



REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE NUESTRA SEÑORA DE LAS ANGUSTIAS

LA CENTRALIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN GRANADA

SOBRE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD

Entre el variado Patrimonio Histórico con el que cuentan nuestras ciudades monumentales, muchas veces ignorado, está el de la ubicación de determinados servicios públicos y elementos funcionales que asisten a la vieja ciudad y que facilitan de este modo el cómodo acceso de los ciudadanos al disfrute de sus bienes culturales más significativos. Hoy sabemos que la Revolución Industrial y los movimientos de población que genera, inciden de forma sustancial sobre la estructura urbana vigente hasta la mitad del siglo XIX. Tuvo lugar a lo largo de este lento proceso el desplazamiento de la población hacia la periferia de las ciudades, y ello trajo como consecuencia una *dilatación* o ensanche de la vida ciudadana que alcanzaba nuevos horizontes no solo físicos o territoriales. Por otra parte, la aparición de nuevos medios colectivos de transporte motiva la implantación de nuevas infraestructuras que afectan de manera decisiva al devenir de la ciudad histórica.

La importancia de estas transformaciones que se van produciendo a lo largo del tiempo y que aún palpitan en la fértil memoria oral de las ciudades, da lugar a una paulatina *centralización* de determinados edificios, espacios e instalaciones que son proyectados como sede de grandes servicios públicos, actividades o funciones urbanas.

La mayor complejidad de la vida comercial y administrativa que en ese tiempo se produce, motiva el que se inserten en las tramas urbanas tradicionales un conjunto de emblemáticos edificios, generalmente institucionales y en algún caso privados que, con independencia de sus valores arquitectónicos, se sitúan en posiciones privilegiadas que garantizan una fácil comunicación con el resto de la ciudad y ocupan espacios muy significativos y de gran calidad ambiental. Un caso especialmente elocuente de este proceso es el de la ubicación de los servicios ferroviarios y su acceso.

En la segunda mitad del siglo XIX, cuando se produce el desarrollo

del ferrocarril, sus constructores se encuentran con ciudades compactas y densificadas. Las estaciones, por ello, se ubican en la periferia pero siempre buscando una adecuada y directa comunicación con el ágora de la población. Es habitual que surjan en muchas ciudades españolas de la época, como ocurre en el caso de Granada, una *Gran Vía* que busca casi instintivamente la senda de los raíles o espléndidas arboledas que propician un largo paseo sombreado *camino de la estación*.

El posterior crecimiento urbano acabó convirtiendo esas iniciales ubicaciones periféricas, en zonas de tránsito frecuente y plenamente centralizadas. Esta *centralización del ferrocarril* se ha convertido, por tanto, en un patrimonio urbano de gran importancia al que ninguna ciudad europea bien gobernada quiere renunciar. Por eso, en las decisiones de planificación urbanística más afortunadas, se ha intentado salvaguardar y potenciar esta riqueza colectiva que facilita la movilidad de los ciudadanos, favorece la circulación viaria y se convierte en un elemento simbólico de la modernidad que no debemos perder.

No pueden descartarse, además, las posibilidades de integración arquitectónica de los viejos edificios ferroviarios en las nuevas estaciones o accesos y su aprovechamiento para diversos fines de manera rentable y siempre respetuosa con su verdadero valor. Nunca debemos olvidar que al establecer una valoración adecuada de ese importantísimo Patrimonio Histórico, la posición de *centralidad* que ocupan las viejas estaciones decimonónicas es uno de los factores decisivos que completan una venturosa suma de intereses sociales.

Lamentablemente, son muchos los peligros que acechan a esta riqueza monumental. No puede ocultarse que el Patrimonio Inmueble ferroviario, muchas veces consistente en amplios espacios no edificados en zonas de intensa densidad, precisamente por esa *centralidad* a la que nos referimos, genera no pocas tensiones urbanísticas. La razón es obvia: Pretender su intenso aprovechamiento material a corto plazo. Para ello se procura una inmediata urbanización que se justifica como fórmula de financiación de la modernización del sistema de comunicaciones.

Un caso muy preocupante es el de la *Estación de Andaluces* de la ciudad de Granada. No sólo cuenta con una ubicación verdaderamente privilegiada que la hace muy sensible, por la importancia del espacio que ocupa, a este tipo de presiones. Constituye, además, el último vestigio del gran mirador lineal desde *La Vega* hacia la colina roja que en su día, antes de su muy desafortunada colmatación, constituyó el *Camino de Ronda*.

Esta Real Academia de Bellas Artes, a la vista de las noticias últimamente aparecidas –de manera un tanto apresurada– en los medios de comunicación locales, considera su deber llamar la atención sobre el grave perjuicio que supondría para nuestro Patrimonio Histórico el traslado de la actual *Estación de Andaluces* hasta posiciones muy alejadas de la ciudad.

Hablamos de una decisión de dudosa funcionalidad y de incidencia económica negativa para la mayoría de usuarios. Por si fuera poco, se ubicaría la nueva estación en un edificio protegido de enorme interés arquitectónico y magnífico exponente de la llamada arqueología industrial, tan escasa en Andalucía, de forma que podría quedar completamente desvirtuado con el cambio de uso, todo ello con independencia del daño irreparable que tendría lugar para el disfrute del delicado paisaje de *La Vega* y para una correcta percepción de la ciudad.

La Academia recuerda que el panorama monumental de Granada podría ser en gran medida recuperado con una intervención respetuosa con los valores que han sido previamente descritos. La ciudad histórica y monumental considera conveniente ofrecer al viajero un exponente o muestra de su valor, comprendiendo el paisaje que la circunda y la transcendencia que guarda el camino que nos conduce hasta ella.

Como se ha señalado en el amplio debate suscitado en el último *Pleno* académico, celebrado el pasado 1 de marzo, la sociedad debería ser muy cauta en la aceptación de estas sorpresivas propuestas ya que pueden suponer, al margen de una inicial ventaja que –a modo de señuelo– nos ofrecen, la pérdida irreparable de una serie de valores sociales que aseguran mejor nuestro futuro y que han sido acuñados por el buen juicio y mejor criterio de todos los granadinos que han entendido bien la alianza que deben trazar con la ciudad en la que conviven.

Dado en Granada, **PALACIO DE LA MADRAZA**, a siete de marzo de 2012
El *Pleno* de la Academia de Bellas Artes de Granada