

LA CONSERVACION DEL CENTRO HISTORICO EN GRANADA: UNA PROPUESTA DE ZONAS PEATONALES

Juan Manuel Gómez Segade

Con fecha de 30 de Enero, el mismo que suscribe esta comunicación presentó en el Excelentísimo Ayuntamiento de Granada una memoria referente a la Ordenación del tráfico rodado por el Centro de Granada. En ella se formulaba una propuesta de cambio y reorganización general en la zona histórica de la Gran Vía y aledaños, afrontando, aunque sólo a título indicativo, la solución de algunos problemas conectados con este asunto, tales como el aparcamiento, el transporte urbano, y, sobre todo, la conservación del ambiente histórico artístico y monumental.

El primero de los objetivos que se señalaba era precisamente "preservar del deterioro la zona monumental de la Catedral de Granada".

Como dicha propuesta iba encaminada, primordialmente, a ofrecer alternativas en el campo del tráfico rodado, es mi intención el ampliar aquí algo más las razones y urgencias de la creación de zonas peatonales, de las que Granada está tan escasa.

No es posible en una corta comunicación el plantear sistemáticamente el problema del "peatonalismo" en las ciudades contemporáneas en especial en las ciudades de interés histórico-artístico; sobre ello hay publicaciones de valor que los interesados podrían consultar¹. Pero sí quiero resaltar algo de lo que en aquella propuesta, presentada el 30 de Enero de 1981, se esbozaba.

En la primera "consideración previa" de aquel escrito, se constataba la imposibilidad de establecer en Granada soluciones de ingeniería

(pasos elevados o subterráneos) para la mejor ordenación del tráfico rodado, no quedando otra opción, que la de optar, sin miedo a las reacciones pasionales de los primeros momentos, por la restricción en el acceso al centro urbano de vehículos, así como la creación de circuitos obligados de único sentido de marcha; para decirlo ahora con palabras de Buchanan Colin, "Si el ambiente es sacrosanto, y si no cabe emprender ninguna reconstrucción de gran estilo, entonces es que la accesibilidad deberá quedar limitada ² .

El mismo autor, refiriéndose a las ciudades de interés histórico-arquitectónico, declara tajantemente: "Si quedan fuera de toda posibilidad ahí, unos cambios físicos fundamentales, entonces tendrá que haber una reducción de la accesibilidad, aunque esto suponga más rodeos y recorridos menos simples para los conductores (...).

Hay mucho en juego: no se trata sólo de conservar unos pocos edificios antiguos, sino de mantener, ante el tremendo "asalto del tráfico a motor, una parte clave y básica de la herencia del mundo" ³ .

La razón de que mi propuesta pretenda aislar totalmente el complejo catedralicio y la Capilla Real, del tráfico motorizado, no es sólo la de conseguir volver, en las zonas de interés histórico, a la antigua fisonomía peatonal. Granada tuvo gran parte de su casco urbano dominado exclusivamente por peatones: baste pensar en las callejuelas, muchas con escalones, del Albayzín; el río Darro y el mercado de la seda condicionaron otro contexto peatonal de gran importancia; y así muchos rincones y plazas tradicionales.

Pero en los últimos años, los vehículos de motor, han ido mermando al peatón sus dominios, reduciéndolo en muchos casos a un "intruso".

Las autoridades municipales han ignorado casi totalmente la praxis que en otras ciudades Europeas ha sido norma, a saber: recuperar progresivamente para uso exclusivo de peatones las zonas de inte-

res monumental e histórico. En Granada todavía se piensa que tales decisiones son contrarias a los intereses económicos del comercio afectado: al parecer toda la actividad económica se cree condicionada por el acceso del tráfico rodado.

No voy a recoger aquí el enorme cúmulo de datos que por ejemplo aporta Peters Paulhans en su "Ciudad Peatonal". Sólo quiero llamar la atención sobre la imperiosa necesidad de ser tajante en la protección del entorno monumental.

Sin alegar siquiera el derecho preferente de los transeúntes a pasar por el "pie de la torre" de la Catedral de Granada, no se pueden cerrar los ojos ante el deterioro vertiginoso del lateral que linda con la calle Cárcel Baja: ¿Cómo es posible que no se haya cortado el tráfico de automóviles por esa vía? .

La contaminación del ambiente no solo es causa de cáncer en las personas humanas, sino también, y quizá de forma más palpable, engendra un cáncer irreparable en la piedra. No se habla de memoria cuando nos referimos a ello⁴, y así lo han comprendido los italianos que desde hace ya mucho tiempo aislaron el entorno de la Catedral de Milán, los centros históricos de Siena, Bolonia, Venecia, Pisa y tantos otros; últimamente ha sido objeto del mismo trato todo el conjunto del Coliseo y el Foro, en Roma, para regocijo de los amantes del arte y los "paseos culturales".

"La conservación de las viejas áreas históricas, o de especial interés arquitectónico depende del mantenimiento de unos niveles satisfactorios de ambiente. No valdría la pena buscar el mantenimiento de tales áreas excepto en aquellas condiciones que permitan saborearlas, disfrutarlas. Este ejercicio demuestra que dichas áreas pueden ser conservadas en la era de los vehículos a motor, a condición de que se acepte un reducido standard de accesibilidad, incluida una estricta disciplina en los movimientos y desplazamientos de los vehículos⁵.

¿Cuál ha sido, sin embargo, la actuación municipal de Granada? . Como refleja el plano adjunto, sólo existen dos pronunciamientos de creación de zonas peatonales: el de Bibarrambla, en 1975, y la Plaza del Carmen con la Calle Navas en la Permanente del 5 de Junio de 1979. Sus polémicas hubo, hasta el punto de que este último acuerdo tuvo que ser modificado parcialmente, ante la presión de los comerciantes, los cuales consiguieron que hasta las 11 de la mañana, la plaza del Ayuntamiento de Granada se vea convertida en "mercado" de carga y descarga.

La Concejalía de Ordenación Viaria, por iniciativa propia, cerró a la circulación las calles de acceso a Bibarrambla, C/ Príncipe y C/ Salamanca, en el año 1980.

La verdad es que ni éstas, ni las que dan a la misma plaza por C/ Mesones son respetadas; la misma Plaza de las Pasiegas se encuentra repleta de vehículos. Hasta no hace mucho incluso se poblaba la de Alonso Cano, entre el Sagrario y el Palacio Arzobispal; desde que dos marmolillos cierran el ingreso a los automóviles, solo algunas motocicletas se aventuran a penetrar en tan privilegiado "aparcamiento".

Esta es la triste realidad de la educación cívica granadina: los recientes mojones de las calles Arco de las Cucharas y Puerta del Cristo, han sido repetidamente destruidos por los enfurecidos conductores que reclaman espacio. Y los muchos peatones que circulan por la calle Mesones, donde ni se puede parar ni acelerar, se ven casi imposibilitados para transitar por las mínimas aceras, jugándose la vida ante el río de vehículos que, sólo de paso, no dejan circular por tan estrecho cauce.

¿No valdría la pena desviar el tráfico rodado por otras arterias más cómodas, aunque constituyera un recorrido más largo? .

Esa es la pretensión de la propuesta, que la reclama como calle peatonal (véanse en el plano las zonas señaladas en negro) .

Pero, independientemente de lo que se haga con el tráfico, lo que sí se impone como obligado, en consideración a nuestra Catedral es la eliminación de los humos, las vibraciones y los ruidos de la Calle Cárcel Baja. Ello comporta la remodelación también de la C/ San Jerónimo, ya muy "castigada" en su tradicional arquitectura. En principio podrá parecer drástica la medida, hasta que los conductores se acostumbren a otros recorridos, más largos, pero quizá más rápidos.

Si en otros tiempos se hicieron grandes obras en favor de los vehículos (como el "embovedado", la Gran Vía o la Avda. de Calvo Sotelo) es hora de que algo se haga a favor de la historia, del arte, y de los incondicionales y sufridos viajeros del "coche de San Fernando".

NOTAS

1. Sin descender a rellenar cuartillas con títulos sobre medidas de preservación y conservación de centros monumentales, citaré sólo dos obras que tocan específicamente el tema: Buchanan, Colin D.: "El tráfico en las ciudades", ed. Tecnos, Madrid, 1973; en esta obra se ponen varios ejemplos, entre los que destaca el tratamiento dado al centro histórico de Norwich. La segunda obra aporta múltiples ejemplos de ciudades alemanas contemporáneas tras la segunda Guerra Mundial: Peters Paulhans, ("La ciudad peatonal", ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1979), analiza exhaustivamente los pros y los contras de las zonas peatonales y de todas las circunstancias que concurren; los múltiples ejemplos estudiados, deberían ser conocidos por los planificadores urbanísticos, antes de tomar cualquier decisión análoga. Es también interesante la recuperación popular de la ciudad que propone Alfonso Alvarez Mora y Fernando Roch en su obra "Los centros urbanos", ed. Nueva Cultura, Madrid, 1980.
2. Buchanan, C.: op. cit., pág. 145.
3. El autor se refiere a la ciudad de Norwich, pero bien pueden aplicarse las mismas palabras a Granada, cuyas joyas monumentales rebasan ampliamente su ámbito geográfico para integrarse en el patrimonio de la Cultura Universal. Ib. pág. 235.
4. Baste citar sólo testimonios de personas especializadas en el tema; Fernández

París, José María: "Influencia del medio ambiente en los materiales de construcción", en 'Materiales de Construcción' 160 (1975) 41-49; "Alteraciones de las piedras en algunos monumentos", en 'Materiales de Construcción' 156 (1974) 31-50. Kreiger, P.C.: "Medio Ambiente, contaminación, energía y materiales", en 'Materiales de Construcción', 157 (1975) 71-104.

5. El presente artículo fue redactado en 1981, teniéndose que registrar algunos cambios en la actuación municipal, como se refleja en el plano actualizado a principios de 1984: La plaza de las Pasiegas, así como la de la Pescadería, (urbanizada en 1982-83) son ya respetadas. Pero la política de ampliación de circuitos peatonales no acierta a cuajar un proyecto que afecte definitivamente al casco histórico de la ciudad. Como ejemplo de que la necesidad de zonas peatonales es sentida por los ciudadanos se puede señalar la avalancha de carteles y murales que aparecieron en la Calle Elvira en Mayo de 1984, reclamando su peatonalización.