

SOCIEDAD Y URBANISMO EN LA GRANADA CONTEMPORANEA (1808-1974)

Antonio Checa Godoy

La historia del urbanismo granadino ¿no es quizá ante todo la crónica de una continua destrucción, muy raramente justificada, y la de un perpetuo correr tras reformas que, cuando llegan, han sido superadas por la propia dinámica general de la ciudad? ¿No es la historia del urbanismo granadino desde la guerra de la independencia hasta nuestros días la de una impotencia para planificar debidamente y a tiempo y hacer sin deshacer?

Curiosamente, en las amplias transformaciones que contempla la ciudad durante la relativamente corta etapa de la ocupación francesa, transformaciones que inician una larga era de cambios, están ya los rasgos generales del devenir urbanístico de Granada. De un lado se acomete una modernización -Paseos del Salón y de la Bomba, por ejemplo, convertidos en gratas alamedas-, de otro se tolera y frecuentemente se favorece la destrucción -torre de San Jerónimo, iglesias de San Agustín el Alto y del Angel Custodio... La necesaria modernización se realiza por sistema derribando edificios singulares, monumentos grandes o pequeños y, desde luego, mutilando paisajes. Un utilitarismo ramplón y alicorto poco respetuoso con la historia o el carácter preside -salvo contados periodos- la evolución física de la ciudad.

I. DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA A LA RESTAURACION

Lo que llamaríamos la conciencia urbanística es un fruto tardío en España, y lo es mucho más en Granada. Señala Azorín en "El paisaje de España visto por los españoles" cómo el sentimiento amoroso hacia la naturaleza es propio del siglo XIX, hijo del romanticismo. Sin duda, el interés por la ciudad y consecuentemente por la estética urbana es posterior a ese descubrimiento del paisaje que supone el romanticismo, pero de alguna forma con origen en él. Son los viajeros como Richard Ford quienes en su constante desfile por la población acaban por descubrir Granada a los granadinos. Viajeros que al mismo tiempo que forjan la leyenda de Granada en el exterior, y pocas

ciudades españolas tienen el prestigio internacional de Granada ¹, movilizan a las minorías ilustradas locales, minorías que con frecuencia se limitarán a practicar un urbanismo de salón" y que raramente tendrán fuerza para modificar el rumbo de la evolución urbanística de la ciudad.

Ocurre que además la política se interfiere, con harta frecuencia, en la estética urbana. El liberal que ha luchado por la desamortización se desentenderá, llegada ésta, de la suerte de iglesias y conventos que han quedado "a la intemperie" y que caen uno tras otro sin un gemido popular. Años de intenso trabajo para la piqueta sin que ningún sector apreciable de la sociedad granadina parezca sentir la desaparición de tantos edificios -y no sólo religiosos, claro- ocupada como está en la invectiva al rival partidario de turno.

La carencia de esa conciencia urbanística, si no es para destruir, a la ineficacia y el silencio de los posibles núcleos ilustrados, es general hasta adentrada la Restauración. Y la afirmación es válida incluso para los aspectos forzosamente más populares o externos como puedan ser la misma situación sanitaria de la ciudad.

Así, cuando en el otoño de 1854 la epidemia de cólera diezma Granada, la prensa local, que conoce un momento de amplia libertad de expresión -es el bienio progresista- se dolerá de sus estragos y pedirá, sin detallar, que se tomen medidas, pero en ningún momento pondrá en causa a la atávica estructura urbana de la ciudad o las precarias condiciones higiénicas de muchos de sus barrios. Y ello aunque los propios periódicos del momento dan cifras que hablan solas. Durante el mes de septiembre de 1854, en vísperas de la llegada de la epidemia, en Granada capital se producen 213 nacimientos y 231 muertes, de ellas 52 hombres, 37 mujeres y nada menos que 142 párvulos, lo que da idea de la gravedad de la mortalidad infantil ².

Si utilizamos el tratamiento de los temas locales en la numerosa y heterogénea prensa granadina del XIX, buen espejo de su sociedad, para detectar actitudes ante los problemas de la ciudad, constataremos la ausencia no ya de planteamientos urbanísticos globales, que afecten a todo el casco urbano, sino incluso de alusiones a modelos racionales o estéticos. En los periódicos literarios, tan abundantes en relatos históricos o en descripción de costumbres o monumentos, los trabajos sobre urbanismo -entendido éste en su sentido más lato- brillan por su ausencia. Por citar un ejemplo significativo, un semanario de ilustrados, "El Eco de Occidente", que dirige un tiempo el entonces radical Pedro Antonio de Alarcón, carece en los cincuenta números de su colección -tan sugestiva por muchos conceptos- de artículos o comentarios específicos sobre temas de urbanismo.

Y esa ausencia es aun más relevante si pensamos que no escasea precisamente en los periódicos de estas décadas el ataque al alcalde de turno, con frecuencia agresivo y a veces injusto, pero normalmente los comentarios locales se pierden en censurar la suciedad de alguna calle o la amenaza de ruina de cierta casa.

Una excepción a constatar, la inquietud por el árbol. En el verano de 1873, en plena y agitada primera república, "El Independiente" pondrá el grito en el cielo por la tala de árboles en el Campo del Príncipe; meses después "El Jueves" saludará

alborozado la colocación de arbolado en la Carrera de la Virgen. Son ejemplos de una excepción que se brinda a interpretaciones. Quizá el árbol sea en lo urbanístico el símbolo más acabado de la incipiente burguesía granadina, que desconoce en sus periódicos las condiciones de vida de los barrios humildes de la ciudad, pero que se inquieta por la suerte de unas docenas de árboles cercanos a su domicilio. Una actitud que, en líneas generales, es detectable incluso en nuestros días.

Pero no se crea que la falta de sensibilidad general hacia los problemas urbanísticos de Granada es en estos años patrimonio de una determinada ideología o partido. No. Desde los órganos más radicales -por ejemplo- se pedirá con frecuencia la demolición de edificios monumentales -incluso de primer orden- para dar trabajo o crear plazas. El controvertido derribo del Arco de las Orejas -hoy reconstruido en el bosque de la Alhambra-, se propuso en los días del Cantón granadino, durante la república federal, y se llevó a efecto en 1884, con ayuntamiento liberal monárquico.³

En la evolución urbanística granadina entre la Guerra de la Independencia y la restauración, que abre una nueva etapa, la excepción brillante a las políticas meramente coyunturales, faltas de visión y por lo general irresolutas, la constituye Ramón Crooke, uno de los más significados líderes del progresismo granadino de la primera mitad del siglo. Crooke inició un planteamiento urbano coherente, global, labor encomiable que no tuvo sin embargo ni el eco ni la continuación merecida.

II. DE LA RESTAURACION A LA GUERRA CIVIL

La larga etapa de la restauración, cuyas características llegan para Granada hasta la guerra civil en lo urbanístico, viene marcada en general por la expansión demográfica y económica de la ciudad. Si hasta las dos últimas décadas del siglo XIX, la precariedad económica y el rumbo indeciso de la población habían contenido las reformas radicales y limitado el proceso urbanístico a transformaciones interiores (nuevas plazas y calles, normalmente surgidas por derribo de edificios, mejoras viarias...), sin planificar ensanches que la escasa dinámica poblacional no hacía urgentes, ahora el panorama cambia. Y cambia infortunadamente para la Granada monumental que, pasada la ola desamortizadora, podía esperar cierto alivio en el asedio sufrido; pero las reformas aceleran la demolición de edificios de carácter.

En 1884 se culmina el cubrimiento del Darro por lo que ahora es calle Reyes Católicos y a los pocos años se cubre lo que hoy conocemos como el Embovedado. Sólo tras la segunda república se abordaría el cubrimiento del río en su último tramo, actual avenida de José Antonio o Acera del Darro.

Por primera vez una medida urbanística suscitó cierta controversia en Granada, pero las voces que se opusieron al cubrimiento del Darro fueron pocas y pronto callaron. Todavía Ganivet, en "Granada la bella" -1896-, escribiría al respecto:

"Yo conozco muchas ciudades atravesadas por ríos grandes y pequeños: desde el Sena, el Támesis o el Spree, hasta el humilde y sediento Manzanares; pero no he visto ríos cubiertos como nuestro aurífero Darro, y afirmo que el que

concibió la idea de embovedarlo la concibió de noche; en una noche funesta para nuestra ciudad. El miedo fue siempre mal consejero y ese embovedado fue hijo del miedo a un peligro, que no nos hemos quitado aún de encima. En todas partes se mira como un don precioso la fortuna de tener un río a mano; se le aprovecha para romper la monotonía de una ciudad; si dificulta el tráfico, se construyen puentes de trecho en trecho, cuyos pretilos son decorados gratuitamente por el comercio ambulante, en particular por las floristas; y si amenaza con sus inundaciones, se trabaja para regularizar su curso; pero la idea de tapar un río no se le ha ocurrido a nadie más que a nosotros.

La reforma más significativa de toda esta etapa del urbanismo granadino fue, no obstante, la apertura de la actual Gran Vía de Colón, obra de muy larga duración, pues se iniciaron las obras en 1895 y no terminaron hasta 1918. La nueva vía se consiguió a costa de destruir no menos de media docena de edificios de gran valor; en Granada no podía ser de otra forma. Pero es que, además, la Gran Vía fue el primer paso para la desaparición de la importante zona de expansión de los Paseos del Triunfo, donde hoy se alzan la Escuela Universitaria de Formación del Profesorado de E.G.B. y el Instituto "Padre Suárez" y se inicia la Avenida de Calvo Sotelo⁴. La reforma llevó aparejadas ciertas críticas pero éstas lo fueron más en función de la lentitud de su realización que por la obra en sí.

También Ganivet, que titularía explícitamente "No hay que ensancharse" uno de los artículos que componen "Granada la bella", censuraría proyectos como el que entonces se iniciaba. La misma artificialidad de la Gran Vía de Granada ha hecho que, durante medio siglo, haya sido una calle fría, de paso y no de estancia, sin haber podido anular por completo a la que paralela a ella ha mantenido su humanidad y su carácter, la calle Elvira.

La Granada que termina el siglo XIX en plena ola de reformas, carece en realidad de un sólido plan de ordenación urbana, pero directrices las hay en ese libro rompedor que es el tantas veces citado "Granada la bella".

La influencia de "Granada la bella" en la ciudad fue, empero, reducida. El libro se publicó en 1896, tras aparecer como una serie de doce artículos en las columnas de "El Defensor de Granada", a la sazón el diario más difundido de la ciudad, si bien su tirada no rebasaba por entonces los tres o cuatro mil ejemplares. Aparte de la edición del autor, dos ediciones granadinas -1904 y 1923- nos hablan de una huella no inmediata quizá, pero sí a la larga profunda. Gallego Burín, alcalde de Granada entre 1938 y 1951, ratificará en su prólogo a la edición de la obra de 1954 -también edición granadina- la influencia ganivetiana en sus ideas urbanísticas.

Como única influencia inmediata cabría señalar los núcleos intelectuales que frecuentaban "El Defensor de Granada" y la revista quincenal "La Alhambra", en cuyas colecciones pueden leerse algunos artículos que denuncian una incipiente inquietud por el crecimiento escasamente ordenado de la ciudad.

El plano de Granada de Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi de 1894, sobre el que trabajó Ganivet para la redacción de "Granada la bella" nos muestra

la Granada inmediatamente anterior a la apertura de la Gran Vía y en la que se ha terminado -salvo el antes citado tramo final- el cubrimiento del Darro. Todavía la vega alcanza las proximidades de Puerta Real y la estación de ferrocarril queda relativamente lejos del conjunto urbano, salvo para el barrio de San Lázaro. La apertura de la Gran Vía de Colón destruye los barrios centrales de la ciudad -principalmente el de la Catedral- y orienta el crecimiento de la misma hacia el norte y noroeste; igualmente el plano nos permite ver los aludidos Paseos del Triunfo, zona verde pronto casi desaparecida.

El plano se dibuja en una fecha límite entre el urbanismo tradicional del XIX en Granada ("El XIX es un siglo más de destrucción que de crecimiento" dirá refiriéndose a la ciudad Antonio Galego y Burín) y el exigido por el rápido crecimiento de la población llegada la actual centuria.

Granada, en efecto, asiste a un rapidísimo crecimiento demográfico en las primeras décadas de nuestro siglo. Si en 1900 la ciudad tiene 75.900 habitantes, en 1940 serán 155.405. En sólo cuarenta años se dobla, pues, la población de la ciudad, gracias en buena parte, como es sabido, a la inmigración del resto de la provincia y de comarcas próximas de provincias vecinas.

Se impone, pues, el "ensanche", del que la Gran Vía, obra ante todo de la nueva burguesía que crea la industria azucarera, es el preludio. Pero el ensanche granadino no llegó a ser realidad. Vistos aquellos años con cierta perspectiva la apertura de la Gran Vía queda como casi su única muestra. En realidad, las clases altas o clases medias altas están, incluso en este período de expansión económica, muy concentradas. En 1921 el sector primario ocupa todavía el 34,3 por ciento de la población activa de la capital, el pequeño comercio el 11,9 por ciento, y porcentajes relevantes siguen manteniendo el servicio doméstico, la artesanía, los pequeños oficios, etc. ⁵ .

No hay pues, en lo urbanístico, una burguesía creativa. Es de destacar, por ejemplo, la casi total ausencia de edificaciones meritorias en estos años de intenso crecimiento poblacional. El modernismo pasa de puntillas por Granada y apenas algunas modestas viviendas de dos o tres plantas dispersas por la ciudad (y en trance de desaparición en nuestros días como ya ha ocurrido con la casa modernista de la calle Gran Capitán) muestran su influencia ⁶ .

Algo más de suerte tiene el neo-mudéjar en una ciudad de tan destacada huella árabe como Granada -la vieja Facultad de Teología en Cartuja-, pero salvando las muy contadas excepciones estas décadas son parcas en nuevas construcciones que puedan paliar la continua desaparición de edificios o monumentos anteriores. Ni siquiera el neo-gótico tardío de la iglesia del Sagrado Corazón es comparable a lo que se levante por entonces en otras ciudades españolas.

Surgen también nuevos barrios, pero barrios esencialmente orientados a los distintos estratos de la clase media. Es el barrio de Fígares, al uso de las ciudades-jardín en boga en los años veinte y treinta, o los hotelitos de Belén, pero ésta y otras expansiones urbanas son insuficientes para el rápido crecimiento de la población; son por

ello años, los últimos de este período, en los que el problema de la vivienda se agrava para las clases modestas, y las cuevas, por ejemplo, comienzan a multiplicarse ⁷ .

Es curiosa -y cambiamos la perspectiva- la actitud de la "sociedad" granadina o al menos de algunos de sus sectores más representativos, a lo largo de todo este prolongado período. Si analizamos la prensa de la Restauración, veremos como el pesimismo sobre Granada domina la gran mayoría de las publicaciones, con independencia de su ideología; cada nueva publicación -y desde 1880 hasta 1920 raro es el mes en que no aparece alguna- afirma su deseo de luchar por una Granada que se ha quedado manifiestamente atrasada. Así, "La antorcha", un semanario moderado que surge en 1899, se queja en su primer número: "Nuestra Granada, sola, huérfana de apoyos y de hijos que levanten su voz en las altas esferas del gobierno en pro de ella, marcha sola, perdida su riqueza de Levante, abandonados sus tesoros minerales, herida de muerte en sus pequeñas industrias, sin vías de comunicación y teniendo que ser su comercio mercenario de las provincias limítrofes". Más radical, el republicano-socialista "Avante" subraya el contraste entre la nueva burguesía y el conjunto de la población local: "¿Para qué negarlo? -escribirá a finales de 1902- En Granada, capital de primer orden, centro de bastantes negocios y población donde abunda la gente adinerada, han muerto de hambre en el pasado mes de octubre 29 personas".

Frente a este pesimismo -o este realismo, si se quiere-, frente a estas aceradas críticas generales, llama la atención la ausencia de una visión rigurosa del devenir urbanístico de Granada. Seguirán las invectivas contra éste o aquel alcalde, pero raramente traspasarán los límites de una censura con intención claramente política.

La inexistencia -son muy pocas las excepciones- de análisis serenos de los problemas de la ciudad es lamentable. Un triunfalismo poco justificado domina en los juicios sobre la evolución de Granada. La apertura de la Gran Vía no moviliza voluntades en contra, si no es la voz solitaria de Ganivet. El mito del progreso -lo grande, lo nuevo, lo recto...-, persiste, impuesto por una burguesía anodina, de escasa iniciativa, apenas preocupada por algo que no sea la defensa de sus intereses. Además conforme avanza el siglo XX, el agigantamiento de la "cuestión social" relega aún más las alicortas inquietudes urbanísticas -una vez terminada la Gran Vía- de una clase que tras décadas de predominio tan contadas muestras de interés, como queda dicho, ha dejado en la ciudad. Burguesía que, eso sí, prefirió el chalet -que comienza a menudear a partir de los años veinte- al rascacielos; de ahí que, afortunadamente, el problema de las edificaciones altas no se ha presentado prácticamente cuando, con la guerra civil, Granada entra en una nueva etapa urbanística. Si durante la Restauración y las breves etapas posteriores -Dictadura, República- Granada ha perdido parte apreciable de su riqueza monumental, al menos conserva sus paisajes. La vega se adentra en la ciudad y la ciudad se difumina en la vega. Los promotores de viviendas de las décadas siguientes corregirían el "error".

III. LA POSGUERRA Y EL DESARROLLO

Dos épocas podemos distinguir en la evolución urbanística de Granada desde la guerra civil hasta nuestros días; la primera de ellas vendrá a coincidir en líneas generales

con los años de posguerra y autarquía y, en Granada, con la alcaldía de Antonio Gallego y Burín; la segunda, desde mediada la década de los cincuenta hasta hoy, cuando parece abrirse una nueva época, coincidiría con la etapa desarrollista y tecnocrática en el conjunto del país.

Las circunstancias de la guerra civil, con una Granada-ciudad nacionalista frente a una provincia en buena parte republicana, explican el resultado del censo de 1940, que da nada menos que 155.405 habitantes para la capital cuando en 1930 habían sido 118.179 y pese a que la década de los años treinta no fue precisamente generosa en la creación de puestos de trabajo en la ciudad.

Los años cuarenta son duros en la capital, el panorama económico se oscurece. Y se produce un impensable proceso de re-ruralización de la provincia. Así, Granada ciudad no sólo no incrementa su población en la década, sino que la pierde. El censo de 1950 da 154.405, es decir, más de 1.000 habitantes menos, mientras la provincia pasa de 582.285 en 1940 a 628.575 habitantes y el conjunto capital-provincia de 737.690 a 782.953.

Granada ciudad, no obstante, experimenta bajo la alcaldía de Antonio Gallego Burín (1938-1951) importantes transformaciones interiores. Gallego procura que la ciudad no invada la vega, y crea el Camino de Ronda como límite exterior oeste, mientras el Genil actúa como límite exterior sur. Al mismo tiempo, reorganiza el "interior" urbano.

Vista con una cierta distancia cronológica, la obra de Gallego Burín -salvando errores como la calle Ganivet, de soportales castellanos ajenos a la tradición urbanística local; "calle impersonal", la llama Bosque Maurel- es claramente positiva, más aún sin atender a las limitaciones del presupuesto municipal en años de carestía como fueron aquéllos. Gallego logra que la ciudad respete su vega y que se detenga la demolición de edificios de valor artístico o simplemente de carácter. Gallego Burín reorganiza como decíamos el "interior" granadino. Reforma el Albaicín para posibilitar el tráfico por el barrio, urbaniza los alrededores de la catedral (calles Oficios y Zacatín, plazas de Alonso Cano y de las Pasiegas...) y extingue en buena parte el "barrio chino" local haciendo desaparecer la "Manigua". Alrededor de un centenar de calles pavimentadas, la terminación de las conducciones del agua potable, el relevante papel de la Comisión de Monumentos, incluso la planificación a largo plazo del futuro urbanístico de la ciudad⁸, son méritos a añadir a la gestión como alcalde del Sr. Gallego Burín.

Empero, las dificultades económicas del período traen lo que será la "otra cara" de la labor de estos años: el agravamiento del problema de la vivienda en la ciudad, desde entonces crónico en Granada.

Se construyen pocas viviendas. Y así, cuando en 1930 sólo había 642 cuevas, en 1950 son nada menos que 3.682, con ampliación además de las zonas tradicionalmente troglodíticas -caso de los barrancos del Abogado y de la Zorra...-. Los "barrios altos" granadinos, con demasiada frecuencia repletos de viviendas insalubres, aumentan su densidad de población. Mediados los años cuarenta, se calcula en cerca de 3.000

las viviendas insalubres y en un número similar, aunque inferior, las que necesitan urgentes saneamientos. Si a estas cifras unimos las cuevas, hallaremos que una tercera parte de la población de Granada padecía en estos años de forma dramática el problema de la vivienda.

Desde el inicio de la guerra civil hasta el comienzo de los años cincuenta, el número de viviendas construidas en la ciudad no parece excediera el de 1500 cuando, como queda dicho, las necesidades como mínimo quintuplicaban esa cifra.

Con el relevo en la alcaldía -1951- y el inicio de la "era Sola" -1951-1968- se abre también una nueva época en el urbanismo granadino; todavía, en los primeros años, es perceptible la influencia de Gallego Burín, pero mediada la década cambia el panorama. El período de desarrollo que se inicia supone paralelamente un incremento de la especulación -la iniciativa privada sustituye en buena parte a la estatal-, la irrupción del automóvil y la expansión en todas direcciones de la ciudad.

En los cincuenta se acometen reformas positivas, como el ensanche de la actual calle Recogidas que, sin atravesar una zona monumental como la rota por la apertura de la Gran Vía, no plantea problemas graves; igualmente se da su actual fisonomía a la explanada del Triunfo, recuperándose parcialmente para jardines una zona que tradicionalmente había sido de expansión para los granadinos y que tiene además espléndidas vistas paisajísticas.

La ciudad comienza a multiplicar su extensión en estos años. Se pierde el respeto a la fértil vega y comienzan a cundir las edificaciones de más de seis plantas; un nuevo eje Gran Vía-Avenida de Calvo Sotelo-Carretera de Málaga y Córdoba se dibuja; surgen nuevos barrios...

Mediada la década de los cincuenta se inicia asimismo la crisis de los tranvías. Granada había sido una ciudad pionera en la creación a principios de siglo de una amplia red tranviaria que si bien tuvo como obstáculo la topografía de la ciudad -los tranvías servían sólo a la Granada llana, y de ésta no a toda-, facilitó la comunicación de la ciudad con las poblaciones de su vega, beneficiando al comercio local y convirtiendo a Granada en corazón de una auténtica área metropolitana. Pero, consecuente con el "parón" económico desde mediada la década de los treinta, la red tranviaria granadina comenzó a quedarse desfasada. La red llegó a bordear entre las líneas puramente urbanas y las comarcales los 160 kilómetros de trazado, incluido el pintoresco ferrocarril de Sierra Nevada.

La desaparición de la red tranviaria, primero las líneas urbanas y luego las suburbanas, culminó a principios de 1974, dejando de circular también el aludido ferrocarril de vía estrecha por el valle del Genil.

El tranvía sucumbió en Granada -como prácticamente en el resto de España- en parte por su propia falta de renovación, pero también por intereses económicos. La persistencia del tranvía en tantas ciudades europeas de signo industrial o turístico y de desarrollo muy superior al nuestro confirma su adaptabilidad a nuevas condiciones urbanas y, en muchos aspectos, su superioridad -por ejemplo, menos consumo energético, menos contaminación- sobre el autobús.

Los temporales de 1963, pusieron finalmente al descubierto la gravedad del problema de la vivienda en la ciudad, problema que los medios de información locales -y, por supuesto, no solo ellos- habían soslayado con harta frecuencia. La construcción de barrios de viviendas prefabricadas -como la Virgencica- para acoger a los damnificados, o la habilitación de otros -Polígono de Cartuja-, tuvieron también su influencia en el urbanismo granadino: la posibilidad de una expansión de la ciudad por la zona de Cartuja, por ejemplo, se detuvo durante diez años ante el rechazo de las clases medias a convivir con las familias modestas acomodadas allí.

El problema de la especulación se agrava sobre todo a partir de 1965, aproximadamente -; hasta entonces el crecimiento poblacional de la ciudad ha sido pequeño: el censo de 1960 da 157.178 habitantes, apenas 2.800 más que en 1950, cifra muy inferior al simple crecimiento vegetativo y que denuncia la existencia de una importante emigración dentro incluso de la capital provincial; pero de 1965 en adelante el incremento del turismo, de la población universitaria, que no el auge industrial, favorecen una rápida expansión urbana, 200.000 habitantes en la actualidad. El ritmo de construcción de viviendas experimenta también un claro aceleramiento.

El Zaidín, que nace en los años cincuenta, y las barriadas anejas, y señaladamente el Camino de Ronda-hoy Avenida del Almirante Carrero Blanco- ven brotar altos edificios que no sólo ocupan la vega sino que la ocultan al resto de la ciudad. La ruptura paisajística a lo largo de los años sesenta y lo que va de los setenta es continua; la vega y la sierra van quedando ocultas para un gran sector de granadinos, no digamos las mil y una perspectivas clásicas de la ciudad monumental.

La década de los sesenta no ha sido de grandes transformaciones urbanísticas, pese a la aludida e incontrolada expansión de la ciudad, y si éstas han llegado han tenido normalmente poca fuerza para rectificar los errores cometidos, caso patente es el tantas veces citado Camino de Ronda, auténtico telón de cemento desprovisto de belleza. Los barrios "satélites", el caso más completo es el Zaidín, han crecido asimismo por lo general sin una planificación rigurosa. El problema de los accesos a la ciudad sólo ha sido parcialmente resuelto con la "autopista" de penetración desde las carreteras de Málaga y Córdoba, mientras la circulación sigue siendo "piedra de toque", con nudos a cualquier hora, como Puerta Real.

Una reactivación de la transformación urbanística es, no obstante, perceptible en Granada en el último lustro. La modernización de plazas -Campo del Príncipe, Plaza Nueva, Plaza de la Trinidad...- es uno de sus aspectos más llamativos; si bien en algunos casos la reforma ha reanimado barrios, como es el caso del citado Campo del Príncipe, convertido en animado núcleo tras un remozamiento, en otros -quizá los más- la reforma no parece haber tenido otro objetivo que el de habilitar espacios para aparcamientos. Las reformas de la plaza de los Lobos y de la de Gracia son ejemplos significativos.

La opinión pública granadina, mientras, sufre un prolongado letargo del que sólo muy recientemente parece salir. La demolición de edificios histórico-artísticos diríamos que se acelera en los últimos años -la originaria iglesia de la Magdalena, convertida en almacén de tejidos, la Casa de la Sociedad Económica de Amigos del

País...- y las protestas de núcleos intelectuales raramente consiguen salvar de la piqueta los muros amenazados.

Las nuevas construcciones carecen por lo general de gusto. En enero de 1953, arquitectos españoles reunidos en Granada lanzan el "Manifiesto de la Alhambra", que es toda una defensa de la arquitectura popular española, de sus estilos decorativos, de sus jardines, de la sabia utilización de materiales propios. Pero la influencia del Manifiesto en los arquitectos locales -con alguna excepción- es mínima, por no decir inexistente. Quizá sea Granada la capital andaluza en donde la arquitectura se halla más alejada de la tradición popular.

Ya indicábamos antes que mientras los medios informativos ocultan, pudorosos, la gravedad del problema de la vivienda y las deficientes condiciones en que surgen los nuevos barrios, un patente triunfalismo urbanístico preside las informaciones locales; cada reforma, cada obra, será ensalzada, normalmente sin un análisis serio, y cuando los diarios lanzan números especiales o suplementos dedicados a la construcción o al urbanismo, muy raramente se atacará a los especuladores, y si se hace será en términos francamente ambiguos. La crítica de la evolución urbanística de Granada brilla por su ausencia, y a esa ausencia, por supuesto, no son ajenos ni las presiones "desde arriba" ni la vinculación -vía pluriempleo- de muchos de los redactores con entidades y organismos locales.

Sólo muy recientemente, cuando se desbordan los problemas originados por un crecimiento que en lo urbanístico sólo cabe calificar de caótico, comienza a cambiar la actitud del granadino medio.

IV. EL PRESENTE ¿HACIA UN URBANISMO AL FIN HUMANISTA EN GRANADA?

En nuestros días, una nueva etapa parece iniciarse en el urbanismo granadino, a tenor precisamente de la creciente demanda social por que la evolución de la ciudad deje de basarse en criterios simplemente utilitaristas; en la medida en que los grupos y sectores de la vida de Granada defensores de un urbanismo que llamaremos humanista, es decir, con base en el hombre y no en el lucro, logren imponer sus puntos de vista -y las condiciones son cada vez más favorables para ello- estaremos asistiendo a un viraje, quizá al fin definitivo, en la orientación del devenir físico de la ciudad.

¿Qué factores favorecen ese cambio en el modelo urbanístico que intuimos llega? A nuestro modo de ver, varios. En primer lugar la conciencia, que se generaliza, de que Granada en lo urbanístico se ha quedado considerablemente rezagada, conciencia que favorece la reciente movilidad de amplias capas de las clases medias que en sus viajes tienen ocasión de establecer útiles comparaciones.

La evidencia paralela de la insuficiente dotación de servicios en los barrios de expansión de la ciudad, al mismo tiempo que se agranda el contraste con un centro urbano en rápido trance de remozamiento ¹⁰.

Gravedad de la especulación en una ciudad que, pese a su bajo nivel de renta por persona, mantiene precios de inmuebles similares y con frecuencia incluso superiores a los de ciudades de regiones más desarrolladas, debido en parte a la concentración de la oferta y a la debilidad de la iniciativa oficial, así como a la escasez de cooperativas de viviendas y actuaciones similares.

Falta de zonas verdes y de áreas de recreo infantil, preferentemente en las barriadas de expansión de la ciudad, pero falta que se hace sentir en el conjunto de la misma, y que contraría a amplios núcleos de las clases medias locales.

La agudización al mismo tiempo de la congestión en el centro urbano de Granada, congestión a la que no se le da solución y que, por ejemplo, motivos que la circulación en el centro de la ciudad presente serios inconvenientes, pese a que Granada no se distingue precisamente por su alto índice de vehículos por mil habitantes.

Si todos estos factores inciden en una ampliación continua del malestar, dentro especialmente -insisto- de la clase media granadina, otros, cualitativamente distintos, incrementan el malestar a nivel de profesiones liberales, núcleos intelectuales y universitarios, etc., que al mismo tiempo encuentran unas posibilidades de expresar su descontento no ha mucho impensables.

Entre estos otros factores podríamos citar inicialmente la persistencia -general, como hemos visto, a toda la historia de la Granada contemporánea- de una política urbanística nada respetuosa con el carácter monumental de la ciudad, política que tolera la continua desaparición de edificios de valor histórico o artístico.

Paralelamente, las pérdidas paisajísticas de la ciudad, mucho más difíciles de valorar, pero fácilmente perceptibles para los conocedores de Granada, pérdidas también continuas a las que no es por supuesto ajena la tolerancia hacia los edificios de elevado número de plantas en zonas que no son de expansión o lejanas a los barrios monumentales, sino vecinas, por ejemplo, de monumentos de primer orden, sean la catedral (edificios de la Gran Vía...), las iglesias barrocas y renacentistas (edificaciones de la calle San Juan de Dios y Gran Capitán...) etc.

La orientación general del crecimiento de la ciudad hacia su vega, ocupando más y más terrenos de la misma, en detrimento del crecimiento más racional hacia áreas como la del Polígono de Cartuja, hoy infravaloradas. Hay que recordar, por ejemplo, que todo el Zaidín, barrio que supone hoy al menos las 40.000 personas, se ha levantado -como señala el profesor Bosque- sobre una de las más fértiles zonas de la Vega alta de Granada.

Todos estos factores, y otros muchos, aunque más secundarios, que podrían señalarse, inciden en el actual malestar por la evolución urbanística de Granada, malestar en el que influyen también causas difusas -pero reales- como pudiera ser la misma suciedad de la ciudad y su actual aspecto reseco, tan en contradicción con la imagen difundida por su leyenda romántica.

De ahí que se asista de un tiempo a esta parte -dos años, quizá incluso menos- a una

cierta conflictividad por causas esencialmente urbanísticas en Granada. Conflictividad que, no hay que decirlo, estaba prácticamente inédita. Esta conflictividad, por ahora, reside esencialmente en sectores de la sociedad granadina que cabe clasificar como burgueses o intelectuales, menos irresolutos a la hora de protestar; la controversia sobre la reforma de la Avenida de Calvo Sotelo o la inmediata por la construcción de un hotel de lujo en el Carmen de los Mártires, pueden ser puestos como ejemplo. El origen intelectual de la protesta es también perceptible en la inquietud suscitada por el destino de la Huerta de San Vicente, incluso en otros problemas -Abadía del Sacromonte, Monasterio de Santa Paula- que no han acabado de plantearse.

Sin embargo, es fácilmente detectable el progresivo enraizamiento de la problemática urbanística en capas más modestas de la población; problemas en barriadas desasistidas, como La Chana o el Polígono de Cartuja, esos problemas de abandono que con frecuencia llevan muchos años planteados, pueden provocar en el futuro, un futuro probablemente próximo, un agravamiento de la escalada de la conflictividad urbanística, de la que tenemos recientes antecedentes en protestas levantadas en estos y otros barrios de la ciudad ¹¹.

El modelo de urbanismo en que ha venido basándose la evolución de Granada, en nuestra opinión y por todo lo anterior está llamado a desaparecer de una u otra forma. En los inicios de la etapa actual - que dataremos en enero de 1974- los partidarios del "viejo orden urbanístico", defensores de como evolucionaba la ciudad, todavía parecían mayoría, pero basta un análisis, verbigracia, de las "cartas al director" en la prensa granadina para detectar una rápida mutación. Hoy, los defensores de las actuaciones tradicionales parecen a la defensiva; un sondeo o encuesta fiable confirmaría la generalización en tan poco tiempo de lo que llamamos el malestar granadino por la situación urbanística de su ciudad.

A este respecto es igualmente sintomática la transformación de los diarios locales que comienzan a poner en cuestión la gestión urbanística cuando -al contrario que en otras ciudades, donde la crítica municipal ha sido inmejorable válvula de escape- constituyeron tradicionalmente los mejores soportes de la misma.

No se nos oculta, finalmente, que el deterioro de este "viejo orden urbanístico" granadino y su impugnación por sectores locales crecientemente numerosos, no ha de llevar por sí mismo a la implantación de un nuevo urbanismo, de ese urbanismo humanista que propugnamos, del que pocos -muy pocos- ejemplos podríamos encontrar en el país; pero sí desde luego posibilitar el viraje que nos ponga en camino de una ciudad más habitable, más cómoda, más completa, más humana, más grata.

Terminando con lo concreto, aunque hoy la precariedad del desenvolvimiento económico no parece anunciar un rápido crecimiento de la población de Granada, es indudable que el momento exige una amplia acción en lo urbanístico, no sólo por lo mucho pendiente que hay sino por las crecientes demandas de servicios que efectúa la propia población.

El Plan General de urbanismo de Granada y los planes parciales ya conocidos -Plan Sur, Plan Oeste- introducen un elemento más racionalizador, sin duda, pero será su

realización concreta la que nos determine la idoneidad. Ante los planos sólo podemos afirmar que los proyectos indicados no parecen vayan a poner fin a dos de los más graves problemas que tiene planteados en lo urbanístico la ciudad: la aludida tolerancia hacia los edificios altos, que precisamente en una población de colinas, de panoramas como es Granada son los primeros enemigos del paisaje y, lo que es peor, la inexistencia de una política auténticamente descentralizadora.

Granada es una ciudad densa, con una patente concentración de comercio y servicios en un radio urbano pequeño. Sólo la Universidad ha iniciado una política descentralizadora. Pero el problema de la congestión se ve incrementado día a día por la demolición de casas de pocas plantas en los barrios centrales y su progresiva sustitución por inmuebles de gran altura que, además, se dedican en buena parte a servicios.

En este sentido, proyectos como el aludido de prolongación de la Gran Vía, más que descongestionar agravarían los problemas presentes al atraer comercio y oficinas en gran escala. Por el contrario, si se favorece el papel comercial de zonas como la Avenida de Calvo Sotelo -que lo va adquiriendo- o Pedro Antonio de Alarcón, si se mejora la comunicación del Zaidín y barriadas aledañas con el resto de la ciudad y se ordena el área cara a la formación de un "continuum" que posibilite una implantación comercial y de servicios en la orilla izquierda del Genil, pero sobre todo si se dota de todos los servicios necesarios a las barriadas podría facilitarse esa necesaria descongestión del centro que amén de favorecer el conjunto de la ciudad sería la única forma de mantener lo que de carácter queda en dichas barriadas centrales.

Esto implica, sencillamente, una enérgica lucha contra la especulación, lucha que -a nadie se le oculta- es condición "sine qua non" para la consecución de un urbanismo humanista.

NOTAS

1. Ya Ganivet, en "Granada la bella", constata la popularidad de Granada, vía Alhambra sobre todo, en el extranjero, popularidad y prestigio que llega hasta nuestros días y que tiene su inicio en los "Cuentos de la Alhambra" de Washington Irving, en "El último abencerraje" de Chateaubriand y en tantas obras con la ciudad como escenario o descripciones de Granada como los viajeros del romanticismo dan a conocer.
2. Es también explícito el hecho de que durante la epidemia de cólera de 1885 el ayuntamiento en pleno fuese cesado ante su incapacidad para organizar la defensa sanitaria de la ciudad. Luis Seco de Lucena, en "Mis memorias de Granada" (Granada, 1941) describe con cierta amplitud la expansión de esta epidemia.

La epidemia de 1854 causó en la capital 3.329 víctimas; la de 1885, 5.500. Las condiciones sanitarias de la ciudad no se habían modificado en casi medio siglo.
3. Para una evaluación de las pérdidas monumentales granadinas, "Breve reseña de los monumentos y obras de arte que ha perdido Granada en lo que va de siglo", de Manuel Gómez-Moreno (Granada, 1889). Seco de Lucena en la citada obra "Mis memorias de Granada", da también cuenta de las desapariciones desde los Reyes Católicos hasta entrado el siglo XX. Sobre las pérdidas posteriores a la guerra civil, la reciente memoria de licenciaturo -1973- de Paloma Sánchez Campos.
4. Véase la "Geografía urbana de Granada" de Joaquín Bosque Maurel (Zaragoza, 1962), obra por tantos conceptos indispensable para cualquier acercamiento al urbanismo granadino. Asimismo, la "Guía de Granada" de Antonio Gallego Burín (Granada, 1946), ilustra sobre las pérdidas arquitectónicas por la apertura de la Gran Vía.

5. "Estructura socioprofesional de Granada", Antonio M^º Calero Amor. 'Cuadernos de Geografía', nº 1. Granada, 1971.
6. La escasamente receptiva burguesía granadina debió abominar del modernismo. Es conocida la inscripción fijada en la aludida casa modernista de la calle Gran Capitán en la que "el actual dueño" declaraba no ser responsable de la fachada de la misma.
7. Calero Amor en su "Historia del Movimiento obrero en Granada, 1909-1923" (Madrid, 1973), incluye este párrafo (pág. 68): "En varias ocasiones se hicieron proyectos para construir viviendas obreras, por parte del Instituto de Reformas Sociales, la Caja de Ahorros de Granada y algunas asociaciones católicas. De las cincuenta proyectadas por los Círculos Católicos de Granada, sólo se termina en dos. El Ayuntamiento edificó algunas más en el Albaicín que si llegaron a terminarse fue porque algunos miembros del Cabildo tenían intereses en las fábricas que suministraban los materiales de construcción".
8. La eficacia de la labor de Gallego y Burín se reafirma incluso recientemente; proyectos como el de la prolongación de la Gran Vía, que se quiere ahora acometer, están en el ordenamiento urbano de 1948, aprobado durante su etapa como alcalde de Granada.
9. Los intereses inmobiliarios que han dominado el urbanismo granadino en los últimos quince años y que tan caros han sido para una modernización correcta de la ciudad, merecerían un estudio detallado; los problemas urbanísticos granadinos, como se comprenderá, no son esencialmente diferentes de los de otras ciudades españolas. Véase por ejemplo el estudio "Crecimiento y estructura urbana de Valladolid", de Jesús García Fernández (Barcelona, 1974), cuyas conclusiones podrían en gran parte aplicarse a Granada, así la división -que denuncian- de la ciudad en dos zonas, centro más núcleos residenciales de un lado y barrios de otro, zonas claramente delimitadas, y al mismo tiempo la estructura centrípeta, con progresiva degradación social del centro a la periferia. En Granada habría que añadir el cambio de función de algunos barrios: del Albaicín proletario del 36 al Albaicín residencial que se vislumbra. En otro orden de cosas, el polémico "Barcelona ¿a dónde vas?" de Francisco Martí y Eduardo Moreno (Barcelona, 1974) tiene también carácter ilustrativo para ciertos aspectos del devenir de Granada en lo urbanístico.
10. La gravedad de la situación urbanística de los barrios obreros granadinos exige un análisis que excede los objetivos de este trabajo. Para el caso concreto de la barriada de la Paz puede consultarse la reciente memoria de licenciatura de Fernando Fernández Gutiérrez.
11. Así las protestas por el problema que planteaba en el Polígono de Cartuja la nueva línea de autobuses, nº 16; problema significativo: la nueva línea dejaba a sus usuarios a la entrada de la Gran Vía, es decir a las puertas del centro; para no incrementar la congestión de ese centro urbano la solución que se quería dar era... la de que no llegaran hasta él los autobuses de la barriada, no, por ejemplo, la de despejar de vehículos privados el área congestionada.