

LOS PROBLEMAS URBANOS DE GRANADA

Pedro Salmerón Escobar

El análisis de Granada como problema urbano no puede sustraerse a dos vertientes fundamentales: por un lado la crítica basada en una historia del "ideario" que sustenta todo hecho urbano; por otro la propia realidad de la ciudad cuya evolución o situación está basada en una, digamos, planificación o actuación sustentada por aquél. Ambas cuestiones se pretenden entremezclar en este breve ensayo, cuya pretensión es contribuir a una progresiva aclaración de estos problemas, que en este caso aplicaremos a la ciudad de Granada.

Las controversias sobre la ciudad derivan entre dos enfoques que podemos establecer con cierta claridad: una pretendida identificación con el progreso y los culturalismos. En ambos casos se piensa en la ciudad como modelo, y se acaba o bien en las disquisiciones utópicas, o en victorias parciales, casi siempre de mano del progreso que en esta ciudad parece que lo está haciendo muy mal, ya que no ha aplicado en ningún caso aquellas directrices como ensanches modulados e indiferenciados, viarios pensados para el automóvil, higienismo, etc., que caracterizan al urbanismo progresista como invención del capitalismo tras la revolución industrial (carta de Atenas de los C.I.A.M., escritos y propuestas de Le Corbusier, ciudades modelo como Brasilia, etc.). En Granada la trama urbana, aunque inteligible, es resultado del *laissez faire* tan característico de nuestro capitalismo, con esbozos de zonificación, alternativas casi feudales en la expresión del poder en la ciudad, etc.

Igualmente habría que explicar el tipo de ciudad que exige el modelo culturalista, con la exaltación del desarrollo urbano pasado, los límites estrictos y acotados para lo urbano, las instalaciones ciudad-jardín, etc. y empezar a pensar que si la actual situación de la ciudad es coherente con un sistema sociopolítico determinado, la crítica a la misma debe hacerse sin la ayuda de un modelo, ya que el tema de la construcción de la nueva ciudad exige presupuestos nuevos de partida, excluyendo también la idea de desorden, ya que la ciudad que estudiamos sí tiene una lógica.

Supone una cierta esquematización el hacer estas divisiones progresistas-culturalistas para explicar la problemática de la ciudad, que justificaremos desde un punto de vista metodológico ya que para atacar racionalmente el problema necesitamos de algunos instrumentos que clasifiquen las opciones de ciudad que por uno u otro lado se pretenden imponer. Esperamos que también se entienda lo que se quiere decir aquí como progreso.

Considero imprescindible para acceder al problema urbano desde esta perspectiva el libro "El Urbanismo. Utopías y Realidades" de Françoise Choay, que pretende tras la exposición de textos clásicos del urbanismo establecer una crítica aclaratoria sobre los mismos. Las citas que aparezcan en este breve ensayo tienen como fuente la selección de Françoise Choay.

1. CUESTIONES GENERALES SOBRE LA FORMA URBANA. LAS ACTUACIONES DE PENETRACION EN EL CASCO ANTIGUO. EL ESCALON CAMPO CIUDAD

Granada hasta los inicios del siglo XX tiene un esquema asimilable al radioconcéntrico con una estructura casi medieval, salvo los ensanches en cuadrícula a partir de los Reyes Católicos en la zona baja (sectores calle Duquesa y barrio anexo a Virgen de las Angustias). Quizá sea ésta la primera versión del modelo progresista en la búsqueda de expansión en terreno llano, con trama indiferenciada de crecimiento indefinido, controlable en cuanto accesos, etc.. Recordemos a Le Corbusier (1887-1965): "El terreno llano es el terreno ideal. Doquiera que la civilización se intensifica, el terreno llano facilita las soluciones normales. Allí donde la circulación disminuye, los accidentes del terreno resultan menos molestos". Con la burguesía ligada a la campaña azucarera aparece un nuevo dato en la forma de entender la ciudad, el centro presta su empaque a la identificación de una clase, y ésta lo reconquista, creando claro está su propio subentorno ya que el centro tiene viviendas poco higiénicas, en mal estado de conservación, etc. Es una nueva versión de progresismo, que no trata de higienizar la ciudad como algunos pretenden sino su campo, ya que en el resto la degradación aumenta considerablemente. Es importante constatar que la acción Gran Vía es limitada. No estamos evidentemente en una acción similar a la de Haussman en París, que responde más coherentemente a la intervención del surgente capitalismo, donde el sventramento es coordinado y se impone como trama total e intercomunicada sobre la textura urbana. Las fuerzas del progreso eran mayores y acometieron el problema en bloque, o sea, otra escala y otra situación histórica. Haremos también una salvedad: el problema de la Gran Vía de Granada es también de escala de la ciudad. Un bulevard tipo Haussman hubiera arrasado todo el casco... con lo cual se perdería el motivo de la incursión.

El impacto de la Gran Vía potencia el crecimiento de la ciudad en dirección N-NE. Calvo Sotelo es la imagen pero ya no necesita una calle corredor continua a modo de telón de las miserias. Se trata de un bulevard de proporciones desconocidas en la ciudad. Tenía también su pecado ya que estaba pensado como paseo, con dimensiones que aceptaran mesas de cafés, kioskos... Este desviacionismo culturalista no se lo permitirían los urbanizadores de la década de los 70 como no se lo permitían los preurbanistas progresistas del XVIII-XIX, aunque éstos, más tajantes, hasta el

punto de que la ciudad fuese muy aburrida. Etienne Cabet (1788-1856): "Aquí no verás ni tabernas ni ventorrillos, ni cafés, ni cafetines, ni bolsa, ni casas de juego o de lotería ni lugares para vergonzosos o culpables placeres, ni cuarteles, ni cuerpos de guardia, ni policías, ni soplonos, ni mujeres públicas, ni rateros, ni borrachos, ni mendigos; pero descubrirás por todas partes unos excusados, tan elegantes como limpios y cómodos, unos para mujeres y otros para hombres; en ellos puede alojarse un momento el pudor sin temer por él ni por la decencia pública". Ahora bien: clásicos del progresismo utilizaban medios reorganizativos que evitaran el hacer menos eficaz la ciudad pero cuidaban al máximo la permeabilidad de la edificación, el ejercicio físico, la higiene... Robert Owen (1771-1858): "El espacio libre que queda en el interior de los cuadrados que definen la edificación se destina al ejercicio y los esparcimientos y tiene árboles". Jules Verne (1828-1905): "Y, en primer lugar, el plano de la ciudad es esencialmente sencillo y regular, de manera que pueda prestarse a todo tipo de desarrollo. Las calles, que se cruzan en ángulo recto, tienen árboles, están trazadas a distancias iguales, con una anchura uniforme y se designan con número de orden. Cada medio kilómetro, la calle se ensancha un tercio y toma el nombre de bulevar o de avenida. En uno de sus lados presenta como una trinchera descubierta para los tranvías y para el ferrocarril metropolitano. En todos los cruces habrá un jardín público". Le Corbusier (1887-1965): "No más patios sino pisos que se abran por todas partes al aire y a la luz, y que no den a los árboles enfermizos de los bulevares de hoy, sino a zonas de césped, a terrenos de juego y a lugares de abundante vegetación. Se vuelve a tomar en consideración la naturaleza. En lugar de convertir a la ciudad en un pedregal despiadado, se la concibe como un gran parque. La aglomeración urbana debe ser tratada como una ciudad verde".

Cuando la ciudad se determina físicamente en su evolución en el Plan de Alineaciones de 1951, se empiezan a configurar todas las contradicciones que llevan a Granada a su actual situación.

El primer punto a tratar será la definición del perímetro. Quizá lo que más preocupa del urbanismo que conocemos es "acotar la ciudad", señalar en suma unos límites fijos (este aspecto ya se contempla en el Plan 1951, a pesar de que aún no había aparecido la ley del suelo de 1956 donde cerrar y definir casco urbano es una penosa obligación). Vemos que hasta tanto no se ocupa de la ciudad el Plan General de Ordenación urbana de la Comarca de Granada 1972, el perímetro ha sido rebasado, explotando en las instalaciones suburbanas que conocemos (Zaidín, Chana, Angustias, Cartuja, cabeza de la carretera de Málaga, Hípica, Virgencica). Es decir, veinte años han sido muchos para la vigencia del recinto en esa etapa histórica. Le faltó pues un módulo de ensanche que en su repetición a base de poca densidad organizara la tensión de crecimiento de la ciudad de forma coherente, que por supuesto hubiese servido también a la especulación puesto que no se trata de olvidar el contexto que tratamos, pero con una cierta canalización, y ofreciendo además unos espacios habitables (más valor por tanto del producto). Aquí por lo visto no existía un capitalismo que hiciese gala de su inteligencia a base de mercancía edulcorada. Los módulos de ensanche progresista tenían también una ventaja: la ruptura del escalón ciudad-campo. Al crecer de la forma descrita con espacios verdes y trama viaria abierta se diluye el corte tan decisivo y por tanto aunque sea a niveles prácticos funciona la ciudad en su intercambio con el entorno. En esto adquiere un parecido

con la planificación urbana en algunos países socialistas, donde se pretende destruir la imagen de la ciudad como reafirmación de poder frente a la periferia, tan maltratada después de la revolución industrial.

El ejemplo más rotundo y nefasto para la limitación de la ciudad es el Camino de Ronda, según parece a propuesta de Gallego y Burín como detención del crecimiento hacia la Vega, circunstancia que conviene aclarar ya que está más ligada como idea a una necesaria definición de ciudad que para Gallego y Burín debía parecer evidente, si pensamos que desde su perspectiva ligada a los culturalismos la ciudad exige un tratamiento como objeto separado del resto del territorio. Además, el Plan 1951 coloca a ambos lados del camino de Ronda masa edificable. Si la idea fue manipulada o no, es cuestión que no interesa tanto para este estudio; además era lógico pensar que una vía de tal naturaleza, recta, sobre terreno llano, sin edificar, no podía contener una demanda sobre el otro lado.

La edificación sobre el Camino de Ronda alcanza un gran volumen, las calles transversales no son tales calles, equivalen a patios por sus dimensiones, y aumentan considerablemente la densidad, la ciudad queda sin salida por esta zona, pero eso no impide que crezca hacia La Vega, ya que se repiten tantas paralelas al Camino de Ronda como hagan falta, El Plan General sitúa las siguientes: la calle Arabial queda confirmada, una segunda paralela virtual y otra más que es una autopista de circunvalación. Siempre que no se abran transversales consistentes, es un sistema que no funciona ni a niveles de tráfico. El peligro de la ciudad encerrada es siempre repetir indefinidamente los bordes, algo parecido a las segundas murallas que se trazaban en las ciudades medievales cuando el crecimiento lo exigía.

Las fuerzas de expansión contenidas en este frente han rebasado las previsiones precisamente en los extremos (Zaidín y Chana), por una cuestión de dinámica urbana al ser los puntos abiertos de la barrera; por otra parte unas instalaciones de tipo barrio-dormitorio como las que se han asentado, con una población de un nivel económico bajo, no se suelen adosar a la ciudad, sino separar, conexionando luego por vías de comunicación. Son barrios con dotaciones mínimas, que utilizan el resto de la ciudad como lugar de trabajo, de compras, de diversión; por tanto dependencia absoluta, ni un elemento que proponga una identificación si no es su propia degradación como forma urbana.

2. LA APARICION DE LA ZONIFICACION Y LAS SECTORIALIZACIONES

La zonificación es un concepto que lleva de la mano el urbanismo desde su constitución como ciencia. Planificar una ciudad a base de asignar funciones diferentes a sus partes garantiza su eficacia. Si la ciudad es un instrumento de trabajo, cada función debe ser clasificada, analizada, inteligible... Para Alexander es la muerte de la ciudad, se rompe un sistema de interconexiones, y se sustituye por relaciones entre las partes para intercambios exclusivos. Le Corbusier entiende claramente la división en zonas, al fin y al cabo es el padre del urbanismo: "Clasifiquemos. Tres clases de población: los ciudadanos de vivienda, los trabajadores cuya vida se desarrolla mitad en el centro, mitad en las ciudades-jardín; las masas obreras que

reparten su jornada entre las fábricas del suburbio y las ciudades-jardín". Alexander analiza un ejemplo de zonificación: "Otro concepto favorito de los teóricos del CIAM y otros, es el de la separación entre las zonas de diversión y todo lo demás. Esta teoría se cristalizó en nuestras ciudades reales bajo la forma de zonas de juego. Estas zonas de juego, asphaltadas y cercadas, no son más que la demostración de que, para nosotros, el "juego" existe como un concepto aislado".

Con el Plan 1951 surgen atisbos de zonificación, pero se hace en función de tipos de edificación (alturas, densidad, interés histórico-artístico), la aparición de usos segregados aparece paulatinamente, los barrios-dormitorios antes citados constituyen ya un uso excluyente, la Gran Vía es nuevamente reconquistada por los órganos de decisión económica, la zona de Calvo Sotelo sufre el añadido de una ordenanza de remodelación, disponiendo del 50% de superficie de la manzana y el 50% de perímetro de calles se permite una disposición más libre de los volúmenes y alturas pudiendo alcanzarse 15 plantas, la forma más eficaz de sustituir una trama por otra es obligar a reunir varios lotes para obtener un rendimiento de la ordenanza. Los edificios altos y exentos volcados hacia esa muy rápida vía urbana dan la imagen del neocapitalismo, intentándose una tímida separación del centro tradicional (se trasladan sucursales bancarias, oficinas de la administración como Vivienda, Obras Públicas en breve plazo, Agricultura, despachos profesionales, etc.), lo cual hubiese tenido una cierta validez, pero la imagen es pobre, y la función de centro no ha sido estudiada como tal (bajo nivel de aparcamientos de superficie, demasiada proximidad al centro tradicional, vía tratada sin coherencia como no sea la de circular un vehículo, ausencia de calles o recintos peatonales intercomunicados con el resto, mal funcionamiento a escala comercial generalizada, etc.). Por tan pocos metros lineales de calle no valía la pena crear un aspecto de "gran ciudad" a la entrada; es tan kistch como un portal de mármol en uno de tantos edificios de nuestras ciudades.

Aparece también la ciudad universitaria en una zona denominada por el Plan 1951 como Parque Municipal, que queda reducido a nada. La universidad, antes interaccionada con la ciudad haciendo ella misma calles, plazas o patios, queda aislada, dividida además en Ciencias y Letras garantía de un orden tecnocrático. Ciertas funciones cuando pierden densidad disminuyen en capacidad para crear unas condiciones de vida aptas. Nuestras ciudades universitarias, recuérdese Madrid, son desoladoras, y no es por falta de verde.

Con anterioridad a estas transformaciones la calle Recogidas y aledaños cumplen un papel singular en la ciudad; esta calle recibe los primeros edificios con calificativo de "modernos" fruto del deterioro del vocabulario racionalista, se instala una clase con poder adquisitivo y pretensiones, recibe un comercio que ha funcionado con efectividad durante tiempo, con despachos y oficinas, ya que hace de puente entre la zona Camino de Ronda e incluso Zaidín y el centro, supliendo las carencias de aquéllos en cierta medida, sobre todo a la población del Camino de Ronda que respondía a una pequeña burguesía que ascendía en estimación en su salida de las zonas deterioradas del casco y que en su nueva calle mal podía organizar un comercio especializado adecuado a la demanda. De esta actividad surge también un centro de diversión de cierta eficacia. El Albaicín progresivamente ha sufrido una segregación, con una situación actual comprometida en cuanto es terreno apto para convertirse en ciudad-jardín con

cambio de estructura de población hacia la alta burguesía y transformación de su trama urbana mediante excavación para creación de nuevos cármenes señoriales. Recordemos que la ciudad-jardín es modelo culturalista que necesita una alta definición y el Albaicín lo tiene por sus circunstancias geográficas como trozo autónomo en la ciudad, por tanto perfectamente apto para crear una identificación precisa y coherente. Las citas que se transcriben a continuación ilustran este tipo residencial que va desde la búsqueda de significación al encuentro de la naturaleza en estado virgen. El Albaicín es un trozo "no contaminado", por tanto útil a estos efectos. John Ruskin (1818-1900): "Si, cuando fuese posible, los hombres construyesen su vivienda de acuerdo con su condición, al comienzo de su andadura...". William Morris (1834-1896): "Amigo mío, nos gustan esos trozos de naturaleza salvaje, podemos permitirnoslos, y los tenemos". Raymond Unwin (1863-1940): "...Es importante ponerles en cierto modo unos límites, y precisar, mientras se las separa de las zonas vecinas, el espacio que corresponde a los nuevos barrios y a los arrabales". Ebenazar Howard (1850-1928): "En realidad no existen solamente dos posibilidades, como se afirma constantemente: La vida en la ciudad y la vida en el campo; existe una tercera solución en la que puede combinarse de manera perfecta todas las ventajas de la vida de la ciudad más activa, con toda la belleza y las delicias del campo".

3. GRANADA ANTE EL PLANEAMIENTO. CONCLUSION

El Plan de Alineaciones 1951 ha sido debatido con extensión suficiente; el Plan General de la Comarca de Granada 1972 queda aún por analizar aunque ya brevemente.

Existe un defecto de base en el Plan General 1972 y es el tamaño del nuevo perímetro; no parece muy estudiada la relación de suelo urbano añadido con el aumento de población y la demanda del tipo de vivienda, es decir existe más suelo disponible del que posiblemente se necesite, también al habitante de la ciudad empieza a resultarle incómodo vivir en ella y se da una lógica expectativa hacia viviendas unifamiliares aisladas, situación que no prevé el Plan como veremos. Entonces se condena a la ciudad a una situación de ineficacia, durante un período indefinido de tiempo; es más inteligente a un nivel estrictamente de funcionamiento ser consecuente con una previsión real y luego acomodar la evolución bien en los períodos de revisión de un plan (cada cinco años según la Ley del suelo 1956), bien haciendo un nuevo Plan ya que la Administración los está prodigando en los últimos años. Lo otro es un camino sin vuelta atrás ya que un suelo sancionado como edificable expide todos los recursos posibles si se pretende cambiar. La eterna cuestión del urbanismo es que la información no se hace, o se hace mal, o no se utiliza bien en el diseño.

La ciudad antes del Plan 1972 crecía hacia el norte (arranque de la carretera de Málaga) estirándose también por otros puntos de salida fácil (carretera de la Sierra, Madrid, Motril, Dílar, Huetor Vega, etc.) no se estudia ninguna de las opciones, se procede a rellenar huecos, quedando macizado y regularizado el perímetro.

La comarca de Granada es una connurbación aunque descompensada por el papel de Granada-capital; las posibilidades de conferir más suelo a algunos de estos pueblos o en zonas próximas a la ciudad hubiese sido una experiencia de cierta utilidad.

La demanda real actúa ya en esa línea; en la zona de Huétor Vega, Monachil, Cájar, La Zubia, existe una fuerte tensión para convertir suelo agrícola en parcelas edificables, ocasionando un problema a la burocracia estatal para exigir superficies mínimas de 2.500 metros cuadrados en terreno de regadío que justifiquen la vivienda como edificación ligada a un cultivo, pero esto no basta, y además la instalación suburbial será indiscriminada. El Plan no ha dispuesto zonas suficientes para la ubicación de los nuevos descubridores de las delicias del campo y la ciudad jardín.

Las previsiones de espacios verdes en el Plan son como las piezas sobrantes de un rompecabezas. Salvo la actual estación de ferrocarril que se transforma en espacio de uso público, disposición de cuya eficacia se duda, el resto está localizado pegando al límite exterior de la ciudad, y el canal de Albolote, por aquello de la protección de cauces públicos lleva también su faja verde como compañía.

Si la ciudad al rebasar las previsiones del Plan de Alineaciones marcada una tímida dilución de la estructura urbana en el entorno a través de las salidas naturales: reseñadas anteriormente, el nuevo Plan verifica el concepto de corte ciudad-campo de forma absoluta.

Granada ha dilapidado por otra parte un recurso valioso en cuanto a comunicaciones: su red de tranvías que enlazaban pueblos de la comarca y otros más lejanos como Padul y Dúrcal y la propia Sierra Nevada. No se trata de añorar las viejas tartanas amarillas; un sistema de ferrocarril rápido podía haberse estructurado con eficacia sobre el trazado anterior, a tenor de lo realizado en otras ciudades europeas.

En suma, para acabar, la crisis de la ciudad de Granada es la de su mediocridad. Hubiésemos querido una real eficacia de alguno de los inventos de ese mito científico que es hoy el urbanismo para ver de qué se trataba. Cuando los críticos de los urbano achacan a las todopoderosas estructuras económicas del siglo XX el que el urbanismo no haya podido alcanzar sus objetivos, sus propuestas, aquí nos preguntamos si alguna vez hemos tenido siquiera esas propuestas paracientíficas.

BIBLIOGRAFIA

Alexander, Christopher: "La Estructura del Medio Ambiente (La ciudad no es un árbol)". Barcelona, Ed. de Bolsillo, 1971.

Bosque Maurel, Joaquín: "Geografía urbana de Granada". C.S.I.C., 1962.

Choay, Françoise: "El urbanismo, utopías y realidades". Barcelona, Ed. Lumen, 1970.

Montoya Moreno, Carlos y Salmerón Escobar, Pedro: "Análisis de la ciudad de Granada". Informe elaborado para la Reunión de Archivos Históricos de los Colegios de Arquitectos en Valencia, 1973.

Ramón, Fernando: "Miseria de la Ideología Urbanística". Madrid, Ed. Comunicación.