

# PROPUESTA DE LA GRAN VÍA SUBTERRÁNEA DE GRANADA

Fernando FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ\*

## I. Introducción

Las alternativas ofrecidas en este trabajo han sido fruto de la reflexión y de la experiencia acumulada a través de los muchos años de trabajo invertidos en el estudio y la investigación de este interesante y complejo campo de las ciencias urbanas, aplicado más concretamente a la ciudad de Granada y su Área Metropolitana.

El objetivo principal de este trabajo es exponer una serie de ideas en torno a un proyecto urbanístico de gran envergadura y de urgente necesidad para la ciudad de Granada, orientado a resolver en gran medida el grave problema del tráfico rodado del centro histórico de nuestra ciudad.

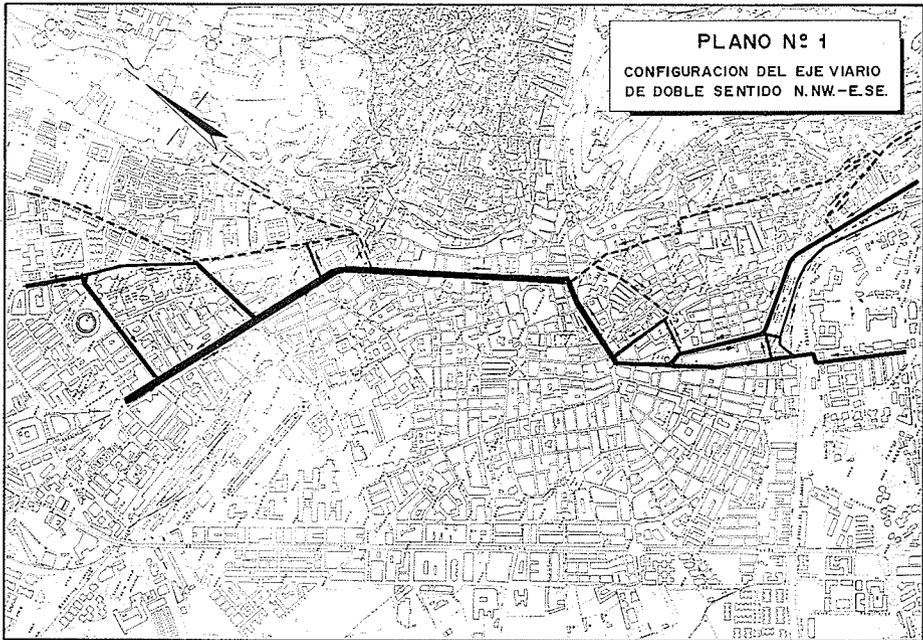
El proyecto en cuestión que proponemos, como la mejor y más resolutiva forma de abordar el problema de este intenso tráfico central es mediante la construcción de una nueva Gran Vía Subterránea, basada técnicamente en un gran túnel, que atraviese el centro de la ciudad y que canalice de forma diferente la casi totalidad del tráfico rodado que origina la alta saturación y congestión de las principales calles del centro urbano antiguo.

El problema se fundamenta en la intensa circulación rodada que tiene como fin acceder al distrito central, y en los flujos rodados de obligado tránsito que utilizan a diario, (cuanto menos dos veces al día), el eje viario transversal que recorre el centro a través de las poco dimensionadas e irregulares calles de la Virgen, José Antonio, Puerta Real, Recogidas, Reyes Católicos, Gran Vía y avenida de la Constitución (plano nº 1), para desplazarse desde el NE-SE del actual casco urbano, a los sectores del N. y NW. de la ciudad.

De manera simultánea, el proyecto también contribuiría a mejorar sustancialmente el transporte colectivo, así como a potenciar una mayor racionalización de los muchos proyectos de peatonización, definitiva o temporal, del área central.

---

\*.Profesor Titular del Dpto. de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Granada.



Dicha alternativa, como antes hemos adelantado, consistiría en el diseño de un proyecto, para su posterior ejecución, de una nueva Gran Vía subterránea para Granada.

Nuestra intención, más que ofrecer aquí las directrices básicas de un proyecto técnicamente elaborado, es la de ofrecer un conjunto de ideas y razonamientos justificativos, con algunas alternativas concretas, tendentes a crear un estado de opinión que contribuya, en última instancia, a poner en marcha un proyecto innovador, válido, técnica y económicamente viable, que resuelva de forma satisfactoria la serie de problemas, concatenados y ramificados, del tráfico rodado en el área central y en los barrios históricos de Granada.

## II. Configuración del eje vial E.-SE. a N. -NW.

Para entender más claramente la necesidad de llevar a cabo este proyecto, como la mejor solución al problema del tráfico rodado en el centro de Granada, conviene hacer un poco de historia urbanística acerca de nuestra ciudad, para comprobar como la urbe,

en su estructura interna se ha ido configurando, a través de los decenios, siguiendo unos esquemas viarios que responden al modelo de ciudad litoral (alargada), sin serlo en la realidad, y a ello han contribuido sucesivas e importantes actuaciones puntuales en su tejido urbano que han dado origen a la conformación progresiva de un importante eje vial que atraviesa la ciudad baja de origen medieval, en sentido de E.-SE. al N.-NW. Estos procesos no son el resultado de la casualidad, sino de la incidencia en las políticas urbanísticas de los criterios e intereses de los agentes sociales y económicos urbanos dominantes, en cada momento histórico.

En un principio, la ciudad baja islámica, se desarrolla y articula su tejido urbano en torno al eje natural del río Darro. En la etapa cristiana posterior, el crecimiento se orienta, por una parte, hacia el Sur y el SE., con los barrios del Realejo y los posteriores barrocos de la Magdalena, San Antón y finalmente el de las Angustias. Por el W y NW, inmediatamente después de la conquista se desarrollaron los barrios del Hospital Real, San Lázaro y el de la Duquesa, (Bosque Maurel, 1962).

La Granada moderna y contemporánea sitúa su límite de crecimiento hasta finales de los años cincuenta en el río Genil y en río Beiro por el Norte, (Fdez. Gutiérrez, F. 1976).

Debido al fuerte poblamiento en los barrios nuevos surgidos a ambos márgenes del río Darro, aguas abajo de la actual calle de Reyes Católicos, y a los cambios producidos en los medios de locomoción y de transporte, a mediados del siglo XIX, se plantea la necesidad de cubrir el río Darro, ya que dificultaba enormemente los flujos comunicativos entre las dos partes de Granada. Su embovedamiento, que como se recordará se inicia en 1854 por plaza Nueva, continuándose por la actual calle Reyes Católicos, para finalizar en el Embovedado, allá por el año 1884. Posteriormente se prolongaron las obras hasta llegar al antiguo puente de Castañeda, aproximadamente en el año 1880, (Martín Rodríguez, M. 1986). El tramo último final se vio interrumpido por la Guerra Civil y se finalizó después.

De esta forma, a partir de la segunda mitad del S. XIX, se comienza a producir en Granada toda una serie de actuaciones urbanísticas, que culminarán el desplazamiento hacia el Sur, de la antigua ciudad, del centro institucional, simbólico y representativo de la moderna urbe, que desde entonces se va a localizar en torno a la actual Puerta Real. Toda una serie de procesos y actuaciones concatenadas llevaron a ello y no de una forma causal. La desamortización de 1836 y años posteriores, aportó nuevos espacios como el de la plaza del Carmen y de la Trinidad. En 1845 la transformación de la plaza de Bibarrambra, y posteriormente el cubrimiento del río Darro, etc.

Tanto el nuevo centro consolidado como el antiguo de la baja ciudad islámica, situado en el entramado viario del barrio musulmán de la Medina, ya no respondía a las nuevas necesidades del incipiente despegue económico de la ciudad y a la paulatina

implantación de unos nuevos y mas rápidos medios de transporte urbanos. El diseño y dimensiones de la red viaria, principal y secundaria, heredera de un rico y esplendoroso pasado islámico era ya insuficiente a las exigencias derivadas de la consolidada revolución de los transportes.

En general, la red de calles de toda ciudad medieval y más concretamente de la islámica, es el resultado de la simbiosis y de una adaptación racional y lógica a la escala y tamaño de los medios de transporte utilizados durante su época, los cuales, en su mayoría se sustentaban en el tránsito de personas y animales y en el transporte basado en la fuerza muscular del binomio hombre animal-carro.

Así pues, el singular entramado callejero de la ciudad baja de Granada que se organiza en torno a la antigua mezquita mayor (actual catedral), (Bosque Maurel, J. 1962), que tenía como límites a la calle de Elvira, San Juan de Dios, San Jerónimo, Alhóndiga y Reyes Católicos, siguiendo el símil de considerar o entender el funcionamiento de la red viaria urbana como la red del sistema circulatorio sanguíneo de un organismo vivo, se fue quedando pequeña e insuficiente para un cuerpo tan grande como el de la Granada de finales de siglo XIX, no cumpliendo apenas, con su función de comunicar y poner en contacto los diversos barrios de la ciudad que fueron surgiendo en su entorno, ni de hacer llegar con rapidez y eficacia los intercambios de mercancías y productos entre las diversas zonas y piezas que integraban el amplio mosaico de barrios de la Granada.

A esta grave limitación física se oponía el hecho real de que había comenzado a producirse un considerable aumento en la cuantía, intensidad y calibre de estos flujos circulatorios intraurbanos que necesitaban de la realización de medidas urgentes de mejora y ampliación de algunas calles, para que se pudiera mantener el despegue económico que la ciudad había empezado a finales de siglo con las profundas transformaciones agrarias y la puesta en funcionamiento de la primera fábrica de azúcar de la comarca en 1882 lo cual se puede considerar como el primer testimonio de su lanzamiento industrial, (Martín Rodríguez, M., 1986).

Mientras tanto ha llegado el ferrocarril en el último tercio del S. XIX, localizándose su estación terminal en el extremo occidental del espacio periurbano de Granada, y el problema de la comunicación y la insuficiencia de la red para el establecimiento de los normales flujos con las áreas centrales se acucian hasta el extremo de tener que buscar una solución eficaz y drástica al aparentemente insoluble problema de conectar de una forma rápida directa la estación de ferrocarril con el centro de la ciudad, como lugar de intercambio de mercancías y productos.

Así se desemboca en la configuración de un estado de opinión publica, económica y política favorables a la apertura de una nueva Gran Vía, que al mismo tiempo solventara otros problemas de salubridad e higiene ciudadana del área central, (Martín Rodríguez, M., 1986).

### III. Aspectos del problema del tráfico rodado actual

Transcurrido ya un siglo de los primeros planteamientos y proyectos para la apertura de la actual Gran Vía, tenazmente promovidos y llevados a cabo por D. Juan López-Rubio, desde la presidencia de la Cámara Oficial de Comercio de Granada, a partir de 1890, (Martín Rodríguez, M. 1986), actualmente y de cara al nuevo siglo XXI que se nos avecina, existe una situación muy similar, en cuanto a los planteamientos de base, que se daban a finales del siglo XIX, si no es que en algunos aspectos se han agravado las condiciones y circunstancias, como a continuación podremos ver:

1º.- El parque automovilístico de la ciudad se ha disparado en los últimos años, aproximándose a los 100.000 vehículos,<sup>1</sup> a los que habría que añadir los varios de miles que a diario transitan por la ciudad, y que provienen de la inmediata área metropolitana funcional, con su censo de casi 40.000 vehículos más. Y eso que aún estamos muy distantes de los índices medios europeos de un vehículo por cada dos o tres personas.

2º.- Por otra parte está el importantísimo y poco modificable eje circulatorio urbano que conecta el E-SE. de la ciudad con el N-NW y viceversa, el cual alcanza unos niveles de saturación elevadísimos, soportando un tránsito medio diario que supera los 15 o 20.000 vehículos día, (Bosque y Fdez. Gutiérrez, 1991).

3º.- El fuerte crecimiento urbano en los distritos del Este de la ciudad, como el Paseo del Violón, Carretera de la Sierra, Avenida de Cervantes, Paseo de San Sebastián, Carretera de Monachil, Camino bajo de Huétor, etc. etc., junto con la fuerte implantación de un número considerable de actividades laborales en el sector Norte y NW. de Granada, han hecho que la circulación en este sentido se haya incrementado considerablemente y que sea materialmente imposible el evitar los fuertes movimientos recurrentes o pendulares de la población y sus vehículos que a diario se canalizan por el ya aludido obligado eje circulatorio que se establece desde el E. -SE. de la ciudad con los distritos del N.-NW, y que tiene su principal tramo de conflictividad en las calles Reyes Católicos y Gran Vía.

4º.- Las restricciones de paso por la Gran Vía y Reyes Católicos desvían el problema a otras partes afines a este eje principal, produciéndose saturaciones en la calle de Elvira, congestión de San Juan de Dios o de Severo Ochoa y adyacentes, al encontrarse con la falta de dimensionalidad, estrechez e irregularidad del tejido urbano de antaño.

---

1. Jefatura Provincial de Tráfico de Granada, 1990.

5º.- El transporte colectivo es lentísimo, alcanzándose unas velocidades medias irrisorias en los autobuses urbanos, de 9 ó 10 km/h., casi el doble que la velocidad peatonal, (Fdez. Gutiérrez, Bosque Sendra, J. 1991), al tener que discurrir obligatoriamente el 85% de las líneas de transporte público por la Gran Vía-Reyes Católicos, tanto a de ida como vuelta, justificándose así la continua y persistente pérdida de viajeros, año a año, en la empresa municipal de transportes,<sup>2</sup> así como la baja valoración de su eficacia.

6º.- El acceso al Centro es un auténtico problema, la congestión ha llegado hace tiempo a su límite y las alternativas de peatonización y restricción de los aparcamientos en las áreas centrales,<sup>3</sup> son unos de los principales "handicap" para el mantenimiento de las importantes actividades económicas de tipo comercial, financiero y administrativo de una ciudad tan especializada en el sector Terciario y Cuaternario como Granada.

Ante este desalentador y controvertido panorama del tráfico rodado de la ciudad y tomando como base los emblemáticos años de 1995, o bien del 2000, convendría tomarse muy en serio este segundo nuevo gran proyecto de lo que he dado en llamar la Segunda Gran Vía Subterránea de Granada, mediante la cual se haga frente a un grave problema urbanístico de la ciudad, como es el colapsamiento del centro de la ciudad.

Los planes de peatonización de las más importantes plazas y calles del centro histórico, que de alguna forma han servido durante años de vías secundarias alternativas al eje principal, como han sido la calle Mesones, Alhóndiga, Las Tablas, Cárcel, Puentezuelas, etc., han contribuido a acentuar aún más el problema de este obligado eje vial, que tiene en la calle Reyes Católicos su peor ajuste y más difícil solución.

Este tráfico de tránsito rápido es el que se debería de canalizar por la nueva Gran Vía Subterránea que proponemos.

La nueva vía perimetral de la Circunvalación, ha contribuido una enormidad a descongestionar el tráfico en las ejes viales de la Redonda y calles adyacentes (Arabial, Gonzalo Gallas, Pedro A. de Alarcón, etc. etc., habiéndose reducido considerablemente el tiempo invertido en la comunicación entre los principales centros funcionales de la ciudad de Granada y los barrios del Sur (Zaidín) y los núcleos urbanos del Área Metropolitana colindantes en esa dirección (Armillá, Dílar, Gójar, Alhendín, Churriana, Las Gabias, etc.). Similar efecto han tenido los barrios del Oeste y Norte de la ciudad (La Chana y los Polígonos residenciales de la Cartuja y Almanjáyar). Pero lo que la circunvalación no ha solucionado ni solucionará es reducir el elevadísimo y constante tránsito que se canaliza por el controvertido eje E.SE. -N.W., ya que su lejanía y

---

2. IDEAL, diario regional de Andalucía Oriental, 2-2-1992.

3. IDEAL, diario regional de Andalucía Oriental, 18-12-1991.

distanciamiento físico evita el que atraiga hacia ella una parte considerable del tránsito que se canaliza por el controvertido eje.

Una vez finalizado el arco Sur-Sureste, de la autovía de circunvalación y conectados así los nuevos accesos de la Alhambra y de la carretera a Sierra Nevada con la red nacional de autovías, pensamos que la congestión del problemático eje SE-NE no se aliviará sustancialmente, ya que será muy poco el tráfico proveniente de estas áreas residenciales, el que se desvíe a la circunvalación para acceder a los distritos del norte y NW. de la ciudad ni incluso para acceder al centro funcional, debido a que su uso va a suponer al automobilista medio un recorrido en distancia muy largo, al tener que salvar en un arco de casi 300°, aproximadamente unos 20 km., no reduciéndose tampoco el tiempo respecto al trayecto por el centro, ya que los “cuellos de botellas” y las retenciones se desplazarán a las salidas de la circunvalación del barrio de la Chana o del Polígono de Almanjáyar, como única forma de acceder a los distritos W. y N.

#### **IV. Rasgos técnicos de la nueva Gran Vía Subterránea**

Ante la imposibilidad material de resolver este conflictivo problema al tránsito del tráfico rodado por el centro de la ciudad, surge el proyecto de la Gran Vía Subterránea, que discurre en una disposición casi paralela a la actual centenaria Gran Vía.

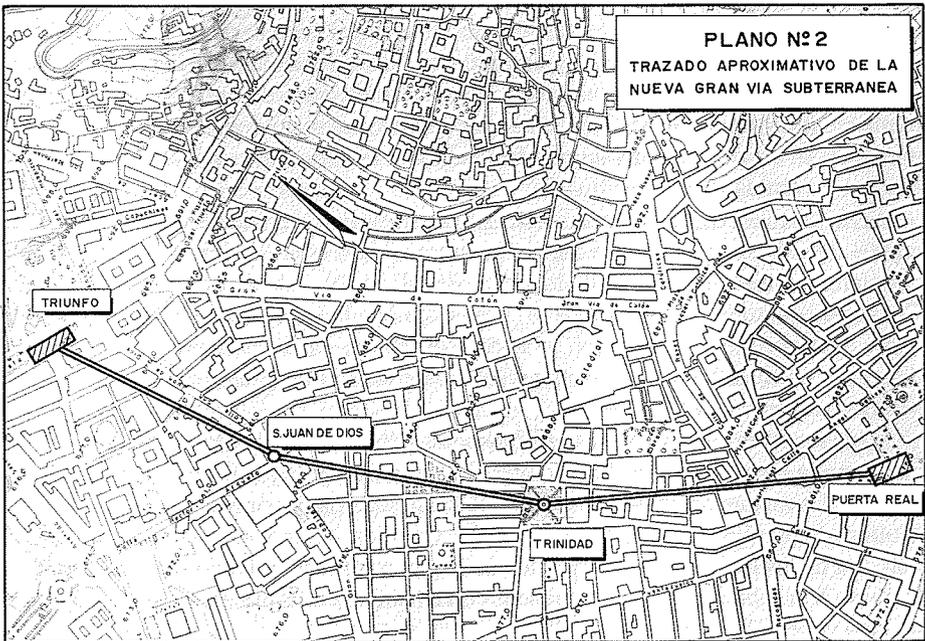
Su trazado más lógico sería el de partir de Puerta Real (aprovechando la infraestructura del aparcamiento subterráneo allí existente), para desembocar en el primer tramo de la Avenida de la Constitución, pudiendo también coincidir con el aparcamiento y la importante encrucijada formada por la calle Severo Ochoa, avenida de Madrid y avenida de la Constitución.

Sería un túnel de unas características que permitiera una vía de doble calzada, de unos 8 mts. de ancha por 4,5 ó 5 mts. de altura en la clave de la bóveda, por el que se circularía normalmente en sentido único de SE. a W., (de Puerta Real a Avenida Constitución), todo el tráfico rodado de tránsito que hoy atraviesa el centro. La Gran Vía actual quedaría de doble circulación, con cuatro carriles, Reyes Católicos sería dirección única descendente, con carril-bus. La opción de peatonizar la calle Elvira sería así, un proyecto factible.

Algunas líneas de autobuses, el transporte público y también el privado, podrían acceder a la Gran Vía desde los sectores E., SE. y Sur de la ciudad a través de la calle de San Matías, que cambiaría el sentido de la circulación, y por el actual eje de la calle Molinos-Santa Escolástica-Plaza Isabel la Católica. Como es fácil de deducir, la mayoría de las líneas de autobuses, los taxis y el transporte privado se canalizaría por la nueva Vía subterránea, ganando todas en velocidad y eficacia, en un orden de cuatro o cinco veces a la actual.

Con un trazado casi recto, la longitud aproximada de la nueva Gran Vía sería de unos 1.300 mts. El que nosotros proponemos como idóneo es levemente diferente, aunque de similar longitud, y seguiría una línea quebrada en dos puntos, cuyo primer tramo recto iría de Puerta Real hasta un intercambio que coincidirían en superficie, con la plaza de la Trinidad, el segundo tramo iría de aquí a otro punto intercambiador, coincidente con la confluencia de las calles de San Jerónimo-San Juan de Dios, y el tercero y último tramo finalizaría en el aparcamiento de la avenida de la Constitución, (Plano nº 2).

En estos puntos se situarían accesos de salida y entrada desde la Vía subterránea a la superficie, así como paradas de autobús. De esta forma se facilitaría la conexión e intercambio de los flujos circulatorios de personas y vehículos del Área Central histórica con la nueva vía rápida subterránea, en función del grado de peatonización y capacidad de tráfico en superficie que se fijase en el conjunto del centro histórico. Paralelamente, esta solución facilitaría su mayor peatonización, reducir el tráfico rodado, facilitar el acceso de los vehículos de la población residente, de servicios públicos y de transporte de mercancías al conjunto de la zona. En definitiva, pensa-



mos, que sería también una forma muy eficaz de revitalizar el Área Central bajo todos los puntos de vista: residencial, comercial, administrativo, financiero y turístico, incrementándose enormemente la calidad de vida y de tranquilidad en todo el Área Central.

Los distintos trazados, quedarían por fuera del recinto murado de la antigua ciudad islámica medieval y dado su profundidad media, pensamos que no encontrarían problemas de destrucción-conservación de importantes yacimientos arqueológicos.

Volviendo a efectuar un paralelismo entre el proyecto de finales de la anterior centuria de López -Rubio y sus amigos el arquitecto Giménez Arévalo y el abogado España Lledó, que dió lugar a la “nueva gran calle”, con el que hoy proponemos para el siglo XXI, el moderno de la vía subterránea, por sus especiales características sería técnicamente muchos menos complejo, de muchísimo menor coste económico relativo, (no tendrían incidencia las expropiaciones de terrenos), siendo lo más importante el nulo impacto negativo que tendría su ejecución en el rico e importante tejido urbano de estos barrios históricos del centro. Hecho este que no ocurrió, –lamentablemente–, con el proyecto del XIX, ya que este sí rompió y desarticuló la mayor parte del tejido urbano que constituía el antiguo barrio de la medina islámica, (Torres Balbas, 1924, Bosque Maurel, 1867, Gay y Viñas, 1988, etc.).

Efectuar una evaluación global, aproximativa de los costes que supondría la ejecución del proyecto es muy difícil, mientras no se efectuase un estudio más profundo y detallado. Por adelantar alguna cifra, ésta bien podría rondar como mínimo los 2.500 millones, cantidad ésta que está totalmente accesible, mediante un acuerdo conjunto de financiación Ayuntamiento-Junta de Andalucía-MOPU. Aunque su coste fuera el doble o incluso el triple quedaría por debajo de inversiones probablemente menos rentables a medio y largo plazo, como el Palacio de Congresos, la reforma de la estación de ferrocarril, el represamiento y embalse urbano del río Genil, el palacio de deportes, etc., y muchos menos si lo comparamos con las inversiones multimillonarias en obras de infraestructura urbana que de forma generosa, se han realizado en las emblemáticas ciudades de Madrid, Barcelona, Sevilla, así como en muchas otras de la geografía española.

Si a la Gran Vía de Colón, en los círculos intelectuales se le conoce como la “Gran Vía del Azúcar”, por su vinculación con los negocios remolacheros, a la ejecución de este importante nuevo proyecto se la pudiese denominar la Gran Vía del 92 o del Quinto Centenario.

## **Bibliografía**

- BOSQUE MAUREL, J., "Geografía urbana de Granada". Zaragoza, 1962.
- BOSQUE, J., FDEZ. GUTIÉRREZ, F. ET ALIA. "Atlas social de la ciudad de Granada. 1991. Delegación Provincial de Tráfico de Granada, 1990.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ F., "Análisis geográfico-estructural de Granada y sus Barrios". Granada. 1979.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ F., y BOSQUE SENDRA, J., "Evaluación de la localización de los centros sanitarios en la ciudad de Granada". IIIª Conferencia Latinoamericana de Sistemas de Información Geográfica. Chile, 1991.
- GAY, J. y VIÑES, C. "Historia de Granada. La época contemporánea". Granada 1979.
- GÓMEZ OLIVER, M., "La desamortización en Granada". Tesis doctoral inédita. Universidad de Granada, 1979.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. "La gran vía de Granada". Granada, 1986.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M., "Historia económica de la Vega de Granada, siglos XVI al XX". Granada, 1982.
- TORRES BALBAS, L., "Granada la ciudad que desaparece". Rev. de Arquitectura. Madrid, 1924.