Breve historia de Granada

Poblada desde tiempos **íberos** (siglo VIII aC) al parecer con el nombre de "*Ilturir*", tiene contacto con la cultura de Tartessos y con los pueblos bastetanos. Se conservan restos de murallas defensivas del siglo VI aC del asentamiento que cambió su nombre por "**Iliberri**", que se mantiene hasta su sumisión a los **romanos** en 193 aC. Los romanos la llaman "**Iliberia**".

Iliberis fue fundada amurallada, sobre tierra no ocupada hasta esa fecha, por clientes y parientes de nativos de la costa que convivían con fenicios en Sexi, está a dos jornadas del mar en el camino de Linares, tras cruzar el río Genil, de imprevisible caudal, que era el gran obstáculo de la ruta. Vivía de surtir de mercadería indígena la costa bajo influencia fenicia

La ciudad forma parte del Reino **visigodo** de Toledo hasta que en el **711** Tárik somete Iliberis. En el 713 Abdelaziz conquista definitivamente el territorio. En el 740 hay una rebelión de los beréberes africanos que fue sofocada por tropas sirias, a las que, como compensación, se les otorgaron territorios, entre los que se encontraba Iliberia.

Durante el **Califato de Córdoba**, Iliberia estuvo integrada en la cora de Elvira, que obtenía el nombre de su capital "*Madina Ilbira*" o de "*Elvira*" a diez kilómetros de Iliberis. Con la llegada de los ziríes, en el siglo XI, se traslada la capitalidad desde Medina Elvira —en el llano de Atarfe— hasta "*Garnata al jaud*" —que era lo que quedaba de la antigua Iliberis, un barrio judío ubicado en la salida sur y con infraestructura hidráulica romana— o sea en la cima del Albaicín. Posteriormente la ladera fue ocupada por bereberes, después el piedemonte por la clase pudiente y después los altos del Albaicín por los refugiados andalusíes. El Realejo siguió siendo judería hasta los cristianos.

Ya desde el **siglo XIII** se describe a Granada como ciudad de conocimiento y de gran belleza. Al-Saqundi hablando de la ciudad nos dice que: *«Granada es pasto de los ojos, elevación de las almas»*; Ibn Yuzayy por su parte comenta que: *«no tiene sentido prodigarse hablando de una ciudad tan renombrada»*; y describiendo las construcciones de la Alhambra Ibn al-Jatib dice que: *«deslumbran los ojos y asombran las inteligencias»*. Al-Basit habla de Granada en estos términos: *«Es lugar de reunión de personajes ilustres, de poetas, de científicos, de artistas; están en ella los mejores hombres de nuestro tiempo»*. Vemos por tanto que la fama de ciudad de conocimiento le viene de lejos, por eso Lorca, hablando de la cultura andalusí dijo: *«Se perdieron una civilización admirable, una poesía, una astronomía, una arquitectura y una delicadeza únicas en el mundo»*.

Granada se convirtió en una de las ciudades más prósperas de Europa y llegó a contar, durante el siglo XV, con 165.000 habitantes por lo que era la ciudad más poblada de Europa. Bajo el reinado de Alhamar se construyó el Palacio de la Alhambra (no lo que se ve ahora porque su aspecto actual se debe a Yusuf I y Mohamed V, en el siglo XIV).

En el Albaicín vivían los artesanos y la nobleza. La población ocupó la parte más baja hacia el sur, con grandes talleres, almacenes y la madraza (primera universidad que tuvo Granada, fundada en 1349 por Yusuf I). En El Realejo estaba asentado el barrio judío. Tras la Reconquista castellana y la expulsión de los judíos, este barrio sufrió profundas modificaciones urbanísticas, y no se ha conservado casi ningún resto del barrio medieval, que debió contar con bellas sinagogas.

La Rendición de Granada a los Reyes Católicos, en 1492, sumerge la ciudad en el mundo moderno. En un principio, el cambio no pretendía afectar más que a la cabeza del reino; un rey por otro rey. En este caso una reina. Las condiciones de la rendición fueron generosas para los vencidos, pero a partir de finales de 1499, con la aparición del Cardenal Cisneros, las Capitulaciones de Granada dejan de cumplirse, y empieza una etapa de represión y conversión forzosa.

En 1505 se traslada a Granada la Real Chancillería desde Ciudad Real, órgano jurídico fundamental, que se ocupaba del territorio de la Corona de Castilla al sur del río Tajo (las tierras al norte de éste estaban bajo la jurisdicción de la Real Chancillería de Valladolid). Esta institución será fundamental para el desarrollo de la ciudad y del Reino de Granada.

Cinco años antes surge el primer motín en el Albaicín y no pararon hasta que Don Juan de Austria, en 1571, acabó con los moriscos sublevados en la Alpujarra y dio muerte a su rey, Abén Humeya o Don Fernando de Válor. Las consecuencias fueron el exilio, la expulsión y la colonización por nuevos habitantes procedentes del norte del país, preparó a la ciudad para la explosión religiosa contrarreformista que la convertiría en un permanente espectáculo barroco durante el siglo XVII.

POBLACIÓN DE GRANADA			
1842	61.610	1992	11.023
1857	68.743	1993	265.371
1860	67.326	1994	271.180
1877	76.219	1995	272.738
1887	72.225	1996	245.640
1900	75.570	1998	241.471
1910	79.978	1999	244.767
1920	103.505	2000	244.486
1930	117.577	2001	240.661
1940	152.006	2002	240.522
1950	154.589	2003	237.663
1960	155.065	2004	238.292
1970	186.160	2005	236.982
1981	246.642	2006	237.929
1991	255.212	2007	236.207

El gran periodo de transformación desde la Edad Media comienza con las reformas urbanísticas **liberales**, desde **finales del siglo XIX**, donde se producen las grandes obras de transformación urbana entre las que destacan el embovedado del Darro, entre Plaza Nueva y Puerta Real y el **ensanche** de la Gran Vía, que supone la crisis definitiva del sistema urbano medieval y que además causó daños irreparables a la riqueza histórica granadina. La Gran Vía, ligada al auge de la industria azucarera, supuso la unión entre el centro comercial y la estación del ferrocarril, sin embargo para la trama urbana de la ciudad, la superposición de este eje recto sobre el sinuoso trazado de la Medina, significó la ruptura de los vínculos existentes en la antigua red viaria.

El Plan de Urbanismo de Antonio Gallego Burín dio origen al Camino de Ronda, que pretendía resolver el gran problema de la circulación interior y la congestión de los transportes, bordeando por el oeste, *que se convirtió en una nueva Gran Vía -incluso, su anchura era similar pese al tiempo transcurrido- en la que la edificación a gran escala y con escaso respeto a las normas constructivas hizo nacer una masiva y elevada "nueva muralla".*

Esto orientó el crecimiento de la ciudad hacia la Vega, en detrimento del crecimiento de la ciudad en otras áreas como el piedemonte. Paralelamente, barrios como el Albaicín, Realejo y Antequeruela o San Matías eran abandonados por gran parte de sus habitantes que se alojaban en nuevos barrios (a los que se sumaban los emigrantes que recibía la capital desde poblaciones rurales de la provincia) y entraban en un proceso de pauperización.

Los primeros nuevos asentamientos del extrarradio en los años cincuenta tuvieron un carácter oficial, municipal o estatal: casas económicas del Zaidín, Vega meridional, al otro lado del Genil, camino de la costa y en la Chana y en torno de la carretera de Málaga y Madrid, o el barrio de Haza Grande.

En los **años sesenta** se asistió a un acelerado proceso especulativo que se plasmó en la construcción entorno al Camino de Ronda, así como en remodelaciones interiores, destruyendo parte del caserío antiguo. Frente al carácter privado de estas actuaciones, la iniciativa oficial promovió la edificación del Polígono de Cartuja, buscando el avance de la ciudad hacia el norte (a lo largo de la carretera de Madrid).

Más tarde, en los **años ochenta**, el nuevo Polígono de Almanjáyar ha rellenado el espacio entre el Polígono de Cartuja, el espacio residencial de San Francisco y la Chana.

La última etapa, **desde los años ochenta hasta nuestros días**, ha venido caracterizada por:

- La construcción de la circunvalación que continúa con el proceso de avance sobre la Vega , de forma que hoy se están rellenando los últimos huecos entre la ciudad y la circunvalación.
-La expansión fuera de los límites municipales a través de la oferta de suelo urbanizable de los tradicionales pueblos agrarios de la Vega.

El crecimiento difuso de la aglomeración se ha realizado sobre un espacio de altos valores, la vega. Podemos ver la magnitud de esta cuestión si revisamos la evolución de la población en los distintos ámbitos que conforman la Aglomeración urbana de Granada:

Tabla 1: Evolución población de derecho entre 1970-1999 en la aglomeración urbana de Granada

	1970	**1981**	**1991**	**1999**
Albolote	5.992	7.157	10.184	12916
Alfacar	2.900	2.992	3.576	4333
Alhendín	3.034	3.124	3.674	4223
Armilla	7.351	10.278	10.921	13706
Atarfe	8.439	8.993	10.008	11220
Cájar	1.243	1.390	2.222	3243
Cenes de la Vega	1.011	1.198	2.385	5043
Cijuela	1.157	1.018	1.295	1522
Cúllar Vega	1.328	1.340	1.732	3171
Chauchina	4.031	3.643	3.720	4138
Churriana de la Vega	3.620	3.884	5.536	6669
Dílar	1.447	1.280	1.431	1510
Fuente Vaqueros	3.402	3.591	3.826	4038
Gabias (Las)	0	5.049	6.062	8338
Gójar	1.513	1.714	2.353	3502
Güevéjar	969	1.038	1.255	1507
Huétor Vega	3.656	4.566	6.505	8575
Jun	822	863	1.047	1724
Láchar	2.130	1.955	2.258	2477
Maracena	7.545	9.837	12.956	14331
Monachil	3.034	3.523	4.218	5067
Ogíjares	2.418	2.354	5.097	8502
Otura	2.161	2.074	2.615	4058
Peligros	4.071	4.677	6.269	7380
Pinos Genil	896	799	1.085	1159
Pinos Puente	13.514	12.529	13.132	13524
Pulianas	1.846	2.146	2.549	3835
Santa Fe	10.614	11.291	12.000	12740
Vegas del Genil	0	2.583	2.607	2791
Víznar	713	666	781	742
Zubia (La)	5.409	6.429	8.746	12826
TOTAL RESTO AGLOMERACIÓN	**108.236**	**125.962**	**154.036**	**188810**
Granada	186.160	246.642	255.212	244767
TOTAL AGLOMERACIÓN	**294.356**	**372.604**	**409.248**	**433577**

Fuente: Censos de población y vivienda del I.E.A e I.N.E. Elaboración propia.

Durante los años noventa (1991-1996) el conjunto de la aglomeración tiene un aumento total de casi 16.000 habitantes, de los que 11.601 (72,5%) son por crecimiento vegetativo y 4.378 (27,5%) por inmigración. En el primer ámbito, Granada, en esta década comienza a perder población (-3.725 en este periodo) porque pese a tener un crecimiento vegetativo de 4.803 personas, soporta una emigración de 8.528. El resto de la aglomeración, sin embargo, presenta un aumento poblacional muy importante de 19.704 personas, de los cuales el 65% se debe a la inmigración y el 35% restante al crecimiento vegetativo. De esta cifra se puede extraer, igualmente, que prosigue o incluso se acentúa el movimiento interior de población dentro del área metropolitana caracterizado por la pérdida de población de la ciudad de Granada hacia la periferia.

Tabla 2: Relación entre población y vivienda en los periodos censales de 1970, 1981 y 1991

POBLACIÓN			
	1970	**1981**	**1991**
Resto aglomeración	108.236	125.962	154.036
Granada	186.160	246.642	255.212
TOTAL AGLOMERACIÓN	294.356	372.604	409.248
VIVIENDAS			
Resto aglomeracion	36.305	47.625	65.930
Granada	58.738	92.084	104.262
TOTAL AGLOMERACIÓN	95.043	139.709	170.192

Fuente: Censos de población y vivienda del I.E.A e I.N.E. . Elaboración propia.

Ello se ha debido, en gran parte, a que los municipios periféricos a la ciudad de Granada ofrecían ventajas en relación al precio del suelo, menores cargas y una, en principio, mejor calidad ambiental del entorno. De esta forma asistimos a un empobrecimiento de la calidad ambiental del entorno que, irónicamente, era uno de los reclamos principales de estas poblaciones.

Si a ello añadimos que la tipología edificatoria que se desarrolla principalmente en el resto de la aglomeración es de viviendas unifamiliares, con el consecuente incremento de espacio necesario por su baja densidad edificatoria, nos conduce a constatar que estamos frente a una de las principales consecuencias ambientales negativas del modelo de asentamiento más reciente en la historia del urbanismo granadino. Esta tipología edificatoria, de baja densidad, se reparte entre un 50% para casas aisladas y un 45% para unifamiliares adosadas. El 5% restante son viviendas de tipo tradicional en núcleos de las poblaciones. (según datos de 1985 referidos en el Documento de Diagnóstico para el POTAUG).

Esto nos demuestra que el crecimiento difuso, en forma de crecimiento en aglomeración urbana, adquiere una dimensión ambiental importante y negativa por cuanto, como hemos comentado, esto supone mayor consumo de espacio, un problema que se relaciona con otros generando un alto coste ambiental: dependencia de un modelo de movilidad motorizada privada (el coche), la pérdida de multifuncionalidad de la ciudad, alteración de las relaciones sociales, aumento indiscriminado del viario (insularización de los sistemas agrícolas y naturales) etc., y en general un aumento del despilfarro energético.

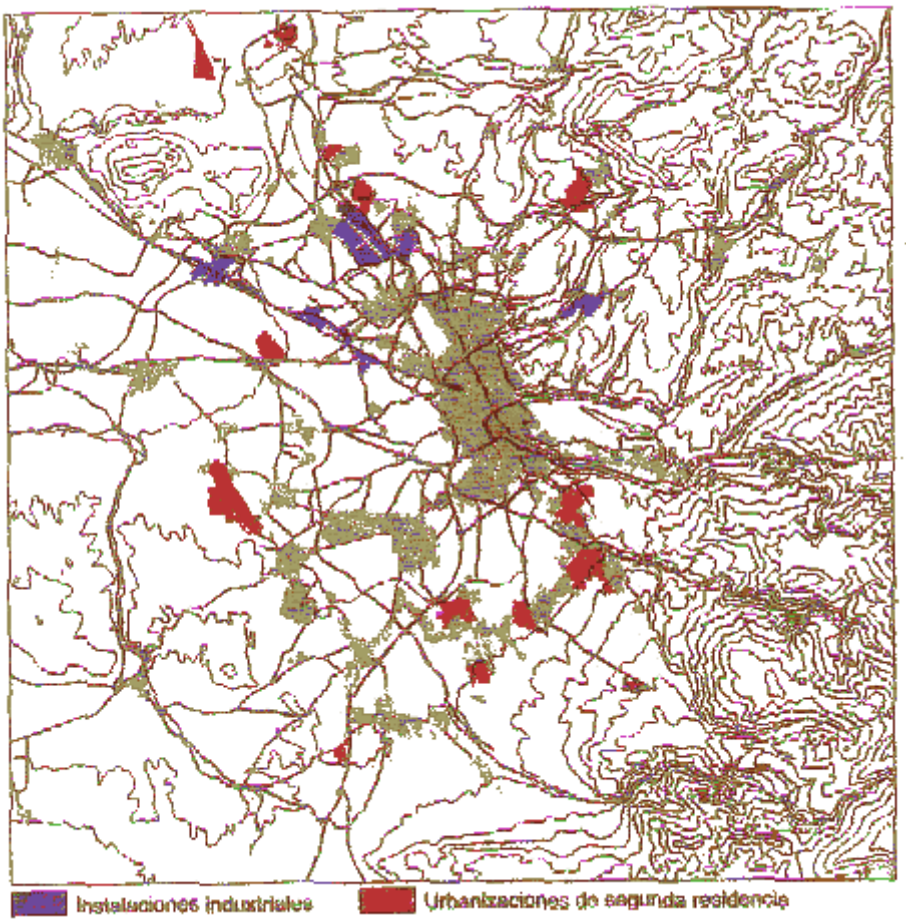
Pérdida de la multifuncionalidad

A la tendencia de ruptura del modelo de ciudad mediterránea como ciudad compacta y de carácter mixto ha contribuido de manera fundamental el vehículo motorizado privado, permitiendo ampliar y potenciar la movilidad y la accesibilidad, hasta generar nuevas dinámicas y procesos espaciales que han modificado paulatinamente el desarrollo de la ciudad.

Respecto a la desintegración de la multifuncionalidad de la ciudad, en Granada se ilustra claramente en el fenómeno paralelo de generación de espacios con vocación unifuncional: zonas residenciales, polígonos industriales, zonas de ocio y comercio, o de servicios públicos. La ciudad de Granada ha sido tradicionalmente un lugar de comercio central, no sólo para los pueblos de la Vega, en primera instancia, o de la provincia, sino que lo fue también para provincias limítrofes. En la actualidad la ciudad conserva esa característica con respecto a la aglomeración pero se ha ido cambiando el tradicional foco del centro, en torno a Gran Vía-Reyes Católicos-Recogidas, para desplazarse hacia la periferia, a la circunvalación, de forma que se sitúan en el auténtico "centro" actual que viene dictado por la accesibilidad en coche por un lado y por el determinante aumento de peso de la población del resto del área de la aglomeración que hoy se acerca al 50 % de la población.

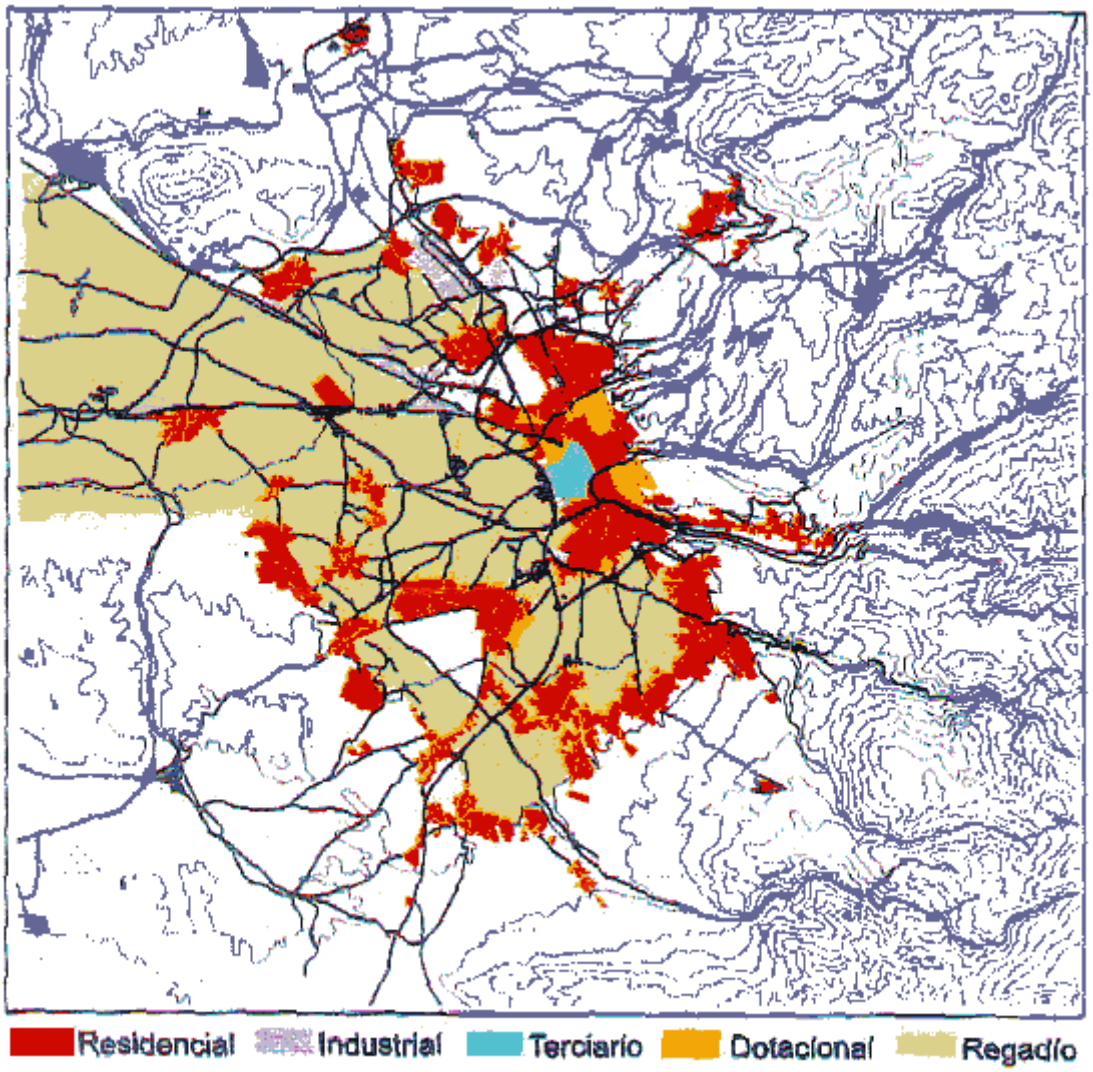
Este fenómeno tiene importantes lecturas y de diverso tipo. Por un lado nos habla de la realidad de la nueva ciudad funcional, la de la aglomeración, en la cual la Granada tradicional ocupa otro lugar. También nos habla de la falta de todo tipo de servicios en los pueblos de la aglomeración, que es un motor esencial de la alta movilidad. Pero sobre todo, la repercusión principal que aquí nos ocupa viene enmarcada por el cambio de modo de vida que la pérdida de multifuncionalidad lleva aparejada. La parcelación espacial de lugares, es decir la separación de lugares de ocio, lugares de trabajo, lugares de residencia, lugares de la Administración, etc. está generando una nueva realidad que produce una ruptura violenta con la tradición cultural de la ciudad mediterránea, y plantea nuevos problemas para la calidad de vida de los ciudadanos y para el medio ambiente.

Mapa. Ubicación de la industria y segunda residencia



Fuente: POTAUG, 1999

Mapa. Distribución de actividades en la aglomeración urbana de Granada


Residencial
Industrial
Terciario
Dotacional
Regadío