





UNA CIUDAD CULTURALISTA EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX. LA GRANADA DE GALLEGO BURÍN.

Habiendo conocido la ciudad un periodo de florecimiento temporal económico en el primer tercio de siglo, basado en el mantenimiento del papel central de la ciudad en un entorno geográfico amplio (identificable prácticamente con los límites del antiguo reino nazarí, y que abarcaba las provincias de Granada, Jaén, Almería y Málaga), y en la aparición de una clase empresarial que aprovecha las transformaciones de la fértil vega del Genil encauzándolas a una próspera a corto plazo actividad industrial (aparición de las azucareras de remolacha, fábricas de alcohol, de luz, etc.), Granada se confina aún en un conjunto urbano identificable desde el siglo anterior, con excepciones de planificación singular como el barrio de Fígaros, un intento de ciudad jardín para clases populares.

Vive la ciudad un periodo de aumento demográfico que sitúa su población en 1930 por encima de los 118.000 habitantes, cuando el siglo había comenzado tan sólo con 75.000. La ausencia de políticas de ensanche (la gran operación urbana de la ciudad en el tránsito secular es la apertura de la Gran vía sobre el tejido de la antigua medina baja para consolidar las plusvalías de las clases dirigentes protoindustriales), lleva a un proceso de densificación de la ciudad consolidada, con agotamiento de la capacidad de sus contenedores edilicios, con problemas de hacinamiento especialmente graves en algunos de los barrios históricos como el Albaicín.

En pleno debate entre los partidarios de una nueva ciudad que abrace el progreso rompiendo los lazos con su pasado histórico, y los herederos de la visión ganivetiana que demoniza el progreso de la ciudad industrial como destructor de los valores de su *arcadia granadina* (*Granada la bella*), y con el colapso económico y social que conllevan las convulsiones del periodo republicano y la contienda civil –especialmente dura en la represión con las clases populares y sectores progresistas de la ciudad-, surge la opción intermedia encarnada en la figura del alcalde Gallego Burín, basada en una visión culturalista que propugna una transformación urbana basada en categorías de raíz hegeliana: el espíritu de la ciudad reflejado en el *eterno granadino*.

Se trata de conseguir un equilibrio entre la necesaria transformación y planificación de una ciudad que necesita crecer y el mantenimiento de la esencia de la ciudad consolidada. Las consecuencias de la *Reforma Urbana de Granada de Gallego Burín* son el Anteproyecto de Ordenación Urbana de 1943, y su derivado el Plan de Alineaciones de 1951, que introduce la idea de la zonificación urbana y obvia definitivamente la solución de la ciudad histórica.

Los grandes problemas detectados para las ciudades modernas, en la mitad del siglo XX se empezaban a hacer evidentes en Granada, donde se asistía al unísono al progresivo aumento del valor del suelo en la ciudad consolidada y al problema del necesario alojamiento de las clases obreras. La respuesta dada desde la estrategia de Gallego Burín, pretendiendo dar forma a la nueva ciudad, y adoptando para ello postulados barrocos en la solución de la planificación de la ciudad, con una obsesión por la fijación de una escenografía urbana que asegure la imagen de la ciudad bajo unas premisas academicistas, se alejan de los análisis y postulados defendidos por la vanguardia del movimiento moderno en sus propuestas urbanas.

El Plan de Alineaciones de 1951 estructura el viario con una jerarquía barroca de ejes que cercena barrios históricos y planifica la extensión de la ciudad hacia la vega (ensanche de Recogidas), zonificando la ciudad fijando con usos y funciones que informan al capital de las opciones más adecuadas para la inversión. Supone además la ratificación de tendencias



negativas en la solución de los contactos de la ciudad con los elementos naturales que la rodean, abandonando proyectos idílicos ya rotos durante la década de los treinta (parque periurbano en torno al Genil como prolongación del Paseo del Violón, sustituido sucesivamente por tentativas de implantación de un modelo de ciudad jardín al que siguen las primeras actuaciones de la Obra Nacional de Construcción -1939-, que ejecuta las Casas Azules del inicio de la carretera hacia la Sierra).

La estrategia culturalista del alcalde alcanza su materialización en el proyecto de reforma, tanto física como moral, del lugar simbólico de la ciudad del entorno de la Puerta Real de España, donde además de la búsqueda de un nuevo centro administrativo, comercial y representativo de la ciudad basado en una política higienista y funcional que faculta el embovedado del cauce del Darro, se busca dar forma, de manera claramente premoderna, a la ciudad, mediante la fijación de ordenanzas de alzado y finales de perspectiva que persiguen más una solución formal que planificadora, utilizando para ello un modelo paternalista auspiciado desde la propia alcaldía de tutela de los resultados finales.

PRIMEROS ASIENTOS PERIFÉRICOS. LA CIUDAD NO PLANIFICADA.

La congestión de los barrios tradicionales y el aumento de la demanda de casas baratas para dar respuesta al inicio del éxodo desde las villas agrarias a las urbes industriales o de servicios, llevan a organismos tanto particulares como públicos a ocupar los suelos más baratos para edificar, es decir las estribaciones rústicas de la ciudad planificada, esterilizando zonas de alto valor agrícola y paisajístico en los pagos del Zaidín y La Chana.

El Plan de Alineaciones de 1951 ha permitido al capital conocer las intenciones de uso y ocupación de la nueva ciudad planificada, adquiriendo su suelo y dejando vacíos sin ocupar en una clara estrategia especulativa que ponga en crisis al modelo de alturas surgido de las premisas de Gallego Burín. El alto precio de los suelos vacantes da lugar a un aumento inopinado del hábitat troglodita en la ciudad, que se prolonga hasta la década de los sesenta, y a la conquista desordenada y no planificada de zonas rústicas próximas a la ciudad para construir viviendas baratas.

Al aumento de la población, que alcanza los 154.000 habitantes en 1950, se unen las consecuencias devastadoras de una concatenación de catástrofes naturales (inundaciones de 1953 y terremoto de 1956) que llevan a una situación límite que rebasa la capacidad de las administraciones públicas. Desde el Gobierno Civil se constituye el Patronato de Santa Adela, que edifica los núcleos de viviendas unifamiliares de Haza Grande junto al Albaicín (entregadas en 1952 a familias de nulos recursos económicos que se alojaban en las cuevas en el Barranco de la Zorra que habían sido anegadas en las inundaciones del 53), y las promociones de casas bajas del Zaidín (ensayo de viviendas en hilera unifamiliares basadas en modelos de arquitectura popular propios de los planes de Regiones Devastadas de la Dirección General de Arquitectura de ínfima calidad constructiva), y primeros bloques de la futura avenida de Dílar. Las primeras actuaciones que elevan la intervención en el Zaidín a 722 viviendas, aumentan aún más la demanda de vivienda, lo que prolongará la actividad del Patronato hasta la década de los setenta.





Tras el Patronato, actuarán igualmente en el Zaidín la Obra Sindical del Hogar (Barriada Comandante Valdés), sucedida por el Instituto Nacional de Previsión, y por otras iniciativas públicas de la Diputación de Granada. El conjunto del barrio, esbozado en el Plan de Alineaciones de 1951 que había quedado derogado en 1961, es una adición desestructurada de actuaciones parciales que sólo en ciertos casos llegan a constituir *per se* actuaciones urbanas coherentes, pero que unen a una ínfima calidad constructiva, la carencia crónica de servicios e infraestructuras urbanas básicas, junto con la inexistencia de una adecuada estructuración del espacio urbano y de equipamientos públicos, absolutamente ausentes en los nuevos núcleos construidos.

Con idéntica intención de atender la precariedad habitacional de la ciudad surgen los asentamientos de La Chana. Uno de ellos es auspiciado por el arzobispo Rafael García de Castro que constituye, con la ayuda de seglares de buena posición económica, la Asociación Benéfica Constructora Nuestra Señora de las Angustias que da lugar a la barriada de las Angustias (casas de la Tómbola), un conjunto inicialmente de 204 casas unifamiliares, que se complementa con otras 104 tras las consecuencias devastadoras del terremoto de 1956, ocupando para ello nuevamente suelos rústicos baratos y no planificados vinculados a la carretera hacia Alcaudete.

Igualmente, dentro de las previsiones del Plan Nacional Sindical de la Vivienda (1951), la Obra Sindical del Hogar decide actuar en diversos puntos de la vega que rodea la ciudad con ausencia absoluta de planificación urbanística. Surgen así los conjuntos de La Victoria, San Cristóbal y Alzamiento Nacional de La Chana, con modelos residenciales que alternan soluciones de viviendas unifamiliares y colectivas de baja altura.

Las actuaciones públicas empiezan a atraer la actuación privada que se plasma en La Chana en 1959 con la edificación del conjunto de la Cruz del Sur por la sociedad Rotonda. Lo que había surgido como una respuesta pública de emergencia carente de planificación empieza a crear una dinámica constructiva favorecedora de la edificación sin urbanización.

EL CAMBIO DE CICLO ECONÓMICO: EL DESARROLLISMO DE LA DICTADURA.

Aunque la legislación de suelo había consagrado el principio de subsidiariedad de la propiedad privada frente al bien desde la Ley de 1956, también había consolidado el concepto del suelo como valor especulativo. Granada, como la mayoría de las poblaciones, acude extremadamente tarde a la regulación de su desarrollo urbano, actuando mediante procesos y mecanismos de emergencia para responder a las nuevas demandas surgidas del éxodo masivo de la población rural a las urbes apoyado en la apertura de la economía nacional, una vez superado el periodo de autarquía y aislamiento internacional, y puestas en marcha las políticas de desarrollo basadas en una fuerte apuesta por el liberalismo económico.

La economía de un país en vías de desarrollo agudiza las diferencias existentes entre las clases dirigentes de la ciudad y los recién llegados a la misma, en su gran mayoría como nueva fuerza de trabajo, a los que había cuando menos que asegurar su albergue. Los procesos de inmigración urbana se suceden con tal virulencia y rapidez que superan cualquier estrategia posible, si es que alguna vez existió la voluntad política para fijar la misma.





En el caso de la ciudad de Granada, el fenómeno inmigratorio se produce más por el empuje que a los movimientos poblacionales otorga la crisis de la actividad primaria como pilar económico de las agrovillas del entorno de influencia, que por un proceso de desarrollo industrial. De hecho el peso de la actividad industrial en la ciudad había descendido desde los muy satisfactorios porcentajes correspondientes al primer tercio de siglo, con una burguesía de origen agrícola involucrada en la creación de industrias de transformación pioneras en el mercado comarcal y nacional (industrias del azúcar, la remolacha, la distribución de luz, etc.), que tras el colapso de la contienda civil había desaparecido de la escena económica, dando paso a un sector empresarial estancado y agobiado ante la pérdida de peso estratégico de la ciudad en detrimento de la vecina Málaga.

La apertura económica de un régimen que deriva a una dictadura tecnocrática otorga nuevas oportunidades fomentadas por la apertura hacia el exterior, la búsqueda de nuevos recursos (eclosión del turismo), y la vía escapista de la emigración hacia Europa, que desactiva los problemas sociales del interior y reporta una fuente continua de ingresos que elevan el nivel de vida de la población.

Granada se encuentra progresivamente disminuida como cabecera de influencia de la Andalucía Oriental ante el avance meteórico de la vecina Málaga. La ciudad no encuentra los representantes adecuados en el ámbito empresarial, donde escasean los personajes creativos y dispuestos a asumir los nuevos retos y riesgos para integrar la ciudad en un modelo económico que ya trasciende la comarca como ámbito de intervención; tampoco las clases dirigentes son capaces de exigir las mejoras de infraestructuras que solventen el histórico aislamiento de la provincia.

El gran impulso del turismo de masas fomentado por las políticas de apertura hacia el exterior iniciadas en la década de los sesenta tampoco encuentra un adecuado reflejo en la provincia. Aún así, y a pesar del parón económico y demográfico producto de los años de contienda civil y posguerra de hambruna, se ha recuperado el ritmo de crecimiento de la población de la ciudad, fundamentalmente gracias a la inmigración proveniente de los pueblos de la propia provincia.

Las clases más pudientes de los municipios agrícolas de la provincia buscan acomodo en la ciudad metropolitana; surgen los nuevos habitantes de Granada con ocupaciones funcionariales, de profesiones liberales, y relacionadas con el sector servicios de la ciudad, cuando no integrantes del grupo de rentistas que buscan una nueva proyección social para sus descendientes a través de la formación académica y/o universitaria.

Junto a ellos acude una gran masa de antiguos trabajadores del campo, carentes de preparación y formación, que buscan en la ciudad la consecución de los niveles de progreso que desde el Estado se les promete y que ofrece el incremento de la actividad económica que tendrá su reflejo en el auge de la construcción y del sector servicios.





UN INTENTO FRUSTRADO DE PLANIFICACIÓN DE BARRIADAS: EL PLAN DEL POLÍGONO DE LA PAZ.

El fenómeno inmigratorio descrito, que se agudiza en Granada a partir de la década de los sesenta, se une a los problemas derivados del histórico hacinamiento de las clases más desfavorecidos en ciertos sectores de la ciudad histórica.

La respuesta a la fuerte demanda de viviendas baratas ha tenido durante los cincuenta una respuesta voluntarista pero carente de estrategia planificadora. Las políticas de alojamiento urgente de damnificados fomentadas para solucionar el realojo de los damnificados por las sucesivas catástrofes naturales de 1953 y 1956 unen a la falta de definición de un modelo de ciudad contemporánea la producción de ocupaciones aisladas e inconexas en suelos rústicos cercanos al núcleo consolidado donde la ejecución de las necesarias expropiaciones para su obtención era económicamente más fácil para las administraciones actuantes. Se había consagrado un modelo anárquico de ocupación, que además había consolidado la práctica de la edificación previa a la urbanización, y a la falta de estrategia y planificación urbana se unieron la precariedad y falta de calidad de las soluciones constructivas ejecutadas.

Un primer intento de planificación de las ocupaciones periféricas se produce con el Plan Parcial del Polígono de La Paz -1965-, sobre una extensión de 80 Ha que aprovecha las inercias y previsiones creadas por la implantación de los polígonos industriales en los términos municipales colindantes por el norte de la ciudad –amparados en el III Plan de Desarrollo- y pretende planificar de manera adecuada los pagos necesarios para responder a la demanda de viviendas que se supone generarán los futuros obreros de los citados polígonos industriales. Se enmarca el encargo en el marco de la política estatal de viviendas de protección oficial.

Se prevé la obtención de los suelos por expropiación para dominio público, y se planifica la previa urbanización de la zona previa a la salida a subasta pública de las parcelas edificables resultantes, con previsión de espacios libres y dotaciones.

Una nueva catástrofe natural, las lluvias torrenciales de 1963, solucionadas en primera instancia con realojos provisionales en barracones, llevan al Ayuntamiento a presionar a las autoridades centrales para dar acogida al realojo de los damnificados en esta zona. Actúan en una primera fase las constructoras La Asturiana y Colominas por concesión administrativa, construyendo 544 casas de dos y tres plantas; la operación se completa con La Virgencita, en el pago próximo de Almanjáy, un ensayo de poblado experimental de células prefabricadas hexagonales que perduraría hasta el comienzo de los ochenta. La Obra Sindical del Hogar también actuará en La Paz, y construirá 700 viviendas individuales y colectivas, completadas posteriormente con otras 975.

Las decisiones de alojamiento de clases socialmente escasas de recursos económicos. La falta de trabajo, el alojamiento de la población en unidades residenciales alejadas en sus programas de sus demandas tradicionales, marginalizan la zona, y cercenan la oportunidad de ejecutar un crecimiento planificado y correcto para este sector de la ciudad, una vez que las empresas particulares abandonan cualquier intento de implantación en la zona dejando desiertas las subastas públicas de parcelas.

El fracaso de la política trazada, y las demandas de los nuevos promotores de la construcción que empiezan a atisbar en el negocio inmobiliario una fuente segura y rápida de enriquecimiento, llevan al Ayuntamiento a plegarse a los deseos de estos últimos, procediendo a un aumento



desmesurado de la edificabilidad que les compense del riesgo de implantarse en una zona de conflictividad social. Se inicia una política imparable de aumento de aprovechamiento en detrimento de las dotaciones de espacios libres y equipamientos públicos. Lo que es más grave, la decisión del modelo de ciudad queda en manos de un sector reducido con intereses directos en el mercado inmobiliario, una vez descubiertas las ventajas de conocidos los diseños administrativos de crecimiento acaparar el dominio del suelo, y consagrar su valor especulativo, piedra angular de una actividad empresarial que empieza a convertirse en pilar básico de la economía local.

PRIMER PLANEAMIENTO GENERAL: PLAN COMARCAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1973.

El Plan Comarcal de Ordenación Urbana (PCOU) de 1973 viene a acomodar el planeamiento de la ciudad a las determinaciones de la Ley estatal de 1956, diecisiete años más tarde de la aprobación de dicho marco legislativo. El PCOU consagra el modelo de renuncia al diseño público de la ciudad: la administración sólo se reserva el trazado y ejecución de las redes de servicios y sistemas generales de la ciudad; el resto queda en manos de la iniciativa privada. El Plan Parcial del Sur, derivado del PCOU, consolida en la periferia del Zaidín los inmuebles de mayor altura de la ciudad –más tarde superados en plena democracia-, y aplica parcial y torticeramente los principios emanados de la ciudad del movimiento moderno, creando grandes bloques en altura pero olvidándose de la ejecución del espacio libre liberado por dicha tipología.

El Plan consagra el avance de la ciudad hacia la vega, planificando dos viarios en paralelo al que hasta entonces había sido límite natural de la ciudad, el Camino de Ronda, y conlleva además la definitiva masificación de las periferias de la ciudad, que pasa a alcanzar una población cercana a los 190.000 habitantes.

Desgraciadamente la primera planificación general de la ciudad trae la peor imagen de la misma. Se había traspasado la barrera que el Camino de Ronda había supuesto para la expansión de la ciudad en dirección a la vega, consolidando las intenciones de ocupación hacia el oeste del mismo con el trazado de la calle Arabial, produciendo además la masificación indiscriminada y pérdida de la escala humana en el propio Camino de Ronda, jalonado ahora de intervenciones en altura con viales perpendiculares de escasa latitud que implicaban una situación de mala ventilación y nulo soleamiento; en esta zona se aloja a las nuevas clases medias surgidas del desarrollismo, y sus trazados y formalizaciones se anunciaban como identitarias de una supuesta nueva ciudad de progreso.

Junto al macizamiento del Camino de Ronda se produce el relleno de los vacíos en los barrios periféricos parcialmente ocupados de manera no planificada con anterioridad, con elevación de bloques en gran altura y con olvido nuevamente de la necesaria urbanización, que queda en la mayoría de los casos aplazada a la intervención pública posterior. Ello agudiza el déficit de equipamientos y espacios libres para una ciudad que no cesa de crecer, que empieza a asistir al abandono poblacional y terciarización del centro histórico, y la destrucción sistemática de su legado patrimonial.

Nada resuelve el PCOU en cuanto a equipamiento de espacios libres y dotaciones públicas para los nuevos barrios de la periferia, ni en cuanto a la solución de la conexión de los mismos con



una ciudad histórica que asiste a la sustitución de algunos de sus elementos patrimoniales de interés por bloques entre medianeras que la densifican y cronifican sus problemas de accesibilidad.

LA PLANIFICACIÓN EN DEMOCRACIA: EL PGOU-85.

La crisis económica del 73 precede a la llegada de la democracia, que en el caso granadino se encuentra con una ciudad que había duplicado su extensión territorial en un plazo inferior a tres décadas, había aumentado su población de manera incesante desde la década de los cincuenta, y que ahora asistía a un estancamiento demográfico acompañado de un sensible aumento del paro.

La urbe seguía contando con gravísimas deficiencias de conexiones, infraestructuras y dotaciones públicas. Además, la inercia creada desde la década de los cincuenta y consolidada por el PCOU del 73 era la de que cualquier licencia de edificación era obtenible, y de que el trazado de la ciudad derivaba de las pretensiones y necesidades del negocio inmobiliario.

Los primeros ayuntamientos democráticos se encuentran con una ciudad desestructurada, infradotada en sus barrios periféricos y en proceso de pérdida acelerada de su patrimonio histórico. Aunque consciente del problema urbano existente, no será hasta 1985 cuando la administración municipal cuente con una herramienta adecuada de planificación urbanística, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1985, que asumiendo el papel directriz de la administración pública en el diseño de la ciudad, se dirige a dotar de infraestructuras, espacios libres y equipamientos a la ciudad, tanto a nivel general como local en cada una de las periferias surgidas con el desarrollismo de las décadas precedentes. Igualmente pone el énfasis en la paralización del proceso indiscriminado de pérdida de elementos de valor patrimonial y arranca los procesos de planificación de protección del mismo.

El parón en la inversión derivado de la crisis económica del 73 trae consecuencias significativas en el cuerpo urbano de la ciudad. Conseguida la primera herramienta plenamente propia de un urbanismo moderno para la ciudad, dotada la misma de las técnicas y mecanismos adecuados contemplados en la legislación urbanística para asegurar un desarrollo equilibrado de la ciudad basado en el reparto de beneficios y cargas entre los agentes intervinientes, así como en la devolución por cesión a la ciudadanía de parte de las plusvalías generadas por los negocios inmobiliarios.

La ciudad asiste a la progresiva ejecución de las urbanizaciones pendientes en las barriadas periféricas que empiezan ya a adquirir condición de históricas (Chana, Zaidín, Lancha de Cenes, etc.), a la progresiva dotación de equipamientos y espacios libres en las mismas, y con ello, a la mejora en conjunto de su cualificación urbana, así como a los primeros ejemplos de desarrollos urbanos donde se asegura la ejecución de las infraestructuras urbanas previamente a la de la edificación: conclusión de la urbanización y consolidación de los desarrollos urbanos planificados en la zona norte –Almanjáyar-; y extensión de la ciudad hacia el sur del Zaidín –zona del en torno al nuevo Palacio de Deportes y Estadio Municipal de Fútbol-.

Se asiste por primera vez a una estrategia planificadora de la ciudad que racionaliza la ejecución de la misma, estima su costo y lo programa, y que pone coto al desmán edificatorio al que se





venía asistiendo, limitando la edificabilidad y alturas máximas asumibles, y fijando una estrategia de protección tanto para los barrios y elementos de interés histórico y patrimonial –que se plasmarán primero en el Plan Especial de Reforma Interior y Protección (PEPRI) del Albaicín, y más tarde en el Plan Especial de Reforma Interior y Protección del Barrio de San Matías y del Área Centro-, como para los entornos naturales de la ciudad –Plan Especial de Protección de la Vega y Plan Especial de Protección de las cuencas del Darro, Beiro y Genil-.

Además, en las decisiones de ubicación de los grandes equipamientos de la ciudad empiezan a tener un papel esencial las barriadas periféricas. Dotaciones deportivas de calado (nuevo Palacio de Deportes, nuevo Estadio Municipal de Fútbol y Polideportivo Municipal) estructuran la extensión sur del Zaidín; la operación de equipamiento con mayor simbolismo, el Placio de Exposiciones y Congresos, se concibe como charnela entre los barrios históricos de la margen derecha del río, y la nuevas extensiones de su margen izquierda, que habían asistido hasta entonces a experiencias poco edificantes de ocupación; el nuevo Ferial y la nueva Estación de Autobuses se sitúan en las extensiones meridionales del Almanjáy; los usos universitarios cualifican y mejoran el entorno del conflictivo barrio de Cartuja; y el primer gran parque urbano planificado de la ciudad, EL Parque García Lorca, se sitúa junto a la masificada extensión oeste en torno al Camino de Ronda y calle Arabial.

Una estrategia continuada de no aislamiento mejora la condición social y sobre todo urbana de barriadas tradicionalmente conflictivas, aunque persisten focos irreductibles de marginalidad que impiden la solución definitiva. Pero es incuestionable que las mejoras en urbanización y equipamiento de los entornos a barrios abandonados por la iniciativa inmobiliaria los recupera de manera definitiva para la ciudad, integrándolos ya en un continuo urbano que los hace entendibles en el modelo general.

EL AGOTAMIENTO DE UN MODELO: LOS PROBLEMAS METROPOLITANOS Y LA REVISIÓN DEL PGOU-85.

La cualificación de los barrios, la mejora de sus condiciones de habitabilidad urbana, mediante la intervención sobre su pavimentación y la ejecución de espacios libres de uso público, el seguimiento disciplinario impuesto de manera reglada, y las políticas de protección Patrimonial Y natural impuestas, llevan a la ciudad a constituir, en pleno desarrollo de las previsiones del PGOU-85, una isla de rigor y control urbanístico en un entorno metropolitano de mayor laxitud planificadora, donde empiezan a surgir las ocupaciones extensivas del territorio por los nuevos barrios de los ochenta: los adosados de los pueblos del cinturón, que sustituyen el bloque en altura de las barriadas de la ciudad por el nuevo modelo de bloque tumbado, ofrecido a las clases medias como la oportunidad de la vuelta a la ciudad-jardín y al contacto con la naturaleza.

Granada se convierte nuevamente en metrópoli centrípeta de un área que, aunque la abandona como lugar de residencia, la sigue usando como epicentro administrativo, comercial, sanitario, etc. Empiezan a aparecer los primeros problemas severos de autosuficiencia económica para las arcas municipales de la ciudad que, a su histórica precariedad, unen el aumento de endeudamiento producido por las políticas de las primeras corporaciones democráticas en su denodado intento de solución del déficit de infraestructuras y equipamientos de la urbe, y que ven ahora aumentar su balance negativo ante el aumento de la población real usuaria de la urbe frente al estancamiento nominal de su censo.





Granada se convierte en un contenedor urbano con un censo paralizado en el entorno de los 230.000 residentes nominales, que da servicio a un conjunto poblacional que se va acercando progresivamente hasta superar los 400.000 habitantes. Se da por imposible conseguir la recuperación del centro histórico, excesivamente terciarizado por los procesos de ensanches periféricos de las décadas de los sesenta y setenta, y que asiste atónito a la expulsión de las nuevas generaciones hacia los adosados de los pueblos del extrarradio, donde el menor rigor en la planificación y, sobre todo, urbanización del territorio, junto con el menor valor de partida del suelo, llevan a una vivienda más barata y con mejores prestaciones que las ofrecidas en la ciudad.

La planificación comarcal, Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), promovido desde la administración autonómica reconociendo la complejidad de unos problemas territoriales propios de un área metropolitana, limita los usos en determinadas regiones sensibles del entorno de la ciudad, pero vuelve a llegar tarde en la planificación de un cuerpo urbano metropolitano coherente y sensible con sus valores de partida, muchos de ellos devorados con urgencia en una fiebre expansiva de consumo de suelo que, además de financiar los diferentes presupuestos municipales, se parapeta en la ficción de una producción masiva de edificación en baja altura garante de una buena integración en el paisaje.

En la ciudad, los últimos instantes de aplicación del PGOU-85, convierten los mecanismos e instrumentaciones técnicas diseñados para la racionalización y equidistribución de la ciudad en los grandes justificantes de las aberraciones urbanísticas de los últimos años del siglo. Las transferencias de aprovechamiento urbanístico desde suelos no programados a puntos inmobiliariamente estratégicos, convierten el plano de la ciudad en un gran tablero de palé, donde las plusvalías y aprovechamientos se intercambian y materializan en un ajuste cuantitativo alejado de cualquier preocupación por la ciudad resultante, y que llevan a resultados patéticos en su integración con la trama consolidada (barrio de San Lázaro), ocultando bajo formalizaciones de nuevos ricos la miseria de una estrategia de enriquecimiento rápido bajo paraguas de legalidad urbanística.

Si la ciudad de inicio de siglo había no resuelto sus problemas de contacto con la modernidad por un exceso de celo en su formalización, la de final de centuria sólo se preocupaba por el balance económico a que la había abocado la bolsa de transferencias, siendo más importante cuánto se podía hacer que dónde y cómo. Nuevamente la iniciativa privada toma el mando del resultado final de la ciudad, supeditando cuando no poniendo en plena crisis el diseño de la misma.

Los resultados se tornan patéticos. Dos décadas después de cerrar en falso los desmanes traídos por el desarrollismo no planificado o mal planeado, la legalidad urbanística ampara intervenciones de gran calado y rápido beneficio económico con resultados patéticos en su cualificación y estructuración urbana. Es el caso del nuevo San Lázaro, anunciado c extienden a las soluciones dadas a los territorios de la periferia en media ladera. Ni siquiera los ejemplos históricos de barrios con presencia estratégica de los espacios libres privativos en la conformación de su imagen evitan el destrozo del paisaje producido por ocupaciones insensibles en sus soluciones tipológicas a las topografías con las que se enfrentan.

La revisión del PGOU del 85 se torna irremediable. Iniciada con entusiasmo, aparecen planteamientos con riesgo en su documento de Avance en la definición del papel jugado por territorios estratégicos como la Vega de Granada, y en la puesta en crisis de decisiones





trascendentes como la ya ejecutada Circunvalación, constituida en nueva barrera física de la ciudad en su límite oeste, a la que se propone horadar.

El documento deviene en un farragoso proceso de tejido y destejido al albur de las coyunturas políticas del consistorio. Un gobierno tripartito decide concluir con rapidez el proceso, procediéndose a la elaboración de un documento, el PGOU-2000 que, asumiendo el acabado del plano urbano del término, determina:

- Reforzar la protección sobre entornos sensibles amenazados, caso de la Vega de Granada y las cuencas de los ríos que confluyen en la ciudad.
- Recoger las decisiones estratégicas supramunicipales de calado en el diseño de la ciudad:
 - o nueva llegada soterrada del tren con mantenimiento de la ubicación de la estación;
 - o presencia en el trazado urbano de un tranvía o tren metropolitano de cercanías para unir los polígonos industriales del sur y norte del área metropolitana;
 - o proyección internacional de la ciudad, en su apuesta por organizar unos Juegos Olímpicos de Invierno
- Completar los desarrollos del PGOU-85, concediendo especial relevancia a los sistemas generales como elementos estructurantes de la ciudad, y estableciendo una estrategia de plazos de desarrollo que evite su paralización por razones especulativas y facilite el control último del resultado de la ciudad a la administración municipal.
- Propiciar políticas y líneas de planificación favorecedoras de la creación de un parque suficiente de viviendas de protección oficial que permita la reducción del coste de la vivienda y facilite el acceso a las mismas a las clases menos favorecidas económicamente;
- Diseñar las áreas de reforma y mejora urbana de la ciudad ya consolidada procurando el aumento de espacios libres y dotaciones en dichos ámbitos, e impulsando las iniciativas de mejora urbana de barriadas degradadas a través de Planes Especiales de Mejora Urbana.
- Regular y controlar los mecanismos de reparto y transferencias de aprovechamiento, eliminando riesgos de subversión del modelo de ciudad preestablecido;
- Recoger las líneas estratégicas de protección patrimonial existentes sobre los conjuntos históricos de la ciudad.
- Auspiciar el desarrollo de un Plan Estratégico de Aparcamientos, que planificara una red aparcamientos que permitiera la progresiva peatonalización del centro histórico, fomentando políticas de transporte público y privado alternativos al coche particular.

A nivel de periferias, la conclusión del plano del término cuenta con decisiones de calado supramunicipal, como la ubicación al sur del nuevo Campus de la Salud, así como la delimitación de zonas en torno a los barrios más exteriores destinadas a nuevos usos y demandas de la ciudadanía –ciudades terciarias de ocio al norte junto al Cerrillo de Maracena y Bobadilla, o al sur, en las proximidades de la Ronda Sur de la Circunvalación-. La compleción de los ensanches ya previstos en el PGOU-85, junto con el parque de viviendas de las áreas de reforma, en especial las provenientes del abandono de actividades públicas como los cuarteles militares, aparecen suficientes para cubrir la previsión de demanda de viviendas, haciéndose especial énfasis en la consecución de un parque adecuado de las de protección oficial que, confiando en un desarrollo rápido del Plan a medio plazo, actuase como mecanismo de equilibrio de unos precios en aumento exponencial desde hacía unos años.



Iniciado el desarrollo del Plan aprobado con la dinámica positiva que la fijación de plazos sobre los suelos a desarrollar imponía, el cambio de color político de los rectores municipales cercena la estrategia iniciada, proponiendo una nueva revisión cuando aún el modelo contaba con expectativas suficientes para su ensayo, y empezaban a vislumbrarse algunos resultados esperanzadores en la definición de las nuevas barriadas (zona de nuevo ensanche junto a la antigua carretera hacia Armilla, dinamizada por el impulso de la creación de una gran infraestructura pública –Parque de las Ciencias-, y de realizaciones de arquitectura representativa destacables –nueva Sede de Caja Granada-).

Las buenas intenciones subyacentes en el PGOU-2000 no pueden ocultar ni torcer una realidad que tercamente venía mostrándose desde el inicio de la década de los noventa: la actividad inmobiliaria, convertida en una de las principales, sino la fundamental, actividades económicas de la ciudad, sirve además de sostén a la precariedad presupuestaria de su administración municipal. La comunión de intereses provoca la degradación progresiva de las soluciones de ciudad, y el impuso de cualificación y mejora existente en los primeros albores de la transición democrática queda enterrado bajo una progresiva y perturbadora mediocridad en la planificación y, sobre todo, ejecución de la ciudad, desde sus necesidades más menudas de pavimentación y acerado, hasta en la realización de algunos de sus proyectos emblemáticos (encauzamiento urbano del río Genil, intervenciones en Puerta Real y barrios del centro histórico, etc.-).

LAS FUTURAS NUEVAS BARRIADAS: ¿HACIA LA CIUDAD DE CIUDADES?

Si los barrios de ayer son hoy ciudad consolidada, cabe preguntarse dónde se situarán los problemas de las futuras barriadas, cuáles serán y quiénes las poblarán, y de qué modo podremos evitar la repetición de procesos erróneos de inserción en la realidad urbana que las mismas han ido teniendo a lo largo de nuestra última experiencia planificadora.

Parece claro que los límites de la ciudad aparecen cada vez más difusos, menos precisos, y en el caso traído a esta reflexión, el de Granada, cada vez más desdibujados en su realidad o configuración político-administrativa.

Si las barriadas surgidas desde la década de los cincuenta, y colmatadas en las sucesivas, habían presentado problemas de infraestructuras, dotaciones e integración en la ciudad, la materialización del entorno metropolitano, aunque asegurando evitar, dado el proceso más o menos reglado en su desarrollo, carencias de otros tiempos, sigue procurando problemas severos de vertebración territorial, además de haber traído como más grave consecuencia un consumo masivo y extensivo de suelo no recuperable para futuras generaciones.

La visualización en el horizonte del corto y medio plazo de nuevos problemas a resolver (nuevos usuarios –inmigración-, nuevas demandas -ciudad flexible polifuncional y ciudad plural-) hacen aconsejable no esperar. Es preferible el urbanismo preventivo que el urbanismo curativo, tantas veces empleado para dar cobertura a acciones que no debieran haberse producido.

Los factores o claves que impiden adoptar visiones optimistas ante la cuestión son varios. De un lado, el mantenimiento, consolidación y refuerzo del concepto del suelo como valor especulativo, a pesar de los intentos reguladores y más o menos intervencionistas sobre el mismo de las





sucesivas legislaciones, que hace inviable una planificación racional y a priori desde la esfera de la decisión pública. De otro la inexistencia de mecanismos políticos destinados a la creación de órganos decisorios y de gestión adecuados a la nueva realidad creada, ensimismados aún en límites donde cada corporación compite por una subsistencia a menudo en conflicto con la del colindante. A ello hay que unir una falta de concienciación de la sostenibilidad de las ciudades que se están creando, avocadas a un fracaso en su futuro mantenimiento.

Se hace por ello necesario un refuerzo de la planificación en dos sentidos: por un lado, desde un ámbito general extendido al ámbito de realidad urbana adecuado, que en el caso de Granada es ya su área metropolitana, donde se fijen y ubiquen las decisiones estratégicas comunes alejadas de estériles competencias localistas, y que contemplen como prremisa trascendental la sostenibilidad del modelo; de otro, un esfuerzo para una mejor vertebración del proceso urbano de planificación y participación en cada uno de los núcleos que componen el todo metropolitano, adecuando las prestaciones dotacionales y de servicios de las ciudades ya existentes dentro de la gran ciudad que es el área metropolitana, teniendo para ello que definir el papel que cada una de ellas juega en el conjunto, y diseñando las políticas adecuadas que permitan en el futuro la necesaria flexibilidad para, en su caso, su cambio de destino.

Eduardo Zurita Povedano
Granada, marzo de 2006

