamente se puede establecer una circulación perimetral que no incomunicara a ningún barrio de la ciudad. Por otra parte, las distancias a pie y la accesibilidad en tiempo y en distancias dentro de la ciudad antigua, científicamente está demostrado que es muy corta y positiva (13). Si a estos añadimos la implantación de una red municipal complementaria de microbuses que discurrirían por las calles secundarias de menor anchura, las comunicaciones internas mejorarían.

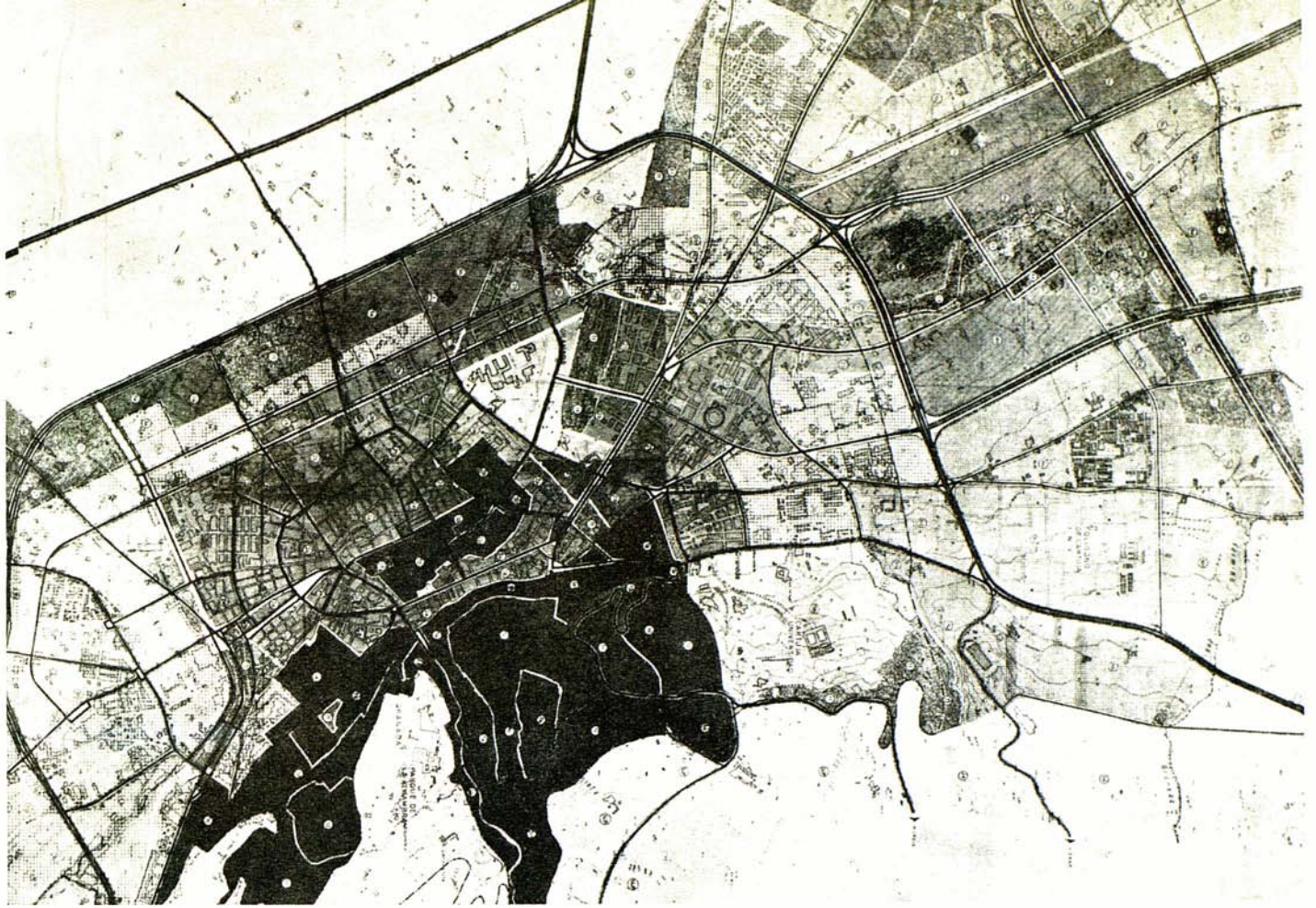
Respecto a la incidencia de dichas medidas en las funciones comerciales, financieras y administrativas que se concentran en la zona central de la «city» y gravitan sobre Puerta Real y calles adyacentes, no serían perjudiciales a mediano y corto plazo. Ya que tales normativas serían, como antes hemos dicho, impuestas de forma gradual y conforme la gente se fuera convenciendo y mentalizando de su idoneidad, el resultado, a largo plazo, sería positivo y rentable. Es evidente que una calle de poco tráfico

rodado, bien comunicada y eminentemente peatonal favorece más —por su tranquilidad y mayor capacidad humana— el frecuente y sociológico fenómeno de «ir de compras»; no obstante, para no incrementar los costes sociales con estas medidas, habría que procurar disminuir al máximo las rupturas de carga de los transportes públicos y fijar una tarifa en los aparcamientos periféricos mediante primas o subvenciones.

Otro problema grave que aqueja a la ciudad es el de la destrucción y ruptura de la morfología, estructura y fisonomía de los barrios antiguos. Hay que tender a la conservación de dichos barrios y de los conjuntos urbanístico-monumentales y artísticos de la ciudad, siendo más expeditivos los organismos encargados de mantenimiento y custodia. Sobre todo es urgente una mejor y más ágil coordinación de las funciones y atribuciones de la Comisión de Urbanismo, Bellas Artes, etc.

Es lamentable la desaparición, bajo el efecto demoledor de la piqueta, de edificios de valor monumental: Iglesia de la Magdalena, Casa de la Lona, Casa de Amigos del Pasí, Carmen de los Mártires y toda una larga lista que ya todos más o menos conocemos. Hay que evitar que incluso las poco adecuadas ordenanzas municipales se incumplan reiteradamente, se haga caso omiso de las calificaciones del suelo establecidas en los planes y se levanten edificios que alteren y modifiquen la estética y la expresión paisajística, armónica y tradicional de nuestros barrios más valiosos. Para ello se hace urgente y perentorio una mayor fiscalización policial y un saneamiento de la corrupción imperante en la Administración local, relacionada la mayoría de las veces con los grupos de presión representativos del fuerte capitalismo inmobiliario urbano, que comete arbitrariedades urbanísticas de todo tipo ante la condescendencia (avista gorda) de los organismos y ante la indignación popular.

(13) FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F.: «Estudio geográfico-estructural de Granada y sus barrios». Seminario de Estudios de la Caja de Ahorros de Granada. Granada. 1979, páginas 175 y ss.



Nuestros barrios antiguos se están destrozando mediante remodelaciones arbitrarias y solapadas operaciones de desalojo de sus asentados residentes. A partir de la obligatoriedad de la aprobación de planes parciales para construir en los nuevos ensanches, el casco antiguo se ha visto sometido a una intensa reconversión y sustitución inmobiliaria a todas luces incorrecta. Barrios céntricos de valor histórico como la Medina, Magdalena, Duquesa, San Antón, Angustias, Fígaras, Realejo, Hospital Real y San Lázaro, todos ellos con un cierto interés arquitectónico por ser simbólicamente representativos de sendos momentos y etapas culturales de la evolución de la ciudad, están siendo reconvertidos sin que se hayan dictaminado unas normativas por las que los nuevos edificios se cian en cuanto a sus rasgos y aspectos arquitectónicos externos a los elementos comunes de su pasado. Esto cuanto menos, porque lo idóneo hubiera sido no destruirlos, sino readaptarlos, modificando lo existente internamente. Así se hubiera aún conservado todo un parque inmobiliario de casas señoriales de gran raigambre burguesa, de estilos barroco, renacentista, árabe, etc., en los barrios anteriormente citados.

Por otra parte, los planes de alineaciones han actuado también negativamente en la mayoría de los casos. El fundamento ideológico que en ellos subyacía era adaptar la red viaria heredada del pasado al tráfico rodado imperante en los tiempos actuales. Existía la monomanía de los trazados a cordel y de las tramas octogonales. No nos explicamos porqué las calles de Elvira, San Jerónimo o de San Juan de Dios —por citar algunos ejemplos— 'son más bellas sin el juego que surgió natural y espontáneamente de los retranqueamientos y sinuosidades.

Hasta la trama viaria, lo más difícil y costoso de modificar en una ciudad y lo menos inmutable con el paso de los años, por estar jalonada por un capital inmovilizado y revalorizado representado por los solares, tiene que

cambiar en aras del apogeo del vehículo motorizado, perdiendo así la ciudad otros de sus valores morfológicos y culturales.

Pero la realidad es que los barrios histórico-artísticos que poseemos, a consecuencia del libre juego del mercado capitalista del suelo y de la propiedad privada exacerbada del mismo, se están degradando veloz y paulatinamente. Los barrios populares del Albaicín, Sacromonte y los anteriormente citados, se están vaciando demográficamente. El abandono a que han estado sometidos, a causa del exceso de rentabilidad extraída de las remotas inversiones inmobiliarias y la no reinversión de los beneficios en su mantenimiento y conservación, han abocado al deterioro continuo de algunas áreas hasta unos límites insospechados. Algo más de dos edificios por cada diez de estos barrios están en ruinas o en mal estado.

El parque inmobiliario está sensiblemente anticuado y los estándares de servicios e instalaciones domésticas son, hoy día, insuficientes y a veces inhumanos. Se hace urgente llevar a cabo planes especiales de rehabilitación en nuestros barrios. Realizados a base de inventariar y valorar técnicamente todo lo existente y que estos planes de preservación se aprueben, se cumplan y se gestionen democráticamente.

Paralelamente es necesario poner en funcionamiento los fondos económicos suficientes para su ejecución a través de las entidades públicas y financieras locales. De nada vale hacer un planeamiento de conservación y rehabilitación del Albaicín, si luego no se puede llevar a efecto por falta de dinero. Lógicamente se desprende que hace falta intensificar y facilitar ayudas económicas a los propietarios e inquilinos sin recursos de estas viviendas, mediante préstamos a largo plazo o a fondo perdido, para que modernicen y adecúen sus viviendas sin alterar sus fisonomías externas. Lo que tímidamente se ha comenzado



a realizar en el Albaicín hay que **incrementarlo** y hacerlo extensible a otros barrios de sobrado interés.

Es un hecho cierto que algunos sectores sociales y el capital inmobiliario no acepta gustosamente estas soluciones para la salvaguarda de los barrios. Sus objetivos se centran frecuentemente en provocar operaciones de desalojo y en desarrollar empresas de reconquista de estos barrios obreros antiguos, céntricos y de buenas características urbanísticas y paisajísticas, por parte y para la burguesía y clases altas. (Recordemos la reconquista del centro de París y otras importantes ciudades).

En algunos casos es a todas luces evidente que se necesita, como en el caso de San Matías, una operación de saneamiento y remodelación. Pero ello no da pie, como se intentó, para su destrucción total, como ha ocurrido con el barrio de San Lázaro. No propugnamos la existencia de «ghettos». Es triste reconocer que, a veces, el proceso de degradación es irreversible, como ha ocurrido con los dos barrios apuntados anteriormente, pero no es así en otros como el Albaicín, Realejo, Medina, Angustias, San Antón y Fígares. Cuando se llega a estos límites, hay que procurar conservar al máximo, destruyendo lo mínimo para conseguir una adecuación residencial de la zona. Lo ideal no es conservar por conservar de forma artificial, manteniendo barrios-museos más o menos sofisticado~pero sin vida propia. Hay que tender a readaptar los barrios de Granada. Si la función residencial no es viable, en muchísimos edificios se presentan múltiples opciones para darle una función distinta —si es que merece la pena mantenerlos—, realizando las inversiones oportunas, reconvirtiéndolos en oficinas públicas, centros culturales o asociativos. En España tenemos magníficos ejemplos de adaptaciones de castillos medievales, palacios renacentistas y de otros estilos que se han convertido en Paradores Nacionales, Facultades o se les ha dado otra función.

A escala local existe también el problema generalizado a nivel estatal de las dificultades para el acceso de la vivienda. En Granada se ha realizado una positiva campaña de construcción de viviendas sociales, dedicadas preferentemente a cubrir las necesidades perentorias del subproletariado granadino. Teniendo en cuenta las deficiencias de índole técnica: poca superficie, escaso número de habitaciones, mala calidad de los materiales empleados, y las anomalías de tipo administrativo y financiero, el balance de la obra realizada con las viviendas sociales se puede considerar como favorable.

La alta burguesía y las familias económicamente prepotentes no han encontrado dificultades de ningún tipo para acceder a una buena vivienda de mayor o menor lujo. En nuestra ciudad poseemos una fuerte oferta de pisos de lujo que se encuentran desocupados (varios miles). Pero en cambio, la pequeña burguesía y la clase trabajadora media cada vez tienen menores posibilidades de comprar un piso. Los precios se han disparado y es difícil y raro encontrar alguno por debajo de los dos o tres millones de pesetas y que tengan unas condiciones llevaderas de financiación. Ciertamente hace falta potenciar la construcción de viviendas sociales de mejores calidades para que estos sectores sociales no sufran los incrementos económicos derivados de la fuerte especulación que se aprecia incluso con las viviendas denominadas protegidas. En el contexto europeo, el ciudadano español, es uno de los que, propor-

cionalmente a sus ingresos anuales, le sale más cara la vivienda y más tiempo tiene que invertir en amortizarla.

Finalmente, hay que considerar que para llevar a efecto todo lo que hemos propugnado, hace falta realizar un cambio radical de las estructuras económicas, políticas y jurídicas de los municipios y del propio Estado.

En primer lugar se hace patente la urgencia en la democratización de las Comisiones locales de urbanismo y, consecuentemente, la instauración de una gestión democrática en la elaboración de los planes de ordenación. Para lo cual se requiere la participación ciudadana, patente a través de sus cuadros representativos: asociaciones de vecinos, cabezas de familia, sindicatos, partidos, etc.

Actualmente se está sometiendo a revisión el Plan General de Ordenación Urbana de Granada y su Comarca y se están confeccionando diversos planes parciales previstos en el anterior. En todos ellos hay que procurar que los procesos de gestación se hagan con diafanidad y transparencia, que las imprescindibles memorias previas al planeamiento sean correctas y se adecúen a las exigencias mediante la recogida de toda la información y la confección de estudios precisos. Y esto hay que hacerlo conociendo el terreno y consultando directamente la realidad a través de las propias personas afectadas por el planeamiento. Los períodos de información pública deben ser motivo de convocatorias para sesiones explicativas e informativas, apertura de debates a los que concurran todos los interesados, y mediante estas consultas directas, aprovechar para recoger, por los equipos redactores, todas las sugerencias y aportaciones que surjan y reincorporarlas en las redacciones finales. Mientras que no se consiga una socialización del suelo urbano, el incremento del patrimonio territorial del Ayuntamiento también se sujeta a las leyes del mercado de suelos. Y este patrimonio es imprescindible aumentarlo si se quiere llevar a la práctica una incipiente reforma y mejora de nuestra ciudad.

En último lugar, y siguiendo dentro del campo específico del urbanismo y la planificación, hay que abordar el tema jurídico-administrativo, ya que, en una perspectiva de futuro, el aparato legal existente, inteligentemente utilizado por los grupos antisociales puede actuar, como en la práctica actúa aún, de rémora y factor retardatario de una gestión urbanística de interés colectivo en el momento que el municipio tenga que enfrentarse a los poderes fácticos para la ejecución de cualquier proyecto. Todos sabemos que la puesta en práctica de unos nuevos criterios municipales en Granada tendrá que situarse ante esta realidad de dura oposición promovida por los grupos de presión que queden fuera del poder del Ayuntamiento. Pudiéndose dar el caso de que un simple proyecto de dotar con zonas verdes a cualquier barrio, o la mera construcción de un grupo escolar, naufrague y se pierda en un largo proceso legal de impugnaciones, elevaciones a instancias superiores jurídicas, etc., dentro de la maquinaria burocrática actualmente en vigor. Transcurriendo así la mayor parte o casi la totalidad del período de mandato con los proyectos de mejora o reforma paralizados.

Si auténticamente deseamos una Granada mejor, y anhelamos que nuestra ciudad siga poseyendo resonancia universal por sus diversificados y reconocidos valores, estos graves problemas y duros escollos que nos restan por superar bien valen un esfuerzo colectivo.