

# Transformación urbana y conflictividad social

**La construcción de la Marca Granada 2013-2015**

**JUAN RODRÍGUEZ MEDELA Y ÓSCAR SALGUERO MONTAÑO**

## TRANSFORMACIÓN URBANA Y CONFLICTIVIDAD SOCIAL



# TRANSFORMACIÓN URBANA Y CONFLICTIVIDAD SOCIAL

La construcción de la Marca Granada (2013-2015)

Juan Rodríguez Medela  
Óscar Salguero Montaña  
*(GEA La Corrala, 2011)*

Título: *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la marca Granada (2013-2015)*

Autores: *Juan Rodríguez Medela y Óscar Salguero Montaña (Gea La Corrala, 2011)*

Edita: *Biblioteca Social Hermanos Quero Granada, Junio de 2012*

ISBN: 978-84-6158-309-6

Depósito legal: GR 2070-2012



## SUMARIO

|  |    |
|--|----|
| Introducción: Aviso para navegantes .....  | 9  |
| CAPÍTULO I:  |    |
| La marca ciudad y su implantación en los imaginarios urbanos .....                   | 15 |
| Planificación urbana, gestión cultural y ventaja competitiva.....                    | 15 |
| De la colonización de América a la deslocalización en<br>la era postindustrial ..... | 15 |
| El marketing urbano en el diseño del modelo de ciudad.....                           | 19 |
| La cultura como valor en alza .....  | 25 |
| Megalomanías urbanas .....   | 29 |
| El papel de los mega-eventos en la construcción de la marca ciudad .....             | 31 |
| Las declaraciones institucionales de las ciudades<br>como ventaja competitiva.....   | 34 |
| De ventaja competitiva a ventaja electoral.....                                      | 35 |
| CAPÍTULO II:   |    |
| Contexto urbanístico de Granada .....  | 41 |
| Reinvención de las marcas Granada.....   | 41 |
| Hitos recientes en la configuración de Granada.....                                  | 48 |
| Las declaraciones de la UNESCO .....   | 48 |
| Los Campeonatos del Mundo de Esquí Alpino.....                                       | 54 |
| Proyección urbanística de Granada .....  | 57 |
| Sobre el crecimiento de la ciudad .....  | 57 |
| Grandes infraestructuras proyectadas .....   | 40 |
| CAPÍTULO III:  |    |
| La «Commemoración del Milenio de la fundación del Reino de Granada» ....             | 43 |
| Sobre el mega-evento.....  | 43 |
| Pluralidad de actores .....  | 46 |
| Tensiones políticas.....   | 51 |
| ...y cierre de filas .....   | 52 |
| Una efeméride como «percha» para impulsar los proyectos granadinos.                  | 59 |
| El discurso desarrollista del Milenio .....  | 62 |

#### CAPÍTULO IV:

|  |    |
|--|----|
| Otros eventos para la renovación urbana. La Universiada Granada 2015 ..... | 65 |
| Un poco de historia .....  | 65 |
| Aspectos técnicos de la Universiada Granada 2015.....                      | 66 |
| Devenir de acontecimientos de Granada 2015.....                            | 70 |
| Los preparativos de la candidatura .....                                   | 71 |
| Caminando hacia Granada 2015.....  | 73 |
| La construcción de la imagen de Granada .....                              | 80 |
| Cuestionamientos que suscita la Universiada.....                           | 83 |
| Las justificaciones del mega-evento.....                                   | 83 |
| Discursos en torno a la Universiada.....                                   | 84 |
| Sobre el papel de las instituciones.....                                   | 86 |
| Sobre la oposición a estos eventos.....                                    | 89 |

#### CAPÍTULO V:

##### Del Cierre del anillo a la Ronda Este Metropolitana.

|  |     |
|--|-----|
| Conflictos y resistencias en torno a la implantación de una autovía<br>Metropolitana ..... | 91  |
| Relato sobre una infraestructura .....   | 92  |
| Comienzan las trabas: la consulta pública .....  | 96  |
| ¿Por qué una autovía metropolitana? .....  | 101 |
| A propósito de resistir .....  | 110 |
| Cuando nuestra cotidianidad se hace política.....  | 110 |
| Reflexiones finales: Algunas ideas para el debate .....                                    | 115 |
| Sobre los mega-eventos culturales y/o deportivos.....                                      | 115 |
| Sobre el modelo de ciudad .....  | 117 |
| Sobre la necesidad de resistir.....  | 118 |
| <br>   |     |
| Referencias .....  | 121 |
| <br>   |     |
| Bibliografía .....   | 121 |
| <br>   |     |
| Planes urbanísticos .....  | 124 |
| <br>   |     |
| Otros materiales de colectivos de Granada .....  | 125 |
| <br>   |     |
| Enlaces de interés .....   | 125 |

*Y de este modo echó a andar el Emperador bajo el magnífico palio, mientras el gentío, desde la calle y las ventanas, decía:*

*-¡Qué preciosos son los vestidos nuevos del Emperador! ¡Qué magnífica cola! ¡Qué hermoso es todo!*

*Nadie permitía que los demás se diesen cuenta de que nada veía, para no ser tenido por incapaz en su cargo o por estúpido. Ningún traje del Monarca había tenido tanto éxito como aquél.*

*-¡Pero si no lleva nada! —exclamó de pronto un niño.*

*-¡Dios bendito, escuchen la voz de la inocencia! —dijo su padre; y todo el mundo se fue repitiendo al oído lo que acababa de decir el pequeño.*

*-¡No lleva nada; es un chiquillo el que dice que no lleva nada!*

*-¡Pero si no lleva nada! —gritó, al fin, el pueblo entero.*

*Aquello inquietó al Emperador, pues barruntaba que el pueblo tenía razón; mas pensó: «Hay que aguantar hasta el fin». Y siguió más altivo que antes; y los ayudantes de cámara continuaron sosteniendo la inexistente cola.*

(«El traje nuevo del emperador», Hans Christian Andersen, 1837)



## AGRADECIMIENTOS

Desde nuestros inicios allá por el 2007, en La Corrala hemos apostado firmemente por el trabajo colectivo en la comprensión de ciertas realidades políticas y en la creación de conocimientos disidentes. Así, este libro que tienes en tus manos se debe al esfuerzo conjunto de un grupo de personas que merece la pena resaltar, y a todas ellas queremos dedicárselo:

A la Biblioteca Social Hermanos Quero, proyecto autónomo que, desde la ciudad de Granada y más allá de los límites territoriales de ésta, promueve la insurrección de las ideas, la práctica y una memoria histórica diferente a la diseñada por los poderes hegemónicos.

A Cristina Villalba e Ignacio Álvarez por la revisión final del texto, y a Silvio, por las labores de maquetación y diseño de cubierta.

Finalmente, agradecer también a la Asamblea contra la Ronda Este y a la Asamblea contra la Universiada y en Defensa del Agua, su labor en la elaboración de muchas de las ideas que aquí hemos intentado desarrollar; así como a sus gentes, compañeras con quienes confluimos en nuestras cotidianidades en el intento de recuperar el control de nuestras propias vidas.

## INTRODUCCIÓN

### AVISO PARA NAVEGANTES

Para ayudar a comprender de forma ordenada y lógica los contenidos que presentaremos en este libro, hemos visto oportuno introducir una serie de «avisos» sobre el trasfondo que subyace en este texto. Algunos de estos aspectos son de carácter técnico, como la presentación de las cuestiones generales y las pretensiones del libro, o nuestras motivaciones, el bagaje y realidades de las que se parte, además del público al que se dirige; otros complementan el significado del mismo y lo contextualiza en un espacio y un tiempo determinados.

Empezaremos por las motivaciones, el porqué nos decidimos a escribir este libro. A este respecto rescatamos algunas ideas: la necesidad de visibilizar algunas de las formas actuales en las que se busca *hacer ciudad*; cómo se desarrollan e implementan los proyectos de transformación urbana en nuestros entornos; la manera en que nos afectan estos procesos; además de visibilizar algunos aspectos, intereses e intencionalidades que se esconden bajo estos modelos de desarrollo urbano y las dimensiones del conflicto que suponen. Se trata a su vez de sintetizar y «traducir» un importante volumen de información, a veces pública, a veces no tanto, fundamental para poder opinar y decidir sobre los conflictos en cuestión, pero que sin embargo se mantiene alejada del público general, ya sea a través de una complicada terminología técnica, de procedimientos que requieren de determinada formación, o simplemente tergiversando u omitiendo información que permita «vender» mejor sus productos e impedir que se genere debate y movilización en torno a los mismos.

Pero lo que nos lleva a la elección de la temática que tratamos ha sido, sin duda, nuestro posicionamiento ante las realidades que vivimos. Somos sujetos, somos actores, somos parte activa

del conflicto. Es decir, no hemos sido nosotros los que hemos buscado la temática, sino que ésta nos la hemos encontrado en nuestro camino, convirtiéndose en una necesidad real de conocer el ámbito en el que actuamos. Así pues, además de su valor divulgativo, enfocamos el presente texto como un instrumento de difusión de información, de reflexión e incluso de motivación para *indignarse* y ganar potencia para hacer frente a los propios conflictos en los que cotidianamente nos vemos inmersos. Dicho de otra manera, buscamos contribuir a crear/consolidar una memoria histórica diferente a la que nos ofrecen las vías oficiales, construida desde un posicionamiento crítico adquirido en el trabajo colectivo y la experiencia política. Esta memoria histórica no se refiere únicamente a los conflictos que se generan, sino también a los procesos organizativos de oposición, a las asambleas que se conforman para afrontar colectivamente estos conflictos. De esta manera, las ideas y conocimientos que promueve el presente texto no pertenecen a aquellos que estamos escribiéndolas, sino a aquellas experiencias colectivas en las que hemos participado y que nos trascienden.

De ahí que el público al que va dirigido el libro sea, la «población general». Lo que a su vez supone una diversidad de lectoras entre las que se pueden encontrar vecinas de los barrios, habitantes de la ciudad, profesionales, estudiantes, colectivos y asociaciones... y todo aquélla que pueda estar interesada en el tema. Asunto que nos conduce a la cuestión del lenguaje en que se escribe. La asociación del lenguaje técnico, complejo, a una mayor rigurosidad, veracidad... se convierte frecuentemente en un obstáculo para llegar a «otra» gente que se ve afectada, pero que no cuenta con el bagaje conceptual suficiente —que no capacidad— para comprender determinados códigos. Es cierto que a veces se hace complicado utilizar un lenguaje que simplifique las cosas sin que pierda sustancia su contenido; pero no por ello se ha de perder de vista esta necesidad. En estas páginas lo hemos intentado, aunque seguramente nos quede mucho que mejorar.

Queda presentar el espacio desde el que se escribe este libro, el Grupo de Estudios Antropológicos «La Corrala». La diversidad de usuarios de determinados conceptos, en tiempos donde los discursos de los diferentes *bandos* son utilizados por unos y por otros —según se esté en el poder o en la oposición—, hace cada vez más necesario conocer desde dónde se escribe, cuál es su contexto, los posicionamientos y sus intenciones. En este sentido, una primera aclaración sería el nombre del grupo —que responde a sus inicios, allá por el otoño de 2007—. A pesar de que se hace referencia a una disciplina científica, la Antropología, no podemos definir el proceso que ha llevado al presente texto, como estrictamente «científico», ya que no ha estado limitado por los rígidos parámetros establecidos por la Academia, que por una parte hemos considerado en ocasiones como limitadores<sup>1</sup> del acceso al conocimiento y, por otra, responsables de la jerarquización del saber y destrucción de otros conocimientos, igualmente significativos, pero con menor *poder* —que no potencia—.

Un segundo aspecto definitorio del grupo es la Autonomía, la cual entendemos en una triple vertiente: autonomía técnica, consistente en un mayor control del proceso de estudio, de sus ritmos, herramientas a utilizar o la redacción y exposición de los materiales; autonomía política, tanto de las instituciones políticas formales, como de la Universidad, empresas... es decir, nosotros definimos los intereses y orientaciones de los conocimientos que adquirimos y proyectamos, y; autonomía de aprendizaje, entendida como la toma de responsabilidad de la persona y, en nuestro caso, también del colectivo, sobre su propio proceso de absorción, transformación y emisión de conocimiento; o lo que es lo mismo, de su propio aprendizaje. Esta triple autonomía supone, pues, asumir el timón de nuestros estudios y escritos, tomando como referencias las diferentes fuentes de información —bibliografía científica y documentación técnica; consultas al

---

<sup>1</sup> Para más información sobre la crítica al sistema científico, podéis consultar alguno de nuestros trabajos anteriores: Rodríguez Medela, 2010; Rodríguez Medela y Salguero Montaña, 2011.

personal experto; o las experiencias del propio vecindario—, pero decidiendo nosotros mismos sobre lo qué queremos aprender, las formas de adquirir tal conocimiento y los usos que queremos darle a los mismos.

Una vez presentadas algunas ideas que complementan la lectura de este libro y para que el lector se familiarice con lo expuesto en las siguientes páginas, presentamos brevemente los aspectos en los que se adentrará cada uno de los capítulos del presente texto. A pesar de que no hay una diferencia explícita en la organización del texto, el libro está conformado por tres partes: una primera parte integrada por los dos primeros capítulos —*La marca ciudad y su implantación en los imaginarios urbanos* y el *Contexto urbanístico de Granada*—, donde se introduce un marco teórico relativo a la Marca de Ciudad y los grandes eventos como marcos de transformación urbana, además de presentar los antecedentes y contexto actual de estos procesos en la ciudad de Granada. Una segunda parte compuesta por los dos siguientes capítulos — *La Conmemoración del Milenio de la fundación del Reino de Granada y Otros eventos para la renovación urbana. La Universiada Granada 2015*—, analiza dos ejemplos de mega-eventos en Granada, uno asociado a la cultura y otro al deporte, que acaban confluyendo en la imagen de marca *Granada 2015*, que da título al libro. Si los capítulos anteriores tratan la cuestión de los grandes eventos como marco de infraestructuras, la tercera parte, compuesta por el último capítulo —*Del Cierre del anillo a la Ronda Este Metropolitana. Conflictos y resistencias en torno a la implantación de una autovía metropolitana*—, se centra en analizar, a modo de ejemplo concreto, el proceso de implantación de una de las grandes infraestructuras que se incluyen dentro de los marcos de transformación urbana referidos en los capítulos anteriores. Finalmente, cerramos el libro con un apartado —*Reflexionando sobre lo dicho. Algunas ideas a considerar*— que recupera algunas de las principales ideas y reflexiones desarrolladas en el texto, sobre los mega-eventos culturales y/o deportivos, el modelo de ciudad y la necesidad de resistir.

Finalmente, cabe recordar que no escribimos este libro desde un posicionamiento neutro, alejado de la realidad analizada, sino que, como hemos dicho, formamos parte de ella en toda su complejidad. El hecho de vivir estos procesos como propios, desde dentro, hace difícil no posicionarse al respecto, ya que los presenciamos en nuestra cotidianidad y percibimos los efectos que están generando no sólo en nuestros entornos, sino en otras partes donde se repiten procesos muy similares. Estamos, pues, en contra de estos modelos de transformación, de su manera de llevarlos a cabo, de las dinámicas que generan y, sobre todo, de la falta de «poder» —entendido como «potencia»— a la que queda relegada la población. En su lugar, apostamos por otros modelos a través de los cuales todas nosotras seamos capaces de organizarnos por nosotras mismas y de decidir sobre qué queremos y cómo lo queremos.



## CAPÍTULO I: LA MARCA CIUDAD Y SU IMPLANTACIÓN EN LOS IMAGINARIOS URBANOS

El complejo sistema de *marketing* urbano y marcas de ciudad se está consolidando como estrategia para transformar muchas de las ciudades de hoy día. Pero ¿se trata de algo novedoso? ¿con qué ejemplos históricos contamos? ¿es una cuestión particular de alguna ciudad concreta o se inserta dentro de un modelo de ciudad concreta? ¿qué papel juegan los mega-eventos deportivos en todo esto? ¿de qué manera se interrelacionan aspectos como la cultura y el progreso? ¿cuál es el trasfondo de estos eventos y de la transformación de la ciudad? Éstas eran algunas de las preguntas que nos hacíamos cuando preparábamos nuestro pasaje. Preguntas que hemos tratado de resolver a través de un viaje en el tiempo y en el espacio, mediante el cual ubicamos el proceso de cambio que vive la ciudad de Granada, y que trataremos en páginas posteriores.

### PLANIFICACIÓN URBANA, GESTIÓN CULTURAL Y VENTAJA COMPETITIVA

A continuación presentamos una reseña histórica que relata, a grandes rasgos, los diversos modos de promoción urbana, hasta llegar a la época actual con el marketing urbano y la marca de ciudad; después de lo cual, prestaremos atención al papel que actualmente desempeña la cultura como elemento clave en los procesos de transformación urbana.

#### *De la colonización de América a la deslocalización en la era postindustrial*

La última de las Trece Colonias de la corona británica en el sureste norteamericano, Georgia, era a mediados del siglo XVIII una zona



próspera, rica en arroz y maíz y con grandes extensiones de terrenos disponibles tras el desplazamiento de la población nativa, creeks y chérokis. Esta serie de ventajas propiciaron que aumentase el número de colonos que, procedentes de la metrópolis inglesa, eligiesen al futuro Estado sureño como destino residencial y productivo. Este «efecto llamada» respondía, entre otras cosas, a una promoción territorial más o menos planificada desde las esferas institucionales, primero británicas y después norteamericanas, tras su constitución en enero de 1788 como estado estadounidense. Stephen V. Ward narra en «Selling Places. The Marketing and Promotion of Towns and Cities, 1850-2000» (1998) la que considera que pudiera ser una de las primeras formas de *marketing* territorial, orientada a publicitar la disponibilidad de grandes extensiones de terrenos para los colonos. Cuenta Ward que en 1773 un primer comunicado del gobernador de Georgia garantizaba la disponibilidad de tierras, resultado del hospedamiento a la población nativa. Los términos del acceso a estas «nuevas tierras» debían ser lo suficientemente atractivos para el hombre blanco, es decir, ofrecer algún tipo de ventaja que determinara al colono a elegir esta zona, en lugar de otra. Dichos términos se referían al número y al tipo de colonos: el cabeza de familia contaba con 100 acres, más otros 50 por su esposa, por cada uno de sus hijos, por cada esclavo masculino y por cada sirviente blanco, y; otros 25 acres más por cada sirvienta blanca entre 15 y 40 años. El comunicado gubernamental destacaba algunas de las «ventajas competitivas» del territorio: la fertilidad de las tierras, la facilidad con que se podrían distribuir los productos, la abundancia de agua y la promesa de seguridad. Fueron temas comunes, que se repitieron una y otra vez en la promoción de la colonización.

Mientras el asentamiento colonial avanzaba, durante la Guerra de la Independencia (1775-1783) la venta de tierras se convertiría en el producto más publicitado en los periódicos y pósters de la época, creándose un potente mercado inmobiliario del suelo. Este proceso de colonización se fue acelerando gradualmente durante las primeras décadas de los recién creados EE.UU., desembocando en el «Tratado de *Indian Springs*» (1825) mediante el cual, los caciques *creek* cedieron la mayor parte de su territorio en Georgia al «hombre blanco» para su adquisición privada.

Para Ward, uno de los momentos claves en el proceso de acceso y asentamiento colonial se produce en 1840, cuando se abre una ruta marítima regular entre Europa y América del Norte. La accesibilidad a los nuevos territorios era ahora la gran ventaja competitiva, incidiendo radicalmente en la transformación de Norteamérica en un atractivo destino migratorio. La puesta en valor de la accesibilidad, vinculada a la movilidad que generaban unas primeras grandes infraestructuras de transporte, se completaría en esta misma década con la construcción de las primeras vías ferroviarias para trenes a vapor, que conectaban los puertos del Atlántico con el interior del país. Concluye Ward que «hasta ese momento, los flujos migratorios, a parte de ser influenciados por las publicaciones, habían estado estimulados más por los contactos personales, a menudo basados en el parentesco o en las afinidades religiosas», si bien con el aumento y mejora de la movilidad que contribuía a una mayor accesibilidad al territorio, comienza a gestarse un proceso organizado y sistemático de promoción del territorio, o de marketing territorial (Ward, 1998: 28).

A partir de la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo de los sistemas de comunicación y el cambio de la concentración industrial hacia una economía financiera ha generado la deslocalización de las grandes industrias, que pudieron trasladarse a otros puntos en donde los costes de producción eran menores. En occidente, el resultado ha sido que la sociedad de consumo ha transformado la estructura productiva, acelerando el paso de una economía industrial a otra terciaria (Cócola, 2009: 88), en su mayoría servicios de información y conocimiento, y cuyo sistema desarrollado de telecomunicaciones permite localizarse en cualquier lugar del planeta (Borja; Castells, 1997: 36).

En el Estado español el nuevo modelo se retrasaría algunos años y habría que esperar hasta 1959 para el fin de la autarquía y el inicio de un período de lanzamiento del desarrollo económico, y de reactivación y liberalización de la economía española. El gobierno de Franco contaba entonces con un equipo de hombres del Opus Dei, responsable del cambio de orientación económica estatal. Las nuevas medidas liberalizadoras que introduciría el entonces Ministro de Vivienda, el «falangista integral» José Luis

de Arrese, tuvieron su reverso en la limitación de las inversiones públicas no productivas, y dentro de ellas, de las asignaciones presupuestarias para el sector de la vivienda (Terán, 1982: 363). Al cabo de la primera década, el sector de la construcción había experimentado un notable ascenso, parejo a la nueva coyuntura económica y demográfica.

Esta «batalla económica librada en el seno del proceso de globalización» fue pareja a un proceso de descentralización de competencias del Estado, lo que trajo consigo un profundo replanteamiento de las ciudades, de sus modos de organización y prácticas operativas cotidianas. Los métodos conocidos del *management* público fueron un ejemplo de ello. La desarticulación del Estado benefactor, en el cual se había construido el enfoque de la gestión territorial con un fuerte acento en las inversiones públicas y un marco regulador y determinado, ha dejado paso a un esquema en donde el aparato público toma el rol de promotor (Paz, 2004: 140).

Así, las políticas de imagen tendentes a posicionar competitivamente a las ciudades son algunas de las herramientas surgidas en el marco de estos procesos de liberalización económica, deslocalización industrial y de descentralización pública; junto a otros interrelacionados «como la interdependencia económica, la globalización de la información, o la conformación de un nuevo orden internacional, alentados a partir del predominio de las reformas neoliberales que alentaron la descentralización de los Estados» (Keohane; Nye, 1988). Fue concretamente en los años noventa, cuando las modalidades de gestión urbana experimentaron transformaciones que significaron un salto cualitativo en el desarrollo de las ciudades, en gran parte de características irreversibles (Fernández; Paz, 2005). Esta expansión del *city marketing* se debió, entre otras razones, al desarrollo de infraestructuras de transporte y comunicaciones y de las tecnologías e informática de las comunicaciones, que trajeron consigo el incremento de la competencia por inversiones, turistas y residentes a todos los niveles de agregación espacial (estados, regiones y, por supuesto, ciudades). La creciente competencia interterritorial ha dado como resultado la aparición de un mercado de ciudades y ello sienta las bases para considerar la ciudad como una organización

que lucha con otras ciudades en un mercado y que, para hacerlo de manera exitosa, recurre a herramientas de gestión empresarial para el diseño de su estrategia, entre las cuales se encuentra la orientada a la demanda por excelencia: el marketing (Seisdedos, 2006: 49).

### *El marketing urbano en el diseño del modelo de ciudad*

El marketing urbano está orientado al desarrollo de los atributos de la ciudad en forma positiva para definir y promocionar cada recurso de la ciudad como ventaja competitiva en comparación con otras ciudades; y tiene como finalidad última el desarrollo de una imagen pública de aceptación en referencia a la ciudad y los atractivos que contenga (Fernández; Paz, 2005). De esta manera, cada colectividad local es percibida de una manera por su Administración, por las empresas y por las otras colectividades (Benko, 2000: 7).

Dada la importancia decisiva de la interpretación del consumidor en un escenario global de comercialización del territorio, la consolidación de «imágenes inducidas»<sup>2</sup> representa una potente estrategia de construcción de identidad territorial, la cual se acaba reafirmando a modo de marca de ciudad capaz de transmitir a los diferentes públicos mensajes vinculados a todo aquello relacionado con el concepto patrimonial del propio territorio. Por tanto, el valor añadido en una situación de dura competencia entre destinos, radica en los valores que se asocian a la imagen de marca turística, que representa la primera carga de sensaciones y emociones que percibe el potencial turista y/o visitante antes de decidirse por uno u otro destino (Jiménez; San Eugenio, 2009: 279); en términos más sencillos, la imagen que cada uno de los potenciales turistas tiene sobre cada destino es importante a la hora de elegir destino vacacional (Jimeno, 2005).

---

<sup>2</sup> Miossec (1977), a este respecto, introduce el término de «imágenes inducidas», refiriéndose a aquellas que se «prefabrican» mediante variadas estrategias de marketing, publicidad y creatividad; e imágenes inducidas generadas *in situ*, a aquellas que son producto de la organización de un evento de mayor o menores dimensiones.

Enfoque similar al del turista/consumidor, por ende, será el adoptado por las empresas a la hora de ubicar o re-ubicar sus centros productivos. Uno de los grandes atractivos territoriales, en este caso, es la disponibilidad de grandes extensiones de suelo destinados a usos industriales y/o comerciales, tales como los parques tecnológicos que, cada vez más, están sustituyendo a los polígonos industriales. Correlativamente, la accesibilidad y movilidad a estos nuevos núcleos es otro de los criterios al que el colectivo inversor se remite a la hora de decantarse por el Área metropolitana de una ciudad o de otra; es aquí donde desempeña un importante papel la construcción de grandes infraestructuras del transporte. Éstas incluyen principalmente viales de gran capacidad —autovías, autopistas, VAU según el PGOU—, junto con las conexiones entre unos y otros viales y accesos, y vías ferroviarias —la introducción y expansión del AVE es un buen ejemplo de esto— (Rodríguez, Salguero, 2009a: 79).

Por ello, tanto en lo concerniente al turismo y al consumo, como a la industria y a otros servicios, como veremos a lo largo de estas páginas, la competencia entre ciudades a través de sus marcas corporativas representa uno de los principales factores que actualmente impulsan los procesos de renovación urbana. Transformar para modernizar, modernizar para vender.

La implementación de estrategias de marketing en la gestión va a permitir «dotar a la ciudad de aquellos atractivos que satisfacen a los ciudadanos, a los visitantes o a los inversores, siendo el comercio y las actividades del área urbana elementos estratégicos para la diferenciación de la ciudad y factores que crean una ventaja competitiva sostenible en las ciudades del tercer milenio» (Elizagárate, 2005: 49). A diferencia del marketing en general, en el diseño e implementación de la marca ciudad a través del marketing urbano intervienen un número de actores mucho mayor que en el de cualquier otro producto o servicio: habitantes, políticos, empresarios, artistas, turistas, periodistas, potenciales inversores externos, funcionarios públicos, etc. Si bien es claramente constatable esta diversidad de actores interesados en la promoción de la ciudad, la del variado público objetivo al que ha de satisfacer este nuevo modelo —ciudadanos, visitantes e inversores—, urge realizar algunas

matizaciones vinculadas al propio concepto de ciudadanía, como por ejemplo, quiénes ostentan la condición de ciudadano legitimado para refrendar o no los valores asociados que tratan de implementarse; o si los atractivos, recursos o valores a potenciar sirven de referencia para el grueso de la población o, por el contrario, para un sólo colectivo social diferenciado material y simbólicamente del resto (grandes empresas de hostelería y restauración, agencias de viaje, constructoras y promotoras inmobiliarias, pequeños y medianos promotores de vivienda, etc.).

El marketing urbano no es la única disciplina que orienta la gestión urbana, o al menos, no ha de circunscribirse necesariamente a la acepción expuesta anteriormente. En una línea distinta, Fernández y Paz (2005) proponen un enfoque crítico de la marca ciudad que asuma la necesidad de nuevos signos de identidad, lejos de la extrapolación simplista de «técnicas mercadológicas» a entidades de naturaleza complejas como las ciudades. Considera a la marca como un constructo sociohistórico y al diseño de marcas de ciudades como un proceso de creatividad ciudadana, de producción simbólica de carácter social y como un potenciador de las posibilidades de inserción competitiva en el sistema urbano mundial. En aras de superar la lógica mercadológica, para el diseño de signos de identidad urbana, apuestan por otros métodos destinados a la generación de campos creativos sinérgicos, como los eventos de intervención de grandes grupos, o *large group intervention: search conference, future search, the conference model, open space technology, real time strategic change...* (Friedmann, 2004). El objetivo prioritario es fomentar procesos de creación comunitaria de marca y valor de marca donde se arribe a diseños consensuados de logo y eslogan en términos de un atributo o conjunto de atributos de identidad territorial. El concepto clave de éstas es el *empowerment*, dar poder a la ciudadanía para avanzar en la definición de los elementos conceptuales básicos de una marca y de un valor de marca ciudadana en un marco de políticas públicas que le otorguen un sentido estratégico a los programas y acciones (Fernández; Paz, 2005).

Otras visiones menos críticas, no obstante, redefinen el concepto de marketing urbano y se desmarcan del denominado «en-

foque de ventas», para entender el marketing de ciudades como la disciplina que busca situar a los clientes en el centro de la estrategia competitiva, dirigiéndola no a la globalidad del mercado, sino a segmentos con diferentes necesidades mediante estrategias *ad hoc* (Seisdedos, 2006: 47,48). Esta imagen más beneplácita del marketing de ciudades considera central a la figura del cliente que, aunque diversificada, relega a un segundo plano la del ciudadano, o habitante, que ha de percibir la importancia de la reinención de la marca ciudad y, a ser posible, percibir positivamente el conjunto urbano en estado de reinención.

En base a lo expuesto, podemos entender a la marca ciudad, en su concepción más neutra, como el nombre, término, símbolo o diseño, o combinación de ellos que trata de identificar las características de la ciudad y diferenciarla de otras ciudades (Florián; Sanz, 2005: 3-6). Es así, como la ciudad se identifica y diferencia formalmente de su competencia mediante la marca y sus símbolos, que son un activo intangible que permitirá a los clientes manifestar sus preferencias (Elizagárate, 2003: 54).

Según Calvento y Colombo (2009: 266), en la marca ciudad intervienen entremezclados los conceptos de identidad e imagen; conocer la identidad de la ciudad para luego comunicarla al público objetivo, de ahí la conformación de una imagen territorial, explican. «Toda ciudad tiene una imagen», pero esta imagen más o menos real no basta, no vende; en palabras de las autoras, «lo importante es evolucionar hacia algo más poderoso, que agregue valor a los esfuerzos públicos, institucionales y comerciales y, en general, a todas las actividades políticas, económicas y culturales donde se involucra la identidad». En esta búsqueda ulterior de «algo más poderoso» se enmarcan, por ejemplo, los grandes eventos culturales y/o deportivos, tales como la celebración de una Exposición Universal o de unos Juegos Olímpicos, y las declaraciones internacionales de interés, como la de «Capital Europea de la Cultura», título conferido por la Comisión y el Parlamento europeos a una o dos ciudades europeas, en virtud del cual durante un año tienen la posibilidad de mostrar su desa-

rollo y vida culturales<sup>3</sup>, o las de «Patrimonio de la Humanidad» que concede la UNESCO con el objetivo de catalogar, preservar y dar a conocer sitios de importancia cultural o natural excepcional para la herencia común de la humanidad<sup>4</sup>.

La marca ciudad deberá crear un valor asociado a la misma, ya que la lealtad del consumidor aumentará si el valor coincide con el suyo (Anholt, 2007: 6); para ello, la marca ciudad se asocia a una serie de activos y recursos urbanos existentes o proyectados, a unos valores que se identifiquen con el modelo de ciudad perseguido —el cual, como veremos, no tiene por qué coincidir con el real— y a la mayor capacidad posible de atracción de capital. Así entendida, la marca debe comunicar efectivamente la esencia y la identidad de esa ciudad, y transformarse en un activo altamente estratégico para potenciar los valores culturales, los negocios turísticos y comerciales de la misma (Agüero et al, 2006: 1), razón por la cual la marca ciudad se ha convertido en una de las principales estrategias de inserción de los espacios locales —ayuntamientos, mancomunidades, regiones...— en los mercados nacionales (Calvento; Colombo, 2009: 262) e internacionales (Calvento; Ochoteco, 2009: 60); y es que en la actualidad, existe un mercado global de capitales al que las ciudades tienen que acceder y la forma de hacerlo es potenciando sus ventajas competitivas (Fernández; Leva, 2004: 15).

Tres son las concepciones que Calvento y Colombo (2009: 267) señalan de la marca ciudad, las cuales determinan distintas formas de implementación de esta herramienta: concebida como marketing territorial, con el objetivo de desarrollar una imagen pública de aceptación en referencia a la ciudad o región y los atractivos que contenga (Florián; Sanz, 2005: 3); como promotora de la identidad y a la vez opuesta a la extrapolación simplista de técnicas de marketing a entidades de naturaleza complejas como las ciudades (Fernández; Paz, 2005); o

3 Para más información, véase: [http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc413\\_en.htm](http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc413_en.htm) [última consulta: 27/03/2011]

4 Para más información, véase: <http://whc.unesco.org> [última consulta: 27/03/2011]



como herramienta que cobra sentido si se enmarca en Planes Estratégicos, ya que la «cuestión de la Identidad y la Imagen Territorial, se han convertido en un aspecto fundamental de la estrategia competitiva de las organizaciones territoriales, comenzando desde las locales, a los fines de la planificación y gestión estratégica del desarrollo competitivo del territorio» (Cotorruelo, 2001:123).

La implementación de un nuevo imaginario colectivo urbano no es el único resultado del diseño o, en su caso, de la reinención de la marca ciudad. La ventaja competitiva que genera la puesta en valor de la nueva marca ciudad también incide notablemente sobre la morfología urbana, así como sobre su estructura y organización social; es decir, la competencia entre ciudades, constituye «uno de los factores impulsores de los procesos de renovación urbana» (Sabaté, Tironi, 2008: 5).

Si el espacio urbano no se adecua en cada momento a las necesidades del sistema productivo, quedará fuera del circuito de localización de industrias, empresas o inversiones, entendiendo por espacio urbano no sólo su forma, sino su estructura y su organización social. En este sentido, la evolución de las ciudades es una continua adaptación a los cambios que se generan en las relaciones económicas de la sociedad en cada momento histórico (Cócola, 2009: 88). Esta transformación urbana está presente en muchos de los discursos de los entes públicos y de otros grupos de poder vinculados a la propia marca, la cual no solo legitima a los procesos de renovación, sino que éstos a su vez retroalimentan también a la marca.

En el caso de Granada, la celebración de sendos eventos —uno cultural, el Milenio, y; otro deportivo, la Universiada— que conforman la actual marca Granada, buscan la aceptación de la ciudadanía en aras de las anunciadas mejoras. El viernes 26 de octubre de 2007, cuando el entonces Presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, anunciaba en Granada la conmemoración del Milenio, añadía que «en 2013, como sucedió con otras infraestructuras cuando se hizo el campeonato de esquí, estarán terminados el AVE, las autovías, la ampliación del aeropuerto, el Centro Lorca, el espacio escénico, la cuarta fase del

Parque de las Ciencias, el Metro...»<sup>5</sup>. En la misma línea, Javier Jiménez, presidente de la Cámara de Comercio de Granada, postularía más tarde la necesidad de «diseñar y promover la Granada del segundo cuarto del siglo XXI, planificando infraestructuras de todo tipo necesarias para ese reto», y de «que el Milenio sea el gran contexto en el que Granada consensúe definitivamente un proyecto de desarrollo de futuro que vaya más allá de la propia celebración de 2013»<sup>6</sup>.

En estos términos, como ya hemos adelantado, la marca ciudad es un elemento clave en la transformación urbana, que incide directamente sobre cada uno de los tres pilares que sustentan la ordenación del territorio: la habitabilidad, la movilidad y el espacio público. También interviene sobre los procesos de reforma interior y expansión urbana en los que se materializan estos pilares, y las dinámicas asociadas a los mismos, como la aglomeración urbana y la sectorización geográfica, además de la fiscalización y control del espacio público. En el caso que nos ocupa, la ciudad de Granada y su Área metropolitana, la nueva marca Granada es el corolario de las políticas públicas neoliberales que, arropadas por los intereses de grandes corporaciones, están destinadas a asociar una serie de atributos singulares y exclusivos por los que se puede identificar, reconocer y diferenciar dicha ciudad de otras, promocionando cada recurso de la ciudad, o diseñando otros nuevos, como ventaja competitiva (Rodríguez, Salguero, 2011).

### *La cultura como valor en alza*

La ciudad entendida como centro de atracción de capital puede adoptar distintas formas, generalmente vinculadas a la potenciación de ámbitos económicos, culturales, atractivos para inversio-

---

5 Véanse las ediciones digitales de El Ideal de Granada y de La Opinión de Granada de 27 de octubre de 2007.

6 Véanse las ediciones digitales de El Ideal de Granada y de La Opinión de Granada de 7 de marzo de 2009.

nistas, turistas y otros, con el fin de posicionar al país, región o ciudad en cuestión, en el escenario internacional. Así, se encuentran aquéllas que apuntan únicamente al turismo, otras que buscan potenciar sus sectores exportadores y algunas más que se abocan a estructurar una marca-país integral que abarque la promoción del turismo, la industria, el comercio exterior, la cultura, la tecnología, etcétera (Calvento; Ochoteco, 2009: 64).

Los ejemplos de algunas de estas técnicas, del mismo modo que los mercados, pueden ser de lo más diversos y a la vez más específicos. Podemos citar desde la tematización de espacios de consumo fácil e instantáneo para el turista, en los que la cultura local es embalsamada y exhibida en formato *tour* guiado o *souvenir*, ofreciendo en ellos todos los servicios que el turista global espera encontrar (Cáceres, 2005: 1); la monumentalización historicista de los centros urbanos (Cócola, 2010: 82); la museificación de espacios representativos de las ciudades, centros históricos, barrios simbólicos, a través de la representación de atmósferas culturales cargadas de símbolos mediatizados provenientes de las artes, música, cine entre otros (Cáceres, 2005: 5); o de modo mucho más *ad hoc*, la «especialización» gay (García, 2011: 440), que suele ser recuperada en la promoción urbana (Ward, 1998: 227), o la recuperación de la denominada «neo-bohemia» (Lloyd, 2006).

Podríamos igualmente distinguir las políticas de marketing urbano en función de a qué valor o valores se asocian la ventaja competitiva, cuya elección frecuentemente se determina en base a la lógica capitalista, «ya que los beneficios serán más altos cuanto más cercanos se encuentren de los valores y las creencias de los clientes» (Paz, 2004: 123). Valores tan dispares pero interrelacionados como la capitalidad, la accesibilidad intra e interurbana, la diversidad de bienes de consumo y servicios, la seguridad ciudadana o la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente son sólo algunos ejemplos; pero es sin duda la cultura el principal valor en alza, el cual, como veremos, es también discurso legitimador y marco de las principales transformaciones urbanas. A juicio de algunos autores, hasta el propio urbanismo moderno se ha hecho eco de ello; «recuperando en el último tercio de siglo un enfoque mucho más contextual, preocupado por lo identita-

rio; o impulsando el denominado discurso de recuperación de la ciudad, que entre sus principales operaciones urbanísticas incluye a la revalorización de la ciudad histórica del XIX y del XX» (Sabaté, Tironi, 2008: 9). La cultura, por ello, se ha convertido en la fuerza motriz del reposicionamiento de las marcas ciudad y, también, de las marcas país, de la mano del «turismo cultural» que permita a ciudades y países posicionarse no exclusivamente como «destinos de sol y playa», sino como diferentes al resto de destinos (Jimeno, 2005). La imagen cultural es también ventaja competitiva.

Si la cultura de un grupo social determinado es asumida como valor de marca de una ciudad, al ser un recurso intangible no puede ser reproducible por la competencia (Anholt, 2007:97). De esta manera, la identidad cultural ha pasado de ser un elemento clave en la construcción de los estados nacionales a constituir una ventaja competitiva en el mercado internacional de ciudades. Y las posibilidades que ofrece la puesta en valor de la identidad o identidades culturales son cada vez más amplias y diversas; es el particular caso de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla que, por su enclave geográfico fronterizo y multicultural, han implementado sendas marcas urbanas inspiradas en una armoniosa convivencia multiétnica y multirreligiosa. «Ceuta, Ciudad Multicultural» y «Melilla, Tierra de Culturas» son los respectivos eslóganes de las marcas ciudad que podemos encontrar en sus folletos turísticos. Por no extendernos demasiado, nos centraremos en el caso de la Ciudad Autónoma de Melilla, en cuya promoción turística se ha implementado la idea de «las cuatro culturas», de las «cuatro melillas» —«la cristiana, la musulmana, la hebrea y la pequeña Melilla hindú»— como elemento dinamizador cultural y turístico de la Ciudad y eje central de su *city marketing*, junto a la «Melilla Modernista». Cuatro culturas que «sin renunciar a sus señas propias de identidad, se enriquecen diariamente en el contacto diario» [sic], añade su espacio web<sup>7</sup>. A su vez, la Ciudad Autónoma remarca como signos identitarios de cada una de ellas lo religioso, y fruto de ello es, por ejemplo, la Ruta de los

<sup>7</sup> Véase: [www.melillaturismo.com](http://www.melillaturismo.com) [última consulta: 27/03/2011]

Templos, que desde hace algunos años viene desarrollando el Patronato de Turismo y Transporte en colaboración con algunas entidades religiosas de las confesiones católica, musulmana, judía e hindú, en virtud del cual se acomete un proceso de renovación urbana, «que busca explicitar la especificidad y particularidades de la urbe, además de hacerse más competitiva» (Rodríguez Medela, 2010: 190), regenerando en este caso la imagen de algunos lugares de culto emblemáticos. Sin embargo, la enumeración de estas cuatro identidades es, cuanto menos, insuficiente, desde el momento en el que otra confesión más, la cristiana evangélica en toda su heterogeneidad confesional, cultural y étnica, existe y pervive en la ciudad rifeña en mayor número que las confesiones hebrea e hindú y con una trayectoria histórica considerable. A pesar de ello, la comunidad evangélica no participa en la construcción de la «Melilla, Tierra de Culturas» probablemente por carecer de cierto componente exotista e histórico que intensifica la fabricación de imágenes territoriales para su posterior consolidación en el imaginario colectivo de la ciudad.

El potencial económico y financiero de la cultura en la construcción de la marca ciudad es, según lo expuesto, más que significativo. Agustín Cocola, a propósito del Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona, el MACBA, y su función en la marca Barcelona, explica cómo el estudio del «modelo Barcelona»<sup>8</sup> no sólo implica conocer la respuesta política a la deslocalización industrial conducida en forma de remodelación urbana y social, sino que además, supone analizar de qué manera se ha construido una marca de ciudad capaz de crear una infraestructura cultural con el fin de convertirla en atractivo competitivo (Cocola, 2009: 89, 90).

Esta hipótesis nos invita a dilucidar entonces si el estudio de los modelos de otras ciudades nos acercaría igualmente a los procesos de diseño e implementación de sus propias marcas; concretamente el del modelo de la ciudad de Granada, al que hemos

---

<sup>8</sup> Para un estudio más detallado del «modelo Barcelona» véase: CAPEL SAÉZ, Horacio. 2005. «El modelo Barcelona: un examen crítico», Ediciones del Serbal, Barcelona.

enmarcado en ocasiones anteriores en otro modelo más general, el de «ciudad capitalista», ya que es la economía y el mercado quienes regulan los cambios estructurales de la ciudad; modelo no exclusivo de Granada, sino extensible a muchas otras ciudades —y pueblos en desarrollo— del Estado español y de buena parte de los estados que se inscriben en el sistema de mercado mundial. El principal factor que articula y orienta este modelo es el progreso económico de la urbe en su conjunto, lo que en la práctica suele traducirse en la mejora de unas personas y/o colectivos sociales en detrimento de otros (Rodríguez, Salguero, 2009a: 63; 2009b: 502). Otra de las particularidades fundamentales y distintivas de este modelo de ciudad capitalista es la extensión de sus efectos más allá de la esfera laboral —como ocurría en la sociedad industrial—, invadiendo todos los ámbitos de la vida cotidiana —hogar, ocio, consumo, relaciones sociales, etc.-; cuestiones que se materializan en los propios procesos de planificación territorial y transformación urbana.

#### MEGALOMANÍAS URBANAS

Anteriormente señalábamos a la celebración de mega-eventos culturales y deportivos y a las candidaturas a reconocimientos o «declaraciones» internacionales, como dos de las principales estrategias de revalorización urbana en el competitivo mercado internacional de ciudades. El interés en ser sede olímpica, capital cultural o patrimonio de la humanidad se ha convertido también, desde la década de los noventa, en el Estado español, en una de las técnicas preferidas por el marketing urbano en la construcción de marcas de ciudad de especial significancia: en 1992 se inicia un profundo proceso de promoción internacional de las principales ciudades españolas, con la conferencia de Paz de Madrid para Oriente Próximo, en octubre del año anterior, seguida de los Juegos Olímpicos de Barcelona, la Exposición Universal de Sevilla y la Capital Cultural Europea de Madrid; y de «avances» como la primera línea de Alta Velocidad Española y la puesta en órbita del primer satélite Hispasat en septiembre de

ese mismo año. No obstante, la introducción de la fórmula de los mega-eventos en España apareció en los años ochenta, cuando se empezaron a promover atracciones y acontecimientos deportivos de la talla de la Copa Mundial de Fútbol en el verano de 1982. Entonces, comenzaron a levantarse estadios que son auténticos centros comerciales, donde al consumo de espectáculo se suma la oferta de hoteles, cafeterías, tiendas de ropa y de *souvenirs*, multimedios, etc. (Annett et al, 2000).

Esta tendencia a la fórmula del mega-evento sigue en el siglo XXI mas viva que nunca: en el caso de la construcción de la *marca Granada* intervendrán decisivamente dos mega-eventos interrelacionados entre sí, uno cultural y otro deportivo respectivamente: la «Commemoración del Milenio de la fundación del Reino de Granada» (2013) y los Juegos Olímpicos Universitarios de Invierno, la «Universiada 2015», los cuales constituyen —como veremos más adelante— el nuevo marco de transformación urbana. Pero la conmemoración de los mil años del reino nazarí en Granada, no es sino una propuesta similar a otras previstas en varias ciudades andaluzas como Cádiz, que en el 2012 conmemora los doscientos años de la proclamación de la primera Constitución española: la Constitución de Cádiz de 1812, «la Pepa», en virtud de la cual se ha implementado la imagen de «Cádiz Ciudad Constitucional»<sup>9</sup>; o el caso de las candidaturas de Córdoba y Málaga a ser Capital Europea de la Cultura para 2016 —promovidas por la Oficina Municipal de la Capitalidad<sup>10</sup> y la Fundación Málaga 2016<sup>11</sup>, respectivamente— título otorgado por la Comisión y Parlamento Europeo a dos ciudades europeas, una de la Europa de los 13 y otra de la Europa de los 27, que «durante un año tienen la posibilidad de mostrar su desarrollo y vida cultural al resto de Europa y el mundo»<sup>12</sup>.

9 Véase: [www.cadiz2012.es](http://www.cadiz2012.es) [última consulta: 09/07/2010]

10 Véase: [www.cordoba2016.es](http://www.cordoba2016.es) [última consulta: 09/07/2010]

11 Véase: [www.malaga2016.es/](http://www.malaga2016.es/) [última consulta: 09/07/2010]

12 Extraído de la Decisión 1622/2006/EC, del Parlamento Europeo y del Consejo de Europa de 24 de octubre de 2006: «Establishing a Community action for the European Capital of Culture event for the years 2007 to 2019».

*El papel de los mega-eventos en la construcción de la marca ciudad*

La promoción y organización de un mega o mega-evento, cultural o deportivo, es una de las estrategias claves en los procesos actuales de construcción de imágenes territoriales, de ciudades y también estados, concretamente de las citadas «imágenes inducidas generadas *in situ*» (Miossec, 1977 y Jiménez, San Eugenio, 2009). La planificación, el diseño y la implementación de estos imaginarios colectivos tienen una aplicación directa en el ámbito de la promoción turística y del Desarrollo, pues son precisamente estos imaginarios los que contribuirán a la materialización de la marca ciudad. Es decir, el evento, por sí mismo, representa una importante estrategia de promoción del territorio y también puede devenir a modo de catalizador de imágenes, de creador de imaginarios capaces de fijar una marca de ciudad en su conjunto (Jiménez, San Eugenio, 2009: 277). Reflejo de esta potencialidad y refiriéndose a los Juegos Olímpicos de Barcelona 92, Vergés explica cómo aquella ciudad que logre adjudicarse el calificativo de anfitriona, monopolizará el simbolismo que el deporte, el civismo y la cultura de más alto nivel internacional asociada a la celebración de unos Juegos Olímpicos para sí: «La celebración y acogida de unos Juegos Olímpicos son, por tanto, algo más que dispensar unas instalaciones para la práctica deportiva. Permiten posibilidades que intentan ser capitalizadas por la ciudad que posee la responsabilidad, al mismo tiempo y bajo este prisma, la capacidad de evolucionar hacia la exportación de una imagen mundial, al tiempo que importar la solución de sus necesidades y sus ansias» (Vergés, 1997: 4).

Y es que tanto esta reconversión de las imágenes territoriales, como la transformación del sector turístico local o regional están, no obstante, vinculados estrechamente a procesos más generales y complejos de renovación urbana y transformación urbanística. Esta estrategia de los mega-eventos responde a una filosofía de iniciativa pública apoyada en agentes privados, lo que se definió como «ciudad empresarial» (Cochrane, 1991: 38). Así, los mismos ayuntamientos deben competir entre sí para localizar los eventos deportivos en sus territorios, al igual que las empresas



rivalizan para atraer consumidores. Este proceso, si bien siempre ha ocurrido, adquiere en los años noventa un carácter más competitivo y rival (Rodríguez Díaz, 2004: 8).

A pesar de que el turismo generado por la organización de un gran evento deportivo —o cultural— se consideraba una inmejorable fuente de divisas para la economía local urbana, «esta consideración se empieza a poner en duda en tanto que la sobreoferta está obligando a las ciudades a sobreinvertir, a efectos de ser más competitivas, añadiendo más valor a las nuevas operaciones urbanas: viarias, aeroportuarias, hoteleras, residenciales, recreativas, etc. Cuanto mayor es la inversión en un evento deportivo, lo que se llama un mega-evento, menor es el beneficio proporcional que se obtiene, tanto en términos económicos como, sobre todo, sociales. Cada vez hay más autores que ponen en duda el supuesto valor añadido que se transfiere con la celebración de grandes competiciones. Normalmente las críticas van dirigidas a la conmemoración de los Juegos Olímpicos, como representación paradigmática del mega-evento» (Rodríguez Díaz, 2004: 3-4).

Por otra parte, la cultura empresarial urbana se basa en el uso del poder político por parte de los ayuntamientos para atraer fuentes de financiación externas o nuevos yacimientos de empleo (Harvey, 1989: 10). El objetivo de estas políticas es, según Rodríguez Díaz, «aumentar los elementos diferenciadores —en términos de planificación estratégica, fortalezas— en relación con otras ciudades que compiten por similares formas de inversión en materia turística-deportiva. En esa nueva regulación es el Mercado el que se apropia de los mecanismos que la modernidad otorgó como privilegios al Estado» (Rodríguez Díaz, 2004: 5).

En última instancia la imagen más inmediata se proyecta sobre el escenario urbano y metropolitano, esto es, el impacto urbanístico de un gran evento. Un ejemplo típico son los Juegos Olímpicos, donde la complicidad pública-privada es inevitable. La regeneración urbana a través de un mega-evento como los Juegos Olímpicos —prosigue Rodríguez Díaz (2004: 7-8)— «no facilita precisamente un reequilibrio de la ciudad-sede, donde se puedan resolver las diferencias sociales y las disparidades, donde se oferte una red de dotaciones sociales proporcionada y justa. Es

más bien al contrario, ya que el Comité Olímpico Internacional (COI), por ejemplo, valora positivamente la concentración de las grandes instalaciones en un radio acotado y sus servicios en un área geográfica muy limitada. En realidad el objetivo que conlleva la celebración de un gran evento deportivo no es un objetivo exactamente deportivo, ni siquiera es un objetivo turístico, sino que lo que se busca es que el evento sea de la mayor envergadura posible, dentro de las limitaciones urbanas, en tanto que así se multiplicarían los capítulos de inversiones en infraestructuras que quedarían en la ciudad posteriormente».

Por su parte, Stone comenta cómo, «en su fin más latente, un evento deportivo de primer nivel y de masiva audiencia está sobredeterminado la propia configuración de la ciudad, en tanto que el evento en sí es una generosa excusa para reordenar la trama urbana. Así, los gestores políticos locales pusieron en marcha procesos de regeneración urbana vinculados a eventos de máxima resonancia. Entre los objetivos regeneradores predominaba la idea de la reconstrucción urbanística y económica, entendiendo que así se facilitaba a la ciudad futura un foco de atracción de visitantes y capitales. Así, en última instancia, se conseguiría la regeneración social, eliminando las desigualdades y marginalidades, especialmente en los centros urbanos degradados» (Stone, 1993: 9).

El Ayuntamiento de Cádiz ha garantizado públicamente la finalización de la construcción del Segundo Puente de Cádiz para la conmemoración del bicentenario de la Constitución de 1812, La Pepa<sup>13</sup>. La interrelación entre la construcción de esta gran infraestructura de transporte y el mega-evento cultural es tal que el puente es conocido como «Puente de La Pepa»; del mismo modo que lo fue el «Puente del Quinto Centenario» en Sevilla, inaugurado durante la Exposición Universal del Sevilla en 1992, que conmemoraba el controvertido V Centenario del Descubrimiento

---

13 Como en el caso de Granada, en Cádiz, para la celebración del Bicentenario en el 2012, también estaba prevista la llegada del AVE; sin embargo, éste fue incluido en mayo de 2011 en un informe interno del Ministerio de Fomento con fecha de finalización para el 2014, según la edición impresa de El País, de 03/07/2011.

de América. En Granada, la Junta de Andalucía, promotor público y principal gestor de la Conmemoración del Milenio, coincidiendo con este mega-evento cultural, acometerá para el 2013 la finalización de grandes infraestructuras de transporte proyectadas como la Ronda Este Metropolitana o el AVE, o la construcción de edificios destinados a la promoción cultural, como el Centro Lorca o el Gran Teatro de la Ópera, que incidirán igualmente en el área urbana que los acoja. Barrios como el Albaicín, por su parte, serán objeto de políticas de «revitalización» y «regeneración», erigidos como puntos de especial interés turístico.

Autovías, trenes de alta velocidad, espacios culturales y escénicos y barrios renovados proyectan algunas de las imágenes que conforman la marca ciudad granadina: ciudad moderna, ciudad accesible, ciudad cultural, ciudad universitaria, ciudad turística... Es así como el mega-evento se legitima, obteniendo el gestor público, arropado por el privado, el reconocimiento de un sector de la ciudadanía, independientemente de que haya participado o no en la construcción de ese imaginario colectivo perseguido e, incluso, de qué se conmemore, celebre u organice.

### *Las declaraciones institucionales de las ciudades como ventaja competitiva*

Bajo el paraguas genérico de «declaraciones institucionales de las ciudades», hemos agrupado a las distintas menciones que instituciones internacionales como la UNESCO o la Unión Europea, otorgan a las ciudades en competición con otras, y en virtud de las cuales se reconoce el interés de aspectos tan variados que pueden ir desde el patrimonio tangible e intangible de una urbe o una parte de ésta —caso de la declaración de Patrimonio de la Humanidad que otorga la UNESCO—, hasta su capacidad para ser capital de la cultura en el marco europeo.

La declaración de una ciudad como «Patrimonio de la Humanidad» es otorgada por el Comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO y supone su inclusión en el catálogo de bienes culturales (y naturales) en la Lista del Patrimonio Mundial. Para que un

bien cultural o natural pase a formar parte de tan selecto catálogo es preciso que cada Estado parte de la Convención elabore previamente una lista indicativa de bienes a ser inscritos; en el caso de España, el órgano responsable es el Consejo del Patrimonio Histórico, que eleva al Gobierno central la citada lista de bienes aspirantes, para que determine un orden de prioridad, en función del cual se constituirán los expedientes de inscripción. La Lista del Patrimonio Mundial consta de tres categorías: monumentos, conjuntos y sitios; siendo la segunda —conjuntos— la que centra nuestro interés, por tratarse del caso del Albaicín, del cual nos ocuparemos más detenidamente en capítulos siguientes. Los Conjuntos hacen referencia a los grupos de construcciones aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les da un valor universal desde el punto de vista histórico, artístico o científico. Los Conjuntos pueden ser «centros históricos», que cubren exactamente el perímetro de la ciudad antigua, englobado hoy dentro de una ciudad moderna, o «ciudades históricas vivas», susceptibles de evolución bajo el efecto de mutaciones socioeconómicas y culturales<sup>14</sup>.

La declaración de «Capital Europea de la Cultura» es un título anual concedido, dentro de la Unión Europea, por la Comisión y el Parlamento a las ciudades seleccionadas y pertenecientes a los países miembros, establecido por turno para desarrollar dicha celebración que supone, entre otros aspectos, el reconocimiento de sus actividades culturales y artísticas a escala internacional. A lo largo de los años, la manifestación, cofinanciada por el Programa Cultura, se ha convertido en uno de los principales acontecimientos culturales anuales a nivel europeo. En la actualidad, lo habitual es la designación simultánea de dos ciudades, situadas cada una de ellas en el correspondiente Estado miembro, fijado de antemano por orden correlativo (Gil de Arriba, 2010).

La declaración de Capital Europea de la Cultura, a la que durante la redacción de este texto han aspirado las ciudades andaluzas de Málaga y Córdoba para el 2016, está regida por unos paráme-

---

<sup>14</sup> Para consultar la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO, véase: <http://whc.unesco.org/en/list> [última consulta: 06/06/2011]

tros organizativos precisos y se repite anualmente en diferentes ciudades de Europa. La misma se ha convertido en la actualidad en uno de los principales fenómenos culturales desarrollados a escala europea (Gil de Arriba, 2010). Para llegar a ser elegidas como tales, las ciudades pasan por toda una etapa de candidatura previa, relativamente dilatada en el tiempo, ya que en la mayoría de los casos su duración es superior a un lustro. En el caso citado de la candidatura cordobesa de 2016, la ciudad de Málaga quedó eliminada de esta fase, junto a otras ocho ciudades españolas, en octubre de 2010. El veredicto del jurado se remitió a criterios como la innovación, la factibilidad de su puesta en marcha o la participación ciudadana<sup>15</sup>. Junto a Málaga, otras ciudades españolas que han competido por la capitalidad son Burgos, Segovia, San Sebastián, Las Palmas y Zaragoza<sup>16</sup>. Durante este período de gestación de capacidades, tienen lugar una serie de procesos de transformación y de modernización de los elementos materiales y simbólicos de las ciudades candidatas, acompañados de dinámicas sociales, económicas y territoriales (Gil de Arriba, 2010).

Como ha quedado expuesto, estas declaraciones pretenden el reconocimiento de la urbe en el ámbito internacional a través de

---

15 Véase la edición digital de La Opinión de Málaga de 22 de octubre de 2010.

16 Por orden alfabético estas ciudades españolas candidatas son: Alcalá de Henares, Avilés-Gijón-Oviedo en candidatura conjunta mantenida hasta marzo de 2010, Burgos, Cáceres, Córdoba, Cuenca, Málaga, Murcia, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Pamplona, San Sebastián, Santander, Segovia, Tarragona y Zaragoza. Seis de ellas son ciudades Patrimonio de la Humanidad, lo cual constituye un atractivo particular pero no excluyente. La fecha límite para la presentación de candidaturas concluyó en septiembre de 2010. A finales de dicho mes y siguiendo las propuestas de un Comité de selección encargado de evaluar las solicitudes, se ha elaborado una lista restringida de seis ciudades candidatas que habrán de presentar su programa definitivo antes de octubre de 2011. Será entonces cuando el Comité de selección recomiende el nombramiento de una ciudad española como Capital Europea de la Cultura. A continuación, en 2012 España presentará la propuesta al Parlamento Europeo, a la Comisión, al Consejo y al Comité de las Regiones. Finalmente, el Consejo Europeo llevará a cabo la designación oficial. De esta manera, la ciudad elegida tendrá por delante cuatro años hasta 2016 para desarrollar el programa definitivo (Gil de Arriba, 2010).

la transformación o reinención de su imagen cultural, producto el cual ha de facilitar la atracción de nuevas fuentes de inversión, especialmente, el turismo. Si bien, esta transformación del aparato cultural urbano, al igual que en el caso de los mega-eventos, está también relacionada con procesos más amplios y complejos de renovación urbanística y transformación urbana. Beatriz García (2006) a este respecto trae a colación un interesante estudio de caso en el que relata cómo la ciudad escocesa de Glasgow, relevante centro industrial y de negocio, ha desarrollado nuevas estrategias de turismo cultural, tras la obtención del título de Ciudad Europea de la Cultura en 1990. Contrastando con la imagen tradicional de Escocia, centrada en la promoción de paisajes, castillos y el ambiente medieval de Edimburgo, la ciudad de Glasgow es un símbolo de la era industrial —la llamada «Segunda Ciudad del Imperio» durante la era Victoriana— transformada actualmente en un centro de cultura contemporánea con una posición creciente en el sector de las industrias culturales.

Al respecto de la incidencia sobre el ámbito de la renovación y transformación urbanística de la declaración de la capitalidad cultural europea, apunta Carmen Gil de Arriba, que las actuaciones desarrolladas en las Capitales en relación con esta manifestación europea van desde la mejora de los espacios públicos y de la iluminación urbana o la creación de zonas peatonales, pasando por la reforma o restauración de monumentos o equipamientos ya existentes, hasta la construcción de nuevos edificios culturales como museos, bibliotecas, teatros y salas para conciertos o exposiciones e incluso la conformación de auténticos barrios y parques culturales. Además, también suele ser habitual la reforma de los centros urbanos, especialmente de los centros históricos, como fue el caso de Génova 2004, o de los rentes marítimos como sucedió en Patras 2006. La mayor parte de las veces, la gestión de todos estos procesos se ha llevado a cabo desde instituciones, bien públicas o bien privadas, distintas a las de la propia organización del acontecimiento de Capitalidad. Con todo, en frecuentes ocasiones y con posterioridad al evento, se han planteado problemas para la gestión de los equipamientos creados, muy a menudo por la falta de fondos y por el elevado coste

operativo; a pesar de lo cual, la mejora general de las dotaciones culturales constituye de por sí un patrimonio valorado y visible (Gil de Arriba, 2010).

En el caso de Granada, el proceso de reforma urbana actual se intensifica en 1994 con la extensión hasta el Albaicín de la declaración de la UNESCO que reconoce a la Alhambra y el Generalife como Patrimonio de la Humanidad en 1984. Una declaración que se materializaba, por un lado, en un sistema de ayudas del Fondo Europeo para la protección y revitalización de los lugares patrimoniales reconocidos, y; por otro, en un creciente movimiento interno de compra-venta privada de inmuebles y solares que provocaban los primeros movimientos de población del barrio en progresivo despoblamiento (Rodríguez, Salguero, 2009a: 88); declaración la cual parece no haber evitado el avance de la degradación del Albaicín —el otro gran fetiche turístico después de la Alhambra—, ya que «no ha servido para que se adopte ningún proyecto global de rehabilitación ni desaparezcan las intervenciones desafortunadas» (Barrios Rozúa, 2002: 229).

#### DE VENTAJA COMPETITIVA A VENTAJA ELECTORAL

Este tipo de declaraciones institucionales de carácter internacional, así como los mega-eventos culturales y deportivos, por ende, no sólo inciden sobre las estructuras culturales de la ciudad, sino también suelen ir parejos a procesos de renovación urbana y transformación urbanística, como ha quedado expuesto en uno y otro caso. Una mención de este tipo reporta una ventaja competitiva a determinados elementos deportivos y/o culturales —existentes o inventados, actuales o rescatados del olvido— de la ciudad; dotando a la urbe de una marca ciudad que la sitúa en un puesto destacado del ranking internacional de ciudades.

En medio de este clima de competitividad, el escenario de juego no es otro que la propia morfología urbana, que ha de re-adaptarse, cuando no diseñarse nuevamente, a una serie de cánones sujetos a los otros dos grandes pilares que sustentan la ordenación del territorio: la habitabilidad y la movilidad. Por ello, la Ca-

pitalidad cultural europea o cualquier otra declaración similar, se legitiman en la arena política no sólo en tanto que motores culturales y también «perchas» de la renovación y transformación urbanas, sino también como impulsores del Desarrollo local (Rodríguez Díaz, 2008: 54) y del progreso de la Ciudad (Rodríguez Díaz, 2007: 72).

Es esta tendencia al Crecimiento la que vincula a las grandes declaraciones institucionales de ciudades y a la organización de mega-eventos culturales y deportivos por lo menos a otro elemento más, no mencionado por el momento y en el que nos tendremos en páginas posteriores: los intereses políticos, partidistas. Del mismo modo que las ciudades compiten entre sí por su acceso al palmarés de las selectas urbes, las propias administraciones y las fuerzas políticas presentes en el territorio mantendrán una estrecha relación con todo el proceso de candidatura a la mención determinada y, en su caso, con la celebración misma, bien como ente promotor que busca el reconocimiento de la ciudadanía por ser responsable de tan notable evento o mención, o bien como ente opositor de aquél. En este segundo caso, las fórmulas como veremos son muy variadas y pueden ir desde la crítica al proceso de candidatura hasta los ulteriores efectos sociales, económicos y políticos de la declaración o celebración del evento.

Por ello, ahora más que nunca, en un momento en el que las movilizaciones del 15-M han puesto en tela de juicio la representatividad de la clase política y criticado frontalmente el papel de las grandes empresas, el marketing urbano puede convertirse en una de las estrategias de los gestores públicos orientadas a recuperar la legitimidad de la ciudadanía, concebida como colectivo consumidor y votante.





## CAPÍTULO II CONTEXTO URBANÍSTICO DE GRANADA

Una vez tratados el contexto general en el que se integra la concepción de las marcas de ciudad y algunos ejemplos de en qué se materializan este tipo de iniciativas, pasamos ahora a exponer el caso de Granada. Para ello, haremos un breve recorrido por la historia de la ciudad, rescatando algunos episodios del pasado que, si bien, no puede afirmarse que fueran ejemplos de marketing urbano, sí existía ya una intencionalidad de proyectar una determinada imagen local. Analizaremos el papel que han tenido las declaraciones de la UNESCO, la celebración de mega-eventos como los Campeonatos del Mundo de Esquí Alpino y expondremos una síntesis de la proyección urbanística de la ciudad, tanto a nivel de crecimiento poblacional como en la planificación de grandes infraestructuras.

### REINVENCIÓN DE LAS MARCAS GRANADA

La implementación de un imaginario urbano a través de la potenciación de un determinado sentir colectivo en general o de un modelo cultural en especial a los que consideran representativos de lo local, no es un fenómeno nuevo, sino que hunde sus raíces en el pasado de la historia urbana de esta ciudad. Una de las constantes que parece refrendar esta hipótesis es que siempre ha existido un colectivo social vinculado al poder local que se erige como diseñador del imaginario colectivo de la urbe, mediante, por ejemplo, la creación de mitos fundacionales que respalden una entidad urbana concreta, la exaltación de unos héroes locales vinculados al devenir más rentable de la ciudad o la (re-)invención de una efeméride que refuerce los a veces débiles lazos locales y signos identitarios.

Una primera mirada en este apartado lo merece el controvertido mito de los Libros Plúmbeos del Sacromonte, donde podemos encontrar uno de los primeros ejemplos locales en la construcción de la identidad territorial, al que se refiere González Alcantud (2005: 131) argumentando que «el deseo de liberarse del peso de la fantasmática de los enemigos, llevó a algunos granadinos del siglo XVII a hundir tramas inventivas muy curiosas, algunas de las cuales son sobradamente conocidas».

El 15 de marzo de 1595 el buscador de tesoros jienense Sebastián López relataba haber hallado en una cueva de las laderas sacromontanas de Valparaíso, una lámina de plomo con una inscripción en latín que decía «Cuerpo quemado de San Mestión mártir. Fue martirizado en tiempo del imperio de Nerón». Días después aparecía una segunda lámina con lápida de San Hiscio, discípulo del Apóstol Santiago. El entonces arzobispo de Granada, Pedro de Castro, ordenó nuevas búsquedas, apareciendo huesos, una calavera, y el primer libro, «De Fundamentun Ecclesiae», de plomo, redondo, del tamaño de una hostia y escrito en cinco hojas por ambas caras, con caracteres y puntos apenas legibles. Hasta el año 1599 continuarían hallándose nuevas láminas de plomo, un total de 236, que la Iglesia convino en datar del siglo III y que suministraban las primeras noticias concretas acerca del santo granadino San Cecilio martirizado junto a doce compañeros por los romanos.

La Iglesia católica acabaría por reconocer que las reliquias pertenecían a discípulos de los Apóstoles martirizados en la antigua Ilíberis por orden del emperador Nerón. De esta forma, los cristianos viejos entroncaban con su pasado tras ocho siglos de égida musulmana, y los moriscos creían tener justificación para no ser expulsados de la tierra, por ser descendientes de aquellos mártires como San Cecilio y otros que murieron con él en la época romana. Se había introducido así la identidad del «reverso»: la de los moriscos se trataba entonces de una conversión al Islam interesada como estrategia adaptativa al período islámico, mientras que el retorno al cristianismo no era sino una reversión, un reencontro con la religión primigenia —la cristiana—, cimientos de los valores morales de la ciudad. No obstante, en 1682, los Libros

Plúmbeos fueron desautorizados por el Papa Inocencio XI como herejía para la fe católica, al propugnar una mescolanza imprevisible de creencias judías, cristianas y árabes, urdida para justificar el arraigo de los moriscos en la Granada del siglo XVI. Finalmente, en junio de 2000, los Libros Plúmbeos fueron devueltos a la Diócesis de Granada, celosamente custodiados después en la Abadía del Sacromonte. Este celo ha contribuido durante siglos a la pervivencia del mito sacromontano, a través de un «poderoso anclaje local, y por ende en los medios eclesiásticos granadinos. Lo cual llevó a la Iglesia a reconocerlo de interés local y salvar de esta manera el proyecto. Aún hoy día el estamento eclesial sigue sosteniendo parte del mito de manera más o menos sutil y soterrada» (Barrios Aguilera, 2001: 322).

Lo relevante de este mito fundacional es, sobre todo, su perdurabilidad en lo local, independientemente de su autenticidad o no. Un «mito fallido» que, «no obstante su inicial fracaso, enraíza localmente y se sostiene con tozudez gracias al concurso de la población nativa y sobre todo de sus élites» (González Alcantud, 2005: 547). Y fueron precisamente las élites, en este caso clericales, las promotoras de esta antigua, pero compleja operación de marketing local, siendo el arzobispo Pedro de Castro su principal diseñador. Darío Cabanelas, al respecto de ello, explica que «en el surgimiento del mito mismo quizás pudo más el interés por exaltar a Granada y sus excelencias frente a otras ciudades de España, con lo cual la tesis local prevalece sobre cualquier otra en la lógica de la formación del mito» (Cabanelas, 1991: 287).

Tras los Plomos Sacromontanos, es en el siglo XIX cuando comienza a gestarse un plan ordenado de re-invenición y diseño de la imagen de la ciudad. Independientemente del contexto político, una de las intenciones repetidas en los sucesivos gobiernos era re-colocar a Granada en un incipiente mercado de ciudades, en el que unas veces primaban valores como lo romántico o el orientalismo, y otras el progreso y la funcionalidad. De este modo, con el liberalismo, destacados miembros de la burguesía local se erigían como los nuevos próceres locales, «fueran burgueses «puros» o aristócratas «reciclados», que quedaron convertidos en el más influyente grupo de la ciudad de Granada». Y

fueron éstos quienes comenzaron a copar puestos de poder en el cabildo granadino, tomando cada vez más peso las facciones más conservadoras. Entre este selecto club destacaron personalidades como Juan López Rubio, presidente de la sociedad privada La Reformadora Granadina y principal responsable de la construcción de la Gran Vía de Colón. La idea burguesa de Progreso se despliega como un rizoma y es asumida también por las clases populares que traducen la construcción de nuevos edificios como una salida a la situación generalizada de desempleo en la que estaban inmersas, hasta el punto que el propio López Rubio fue testigo de manifestaciones de parados frente a su casa reclamando la aceleración de las obras de la Gran Vía (Barrios Rozúa, 2002: 153). Es entonces, cuando las ideas de Progreso y Desarrollo pasan a convertirse en elementos claves a tener en cuenta para transformar la imagen de la ciudad y, tras ella, su fisonomía y composición social; a la vez que son los grandes empresarios, en sustitución del clero y el poder civil, quienes diseñen la nueva marca ciudad de la Granada liberal.

Sobre la ciudad de Granada durante el liberalismo, apuntábamos en otros textos que se trataba de una urbe de fisonomía laica, más funcional y de apariencia racional, a imagen y semejanza de las capitales europeas. Es ahora cuando comienza a construirse la necesidad del ensanche en aras de una circulación más fluida: las calles se amplían y sus fachadas se ajustan a las nuevas alineaciones. El patrimonio histórico unas veces es olvidado y otras directamente eliminado. Si estos rentistas ven revalorizarse día a día sus propiedades al aumentarse la demanda, no toda la población de Granada disfrutará por igual las ventajas del Progreso. El crecimiento poblacional no va parejo a una expansión de la ciudad, la cual permanecerá estática; en su lugar, se va readaptando una y otra vez el espacio de las viviendas, alojando a un número mayor de personas cada vez (Rodríguez, Salguero, 2009a: 49).

La respuesta restauracionista a las revoluciones liberales del siglo XIX no obvió la efectividad de redefinir a su antojo el imaginario cultural colectivo. González Alcantud se refiere a la Granada de finales del siglo XIX y comienzos del XX, afirmando que «los patricios ilustrados, fuesen cual fuesen sus inclinaciones

políticas últimas, se consideraban a sí mismos la representación de una cultura y formas de espiritualidad cultivadas que habían de transmitir a los obreros, quienes confiaban igualmente en redimirse a través de la evitación de la tosquedad en el trato social» (González Alcantud, 2005: 61). Entre estos próceres locales, el denominado «bloque oligárquico», encontramos al marqués de Dílar, quien accedió a la distinción nobiliaria mediante la práctica de la agricultura avanzada, y por este mérito es ennoblecido como tantos otros en época restauracionista; o Julio Quesada, duque de San Pedro de Galatino, quien al revés que el anterior, se trataba «de un noble devenido burgués gracias a sus muchas empresas vanguardistas, entre ellas la colonización productiva de Sierra Nevada, mediante el fomento del viaje y el turismo» (González Alcantud, 2001: 153).

El turismo comienza a adquirir cierta relevancia en Granada, al igual que en muchas otras ciudades españolas. En 1928 se crea el Patronato Nacional de Turismo y una de sus pretensiones era modificar la apreciación que se tenía de lo local en la propia España. La burguesía granadina encontraba en este sector una nueva y suculenta fuente de beneficios. El duque de San Pedro Galatino había ya construido el hotel Alhambra Palace y promocionaría más tarde la sociedad responsable del tranvía a Sierra Nevada (González Alcantud, 2005: 149), del mismo modo que setenta años después un grupo de empresas promocionarían el Teleférico Granada-Sierra Nevada, ahora bajo la óptica del turismo sostenible (Rodríguez, Salguero, 2009a: 52).

Con el estallido de la Guerra Civil en 1936, la ciudad fascista y nacional-catolicista emergerá recuperando tres elementos sobradamente conocidos y que conformarían la imagen de la ciudad de entonces. La técnica para ello, si bien no puede calificarse como marketing urbano propiamente dicho, sí responde a una serie de parámetros comunes en la constitución de una marca ciudad, también presentes en la Granada del Milenio: la (re-)invención de una imagen que proyecte el modelo de ciudad perseguido por los gestores públicos y las élites privadas, la cual ha de devengar una serie de beneficios políticos y económicos que doten a la ciudad de cierto estatus competitivo y la legitimidad de

la transformación acometida en aras del desarrollo de la ciudad en general y de la ciudadanía en particular, como la generación de puestos de trabajo.

El primero de estos elementos es la intensificación del regionalismo castizo y del tipismo en barrios como el Albaicín a manos del alcalde Gallego Burín (1938-1951) cuyo propósito era la reconstrucción de la ciudad sobre los fundamentos ganivetistas de «Granada la bella» (1894). Esto es, renovar en lugar de demoler determinados lugares expresivos del espíritu local, con el propósito de construir intencionalmente ambientes urbanos clasicistas y casticistas. Este gusto por el tipismo entre las elites granadinas tendría su continuidad hasta nuestros días, retomando esta labor Antonio Gallego Morell, hijo de aquél, y delegado de Turismo en los sesenta, quien seguiría promocionando este tipo de política, en la que prima «lo granadino», y por ende lo español, sobre cualquier otra apreciación. A título de ejemplo: el día de la Cruz, fiesta considerada distintiva de la ciudad, será recuperado mediante concursos de fachadas (González Alcantud, 2005: 154-155). El segundo, la (re)sacralización del espacio urbano con la reparación urbanística de las acciones anticlericales y la multiplicación de actos religiosos públicos. Y el tercero, el interés por una benefactora política de viviendas baratas, en base a la cual se gestaba un proceso urbanizador de construcción de viviendas que traería el aumento de empleo. En una línea similar a la de Primo de Rivera, surgen asentamientos de viviendas en la carretera de la Sierra o el camino de Ronda y se construye el barrio de Haza Grande. Pero la profunda transformación urbana bajo el liberalismo había tenido tal trascendencia que, paralelamente a las políticas sociales de vivienda, la ciudad avanzaba en el proceso de modernización y de adaptación a las demandas de movilidad de capital y mercancía durante las décadas de los cuarenta y de los cincuenta. Se finaliza el camino de Ronda en 1940 y se amplía la calle Recogidas. A juicio de Barrios Rozúa, por vez primera la ciudad cuenta con un proyecto de transformación urbana global que consta de tres aspectos básicos: continuidad en la realineación de calles y apertura de nuevas vías; un ensanche exterior; y la zonificación de la ciudad con tratamientos diferenciales. Surgen otros barrios como

islotes en la periferia urbana, casi todos en la Vega —Zaidín, Chana— que marcan el camino hacia el futuro crecimiento caótico de los años del desarrollismo. Mientras, «Granada empieza a conocer los atascos de coches, señal de las servidumbres que está llamado a imponer el vehículo privado, el mayor quebradero de cabeza de las ciudades durante la segunda mitad del siglo XX». (Barrios Rozúa, 2002: 213). Son los años en los que el turismo comienza a crecer de forma significativa atraído por el monumento de la Alhambra, reciente suerte de barrio granadino y la marca de «ciudad turística» comienza a cobrar un papel más que relevante en los modos locales de entender la gestión de lo público.

Producto de este *boom* turístico, en los años ochenta emergería una concepción dual de los barrios históricos de la ciudad, como el Albaicín, muy similar a la actual, según la cual se ofertan dos elementos en un mismo paquete turístico dirigido a personas de un nivel adquisitivo superior al de los habitantes de entonces. Uno, el barrio monumental, «encarnado en el tipismo y el «pintorequismo», como en los mejores tiempos del gitanismo casticista de Gallego Burín y de los mitos vivientes como Chorrojumo» (González Alcantud, 2005: 156), con irrefrenable atractivo turístico; y otro, la renovación del espacio, incidiendo prioritariamente en la seguridad —aumento de los efectivos policiales, videovigilancia, seguridad privada, etc.—, en los servicios —bares, restaurantes, hoteles, apartamentos de fin de semana, etc.— y en la limpieza (Rodríguez, Salguero, 2009a: 59).

En 1998, por último, se celebraba el centenario del nacimiento de Federico García Lorca, el «Año Lorca», lo que según Álvaro García (2009: 18) respondió al intento de «desactivar la potente carga de conflicto asociada a esta figura», para así «no irritar a esta derecha que controlaba en gran medida el grifo de las subvenciones». El autor da cuenta de cómo se obvió lo que valora como «esencial», en aras de convertir la figura del poeta en una «mediana industria local dentro de un paradigma productivo que nada tiene que ver con el que regía hasta tiempos muy recientes». Esta «fábrica lorquiana», continúa García (2009: 21-22), «tiene unos límites difusos e imprecisos; en última instancia abarca a Granada entera. De este modo contribuye a generar la imagen de



la ciudad». A pesar de este carácter inmaterial y de la ya existente Huerta de San Vicente dedicada al poeta granadino, el Milenio continúa apostando por él también en lo material. Fruto de ello será la construcción del «Centro Federico García Lorca de Granada» en el centro histórico de la ciudad, cuya inauguración está prevista para el 2013, tal y como se contempló durante la firma del Convenio de constitución del Consorcio en 2008 y que pretende convertirse junto al «Gran Teatro de la Ópera», en edificio fetiche de la promoción cultural local.

#### HITOS RECIENTES EN LA CONFIGURACIÓN DE GRANADA

A pesar de que la creación de imágenes e identidades territoriales en Granada tiene sus antecedentes en épocas pasadas —como acabamos de ver—, es en la historia reciente de la ciudad cuando a través de políticas públicas y el impulso de los entes privados se planifican el diseño y la implementación de esas imágenes e identidades, la marca Granada, para impulsar el Desarrollo local.

Han sido diversos los acontecimientos internacionales que se han ido celebrando en Granada, pero especialmente han sido dos hitos los que han servido de base para el desarrollo urbanístico reciente y para la generación de ese contexto de marca de ciudad: uno, las declaraciones como Patrimonio Mundial de la UNESCO, la de la Alhambra y el Generalife en 1984, y la del Albaicín en 1994; otro, los Campeonatos del Mundo de Esquí de 1996. Ambos hitos, uno de carácter cultural y otro deportivo, poseyeron un trasfondo económico y de transformación de la ciudad, tanto en cuanto supusieron el impulso de infraestructuras como de desarrollos urbanísticos.

#### *Las declaraciones de la UNESCO*

Desde los años setenta, el Albaicín se encuentra en una dinámica de población tendente al despoblamiento —de 23.395 en 1970 a

10.448 en 1991 y 8.590 en 2008 (De Pablos, 2005)— y envejecimiento —la población mayor de 65 años constituía en 1987 el 17% y en 2003 el 20,4%—, debido a la emigración por cuestiones laborales principalmente —aunque también en busca de otras comodidades— que afectaba sobre todo a la población activa y en edad de procrear, lo que acució el descenso de la natalidad —la población menor de 15 años constituía en 1987 el 19% y en 2003 el 10,8%—.

Con respecto a la vivienda, encontramos un barrio envejecido, deteriorado y desocupado: en el año 2000, 920 de 2.560 inmuebles eran anteriores a 1920 (De Pablos, 2005); 2.060 de las 5.639 viviendas que había a principios del presente siglo, presentaban un estado deficiente o ruinoso, y; 1.632 viviendas del total estaban desocupadas. Otra característica importante del barrio era el importante volumen de viviendas en alquiler, 2.034, de las cuales 944 eran de renta antigua —precios reducidos y contratos indefinidos—.

Tanto la situación de la vivienda como de la población nos aportan el contexto en el cual un barrio histórico y «popular»<sup>17</sup> comienza a transformarse, a partir del despertar de un interés especial, de una oportunidad para sacarle beneficio a un área tradicionalmente abandonada, olvidada por las administraciones, y también por sus propietarios —aunque esto en parte puede ser respondido por el carácter popular de la población—.

La declaración como Patrimonio de la Humanidad del conjunto Alhambra-Generalife en 1984 supuso el inicio de este proceso de transformación en el barrio del Albaicín. Los agentes inmobiliarios empezaban a llegar al barrio, y con ellos una nueva dinámica de desdoblamiento. Si hasta entonces, la emigración del barrio a otras zonas de la ciudad —Chana, Zaidín, Almanjáyar—, pueblos del Área metropolitana y a otras localidades fuera de la provincia granadina, era causa de la búsqueda de oportunidades laborales o de mejoras en la calidad de habitabilidad de las vivien-

---

17 Con el término *popular* nos referimos a que la población del Albaicín ha sido, con múltiples matices, de clase trabajadora, acogiendo a jornaleros y obreros que en busca de oportunidades laborales se mudaban temporal o permanentemente a la colina frente a la Alhambra.

das —«una elevada proporción que carece de servicios básicos (baño y ducha, agua caliente y calefacción)» (De Pablos, 2005: 245)—, ahora es la búsqueda de un mayor rendimiento económico de los propietarios —especialmente de las inmobiliarias— lo que impulsa un proceso especulativo que afecta directamente a la población. Ya no sólo es desplazada la población joven sino también la de mayor edad. Algunos ejemplos sonados de conflictos relacionados con la especulación inmobiliaria en el barrio del Albaicín han sido: la Casa del Aire (desde el 2004); la Casa Cuna (2008); Cuesta Marañas 10 (2009)...<sup>18</sup>.

Este proceso incipiente, se potencia y acelera con la declaración como Patrimonio de la Humanidad del Albaicín en 1994. Es a partir de entonces, y a raíz de la inyección económica proveniente de los fondos europeos, cuando las administraciones empiezan a intervenir. Esta financiación de la Unión Europea se invirtió en una serie de programas y planes de rehabilitación y revitalización económica del barrio —y dada su proyección como icono turístico, también de la ciudad—. Desde el Ayuntamiento, a través de los órganos correspondientes —Gerencias de Urbanismo e Instituto Municipal de Rehabilitación— se gestionaron, junto a la Fundación Albaicín, diversos planes: Plan Urban (2000-2006); Plan Piloto Urbano (1997); Plan Operativo Local; Proyecto de Renovación Urbana Elvira-Goméz; Plan de Diversificación y Recualificación Turística, entre otros. La Junta de Andalucía por su parte, a través de la Oficina de Rehabilitación, puso en práctica también a partir del 2001 sus programas de rehabilitación: Transformación de la Infravivienda, un programa de rehabilitación integral de la vivienda; Rehabilitación Autonómica, consistente en la rehabilitación parcial de viviendas que no están en situación de infravivienda, y; Rehabilitación Singular, orientado a los espacios comunes de los inmuebles.

Si prestamos atención al análisis conjunto de estos programas y planes, podemos extraer varias conclusiones, de las que destacamos dos principalmente: a pesar de que todo tipo de ayuda

---

<sup>18</sup> Para más información sobre estos conflictos, puede consultarse: Rodríguez, Salguero, 2009a.

a personas y empresas propietarias, es una inversión de dinero público para fines privados, las cantidades de dinero que se manejan hace necesario poner de manifiesto el uso de dinero público en la financiación de proyectos privados. El tipo de contraprestación que se establece (cinco años sin poder vender la casa, en los planes del Ayuntamiento, y entre tres y diez años de alquiler protegido, según los de la Junta) supone un pequeño escollo para la propiedad que después de un máximo de diez años guardando un alquiler protegido y aportando una cierta suma de dinero (aquella que hayan acordado con las administraciones en función de los criterios establecidos por cada programa) pueden tener una casa totalmente rehabilitada para poder usarla y tasarla (ya sea en venta o alquiler) al precio que considere oportuno. Además, dadas las características de las ayudas<sup>19</sup>, y a pesar de que gente con menos recursos puede verse beneficiada, muchas de ellas acaban en los bolsillos de grandes propietarios, ya que para poder beneficiarse de estos programas se ha de contar con un capital mínimo para invertir.

La segunda conclusión responde a la orientación que está adquiriendo el barrio al que responden estas políticas, el Albaicín. Re-pensado como icono turístico, se puede observar que el Ayuntamiento promueve una mejora estética del barrio, enfocando sus políticas hacia el arreglo de fachadas y cubiertas, a las murallas y demás elementos patrimoniales, sin prestar la necesaria atención a la habitabilidad de las viviendas y del propio barrio. De lo que se deduce que hay una mayor preocupación por la apariencia, por la imagen que se proyecta, que por el estado de habitabilidad del mismo. El hecho de no impedir o incluso facilitar los procesos de ruina de los inmuebles y la expulsión de la vecindad del barrio, en favor de los grandes propietarios, responde a que «puede contribuir a revitalizar económicamente la zona». Parte del proceso de revitalización económica del barrio es la dotación al turista de servicios para ocio y disfrute del lugar, a través de

---

<sup>19</sup> Nos referimos especialmente a los programas de transformación de la infravivienda y rehabilitación singular, en la que la concesión de ayudas depende de la renta de los residentes y no del propietario.

la iniciativa privada. Así, los comercios «de toda la vida» (como tiendas de alimentación, carnicerías, fruterías, zapaterías, cerrajerías, relojerías, herrerías, panaderías, etc.) orientadas principalmente al vecindario de la zona, van siendo sustituidos por comercios dedicados a un cliente foráneo y temporal (tiendas de recuerdos, de artesanía árabe, teterías, establecimientos de comida rápida, etc.) enmarcados en una atmósfera multicultural en la que se incluye, por ejemplo, un oriente atemporal como el que representa la calle Calderería en el Albaicín, también conocida como la «calle de las teterías». Las causas de esta sustitución están siendo principalmente dos: la pérdida de clientes habituales, debido al proceso de despoblamiento del barrio, y la dinámica que orienta el consumo a los centros comerciales. Esta transformación también se vislumbra en la vivienda. Las tradicionales casas de vecinos van desapareciendo, apareciendo en su lugar, hoteles, albergues, apartamentos de lujo. Los alquileres crecen exponencialmente, reduciendo el acceso de nuevas generaciones del barrio a emanciparse en el mismo.

La orientación hacia el turismo y la conversión del barrio en un icono de la imagen de la ciudad que se persigue vender, acentúa el proceso de despoblación de los habitantes más antiguos. Paralelamente, se acrecienta el proceso de repoblamiento iniciado en los ochenta, en el que nuevos residentes con un mayor poder adquisitivo —suficiente para afrontar los nuevos precios— van instalándose progresivamente en el barrio. Este proceso de sustitución de una población con menos recursos por otra con un mayor poder adquisitivo se denomina técnicamente como «gentrificación»<sup>20</sup> o «elitización»<sup>21</sup>. En el caso del Albaicín, Ricar-

---

20 Entenderemos por proceso de gentrificación «la confluencia de una revalorización integral de un área dada de una ciudad, atendiendo principalmente a criterios de centralidad en relación con el crecimiento de la misma, con el desplazamiento residencial de las clases populares por otras con mayores niveles de renta» (Rodríguez, Salguero, 2010: 68)

21 Luz M. García (2001) propone una alternativa al término anglosajón, empleando el de «elitización», tras analizar la pertinencia de otros términos autóctonos, tales como «recualificación social», «aburguesamiento», «aristocratización», «gentrificación» o «elitización residencial».

do Duque Calvache (2010) califica el modelo de gentrificación de este particular barrio de una manera más específica, como «gentrificación atomizada». Así lo describe el autor: «Inicialmente encontramos a pioneros actuando de forma particular, sobre sus propias casas. Posteriormente crece el interés de la clase media, que sigue rehabilitando pequeños edificios o incluso viviendas individuales. Cuando algunas –pocas– inmobiliarias se suman a la transformación, la densidad de las actuaciones aumenta, pero el tamaño de los proyectos lo hace muy poco. Por estas características la hemos bautizado como *gentrification* «atomizada». El resultado es que la *gentrification* es más lenta, incompleta y con un protagonismo mayor de los pequeños actores» (Duque Calvache, 2010: 432).

El Albaicín, pues, es un ejemplo de cómo encajan estos reconocimientos internacionales en la apuesta por el turismo y la mercantilización/explotación de la cultura que se acentúa y se convierte en caballo de batalla y *leitmotiv* para la conversión del barrio en un nuevo icono local.

Finalmente, cabe recordar las nuevas apuestas encaminadas a posibilitar que la maquinaria de la declaración de Patrimonio Mundial de la UNESCO continúe extendiéndose a otras partes de la ciudad: por un lado, del mismo modo que sucede con el conjunto Alhambra-Generalife, se pretende ampliar la declaración del Albaicín para incluir también al Sacromonte. En la revisión provisional del PEPRI Albaicín de 1990 realizada en el 2008, se daba un primer paso en este sentido al incluir al barrio del Sacromonte en el Plan Especial<sup>22</sup>. Por otro lado, para completar el conjunto histórico de Granada, se está sopesando la posibilidad de extender el Patrimonio Mundial a otras zonas del centro de Granada, como la zona de la Catedral o el barrio del Realejo. Este nuevo conjunto histórico se vincula directamente con el Centro Comercial Abierto<sup>23</sup> que se está implantando en esa zona. El devenir de estas propuestas y su incidencia sobre la transformación física y social la zona todavía están por ver.

22 Plan Especial de Protección y Reforma Interior Albaicín-Sacromonte, 2008.

23 Para más información, véase: [www.centrogranada.com](http://www.centrogranada.com) [última consulta: 14/03/11]

*Los Campeonatos Mundiales de Esquí*

La Estación de Esquí y Montaña de Sierra Nevada está situada en el Parque Natural de Sierra Nevada, en el Sistema Penibético, en los términos municipales de Monachil y Dílar (Granada). Sierra Nevada es la estación de esquí más meridional de Europa y la de mayor altitud de España. Junto a la estación de esquí hay una urbanización, Pradollano, que con sus 2.100 m de cota más baja, es el núcleo urbano más alto de España. Esta estación de esquí está gestionada por la empresa de capital mixto público y privado Cetursa Sierra Nevada S.A., S.A. y fue la sede del Campeonato Mundial de Esquí Alpino de 1996, así como de varias pruebas de la Copa del Mundo de Esquí Alpino. Pero antes de adentrarnos en las implicaciones de este mega-evento deportivo, haremos un breve recorrido por los acontecimientos más importantes relativos a la historia de Sierra Nevada como potencia turística y deportiva.

*Acontecimientos en la historia de la estación de esquí de Sierra Nevada<sup>24</sup>*

El interés por Sierra Nevada, en cuanto a su uso recreativo, deportivo y turístico no se inicia hasta finales del siglo XIX, cuando en 1898 nace la sociedad «Diez Amigos Limited», constituida por miembros del Centro Literario y Artístico de Granada, con el objeto de practicar el montañismo, realizando su primera excursión en el verano de 1899.

En 1912, los Diez Amigos Limited se convierten en la «Sociedad Sierra Nevada», tercer club más antiguo de España y pionero en Andalucía. Orientaban su trabajo al desarrollo turístico y deportivo de la Estación e impulsaron la construcción del primer albergue en el macizo montañoso granadino, en la Hoya de la Mora. En esos años nacieron las primeras pruebas deportivas de esquí en Sierra Nevada. La primera de ellas, por su importancia en orden cronológico, tuvo lugar en 1914, con la celebración de la Semana Deportiva Nacional.

---

<sup>24</sup> Para más información, véase: [www.rinconcastellano.com/sierranevada/historia.html](http://www.rinconcastellano.com/sierranevada/historia.html) [última consulta: 14/03/11]

A partir de los años veinte, es cuando empieza a difundirse la afición por la nieve en la capital granadina. Esto se debe especialmente a la construcción de la carretera Granada-Sierra Nevada —con el trazado que perdura hasta nuestros días— y de un ferrocarril eléctrico, cuyo itinerario atravesaba parajes de singular belleza. Estas infraestructuras fueron determinantes para acercar la Sierra a los granadinos, que hasta ahora habían vivido de espaldas a ella.

Una fecha en el calendario que marca un punto de inflexión en el desarrollo turístico en Sierra Nevada es 1964, año en que nace Centros Turísticos S.A. (CETURSA), que posteriormente adquiriría su denominación actual, Cetursa Sierra Nevada S.A. S.A. y que se convertiría en la empresa de gestión de la Estación de Esquí. Ese mismo año, el Ayuntamiento de Granada ideó el Plan Municipal de Promoción de Sierra Nevada y se inició el desarrollo turístico con la creación de la urbanización Sol y Nieve. La práctica del esquí comenzó su despegue a gran escala con la construcción del Telesilla Parador, la inauguración del hotel de tres estrellas Sierra Nevada (1966) y, posteriormente, la apertura de la zona de Borreguiles a través del Telecabina Borreguiles en 1969.

En 1985 entran en el accionariado de CETURSA los actuales responsables, encabezados por la Junta de Andalucía, relanzándose la Estación con grandes inversiones económicas y retomando el interés por la competición deportiva. Al año siguiente, la UNESCO declaraba a Sierra Nevada, Reserva de la Biosfera. Posteriormente, en 1989 fue declarada Parque Natural por el Parlamento de Andalucía y en 1999 vino a sumarse a la Red de Parques Nacionales.

A principios de los años noventa, Sierra Nevada era ya una estación de esquí con cierto renombre en España, celebrando la final de la Copa de Europa de Esquí Alpino. Pero, es a partir de la celebración de los Campeonatos del Mundo en 1996, cuando se escribe la hasta ahora última etapa de la Estación, situándola en el ranking de las estaciones más importantes de Europa y dotando a la ciudad de otro atractivo turístico más, equiparable en términos de rentabilidad a la propia Alhambra.



*Los campeonatos del mundo como marco de actuación*

El interés en este texto por el Campeonato Mundial de Esquí Alpino de 1996 se debe a la incidencia que tuvo en la transformación, no sólo de la sierra, sino también de la ciudad: la celebración de este evento supuso el marco —y la excusa— para acelerar determinadas infraestructuras que estaban ya previstas. En la Sierra, este evento supuso el aumento de kilómetros de superficie esquiable —pistas tales como «La Trucha» en la zona de la Laguna de Las Yeguas y la «Fuente del Tesoro» y «Neveros»—, equipamientos y el impulso y consolidación de Pradollano, sobre todo a nivel hostelero e inmobiliario. En cuanto a la ciudad de Granada, contamos también con diversas intervenciones a raíz del evento. La Carretera de la Sierra (A-395) lleva implícito en su propio nombre el año para el que se construyó. Para la celebración de un evento de estas características se hacía necesario mejorar la accesibilidad, construyendo una alternativa a la carretera por Cenes de la Vega para que un mayor número de vehículos pudieran subir a la sierra sin provocar interminables colas<sup>25</sup>. A su vez, el comienzo de esta carretera fue la Ronda Sur, infraestructura que buscaba cubrir las comunicaciones en la zona sur de Granada y su Área metropolitana. El nuevo acceso a la Alhambra fue otra de las infraestructuras que se potenciaron al hilo del evento. Otras obras asociadas al acontecimiento fueron el cementado del río Genil y el entubamiento del cauce alto del río Monachil.

No obstante, la fuerte inversión del Gobierno central y, especialmente, de la Junta, no solo repercutieron en Granada y en la propia estación, sino que también transformó la zona oriental de Andalucía. A cargo del Mundial, se aceleró la autovía entre Bailén y Granada; se terminó la conexión de la A-92 desde Baza a Murcia; se construyó la autovía Loja-Las Pedrizas, para acercar Málaga y Granada; se mejoró la carretera entre La Peza y Quéntar; y se amplió el Aeropuerto.

---

<sup>25</sup> Como veremos, en el caso de la Universiada 2015 está sucediendo algo parecido. Esta vez no se trata de construir una nueva carretera, sino de convertir la existente en una autovía.

Finalmente, queremos destacar un último acontecimiento relativo a la influencia de las explotaciones económicas en nuestro entorno, que acabaría marcando el punto de partida de conflictos locales en relación a un bien tanpreciado como es el agua. La celebración de los Campeonatos del Mundo se había previsto inicialmente para un año antes, 1995, pero la inusual baja intensidad de las precipitaciones de nieve producidas durante aquel invierno determinó su aplazamiento al siguiente año 1996. A partir de entonces, y para evitar que algo así volviera a suceder, se impulsó una considerada red de producción de nieve artificial, que —como veremos en próximos capítulos— vendría a aumentarse con la celebración de la Universiada 2015, y con ella el conflicto por el uso del agua en los pueblos de Dílar y Monachil<sup>26</sup>.

#### PROYECCIÓN URBANÍSTICA DE GRANADA

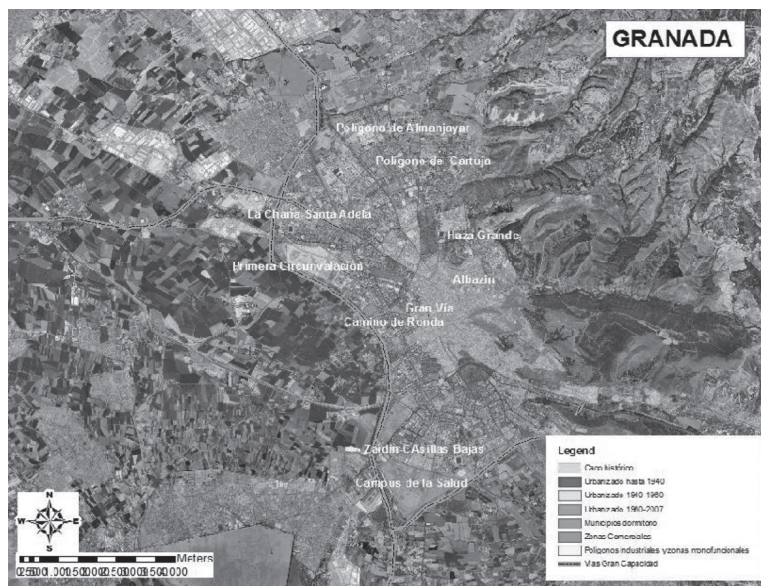
Para finalizar este capítulo dedicado a la contextualización de los actuales procesos de transformación de Granada, sintetizaremos las actuales planificaciones y proyectos vigentes en Granada, relativos al crecimiento de la ciudad y a la construcción de grandes infraestructuras.

##### *Sobre el crecimiento de la ciudad*

Granada ha ido creciendo hacia los distintos puntos cardinales, excepto por el este de la ciudad. Primero se fueron ocupando terrenos fértiles de la Vega. El crecimiento explosivo de determinados municipios por el sur, el oeste y el norte de la ciudad, ha hecho que se vaya agotando el terreno urbanizable y se vayan considerando «necesarios» nuevos terrenos por donde Granada pueda seguir creciendo.

---

<sup>26</sup> A modo de ejemplo, en el capítulo cuarto haremos referencia al conflicto generado a raíz de la organización de la Universiada, y que tiene como una de sus elementos prioritarios al agua. También se pueden consultar los siguientes blogs: <http://riodilarvivo.blogspot.com> y <http://noalauniversiada.blogspot.com>.



Crecimiento de Granada en el último siglo.

El crecimiento proyectado en las sucesivas revisiones del Plan General de Ordenación Urbana de Granada (PGOU) de 2001 ha ido variando, sobre todo en base al contexto de «crisis económica» en el que estamos inmersos desde mediados del 2008. La Revisión del PGOU del 2001 que aprobara inicialmente el Ayuntamiento a finales del 2007 preveía un crecimiento de 70.000 habitantes en los próximos diez años, la construcción de 20.000 viviendas y crecer por algunas zonas como Canto Grande y la Vega sur, que actualmente están blindadas por las medidas de protección actuales. Las zonas de expansión que promovía el documento buscaban adaptarse a las que ofrecía su homólogo autonómico, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG). Esta revisión cumplía, según la administración municipal, con las determinaciones impuestas por la Junta en el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA), que limita los crecimientos al 40% de la superficie de suelo y al 30% de la población. No obstante, la propuesta del Ayuntamiento requería de la modificación del POTAUG, especialmente en relación a las zonas de expansión de la ciudad,

sin la cual no se podrían llevar a cabo las grandes propuestas del documento. Entre ellas está la construcción de 15.361 viviendas. Según el consistorio municipal, uno de los fines de esta intervención sería «frenar la despoblación de la capital, que en los últimos cinco años ha perdido unos 7.500 habitantes en favor de municipios del Área metropolitana» (El Ideal, 10/04/2007). Es decir, la demanda de vivienda baja, pero su promoción continúa; una tendencia inmobiliaria poco acorde con el número de viviendas vacías en Granada y su Área metropolitana, según un informe del Instituto de Desarrollo Local y Estudios Sociales (IDES), capitaneado por investigadoras de la UGR que fue presentado en 2009 y promovido por la Gerencia de Urbanismo. Según este estudio, la capital cuenta con 16.000 viviendas vacías, de las cuales 6.600 viviendas se encuentran en mal estado y otras 2.200 son casas de nueva construcción que no se habían vendido todavía. Es decir, el 12% de las viviendas de Granada se encuentran deshabitadas entre un parque de 134.190 viviendas<sup>27</sup>.

El POTAUG propone que la ciudad tenga como zona de crecimiento los espacios situados junto a la pedanía granadina de El Fargue: más de un millón y medio de metros cuadrados de la zona conocida como Canto Grande, un espacio que se reconvierte en urbanizable sectorizado, con posibilidad para la construcción de casi 5.976 viviendas. La dificultad orográfica —y con ella la económica— eran y siguen siendo los impedimentos aludidos para justificar nuevas zonas de expansión de la ciudad como la zona de Mercagranada, entre Bobadilla y la actual carretera de Córdoba. Sin embargo, estas nuevas bolsas de suelo urbanizable van en contra de las determinaciones del POTAUG, que sólo liberaba una zona de El Fargue para el crecimiento del término municipal.

Un año más tarde —revisión del 2009—, el nuevo PGOU rebajaba en 8.000 viviendas las previsiones del Plan General inicial del 2007 que contemplaba 20.000 nuevas viviendas. La revisión del 2009 del PGOU recogía los nuevos puntos de expansión de

---

<sup>27</sup> Para más información general sobre los resultados de este estudio sobre vivienda y población promovido por Isabel Nieto, delegada de la Gerencia de Urbanismo, y realizado por el IDES, véase la edición digital de El Ideal, de 04/06/2009.

la ciudad propuestos: El Fargue, donde se contemplaban dos espacios con 3.345 viviendas; la zona situada junto a la carretera de Víznar, con 1.997 viviendas; un espacio en el límite con Huétor Vega, con 1.992 viviendas, y; Bobadilla, que dispondría de suelo para 1.078 viviendas más, además de otros espacios más reducidos en la fábrica de Cervezas Alhambra y en los nuevos accesos a la Alhambra.

El 1 de octubre de 2009, el Ideal de Granada<sup>28</sup> publicaba que las alegaciones al PGOU de Granada reclamaban menos pisos y barrios más equipados. La mayor parte de las alegaciones realizadas sobre el PGOU del Ayuntamiento de Granada se referían al exceso de edificabilidad previsto en el documento: 12.000 nuevas viviendas. La noticia aludía también al significativo número de viviendas vacías, que algunas de las alegaciones cifraban en 20.000.

Se constata de esta manera una doble dinámica: en primer lugar, la expansión urbana hacia áreas colindantes más «fértiles» —tanto para la agricultura como para el ladrillo—, y; en segundo lugar, una vez se agotan estas primeras opciones, toca acechar aquellos espacios que son más difíciles por la orografía del terreno y por la falta de grandes accesos. Lo primero es un impedimento que tienen que solventar y lo segundo irá de la mano de la búsqueda de una idea abstracta de Progreso, vinculada a un crecimiento sin fin, tanto económico como urbanístico.

Así pues, desde un punto de vista diacrónico y holista, podemos observar con respecto a los procesos de crecimiento urbanístico de la ciudad de Granada, que la planificación urbanística no tiene suficientemente en cuenta el crecimiento real de la población, sino que las estimaciones de crecimiento (incluso el crecimiento negativo) es una excusa más para seguir erigiendo por encima de todo la reiterada «revitalización económica» sectorial, esta vez de la construcción, además de responder a la tendencia hacia la

---

<sup>28</sup> Para más información se puede consultar la edición digital del Ideal del 1 de octubre de 2009. O seguir este enlace: [www.ideal.es/granada/20091001/granada/alegaciones-pgou-reclaman-menos-20091001.html](http://www.ideal.es/granada/20091001/granada/alegaciones-pgou-reclaman-menos-20091001.html) [última consulta: 11/02/2011]

consolidación de una metrópoli granadina que se expanda cual mancha de aceite, absorbiendo los municipios colindantes.

### *Grandes infraestructuras proyectadas*

Los procesos de expansión de la ciudad implican, a su vez, la construcción de grandes infraestructuras de transporte cuyo objetivo es la mejora de la movilidad y accesibilidad a la ciudad. Uno de los principales argumentos para construir grandes infraestructuras de transporte gira en torno a los problemas que conlleva el tráfico rodado. Cada cierto tiempo, sale en prensa un nuevo colapso automovilismo en la ciudad. Y cada vez que esto sucede, se recuerda que las carreteras existentes ya han agotado su capacidad. Acerca de la dinámica de la ciudad y del agotamiento de las carreteras, la prensa transmite que el modelo de población relacionada con la capital que tiene sus viviendas repartidas por todo el Área metropolitana, tiene como consecuencia una dependencia enorme del vehículo privado, lo que ha provocado un agotamiento de la capacidad de las carreteras de este entorno. Los expertos en movilidad recordaban que el 85% del parque móvil existente en la ciudad se moviliza a diario y que los desplazamientos en vehículos privados entre el Área metropolitana y la ciudad suman tres millones de kilómetros anuales (Granada Hoy, 30/05/2009). Según Tráfico, hablaríamos de que el 40% de todos los turismos que se mueven por Granada proceden del Área metropolitana. Sobre el transporte colectivo, comentaba que los autobuses metropolitanos, una alternativa para los miles de conductores que vienen a diario hasta la capital, también se enfrentan a los atascos que se generan en Granada en hora punta.

Tras estas pinceladas sobre movilidad y transporte, pasamos a enumerar los diferentes proyectos previstos para Granada, en la normativa municipal (PGOU) y autonómica (POTAUG), vinculados a los procesos de expansión de la ciudad. A pesar de estar recopiladas en el PGOU, la decisión sobre la mayoría de las in-

fraestructuras de carácter metropolitano recae sobre la Junta de Andalucía. Estas infraestructuras son<sup>29</sup>:

### *Segunda Circunvalación*

Única infraestructura referida de ámbito estatal; su trazado recorre los términos municipales de Albolote, Atarfe, Granada y Alhendín. Cuenta con un enlace de grandes dimensiones en el encuentro entre aquélla y la variante de la Carretera Nacional (CN) 432 Badajoz— Granada, junto al suelo sectorizado del Centro de Transportes de Mercancía (CTM). Actualmente se encuentran en construcción casi todos sus tramos, con un horizonte de puesta en servicio en 2013, año de la Conmemoración del Milenio.

### *Distribuidores de Conexión de la Segunda Circunvalación-Circunvalación (VAU<sup>30</sup> 05)*

Recoge tres ramificaciones: Variantes de Armilla, Churriana y las Gabias; y se encuentra en fase de Estudio Informativo, previo a la exposición pública para Alegaciones. Recoge las entradas desde el Oeste, aprovechando en la mayoría de los casos las trazas de viarios locales existentes, ampliando en la zona de dominio público, procurando alterar mínimamente el territorio.

### *Distribuidor Norte (VAU 06)*

Está en construcción; arranca en la rotonda de la Cueva (Circunvalación-carretera antigua de Jaén) y termina en la carretera de Jun-Alfacar. Pasa por el Término Municipal (TM) de Granada, Pulianas y Jun. El Distribuidor servirá como acceso a la A-92 y a Granada, por Jun.

### *Carretera de Alfacar (VAU 02)*

Se encuentra todavía en proyecto. Empieza en el nudo de la VAU-06 y la carretera de Jun-Alfacar, y conecta con la A-92 en

29 Información extraída de la revisión de 2009 del PGOU de Granada, en su Memoria Justificativa (33-35) y en el Estudio de Impacto Ambiental (29-31).

30 VAU son las siglas para Vial de la Aglomeración Urbana, terminología a la que se refieren los planes oficiales.

el enlace de Alfacar. Supone una variante de la actual carretera de Alfacar. Se trata de un vial desdoblado, con dos carriles por sentido. Además, se considera como un elemento de gran importancia para la conexión con la A-92. Se desarrolla fuera del TM de Granada y supone la prolongación de la CN 432 (parte de la VAU 03). El Estudio informativo todavía no tiene fecha.

#### *Distribuidor Sur (VAU 09)*

Se trata de una conexión transversal Oeste-Este de los núcleos de la cornisa Sur. Actualmente se encuentra en fase previa de proyecto y expropiaciones.

#### *Acceso La Zubia-Granada (VAU 10)*

Esta intervención todavía está en la fase previa al Estudio Informativo. Se trata de una variante parcial de la actual carretera de la Zubia.

#### *Ronda Este-Cierre del anillo*

Esta infraestructura –según la revisión de 2009 al PGOU de Granada— se incluye en el PGOU de Granada, pero no está prevista en el POTAUG. Se encuentra en el periodo de exposición pública para alegaciones a la segunda fase del Estudio informativo. En la parte Norte comienza en la Rotonda del distribuidor Norte (VAU 06) con la carretera de Jun (TM de Jun) y con un trazado sur-Sureste llega a la carretera de la Sierra (A-395, TM de Cenes de la Vega). Tiene un recorrido de 11 kilómetros y conexiones en las carreteras de Jun, de Víznar, de El Fargue (antigua carretera de Murcia) y en la Carretera de la Sierra. Según la revisión del 2009 del PGOU de Granada de 2001, se trata de una infraestructura de gran importancia tanto para los movimientos Norte-Sur, como para su la conexión con la A-92.

#### *Desdoblamiento de la carretera de la Sierra (A-395)*

Su trayecto transcurriría desde el punto de finalización de la Ronda Este hasta los túneles de El Serrallo, en la misma A-395. Es la continuación de la Ronda Este, hasta el encuentro con la actual Ronda Sur. El proyecto, realizado por una consultoría distinta a la de la Ronda Este, ha pasado ya el periodo de exposición



pública y de alegaciones. Las variantes que presenta son tres propuestas distintas de enlace con los túneles y la carretera antigua de la Sierra. En los planos del PGOU se recoge la que se estima más adecuada en el Estudio Informativo.

#### *Tren de Alta Velocidad, el AVE*

Están en ejecución diversos tramos de la línea de Bobadilla, donde se realizará el desdoblamiento para el AVE. Se incorpora en planimetría el trazado del tramo Atarfe-Granada, que está en Proyecto Básico, que va desde el límite con el TM de Atarfe hasta la Azucarera San Isidro, en paralelo con la actual y situada más al Sur. Está en redacción el Estudio Informativo desde la Azucarera hasta la Estación, estando pendiente también el proyecto de edificación de la Estación. Por otra parte, queda por conocer el trazado definitivo de la variante de la línea de Moreda, que se une con la de Bobadilla posiblemente dentro del TM de Granada, en el Sector del Centro de Transporte de Mercancías (CTM), junto a Mercagranada.

#### *Metro-Tranvía Metropolitano (Línea 1)*

Se encuentran en ejecución la mayor parte de los tramos, quedando algunos a niveles de redacción de proyecto. El trazado definitivo es el siguiente: Albolote — Maracena — Viario de P.T. 48 — carretera de Jaén — Avda. Argentinita — La Caleta — Avda. Constitución — Avda. Andaluces — Campus Fuentenueva — Méndez Núñez — Cffl de Ronda — Avda. América — Paseo Andrés Segovia — Avda. La Zubia torre de la Pólvara — Campus de la Salud — Armilla. Discurre en superficie en su mayor parte, con una longitud de 1.800 m. soterrado, entre el Campus de Fuentenueva y el Paseo Andrés Segovia. La financiación corresponde el 83% a la Junta de Andalucía y el 17% a los Ayuntamientos, por los que discurre, en función de la población. Está en estudio, sin trazado por ahora de la línea 2 destinada al centro de la ciudad, que irá en superficie, con vehículos de transporte de última generación.

#### *Carril – Bici*

Se aporta un recorrido del carril-bici. El objetivo es completar paulatinamente la trama urbana, así como la metropolitana.

Finalmente, para cerrar este capítulo que contextualiza el proceso de transformación de la ciudad de Granada, cabe resaltar la importancia que toman las infraestructuras del transporte en estos procesos, actuando, en cierta manera, como cuñas que van abriendo camino al crecimiento urbanístico de la ciudad y de los municipios colindantes. A su vez, el análisis de una infraestructura concreta (como puede ser el caso de completar el anillo de circunvalación que veremos en el Capítulo V) no se puede entender sin incluirlo dentro de un proceso de mayores dimensiones en el que diferentes proyectos acaban consolidando una estructura vial general, metropolitana. Sobre esto hablaremos en los próximos dos capítulos.



CAPÍTULO III  
LA CONMEMORACIÓN DEL MILENIO DE  
LA FUNDACIÓN DEL REINO DE GRANADA  
(o sobre cómo se construye el nuevo imaginario urbano)

Después de analizar el panorama urbano que concierne tanto a la dinámica de las marcas de ciudad a nivel general como en la capital granadina, toca ahora profundizar sobre los advenimientos que acechan a la ciudad y que se insertan dentro de la estrategia para construir la *marca Granada*. En este capítulo expondremos, entre otras cuestiones, la pluralidad de actores presentes en el proceso de organización de una efeméride como la «Conmemoración del Milenio de la fundación del Reino de Granada», prestando especial atención a las batallas políticas y al protagonismo del sector empresarial. Además de hacer explícito el proceso mediante el cual el evento se convierte en marco de transformación urbana, impulsando los proyectos urbanísticos pendientes en la ciudad.

SOBRE EL MEGA-EVENTO

Las ediciones impresas y online de los principales medios de comunicación locales, en los últimos días de octubre de 2007, se hacían eco de la noticia en la que, el entonces Presidente de la Junta de Andalucía Manuel Chaves, anunciaba en Granada la conmemoración en el 2013 en esta ciudad «de los mil años del Reino zirí» (El Ideal, 27/10/2007), «del Reino de Granada», sin descartar otras ciudades como Almería, Jaén y Málaga, también incluidas en la configuración territorial del Reino de Granada (La Opinión, 27/10/2007; El Ideal, 29/10/2007).

En las cronologías acerca del período conocido como «Al-Ándalus» (711-1492), el Reino zirí, o Taifa de Granada, fue fundado por el berebere Zawi ben Ziri y estuvo comprendido entre el 1013

—data fundacional que tampoco se puede garantizar con total exactitud— y el 1090, paralelamente a otros primeros reinos taifas que habían ido surgiendo tras la desmembración del Califato Omeya de Córdoba, disuelto oficialmente en el 1031. En este período, entre los siglos VII y X la ciudad acabaría por circunscribirse a una serie de pequeñas fortalezas y aldeas en las colinas del Albaicín, Alhambra y Mauror. Es decir, el hecho a conmemorar serían los mil años del comienzo de la hégira de la dinastía Banu Ziri, quienes primero se hicieron con el control de la Cora de Elvira, cuya capital era Medina Elvira, y constituyeron la Taifa de Granada. El Reino zirí de Granada desaparecería al ser conquistado por los almorávides en 1090.

No obstante, tanto en el discurso pronunciado por Chaves, como en las distintas y sucesivas noticias referentes a la convocatoria, también se cita expresamente a su vez al Reino de Granada, que efectivamente, como recordaba el presidente del ejecutivo andaluz, llegó a extenderse a parte de las provincias actuales de Córdoba, Sevilla, Jaén, Murcia y Cádiz, y la totalidad de Almería, Málaga y Granada. Este período islámico —el «Reino nazarí de Granada»— no tendría lugar hasta más de doscientos años después: concretamente fue fundado por el nazarí Muhammed I ibn Nasr en 1232 en Andújar (actual provincia de Jaén), trasladándose su capital a Granada en 1238, y; culminando en el 1492, con el derrocamiento de su último rey, Boabdil el chico, por los Reyes Católicos el 2 de enero, tras la toma de la ciudad que puso fin a la Guerra de Granada. Como resultado de ello, el territorio del reino nazarí quedaría definitivamente incorporado a la Corona de Castilla como reino cristiano de Granada<sup>31</sup>.

---

31 Para un estudio más detallado, véanse las siguientes publicaciones: Barrios rozúa, Juan Manuel. 2002. «Granada historia urbana», Comares, Granada; LADERO QUESADA, Miguel Ángel. 1989. «Granada. Historia de un país islámico (1232-1571)», Madrid, Gredos; Molina González, Fernando; ROLDÁN HERVÁS, José Manuel. 1983. «Historia de Granada I. De las primeras culturas al Islam», Editorial Don Quijote, Granada; y PEINADO SANTAELLA, Rafael Gerardo; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique. 1987. «Historia de Granada II. La época medieval. Siglos VIII-XV», Editorial Don Quijote, Granada.

La web oficial, por su parte, salvaba el escollo argumentando que «Como Reino, el Zirí será el antecesor inmediato del Reino Nazarí de Granada, aunque entre uno y otro se suceden casi 150 años (entre 1090 y 1232), correspondientes a las épocas de los Almorávides y Almohades»<sup>32</sup>.

Este «anacronismo fundacional» apenas sería tenido en cuenta ni por las clases política y empresarial, ni por la ciudadanía, centrandó toda su atención en otro tipo de aspectos más tangibles e inmediatos del mega-evento, como la revalorización de la imagen de la ciudad, la finalización de una serie de grandes infraestructuras, edificios y equipamientos proyectados, además de los beneficios económicos que la Granada del 2013 al 2015 reportaría. En el otro gran evento a celebrar en Andalucía, el «Bicentenario» de Cádiz del 2012, no se había generado una confusión similar, probablemente al tratarse de un acontecimiento histórico más cercano en la memoria y sencillo de precisar: la conmemoración de los doscientos años de la proclamación de la primera Constitución española, la de Cádiz de 1812, «La Pepa». El Bicentenario diseñaría la imagen de «Cádiz Ciudad Constitucional» y con ella una renovación de la red de infraestructuras para el 2012: la llegada del tren de alta velocidad, el Segundo Puente sobre la Bahía gaditana, la reforma del casco histórico; y de los equipamientos culturales —Centro de Arte Contemporáneo, Centro Cultural Reina Sofía, Centro Municipal de Flamenco, Oratorio San Felipe Neri, Museo de las Cortes, Castillo San Sebastián y Santa Catalina, Observatorio del Teatro y de la Artesanía Iberoamericano, Casa de América, etc.—.

Los mega-eventos culturales de Granada y Cádiz se distinguen entre sí en función de su ente público promotor, en Cádiz el Ayuntamiento y en Granada la Junta de Andalucía. No obstante, tanto en uno como en otro, participan activamente las administraciones restantes, incluidas las respectivas diputaciones provinciales. Y esta pluralidad de actores públicos no es el único elemento común; según lo expuesto anteriormente:

---

<sup>32</sup> Véase: <http://milenioreinodegranada.es/el-milenio/#> [última consulta: 08/07/2011]

- se trata de sendos mega-eventos culturales que pretenden re-colocar a sus sedes en el competitivo mercado internacional de ciudades a través de la revalorización política de lo cultural;
- en los que están implicados varias administraciones y también actores privados del mundo empresarial y financiero,
- y que, a través del marketing urbano y su contribución al diseño de sus nuevas marcas ciudad, servirán no sólo para incidir sobre las estructuras culturales de ambas urbes, sino también para implementar una serie de proyectos urbanísticos y de grandes infraestructuras —urbanas y metropolitanas— entre otros, destinados a la revalorización y transformación urbanas.

Estos tres elementos básicos han estado presentes desde el principio en la práctica totalidad de los discursos oficiales en torno a la conmemoración del Milenio, la mayoría de la Junta de Andalucía. Así, en la propuesta de Chaves lo cultural se materializaba en «...una excusa excelente para reivindicar la potencia cultural e histórica de un territorio en el que convivieron las tres religiones monoteístas», añadiendo que «...la conmemoración ofrece una ocasión de oro para convocar un encuentro mediterráneo entre judíos, musulmanes y cristianos que proporcione un papel estelar al diálogo, la colaboración y el entendimiento, que sirva para hacer progresar la convivencia y la paz» (El Ideal, 27/10/2007).

En lo relativo a la participación conjunta de distintos entes públicos, en el mismo discurso Chaves resaltaba «que, para que el empeño se haga realidad, es «fundamental» la colaboración de todas las administraciones», de modo que en cuanto coincidieran, presentaría la idea al alcalde de la capital, el popular José Torres Hurtado. Sin embargo, recordaba que «el Reino de Granada también se extendió por las provincias limítrofes (Jaén, Málaga...) y que habrá que contar con ellas» (El Ideal, 27/10/2007).

Y en cuanto a la transformación urbana y al desarrollo local en general, así como la Expo92 en Sevilla o el Mundial de Esquí Sierra Nevada 95/96 en Granada trajeron consigo importantes cambios en ambas ciudades y sus respectivas áreas metropolitanas, el Milenio de Granada no se detendrá en lo eminentemente

histórico y cultural, sino como decía Chaves en su discurso, «la celebración del milenio para Granada ha de ser algo parecido a lo que supuso el Mundial de Esquí en la década de los noventa. En 2013, como sucedió con otras infraestructuras cuando se hizo el campeonato de esquí, estarán terminados el AVE, las autovías, la ampliación del aeropuerto, el Centro Lorca, el espacio escénico, la cuarta fase del Parque de las Ciencias, el Metro...» (El Ideal, 27/10/2007).

La interrelación entre ambos elementos, lo cultural como ventaja competitiva y el desarrollo local de la mano de la revalorización y transformación urbanas, quedaba así gráficamente plasmada en los titulares de La Opinión: «Chaves usa una efeméride como ‘percha’ para impulsar los proyectos granadinos. El presidente de la Junta de Andalucía quiere celebrar en 2013 el milenio de la creación del Reino de Granada con las principales infraestructuras y planes culturales en funcionamiento» (La Opinión, 27/10/2007).

Una visión holística de la «Conmemoración del Milenio de la Fundación del Reino del Reino de Granada», nos permite afirmar al respecto que, como hemos precisado en nuestro marco teórico, responde al modelo de mega-evento cultural (y también deportivo si tenemos en cuenta a la Universiada del 2015) destinado a «atraer capital económico a través del turismo, como justificación para realizar grandes intervenciones que revalorizarían la ciudad y como estrategia dentro del competitivo mercado urbano internacional» (Rodríguez Medela, Salguero, 2009: 72).

Como modelo que es, la conmemoración de los mil años del Reino de Granada no es una propuesta exclusiva de Granada, sino que se inserta en el conjunto de las ciudades andaluzas a revalorizar entre el 2012 y el 2016: el caso citado de Cádiz en el 2012, cuya nueva marca ciudad será la de «Cádiz Ciudad Constitucional»; o las candidaturas de Córdoba y Málaga para disputarse el reconocimiento de «Capital Europea de la Cultura para 2016».

Partiendo de esta concepción de la Conmemoración del Reino de Granada como un mega-evento cultural con las características citadas, puede entenderse fácilmente el interés mostrado por



cada vez más ciudades del Estado español que, desde los años ochenta con la «mega-eventos deportivos» (Annett et al, 2000: 63), pretenden aumentar los elementos diferenciadores con otras ciudades que compiten por similares formas de inversión en materia turística-deportiva (Rodríguez Díaz, 2004: 8) y desde los noventa también turística-cultural. Por ello, los ayuntamientos y otras entidades territoriales comarcales o regionales tienen como misión atraer fuentes de financiación externas o nuevos yacimientos de empleo.

Si bien Granada no compite con ninguna otra ciudad en ser sede del Milenio, sí se inserta en un contexto de nuevas metrópolis andaluzas que, aunque simbólico, no resulta menos competitivo. Esta competitividad se dejaba entrever en unas declaraciones de Javier Torres Vela, entonces alcaldable por el PSOE, pese a su pretendido tono conciliador: «Sevilla como capital del Valle del Guadalquivir, Málaga como capital del litoral y Granada como capital del interior, de la Penibética» (El Ideal, 03/11/2007). La realidad política en torno al Milenio —tanto electoral, como institucional en sus niveles local y autonómico— ha distado bastante de esa concepción bucólica de tres capitales andaluzas que lejos de rivalizar, comparten armoniosamente el reconocimiento de grandes urbes del territorio andaluz.

### *Pluralidad de actores*

El viernes 26 de octubre de 2007 Manuel Chaves anunciaba en Granada la Conmemoración del Milenio en el 2013; poco después, el 18 de noviembre de 2007, la Junta de Andalucía en Consejo de Gobierno extraordinario celebrado en el Parque de las Ciencias de Granada, autorizaba la constitución del Consorcio del Milenio para el 2008, con 200.000 euros presupuestados, como entidad gestora de la conmemoración del «Milenio del Reino de Granada», conformada por las administraciones implicadas (entre ellas el cabildo granadino y los de los municipios y diputaciones del resto de las provincias andaluzas que integraban el Reino de Granada, es decir, Almería, Málaga y Jaén) y David

Aguilar al frente, ex-rector de la UGR. Dos años después, el académico presentaría al consejero de la Presidencia de la Junta su dimisión, esgrimiendo que «la Presidencia de este evento debe recaer en un representante político al máximo nivel de las instituciones consorciadas que pueda con eficacia impulsar y coordinar los proyectos» previstos en Granada (El Ideal, 11/01/2010; Granada Hoy, 11/01/2010); relevándole finalmente María del Mar Pleguezuelos, ex-eurodiputada del PSOE, quien además de ser nombrada nueva directora de la Fundación El Legado Andalusi, asumía también la gerencia del Consorcio del Milenio. Durante el acto, la nueva gerente se refería a la efeméride como «la puesta en marcha de proyectos culturales, turísticos y de nuevas infraestructuras» (20 minutos, 21/06/2010).

Mientras que los socialistas empleaban términos como «la legislatura de las infraestructuras» y los populares encontraban en el Milenio la «modernización» de Granada (Granada Hoy, 17/05/2008), o como dice su presidente regional Javier Arenas, una «Granada, de dulce» (El ideal, 16/05/2008), surgía la única propuesta hasta el momento para el Milenio que no procedía de una u otra administración pública; pero sí de una formación política, la de los Verdes. Se trata del «Gran Parque Central del Milenio», como lo bautizaría el portavoz de Los Verdes, Mario Ortega (El Ideal, 24/05/2008; 31/05/2008). Esta propuesta pronto recibiría una respuesta institucional: el 17 de septiembre el PSOE anunciaba el que sería el «primer proyecto del Milenio», un «gran parque en la Vega», entre Granada, Huétor Vega, Cájar, Ogíjares y La Zubia, en una zona de cinco millones de metros cuadrados, resultado de distintas expropiaciones. Este «Central Park» (El Ideal, 18/09/2008) vio la luz en la mal lograda campaña electoral de Torres Vela por el PSOE en el 2007; pero ahora pretendería ser «el emblema del Milenio» (El Ideal, 17/09/2008).

El 2 de marzo de 2009 se firmaba en el Palacio de Carlos V el convenio por el que se constituía el Consorcio del Milenio, en un acto presidido por la ministra de Administraciones Públicas, Elena Salgado, y con la participación de los representantes de las administraciones implicadas, esto es, el Consejero de Presidencia de la Junta, Gaspar Zarrías, el alcalde de Granada, José Torres

Hurtado, los presidentes de las diputaciones de Granada, Córdoba, Jaén, Almería y Málaga y el vicepresidente segundo de la de Cádiz. Nace con un capital inicial de 750.000 euros<sup>33</sup>; el Gobierno central, además, declararía la celebración «acontecimiento de excepcional interés público», una categoría que permitiría dar cabida al capital privado. Durante la sesión inaugural, los objetivos de la Conmemoración del Milenio son nuevamente culturales: «proyectar los valores históricos y patrimoniales de estos territorios y propiciar el encuentro entre las tres culturas del Mediterráneo (árabe, cristiana y judía)». A su vez, «se desarrollarán destacados proyectos de infraestructuras que culminarán antes de 2013. Entre ellos figuran el AVE, las autovías Granada-Motril y Granada-Córdoba-Badajoz, la variante exterior de la capital, la ampliación del aeropuerto, el Gran Teatro de la Ópera, el Centro Lorca, el Pabellón de las Ciencias de Al-Ándalus, la línea 1 del Metro, el Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud y los nuevos hospitales de alta resolución de Loja y Órgiva» (Europa Press, 02/03/2009).

El 23 de mayo la Federación Internacional de Deporte Universitario (FISU) eligió Granada —única candidata— como sede de los Juegos Olímpicos de Invierno para Universitarios de 2015, la Universiada, entre el 21 de enero y el 1 de febrero de ese año; esta cita se suma al Mundobasket de 2014, que se celebrará en España y Granada será una de sus sedes (El Ideal, 23/05/2009). Con ello, la marca «Granada 2013» se dilatará durante un total de dos años, hasta la finalización de la Universiada. Estas dos nuevas citas pasan a formar parte desde entonces de las declaraciones de urgencia que el PP realizará a la Junta con respecto a la finalización de las infraestructuras: «Arenas exige se que acaben las infraestructuras antes de 2014. Se conseguiría así «dar la talla» en la Universiada y el Mundial de Baloncesto» (El Ideal, 25/05/2009). Estas exigencias se intensificarán conforme se va-

---

33 Concretamente, la administración central y autonómica asumieron el compromiso de «aportar 200.000 euros cada una, la Diputación granadina 100.000, el resto de instituciones provinciales 50.000, y el Ayuntamiento de la capital una partida de 30.0000, ampliable a 100.000 durante el resto del año» (El Ideal, 3/03/2009).

yan acercando aun más las elecciones europeas del 7-J: «Arenas exige al PSOE que «dé la talla» en la Universiada 2015» (La Opinión, 25/05/2009). De hecho, un importante número de noticias en las que se referencia al Milenio se enmarcarán hasta los comicios en el apartado de las elecciones («acto de campaña en Granada», «7J»<sup>34</sup>, etc.).

El nuevo presidente de la Junta de Andalucía, José Antonio Griñán, a principios de junio se reunía en Granada con el Alcalde y el presidente de la Diputación sobre la conmemoración del Milenio y otros asuntos como la terminación de la Ronda Este Metropolitana o del corredor ferroviario del AVE para el año 2013 (El Ideal, 5/06/2009). Días después, el Alcalde de Granada remitiría una carta a veinticuatro municipios del Área metropolitana de Granada, emplazándoles «a una especie de «cumbre» intermunicipal en la que se tratarán cuestiones como el futuro de la Vega, la celebración del Milenio, el metro, el PGOU o los servicios básicos municipales». El mega-evento del Milenio, acompañado de la Universiada y demás proyectos, parece tener cabida solo en una macro-urbe, en este caso, el conglomerado metropolitano de Granada (El Ideal, 7/06/2009). Esta iniciativa no agradó a Sevilla, y en menos de cuarenta y ocho horas, la Junta, a través del Consejero Juan Espadas, desautorizaba a Torres Hurtado, citando a los alcaldes del Cinturón para una próxima reunión; a la que acudirían únicamente los alcaldes populares, es decir, Otura, Cájara, Dílar, Pinos Genil, Churriana y Albolote, junto al independiente de Fuente Vaqueros (ex-IU); mientras, en la plaza del Carmen se concentraban un centenar de manifestantes de la plataforma «Salvemos la Vega» en contra de la construcción del Parque del Milenio proyectado en la zona sur (El Ideal, 22/06/2009).

El 30 de octubre, la agencia EFE anunciaba la concesión de partidas autonómicas para cinco proyectos asociados a la Conme-

---

34 En las elecciones al Parlamento Europeo de 7 de junio de 2009, finalmente el PP obtendría 23 diputados, frente a los 21 del PSOE. En la provincia de Granada, no obstante, el PSOE obtuvo 152.777 votos (47,1%), frente a los 135.749 (41,85%) del PP. Información extraída de: [www.elecciones.mir.es/MIR/jsp/resultados/index.htm](http://www.elecciones.mir.es/MIR/jsp/resultados/index.htm) [última consulta: 27/07/2010]

moración. «Granada recibe 603,8 millones, con un impulso para el Milenio y el Metro». Un total de 603,8 millones de euros para la provincia de Granada —un 1,8% menos que en 2008— del Presupuesto para Andalucía en 2010, en el que está previsto un impulso de 102 millones para el Metro y el «pistoletazo de salida» para el Milenio, con cerca de tres millones de euros (Granada Digital, 30/10/2009). La Junta de Andalucía convocaba a los representantes del consorcio a una reunión en la que tendría lugar el nombramiento de David Aguilar como gerente del organismo» (La Opinión, 20/11/2009). A la reunión acudieron, entre otros, el ya secretario de Estado de Ordenación del Territorio, Gaspar Zarrías; y entre las decisiones más destacadas se encontraban la confirmación de que Guadix, después de algunos obstáculos, y Baza quedaban incorporadas en el Milenio y que el programa de actividades estaría listo en unos tres meses. Dos días después, la Comisión de Cultura del Congreso de los Diputados rechazaba la proposición no de ley por la que se instaba al Gobierno a dotar de presupuesto las actuaciones dedicadas a la Conmemoración del Milenio (El Ideal, 27/11/2009). El 28 de noviembre el Ayuntamiento presentaba otras diecisiete propuestas al Consorcio de Milenio para que fuesen tenidas en cuenta en la elaboración del programa de actividades.

El 21 de junio de 2010 se firmaba un convenio marco entre el Consorcio y la Fundación Legado Andalusi con el fin de que esta última participara en la gestión del mega-evento con Francisca Pleguezuelos, nueva directora de la Fundación Legado Andalusi e igualmente nueva directora-gerente del Consorcio. El PP no vio con buenos ojos estos nuevos cambios, dudando de la capacidad de Pleguezuelos en su nuevo cargo (El Ideal, 22/06/2010), y calificaba una vez más al Milenio de «engaño y timo» (El Ideal, 23/06/2010). A su vez, se acordaba prolongar el Milenio hasta 2015, dos años más «para que se solape con la Universiada. El objetivo es obtener financiación privada de manera conjunta».

La marca Granada continuaría perfilándose en el caluroso verano del 2010: el Consorcio del Milenio saca a concurso la creación del logotipo, con un premio de 15.000 euros, «que representará los «valores» que pretende fomentar la efeméride, prevista

para 2013, y que se prolongará dos años más para vincularlo con la Universiada de 2015» (El Ideal, 8/07/2010; La Opinión, 9/07/2010). En ese mismo verano, se presentaba el logotipo del Milenio; el diseño ganador es obra de una empresa granadina «ELE medios», que presuntamente muestra una «M» en árabe con una inscripción que reza «2013-1013» y tres ideogramas que representan a las tres culturas implicadas (El Ideal, 24/08/2010).

La UGR firmaba el 15 de septiembre de 2010 un convenio de colaboración con el Consorcio para el desarrollo de actividades académicas y culturales junto al Legado Andalusi para esta efeméride, como la programación de espacios expositivos, el desarrollo de talleres y la co-edición de obras (El Ideal, 15/09/2010).

El 1 de octubre de 2010, veía la luz el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2011, que contempla una inversión de 353,4 millones de euros para Granada, en los cuales, aparece «por primera vez» la celebración del Milenio y recogen en uno de sus capítulos los beneficios fiscales para las empresas por la declaración de la efeméride como acontecimiento de excepcional interés y una partida de 200.000 euros con cargo al Ministerio de Política Territorial.

La consejera de Presidencia, María del Mar Moreno, la delegada del Gobierno de la Junta, María José Sánchez y Francisca Pleguezuelos, como gerente del Milenio, presentaban el 5 de noviembre el programa de actividades del Milenio «13 citas para 2013», conformado por cinco exposiciones históricas y tres congresos internacionales sobre Periodistas del Mediterráneo, el Reino de Granada y las capitales del mundo que estuvieron presentes en el arranque del nuevo milenio. Este acto se vio marcado por la acción de medio centenar de funcionarios, que protestaban por la política de las nuevas agencias autonómicas y la reconversión de trabajadores, impidiendo a voces que se celebrara la rueda de prensa tal y como estaba prevista (El Ideal, 5/11/2011).

El tejido de actores públicos y privados con intereses en la celebración del mega-evento estaba ya prácticamente consolidado, y además de las administraciones citadas, a las que seguirían sumándose muchos municipios granadinos, el colectivo empresarial pasaba ya a formar parte activa de la planificación y gestión

de la Granada del 2013. El número de empresas patrocinadoras a finales de 2010 se elevaba ya a 16: una del sector lácteo, dos del financiero, dos del ámbito de las bebidas refrescantes, una cervecera<sup>35</sup>, tres del ámbito de los medios de comunicación, una de la automoción, así como otra del sector informático y una más del campo de la dietética, entre otras entidades de menor tamaño (El Ideal, 9/11/2011); incluido el CB Granada, a quien el Milenio facilitaría la entrada de nuevos patrocinadores (El Ideal, 3/12/2010). Estas grandes empresas podrán beneficiarse de algunas exenciones fiscales a cambio de patrocinar la conmemoración del Milenio del Reino de Granada a través de sus iniciativas de propaganda y publicidad<sup>36</sup>. Así, algunos conocidos productos locales han incorporado en sus envases y espacios publicitarios el logotipo y el eslogan de la Conmemoración: «milenio reino de granada 2013: 1013». Además, el *stand* de Turismo Andaluz en la Feria Internacional de Turismo de 2011, acogía un avance de la programación cultural del Milenio de Granada para 2011, donde como afirmaba Francisca Pleguezuelos, se mostrara un «escapate sólido» de contenidos ligados al binomio «cultura-turismo» para «vender la marca Granada y acercar la conmemoración a la gente» (El Ideal, 1/01/2011). Por su parte, también en el ámbito

---

35 Merece destacar cómo la gran empresa cervecera local ha sido una de las firmas patrocinadoras del mega-evento, al igual que lo ha sido la otra gran empresa del sector andaluz que ha patrocinado, entre otros acontecimientos, la frustrada capitalidad cultural europea de Málaga en el 2016 y el Bicentenario de Cádiz. En la firma del convenio de colaboración entre la cervecera sevillana y el Consorcio para la Conmemoración del II Centenario de la Constitución de 1812, su presidente declaraba: «el hecho de que una empresa como (...) se una a la efeméride, ya que a su juicio su incorporación demuestra el respaldo del sector privado a una celebración clave tanto desde el punto de vista de impulso económico como desde el punto de vista del conocimiento de la historia». Extraído de: [www.bicentenario1812.com/contenido.cfm?id=1421](http://www.bicentenario1812.com/contenido.cfm?id=1421) [última consulta: 26/07/2011]

36 Las compañías obtendrán un retorno del 90% de las retenciones derivadas de todas sus actividades de publicidad y propaganda por llevar el logotipo del Milenio para cuya creación fue convocado un concurso de ideas el pasado 8 de julio. Al estar declarado el Milenio evento de excepcional interés público, la declaración de los impuestos de las empresas privadas participantes repercuten en forma de recursos para el Consorcio.

privado, El Ideal organizaba «Las huellas del Milenio», un concurso en el que los lectores votaban para elegir, entre un total de 35 candidaturas de monumentos y tradiciones, la que estimaran que fuera la «única huella ganadora» del Reino de Granada; resultando ganadora «La Fiesta de Moros y Cristianos», celebración que precisamente no recuerda a la mejor etapa en la convivencia entre las distintas culturas que existieron en Granada.

En febrero de 2011 se celebraba un encuentro de voluntarios del Milenio, recurso típico en la organización de grandes eventos, que encuentra en el altruismo de la ciudadanía otro de los matices que perfilan el producto urbano que se lanza al competitivo mercado. Junto a la del voluntariado, otra figura más interpreta el papel de la cara humana en la construcción de la marca ciudad; se trata de los embajadores: desde futbolistas, hasta cantantes como Miguel Ríos, primer nombramiento como «Embajador del Milenio del Reino de Granada».

### *Tensiones políticas...*

En el nivel local de Granada puede afirmarse que ha existido y existe cierto consenso entre los diversos actores políticos y empresariales, incluidos los medios locales de comunicación, en que el Milenio «debe hacerse» en aras del desarrollo económico y social de la metrópolis. En prácticamente todo lo demás, el Milenio ha sido objeto de controversia política desde su primer anuncio aquel viernes 26 de octubre de 2007. Entonces se insertaba ya en un contexto de enfrentamiento entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada, o lo que es lo mismo, entre el PSOE y el PP. Disensiones en torno a las grandes infraestructuras promovidas por una u otra administración, por la gestión del suelo o por la escasa atención prestada desde Sevilla a Granada, eran algunos de los ejemplos más destacados; y ello, escenificado a veces en un trasfondo regionalista, casi decimonónico, de Andalucía occidental vs Andalucía oriental, Sevilla vs Granada.

Esta tendencia regionalista, «pro-Reino de Granada» y «anti-Andalucía» ha estado presente la mayor parte de las veces en las cartas



al director y otras secciones de tribuna libre de los medios locales; si bien, la confrontación política no ha estado ajena a ello. El PP, por ejemplo, se ha remitido a este «granadismo» en varias ocasiones: en la intervención del grupo popular en el Pleno del Parlamento andaluz del 19 de febrero de 2010, se encuentra uno de los puntos fuertes de los discursos del PP en torno al Milenio: el «discurso regionalista». El PP acusaba al PSOE-A, Sevilla, de marginar política y económicamente a Granada, afirmando que la Junta pone los intereses del PSOE-A «por encima de los granadinos»; o de destinar más fondos a otras ciudades andaluzas, como Cádiz y su Bicentenario. La desconfianza continuada del PP y del Ayuntamiento en la Junta y el PSOE en la finalización, por ejemplo, de la Ronda Este o del Metro se ha venido legitimando en parte sobre ese sentir popular de rivalidad entre las ciudades de Sevilla y Granada<sup>37</sup>. Sin embargo, este debate se ha dado también dentro de las filas de un mismo partido: César Girón, ex-concejal de Cultura por el PSOE, en un artículo titulado «La razón del Milenio» (El Ideal, 29/06/2010), además de presentarse como primer inspirador del Milenio, al que concibe «como el medio de devolver a Granada la centralidad histórica perdida y la oportunidad de reequilibrar el actual territorio andaluz», arremetía duramente contra otros colegas de partido a los que considera afines al centralismo sevillano, en detrimento de Granada: «Granada en 30 años de autonomía ha perdido más de lo que ha ganado y en la necesidad de reparar el daño histórico causado. En la conveniencia de <<negociar>> el pacto autonómico de los granadinos con la Gran Andalucía en la que estamos insertos, por el que se reconozca la prestancia de nuestra tierra, que siempre fue la capitalidad del oriente <<andaluz>>; de la mal llamada Andalucía Oriental. Y que el Milenio debe ser la oportunidad, como ya empiezan a proclamar en abierto los principales nombres de la política granadina, de sacar a Granada del olvido y hacer que recuperemos,

---

37 En Andalucía, así como en España en general, la rivalidad entre ciudades se debe a motivos muy dispares. Muchas veces deriva de la competitividad deportiva, otras enraízan en riñas y rencores históricos anclados en la tradición popular, y otras responden a percepciones distintas sobre el trato institucional que las administraciones centrales (autonómica y estatal) otorgan a unas ciudades en detrimento de otras (Sevilla y Granada; Cádiz y Jerez).

al menos en parte, lo que fuimos».

La confrontación política más directa se ha producido, como hemos adelantado, entre el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía, en el terreno de las grandes infraestructuras proyectadas. Mientras que el ente autonómico y el PSOE presentaban este proyecto casi mesiánico en los términos descritos por Torres Vela, los de «la Granada Metropolitana como un gran centro regional» («La gran oportunidad del milenium», *El Ideal*, 03/11/2007); el Ayuntamiento de Granada y, con él, el PP, recelaban de la promesa de Chaves, considerando que era «un elemento de distracción de los socialistas para no responder a los ciudadanos sobre sus incumplidas promesas como la llegada del AVE a Granada en 2007, la segunda circunvalación, la finalización de la autovía a la costa granadina o la construcción del espacio escénico», en palabras de su presidente provincial Sebastián Pérez (*Europa Press*, 6/11/2007). La desconfianza del PP y del ejecutivo local en la capacidad del PSOE y de la Junta de Andalucía para acometer y finalizar en el 2013 una serie de obras urbanas y metropolitanas y de grandes infraestructuras de transporte serán el argumento central en torno al cual bascule la tensión política; por su parte, el grupo socialista desplegará una campaña de mejora de su imagen corporativa a través del Milenio, centrada en el compromiso de que Granada sea en el 2013 una ciudad renovada, una ciudad moderna, una ciudad accesible, además de una ciudad (inter)cultural.

*...y cierre de filas*

Partiendo de lo expuesto, si estudiamos el devenir de la organización del mega-evento, puede afirmarse que el Milenio se ha convertido desde sus inicios en un objeto de controversia política; sin embargo, como apuntábamos, ha existido también cierto consenso en que la Conmemoración del Milenio «debe hacerse». De este «cierre de filas» en aras del desarrollo económico y de la modernización de la urbe —de la reforma urbana— y de los intereses que subyacen, trata el siguiente apartado.

Es precisamente ante los presuntos beneficios económicos que puede llegar a generar el mega-evento, impulsado por las administraciones y el sector empresarial y financiero (especialmente el turístico y el inmobiliario), donde se forja este consenso de que «debe hacerse». Hasta el momento ha quedado explicitado cómo el Milenio ha reportado para la Junta de Andalucía y el PSOE un fuerte compromiso electoral por la transformación integral de la urbe; mientras que para el Ayuntamiento y el PP ha sido uno de los argumentos centrales para canalizar la actividad opositora, orientada hacia la desconfianza en la capacidad gestora de la administración autonómica en el cumplimiento de tales propósitos, en su mayor parte traducidos en la finalización de grandes infraestructuras de transporte, como el AVE o la Ronda Este Metropolitana. Es decir, sendas administraciones y formaciones políticas subsidiarias no han cuestionado la necesidad y urgencia de tales proyectos, sino sus modos de planificación y ejecución y el papel de los actores en juego en el despliegue de la reforma urbana, y especialmente del mega-evento como contexto donde materializarse.

La rentabilidad económica y política ha sido también un fuerte atractivo para otros ayuntamientos de la provincia que, al margen de las siglas, encuentran en la incorporación al Consorcio del Milenio un posible impulso desarrollista. Algunos de los cabildos granadinos que han solicitado su participación han sido: el Ayuntamiento de Motril que, en febrero de 2010, solicitaba la inclusión del municipio costero en la celebración del Milenio, lo que posibilitaría contar con nuevas infraestructuras culturales como un auditorio con capacidad para entre 800 y 1.000 personas, la potenciación de la Fábrica del Pilar o la celebración de exposiciones y conferencias relacionadas con la historia del azúcar. El Ayuntamiento de Santa Fe, por su parte, se ha sumado a la conmemoración con un proyecto cultural en torno a la Azucarera del Señor de la Salud, junto a la propuesta a la Unesco de declarar los pueblos colombinos españoles como Patrimonio de la Humanidad. Guadix ha propuesto la recuperación del Teatro Romano y la supresión de las viviendas anexas a la Alcazaba; y Baza la rehabilitación del Palacio de los Enríquez en su primera

fase con cargo a los presupuestos del Milenio.

Otro ejemplo de este consenso en que «debe hacerse», a pesar de las disensiones en los modos, lo encontramos en algunos ayuntamientos de la Vega granadina que, con motivo del Parque del Milenio, han tenido que pronunciarse sobre la idoneidad o no de la ubicación pretendida por la Junta de Andalucía. Mientras que las corporaciones socialistas de la zona no han hecho público hasta el momento ninguna disensión e incluso han rechazado mociones como la de IU sobre la ubicación del Parque del Milenio, caso del Ayuntamiento de Huétor Vega, otras fuerzas políticas sí lo han hecho, como muestran las siguientes declaraciones: «Puede que sea un acierto. Lo que no es lógico es ubicarlo en plena vega, por el gran valor económico, paisajístico y cultural que ésta posee» (Alcalde de Fuente Vaqueros, Antonio Almazán de IU; poco después sería independiente; *La Opinión*, 25/05/2009); o «Si es que el parque ya lo tenemos hecho, tenemos acequias, agua abundante, caminos agrícolas por los que poder pasear... la Junta tiene que respetar este entorno natural, no podemos macizarlo como han hecho con el Campus de la Salud» (Alcalde de Cájar, Fidel Prieto del PP; *El Ideal*, 07/06/2009).

En lo que a la arena política se refiere, partiendo de lo expuesto acerca de las formaciones que ostentan responsabilidades en una u otra administración, tampoco puede afirmarse que el papel de los otros partidos haya sido crítico con la Conmemoración del Milenio; si acaso, y una vez más, han disentido con algunas medidas de implementación del mismo. IU no ha ejercido una oposición crítica con la Conmemoración, si bien en alguna ocasión ha alertado sobre lo innecesario del gasto. En una valoración de la celebración del Día de las Fuerzas Armadas como «despilfarrero», Manuel Morales, su coordinador provincial, declaraba: «Es la misma ocurrencia que la del Milenio, sueltan un titular grandilocuente para mantener a los granadinos distraídos y luego se queda en nada», instando a Torres Hurtado a «preocuparse por los barrios que tiene más descuidados en vez de tratar de atraer un acto que nadie le ha pedido» (*La Opinión*, 22/02/2010). Sin embargo, han sido más las veces que IU ha apoyado de forma directa o indirecta el mega-evento: directamente, con su participa-

ción en una comisión municipal tripartita sobre iniciativas para el Milenio que pocos resultados obtuvo. La prensa titulaba así los primeros encuentros de la misma: «Todos los partidos meten prisa a la Junta para que empiece a organizar ya el Milenio. PP, PSOE e IU no logran cerrar en hora y media una sola propuesta y se reunirán otra vez el lunes. La oposición rechaza entrar en un acuerdo donde figure el teleférico, como plantean los populares» (El Ideal, 18/09/2007); e indirectamente a través del rechazo a algunas medidas o al modo de acometerlas, pero no al Milenio en sí, como con la reinención de interpretaciones más *multi—* o *inter—* culturales de la Toma de Granada<sup>38</sup> en consonancia con los objetivos propuestos por el Milenio (El Ideal, 26/12/2007) o las objeciones a la construcción del Parque del Milenio en la Vega sur, en lugar de en los terrenos de la Renfe. El 27 de febrero de 2009, IU presentaba una moción de oposición a la construcción del Parque del Milenio en la Vega en los plenos de Granada y de Huétor Vega. Sin embargo, su oposición no era al proyecto en sí sino a su ubicación, aceptando «que el Parque del Milenio se realice en los terrenos de la Renfe o en la zona del Beiro, entre Granada y El Fargue» (Correos de la Vega, 26/02/2009, número 168). IU y PP han coincidido en varias ocasiones en las declaraciones públicas de desconfianza en la Junta y el PSOE: desde la falta de recursos, hasta la demora en acometer las grandes infraestructuras proyectadas: «IU dice que los PGE no cumplen con Granada y evidencian que el Milenio es un engaño», recogía uno de los titulares de EFE el 30 de septiembre de 2009.

La otra formación política a tener en cuenta ha sido la de Los Verdes, representados por Mario Ortega. Su participación no ha diferido sustanciosamente de la de IU, con la que ha compartido el rechazo frontal la ubicación del Parque del Milenio en los terrenos de la Vega sur. Además han propuesto la alternativa de su construcción en los terrenos de la Renfe, y ello enmarcado en la Conmemoración del Milenio. La Granada del 2013 no sólo ha de

---

38 A modo de ejemplo, el grupo municipal de IU proponía cambiar el nombre de la festividad que conmemora la Toma de Granada por el de «Conmemoración del 2 de Enero: La Granada de las Culturas» (El Ideal, 26/12/2007).

ser la Granada moderna, accesible, renovada... también ha de ser la «Granada sostenible»: «Las grandes urbes se complementan con espacios verdes de dimensiones generosas que dan un respiro a los pulmones y a una vista contaminada por los macizos de cemento y cristal. En Madrid está El Retiro, en Nueva York, Central Park y en Londres, Hyde Park. En la capital granadina el único gran parque es el que lleva el nombre de su poeta más insigne Federico García Lorca. La ciudad adolece de zonas verdes que le permitan cumplir las normativas que rigen el urbanismo», declaraba María José Segura, presidenta de Ciudadanos por Granada (La Opinión, 15/04/2009).

El sector empresarial y financiero ha sido de entre todos los actores el que sin duda ha mostrado un mayor interés en la Conmemoración del Milenio, hasta el punto de que ha representado el posicionamiento más sólido y unificado acerca de la pertinencia y urgencia de su celebración y de la finalización de los grandes proyectos urbanos y metropolitanos para el 2013. La iniciativa privada, que siempre ha estado presente en los discursos oficiales del Milenio desde sus comienzos<sup>39</sup>, no sólo ha defendido fervientemente la imperiosa necesidad de celebrar esta Conmemoración en aras de los beneficios que traerá consigo, sino que ha logrado mantener un posicionamiento común que aglutine las distintas manifestaciones que conforman este heterogéneo colectivo, desde federaciones patronales de diversos sectores, hasta importantes firmas financieras presentes en el territorio local, metropolitano y provincial. Un discurso radicalmente más compacto que el de las formaciones políticas, marcado por las diferencias partidistas y las disensiones a cerca de los modos en la gestión y desarrollo del mega-evento.

Entre los entes financieros que se han pronunciado a favor del Milenio, podemos citar a la Cámara de Comercio de Granada y Caja Granada; junto a las organizaciones patronales como

---

39 «...La Junta no va a dejar que se enfríe la idea. En las próximas semanas iniciará contactos con organismos internacionales y con instituciones granadinas y de otras provincias andaluzas que formaron parte del histórico Reino de Granada. La intención es que a lo largo de 2008 empiece a funcionar un comité organizador, donde también tendrán cabida la Universidad y la iniciativa privada» (El Ideal, 30/10/2007)

la Confederación Granadina de Empresarios (CGE), en cuyo seno ha creado el Comisionado para las iniciativas y negociaciones relacionadas con el Milenio; o la Federación de Empresas de Hostelería y Turismo de Granada y su integrante la Asociación de Hospedaje de Granada. La patronal agraria, ASAJA<sup>40</sup>, en cambio, no participa en este cierre de filas: si bien, no ha de cuestionar el Milenio *per se*, sí rechaza públicamente uno de sus proyectos emblemáticos, el del Parque del Milenio en la Vega sur, que estima que supondrá «la confiscación de 550 hectáreas de tierras fértiles, granjas y construcciones singulares que, con la Ley del Suelo, se pagarán a precios ínfimos» (Granada Hoy, 19/03/2009).

Una de las empresas que más ha apostado por el mega-evento ha sido Cetursa Sierra Nevada S.A. S.A., quien persigue con el mismo la renovación de la estación esquí granadina<sup>41</sup>: la Junta le va a aportar hasta el 2013 un total de 6 millones de euros en obras de mejoras de distintos servicios de la estación. Con razón, su director general, Gutiérrez Terrón, del Milenio decía: «2013, el año «mágico» del milenio de la ciudad de Granada» (El Ideal, 17/06/2008). Además de esta remodelación casi integral de la estación de esquí, CETURSA, apoyado en el PP, ha retomado en aras del 2013 el proyecto del teleférico Granada-Sierra Nevada, en su día desestimado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta: desde las primeras reuniones de la comisión tripartita de iniciativas del Milenio, los populares defendieron el teleférico, frente al rechazo de PSOE e IU («La oposición rechaza entrar en un acuerdo donde figure el teleférico, como plantean los populares»; El Ideal, 19/09/2008).

40 ASAJA: Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores.

41 La inversión autonómica de 6 millones de euros en obras de mejoras de distintos servicios de la estación, se repartirán de la siguiente forma: 4,3 millones irán destinados a terminar el telecabina de Borreguiles (a la que se han destinado ya 15 millones de euros), la revisión y mejora del telecabina Al Andalus (en servicio desde 1991) y del telesilla Jara. El resto se destinará a la mejora de pistas (376.000 euros), sistemas de producción de nieve artificial (248.917 euros), que salvaron 2006, mejora de las instalaciones de CETURSA (145.000 euros) y obras pequeñas y licencias (715.00 euros),

Las asociaciones y movimientos sociales de la ciudad y la provincia no han tenido hasta el momento el menor protagonismo en el devenir del mega-evento; fruto, entre otras cosas, de que la Conmemoración del Milenio carece, al igual que la mayor parte de los mega-eventos culturales y deportivos, de algún tipo de consulta ciudadana. Esta carencia generalizada es recogida también por Rodríguez Díaz (2004: 8-9), que señala cómo a la población «no se le suele consultar» y añade que «hay municipios que han convocado consultas populares para conocer si los ciudadanos apoyan determinados mega-proyectos deportivos. En algunas consultas, en ciudades americanas, la población ha rechazado que se presente una candidatura para los Juegos Olímpicos. En Nagano y Toronto se llegaron a constituir fuertes movimientos anti-candidatura olímpica».

Partiendo de la ínfima participación ciudadana y vecinal en la Conmemoración (además de una inexistente disidencia), el tejido asociativo local ante el Milenio ha adoptado posiciones de muy diversa índole, aunque con un importante nexo común: no se cuestiona la pertinencia del mega-evento, es más, puede afirmarse que parece existir una generalizada valoración positiva; y que las diferencias radican por el contrario en qué nivel de satisfacción les genera el mismo. No obstante, existen muchos otros ejemplos de mega-eventos que sí han encontrado cierto grado de resistencia y crítica social: algunas críticas contra los Juegos Olímpicos de Barcelona 92 se centraron, por ejemplo, en intervenciones urbanas como la de El Poble Nou, donde la población original de clases bajas fue desplazada y sustituida por clases acomodadas; las de la Expo92 de Sevilla, que cuestionaron tanto el trasfondo cultural («500 años de explotación indígena»)42,

---

42 El manifiesto de la campaña «Desenmascaremos el 92» decía así: «En 1992 van a coincidir en el Estado Español una serie de celebraciones y efemérides (Expo, Olimpiadas y Capitalidad Cultural) que, contempladas globalmente, van a convertirnos en el escaparate mundial del nuevo modelo del capitalismo avanzado, que se presenta como única vía para el progreso de la humanidad. Todo este espectáculo que prepara el Poder inaugura también la construcción emblemática del capitalismo: el Mercado Único Europeo. Para DESENMASCARAR «La Gran Fiesta del 92» vamos a desarrollar una campaña en la que destacamos cuatro aspectos:



como el conjunto de la gran transformación urbana que sufriría la ciudad, así como las políticas poblacional y económica internacionales, oposición que se saldó con un significativo número de detenidos a lo largo de su celebración; o las algo menos accidentadas resistencias contra los Juegos Ecuéstres Mundiales de Jerez en el 2002<sup>43</sup>. Unas y otras son tan solo algunos ejemplos de disidencias vecinales y/o de movimientos sociales que por lo

- 
1. Contra la celebración del V Centenario del «descubrimiento de América», apoyaremos solidariamente todas las actividades que los pueblos indios propongan en su campaña «500 años de Resistencia Indígena y Popular».
  2. Denunciar la política poblacional que los organismos internacionales y los Estados del Norte quieren implantar, basadas en la imposición de controles de natalidad a través de esterilizaciones masivas para las poblaciones del Sur, en el fomento del racismo en el Norte y en la construcción de un nuevo Muro para impedir el asalto de los emigrantes a las Fortalezas del capitalismo avanzado.
  3. Explicar la incapacidad del Mercado y de los Gobiernos actuales para afrontar la crisis ecológica actual que tiene alcance planetario. Las innovaciones científico-tecnológicas de la EXPO y las propuestas de la Conferencia sobre el Medio Ambiente de Brasil servirán para encubrir estos problemas. La Transición ecológica que demanda la humanidad solamente podrá abordarse con profundos cambios en el modelo social.
  4. El Mercado Único del 93 en Europa conlleva la profundización de las diferencias regionales, impactos ambientales y territoriales graves, y sobre todo una mayor dualización social, en el «cuarto mundo» del Norte: los pobres, los parados, la sobreexplotación de los niños, mujeres e inmigrantes, la precarización de los empleos y los cinturones de miseria de las metrópolis amenazan con extenderse como una mancha de aceite. Es necesario airear el fracaso social del Norte, en el consenso que se apoyan y en la ola de represión y control social que se espera». [documento *online*; disponible en: [www.sindominio.net/ofic2004/publicaciones/aparte/aparte1/sevilla.html](http://www.sindominio.net/ofic2004/publicaciones/aparte/aparte1/sevilla.html); última consulta: 01/09/2010]

43 La Campaña contra los Juegos Ecuéstres Mundiales Jerez 2002, bajo los lemas «Jerez 2002, Ciudad del Paro» y «Juegos Ecuéstres: ¿cuestren lo que cuestren?» estuvo organizada por cinco organizaciones locales: la Asociación Cultural Paso a Paso 4D, el Ateneo Libertario Eliseo Reclús, el anarcosindicato de la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), la organización pacifista y ecologista Taller de Paz-MOC y Solidaridad Ciudadana (SOCA), una agrupación de inspiración católica «de base». Los objetivos de la campaña contra los Juegos Ecuéstres fueron dos: «mostrar el rechazo popular hacia unos Juegos derrochadores que están montados por el Poder; y hacer ver toda esa problemática social (paro, precariedad, pobreza...) que se da en Jerez y que oculta la campaña mediática oficial de Jerez 2002». [documento *online*; disponible en: [www.ainfos.ca/02/jul/ainfos0506.html](http://www.ainfos.ca/02/jul/ainfos0506.html); última consulta: 01/09/2010]

general tratan de mostrar, entre otras cosas, el gasto superfluo y los desequilibrios futuros que el mega-evento puede generar. El lema contra la celebración de los Juegos Ecuéstres daba buena cuenta de ello: «Juegos Ecuéstres, cuestren lo que cuestren».

En el caso de Granada, por un lado, encontramos las asociaciones y organizaciones ciudadanas que cuestionan determinadas medidas a implementar durante el Milenio, como la Plataforma por el Parque del Milenio en Renfe o la Asociación Vega Sur, opuestas a la ubicación del Parque del Milenio en la Vega sur; y aquellas otras eminentemente culturales que no sólo no realizan el menor cuestionamiento al mega-evento, sino que proponen iniciativas para la Conmemoración, en la que encuentran una oportunidad dorada para la cultura local, sin entrar a valorar aspectos como la proyección de grandes infraestructuras o las próximas transformaciones urbanas. Aquí se englobarían experiencias ciudadanas como la plataforma Granada Abierta, compuesta por una quincena de organizaciones locales, como los grupos municipales del PSOE e IU y colectivos como Granada Laica o la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía. Granada Abierta, por ejemplo, presentaba en el verano de 2009 tres propuestas a desarrollar durante el Milenio en el ámbito de la cultura: una escenografía sobre el desarrollo arquitectónico y urbanístico de la Granada de los últimos mil años, la petición a la Universidad de Alcalá de Henares de unos códigos; y el impulso del patrimonio lingüístico local (*La Opinión*, 23/06/2009).

Lo expuesto para las asociaciones locales bien puede aplicarse al movimiento vecinal institucional; si bien, para éstas, la mirada a lo urbanístico es obligada. Ninguna asociación vecinal ha cuestionado públicamente la pertinencia del mega-evento, aunque sí han criticado algunos planteamientos relacionados o exigido algunas medidas: tan solo dos meses después de conocerse la propuesta de Chaves, el presidente de la Asociación de Vecinos del Albaicín bajo, Manuel Navarro, escribía una carta al director en la que instaba a las instituciones a que esta efeméride se tradujera en mejoras sustanciales en el barrio, entendiendo a éste como «el escenario histórico donde, por ejemplo, se encuentran los cimientos del que fuera el palacio de la dinastía ziri» (*El Ideal*,

21/12/2007). Más tarde, durante la etapa de alegaciones al PGOU abierta en septiembre de 2009, propondría que el gran parque del Milenio se ejecute en terrenos de Renfe para que no desaparezca la zona verde que debe albergar<sup>44</sup>; y rechazó la Ronda Este, por su impacto ambiental y excesivo coste económico.

Ni siquiera desde el seno de las movilizaciones del 15M y de las experiencias posteriores a la Acampada de la plaza del Carmen, han surgido propuestas concretas de reflexión, trabajo y acción en torno al nuevo modelo de ciudad inherente a la Conmemoración del Milenio; no así, como veremos, en el caso de la Universiada, mega-evento deportivo contra el que se gestó la Asamblea contra la Universiada y en Defensa del Agua, integrada por vecinos de Monachil y Dílar, preocupadas por los impactos derivados del evento. Probablemente la confrontación más directa la encontramos no tanto contra la Conmemoración del Milenio en sí, sino contra el marco normativo impuesto por la Ordenanza de la Convivencia, un amplio y diverso repertorio de sanciones administrativas, que inciden tanto en la fractura social como en el menoscabo de libertades públicas que ha generado su aplicación; que, no obstante, sirve para implementar en el espacio público una serie de usos que el Ayuntamiento considera «adecuados» en el escenario de la Granada del Milenio (como la ciudad turística, ciudad histórica, ciudad accesible, ciudad renovada, ciudad moderna, ciudad capitalista...), propios de un modelo de ciudadanía minoritario y excluyente, que concierne a consumidores de nivel adquisitivo medio o alto, fundamentalmente turistas e inversores.

En torno a la crítica a la implantación de la Ordenanza y a la denuncia de los crecientes abusos de la Policía Local, surgieron en Granada variadas e interesantes propuestas disidentes, con

---

<sup>44</sup> Esta asociación de vecinos forma parte de la Plataforma por el Parque del Milenio en Renfe, junto a otras siete asociaciones homólogas: el Fargue, Lancha del Genil, Albayda, Bola de Oro, Pajaritos, Zaidín-Campus y la de Varadero de Motril. La del Fargue, por su parte, presentó una alegación al PGOU en la que destacaban que el volumen de vivienda para la zona es «inasumible». Para más información, véase:

<http://plataformaparqueenRenfe.blogspot.com> [última consulta: 01/09/2010]

enfoques y trabajos colectivos igualmente diversos, que iban desde el arte y la expresión artística urbana<sup>45</sup>, hasta la recuperación de los usos cotidianos del espacio que habían sido arrebatados<sup>46</sup>. Partiendo de este acervo crítico, no obstante, serían las protestas del 15M las que materializarían la re-apropiación de algunos de los espacios públicos más emblemáticos de la ciudad, como la plaza del Carmen, liberada durante casi un mes a través de la acampada y las asambleas, además del sinfín de actividades críticas que en ella se desarrollaron. El brutal desalojo de las primeras «acampantes» en la primera noche despertó la indignación de muchas personas más de la ciudad, máxime cuando Granada era la única ciudad del país en la que habían desalojado la plaza<sup>47</sup>. En los días siguientes, algunas asambleas en la plaza del Ayuntamiento llegarían a reunir a más de dos mil personas, aumento exponencial que se vivió también en muchas otras ciudades españolas, como Madrid y la ya emblemática Acampada de Sol, «las setas» de la plaza de La Encarnación en Sevilla o la plaza Catalunya en Barcelona. Tras la retirada de la acampada, la plaza del Carmen pasaría a ser semanal o quincenalmente el escenario de la asamblea general, además de acoger a otras asambleas de algunos de los distintos grupos de trabajo. Además, en muchas otras plazas y parques de la ciudad, como Santa Isabel la Real en el Albacín o el Campo del Príncipe en el Realejo, han surgido nuevas experiencias asamblearias que han adoptado los mínimos organizativos de la asamblea local, estructurándose en grupos temáticos de trabajo.

---

45 Para más información, véase: <http://eldelitodelarte.org> [última consulta: 26/07/2011]

46 Para más información, véase: <http://enlacallosvemos.blogspot.com> [última consulta: 26/07/2011]

47 A ello le siguió días más tarde el desalojo del C.S.O. La Indiscreta, en la céntrica calle Joaquín Costa, todo un despliegue de violencia y represión, que se saldaría con varios contusionados, más de diez detenidos y penas de prisión para algunos de ellos.

## UNA EFEMÉRIDE COMO «PERCHA» PARA IMPULSAR LOS PROYECTOS GRANADINOS

Como «percha para impulsar los proyectos granadinos» calificaba La Opinión de Granada la presentación pública por Manuel Chaves de la Conmemoración del Milenio del Reino de Granada y añadía que «el presidente de la Junta de Andalucía quiere celebrar en 2013 el milenio de la creación del Reino de Granada con las principales infraestructuras y planes culturales en funcionamiento» (La Opinión, 27/10/2007).

Desde octubre de 2007 con la gestación del Milenio, a estas infraestructuras inacabadas (como la línea del AVE, el metro o la autovía de la costa) y planes culturales en curso, se han ido sumando nuevas propuestas y aprobado nuevas obras y proyectos de distinto tipo, sobre todo urbanísticos y financieros, e iniciativas culturales generalmente vinculadas a la conservación del patrimonio y al turismo cultural. Es la nueva marca Granada, la Granada 2013-2015, con un significado cultural, *multi* o *intercultural*, histórico, patrimonial e identitario; y un significado económico, desarrollista, modernizador e ideológico.

La marca Granada 2013-2015, la de la Granada del Milenio y la Universiada, se puede cartografiar en el mapa urbano de la metrópolis granadina a través de la profunda transformación urbana que será llevada a cabo, independientemente de que todos los proyectos en ejecución y nuevas propuestas presentadas estén o no finalizadas para la efeméride del 2013 y su rémora del 2015.

El conjunto de propuestas (tanto las aprobadas como las que no) y de proyectos (en proceso o pendientes de ejecución) que se vinculan al nuevo producto Granada entre los años 2013 y 2015 es bastante amplio y heterogéneo. Un número importante de ellas son grandes infraestructuras de transporte que, o bien estaban ya aprobadas y/o en proceso de ejecución; o bien, sin estarlo, habían venido siendo reclamadas en los últimos años desde los medios de comunicación por actores públicos (grupos políticos) y privados (sector hotelero, comercial, financiero...). También han visto la luz muchas otras demandas procedentes de los actores mencionados, las cuales, hasta la fecha, si bien no han sido aproba-

das, tampoco puede descartarse que no terminen acometiéndose. Una posible coincidencia tras futuros comicios electorales en ambas administraciones, local y autonómica, de la misma fuerza política pudiera traer consigo al menos un replanteamiento de la pertinencia de poner en marcha algunas de estas propuestas que parecían haber quedado en suspenso, como el teleférico de Sierra Nevada o el controvertido Cierre del anillo de la Primera Circunvalación.

Una de las principales orientaciones del proyecto de marketing urbano de la Granada 2013-2015 es la de la «ciudad accesible». Nuevos y grandes viales de tráfico rodado, el tren de alta velocidad o el metro ligero son algunas de los grandes protagonistas en la Conmemoración del Milenio, máxime si se parte de que la movilidad es uno de los grandes pilares que sustentan en la actualidad la ordenación del territorio. La «ciudad moderna» no es solo la ciudad accesible, es también la «ciudad motorizada» y, sobre todo, la «ciudad de las grandes infraestructuras de transporte», tanto de personas como de mercancías. La movilidad se concibe como *inter* e *intra* urbana y supone hablar también de accesibilidad. El transporte de mercancías es el objetivo prioritario —ya que de ello depende la economía—, aunque dado el aumento progresivo de los vehículos privados, no se puede omitir la importancia que va adquiriendo el transporte de personas particulares (Rodríguez, Salguero, 2009a: 64).

Entre los ejemplos más destacados de grandes infraestructuras de transporte están la Ronda Este Metropolitana<sup>48</sup> o la línea del AVE Madrid-Granada. Durante la firma del Convenio de constitución del Consorcio se planteaba la finalización de ambos proyectos para antes del 2013. Entonces se previó el soterramiento de la estación y de la línea a su paso por La Chana. Un mes después, en febrero de 2008, la Consejería de Obras Públicas, el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Granada y Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) cerraban el acuerdo definitivo del proyecto, en virtud del cual podrán levantarse en un

---

<sup>48</sup> Para más información sobre esta infraestructura y sus procesos de implantación, consultar el capítulo quinto de este libro.

terreno de 187.093 m<sup>2</sup>, según el PGOU del 2001, 619 viviendas libres y 441 protegidas, el 97% irán en las zonas de talleres, con el dinero de su venta la ciudad pagará su parte y si sobra suelo será para el Ayuntamiento.

El Metro también quedó incluido en la constitución del Consorcio para que su línea 1 estuviera finalizada antes del 2013; al igual que la ampliación del Aeropuerto Granada-Jaén «Federico García Lorca», siendo otro proyecto que ha de estar finalizado antes del 2013. El nuevo aeropuerto, en aras de la «ciudad turística», podrá acoger a 2.000 personas cada hora (el doble de su actual capacidad) para el 2013, con unas inversiones previstas hasta 2012 que superan los 17 millones de euros; y las dos autovías de la costa: Granada-Motril y Adra-Nerja; o la de Granada-Córdoba-Badajoz.

Otras infraestructuras urbanas y grandes construcciones que se han presentado sobre la mesa de propuestas para el Milenio y la Universiada han sido el citado Espacio Escénico de Granada; o la construcción del Centro Lorca en el centro histórico de Granada, también contemplado durante la firma del Convenio de constitución del Consorcio. Y también: la construcción de una Feria de Muestras, la cual, tras años sin acuerdo entre la Junta y el Ayuntamiento, finalmente se levantará junto a la sede de Caja Granada, obra del arquitecto japonés Kengo Kuma, será bautizada como «Granatum» y se convertirá en «un icono y una referencia en la ciudad» (El Ideal, 15/09/2008); la construcción del «Parque del Milenio», planteado por la Junta de Andalucía en el Parque de la Vega sur; la ampliación del Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud y llegada de nueva firmas, como la multinacional farmacéutica Rovi; la remodelación del Palacio de Congresos; la ampliación del Parque de las Ciencias; la creación del Museo Industrial del Azúcar en Motril, proyecto de 200.000 euros centrado en la habilitación de la sala de exposiciones de la fábrica del Pilar; la Construcción del Ice Hall University's del Campus de Fuente Nueva, una «infraestructura de diseño y no una instalación mediocre» (El Ideal, 4/04/2010); o la remodelación de la Estación de esquí de Sierra Nevada, para la que la Junta de Andalucía invertirá 6 millones de euros en obras de mejoras de distintos servicios de la estación, de los que 4,3 millones irán

destinados a terminar el telecabina de Borreguiles (a la que se han destinado ya 15 millones de euros), la revisión y mejora del telecabina Al Andalus (en servicio desde 1991) y del telesilla Jara. El resto se destinará a la mejora de pistas (376.000 euros), sistemas de producción de nieve artificial (248.917 euros), que salvaron la temporada pasada, mejora de las instalaciones de CETURSA (145.000 euros) y obras pequeñas y licencias (715.00 euros).

### EL DISCURSO DESARROLLISTA DEL MILENIO

*«Es el momento de crear una marca buena de Granada, que puede ir en la camiseta de los dos principales equipos y poder vender así la ciudad».*

(Ramiro Pérez de la Blanca, presidente del CB Granada; El Ideal, 15/09/2009)

En su intervención de 26 de octubre de 2007, el ex-presidente de la Junta de Andalucía vertebraba la presentación del megaevento en torno a los que serían los dos discursos fundamentales sobre los que se construirá progresivamente la legitimidad / necesidad del Milenio y, con ella, el nuevo imaginario de Granada: el «discurso cultural (patrimonial / histórico / identitario)» y el «discurso desarrollista / modernizador».

Sobre el primero se asientan unas primeras propuestas como «...reivindicar la potencia cultural e histórica de un territorio en el que convivieron las tres religiones monoteístas» o celebrar un «encuentro mediterráneo entre judíos, musulmanes y cristianos que proporcione un papel estelar al diálogo, la colaboración y el entendimiento, que sirva para hacer progresar la convivencia y la paz» (El Ideal, 27/10/2007).

Sobre el segundo lo hacen declaraciones de intención como por ejemplo que «la celebración del milenio para Granada ha de ser algo parecido a lo que supuso el Mundial de Esquí en la década de los noventa» o que para el 2013 «estarán terminados el AVE, las autovías, la ampliación del aeropuerto, el Centro Lorca, el espacio escénico, la cuarta fase del Parque de las Ciencias, el Metro» (La Opinión, 27/10/2007).



El discurso desarrollista muy pronto pasaría a desempeñar un papel protagonista para todos los actores, haciéndose eco de ello todos los medios locales. Mientras que en los aspectos históricos o identitarios no ha existido consenso y son más las críticas que las valoraciones positivas, en el desarrollista sí se ha mostrado un cierto consenso: en menos de una semana desde su aparición pública, la finalización de las grandes infraestructuras proyectadas junto a la celebración de eventos culturales capaces de atraer visitantes y turistas, se convertían en el eje central del Milenio. El Ideal lo dejaba muy claro: «El Milenario será la excusa para acelerar una veintena de obras prometidas hace décadas. La Junta pretende que la efeméride del Reino de Granada sirva para «transformar» la ciudad igual que sucedió con el Mundial de Esquí» (El Ideal, 30/10/2007). Torres Vela, anterior alcaldable por el PSOE, en su artículo de opinión en El Ideal curiosamente titulado «La gran oportunidad del «milenium», adelanta tres dimensiones del Milenio (o del Milenium, como él prefiere denominarlo): la histórica, la cultural y la modernizadora (El Ideal, 3/11/2007).

La tercera dimensión del macro evento, la modernizadora, trata de reconciliar las andalucías occidental y oriental; re-diseñando nuevas urbes metropolitanas como centros neurálgicos de la comunidad autónoma: «Sevilla como capital del Valle del Guadalquivir, Málaga como capital del litoral y Granada como capital del interior, de la Penibética», en la que la Granada Metropolitana es un gran centro regional, «con sus instituciones económicas (Feria de Muestras y Palacio de Congresos, Parque tecnológico de Ciencias de la Salud) y con infraestructuras hacia el exterior (Autovía Granada-Córdoba-Badajoz, Granada-Motril, Adra-Nerja, la Alta Velocidad, el Plan Director del Aeropuerto) e internas (metro, distribuidores norte y sur, Ronda Este Metropolitana)» (El Ideal, 03/11/2007). Aspiración modernizadora que, por ejemplo, también plantea expresamente la ciudad de Cádiz, cuyo Bicentenario «supone un objetivo claro: su modernización definitiva y posicionamiento en el nuevo siglo», según su portal web oficial<sup>49</sup>.

---

49 Véase: [www.cadiz2012.es](http://www.cadiz2012.es) [última consulta: 02/09/2010]

El 18 de noviembre de 2007, la Junta de Andalucía en Consejo de Gobierno extraordinario celebrado en el Parque de las Ciencias, autorizaba la constitución del Consorcio del Milenio para el 2008, cuestión que para Manuel Chaves era «el punto de partida» del Milenio y serviría «para que Granada dé un salto cualitativo en el desarrollo de sus infraestructuras» (La Opinión, 19/11/2007). Los objetivos generales establecidos del mega-evento se insertaban en el discurso cultural / identitario, y son: «proyectar los valores históricos y patrimoniales de Granada», y; «propiciar el encuentro entre las tres culturas del Mediterráneo (árabe, cristiana y judía) que convivieron en el Reino» (20 Minutos, 20/11/2007).

El discurso desarrollista, en cambio, no apareció en el punto del Milenio de este Consejo de Gobierno, en el que no se trataron asuntos como la finalización de las infraestructuras en obras, la proyección de otras nuevas, ni el aumento del total de suelo urbanizable o del número de viviendas. Sin embargo, sí fue un tema importante, ocupando otro de los puntos fuertes del orden del día. En el mismo, Chaves se comprometía a «una inversión global de 132 millones de euros para la provincia», para distintos proyectos; una respuesta al paquete de 92 medidas del PP: la vivienda y el empleo siguen siendo el eje central en la propaganda política de sendas instituciones y sus correspondientes partidos. En el caso de la Junta, «la efeméride se sustentará en la culminación de las grandes infraestructuras» titulaba muy gráficamente La Opinión de Granada del 21 de noviembre en la noticia que trataba la celebración de este Consejo de Gobierno extraordinario.

Días después, el 21 de noviembre, el PP ya tenía preparado su borrador de veinticinco propuestas para la efeméride, presupuestadas en tres mil millones de euros, que presentaba al parlamentario andaluz Santiago Pérez: «El Milenio podría utilizarse asimismo para articular la provincia y dotarla de infraestructuras con las que ahora no cuenta, como el ferrocarril que conecte con alta velocidad Motril, Granada y Jaén, y la conexión entre Guadix, Baza y Murcia. Para el 2013, (...) deberán estar además definidos los accesos mecánicos a la Alhambra, construido el teleférico de Sierra Nevada, el tercer anillo de la circunvalación y la línea 3 de Metro, cuatro nuevos embalses (en Alamedilla, Gor, Otívar y Pinos Puente) y ampliado el aeropuerto, entre otros» (El Ideal, 21/11/2007).

El discurso desarrollista ha encontrado en el sector empresarial y financiero local probablemente su principal defensor, alertando en reiteradas ocasiones de los peligros de los enfrentamientos partidistas para la modernización de la urbe y de su impulso económico, especialmente turístico<sup>50</sup> e inmobiliario. En palabras del presidente de la Cámara de Comercio de Granada, se trataba de «... diseñar y promover la Granada del segundo cuarto del siglo XXI, planificando infraestructuras de todo tipo necesarias para ese reto (...) que el Milenio sea el gran contexto en el que Granada consensúe definitivamente un proyecto de desarrollo de futuro que vaya más allá de la propia celebración de 2013» (La Opinión, 7/03/2009); advirtiendo en algunas ocasiones de que «cada día que pasa sin que el AVE llegue a Granada, la provincia pierde competitividad frente a los territorios vecinos en los que la Alta Velocidad ya llegó; cada día que Granada pierde vuelos internacionales en su aeropuerto, su competitividad se resiente frente a las provincias cuyos aeropuertos crecen» (La Opinión, 12/05/2010).

El análisis de la Conmemoración del Milenio de Granada nos permite dilucidar aquellos otros intereses que subyacen en la promoción de un mega-evento cultural y/o deportivo, caso de la Universiada 2015 que tratamos a continuación, y que muchas veces distan del sentir colectivo de la ciudadanía, de las necesidades reales de ésta y de la ciudad en su conjunto y diversidad. Estos intereses subyacentes existen desde la misma planificación del mega-evento, pasando por su promoción, organización y gestión; son muy diversos y algunas veces enfrentan a las administraciones vinculadas al mismo y sus partidos políticos subsidiarios que encuentran en el mega-evento un posible foco de legitimación y reconocimiento ciudadano, ya que erigirse como autor, por ejemplo, de la modernización urbana y desarrollo local puede llegar a ser electoralmente muy rentable.

---

50 La Concejalía de Turismo de Granada hacía una re-interpretación turística del discurso cultural (oficial) de la Junta, convirtiendo el patrimonio histórico y cultural de la ciudad en una fuente de atracción de turistas y divisas bajo el eslogan de la nueva marca ciudad: «Granada, mil años de historia. Milenario 2013».

## CAPÍTULO IV

### OTROS EVENTOS PARA LA RENOVACIÓN URBANA. LA UNIVERSIADA GRANADA 2015

Antes de entrar a relatar el proceso mediante el cual se acaba justificando e imponiendo una celebración internacional como las que referimos en este libro, y dado que no todo lector tiene que estar familiarizado con el concepto de «Universiada», haremos una breve descripción de este evento, tomando como ejemplo práctico la «XXVII Universiada de invierno, Granada 2015».

Una primera noción sería que las Universiadas o Juegos Mundiales Universitarios son un evento deportivo que reúne a los mejores atletas universitarios de todo el mundo. Es decir, vienen a ser los JJOO de la comunidad universitaria. Una competición organizada por la Federación Internacional de Deportes Universitarios (FISU) que se celebra cada dos años en una ciudad distinta. Partiendo de aquí, veamos un poco más.

#### UN POCO DE HISTORIA

La Universiada, también conocida como los Juegos Mundiales para Estudiantes, fue inaugurada en 1959. Sin embargo, sus raíces se remontan a 1923, cuando la Unión Nacional de Estudiantes Franceses (UNEF) organizó el Campeonato Internacional de Universidades de París. Un año más tarde, la Confederación Internacional de Estudiantes (CIE) llevaron a cabo los Campeonatos del Mundo de estudiantes en Varsovia. El evento se continuó celebrando en los años venideros: 1927 (Roma), 1928 (París), 1930 (Darmstadt), 1933 (Turín), 1935 (Budapest), 1937 (París) y 1939 (Viena).

La Federación Internacional del Deporte Universitario (FISU, por sus siglas en inglés) se inició con la celebración de una Semana Bie-

nal Internacional de Deportes Universitarios de Verano en 1949. El italiano Primo Nebiolo<sup>51</sup>, quien ayudó a organizar el evento de 1957 en París, lo vio como la base para una especie de Juegos Olímpicos para los estudiantes universitarios de todo el mundo.

La Universiada se llevó a cabo en los años impares desde 1959 hasta 1967. Luego se dieron dos celebraciones con el espacio de tres años entre una y otra, en 1970 y en 1973. Desde entonces, los juegos se celebran cada dos años.

La Universiada 2015 en Granada será el cuarto evento de estas características que se celebra en España. Las Universiadas anteriores fueron: las de invierno en Jaca en 1981 y en 1995, y la de verano de 1999 en Palma de Mallorca.

Las razones por las que se ansía la celebración de estos eventos son múltiples, como veremos a lo largo del presente capítulo; algunas ya han sido adelantadas, como el desarrollo de grandes infraestructuras o el impulso de la expansión urbanística. Otras motivaciones serían por ejemplo, el efecto catapulta para la promoción y organización de ulteriores mega-eventos de mayor impacto, tal y como afirmaba tajantemente la candidatura de Vigo 2015 para ser sede de la Universiada, en competición con Granada: «Muchos países han sido sedes de la Universiada antes o después de hospedar los JJ.OO: Tokio, 1967/ 1964; Moscú, 1973/ 1980; Roma, 1975/ 1960; Ciudad México, 1979/ 1968, y Beijing, 2001/2008»<sup>52</sup>. Correlativamente, esta inclusión en la lista de las ciudades olímpicas supone entrar también en el competitivo mercado internacional del ranking de ciudades.

#### ASPECTOS TÉCNICOS DE GRANADA 2015

Una primera cuestión que puede ayudar a comprender las dimensiones de este evento son los aspectos técnicos que se integran en la propuesta, y otros que se relacionan directamente, aunque no

<sup>51</sup> Primo Nebiolo fue deportista y dirigente deportivo italiano. Entre los cargos desempeñados en su carrera se incluye la presidencia de la FISU.

<sup>52</sup> Véase: [www.universiadavigo.com](http://www.universiadavigo.com) [última consulta: 12/02/2011]

figuren en la misma planificación. Así pues, a través de unos datos generales buscamos generar una visión integral y compleja del proyecto, que nos ayude a comprender el proceso que implica un mega-evento como el que relataremos en siguientes apartados.

En la Universiada que se celebrará en Granada en 2015 se estima que participarán alrededor de 12.000 deportistas de 150 universidades del mundo. El dossier de la candidatura granadina<sup>53</sup> propone tres núcleos para el desarrollo de la competición deportiva: la ciudad, sede de las pruebas de hielo; Sierra Nevada, que acogerá la competición de esquí alpino, y el puerto de la Ragua, para el desarrollo del esquí nórdico y biatlón. La competición se desarrollará entre el 21 de enero y el 1 de febrero de 2015.

Los cuatro promotores de la Universiada de 2015, constituidos en la «Asociación Granada XXVIII Universiada de Invierno 2015», han formado un comité integrado por el rector de la UGR, Francisco González Lodeiro; el alcalde de Granada, José Torres Hurtado; el entonces Consejero de Economía, Innovación y Ciencia, Ciencia y Empresa —y presidente de CETURSA— Francisco Vallejo, y el entonces presidente de la Diputación Antonio Martínez Caler<sup>54</sup>.

Las intervenciones que se circunscriben directamente al evento serían las siguientes:

### *Villa Olímpica*<sup>55</sup>

Contempla un total de 600 viviendas, además de zonas hoteleras y comerciales, y supondrá un coste total de 65 millones, además

53 Para consultar el dossier completo de la candidatura de Granada a la Universiada 2015 se puede visitar el siguiente enlace: [www.universiadagranada.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=21&Itemid=35](http://www.universiadagranada.com/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid=35) [última consulta: 19/06/11].

54 A finales del año 2011, durante la última revisión de este texto, el presidente de la Diputación granadina es Sebastián Pérez, presidente provincial del PP, que resultó elegido tras la derrota electoral que sufrió el PSOE en los comicios locales de mayo de 2011.

55 Para consultar la primera infografía de la Villa y el Proyecto de la Universiada 2015, expuestas en la Asamblea General Anual 2010 de Albayda, el 25/11/2010, véase: [www.albayda.org/index.php?option=com\\_jdownloads&Itemid=45&task=finish&cid=11&catid=2](http://www.albayda.org/index.php?option=com_jdownloads&Itemid=45&task=finish&cid=11&catid=2).

de los pabellones deportivos incluidos en el proyecto. La fecha límite para estar terminada es el 30 junio de 2014. Tras las competiciones, se tiene pensado que sea un gran campus universitario con edificaciones a base de apartamentos para estudiantes, tanto en alquiler como en régimen de residencia universitaria. Primero se contemplaba en los terrenos del Serrallo, junto al centro comercial que se está construyendo. Dados los costes de expropiación y la proximidad a terreno protegido, se decidió cambiar su ubicación a la zona norte de la ciudad, junto al recinto ferial. A mediados del 2011, el Ayuntamiento de Granada, como responsable de esta intervención, decidió paralizar su construcción, aludiendo a los importantes costes que supone, especialmente relevantes en tiempos de crisis, y optar como alternativa por los alojamientos hoteleros disponibles en la ciudad.

#### *El Pabellón Mulhacén*

Consta de cinco instalaciones deportivas de nueva construcción en el territorio urbano de la capital, cuya concesión administrativa para su ejecución y posterior gestión recaerá en una empresa constructora durante los próximos 40 años (Granada Hoy, 29/03/2009). El Pabellón Mulhacén parte del proyecto anterior de una nueva cancha de baloncesto; a la que se añadiría posteriormente una pista de hielo y el Palacio de Deportes. Se encuentra en fase de realización de proyecto y sus obras se iniciarán en breve por parte de una empresa constructora de Granada; otras tres instalaciones irán ubicadas dentro de la Villa de Atletas y se llamarán Pabellón Villa de Atletas I, II y III. Se construirá uno en convenio con la Federación Española de Baloncesto y los otros dos en convenio con la Federación Española de Deportes de Hielo, para después convertirse los tres en Centros de Tecnificación para ambas Federaciones, según convenios firmados ya por el Ayuntamiento de Granada; la Universidad, además de beneficiarse de las remodelaciones de muchas de sus instalaciones, también será reforzada con un Pabellón de Hielo en el Campus Universitario Fuentenueva, junto a la piscina cubierta, que se convertirá en un pabellón multideportivo una vez pasada la competición. Finalmente, el Palacio de Hielo en el Cerrillo de

Maracena es un proyecto que, si bien ha estado paralizado durante los últimos años; ahora podría ser reactivado por impulso de la Universiada.

*Intervenciones que incluye el Plan Estratégico 2007-2017 de Cetursa Sierra Nevada S.A.*

Este conjunto de intervenciones del Plan Estratégico 2007-2017 de Cetursa Sierra Nevada S.A. que se relacionan directamente con la Universiada son: la remodelación y adecuación del área de competición de esquí alpino con una nueva pista para las disciplinas de velocidad (Pista Universiada), construcción de un 'half pipe' permanente para snowboard y freestyle y un nuevo estadio para *moguls* de Freestyle, a los que sumar la dotación de nuevas instalaciones de remontes y nieve artificial (incluida una segunda balsa de 98.000m<sup>3</sup> en la zona de Borreguiles para la acumulación de agua y 228 cañones de nieve más), nuevas instalaciones de infraestructura de aparcamientos, transporte urbano y alojamientos turísticos, y un Centro Especializado en Alto Rendimiento de la Real Federación Española de Deportes de Invierno para las disciplinas de Esquí Alpino, Snowboard y Freestyle. Incluye también la propuesta de Estación de Esquí de Fondo del Puerto de la Ragua, con la ordenación de los espacios de acceso y aparcamiento, la adecuación de sus pistas para el establecimiento de un circuito permanente de esquí de fondo y temporal de biatlón y la continuidad posterior de posibilidades de alojamiento y albergue para lo que se construiría la Subvilla Olímpica, con 300 habitaciones y 600 plazas.

Cabe recordar que éstas son sólo las intervenciones del Plan Estratégico de Cetursa que se vinculan directamente con el evento. Posteriormente, comentaremos aquellas actuaciones del Plan que aún no vinculándose oficialmente con la efeméride, poseen una relación estrecha con la misma<sup>56</sup>.

---

<sup>56</sup> Esta afirmación se basa en el hecho de que los procedimientos administrativos de las intervenciones del Plan Estratégico de Cetursa vinculadas a la Universiada se han realizado en conjunto con las que no lo están, por ejemplo



*Infraestructuras a reformar*

Además de las nuevas construcciones, otra serie de infraestructuras serán objeto de reforma para la celebración de la Universiada: el Palacio de Deportes y el Estadio Los Cármenes. El campo de fútbol albergará la ceremonia inaugural y será también el Centro Internacional de Prensa. Tras la remodelación pasará de 16.000 a más de 21.000 localidades, con todas las gradas cubiertas y aspecto circular. La reforma del Palacio de Deportes será aún más profunda, con dotación de nuevas instalaciones en un edificio anexo y la ampliación del aforo hasta los 12.000 espectadores. El Palacio acogerá la ceremonia de clausura y casi todas las modalidades de patinaje.

Otras intervenciones que no se incluyen directamente en la propuesta de la Universiada, pero cuya materialización se vincula necesariamente a este evento, son:

*El Plan Estratégico de Cetursa Sierra Nevada S.A. 2007-2017*

Tiene como objetivo es la ampliación de la estación de esquí de Sierra Nevada en sus diversos elementos. Además de la adecuación de pistas y construcción de la balsa de regulación La Zahareña —una balsa acumulativa de agua para los cañones de nieve— ya comentadas, este plan cuenta con otras intervenciones —fuera ya del contexto de la Universiada— como son: ejecución de una nueva pista en la zona del Radiotelescopio; instalación de la nueva Estación superior Telesilla Radiotelescopio; instalación de un Funicular; instalación de la Estación superior Telesilla El puente; instalación de empalizadas a lo largo de algunas pistas de dominio esquiable: Empalizadas de madera Loma de Dílar 2 (151m) y Paco Fernández (393m); ampliación de la red de nieve produci-

---

a través de la solicitud de Autorización Ambiental Unificada, necesaria para poder ejecutar las obras. Es decir, como se va explicitando a lo largo del texto, la celebración de un evento como la Universiada, su proximidad en el tiempo y la trascendencia para la ciudad que le quieren dar, sirven de justificación y de impulso —acelerando las tramitaciones, entre otras cuestiones— tanto para aquellas intervenciones que se vinculan directamente como para aquellas que oficialmente no tienen relación.

da: Las líneas de nieve El Puente (1.537m), Prado de las Monjas, Tadiotelescopio (966m), Sol y Nieve 1 (1992m tramos medio e inferior), Sol y Nieve 2 y Universiada (3.159m tramos medio e inferior); sustitución del Kiosko de Montebajo por un restaurante. Incluye la conducción de saneamiento para el nuevo restaurante Montebajo; adecuación de la Zona Recreativa de la Hoya de la Mora. También la instalación de las Estaciones inferior y superior Telesilla Parador II, y; un Half Pipe en el sector del Snow Park, bajo el Collado de la Laguna. A la luz de estas intervenciones, pareciera como si la Universidad fuera la excusa perfecta que se buscaba para la ampliación de la estación de esquí. De esta manera, un evento que dura menos de un mes implica una transformación permanente del entorno de Sierra Nevada.

*El desdoblamiento de la carretera de la Sierra y otros accesos*

Este nuevo vial de acceso traerá consigo la duplicación de la calzada de la carretera de la Sierra ya existente, de manera que sirva de conexión entre la Ronda Sur, a través de los túneles del Serrallo, y la Ronda Este a la altura de Cenes de la Vega. Iría acompañado de un parque lineal que «humanice» el pasaje. Así pues, esta nueva autovía se convierte en el acceso «necesario» para rentabilizar las intervenciones en la Sierra, de manera que un mayor número de gente pueda acudir a la estación de esquí. Por lo que no sólo se vincula directamente al evento de la Universiada sino también al Plan Estratégico de Cetursa Sierra Nevada S.A. 2007-2017.

Otros accesos a Sierra Nevada mencionados son: el Teleférico, proyecto privado paralizado hace unos años, su esencia sigue estando presente, esperando el mejor momento para salir a la luz; el metro ligero o el tren de cremallera, y la posibilidad de extenderlo a los pueblos de la Sierra, y; la conexión con la A-92, ya sea a través de la Ronda Este o de la ampliación de la carretera Beas de Granada-Quéntar.

Como vemos, un mega-evento deportivo como la Universiada no sólo tiene implicaciones a nivel de las infraestructuras directamente necesarias para su celebración, sino que éstas se extien-

den a otras intervenciones que indirectamente también facilitarían su puesta en marcha. De esta manera podemos comprobar como la celebración de eventos sirve también de paraguas donde refugiar/impulsar otros proyectos urbanísticos que, por unas u otras razones, han sido paralizados, desestimados, etc.

En cuanto a la financiación, ser ciudad anfitriona de la Universiada tendrá un coste de 250 millones de euros, más un canon de 3 millones de euros aplicado por el Comité a la sede que obtenga la celebración del evento. 233 millones irán destinados a la mejora y creación de instalaciones deportivas y 17 para la propia organización del evento. Según el presupuesto presentado, los organismos públicos invertirán un total de 118 millones: el Ayuntamiento de Granada aportará 43 millones y 75 correrán a cargo la consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía y el Gobierno de España a través del Ministerio de Educación, Política Social y Deporte. Los 132 millones de euros restantes llegarán a través de financiación privada, mediante el patrocinio, el *merchandising* y el *licensing*, una herramienta de marketing para la explotación comercial. A su vez, en la propuesta económica de la candidatura de Granada han incluido también la petición al Gobierno de que garantice un «estatus fiscal favorable» para el Comité organizador —lo que se refiere a la denominación de «evento de excepcional interés público»—, en los principales impuestos de los que sea sujeto pasivo. Esto también podría afectar a otras entidades que colaboren en la Universiada de 2015.

Sin embargo, no serían inversiones a fondo perdido sino con expectativas de retorno. Por ejemplo, en cuanto a Cetursa Sierra Nevada S.A., a lo largo de los seis años que restan para la Universidad de Granada, invertirá unos 90 millones de euros en las instalaciones de la estación invernal, «y se prevé un retorno con las distintas concesiones en torno a los 30 millones». Además, la de CETURSA no será la única inversión de la que se obtengan beneficios, según las previsiones de la organización. Así, el Ayuntamiento de la capital prevé gastar hasta 100 millones entre las diferentes infraestructuras —entre las que se incluye la Villa Olímpica—; una inversión de la que se confía en recuperar hasta

un 80% (El Ideal, 6/05/09). Esto sumado a los beneficios fiscales de invertir en un evento de «excepcional internos público», redondean las justificaciones económicas del mismo.

El elemento catalizador desde la Junta de Andalucía será la empresa pública Cetursa Sierra Nevada S.A., que gestiona la estación de esquí y que depende de la propia Consejería de Innovación. En el caso del Gobierno central, el Consejo Superior de Deportes será el órgano desde el cual encauzar las inversiones estatales que se realizarán tanto en la capital, como en Sierra Nevada y La Ragua.

Finalmente, de igual manera que un evento de este tipo conlleva más intervenciones de las que se plasman en el proyecto, el albergar una celebración internacional de esta índole contribuye a enorgandiar el currículum que permita acoger otros eventos deportivos, ya sea para poner a prueba la capacidad de organización y las instalaciones de las que se dispone, para buscar una estrategia económica en la celebración de estos eventos, y/o para acelerar el proceso de crecimiento de la ciudad con el fin de ser más competitiva.

Sea por requerimiento de la FISU o por iniciativa pública y privada, en Granada están previstos la organización de un gran número de eventos deportivos<sup>57</sup>. Entre ellos: competiciones internacionales de esquí alpino, freestyle o snowboard, el Campeonato de Europa de hockey sobre hielo para 2013, el Campeonato del Mundo de Judo en 2013, el Mundial de tiro olímpico y el Mundial de Baloncesto en 2014, ya mencionado.

Además de otros eventos deportivos, el caso de Granada 2015 empieza a incluir también al Milenio de Granada<sup>58</sup>, que, como ya hemos visto, se iniciará en 2013 y se prolongará hasta 2015 para hacerlo coincidir con la Universiada, conformando así la marca de ciudad «Granada 2013-2015».

---

57 El proyecto presentado por la delegación técnica de Granada 2015 incluye 22 pruebas que empezarán a celebrarse el próximo invierno (La Opinión, 18/03/09).

58 Para más información sobre el Milenio de Granada véase el capítulo anterior.

## DEVENIR DE ACONTECIMIENTOS DE GRANADA 2015

La narración de los acontecimientos relevantes en el proceso de la Universiada Granada 2015 que presentamos a continuación, parte del momento en el que la ciudad perdió la candidatura de la Universiada de 2010. Este jarro de agua fría para los organizadores era apaciguado por pronunciamientos de distintas personalidades (los llamados «padrinos», de los cuáles también hablábamos en relación al Milenio). Rescatamos los comentarios de Paco Fernández Ochoa, al respecto de la necesidad de que Granada no pierda la esperanza y continúe apostando por perseguir este tipo de acontecimientos.

*«Y mientras se logra, trabajar por adecuar la estación de Sierra Nevada, desdoblirla, ampliarla, desarrollar todas las posibilidades que se incluyen en el Parque natural. No nos engañemos. El futuro, el progreso de Granada, pasa por aprovechar las condiciones de Sierra Nevada. No mirar sólo al año 2010. Pensemos en el 2020, en el 2050. La ambición olímpica hay que contemplarla a largo plazo, es un proyecto de mucho calado»*

(El Ideal, 06/11/2006).

Este comentario nos sirve para introducir uno de los discursos que encontraremos a lo largo de todo el proceso de la Universiada, el del progreso de Granada a través de la explotación del territorio. Este discurso «desarrollista/modernizador», suele ir asociado a concepciones como el «desarrollo ilimitado» o a la necesidad artificial de «crecer por crecer». Es decir, se vincula el progreso con el desarrollo urbanístico y la creencia de que podemos expandirnos sin límites ni miramientos a los efectos que se causan en nuestros entornos y en nuestro quehacer cotidiano. Entre los sujetos que mantienen este argumento encontramos tanto a las administraciones y entidades privadas promotoras de las intervenciones como a un importante sector de la población. En este sentido, una cuestión importante a resolver es el papel que juega la desinformación o la información mediatizada que llega a la población. Dicho en otras palabras, ¿con qué información cuenta la población a la hora de posicionarse sobre diversos eventos? ¿se es consciente de las consecuencias a los distintos ni-

veles no sólo de las intervenciones aisladas sino también del conjunto que conforman la unión de las mismas? Por lo que hemos podido observar a través de las planificaciones, programas y proyectos, de las campañas propagandísticas y de la prensa local, el espacio y tiempo reservado para analizar aquellas cuestiones que puedan suponer un obstáculo para la aceptación del proyecto, es mínimo o nulo. De ahí que los diversos documentos oficiales que se publican solamente resaltan lo «bueno» y «sostenible» que va a resultar la intervención.

Finalmente, antes de adentrarnos en los acontecimientos que han marcado el devenir de este evento, cabe recordar que el período en el tiempo que cubre este libro no abarca el producto en sí, la celebración de la Universiada 2015, así como tampoco la del Milenio; sino que se centra —como adelantábamos— en el proceso por el cual se promociona y planifica el mega-evento. Para ello, distinguiremos dos etapas: una, la previa a la adjudicación de la candidatura (de septiembre de 2008 a mayo de 2009), y; otra, sobre el primer año y medio de preparativos para el evento (de mayo de 2009 a febrero de 2011). Esta exposición cronológica de acontecimientos no es gratuita, sino que sirve para contextualizar algunos de los cuestionamientos que suscita la celebración de este evento y que desarrollaremos en el siguiente apartado.

### *Los preparativos de la candidatura*

La mañana del 2 de septiembre de 2008, el alcalde de Granada y el rector de la Universidad de Granada presentaban oficialmente la candidatura de Granada a la XXVII<sup>ff</sup> Universiada de invierno de 2015. Esta decisión venía después de dar por perdida la candidatura a la Universidad de Verano de ese mismo año, dada la gran competencia internacional con la que contaban, con ciudades como Río de Janeiro (Brasil), Edmonton (Canadá), Gwangju (Corea) y Taipei (China). Con este acto, se iniciaba una carrera cuya primera etapa se databa para mayo de 2009, donde se resolvería si finalmente Granada acabaría albergando el acontecimiento.

Las primeras reuniones entre las instituciones involucradas empezaban a tener lugar. En ellas, la Junta, el Ayuntamiento y la UGR, principalmente, decidían las primeras pautas de actuación. Más allá de estos encuentros, comenzaban en marzo de 2009, los contactos con la FISU, organización responsable del evento, con la presentación del proyecto en Bruselas, el 13 de ese mes, en el que se recordaba que el 23 de mayo en Bruselas, la FISU haría público el fallo y que Granada 2015 defendería formalmente sus opciones.

Paralelamente al escenario internacional, el 29 de marzo de 2009 las instituciones locales requerían a la Administración estatal que garantizara un «estatus fiscal favorable» al comité organizador en los principales impuestos de los que fuera sujeto pasivo. Y de ahí, que se extendiera a otras entidades que colaboraran en la Universiada de 2015. Esta figura jurídica es una de las principales estrategias para atraer promotores a este tipo de eventos de carácter internacional, como ya ha quedado expuesto en el capítulo relativo a la Conmemoración del Milenio.

A medida que se acercaban las fechas y que se valoraba la envergadura del proyecto surgirían los primeros obstáculos. Uno fue el de las alegaciones presentadas en abril por IU al proyecto urbanístico promovido por la Gerencia de Urbanismo para dar respuesta a las necesidades provocadas como consecuencia de la organización de la Universiada de invierno.

Si en marzo era la comitiva granadina la que visitaba Bruselas, en abril era la FISU quien visitaba Granada para analizar *in situ* la candidatura. Un posterior informe favorable de esta organización, confirmaba las aspiraciones de la ciudad a ser sede del acontecimiento internacional. También los argumentos que se presentarían el 23 de mayo ante la FISU se empezaban a definir. «Las áreas deportivas de Granada capital, de Sierra Nevada, de la Estación de la Ragua, las finanzas del proyecto, los aspectos medioambientales de la candidatura, el apoyo social, la promoción deportiva y el legado de infraestructuras deportivas que dejará la Universiada», compondrían el cuerpo básico de la exposición (La Opinión, 6/05/2009). A su vez, se haría mención a la importancia de acoger una veintena de pruebas deportivas de

máximo nivel para testar los escenarios de los juegos mundiales universitarios si la propuesta granadina obtuviese el aval de la FISU el próximo 23 de mayo en Bruselas.

El discurso de «la cultura del deporte» sale a la palestra pública con la intención de recuperar las emotividades que surgen en torno a determinados acontecimientos deportivos de masas. Así, el proyecto de la Universiada no sólo es una cuestión material, de infraestructuras e instalaciones, sino que trata también de implementarse en el ámbito cultural e identitario. Sobre cómo un acontecimiento deportivo puede convertirse en un posible referente identitario colectivo existen multitud de ejemplos. Nosotros recuperamos aquí el sucedido a mediados del 2011, cuando después de 35 años el Granada C.F. ascendía a Primera División. Este acontecimiento cobra especial interés al haber tomado partido el Ayuntamiento en la revitalización del equipo local, cuando surgieron rumores de su posible disolución, incluso demolición del Estadio de los Cármenes (Europa Press, 20/06/2011). En los previos al ascenso, el alcalde de Granada se refería a su vínculo con el equipo y su visión del ascenso: «No soy un gran aficionado al fútbol pero sí de la ciudad de Granada y un equipo en Primera División supone muchísimo para una ciudad» (La Opinión, 17/06/2011). Es decir, el fútbol trasciende el ámbito deportivo, formando parte de esa estrategia diversificada orientada a hacer la ciudad más competitiva. La concepción del fútbol como principal fetiche deportivo español se convierte en un poderoso influjo para construir la imagen de «Granada, ciudad del deporte». La victoria de los mundiales de 2010 por la selección española de fútbol y el ascenso a primera en 2011 del Granada C.F. han influido notablemente sobre la consolidación del fútbol como el deporte rey también local. De ello ha sido testigo el Nuevo Estadio de Los Cármenes que inauguraría al comienzo de la nueva temporada sus nuevas instalaciones reformadas, gracias a una inversión del Ayuntamiento de Granada de 1.410.000 euros (El Ideal, 23/08/2011).

El rector de la Universidad presentaba así, a mediados de mayo de 2009, «una campaña entre los alumnos de Bachillerato, que serán los futuros estudiantes de la institución académica, para



ir haciendo cantera y convertirlos en deportistas de élite en las disciplinas de hielo» (Granada Hoy, 14/05/09). Como veremos, este intento de difundir el espíritu y la cultura del deporte canalizándolo hacia la Universiada se mostraría a través de distintos mecanismos a lo largo del transcurso de acontecimientos.

Y llegó el día de la elección. A pesar de ser la única candidatura, las autoridades competentes parecían un poco nerviosas. Finalmente, la tarde del 23 de mayo la FISU proclamaba en Bruselas a Granada como la sede de los Juegos Mundiales Universitarios de invierno que tendrán lugar en 2015. Ese mismo día, en Ginebra, España era seleccionada como país organizador del Mundobasket del año 2014, donde Granada será una de las sedes del evento.

### *Caminando hacia Granada 2015*

Una vez puesto en marcha el cronómetro, surgían los primeros movimientos a nivel organizativo. El primero consistió en formar un comité especializado encargado de la gestión y organización del mega-evento. Así, el 26 de octubre de 2009, en un acto que reunía a todas las instituciones implicadas, se firmaba el acta protocolaria para la constitución de Granada Universiada de Invierno 2015, la sociedad creada para organizar el evento deportivo y que estaba integrada por la Universidad de Granada, la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia —representada por el Consejero de Innovación y Presidente de Cetursa Sierra Nevada S.A.—, el Ayuntamiento de Granada y la Diputación Provincial (Granada Hoy, 27/10/2009). Los máximos representantes de las cuatros instituciones en ese momento<sup>59</sup>, compondrían a partir de entonces la asamblea general de Granada 2015, que ejercería como comité organizador de la Universiada, a la que se unirían como vocales los presidentes del Consejo Superior de Deportes,

---

59 Concretamente, el Rector de la UGR Francisco González Lodeiro, el Consejero de Innovación y Presidente de Cetursa Sierra Nevada S.A., Martín Soler (en el cargo entre abril de 2009 y marzo de 2010), el Alcalde de Granada, José Torres Hurtado del PP, y el Presidente de la Diputación Provincial, Antonio Martínez Caler del PSOE (en el cargo entre 2003 y 2011).

el de la Federación Española de Deportes de Invierno y la presidenta de la Federación Española de Hielo.

En este sentido, llama la atención la simultaneidad de cargos que compatibiliza Martín Soler: el del Consejero de Economía, Innovación y Ciencia y Presidente de Cetursa Sierra Nevada S.A.. De esta manera, dos de los promotores se unifican en la práctica, aunque a nivel teórico cuentan con su respectivo porcentaje de decisión. Esta compatibilidad de cargos, la veíamos también en una denuncia realizada por Ecologistas en Acción el 30 de agosto de 2010. La denuncia consistía en un escrito de recusación contra Aragón solicitando al entonces Consejero de Medio Ambiente Juan José Díaz Trillo, la declaración como nula de la Autorización Ambiental Unificada (AAU) al Proyecto de Actuaciones del Plan Estratégico de Sierra Nevada 2007-2017 de la estación de esquí. Esta razón respondía a que, según el colectivo ecologista, en el momento de otorgar la AAU ya había sido confirmada la participación de dicho consejero en el Consejo Administrativo de CETURSA.

La identificación de CETURSA y Junta de Andalucía a través de sus representantes se quedaba patente nuevamente a principios de septiembre de 2010, cuando se anunciaba la incorporación como vocal de Cetursa Sierra Nevada S.A. al comité organizador de la Universiada tras su adscripción a la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. Es decir, a partir de este momento, CETURSA se convertía en la interlocutora de la Junta.

Aparte de la vinculación entre CETURSA y Junta de Andalucía, las relaciones entre las administraciones promotoras han ido variando a lo largo de todo este periodo. En un primer momento, se había mostrado un carácter reconciliador y unificado entre estos actores, apostando por un objetivo común. Un ejemplo lo tenemos en el anuncio realizado por el comité organizador a principios de julio de 2009, en el que las administraciones local y autonómica se pondrían de acuerdo para modificar el PGOU de forma que la zona donde se iban a construir los pabellones deportivos y la Villa Olímpica, tuviera la calificación adecuada para este uso (El Ideal, 05/07/2009).

Otro ejemplo, sería el nuevo consenso institucional que se alcanzaba a principios de septiembre, esta vez entre CETURSA y la Delegación Provincial de Medio Ambiente, ambas dependientes de la administración autonómica, la Junta de Andalucía. En este encuentro del 2 de septiembre, la gran mayoría de los proyectos previstos para desarrollar en la estación de esquí hasta 2017 fueron ajustados a la normativa ambiental, la mayoría de los cuales están vinculados a la celebración de la Universiada de Invierno en 2015. La empresa Cetursa Sierra Nevada S.A., además, ha abierto interlocuciones formales con otras instituciones y entidades como la Federación Andaluza de Deportes de Invierno, con la que ha suscrito un convenio de colaboración en materia de competiciones y otro referido al Centro Especializado de Tecnificación Deportiva (El Ideal, 21/01/2010). Todos estos acuerdos persiguen un mismo fin: catapultar la estación de esquí a mejores posiciones del *ranking* internacional. Ya que, según su mismo discurso, una estación más competitiva puede traer consigo un doble efecto llamada: la del turista y la de grandes eventos deportivos internacionales.

Paralelamente, el 22 de septiembre, CETURSA anunciaba la integración en su consejo de administración, de la UGR y el Parque Nacional de Sierra Nevada. Esta dinámica de incorporaciones puede tener diferentes lecturas. Puede ser una estrategia de legitimación social a través del consenso: si se tienen decisiones entre varias instituciones implicadas en torno a una misma mesa, se pueden acelerar los procesos burocráticos y con ello, las intervenciones. También puede ser una estrategia para sumar fuerzas, repartir responsabilidades y, con ello, adquirir capacidad de actuación en los procesos de decisión, en las medidas reguladoras (a través de la presencia de las administraciones encargadas de legislar y ejecutar las normativas y leyes) y en la ejecución del proyecto.

Sin embargo, la aparente buena relación que venía prodigándose entre las administraciones desde los inicios de la candidatura, no se encontraba exenta de altibajos ni de conflictos. A medida que avanzaban los plazos y que no se materializaban los resultados esperados, desencadenó un ya reiterado juego partidista

de acusaciones y reproches: denuncia de retrasos por parte del Ayuntamiento (PP) sobre la Villa Olímpica, obras sin licencia municipal por parte de CETURSA (PSOE), por lo que se le pedía al Ayuntamiento de Monachil (PSOE) que abriera un expediente sancionador por ello, etc.

El no tan novedoso desencuentro entre administraciones por la defensa del color político al que responden, no ha sido el único obstáculo que ha encontrado en su devenir la Universiada de Granada. A modo de ejemplo, rescatamos dos de las intervenciones programadas para el mega-evento que han encontrado escollos (ya fuesen administrativos, jurídicos, económicos, ambientales y/o sociales) en su camino.

### *La Villa Olímpica*

A mediados de septiembre, saltaban por primera vez las alarmas sobre la construcción de la infraestructura «estrella» de la Universiada, la Villa Olímpica. El Ayuntamiento anunciaba el 18 de ese mes que sacaría a concurso este proyecto para tratar de captar el interés de los promotores, pero empezaba a barajar la posibilidad de que ningún empresario estuviera dispuesto a asumir esos riesgos en esta mala coyuntura económica. Por otro lado, las críticas al proyecto de la villa se acentuaban a nivel institucional, a través de partidos como IU. El motivo de fondo, un modelo urbanístico basado en «la depredación del territorio y la especulación urbanística» (La Opinión, 18/09/2009).

El 19 de febrero de 2010, se comunicaba que la futura Villa Olímpica iba tomando forma. Esto sucedía al hilo de la aprobación inicial del plan parcial de la futura zona deportiva y residencial. Dos meses más tarde, el 26 de abril concretamente, se anunciaba que el Ayuntamiento había recurrido a la figura del «agente urbanizador» (alguien que ponga el dinero y después lo recupere vendiendo los pisos que se van a construir), con la intención de inyectar un cierto ánimo de tranquilidad.

Un mes después, se alimentaba el culebrón anunciando un estado de «peligro» para la intervención. Tras haberse presentado una única propuesta, la de la constructora granadina Frai aso-

ciada con una promotora malagueña, el concurso era declarado desierto, al no cumplir con los requisitos exigidos. A mediados de junio se comunicaba que ya había otras dos propuestas sobre la mesa: una, fruto de la Unión Temporal de Empresas (UTE) de Frai y un socio malagueño —adaptación del proyecto anterior—; y, por otro lado, la de seis empresas granadinas —Gralusa, Projimosa, García Arrabal, El Partal, Inmobiliaria Luna y Heliopol— (Granada Digital, 17/06/2010).

El 1 de octubre el Ayuntamiento afirmaba que cambiaría la ubicación de este proyecto, prevista junto a los túneles del Serrallo<sup>60</sup> y que ahora se planteaba construirla en unos terrenos de propiedad municipal situados frente al Parque Norte de Bomberos. La razón principal para este cambio respondía a criterios de tiempo y dinero: al ser terrenos del Ayuntamiento no tendría que expropiarlos, por lo que la tramitación sería más rápida y no tendría que afrontar los gastos de expropiación (según estimaciones reduciría los costes en 14 millones de euros). La accesibilidad no sería un problema, dado que se conectaría el complejo con la autovía, la estación de autobuses y la línea 1 del metro que en esos momentos ejecutaba la Junta de Andalucía. Sin embargo, esta nueva ubicación también era contrariada por IU y colectivos sociales y ecologistas, al tener efectos similares en cuanto a los procesos de expansión urbanística y responder a un mismo trasfondo especulativo que la propuesta anterior. Sin embargo, el 5 de octubre se llegaba a afirmar que, dado el momento económico por el que se pasa, se barajaba la posibilidad de que no se construyeran las viviendas y los deportistas fueran alojados en hoteles de la capital. Otras opciones consistían en la creación de una Unión Temporal de Empresas o que las empresas públicas de suelo de la Junta (EPSA), la Diputación de Granada (VISOGSA) o la municipal (EMUVYSSA) se hiciesen cargo de las obras.

A principios de marzo de 2011, el alcalde, Torres Hurtado, anunciaba que dada la falta de financiación y que ya no se consi-

---

60 Esta ubicación se descartó por situarse en zonas vírgenes, cuya sectorización aún no había sido aprobada por la Junta, lo que impedía iniciar el proceso de expropiación de las fincas afectadas.

deraba una instalación prioritaria, no se construiría el polémico proyecto (Europa Press, 07/03/2011). Es decir, la que era la infraestructura estrella de la Universiada, se ve ahora como algo secundario, llegando a afirmar el regidor que «no sería razonable edificar la villa si la ciudad no tiene especial interés en su construcción, teniendo en cuenta, además, que en Granada hay viviendas de sobra y que además hay problemas de financiación. También comentaba que el único lugar donde se podría tener que construir alguna residencia es en el Puerto de la Ragua. Al tiempo que afirmaba esto, le hacía un guiño al gremio de hosteleros de la capital, aludiendo a la capacidad hotelera de la ciudad, suficiente para albergar al monto de gente que se prevé asista al evento (con 14.000 camas en la capital y otras 4.000 en Sierra Nevada). Gesto que fue aplaudido por el secretario de la Asociación de Hospedaje de Granada, Rafael Piñar, al entender que esta infraestructura suponía un gran competidor para el sector, tanto en la celebración de este evento como en otros posteriores» (20 minutos, 12/03/2011).

Así que, los terrenos municipales donde el Ayuntamiento pensaba ubicar la Villa Olímpica, cerca de la estación de autobuses, se empezaban a orientar a otros fines, concretamente a la construcción de viviendas protegidas que ya no tendrán vinculación alguna con la celebración de la Universiada (Granada Hoy, 08/03/2011). Uno de los objetivos de este movimiento era el de obtener los fondos que necesita para sufragar su parte de los equipamientos necesarios para la celebración deportiva de 2015. Especialmente, se refieren al Palacio de Hielo, considerado por el Ayuntamiento como una atracción deportiva y turística de valor añadido, y no una instalación circunstancial, y que además sería útil para el futuro. Por su parte, ante este cambio de opinión repentino del alcalde, el edil de IU, Francisco Puenteadura, afirmaba que es posible hacer una Villa Olímpica «sin necesidad de que la ciudad crezca de forma insostenible» y planteaba que se hiciera cumpliendo los criterios de la Ley de Ordenación Urbana de Andalucía (LOUA), de forma que los excedentes que resultaran de la venta de suelo se emplearan para la rehabilitación de diez edificios en el centro de la ciudad que sirvieran de Villa Olímpica

y, posteriormente, se convirtieran en un parque público de viviendas para el alquiler social (Europa Press, 09/03/2011).

La controversia de este proyecto continuaba en el mes de abril cuando se anunciaba que, aunque menos ostentosa, la Villa Olímpica se haría tal y como estaba previsto para la celebración de la Universiada de 2015 (Granada Hoy, 01/04/2011). Este anuncio se circunscribía en la aprobación del proyecto definitivo para la urbanización del entorno de la zona Norte, concretamente, en los terrenos colindantes a las avenidas de la Argentinita y Federico García Lorca donde estaba diseñada la villa. Este titular, que podía sonar un algo contradictorio con los últimos movimientos al respecto del proyecto, se apaciguaba con la justificación consistente en que «independientemente de lo que ocurra en un futuro, los terrenos hay que adecuarlos, esto es, establecer los saneamientos, acometidas, electricidad, conducciones de agua e, incluso, establecer las medidas de protección del arbolado y sistemas de riego» (Isabel Nieto, Concejala de Urbanismo; Granada Hoy, 01/04/2011). Así pues, independientemente de la construcción de la Villa Olímpica, los terrenos acabarían siendo liberados y saneados para futuras intervenciones en la zona. Un ejemplo más, de cómo se utilizan estos contextos de transformación para «avanzar en el progreso de la ciudad», incluso de planes que ya no se incluyen dentro del programa del mega-evento.

### *Obras en la Sierra*

En verano de 2010 se iniciaron las obras en Sierra Nevada para la balsa de acumulación de agua para los cañones de nieve artificial y para la pista Universiada. Varios buldózer, camiones y escavadoras trabajaban a sus anchas, como si se tratara de un terrario en el jardín de su casa. A raíz de este súbito comienzo, algunas personas del municipio de Monachil se acercaron a la zona para ver qué estaba sucediendo. Allí se detectaron grandes movimientos de tierra, donde se localizaron trozos de Manzanilla Real, una especie protegida y endémica del parque. A la vez, se indagaba sobre el estado de tramitación de las licencias pertinentes de las obras. Es entonces cuando se descubrió que no se habían tramitado todavía tales licencias y, por tanto, las obras que se estaban

realizando se estaban llevando a cabo de forma ilegal. De esta manera, a principios de agosto Ecologistas en Acción denunciaba ante el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil (Seprona) las obras que CETURSA estaba ejecutando en este espacio natural, por considerar que eran ilegales y que estaban destrozando hábitats de interés comunitario, entre ellas, especies endémicas protegidas por la Ley de la Flora y la Fauna Silvestres y la Ley Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Frente a esta situación, las instituciones involucradas en estos trámites (CETURSA, Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Monachil) optaron por desmentir tales acusaciones, diciendo que las obras habían pasado todos los trámites oportunos. Si el 12 de agosto se adelantaba que la Junta de Gobierno Local había aprobado la licencia de obras solicitada por CETURSA, correspondientes al Plan Estratégico 2010-2017 de la estación, el 26 de ese mes el PP de la localidad revelaba, por medio de su presidente, Critóbal Delgado, que tal hecho no había ocurrido, por «adolecer de la pertinente documentación ya solicitada con anterioridad y que nuevamente se les reclama» (El Ideal, 26/08/2010). Por lo que se ordenó la paralización inmediata de los trabajos. Cuestión que no sucedió. Finalmente, el 23 de agosto la Junta de Gobierno Local aprobaba la licencia de obras después de que CETURSA presentase la documentación requerida para obtenerla, como era la garantía a la que quedó condicionado el acuerdo entre las partes, el aporte del justificante de ingreso provisional de la Prestación Compensatoria por actos en suelo no urbanizable y el Estudio de Gestión de Residuos.

La respuesta ciudadana se materializó en la Iffi Excursión protesta «contra la Universiada y en Defensa del Agua»; lema que da nombre a la asamblea organizadora compuesta por gentes de los pueblos de Monachil y Dílar, preocupadas por los impactos derivados del evento. El objetivo de la excursión era mostrar sobre el terreno los estragos que causa el modelo económico y político vigente. Es decir, hacerse oír, y hacer visible la oposición a esta nueva agresión contra la Sierra y sus pueblos. Esta actividad era una de las respuestas ciudadanas contra las obras que se estaban llevando a cabo en Sierra Nevada para la



Universiada de 2015 y contra el plan estratégico para el periodo 2010-2017 de CETURSA. A la protesta asistieron cerca de un centenar de personas y otros colectivos como Ecologistas en Acción y Salvemos la Vega. Esta misma actividad se repetiría un mes después, con una asistencia de más de doscientas personas y que se aprovechó para compartir y difundir otros conflictos en la ciudad (como el de la Casa del Aire y la Ronda Este Metropolitana) y en los pueblos de la provincia (como el conflicto sobre el trasvase del río Castril). Este tipo de actividad que, como veremos, no es exclusiva de este colectivo, ha resultado ser una de las mejores formas de comprobar sobre el terreno las agresiones que sobrevuelan el territorio.

Otras movilizaciones en contra de las intervenciones de la Universiada y Sierra Nevada, denunciaban el desprecio generalizado de las administraciones hacia el sector agrícola, que se manifestaba en decisiones como restringir drásticamente el riego en determinadas zonas de la provincia, o; en el «caso omiso» que se les estaba haciendo a comunidades de regantes de la Sierra y de la Vega, y colectivos como Ecologistas en Acción y Salvemos la Vega<sup>61</sup>, a la hora de planificar el futuro Parque de la Vega. Otras denuncias, como la realizada por la Plataforma del Agua de Dílar, también se referían a la afectación en los caudales de los ríos Dílar y Monachil que tendría la construcción de una nueva balsa para abastecimiento de agua, además de los nuevos cañones para producir nieve artificial, y la construcción de entubamientos subterráneos.

Un último acontecimiento recogido nos remite de nuevo a las protestas ciudadanas, en este caso del Movimiento de Indignados de Granada, quienes el 9 de junio se trasladaban a las inmediaciones del palacio de Carlos V en el recinto de la Alhambra, donde estaba previsto celebrarse una gala de entrega de premios de Andalucía en relación al Medio Ambiente (Granada Hoy, 06/06/2011). Dado que a este acto asistían personalidades de las

---

<sup>61</sup> Para más información sobre estos y otros colectivos, consultar el listado de *Enlaces de interés* del apartado bibliográfico.

distintas administraciones<sup>62</sup>, se llevaron a las puertas del palacio las denuncias y reivindicaciones relacionadas con distintas intervenciones planeadas en la ciudad. Entre otras, se denunciaba, en términos generales, la gestión de la Junta en materias de Medio Ambiente (algunas de las consignas que se gritaban daban muestra de ello: «Andalucía no es vuestro cortijo», «nosotros también somos ciudadanos» y la «Junta destruye nuestro territorio»), y concretamente, por: su propuesta de acceso a la Alhambra a través de un ascensor; el Centro Nevada y la Vega, por los problemas de la recalificación del territorio; a CETURSA, por su mala gestión de la estación y su política de despidos<sup>63</sup>; por la propuesta de la Ronda Este que afecta a los parajes del Llano de la Perdiz y el Paseo de la Bicha; y contra la refinería de Badajoz, un proyecto que afecta en parte a la provincia de Huelva.

Para terminar este apartado dedicado a analizar el trascorrir de los acontecimientos relacionados con la Universiada de Granada 2015, haremos un repaso a las diversas vías que se han estado utilizando para contribuir a construir un imaginario identitario de granada asociado al mega-evento.

---

<sup>62</sup> Nos referimos al presidente en funciones de la Diputación de Granada, Antonio Martínez Calé; el presidente del Consejo Consultivo de Andalucía, Juan Cano Hueso; el consejero de Medio Ambiente, José Juan Díaz Trillo, y la presidenta del parlamento andaluz, Fuensanta Coves.

<sup>63</sup> A finales de enero salta un nuevo conflicto, en este caso de ámbito laboral. Una llamada a concentrarse de los trabajadores de CETURSA fue el inicio de una serie de protestas que llegaron a convocar una huelga que finalmente no se realizó. El motivo del conflicto era la discriminación que los trabajadores de la empresa sufren por parte de CETURSA a la hora de estabilizar su situación laboral. Desde el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.) se hacía público que la actual dirección de CETURSA había prescindido de contratar este año a los trabajadores eventuales que estaban cerca de cotizar los 450 días en la empresa —requisito necesario para conseguir pasar a ser personal fijo-discontinuo—, discriminando, así, a los que tienen más experiencia y aumentando la precariedad laboral en esta empresa pública (El Ideal, 21/01/2011). Así pues, comprobamos que las intervenciones fuera de lo aceptable que realiza la empresa pública CETURSA, no se restringen a la destrucción del territorio, sino que salpican a la propia gestión y condiciones de los trabajadores.

*La construcción de la imagen de Granada*

En el acto de constitución de Granada Universiada de Invierno 2015, la sociedad creada para organizar el evento deportivo, se aludía a su objetivo, resumiéndolo en el siguiente lema: «convertir a Granada en la ciudad del hielo y la nieve» (Granada Hoy, 27/10/2009). Lema que acompañará a otros que han ido surgiendo como el de «Una ciudad, una Universidad y una Montaña» o «Granada, la Ciudad de la Nieve», en un afán de ir consolidando una imagen identitaria de Granada relativa al evento (deportes y ocio de invierno), a la vez, que a Sierra Nevada, y extensible al resto de la capital granadina. Los pasos que para ello se han dado los relatamos a continuación.

A mediados de julio se continuaba perfilando la construcción del imaginario colectivo local de la Universiada, esta vez, a través del fomento del voluntariado, tal y como sucedía con el Milenio. El hacer sentir a la ciudadanía como sujetos activos del propio mega-evento a través de una colaboración altruista, no sólo es una eficiente estrategia de legitimación social, sino que además supone una rebaja en los costes de la mano de obra (facilitadores, ayudantes, acompañantes, traductores...). Este hecho se materializaba a través del acuerdo alcanzado el 13 de julio por la Agencia Andaluza del Voluntariado de la Junta de Andalucía<sup>64</sup> y el Vicerrectorado de Calidad Ambiental, Bienestar y Deporte de la UGR. Posteriormente se alcanzaría otro acuerdo destinado a la creación de una Oficina de Voluntariado de la Universiada, que comenzaría a funcionar en los siguientes meses. Estas imágenes colectivas de «comunidad deportiva» y de «ciudad de los deportes» proyectadas a través de la Universiada, como decíamos, buscan la legitimación social, remitiéndose a estrategias públicas de participación como el voluntariado, en la que el altruismo se convierte en un valor en alza, y a los estudios de opinión, cuyos resultados cuantitativos pretenden respaldar la celebración del mega-evento<sup>65</sup>.

<sup>64</sup> Actualmente Dirección General de Voluntariado y Participación.

<sup>65</sup> «Más del 90% de los granadinos apoyan la candidatura de Granada para

Otra forma de fomentar el imaginario granadino a través del deporte es facilitando su práctica. Así, la campaña de promoción de la Universiada se veía complementada, incluso solapada, con los continuos anuncios y ofertas relativas a la estación de esquí de Sierra Nevada. Algunos ejemplos de la campaña promocional de CETURSA fueron: la firma el 24 de septiembre, de un acuerdo entre Sierra Nevada, la Federación de Esquí de Marruecos y el centro invernal de l>Oukaimaden (Marraquech) para la promoción y apoyo al deporte alpino en el país norteafricano (El Ideal, 27/09/2009); la inauguración de la temporada con ofertas entre la población universitaria andaluza (El Ideal, 20/12/2009); descuentos que pronto se hicieron extensibles a otros universitarios y universitarias del Estado y a residentes en municipios andaluces (El Ideal, 04/02/2010).

El fomento del deporte no se centra en las disciplinas ya practicadas, sino que busca abrir nuevos caminos. A modo de ejemplo, el 14 de enero de 2011 se presentaba oficialmente el Club de Hielo Granada, primer equipo de Hockey Hielo en la historia de Andalucía. Un nuevo equipo local con el que los granadinos puedan identificarse se convierte en otra vía para promocionar un deporte con todavía escasa acogida entre la población. Uno de los fines que trasciende a este tipo de iniciativas es conseguir que llegado el evento, se haya consolidado un cierto seguimiento

---

organizar la Universiada de Invierno del 2015, a la vez que casi un 45% de la población local estaría dispuesta a formar parte del voluntariado de la organización del evento. Estos datos destacan en un estudio de la Sociedad de Estudios Económicos de Andalucía (ESECA), tras una encuesta realizada a 1.499 granadinos con el objetivo de evaluar los apoyos de los mismos a la candidatura de Granada a la Universiada de Invierno del 2015. El estudio concluye que el 90,5% de los granadinos, el 93,05% de la población estudiantil y el 95,44% de los aficionados granadinos al esquí apoya la candidatura local» (La Opinión, 22/05/2009). CAPEL SAÉZ, Horacio. 2005. «El modelo Barcelona: un examen crítico», Ediciones del Serbal, Barcelona.

Al respecto de los usos de la ciencia para legitimar intervenciones, véase: RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2011b. «De investigador a sujeto político: cuestionamientos sobre parámetros científico-metodológicos en la búsqueda y aplicabilidad del conocimiento», en *Revista Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, Universidad de Guadalajara (México), XVIII, 51, mayo/agosto, 9-38.

y respaldo de la disciplina; apoyos y sentimientos identitarios que contribuyan a la construcción del imaginario local en torno al deporte y a la propia Universiada.

Otra de las estrategias de propaganda de este tipo de eventos es el apoyo y/o involucramiento de personalidades, del mismo que ya se ha hecho en la Conmemoración del Milenio. Entre estas personalidades embajadores del mega-evento, además de deportistas de élite del mundo del esquí, como Paco Fernández Ochoa o María Rienda, pueden contarse desde el magnate televisivo Emilio Aragón, hasta Paul Mathews, presidente de Ecosign, empresa que, entre otras estaciones, diseñó Whistler, la sede canadiense los JJOO de Invierno 2010. Mathews visitaría el 23 de enero de 2010 la estación de Sierra Nevada para asesorar a sus gestores en todo lo relativo a la celebración de la Universiada en sus instalaciones.

Una última vía a la que aludimos, en la promoción del imaginario y la marca Granada, es la celebración de otros grandes eventos deportivos. Sirva de muestra el recordatorio que se hacía a principios de junio de 2010, sobre la solicitud realizada por la estación de esquí de Sierra Nevada en la que se pedía acoger los Campeonatos del Mundo de Freestyle y Snowboard de 2017. Eventos que se suman a otros ya programados en la estación granadina, como los Mundiales Junior de Snowboard en 2012; la final de la Copa del Mundo de Snowboard en 2013; y las disciplinas de alpino, Freestyle y Snowboard de la Universiada de Invierno de Granada en 2015 (Marca, 03/06/2011)<sup>66</sup>.

---

66 No sólo Granada apuesta por crear su marca. También se habla de promocionar la marca Andalucía a través de la celebración de grandes eventos deportivos, entre otros, los relacionados con el golf (Open de España de Golf, que se celebrará en Sevilla a finales de abril; el Valderrama Masters de Golf, cuya primera edición está prevista para el próximo mes de octubre), ciclismo (la celebración de las cinco primeras etapas de la Vuelta Ciclista a España, entre finales de agosto y principios de septiembre), tenis (el Andalucía Tennis Experiencia, torneo del circuito femenino WTA que se celebrará en Marbella), vela (la última prueba del circuito Extreme 40 Sailing Series de vela, que volverá a transcurrir en Almería en octubre), motociclismo (el Gran Premio de Motociclismo en Jerez de la Frontera), triatlón (el triatlón de larga distancia Desafío Doñana Tristar 200, que discurrirá por las provincias de Cádiz y Huelva el

No sabemos todavía qué va a pasar con este evento. Probablemente se acabe celebrando, dado los intereses que se traslucen de sus promotores, pero de lo que no estamos seguros es del cómo acabarán culebrones como el desarrollo de infraestructuras como la Autovía de la Sierra<sup>67</sup> o el Plan Estratégico de CETURSA. Pero hasta este momento hemos podido detectar cómo evolucionan los procesos que engloban un acontecimiento como la Universiada, sus actores, sus posicionamientos y discursos... Toca ahora, recuperar alguna de las ideas que se han ido resaltando a lo largo del relato, para clarificar algunos de los aspectos que nos resultan más salientables del proceso que acabamos de describir.

#### CUESTIONAMIENTOS QUE SUSCITA LA UNIVERSIADA

A medida que nos acercamos a la comprensión de los contextos sociales, políticos, económicos y territoriales en los que se inser-

---

próximo 18 de septiembre) e hípica (los ciclos de carreras de caballos que cada temporada se celebran en los hipódromos de Dos Hermanas y Mijas, así como en las playas de Sanlúcar de Barrameda) (Europasur, 08/02/2010). El anuncio lo hacía el consejero de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, Luciano Alonso, durante la presentación de la agenda de grandes eventos en Fitur. El objetivo de todos estos acontecimientos era, además de fomentar la práctica del deporte, «poner en valor el territorio y promover la rentabilidad turística para nuestros empresarios». Para el máximo responsable del turismo andaluz, este modelo, «que se ha convertido en un ejemplo que están estudiando otras comunidades autónomas», supone compartir «riesgos y beneficios, en un sistema de lealtad, confianza mutua y suma de esfuerzos con el sector privado para ser algo más que la sede de la competición». Todos estos acontecimientos, venían al hilo del nuevo modelo que había implantado la Junta para la gestión de este tipo de citas que busca su rentabilidad mediante la creación de eventos que incorporan en su nombre la marca Andalucía y la colaboración con empresarios en la organización, en lugar de patrocinar otra marca, como venía sucediendo con anterioridad. Hay que recordar que durante 2009, Andalucía acogió un total de 350 acontecimientos deportivos, que supusieron un retorno económico de 120 millones de euros. En términos de seguimiento, estos eventos reunieron a más de medio millón de espectadores y alcanzaron una repercusión mediática de unos 100 millones de personas.

67 La Autovía de la Sierra es el nombre con el que la Asamblea contra la Ronda Este denomina al desdoblamiento de la Carretera de la Sierra (A-395).

tan la celebración de un mega-evento como la Universiada, han ido surgiendo una serie diversa de dudas sobre los procesos de decisión, su impacto, el peso de los argumentos, etc. Cuestionamientos que a continuación sintetizaremos para dar cierre a este capítulo sobre la Universiada de invierno Granada 2015.

### *Las justificaciones del mega-evento*

En la construcción de la necesidad que legitime la celebración de la Universiada de invierno se han ido repitiendo una serie de argumentos que pretenden dotar de sentido colectivo al mega-evento. A continuación sintetizaremos aquellos en los que se ha ido insistiendo a lo largo del proceso.

En primer término nos encontramos con el impulso de la ciudad a varios niveles: uno, aportaría prestigio internacional, especialmente para la UGR, para la empresa gestora de la explotación de la estación de esquí de Sierra Nevada y otras subsidiarias con intereses financieros en la misma y, en términos generales, para el conjunto de la ciudad —incluso de la provincia y de Andalucía, se llega a afirmar—. El discurso de fondo es el de «dar la talla», «ser más competitivos». Un trasfondo que proyecta a Granada más allá de sus habitantes, como si lo realmente trascendente fuese el legado material en forma de intervenciones urbanísticas, más que el mejor habitar de las personas. Digamos que en este sentido, la ciudadanía es la excusa por la que se hacen las actuaciones, y la participación la legitimación popular de las mismas.

Otra forma de impulsar la ciudad —económicamente hablando—, es el efecto llamada de estos eventos: por un lado, supone la potenciación del turismo deportivo en la estación de esquí, y el turismo cultural en la ciudad (ver la Alhambra, conocer el patrimonio del centro histórico, pasear por los orígenes de Al-Andalus, o admirar la figura de Lorca). La ampliación de instalaciones, accesos, construcción de nuevos desarrollos urbanísticos, se orientan como incentivos para que la gente venga a disfrutar de lo que ofrece el entorno granadino, al mismo tiempo que contribuyen a la economía de la ciudad (prin-

principalmente al sector hostelero). Por otro lado, el efecto llamada también se orienta a la celebración de otros eventos de envergadura internacional, especialmente de carácter deportivo. Estos pueden ser eventos previos a la Universiada que sirvan para testar las instalaciones y capacidades organizativas —pruebas mundiales en distintas disciplinas de nieve y hielo, de Judo, de baloncesto, etc.—, o posteriores, generando el currículo para poder albergar eventos de mayor calado.

Puede afirmarse que la celebración de la Universiada de invierno Granada 2015 no se trata exclusivamente de un megaevento deportivo, sino que es también un proceso planificado entre entes públicos y privados del sector empresarial, financiero e inmobiliario orientado a la revitalización económica (ofertas laborales de carácter temporal en la construcción, el sector servicios, etc.) y a la transformación urbana (construcción de grandes infraestructuras y equipamientos, y renovación de zonas). Indirectamente estos procesos se dirigen también hacia un progresivo control social de la población, pues paralelamente se implementarán ciertas regulaciones sobre los usos del espacio público que garanticen el mantenimiento de una imagen urbana más adecuada para la atracción de turistas y consumidores<sup>68</sup>. La presencia del discurso desarrollista se materializa en la utilización de estos eventos como percha/marco para proyectar y acelerar nuevas infraestructuras o aquellas que se enquistan en los procedimientos ordinarios. Y con esto no nos referimos sólo a la adecuación y mejora de instalaciones existentes, relacionadas directamente con el evento deportivo (pabellones, pistas de esquí, etc.), sino también a la construcción o ampliación de infraestructuras estructuralmente requeridas (ampliación de la estación de esquí, desdoblamiento de la Carretera de la Sierra, etc.) y a la apertura a nuevos desarrollos urbanísticos —la Villa Olímpica—.

---

<sup>68</sup> Un ejemplo de estas regulaciones es la Ordenanza cívica de Granada, que hemos comentado en el capítulo relativo a la Conmemoración del Milenio.



*Discursos en torno a la Universiada*

Al igual que sucedía con el Milenio, los discursos que argumentan la legitimidad y pertinencia de la celebración de este mega-evento deportivo, impulsados principalmente por las instituciones promotoras públicas y privadas, son fundamentalmente dos: el de la cultura del Deporte y el prestigio, por un lado, y; el desarrollista/modernizador, con la aceleración e introducción de proyectos urbanísticos, por otro.

El discurso de la cultura del Deporte se materializa en el diseño de una imagen y una identidad colectiva en torno al mega-evento deportivo, basada en la potenciación de un imaginario colectivo en el que se busca la vinculación histórica y turística de Granada con la nieve. Para ello, se utiliza el marketing como disciplina que cuenta con un sistema y metodologías propias, siendo la publicidad una de sus principales herramientas. La publicidad no se limita a las distintas campañas de promoción del mega-evento; la difusión a través de la prensa o del gabinete de comunicación del comité organizador de determinados hechos, suelen ser también piezas importantes en el proyecto de promoción del mega-evento. Explicitar los resultados obtenidos en un estudio de opinión sobre el grado de satisfacción de la ciudadanía con dicha celebración o promover campañas de sensibilización en torno al deporte entre la comunidad universitaria, son algunos de estos otros ejemplos. Según el rector de la UGR, «el deporte universitario siempre ha estado en la sombra», los lemas —«Una ciudad, una Universidad y una Montaña» (La Opinión, 23/05/2009), «Granada, la Ciudad de la Nieve» (Granada Hoy, 23/05/2009)—, el voluntariado, la promoción del deporte en los institutos para contar con baluartes competitivos llegada la competición, o el impulso de nuevos deportes incluidos en el evento —como el nuevo Equipo de Hockey sobre Hielo—, buscan captar nuevos adeptos que asuman como propia la celebración de la Universiada.

Si este primer discurso hegemónico con el que juega (el de la cultura del Deporte) responde a una motivación más abstracta, el desarrollista/modernizador se ajusta más a los intereses rea-

les que subyacen bajo estas celebraciones. En las planificaciones urbanas, en constante transformación, hay proyectos que se desarrollan de manera más fluida y otros que sufren ciertos retrasos. Pues bien, estos eventos, sirven en parte para que tanto unos proyectos como otros continúen con los procedimientos y ejecución, bajo la máxima «cuanto antes mejor». A las estimaciones temporales para la realización de cada proyecto concreto se le suman las fechas en que tienen que estar terminadas las intervenciones para poder llevar a cabo los mega-eventos como el de la Universiada. De este modo, la necesidad de «dar la talla» puede facilitar los trámites de recalificación o permitir que se sea más flexible en la evaluación de impactos y en la facilitación de permisos oportunos.

Si estos dos discursos son los principales argumentos que legitiman el mega-evento, encontramos un tercer discurso institucional que busca defenderse de las críticas ambientalistas de las intervenciones urbanísticas: el discurso de la Sostenibilidad. Según los promotores, todas las intervenciones planteadas se harán bajo condiciones sostenibles. Por ejemplo, sobre las actuaciones en Sierra Nevada se habla de «compatibilizar la explotación comercial de la estación con su entorno —el parque nacional y natural de Sierra Nevada». En todas las planificaciones aparece el desarrollo discursivo de lo «ecológico» y respetuoso que serán las actuaciones. En este punto se plantean cuestiones para el debate que hemos ido recopilando durante nuestra experiencia con los colectivos sociales y organizaciones ecologistas: ¿puede ser la ampliación de una estación de esquí sostenible? ¿y una carretera? ¿o un desarrollo urbanístico? Ya sea desde una óptica ambiental, como desde una urbana, ni el deterioro ambiental, ni la construcción de infraestructuras, urbanizaciones o centros comerciales es sostenible. Este discurso se insertaría dentro de lo que se ha denominado «Ecocracia»<sup>69</sup>, consistente en la dinámica institucional

---

69 El discurso de la Ecocracia es fruto de la conjunción entre el ambiente y el desarrollo, que se sustenta sobre la base de la teoría de ecosistemas, a la vez que apunta a nuevos niveles de monitoreo y control administrativo. La Ecocracia no hace sino tomar a la ecología como un conjunto de estrategias administrativas con las cuales se pueda hallar la eficiencia en el uso de los recursos y el manejo adecuado de los riesgos. En esencia el objetivo es hallar la manera de

iniciada en los años setenta, en virtud de la cual las administraciones públicas empezaron a recuperar parte del discurso ecologista, que devino en la extensión del control institucional a través de una mayor regulación de los recursos. Estos nuevos cuerpos normativos son con frecuencia ambiguos y están sujetos a continuas revisiones y modificaciones según quién las fomente o los fines que persigan, lo que, en última instancia, origina que la clase política pueda entender como «sostenibles» las dinámicas de desarrollo económico capitalistas.

Frente a los discursos hegemónicos, se erige el «discurso antidesarrollista»<sup>70</sup> entre las personas y colectivos críticos con todas estas intervenciones urbanísticas y metropolitanas y con el propio modelo de desarrollo en el que se basan. Sus defensores no ofrecen alternativas, porque se trata de una oposición frontal que cuestiona las propias bases del modelo, por lo que no caben «mejoras» o «reformas»; su interés central es la denuncia de las consecuencias nocivas que se derivarían a nivel social, cultural, económico y político. Así pues, la oposición total a estas intervenciones responde a que cualquier alternativa que se plantee en este sentido, conllevará impactos muy similares. Breves modificaciones técnicas no cambian el trasfondo político (cómo se decide sobre las mismas) ni económico (cuáles son los beneficios y los costes y en quién repercuten). Como ejemplo concreto rescatamos el cambio de ubicación de la Villa Olímpica de la zona del Serrallo, al sur, a la zona junto al recinto ferial, al norte. In-

---

justificar la noción occidentalista de que la maquinaria industrial se mantenga en movimiento siempre en un nivel creciente, pero, por lo menos con la intención de que se salvaguardará al mismo tiempo la biósfera del planeta. Como podrá notarse a simple vista la eventual contradicción es notoria, y la puesta en práctica para conseguir el objetivo señalado requeriría la toma de medidas extremas y muy duras que pocas sociedades podrían cumplir. Por este motivo «la percepción ecocrática permanece ciega a la diversidad fuera de la sociedad económica de Occidente».

70 Esta oposición frontal a las bases del modelo y a cualquier tipo de mejora o reforma, considerada como «parche», no es un posicionamiento estético ni autorreferencial; el antidesarrollismo, o crítica antidesarrollista, se caracteriza, según Miguel Amorós (2010) precisamente por ser una «reflexión de una experiencia de lucha y de una práctica cotidiana. Nace de la práctica y vuelve siempre a ella».

dependientemente de la localización, dada su disposición en los límites urbanos de la ciudad y las características expansivas de la propuesta, la Villa Olímpica promovería el proceso de extensión de la ciudad por la zona, haciendo de especie de cuña sobre el territorio que abre paso a nuevos desarrollos urbanísticos.

### *Sobre el papel de las instituciones*

En páginas anteriores hemos pretendido explicar cómo mega-eventos de la talla de la Universiada son impulsados por las administraciones y entes públicos, como el Ayuntamiento y Diputación de Granada, la Junta de Andalucía o la UGR, junto a empresas como CETURSA, con el fin del Desarrollo local a través del turismo especialmente, y de la implementación de grandes infraestructuras.

Su principal papel como planificadores del territorio hace de estas instituciones actores claves del proceso, ya que no sólo han de pensar en qué hacer, sino también en cómo hacerlo y cómo venderlo a la ciudadanía (ejemplos de ello los hemos expuesto en relación al Milenio y a la Universiada). Estas tareas se han de combinar, a su vez, con su responsabilidad de gestores del territorio, y por lo tanto, también de reguladores de su protección. Sin embargo, anteriormente adelantábamos que esta tesitura se solucionaba, al menos de cara a la imagen pública, a través del discurso de la sostenibilidad, posibilitando que se siga con la idea hegemónica de crecimiento y progreso ilimitado. La recalificación de suelos para la primera ubicación de la Villa Olímpica en espacio protegido (por su proximidad a Sierra Nevada), o la nueva reforma de la Ley de Aguas de Andalucía (que aunque a nivel teórico equipara los usos industriales a los agrícolas, en la práctica sitúa los primeros por encima de los segundos) son dos ejemplos de cómo se pueden modificar las leyes para adaptarlas a las necesidades de las intervenciones y/o mega-eventos que se pretenden realizar.

Concretamente, la apuesta de Cetursa Sierra Nevada S.A. por la generación de nieve artificial, para no depender de las inclemencias del tiempo y la temporada (y demás eventos) no peligre,

pone sobre la mesa varios conflictos: uno, sobre los ciclos del agua en la generación de nieve artificial, donde los defensores afirman que la mayor parte del recurso invertido sin contar la energía requerida, regresa posteriormente a su cauce, por lo que no hay una gran pérdida de agua en el proceso; por otra parte, los detractores desmienten esto, sosteniendo que se pierde un alto porcentaje del recurso en el proceso. Un segundo conflicto giraría en torno a las captaciones de agua necesarias para la puesta en marcha de los nuevos cañones de nieve. Dos balsas de acumulación de agua de alrededor de los 98.000m<sup>3</sup>, lo que supone una nueva captación en el río Monachil (1211/s de un caudal total de 148 l/s) o la legalización de las tomas de agua existentes en el río Dílar para incrementar su capacidad de producción de nieve artificial (pasar de los 442 cañones actuales a 670). Esta adjudicación alteraría de manera irreversible los ciclos hidrológicos de los ríos Dílar y Monachil, ya muy castigados por la industria turística de Sierra Nevada, lo que pondría en peligro acuíferos, fuentes y acequias, y allanaría además el camino para la privatización de las aguas de ambos municipios.

Para poder acometer este propósito, la Junta de Andalucía anunciaba en otoño del 2010 la reforma de la actual Ley de Aguas, cuya última revisión data de 1999; con esta reforma legal se pretendía: por un lado, la creación de una nueva agencia autonómica que se encargue de la regulación de los usos y tarificación de las aguas municipales, que serán gestionadas por empresas privadas a nivel metropolitano; por otra parte, se reestructura una nueva priorización de los usos de este recurso. Esta vez, tras el consumo humano y el caudal ecológico, sitúan al mismo nivel las actividades agrícolas e industriales, estableciendo el desempate entre ambas en función de su rendimiento económico. O lo que es lo mismo, teniendo en cuenta la orientación productiva al sector del turismo, la agricultura quedaría relegada a un papel, si cabe, más secundario del que ocupa actualmente. Finalmente, y tras las protestas y escritos de colectivos sociales, ecologistas, comunidades de regantes y asociaciones de vecinos, además de los municipios del partido opositor a nivel autonómico (PP), se consiguió paralizar, al menos por el momento, el proceso de reforma de la Ley de Aguas, a través de una sentencia del Tribunal Constitucional

en la que declaraba que la Junta no podía tener competencias sobre el Guadalquivir por afectar a otras comunidades autónomas.

Dentro del ámbito de actuación de las administraciones cabe resaltar la figura del agente urbanizador al que se agarraba el Ayuntamiento en la búsqueda de promotores para la construcción de la Villa Olímpica. La idea consistía en que este agente empresarial se encargase del desarrollo total del plan parcial. Esto es, abonar las expropiaciones, urbanizar los terrenos y edificar las viviendas. Todo, dentro de los plazos. Se convierte así en un mecanismo al servicio de la iniciativa urbanística pública, como una herramienta para que los ayuntamientos recuperen su capacidad de expandir la ciudad y transformar el territorio. Sin necesidad de comprometer recursos financieros públicos ni requerir una capacidad de gestión específica, el sistema se concibe como la licitación de un concurso más de obra pública, en el que mediante concurrencia pública se selecciona a un concesionario (Valera Escobar, 2006: 47-51). Es decir, la Administración pone los terrenos y modifica las normativas para que el proyecto tenga cabida, y el agente urbanizador se encarga de ejecutarlo<sup>71</sup>. Esta figura persigue no perder la dinámica urbanizadora a pesar de los malos tiempos por los que pasan las arcas institucionales. Lo que da muestras de que pese a los discursos institucionales que apelan a la sostenibilidad, continuamos con un proyecto de ciudad expansivo y devorador de territorio.

En cuanto al cómo se hacen las cosas, se utiliza otro de los discursos paralelos al de la sostenibilidad, el de la participación y el consenso. Una vez analizados los procedimientos, fórmu-

---

<sup>71</sup> Más concretamente, el Agente Urbanizador asume el compromiso de realizar o gestionar las inversiones públicas o privadas necesarias para la urbanización y transformación del suelo (tales como implantar sistemas generales impuestos por el planeamiento, viales, suministro de agua potable y energía eléctrica, telefonía y telecomunicaciones, saneamiento, ajardinamiento...), sin que sea preceptivo que detente la propiedad civil de los terrenos (no abría que recurrir a la expropiación) ni que se le retribuya con solares resultantes (si lo solicita el propietario se le podrá pagar en cuotas de urbanización). Para más información, véase: VALERA ESCOBAR, Ginés. 2006. Modelo Andaluz de Agente Urbanizador, en *Inmueble: Revista del sector inmobiliario*, 9, 62, 47-51.

las de participación y sus resultados prácticos, se puede observar cierta disonancia entre lo que dicen y lo que hacen los partidos políticos y las administraciones. Espacios de debate sobre las intervenciones que nunca se materializan, foros publicitados que no tienen ninguna actividad más que su acto fundacional o alegaciones públicas que dejan en manos de los mismos promotores la decisión de seguir adelante o no con los proyectos, son sólo algunas muestras de que la participación habitualmente no excede del ámbito de las declaraciones de intenciones de los políticos y de los programas electorales de los partidos. El consenso, por su parte, es otro concepto desvirtuado y circunscrito generalmente a la clase política del mismo color y signo. Es decir, en la obtención del consenso a estos niveles la población no juega ningún papel activo, únicamente participan las administraciones afectas y partidos políticos correspondientes. Resultado de ello, es un consenso poco representativo, «que se queda en nada» y que está destinado a la mejora de los siguientes resultados electorales<sup>72</sup>.

En cuanto a la relación entre las administraciones y entes públicos implicados en el proceso organizativo de la Universiada, cabe destacar que se parte de un contexto diferente al del Milenio. En este caso, la efeméride es una iniciativa conjunta, por lo que desde un primer momento se intentó transmitir un mensaje de cordialidad. Sin embargo, una vez adjudicada la candidatura y puesta en marcha la andadura hacia el evento, se generaría cierta tensión política entre las distintas administraciones territoriales y sus partidos políticos subsidiarios, en asuntos como por ejemplo los retrasos en la ejecución de algunas de las obras. A pesar de ello, las relaciones institucionales en proyectos conjuntos de este tipo suelen mantener una imagen conciliadora, de cohesión política, que no se suele alcanzar en otras intervenciones menos trascendentes para la proyección internacional de la urbe.

Otro aspecto a tener en cuenta sobre el papel de las administraciones públicas es el desempeño simultáneo de cargos públicos en la administración y en empresas (ya sean privadas

---

72 Sobre estas cuestiones políticas profundizaremos en el siguiente capítulo, a raíz del proceso de implantación de una autovía metropolitana.

o públicas, como el caso de CETURSA). Esta complementación puede derivar de múltiples formas: facilitando la comunicación entre administraciones, aunando criterios de actuación, pero también puede resultar en favoritismos y especial connivencia entre los diferentes promotores que se vinculan en la organización de mega-eventos como la Universiada. Esta simultaneidad de cargos no es algo nuevo, ya que lo mismo sucede a nivel de partidos políticos y administraciones. La mayor parte de las veces, cuando hablan los políticos no se sabe si lo hacen en nombre de la Administración o del partido. La consecuencia de esto es el juego político-partidista en el que se entra, y que centraliza la actualidad sobre estos proyectos, dejando de lado, al resto de la población afectada.

### *Sobre la oposición a estos eventos*

Un último aspecto sobre el que reflexionar es el grado de aceptación u oposición que genera el mega-evento de la Universiada. A pesar de una aceptación del 90% de la población granadina, según el estudio de opinión<sup>73</sup> anteriormente mencionado, es necesario señalar que los resultados de tales estudios pueden no resultar tan representativos como se presuponen. Tanto la elección de las preguntas, como de las respuestas, las categorías de análisis y la interpretación de los datos son acciones que están subjetivadas especialmente por las empresas u administraciones que encargan y financian el proyecto. Si a esto le añadimos la falta de información con la que cuenta la población (sólo se habla de lo bueno que puede ser el evento para Granada), tenemos que estos estudios se convierten en mecanismos propagandísticos de las instituciones que, en rela-

---

73 Noticias sobre el estudio se pueden consultar en las ediciones digitales de 14/03/2009 de La Opinión y de 15/03/2009 de El Ideal. El estudio de opinión se puede consultar en el siguiente enlace: [http://www.universiadagrada.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=40&Itemid=43](http://www.universiadagrada.com/index.php?option=com_content&task=view&id=40&Itemid=43) [última consulta: 14/06/2011].



ción al consenso y la participación, sirven para darle un carácter popular a la propuesta.

Así pues, a pesar de que pueda haber un cierto número de personas a favor de este evento, también existen grupos que muestran su oposición, no tanto al evento deportivo en sí, como a todo lo que éste implica a nivel de transformación urbana y de su incidencia sobre el territorio y la población que lo habita. Las críticas van desde el rechazo al deterioro y destrucción ambiental y del entorno; hasta la comprensión social de sus consecuencias, incidiendo en la ruptura de las redes sociales, la desestructuración comunitaria y la segregación social; y/o política, como la denuncia de tomas de decisiones poca o nada participativas.

Entre los colectivos que muestran su rechazo directo a la Universiada, podemos mencionar la organización federal de Ecologistas en Acción y la Asamblea contra la Universiada y en Defensa del Agua, de carácter más autónomo que aquélla. Esta asamblea fue constituida en el verano de 2010, paralelamente al inicio de las obras en Sierra Nevada. En ella participaban el colectivo «Entremontañas de Monachil y la Asamblea del Agua de Dílar», además de personas de ambos pueblos a título individual.

Otros colectivos que muestran su oposición, pero centrando la atención en intervenciones específicas dentro del marco de la Universiada son: «Salvemos la Vega», en relación a las afecciones que el evento tendría sobre un recurso primordial como el agua, o sobre el territorio de la Vega, en relación directa con el cultivo y la agricultura, y; la «Asamblea contra la Ronda Este (ACRE)», por el desdoblamiento de la Carretera de la Sierra.

Los principales argumentos comunes por los que estos colectivos rechazan este evento se resumen en: la afección en los ciclos del agua, en la agricultura y en el territorio, especialmente en la zona de la Vega. Además de facilitar el proceso de expansión de la ciudad, facilita el ir «uniendo» o «absorbiendo» los municipios colindantes, dando forma al Área metropolitana de Granada.

Terminamos este capítulo con un extracto del manifiesto de la Asamblea contra la Universiada y en Defensa del Agua

(ACUDA), que resume el sentir de estos colectivos y su visión sobre esta efeméride.

*La Universiada forma parte de un proceso más amplio de destrucción del territorio que, en nombre de la «competitividad y la modernización», está terminando de dismantelar las antiguas economías locales, borrando hasta el recuerdo de su pasada existencia, y suprimiendo mediante una política de tierra quemada la posibilidad de organizar de otro modo la producción y las necesidades. A cambio tenemos una economía «de servicios» (turismo, desarrollo inmobiliario, parques temáticos, centros comerciales y autovías) que nos hace a todos esclavos, como asalariados o como consumidores, de las grandes empresas; que degrada, a través de su mercantilización forzosa, hasta el último aspecto de la vida cotidiana (el agua, el espacio, el trabajo, el ocio, las relaciones sociales) y que nos roba, mediante la privatización del «interés general», cualquier capacidad de decisión sobre nuestras condiciones de existencia.*

(Manifiesto contra la Universiada, Granada, agosto de 2010)

Así pues, no sólo se denuncian los aspectos técnicos de la intervención, sino también los procesos de decisión y ejecución de las mismas, considerando la impunidad de los agentes económicos, la connivencia con las administraciones públicas que posibilitan estas actuaciones y el consumo desmesurado de los recursos como las principales causas de la destrucción social, económica, cultural y política de un determinado territorio.



CAPÍTULO V  
DEL CIERRE DEL ANILLO  
A LA RONDA ESTE METROPOLITANA  
*Conflictos y resistencias en torno a la implantación de  
una autovía metropolitana*<sup>74</sup>

Hasta ahora hemos analizado, desde una perspectiva general, las interrelaciones que existen entre la celebración de mega-eventos culturales y/o deportivos y la construcción de grandes infraestructuras de transporte y de grandes equipamientos urbanos. A continuación, dedicaremos este último capítulo a ofrecer una visión más concreta, micro, de los mega-eventos y algunas de sus repercusiones. Para ello, analizaremos el proceso de implantación de una gran infraestructura de transporte, la Ronda Este Metropolitana, prestando atención a cómo este proceso se inserta en los marcos expuestos para la ciudad de Granada.

En este capítulo veremos cómo la construcción de una carretera actualmente entraña múltiples actuaciones públicas y privadas de los entes promotores, así como también trae consigo la confrontación entre partidos políticos y administraciones públicas opuestas, o entre éstas y la ciudadanía, encarnada en algunos de los colectivos y plataformas locales. Un tercer apartado se centrará en el abanico de impactos ambientales, sociales, políticos<sup>75</sup>,

---

<sup>74</sup> Para más información sobre la temática que trata el presente capítulo, se puede consultar las siguientes referencias: RODRÍGUEZ MEDELA, Juan. 2010. *¿Cuestión de movilidad? Implicaciones sociales, culturales y políticas en el proceso de implantación de una autovía metropolitana. La Ronda Este de Granada*. Tesis doctoral en la Universidad de Granada; RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2009. *Aprendiendo a decir NO. Conflictos y resistencias en torno a la formas de concebir y proyectar la ciudad de Granada*. Asociación de Estudios Antropológicos «La Corrala», Granada. Ambos disponibles en <http://gealacorrala.blogspot.com> [última consulta: 27/07/2011]

<sup>75</sup> Por impactos políticos entendemos aquellos procesos que inciden sobre la participación de la población en el proceso de toma de decisiones de obras determinantes como la que estamos analizando. Con esto, sacamos a la «política»

económicos y culturales producidos por la construcción, en este caso, de la Ronda Este Metropolitana. Todo ello convierte a esta infraestructura de transporte en un proceso determinante para la urbe y población granadinas, tanto de la capital como de su Área metropolitana.

Para ello, realizaremos un breve recorrido por el proceso de pensar y proyectar esta infraestructura, analizaremos los distintos posicionamientos que van desde la legitimación por su «necesaria implantación» hasta su rechazo frontal, para justificar la «necesidad» o «nocividad» de esta autovía metropolitana. Finalmente, dedicaremos un espacio a una de las luchas sociales que se han desarrollado en oposición a esta autovía, con la que nos identificamos políticamente y que ha sido fuente fundamental para la redacción del texto que aquí presentamos, la Asamblea contra la Ronda Este (ACRE).

#### RELATO SOBRE UNA INFRAESTRUCTURA

Existen diversas opiniones sobre el origen de este proyecto. Unas primeras fuentes lo sitúan a mediados del siglo pasado, con el proyecto del «Paseo de la circunvalación» siendo alcalde Manuel Sola<sup>76</sup>. Otras lo sitúan en 1996, cuando la Corporación del Partido Popular planteó la propuesta por primera vez como una obra

---

del terreno «representativo» y lo llevamos a la cotidianidad de nuestras vidas, considerando la «Política» como la decisión activa de toda persona a participar sobre las decisiones que afectan a sus cotidianidades. Esta definición «al uso» intenta valorizar todas aquellas experiencias —tanto individuales como colectivas— que juegan fuera de los términos institucionalizados de implicación y participación en estos procesos.

76 José Luis Kastiyo, colaborador del periódico El Ideal de Granda, aludía a que el 30 de diciembre de 1955 el Ayuntamiento aprobaba el presupuesto municipal ordinario cuyo montante alcanzaba la cifra de 48.198.514 pesetas, unos 300.000 euros de ahora. Y en la cabecera de la noticia, en la primera página del periódico Ideal, ya se decía que el alcalde Manuel Sola expondría unos días más tarde al ministro de Obras Públicas el proyecto de Paseo de Circunvalación como parte esencial del plan de accesos a la capital. Proyecto que acabó por no materializarse (El ideal, 22/07/2008).

necesaria. Nosotros tomaremos como punto de partida de nuestro relato cuando el proyecto del Cierre del anillo aparecía en el programa electoral del alcalde de Granada, Torres Hurtado, en 2003. Concretamente, partiremos de su presentación oficial en el Pleno Municipal el 23 de junio de 2004.

El objetivo de esta propuesta era cerrar el círculo de circunvalación, trazando una carretera de gran capacidad desde Cenes de la Vega hasta Haza Grande-El Fargue-Víznar-Alfacar. El tramo proyectado tenía 8 kilómetros, de los cuales 4»5 kilómetros discurría por un túnel que cruzaría la complicada orografía de la zona, sumándole también dos o tres viaductos sobre los ríos Genil, Darro y Beiro. Este complicado tramo de autovía fue tasado con unos costes de 120 millones de euros. Sin embargo, el proyecto caería un año en el olvido, retomándose el debate en 2005, cuando se incluye el cierre del anillo en la propuesta municipal para la revisión del PGOU de 2001. Este debate se centraba por aquél entonces en la lucha entre socialistas y populares sobre la idoneidad y riesgos de la infraestructura. Los argumentos del PSOE se centraban inicialmente en su carácter medioambientalmente dañino, por su coste y por no ser una obra prioritaria. A su vez, lanzaban el discurso sobre «la participación y el consenso» que acompañará durante todo el proceso a las siglas socialistas.

Por otro lado, la saturación en horas punta y días señalados de la primera circunvalación, así como la dinámica demográfica de desplazamiento de primeras residencias a los pueblos circundantes que se englobarían en el Área metropolitana de la ciudad, empezaron a sugerir posibles planes de intervención desde la administración autonómica<sup>77</sup>. Así, el 9 de febrero de 2006, se presentaba el Plan Más Cerca de la Consejería de Obras Públicas. En este contexto se introducían la ampliación de las conexiones entre los pueblos del Área metropolitana y la Capital. Entre ellas

---

77 «Diseñada hace dos décadas para que transitaran apenas 30.000 vehículos, [la A-44] hoy soporta un tráfico mucho mayor. De hecho, está pidiendo a voces que se acelere la ansiada Ronda Este Metropolitana o lo que es lo mismo, el cierre del anillo (...) Esta nueva carretera diseñada para conectar la A-92 con la Ronda Sur, quitaría a 60.000 coches diarios de la Circunvalación, y beneficiaría a 200.000 personas» (El Ideal, 05/03/2009).

mencionaban la carretera dibujada entre Quéntar y la A-92, un sustituto improvisado por la Junta al cierre del anillo pretendido por el Ayuntamiento.

Este movimiento produjo su agitación y los populares, montados en cólera, empezaron a denunciar el silencio administrativo prolongado de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, respecto al proyecto de cerrar la circunvalación mediante un anillo. Así que, cual partida de ajedrez, el 28 de septiembre de 2006 el PP presentaba su contraoferta de ordenamiento del territorio a través del Plan Granada Siglo XXI, en el que se introducían las deficiencias que afectan al desarrollo de la ciudad y las propuestas populares para solucionarlas, entre las que se incluía entre otros proyectos —como el estudio de viabilidad de la tercera circunvalación—, el cierre del anillo.

Así las cosas, le tocaba mover al PSOE, y este movimiento no se hizo esperar. El 27 de noviembre de 2006, se presentaba en el programa del candidato a la alcaldía, Javier Torres Vela, la alternativa al cierre del anillo, la Ronda Este Metropolitana de Granada. Esta autovía transcurriría casi en paralelo distanciada de la propuesta del cierre del anillo en 2,5 kilómetros. Tendría una longitud de 9,5 kilómetros, sólo 300 metros de túnel, un viaducto de casi 1,5 kilómetros, y costaría 119 millones de euros.

| <b>TABLA COMPARATIVA</b> |                               |                          |
|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| <b>Parámetros</b>        | <b>Cierre del anillo (PP)</b> | <b>Ronda Este (PSOE)</b> |
| Longitud                 | 7.850 m.                      | 9.490 m.                 |
| Túnel                    | 4.720 m.                      | 300 m.                   |
| Viaductos                | 180 m.                        | 1.460 m.                 |

|                      |                               |                                    |
|----------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Presupuesto          | Entre 110 y 125 millones de € | 119 millones de €                  |
| Municipios afectados | Granada ciudad                | Cenes-Granada-Pinos Genil y Víznar |
| Velocidad máxima     | 50 km./h.                     | 90-120 km./h.                      |

Fuente: Granada Digital, 27/11/ 2006

Mientras que el proyecto del Cierre del anillo afectaría sólo al término municipal de Granada, la Ronda Este pasaría por Cenes, Granada, Pinos-Genil y Víznar. Lo que nos lleva a uno de los puntos clave de la confrontación entre ambos partidos/administraciones y sus propuestas: el ámbito de la infraestructura, que para los populares —Ayuntamiento— ha de ser municipal y para los socialistas —Junta de Andalucía— metropolitano. Lo que implícitamente se refiere al ámbito de responsabilidad que se quiere tener sobre la infraestructura, y con ello, a la adquisición de control sobre la misma, a la imposición de la medalla al gobierno de turno y, subyacente a todo esto, supone hablar de la lucha por el poder, especialmente en tiempo de elecciones.

Planteados los primeros términos de confrontación, la búsqueda de aliados y demás apoyos se convierte en una de las líneas prioritarias a dedicar los siguientes esfuerzos. Las primeras víctimas fueron los títeres rendidos a las políticas de partido, reencarnados en las alcaldías de los municipios socialistas del Área metropolitana<sup>78</sup>. También sindicatos como UGT se unieron al clan

<sup>78</sup> Estos apoyos se inician con el aportado por los alcaldes de algunos pueblos del Área metropolitana de Granada, pertenecientes también al PSOE. Entre ellos encontramos al alcalde de Peligros que acogía con entusiasmo la propuesta de la Ronda Este y la calificaba como «la mejor alternativa para aliviar los problemas de tráfico que padecen los municipios de la zona norte del Área metropolitana (...) [siendo] viable tanto en el aspecto económico como en la sostenibilidad medioambiental» (Jesús Huertas; Granada Digital, 28 de noviembre de 2006). Al poco tiempo, al alcalde de Peligros se le sumaron el de otros pueblos gobernados por el PSOE a través de sus alcaldes: Jun, José Antonio Rodríguez; Cenes de la Vega, Emilio Rodríguez; Pulianas, Rafael Gil, y; La Zubia, Jorge Rodríguez.



socialista. Todo ello, sin olvidar el apoyo de la administración —e instituciones asociadas— bajo el control de sus siglas.

A principios del 2007, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía licitaba la redacción del estudio informativo<sup>79</sup> que determinaría la alternativa más adecuada para construir la Ronda Este Metropolitana. Un paso con una intencionalidad directa que se combinaba con un proceso de facilitar la comprensión metropolitana del proyecto. Y qué mejor que establecer una planificación integral donde la Ronda Este sea una pieza del puzzle metropolitano que ha de combinarse con otras actuaciones para completar la imagen. En este caso, las obras con las que se relacionaría son: la duplicación de la calzada de la carretera de la Sierra (A-395)<sup>80</sup> desde los túneles del Serrallo hasta Cenes de la Vega —infraestructura que ya mencionábamos a propósito de la celebración de la Universiada 2015-; el acceso de la A-92 a Granada por Jun y el Distribuidor Norte, cuyas obras serían próximamente licitadas; el Distribuidor Sur, del que una vez concluido el estudio informativo se iniciaba el proyecto de construcción; las variantes de Armilla, Churriana y las Gabias y los accesos a Cájar y la

---

79 El estudio informativo analizaría distintas alternativas de trazado para la conexión sur-este y norte, que además cumplan una misión vertebradora del territorio en esta zona. Se hacía así hincapié en una de las características principales que debía cumplir para la Junta esta infraestructura: dar una solución metropolitana. En este sentido, mencionaban que esta actuación se enmarcaba dentro del Plan para la Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad vial y la Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía, que la Consejería de Obras Públicas y Transportes puso en marcha entre los años 2004 y 2010. Además, para su financiación se contaría con fondos FEDER de la Unión Europea.

80 La duplicación de la A-395 (Granada-Sierra Nevada) plantea la remodelación del enlace a la salida de los Túneles del Serrallo y la duplicación de la carretera existente hasta el enlace de Cenes, que será remodelado de acuerdo con la construcción de la nueva ronda este metropolitana de Granada. La duplicación de calzada de la A-395 se verá acompañada de la construcción de un parque lineal por el lado sur de la calzada que albergará un carril bici y zonas verdes. Entre los aspectos que tendrá en cuenta el estudio se encuentra: un paso por el barranco del Teatino y el diseño de cuatro viaductos —(sobre los ríos Genil, Darro y Beiro, y el arroyo Hornillo)—. A su vez, la futura autovía atravesará la antigua N-342 (carretera de Murcia), que tiene su salida en el Tambor, atraviesa el Fargue y finaliza en Puerto Lobo.

Zubia desde la A-395, que estaban en fase de estudio informativo. A su vez, otras infraestructuras con las que se relaciona directamente la Ronda Este, pero que se tratan como proyectos no vinculantes, son: la Carretera de la Abadía, que une la pedanía del Fargue con el Sacromonte<sup>81</sup>, y; el embalse de Jesús del Valle<sup>82</sup>. Ambos proyectos habían sido propuestos en otras ocasiones sin llegar a materializarse. De esta manera, se trata de dos buenos ejemplos de cómo en temas urbanísticos y de ordenación del territorio, las intervenciones no se descartan sino que se paralizan, manteniéndose en estado latente hasta que surjan contextos más favorables.

Pero las piezas del puzzle metropolitano no son únicamente las infraestructuras proyectadas, sino que otras piezas fundamentales serían los crecimientos urbanísticos planeados.

---

81 Esta carretera es uno de los accesos de entrada a la ciudad previstos para conectar con la Ronda Este y la A-92. Implicaría ampliar la carretera que une El Fargue —a la altura del campo de fútbol— con la Abadía del Sacromonte —y el Camino de Beas—. Esta carretera iría acompañado de un sistema de aparcamientos que se ubicarían en el antiguo campo de fútbol del Sacromonte —lugar donde desde hace años la vecindad del barrio celebra la festividad de San Cecilio—. A finales del 2008, se propuso el proyecto —consideramos—, a modo de tanteo, para ver cuál sería el nivel de oposición a la misma. Tras un revuelo entre la gente de la zona afectada —el Sacromonte—, se determinaron dos posicionamientos entre los vecinos y vecinas del barrio: por un lado, los que estaban de acuerdo —dueños de negocios turísticos en la zona—, porque supondría una mayor afluencia de gente y con ello un mayor beneficio económico para sus negocios; por otro lado, los que estaban en contra, dada la trascendencia que esta obra podría suponer para un barrio de las características del Sacromonte —tranquilo, como un pueblo fuera de la ciudad, en un entorno realmente impresionante...—. Así pues, después de unos meses de incertidumbre, el proyecto finalmente se paraliza —al igual que había sucedido años antes—.

82 Otra de las infraestructuras planteadas en relación a la Ronda Este es el embalse proyectado en Jesús del Valle —concretamente en el Valle del Sol—. Esta infraestructura se proyecta un poco aguas abajo del encuentro entre el Darro y el Arroyo de Belén, «en una zona de muy poco impacto visual» —según las administraciones—. Se considera como una necesidad para regular las avenidas de la cuenca del Darro, que discurre por el centro de la ciudad embovedado —Plaza Nueva, Reyes Católicos, Puerta Real, Acera de Darro— hasta llegar al Genil, con una capacidad de evacuación de un máximo del 40-50% respecto al caudal de avenida para un período de retorno de 500 años.

Estos crecimientos se hacían presentes en las planificaciones municipales —la revisión de 2007 del PGOU preveía la construcción de 15.361 viviendas, la mitad protegidas, para frenar la despoblación de la capital— y también autonómicas —donde el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) de la Junta planteaba que la ciudad tenía como zona de crecimiento espacios situados junto a El Fargue, en Casería de Santo Domingo y junto a la carretera de Víznar. Adelantamos así otro de los aspectos importantes a tener en cuenta cuando hablamos del carácter metropolitano de una infraestructura: los crecimientos urbanísticos asociados y relativos a los municipios colindantes a la obra. Es decir, las carreteras actúan como cuñas sobre el territorio que van abriendo camino a la urbanización del mismo. Y cuando esto no resulta suficiente, se facilitan los trámites y se recalifican suelos —generalmente a grandes empresas promotoras— para una vez «humanizada» la zona, sea la propia población la que demande la carretera. Aunque no la única, ésta es una forma de crear la «necesidad» de construir, ya sean viviendas o infraestructuras, sin olvidar la batalla propagandística que ha de acompañar durante los momentos oportunos y con los discursos apropiados. Otra forma sería la base de este libro, la celebración de grandes eventos culturales, deportivos o de otra índole<sup>83</sup>.

### *Comienzan las trabas: la consulta pública*

Pasan los meses y la dinámica se reduce a lanzarse críticas de un lado a otro de la mesa de declaraciones. Los constantes retrasos en la tramitación de los proyectos pronto hacen que se empiecen a flexibilizar las fechas de ejecución y finalización

---

83 A modo de ejemplo, el 30 de enero de 2009, la Junta introducía en el calendario de inversiones del Milenio proyectos como la anunciada Ronda Este, que se llevaría más de 200 millones de euros y que estaba previsto que absorbiera el 20% del tráfico de la Circunvalación. Cuestión en la que se insistiría un mes más tarde a través de la promoción del Milenio como horizonte para terminar las infraestructuras previstas.

de la infraestructura, planteada inicialmente para el 2012<sup>84</sup>. Ante las críticas, los socialistas avanzaban el 28 de enero de 2009, que los ocho municipios granadinos afectados por el futuro trazado de la Ronda Este Metropolitana ya habían recibido, de manos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta, el avance del estudio informativo de este proyecto<sup>85</sup>. Este estudio incluía diez propuestas para conectar la Ronda Sur y la A-92, entre la cuales se encontraba la del Consistorio de la capital, que en un principio había sido desestimada por la Junta.

---

84 El 8 de abril de 2009 se comentaba el acercamiento de la Universiada de invierno de 2015 a Granada, a raíz de la visita a la ciudad de la comisión de evaluación de la Federación Internacional de Deporte Universitario (FISU) en la que se anunciaba que el informe que se elevará al comité ejecutivo será positivo. La mención a este evento se debe a que llegado el momento en el que se aproximen las fechas previstas para la finalización de infraestructuras proyectadas —el Milenio 2013—, si éstas no se han acometido, se empezarán a plantear nuevos plazos como el de la Universiada 2015.

85 El documento incluye diez alternativas para unir la Ronda Sur con la A-92, de manera que haya dos puntos de acceso, uno en la salida de los túneles de El Serrallo y otro en Cenes de la Vega, y tres puntos de finalización que conecten con la A-92, en los términos de Huétor Santillán, Víznar y Jun. Se trata de un resumen del estudio informativo y no de su versión definitiva, que sería entregada a los consistorios durante el siguiente mes de marzo, para a partir de entonces proceder a la apertura del proceso de información pública. Los diez trazados tendrían como objetivo mejorar el flujo de tráfico entre las zonas norte y sur del Área metropolitana, así como la entrada a la capital. En todos los casos eran necesarios túneles que salvaran la difícil orografía de la zona, ya sea la Dehesa del Generalife, o las sierras situadas sobre Cenes de la Vega y las estribaciones del Parque Natural de la Sierra de Huétor. Pero sólo tres de los diez posibles proyectos planteaban más de tres kilómetros bajo tierra (El Ideal, 1 de febrero de 2009). Ninguna de las diez alternativas presentadas para la nueva carretera eludía el paso por zonas protegidas por el Parque Periurbano o suelo que el POTAUG señala por sus características paisajísticas (Granada Hoy, 12 de febrero de 2009). De manera que cualquier opción de construir una carretera que consiga cerrar el anillo de la Circunvalación por el Este tendría que ser un mal menor justificado por el interés general de la nueva vía de comunicación (Granada Hoy, 12/02/2009).



Mapa con las diez propuestas de trazado para la Ronda Este, incluyendo a la derecha la duplicación de calzada de la Carretera de la Sierra.  
Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2009.



Mapa de la propuesta de trazado seleccionada para la Ronda Este, incluyendo a la derecha la duplicación de calzada de la Carretera de la Sierra.  
Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2009.

Una vez consultados los municipios, sin oposición aparente, el 27 de marzo de 2009 se abría el plazo estipulado por la Consejería de Obras Públicas y Transporte<sup>86</sup> para la información pública del estudio informativo con la propuesta de trazado seleccionada para la Ronda Este Metropolitana<sup>87</sup> y el anteproyecto para la duplicación de la carretera A-395. Ambas actuaciones permitirían —según la propia administración— cerrar la ronda de circunvalación de la capital y conectar la A-92 con el acceso a Sierra Nevada.

La apertura del periodo de alegaciones abría la veda para denunciar públicamente la nocividad del proyecto desde los colectivos sociales, ecologistas, asociaciones y personas a título individual, sin olvidar a otras instituciones (como el Patronato de la Alhambra). Aunque la palabra no sería tanto denunciar, como expresar las críticas o los inconvenientes del proyecto.

---

86 La Consejería de Obras Públicas y Vivienda es el resultado de la fugaz Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio que formó parte del organigrama de la Junta de Andalucía desde 2008 hasta marzo de 2010, cuando fue suprimida y sus áreas de trabajo integradas en la nueva Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Con estos cambios, por su parte la Consejería de Obras Públicas y Transportes —que deriva de la primera Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras— integró el apartado relativo a transportes en la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Viviendas. Para más información, véase: [www.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/obraspublicasyvivienda/portal-web/web](http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/obraspublicasyvivienda/portal-web/web) [última consulta: 31/09/2011]

87 La propuesta seleccionada (número 6) nació en el futuro distribuidor Norte, a la altura de Jun, y llegaba hasta Cenes, con enlaces a Alfacar, Víznar y Huétor Santillán. Era la opción más larga de las diez —con algo más de once kilómetros— y requería la construcción de siete pequeños puentes y seis viaductos, los más grandes para salvar los ríos Darro y Genil. Por el contrario, era de las alternativas más baratas, al prescindirse en origen de los túneles. El presupuesto estimado era de 147 millones de euros (1,8 en expropiaciones). A diferencia de las otras cinco alternativas planteadas, la número seis no afectaba directamente a la Alhambra, aunque sí bordeaba el cortijo Jesús del Valle, declarado monumento el 27 de mayo de 2005. La número 6, al igual que todas las otras alternativas tenidas en cuenta, pasaba por la Dehesa del Generalife, entorno protegido medioambientalmente, lo que motivó la proyección de un viaducto de 377 metros. Éste es el apartado que más controversia ha generado entre los grupos ecologistas, algunos colectivos sociales e IU, formación política que junto a Los Verdes, se ha opuesto expresamente al controvertido «anillo».

Pasado el plazo de consulta pública, se contabilizaron más de un millar de alegaciones. La mayoría de las alegaciones incidía en un mismo punto: el fuerte impacto ambiental, paisajístico y patrimonial que supondría el trazado propuesto por la Junta. A pesar del elevado número, aquélla a la que se le concedió un peso específico (principalmente por su importancia en la economía granadina) fue la emitida por el Patronato de la Alhambra<sup>88</sup>, donde se aludía a una de las principales trabas que sostiene el proyecto: el viaducto sobre el Darro, ya que éste (según el Patronato) contraviene la Ley de Patrimonio Histórico Andaluz.

Al obstáculo de las alegaciones habría que sumarle la emisión de un informe de la Consejería de Cultura, que a pesar de no rechazar la Ronda Este, sí instaba a Obras Públicas a reconsiderar su diseño por afectar al patrimonio histórico y paisajes culturales, como el valle del Darro. El Ayuntamiento, por su parte, pasaba a lo largo del proceso de una oposición total a la Ronda Este (a favor de su propuesta, el cierre del anillo), a un apoyo total, que bajo la máxima «da igual por donde se haga, lo importante es que se haga» llevó a los populares a criticar el informe de Cultura por obstaculizar el proyecto, a la vez que instaba a Obras Públicas a reconsiderar su diseño por afectar a patrimonio histórico y paisajes culturales<sup>89</sup>.

Ante esta situación, la única salida que les quedaba a los socialistas era apostar por un nuevo plazo de alegaciones, con el que ganar tiempo y pensar en soluciones, además de vender el dis-

---

88 El Patronato de la Alhambra y el Generalife es un Organismo Autónomo adscrito a la Consejería de Cultura, de la Junta de Andalucía, creado por decreto de 19 de marzo de 1985.

89 Otro ejemplo de esto lo tenemos el 30 de septiembre, cuando el Ayuntamiento pedía que la Ronda Este se proyectara más alejada de la Alhambra, coincidiendo así, en parte, con las reticencias de Cultura y del Patronato que gestiona el monumento sobre el posible impacto que tendría el viaducto sobre el Darro, tal y como está planteado. Esta petición ya había sido remitida por la Gerencia de Urbanismo a la Junta hacía meses, cuando se abrió un plazo para que los ayuntamientos afectados dieran su opinión sobre el trazado escogido. Unos días más tarde, Urbanismo aceptaba la alegación de la Alhambra a la Ronda Este.



curso de la participación y el consenso que asocian a sus siglas<sup>90</sup>. Después de unos meses de incertidumbre y dudas sobre si se abriría un nuevo plazo de consulta pública, el 28 de septiembre, el plazo se formalizó oficialmente, y contaría con un mes más para alegar al proyecto<sup>91</sup>. Sin embargo, este plazo no tuvo demasiada aceptación y apenas se presentaron alegaciones.

Nuevos escollos surgían cuando ese mismo día se anunciaban los recortes en los próximos presupuestos. Esto significaba poner en peligro aquellas obras que aún no estaban garantizadas. Lo que suponía que proyectos como la Ronda Este, que todavía no tenía cerrado su estudio informativo, no tenían garantizado aparecer en los presupuestos. Las limitaciones económicas se unían así al resto de obstáculos ya presentados por la Consejería de Cultura, el Ayuntamiento de Granada y el Patronato de la Alhambra (sin olvidar el espectro social<sup>92</sup> que se manifestaba en contra por las calles de la ciudad y sus entornos), los cuales no estaban de acuerdo en que la carretera cruzara, mediante pilares, el valle del Darro y ascendiera por una de las laderas, junto al perímetro de la Alhambra y el Generalife.

De esta manera, los principales inconvenientes que se presentan en cuanto a la ejecución de la infraestructura son, por un lado, los económicos —la financiación de la obra no cuenta con el presupuesto necesario— y, por otro, los culturales —la afección

---

90 El 9 de junio, se exponía que el informe de impacto ambiental de la Ronda Este Metropolitana contendría las consideraciones de una decena de organismos externos a la propia Delegación de Medio Ambiente que lo elabora —ayuntamientos afectados, Ecologistas en Acción, Consejerías de Obras Públicas, Cultura y Agricultura, a la Agencia Andaluza del Agua y al Patronato de la Alhambra—. Recordaba, a su vez, que el proyecto se encontraba en una fase preliminar, cerrado ya el plazo de alegaciones que se estaban resolviendo. A pesar de ello, la Junta se estaba planteando abrir un nuevo plazo para dar cabida a otras opiniones.

91 Al respecto de este retraso, se aludía a la necesidad de contar con un informe jurídico que avalara la reapertura de un plazo de alegaciones cerrado ya oficialmente el pasado 7 de mayo.

92 Al final de este capítulo le dedicamos un apartado a los procesos de resistencia y movilización social habidos al respecto del planteamiento de completar el anillo de circunvalación.



que supondría sobre entornos protegidos como el conjunto de la Alhambra y el Generalife, además de la dehesa donde se ubica y el resto del conjunto paisajístico que englobaría el monumento (lo que integra el Valle del Darro, desde el Granada hasta el Cerro del Sol, incluyendo Jesús del Valle). Aunque, en cierta medida, los motivos culturales también estarían afectados por las cuestiones económicas: las pérdidas que supondría que la Alhambra se cayera de la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO.

En este sentido, y para evitar que esto sucediera, la Junta de Andalucía a mediados de 2010 solicitaba a la UNESCO la realización de un informe en el que se pronunciara con respecto a la viabilidad de la Ronda Este; informe que a finales de 2011 aun no ha sido presentado públicamente. En el trabajo de campo, algunas reflexiones en torno al informe de la UNESCO han declarado que uno de los objetivos del mismo será zanjar el conflicto con otros entes autonómicos como la Consejería de Cultura o el Patronato de la Alhambra, quién acababa de pedir que se ampliara la protección a todo el entorno del valle del río Darro, otorgándole la denominación de Bien de Interés Cultural (BIC).

Por otro lado, a principios de febrero de 2011, y por tercer año consecutivo, miembros de la Asamblea contra la Ronda Este desplegaban sus pancartas, mesas y paneles informativos en el Camino del Sacromonte, aprovechando la afluencia de gente a la romería de San Cecilio y la presencia de autoridades como el Alcalde de la ciudad. Esta vez, además de denunciar la infraestructura que da nombre al grupo, se hacía especial hincapié en el proyecto del desdoblamiento de la carretera de la Sierra, o como el mismo colectivo la ha denominado, la Autovía de la Sierra.

Un mes más tarde, la prensa hace una llamada de atención en relación al uso de vehículos motorizados. Esta vez no se refería a los problemas de tráfico, sino a la contaminación que provocaba, entre otras cuestiones, las emisiones de los vehículos (Granada Hoy, 01/03/2011). Según la Consejería de Medio Ambiente, los parámetros de contaminación se superan en muchas de las estaciones de medición que hay repartidas por la ciudad<sup>93</sup>. Estas

---

93 De hecho, según los análisis realizados a los resultados de esas mediciones,

circunstancias propiciaban que la Junta de Andalucía lanzara un Plan de mejora de la calidad del aire, en el que se establecían una batería de medidas para lograr reducir las emisiones de polución en general y de ese sector en particular. Así, a las medidas genéricas como la mejora del transporte público urbano e interurbano, el fomento de cursos de conducción eficiente y menos contaminante o el fomento de la elaboración de planes de movilidad en los treinta y dos municipios que componen el Área metropolitana granadina, se sumaban otras propuestas como la adecuación de la velocidad de acceso a los municipios.

Uno de los temas claves en la campaña electoral local fue el de la movilidad. Durante este periodo cada uno de los candidatos fue exponiendo su propuesta a la vez que criticaba la de los demás. Sin embargo, había aspectos en los que las fuerzas políticas coincidían, como por ejemplo la apuesta por un modelo de ciudad sostenible en cuanto a movilidad y transporte público (Granada Digital, 09/05/2011). Este consenso de los grupos políticos, y no sólo de la esfera local, en torno a un desarrollo urbano competitivo, rentable y, a la vez, sostenible, contribuye notablemente a dotar de un contenido bastante ambiguo a discursos presuntamente progresistas y, especialmente, ecologistas. Es el caso de los discursos del poder en torno a la movilidad y a la ciudad sostenible, que legitiman la comprensión complementaria de un competitivo desarrollo urbano y el respeto al entorno medioambiental y social. Discursos procedentes del movimiento ecologista están ahora adecuadamente implementados en el ámbito institucional, así como algunos representantes ecologistas de los setenta y ochenta ocupan o han ocupado cargos de responsabilidad en alguna de las administraciones públicas relacionadas. El discurso verde, una vez recuperado por la Administración, se convierte así en uno de los argumentos centrales —junto al desarrollo y el progreso— que tratan de legitimar cualquier intervención relativa al

---

en la capital y su Área metropolitana, los índices permitidos de polución se superaron en 79 días al año —aunque hay un récord, en 2007, cuando se llegó a los 133 días—, mientras que lo que establece la normativa es un umbral de superación de 35 días anuales (Granada Hoy, 01/03/2011).

medio ambiente, tanto desde el ámbito de las administraciones públicas, como en el de los partidos políticos.

Dentro de este modelo de «ciudad sostenible», el regidor y candidato a la alcaldía granadina, seguía apostando por el impulso de infraestructuras como una comunicación efectiva entre pueblos, basada en el cierre del anillo de la Circunvalación por el Fargue, la construcción de la Segunda Circunvalación y la proyección de Vías de Alta Ocupación (Granada Digital, 10/05/2011). La defensa de este tipo de movilidad se hacía en el contexto de la firma de un manifiesto por el que el alcalde de Granada, junto algunos de sus homólogos del Área metropolitana (los del mismo color político), donde se comprometían a desarrollar acciones conjuntas que, entre otras cuestiones, persiguiera descongestionar el colapso que sufren a diario las vías que comunican la capital con el cinturón. Este encuentro hacía referencia a la propuesta de crear un Foro de Alcaldes, en el que se tomaran decisiones que afectan a la ciudad y al Cinturón y se debatieran temas claves y comunes como el Metro, el POTAUG o la red de servicios comunes; propuesta que había lanzado Torres Hurtado en junio de 2009 y que no había tenido mucho éxito, al presentarse únicamente los alcaldes del PP. Un último movimiento a este respecto fue la llamada al presidente de la Junta, realizada por el alcalde, para tratar «muchos asuntos y proyectos que la comunidad autónoma tiene pendientes con nuestra ciudad» (Granada Hoy, 14/06/2011). Aunque la carta del alcalde no especificaba los temas a tratar con el responsable de la Junta, en su discurso de investidura adelantaba alguno de ellos: los accesos a la Alhambra, el museo del Banco de España, el plan de rehabilitación del Albaicín, el Cierre del anillo o la ubicación del nuevo recinto ferial.

Así pues, vemos cómo a pesar de las trabas, el proyecto no está, ni mucho menos, descartado. A expensas de lo que diga el informe de la UNESCO, se daría el siguiente paso, consistente en la petición de una Autorización Ambiental Unificada (AAU)<sup>94</sup>,

---

94 La AAU es una de las fases obligatorias para los proyectos que pueden tener afecciones a diferentes niveles (fauna, flora, geológico...). También se utiliza, como sucedía con el Plan Estratégico de CETURSA 2007-2017, cuando aglutina diferentes intervenciones que pueden producir impactos a diferentes niveles.

último paso antes de poder comenzar las obras. De todas maneras, el plazo del Milenio se echa encima, y —como comentábamos anteriormente— ya hay voces que prolongan el proceso de la Ronda Este, poniendo su horizonte en la Universiada 2015.

### ¿POR QUÉ UNA AUTOVÍA METROPOLITANA?

Una vez realizado un recorrido por los diferentes acontecimientos relativos al proyecto, trataremos de dar cuenta de cuáles son los principales argumentos que las administraciones públicas utilizan para justificar y promover la necesidad de completar la primera circunvalación de Granada<sup>95</sup>.

Un primer argumento desde las administraciones en defensa de la infraestructura —que se acentúa con el estado de alarma y numerosas alusiones que se hacen al respecto desde la prensa— es que resolvería el «problema del tráfico»<sup>96</sup>. Una deducción simplista, basada en dos máximas: si hay más kilómetros de carretera se podrá circular con más fluidez, y; creando diversas formas de llegar a un mismo punto se podrá repartir proporcionalmente el tráfico para que no se congestione ninguna de las vías. Sin embargo, ambas proposiciones son erróneas. Colectivos sociales

---

95 Nos referimos de forma general a la infraestructura, «completar la primera circunvalación de Granada», para evidenciar que analizaremos los argumentos de las dos propuestas —cierre del anillo y ronda este— conjuntamente. Llegamos a esta decisión tras observar que, salvando aspectos técnicos y ámbito de actuación, se repetían los argumentos en defensa y en contra en ambas propuestas.

96 Los estudios presentados hace ya cinco años para completar el anillo de circunvalación indicaban que se retirarían más de 60.000 coches de la circunvalación actual, por lo que el colapso cuando la afluencia de tráfico es masiva, sería infinitamente menor que ahora (Torres Hurtado; El Ideal, 06/01/2009).

y ecologistas<sup>97</sup>, expertos en movilidad<sup>98</sup> y demás personas han sostenido que la asociación entre aliviar el tráfico y construir más carreteras no es cierta, sobre todo cuando hablamos del territorio metropolitano y tenemos en cuenta la tendencia a la ampliación de las distancias y de la necesidad de desplazarnos para realizar casi cualquier actividad (trabajo, ocio, casa, comercio...). Por otra parte, la saturación de las carreteras no llega porque no se quepa en ellas, sino porque no se puede salir. Es decir, más kilómetros de carretera metropolitana no eliminarían el tráfico, sino que lo trasladarían a otro punto de conexión. Ya que es en los enlaces, entradas y salidas, donde se congestionan las carreteras.

Con respecto a la segunda proposición, «creando diversas formas de llegar a un mismo punto se podrá repartir proporcionalmente el tráfico para que no se congestione ninguna de las vías»<sup>99</sup>, las formas de predecir las dinámicas del tráfico —sobre todo en el ámbito urbano, metropolitano— pueden obtener in-

---

97 Colectivos sociales y ecologistas como la Asamblea contra la Ronda Este, Salvemos la Vega o Ecologistas en Acción aportarían al debate en torno a las carreteras y el tráfico, una reflexión en virtud de la cual las nuevas carreteras no sólo no solucionarían estos problemas de tráfico en el Área metropolitana, sino que el número de coches y de otros vehículos motorizados privados aumentará significativamente con las nuevas carreteras.

98 El 30 de mayo se anunciaban las «Jornadas del Programa de Divulgación Energética (Prodien)», organizadas por la Agencia de la Energía de la Diputación de Granada. En ellas expertos en movilidad sostenible y transporte abogaban por potenciar el uso del bus y la bici, aludiendo que los problemas de tráfico con el Cinturón no se solventarán con más carreteras. Las razones que sustentan esta afirmación son, entre otras: el aumento del volumen de vehículos que año tras año se va dando y que, bajo la misma dinámica, obligaría a la sucesiva construcción de anillos de circunvalación, como ocurre en ciudades como Madrid y Barcelona; que los atascos no se dan por falta de kilómetros de autovía sino por las concentraciones de vehículos que se aglutinan en determinadas salidas que hacen que el atasco se extienda a la misma autovía, y; la visión interiorizada de la ciudadanía respecto al uso del vehículo privado. Esta fue una de las primeras alusiones, más allá de colectivos sociales y ecologistas, en la que se reflexionaba en torno a la relación entre carreteras y tráfico, desdiciendo que a mayor congestión de tráfico, más carreteras serían la solución.

99 Según Torres Vela, la Ronda suprimiría el tránsito de unos 20.000 vehículos por la circunvalación, al servir de apoyo y distribución a las vías de penetración del Área Metropolitana (Granada Digital, 27/11/2006).

formación orientativa pero no definitiva sobre los flujos de tránsito. Y de hacerlo, sólo podrían ayudar a reorientar las direcciones y a definir las pretensiones de los planeadores más que las previsiones de desplazamiento real de la población.

A pesar de que en los presupuestos iniciales se barajaban cifras de inversión para la infraestructura en torno a los 120 y 150 millones de euros, un segundo argumento que se maneja para justificar la intervención, es el de ser económicamente viable. A este respecto, la Ronda Este Metropolitana se promociona como una obra que «no le costará nada a los bolsillos de los granadinos», ya que la propuesta del PP sería financiada con inversión privada, y la del PSOE con fondos autonómicos.

Otra justificación directamente relacionada con la economía es la afirmación de que esta obra generará empleo. Según el estudio informativo de la Ronda Este<sup>100</sup>, esta infraestructura produciría mejoras tanto en la renta como en el empleo, considerándolo como positivo durante las fases de ejecución (empleo en las obras), aludiendo a lo beneficioso que sería para la población de la zona, cualquiera que fuera la alternativa escogida. Las posibilidades de dinamización de la economía local son tanto directas (por la posibilidad de que parte de la mano de obra que se utilice en la ejecución del proyecto sea aportada por los municipios vecinos) como indirecta, ya que los trabajadores demandarán servicios en las zonas próximas a la traza (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2009: 56). Y aquí entraría también el inicio de un desarrollo urbanístico en los entornos de la infraestructura. Sin embargo, como el documento recoge, se trata de una mejora del empleo y de la renta, temporal y a corto plazo (el que dure su ejecución); o lo que es lo mismo, «pan para hoy y hambre para mañana». A esto hay que añadirle que la mayor parte del empleo que se genera es de carácter «no cualificado», ya que los cualificados los aporta la empresa constructora. Con lo que el empleo que se generaría sería precario en todos los sentidos.

---

100 Consejería de Obras Públicas y Transportes. 2009. *Estudio informativo de la Ronda Este Metropolitana de Granada (fase II)*. Junta de Andalucía.

No sólo no generaría empleo estable y continuado en el tiempo, sino que puede incluso hacer que la economía local se vea afectada. Los suelos utilizados para los procesos de crecimiento y expansión suelen ser los más fértiles, y los de características orográficamente más adecuadas. A pesar de que no haya una economía «importante» de base agraria (es decir, dentro del sistema de mercado) en el Área metropolitana de Granada, existen multitud de pequeños terrenos orientados para el autoconsumo o la venta a pequeña escala. Muchas familias que no se dedican a la agricultura, también tienen como complemento su terreno con hortalizas.

La siguiente pregunta al hilo del empleo, sería extender ese cuestionamiento al resto de los aspectos de la vida de las personas. Es decir ¿cómo afectaría esta infraestructura a la población? Esta infraestructura puede conllevar otra serie de impactos sociales (incluidos los impactos en la salud)<sup>101</sup>, como: la expansión del modo de relacionarse urbano; la segregación social; la ruptura de redes sociales; la tendencia individualizada (cortar espacios de relación, tipos de construcción, entrar y salir de casa en coche...), etc. Así pues, no sólo el empleo refleja

---

101 Entre los posibles impactos a la salud se encuentran los accidentes producidos por el tráfico —desde mediados de siglo el automóvil se ha cobrado más de 200.000 vidas humanas y ha generado más de tres millones de heridos en España; en torno a los 5.000 muertos por año en la década de los 90 [En el año 1996 se produjeron 5.830 muertos, contabilizados a 30 días, Ministerio de Fomento (1997): Anuario Estadístico 1996, Dirección General de Programación Económica y Presupuestaria, 540, Madrid] —, la ocupación del suelo y la segregación espacial y social (Garrido, 1999: 9). Por otra parte, las cinco cabinas colocadas en toda la provincia muestran que la capital es la zona más contaminada, sobre todo, por el tráfico rodado que implica el 70 por ciento de los problemas medioambientales. Así, la estación de medición, ubicada en Granada Norte, es la única que sobrepasa las emisiones de partículas en suspensión. En 71 ocasiones, estas emisiones han llegado a 38 miligramos, cuando el máximo es 40 (El Ideal, 15/02/2011). Estas afecciones a la salud, se refieren tanto al ámbito físico —accidentes de tráfico— como al psicológico, ya sea derivado de los mismos o provocados por otras dinámicas propias de la ciudad, como puede ser la segregación social producida a través de sectorizar el espacio. Otras afecciones a la salud se dan en forma de contaminación, ya sea por los gases emitidos a la atmósfera como los ruidos que se generan del tráfico y las obras.

las afecciones relativas al ámbito social de las personas, sino que éstas se extienden a otros ámbitos que componen nuestra vida cotidiana<sup>102</sup>.

Dos de los argumentos que se miden de manera inversa, es decir, valorando el menor impacto que puedan provocar, son los impactos ambientales y los patrimoniales. A este respecto, cada administración y partido le lanza piedras al otro afirmando que su propuesta tendrá menos impacto que la de sus opositores. No obstante, recordando que la gran mayoría de suelo por el que discurren los trazados está clasificado como «suelo no urbanizable de protección especial», a partir de la carretera de Víznar, la alternativa seleccionada se apoya sobre suelo no urbanizable con protección ecológica en sus diferentes versiones (protección de cauces y vegas, de vertientes, forestal y parques rurales). También se verían amenazadas diversas Áreas Forestales (AF): el AF Arbórea Autóctona (desde la confluencia del río Beas con el Darro, pasando por el Barranco del Quejigal hasta el del Hornillo); dos AF de Repoblación (sendos cerros frente al Llano de la Perdiz, al otro lado del valle del Darro). A su vez, afectaría a dos Áreas Agromontanas (en las zonas de cabecera del río Beiro y del barranco de San Jerónimo) y daría lugar a fuertes desmontes (destacando especialmente los localizados entre El Fargue y la Dehesa del Generalife). Tampoco podemos olvidar las múltiples especies, tanto de flora como de fauna, que se podrían ver afectadas por el trazado de la infraestructura y que no tienen porque encontrarse en entornos de especial protección. A esto hay que sumarle la petición que desde el Patronato de la Alhambra se hizo a la Consejería de Cultura a finales del 2010, para que se considere

---

102 Para más información sobre los impactos sociales, culturales y políticos, consecuencia de este tipo de intervenciones, véanse: RODRÍGUEZ MEDELA, Juan. 2010. *¿Cuestión de movilidad? Implicaciones sociales, culturales y políticas en el proceso de implantación de una autovía metropolitana. La Ronda Este de Granada*. Tesis doctoral en la Universidad de Granada; RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2009. *Aprendiendo a decir NO. Conflictos y resistencias en torno a la formas de concebir y proyectar la ciudad de Granada*. Asociación de Estudios Antropológicos «La Corrala», Granada. Ambos disponibles en <http://gealacorralla.blogspot.com> [última consulta: 27/07/2011]



la zona del valle del río Darro como un Bien de Interés Cultural (BIC) en su conjunto<sup>103</sup>.

Finalmente, al patrimonio natural y paisajístico, hay que añadirle, por un lado, elementos patrimoniales materiales como puede ser el propio conjunto Alhambra-Generalife, la hacienda cortijo Jesús del Valle, la Abadía del Sacromonte, patrimonio arqueológico medieval, patrimonio industrial romano y la red hidráulica que da de beber al entorno natural, incluida la Acequia Real que nutre a la Alhambra. Por otro lado, hemos de tomar en consideración otros aspectos que no se refieren tanto a cuestiones materiales como a formas de hacer y relacionarse. Un ejemplo sería el modo de relacionarse con el entorno, que, más allá de ser más o menos ecológico, es particular. El campo, en este sentido, juega un papel fundamental a la hora de comprender su microcosmos (los ciclos agrícolas marcan los ritmos, más que la dinámica universitaria como en el caso de Granada Capital). No se trata de ensalzar esta forma de relacionarse (a lo largo de estos pueblos también se dan formas nocivas de relacionarse con la naturaleza) sino de reconocerla y tener en cuenta el valor que les otorgan sus pobladores. Esta forma de relacionarse con el entorno ofrece múltiples formatos: desde para los que los paseos por el monte forman parte de su cotidianidad, hasta las pequeñas huertas regentadas principalmente por personas mayores (y nuevos pobladores que buscan un mayor contacto con la tierra), sin olvidar a las explotaciones agrícolas y ganaderas. En este sentido, la agricultura (por la zona este y la Vega de Granada) se ha reducido enormemente; en parte por la implantación masiva de olivares (dado el sistema de subvenciones prodigado desde la Junta de Andalucía),

---

103 El Patronato de la Alhambra y el Generalife ha presentado un estudio en la Dirección General de Bienes Culturales para promover que se incoe esta nueva declaración a instancias directamente de la Alhambra. El área señalada en ese informe como susceptible de ser protegida es de 2.000 hectáreas. 1.500 corresponderían exclusivamente al valle del Darro y las otras 500 al Cerro del Sol y Zapatero, que forman parte también de ese entorno de estrecha relación con el recinto monumental nazarí. El Patronato prepara ahora un nuevo documento que compone las instrucciones particulares de la propuesta (Granada Hoy, 11/11/2010).

en parte, por la negativa de las nuevas generaciones a trabajar en el campo, prefiriendo apostar por otro tipo de economía que suele implicar una mayor vinculación con la ciudad («donde hay trabajo»). Sin embargo, para las personas que disponen de un pequeño terreno donde plantan su huerta, sí supondría un enorme efecto la desaparición de este tipo de práctica.

A su vez, la eliminación de estas tierras supondría también la pérdida de un importante acervo cultural como son los saberes y oficios tradicionales, en este caso, en relación a la agricultura, repoblación y mantenimiento del entorno. Si tenemos en cuenta que es la población de mayor edad la que realiza estas prácticas, suprimir las escasas tierras de cultivo existentes supondría extinguir estos resquicios culturales, ya en vías de extinción. Un último apunte relativo a la expansión del «modo de vida urbano—metropolitano», desde el punto de vista cultural, hace referencia a los nuevos ritmos de vida impuestos por las distancias existentes entre los centros de trabajo, los lugares de consumo y las zonas residenciales; es la dinámica conurbadora de las ciudades dormitorio que comentábamos anteriormente.

Otro punto de disputa y controversia en la defensa del cierre de circunvalación es la relación que se establece entre las infraestructuras de transporte y los desarrollos urbanísticos. A nivel oficial, los dos partidos en el gobierno (PP en el Ayuntamiento y PSOE en la Junta) niegan la posibilidad de que la construcción de la Ronda Este traiga consigo desarrollos urbanísticos<sup>104</sup>. Sin embargo, colectivos sociales y ecologistas, como la Asamblea contra la Ronda Este, Ecologistas en Acción o Salvemos la Vega, y partidos políticos como IU y Los Verdes, han dado la voz de alarma a este respecto. Y es que a nivel urbano y metropolitano, el binomio que conforman la habitabilidad (viviendas y servicios) y la movilidad (infraestructuras de transporte) es indivisible. No

---

104 Torres Vela, promotor de una de las propuestas, afirmaba que «la Ronda Este Metropolitana se hará con las mayores precauciones medioambientales y su diseño será una garantía contra la ocupación del territorio en esta zona sensible, por lo que nos opondremos frontalmente a cualquier intento de urbanización de los terrenos que gozan actualmente de una especial protección en el PGOU y en el POTAU» (Torres Vela; Granada Digital, 27/11/2006).

podemos pensar en carreteras sin pensar en las casas y demás servicios que con ella se promueven.

En este sentido, la ACRE lleva su asociación entre «carreteras» y «casas» un paso más allá. Advierte que la construcción de la autovía metropolitana —en cualquiera de sus formatos— conllevaría el proceso de expansión de la ciudad por los montes del este, no sólo por los intereses especulativos, sino también por los intereses políticos en consolidar el Área metropolitana (de ahí su oposición a cualquiera de las alternativas)<sup>105</sup>. Así, esta carretera facilitaría el crecimiento de las conurbaciones Granada-Alfacar y Granada-El Fargue-Huétor Santillán por el norte<sup>106</sup>, y el tentáculo residencial que une Granada-Lanchas de Cenes-Cenes de la Vega-Pinos Genil por el sureste<sup>107</sup>. Tal y como dice el Estudio Informativo, la carretera «potenciará las poblaciones como dormitorio».

---

105 Desde la Asamblea contra la Ronda Este nos oponemos a la duplicación de calzada de la carretera de la Sierra (A-395) y a la Ronda Este, así como a cualquier otra infraestructura que potencie la extensión urbanística al este de la ciudad de Granada. Cuestionamos el supuesto «interés general» al que responde el proyecto y el quién, cómo y sobre la base de qué «intereses» decide sobre estas cuestiones (Extracto del panfleto general de la asamblea, 2009).

106 Un ejemplo de esa tendencia a la expansión urbana lo reflejan las declaraciones de la edil de Urbanismo, Isabel Nieto, acerca de su intención de proponer la construcción de un gran parque que una la capital con Víznar y El Fargue. Así lo recogía la prensa: «La concejala de Urbanismo, Isabel Nieto, ha anunciado la intención del Ayuntamiento de crear un gran parque de 600.000 metros cuadrados para unir la ciudad con Víznar y El Fargue, a través del barranco por donde discurre el río Beiro. De momento sólo es un proyecto de intenciones porque este nuevo parque no será posible mientras la Junta de Andalucía no le dé el visto bueno al nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad. Y sólo será posible a partir de ese momento, porque los 600.000 metros cuadrados de terreno proyectados como parque, de momento, están calificados como suelo rústico y requieren una recalificación como urbano» (El Ideal, 08/10/2010). De esta manera se busca unir los desarrollos urbanísticos mencionados para consolidar una única conurbación.

107 El mismo efecto conurbador que vemos en el norte también se refleja en el sur: «Urbanismo también unirá la Carretera de la Sierra con Lancha del Genil con dos kilómetros de acerado. Antes de acabar este año se invertirán 150.000 euros para consumir un total de 1.250 metros. Para 2011, quedarán por terminar 300 metros y otros 500 más que correrán a cargo de las obras de urbanización que se desarrollan en la zona» (El Ideal, 08/10/2010).

Finalmente, llegamos al argumento tajante que enuncian las administraciones y que afirma que la infraestructura es necesaria, imprescindible, fundamental. Esta muletilla que acaba adhiriéndose a cualquier intervención de grandes dimensiones que se promueva, es una idea que cabe poner en cuestión. Una obra ¿necesaria por qué y para quién? Éste sería el interrogante de partida. A la primera cuestión, por qué, ya hemos contestado en la revisión de argumentos que acabamos de realizar. La respuesta inmediata desde los partidos políticos y sus administraciones, a la segunda pregunta, para quién, sería que «para Granada» («y su Área metropolitana» en el caso de los socialistas). Para la ciudad, aunque no sabemos si con ello se refieren a la ciudad material en sí o a los habitantes que en ella fluctúan y residen. Y es en este punto donde las necesidades de unos y de otros difieren. Como ya comentamos, el Ayuntamiento persigue que la infraestructura tenga un carácter municipal, en el que ellos deciden lo que se ha de hacer, además de «apuntarse el tanto». Sin embargo, han de contar con el beneplácito de la Junta de Andalucía, para los cuales, el que tenga una repercusión metropolitana, «una misión vertebradora del territorio», es una condición mínima para que se lleve a cabo la infraestructura. Esta opción se mantiene con el mismo argumento que se aplica al Ayuntamiento, el de tener control sobre la carretera y satisfacer las necesidades de su jurisdicción, el Área metropolitana.

Pero, si no hay necesidad de una nueva autovía ¿cómo se crea? En base a la reciprocidad de la que hablábamos entre la habitabilidad y movilidad sobre un determinado territorio, es cómo los políticos y gestores del territorio generan la «necesidad» que justifica sus proyectos. La Ronda Este es un buen ejemplo de ello. Desde que se presentó en el 2004 la propuesta del PP para el cierre del anillo, no existió realmente una necesidad de construir una carretera, ya que no había población que la demandara. Con lo que, en cierta medida, podría ponerse en cuestión la figura del «bien de interés común»<sup>108</sup> que arrastra un proyecto de esta índole. Sin em-

---

108 La figura de Bien de Interés Común es la medida que utilizan los políticos para justificar el cambio de ordenación de un determinado territorio. Es decir,

bargo, en los siguientes años, se dio un proceso de recalificación de suelos, tanto en la zona del río Beiro como en el norte de la ciudad, entre Haza Grande y el Fargue. A través de las diferentes revisiones del PGOU se puede observar como se iba dando un incremento del número de viviendas a construir en esas zonas<sup>109</sup>. El objetivo de este incremento de proyectos urbanísticos en la zona, no respondía a una cuestión demográfica, sino que se trataba de un primer intento (en connivencia con grandes grupos inmobiliarios como Molina Olea, La Sabika o Ávila Rojas) de empezar a generar un aspecto más (que no el único) para considerar una infraestructura de estas características como necesaria: la proliferación de tentáculos residenciales en formato unifamiliares. De esta forma, la ordenación política y económica del territorio vincula el fomento de la movilidad motorizada —entrar y salir de casa en coche— y la expansión urbanística de la ciudad (dado el formato horizontal del tipo de edificación promovida). Hemos de recordar también, que las implicaciones de estas infraestructuras irían más allá de sus efectos sobre el territorio inmediatamente afectado por su trazado, ya que se favorecería la ampliación de la red de carreteras y se abriría la puerta a la especulación urbanística. A su vez, en correspondencia con este modelo de «ciudad dispersa»<sup>110</sup>, las distancias que hay que recorrer a diario aumentarían y se promovería todavía más el uso del automóvil.

En cuanto a si caben alternativas o no, tanto IU como Los Verdes apuestan por el fomento del transporte público y la extensión del metro ligero al Área metropolitana. Otros vecinos de Granada

---

que para que una carretera atravesase zonas de especial protección ha de contar con esta declaración. Un ejemplo es la llamada «autovía sostenible» que se construye en el Parque Natural de los Alcornocales (Cádiz).

109 A modo de ejemplo, véase el crecimiento proyectado entre Haza Grande y El Fargue: de 3.500 viviendas proyectadas en la revisión del 2005 a 5.500 en la del 2007. En la revisión del 2009 se rebajaron un poco, por el contexto de «crisis».

110 La ciudad dispersa es causa o consecuencia de la sectorización geográfica, donde dependiendo del tipo de actividad que se desee realizar —trabajo, ocio, compras, reposo...— se debe uno transportar de un lugar a otro, generando así la necesidad de un mayor movimiento, en su mayoría motorizado.

sugieren «aparcamientos en las afueras con buses lanzadera hacia el centro, alquileres de bici públicos en los intercambiadores del bus metropolitano y aparcamientos de bicicletas vigilados; centro cerrado al vehículo privado a motor; solucionar de una vez el pésimo servicio de autobús urbano y hacerlo público de verdad, que nos cuesta muy caro; aumentar la frecuencia y número de autobuses metropolitanos, y hacer una campaña en condiciones para que los conductores de vehículos motorizados cambien su modo de desplazamiento» (La Opinión; 08/12/2006). Algunos incluso han llegado a sugerir que se pase por debajo de la ciudad, «como en otras ciudades europeas». Pero ninguna de las propuestas apuesta por cambiar la forma en que crecemos y nos expandimos. Sólo la ACRE hace mención de esto al oponerse a la idea en sí del proyecto, ya que conllevaría la expansión urbanística y la consolidación del Área metropolitana. El problema del tráfico, así como probablemente otros vinculados a lo urbano, solo podrá verse paliado significativamente con una transformación radical de qué valores potenciar y cómo, partiendo del rechazo frontal al ya caduco enfoque desarrollista según el cual «hay que crecer y progresar como lo hacen todas las grandes ciudades».

Como hemos visto a lo largo de este capítulo, la planificación del cierre de circunvalación de Granada implica una serie de procedimientos, decisiones y actuaciones que van más allá del diseño y construcción de una carretera. Algunas de estas implicaciones serían: a nivel técnico, esta infraestructura va asociada directamente a otras, como el desdoblamiento de la Carretera de la Sierra, la conexión de la A-92 con Sierra Nevada a través de Beas de Granada y Quéntar, la Carretera El Fargue-Sacromonte o el embalse en Jesús del Valle con las que se busca un sentido global, «una solución vertebradora del territorio metropolitano». A su vez, independientemente de la alternativa elegida, esta autovía supondría la apertura del proceso de expansión urbanística de Granada por la zona este, tras haber agotado prácticamente cualquier espacio de crecimiento en el oeste y sur de la ciudad.

Esta visión conjunta que existe y se proyecta entre unos y otros proyectos, cuando no se materializa de forma directa (como la Ca-

rretera de la Sierra y la Ronda Este) se realiza de manera indirecta, por ejemplo, englobándolos en un mismo marco (Milenio, Univer-siada). Esta perspectiva unificada tiene por objetivo (por lo que a los políticos se refiere) apoyar unos proyectos en otros para aumentar su justificación y necesidad. Sin embargo, una visión similar man-tienen algunos colectivos sociales y ecologistas, pero con un objetivo diferente: mostrar la interrelación de los proyectos es hacerlo tam-bién del conflicto que generan. Por lo que puede servir de estímulo para generar espacios comunes de oposición y lucha conjunta.

Entre los trasfondos que pueden guiar los intereses de este tipo de intervenciones, destacamos los siguientes: Uno se refiere al aspecto político (representativo, caciquil), donde las alusiones a la participación y al consenso son meras piezas de un puzzle mucho más complejo. La identificación de cada uno de los principales partidos políticos con una administración centraliza el ritmo y la trascen-dencia de los proyectos, más allá de sus efectos sobre la población en general. Las batallas políticas se convierten en el ojo del huracán, mientras se deslegitiman otras formas de hacer política, en un sentido más amplio y, a la vez, más cotidiano, como el trabajo realizado por colectivos sociales y ecologistas. El segundo trasfondo que ape-nas sale a la luz, es el económico. En este sentido, la mención que se hace a los temas económicos tiene más que ver, esta vez, con la financiación del proyecto que con los beneficios económicos que se puedan derivar de la misma. Sólo grandes empresas y federaciones de empresarios hacen mención de este aspecto, considerando la carretera como un bien fundamental para la economía del municipio (y del Área metropolitana). Otro ejemplo del peso económico en la toma de decisiones sobre la Ronda Este es el proceso de alegacio-nes. En este, a pesar de haber un gran número de alegaciones, la única que ha conseguido poner en alerta a los políticos ha sido la realizada por el Patronato de la Alhambra. De esta manera, pode-mos comprobar como una alegación *no vinculante*<sup>III</sup>, se convierte en

---

III Con la expresión no vinculante nos referimos a aportaciones que se pueden tener en cuenta pero que, en teoría, no son imprescindibles. Un ejemplo de docu-mentos *vinculantes* son por ejemplo los informes emitidos desde delegaciones de la propia Junta de Andalucía.

trascendental. El motivo principal es el peso que tiene el Patronato de la Alhambra en la economía del municipio.

Así pues, vemos como aspectos transversales y menos públicos (como la política y la economía), atraviesan el devenir de esta infraestructura. Su proyección no es independiente sino que ambos aspectos se interrelacionan y se retroalimentan. Un ejemplo de ello, lo hemos dado en diferentes partes de este capítulo: la creación de la necesidad, por la que entran en connivencia promotores y políticos; unos para desarrollar sus urbanizaciones y otros para implantar sus proyectos urbanísticos que les den prestigio, dinero y les permitan continuar compitiendo por su posición.

Llegados a este punto, cabría plantear una última pregunta: ¿qué papel desempeña la población del territorio afecto en el proceso de toma de decisiones sobre una infraestructura de este calibre? ¿y cuáles son las repercusiones sobre la misma? Los impactos políticos son los primeros que han comenzado a materializarse durante una primera etapa de planificación y toma de decisiones sobre la infraestructura. Estos impactos se refieren principalmente al uso partidista del papel de la población, a través de técnicas de participación ciudadana y de búsqueda de consenso ya mencionadas. De este modo, los proyectos quedan justificados tanto en cuanto «los demanda la ciudadanía». Otro impacto que podemos calificar como político es el escaso o nulo papel reservado en la práctica para la implicación de la población en estos procesos concretos de ordenación del territorio. En otras palabras, para la mayor parte de los políticos y actores económicos, la ciudad es un producto, más allá de sus propios habitantes. En este modelo de ciudad pretendido por las administraciones locales, y centrado en la obtención de la mayor rentabilidad política y económica del territorio, la población queda relegada a una posición de escaso o nulo protagonismo. A su vez, la remisión a los intereses de los habitantes sirve de legitimación del proyecto de transformación urbanística, aludiendo al interés general.

Si los procesos participativos que ofrecen las administraciones son de por sí limitados en la teoría —foros, alegaciones, exposición pública, debate público—, mucho más lo son en la práctica. Las alegaciones se convierten en la principal vía de participación.



Teniendo en cuenta que estos procesos dependen de las decisiones de los políticos que intentan sacar adelante estos proyectos, el nivel de participación de la población queda reducido prácticamente a cenizas. Síntoma de la inconsistencia de esta «promoción pública de la participación» es por ejemplo, que en muy pocas ocasiones los representantes institucionales acuden a eventos y citas de participación ciudadana (vecinal, asociativa...) que no estén organizados y/o controlados por las propias administraciones (como ocurrió con las invitaciones a mesas de debate desde diversos colectivos y entidades)<sup>112</sup>. Es decir, la participación se acaba convirtiendo en un acto simbólico que cada cuatro años legitima cualquier intervención pública, beneficiosa o no para la ciudadanía. Así pues, podemos considerar que dados los canales participativos y la manera de aplicarlos, el poder de decisión de la población sobre este tipo de proyectos es muy escaso, cuando no nulo. De ahí, que se busquen nuevas formas de participar, de decidir, de organizarse y de hacer política, como veremos en el último apartado.

#### A PROPÓSITO DE RESISTIR

Para cerrar este capítulo dedicado a relatar los diversos entresijos y posicionamientos en el proceso de planificación y construcción de una autovía metropolitana, reservamos un último apartado a mostrar cómo, a pesar de las dificultades, hay individuos, colectivos y asociaciones que se organizan para hacer frente de una u otra manera a estos procesos urbanísticos que habitualmente no cuentan con la opinión de la ciudadanía. Nuestro objetivo no es analizar a estos grupos sino ejemplificar y visibilizar su existen-

---

<sup>112</sup> Invitaciones a la administración pública para que participe en un debate público sobre infraestructuras que promueven se han dado tanto para el caso de la Ronda Este como para la Universiada. Entre los eventos organizados, caben resaltar sendas invitaciones rechazadas para intervenir en actos sobre cada una de las intervenciones mencionadas, realizadas desde la propia Universidad, concretamente desde el Seminario de Medio Ambiente y Calidad de Vida y la Cátedra José Saramago.

cia, su trabajo y dedicación a una ardua tarea, la defensa de su entorno y de las relaciones que en él se dan.

El relato que a continuación presentamos versa sobre uno de estos grupos, la Asamblea contra la Ronda Este (ACRE). Las razones por las que escogemos este colectivo son, por un lado, porque su objetivo específico es la oposición frontal a esta infraestructura y a aquellas otras directamente vinculadas como la Autovía de la Sierra (A-395); y por otro lado, porque es un buen ejemplo de cómo una lucha social se puede mantener a lo largo de los años, más allá de la vida de los propios colectivos concretos que la respaldan. La ACRE sirve también como modelo organizativo que ha experimentado múltiples estrategias y distintas formas de organización y acción, mostrando una gran capacidad de adaptación a las circunstancias políticas, y de reinención de sí misma. Los próximos párrafos resumen esta experiencia, centrándose especialmente en esta experimentación continua que retroalimenta su aprendizaje.

### *Cuando nuestra cotidianidad se politiza*

En 2005 un grupo de personas que habían iniciado un proceso organizativo en torno a la creación de un huerto urbano en un terreno cedido en el Sacromonte por un vecino, descubrieron que sobre ese lugar estaba proyectado uno de los pilares que sostendría parte de uno de los viaductos integrados en el llamado Cierre del anillo. Este grupo se autodenominó la «Huerta Cabeza de Ajo»<sup>113</sup>. En su tiempo de existencia (alrededor de un año) su trabajo se orientó, además de al cultivo, a la recopilación, comprensión, sistematización y difusión de información relativa al Cierre del anillo. A pesar de que estas circunstancias no suponían el inicio para estas personas de su actividad política (ya que una huerta urbana también puede ser una forma de lucha), sí nos

---

<sup>113</sup> Para más información sobre esta experiencia, se pueden consultar varios documentos que elaboraron algunos de sus miembros, como los títulos «Un puente sobre la Huerta» o «Historias de una huerta» (2008).

sirve de ejemplo de cómo un acontecimiento que afecta a nuestro día a día (un pilar de hormigón en medio de la huerta), posibilita un proceso de activación, de organización social, de lucha, en definitiva, de recuperación del protagonismo en las decisiones que afectan a la propia vida cotidiana.

A partir de esta experiencia, y continuando con la línea de trabajo ya iniciada, basada en la búsqueda, síntesis y difusión de información sobre el proyecto, algunas personas de la Huerta decidieron conformar un nuevo grupo que llamaron «Asamblea contra la Destrucción del Territorio en Granada». Como su nombre indica, apostaron por un enfoque más amplio a su lucha, abarcando otros proyectos relativos a la expansión de la ciudad como el Teleférico o el AVE (además del Cierre del anillo). Se hicieron grupos de trabajo para cada infraestructura y se continuó con el trabajo de estudio y difusión del conflicto. Entre las estrategias que se iniciaron, resalta una que se continuó utilizando a partir de entonces en las diversas experiencias organizativas que se sucedieron. Esta forma de difusión consistía en realizar excursiones por el territorio amenazado por el Cierre del anillo. Resultaban muy clarificadoras, tanto para los miembros del colectivo (que hasta entonces conocían el terreno a través de los mapas) como para los asistentes. Ya que permitía observar sobre el terreno todos los aspectos que confluían en la construcción de dicha infraestructura. Sin embargo, al cabo de un año, los resultados obtenidos y el propio proceso «no convencieron», nos cuentan, a sus miembros y decidieron cerrar la asamblea. Una de las razones, además de otras de carácter interno, fue el intentar abarcar demasiados frentes sin los recursos suficientes para ello.

Del poso organizativo de esta asamblea, junto a la incorporación de nuevas personas integrantes, surgió el grupo de trabajo «Amig@s del Monte del Loro». Este nuevo modelo organizativo, el grupo de trabajo, partía de la crítica a la importancia que se le daba a la constitución de una entidad con un nombre y una estructura de funcionamiento muy definidos, aspectos que a veces se quedaban en eso, dado el inmovilismo de este proceso. Seguían considerando necesario establecer unas mínimas bases de trabajo (principios organizativos y de funcionamiento); la nueva

aportación era la implantación de una fase previa a la consolidación de una asamblea. Un previo consistente en ir convocando reuniones abiertas en torno a trabajos concretos (como una reforestación, una huerta, un campo de juego, una concentración, excursiones, etc.) y con una línea estratégica que iría materializándose a medida que se avanzaba. De esta manera, se intentaba romper también con la obligatoriedad de vincularse a un proceso largo, inicialmente. Era una especie de etapa de experimentación donde los debates se mantenían sobre una práctica determinada y en un contexto definido, y donde un grupo humano se iba consolidando en el seno mismo del proceso organizativo y de la acción. Esta nueva experiencia había cambiado el enfoque general. La actuación se redujo a los lugares amenazados por el cierre de la circunvalación y la lucha se canalizó a través de la regeneración y uso colectivo de los espacios amenazados. No se abandonó la difusión, sino que se siguió apostando por ella a través de nuevas excursiones, mesas informativas y actividades de denuncia como concentraciones.

Al año de existencia del grupo de trabajo Amig@s del Monte del Loro —nombre que se utilizaba para firmar los documentos y las actividades—, ya se iba notando una cierta consolidación de un núcleo humano que quería continuar con el proyecto. El siguiente paso fue la reconversión del grupo en la «Asamblea contra la destrucción del Monte del Loro» (ACDML). Esta nueva asamblea se mantuvo otro año, tiempo durante el cual se abrió una nueva línea de trabajo con el vecindario del barrio de Haza Grande. En este sentido, se hicieron varios intentos de acercarse a la población mediante actividades puntuales, de lo que obtuvieron buenas y malas sensaciones. No se quería caer en un asistencialismo<sup>114</sup>, sino establecer relaciones con los vecinos de igual a igual. Sin embargo, los resultados no fueron satisfactorios y se plantearon nuevas formas de acercamiento a la vecindad de Haza Grande, más allá de las actividades desarrolladas dirigidas especialmente a los niños y niñas del barrio. Entre estas nuevas

---

<sup>114</sup> Por *asistencialismo* nos referimos al tipo de actividad orientada a prestar un servicio, ya sea de ayuda, entretenimiento o cualquier otra índole.

estrategias, se decantarían finalmente por la realización de un vídeo-documental sobre la historia de Haza Grande y sus vecinos, vinculando al barrio con el Monte del Loro y el Cierre del anillo. Este proyecto audiovisual todavía está en proceso.

Cuando el grupo de trabajo del Monte del Loro contaba ya con un año de existencia, en la primavera de 2008 surgiría otro de similares características en los entornos del río Genil. Este grupo denominado inicialmente «Huerta de la Fuente de la Bicha», ocupó un terreno en los entornos del Genil, bajo la misma estrategia de plantear la lucha a través de la regeneración y uso conjunto de territorios amenazados (en este caso, el terreno en cuestión entraba dentro de las parcelas a expropiar). La Huerta de la Fuente de la Bicha acabó llamándose «Asamblea contra la destrucción de la Fuente de la Bicha» (ACDFB) y contaba con dos líneas de trabajo: por un lado, el cultivo de la huerta, a través del cual se buscaba generar un arraigo suficiente a la tierra como para querer defenderla llegado el momento; por otro lado, la línea política, orientada a recopilar información sobre proyectos como el desdoblamiento de la carretera de la Sierra, analizarlos y sistematizarlos, para después difundirlos a través de diferentes medios y actividades vinculadas al terreno.

Ambas asambleas, una vez consolidadas, vivieron conjuntamente una primera experiencia federativa, con la creación de la «Asamblea General contra el Cierre de Circunvalación de Granada» (AGCCG). Continuando con la línea de organizarse en torno a un trabajo concreto (que además de para tantear y formar el grupo humano en el que se sustentaría la futura asamblea, también le daba un mayor plazo para continuar con la misma), esta nueva experiencia federativa se organizó para sacar adelante una actividad, la «Caravana contra el cierre del anillo». Esta Caravana contra el cierre de la circunvalación de Granada intenta ser un pequeño paso más en la concienciación y organización contra el Cierre en los territorios amenazados por el mismo, después de meses trabajando en el mantenimiento de diversos contactos en los barrios y pueblos. Saliendo de la ciudad de Granada, se hará el recorrido por los espacios naturales y rurales que de modo directo o indirecto se ven afectados por la autovía, y se tendrán activi-

dades organizadas en diferentes puntos» (Invitación a colectivos, Asamblea para la Caravana contra el cierre del anillo; 2009).

Esta actividad, y especialmente sus «previos», tenía un objetivo de fondo: propiciar la organización de la gente en los lugares que se verían afectados por la construcción de la infraestructura. Es decir, no se buscaba que la gente se sumara a las asambleas existentes, sino que en los propios pueblos se creara un tejido organizativo. Esto se hizo en un periodo de siete meses en el que, no sin trabas, se dieron una serie de charlas informativas sobre el proyecto, invitando a la gente a posicionarse y organizarse al respecto. La respuesta no fue la esperada: una escasa asistencia en los pueblos en los que iba deteniéndose la Caravana, con la excepción de Quéntar, donde sus vecinos mostraron especial interés. La Caravana en sí fue «bastante exitosa», afirman. Unas setenta personas caminando durante cuatro días por los montes del este y los pueblos de la no culminada todavía Área metropolitana. Sin embargo, no sirvió para lo que fue diseñada: la generación de nuevos grupos de oposición a la carretera, limitándose a una experiencia de tres días en la que los caminantes pudieron compartir con mayor intensidad y de diferentes formas la problemática. Tras esta actividad, y las perspectivas de persistencia de la gente en las asambleas, se entró en un debate profundo que se extendió durante varios meses. El resultado final sería la supresión de las asambleas localizadas y la conformación de la actual «Asamblea contra la Ronda Este».

En esta última etapa (al menos por el momento), el enfoque con el que se trabaja tiene un carácter más integral. Por un lado, se considera fundamental seguir estudiando el proceso con sus entresijos, comprendiéndolo en toda su amplitud y manteniendo actualizado el corpus teórico generado sobre el mismo; sabiendo hacer las lecturas oportunas de los retrasos de los proyectos. Todo ello, para difundirlo por diferentes vías. También se ha considerado muy importante que se empiece a visibilizar en la calle (más allá de los carteles), a través de murales en diferentes lugares afectados, banderolas en los balcones, etc. Estos aspectos están todavía en proyecto. La difusión y visibilización del conflicto ya no se circunscriben únicamente a los espacios amenazados sino

a toda la ciudad, la cual, según la concepción de la asamblea, «se ve directa y/o indirectamente afectada».

Una segunda línea sigue siendo el trabajo específico en las zonas directamente vinculadas al proyecto del Cierre del anillo; concretamente, el valle del Genil y el entorno del Darro (incluyendo en éste el tridente Sacromonte-El Fargue-Haza Grande). Pero esta vez no sólo se desarrollan actividades de regeneración y uso de estos espacios, sino especialmente otras orientadas al trabajo conjunto con el tejido organizativo existente en la zona, como asociaciones de vecinos, culturales, senderistas, micólogos, etc. Se pretende no empezar de cero, sino aprovechar las organizaciones que ya trabajan en el entorno, dando cabida a lo que diferentes grupos tienen que aportar al respecto. En el último año la Asamblea ha dedicado especial atención a la difusión y a la elaboración de materiales de formación. Al término de este libro, la asamblea se encontraba en proceso de desarrollo de la nueva temporada, con una apuesta metodológica que recaía sobre aspectos más técnicos. Si antes era la asamblea en su conjunto quien organizaba cada una de las actividades, ahora son las comisiones responsables las que dinamizan el trabajo de cada actividad, reservando a la asamblea la coordinación de las mismas y la toma de decisiones generales.

Sin embargo, esta nueva fórmula trajo consigo algunos problemas, como la sectorización del trabajo y de las fuerzas, llegando la Asamblea a convertirse en la suma de los grupos de trabajo. Esto sucedió en la puesta en marcha de tres actividades: la regeneración de un espacio en la ribera del Genil para su uso colectivo (septiembre 2010), otra excursión por el territorio amenazado (noviembre 2010) y una reforestación en uno de los espacios que se verían afectados por la construcción de la Autovía de la Sierra (enero 2011). En la posterior valoración de las mismas, la Asamblea detectó la necesidad de volver a replantearse la manera de hacer las cosas y qué dirección ha de tomar esta experiencia política de experimentación y organización colectiva.

En síntesis, la lucha contra la autovía comenzó hace ya cinco años y al igual que ha sucedido con el propio proyecto de cons-

trucción, los procesos organizativos de oposición han ido transformándose: de una asamblea general contra la destrucción del territorio se pasó a grupos de trabajo y asambleas localizadas en territorios amenazados por la autovía, cuya estrategia general consistía en plantear el uso y regeneración de los espacios como motor de resistencia de los mismos. Finalmente, después de una fase federativa y con el fin de sumar las fuerzas existentes se dio paso a la actual Asamblea contra la Ronda Este.

En todas las fases de esta resistencia la Asamblea ha apostado por la horizontalidad en la organización y toma de decisiones, y por la autonomía (independencia de toda institución) a la hora de llevar adelante la lucha. Su apuesta es por la difusión de la problemática por los lugares afectados (directa o indirectamente), por la creación de espacios de debate y por la potenciación de un tejido organizativo para enfrentar la autovía.

Finalmente, queremos incidir nuevamente en que el proceso de lucha contra esta autovía metropolitana ejemplifica cómo una lucha social puede permanecer activa en un período más o menos dilatado en el tiempo, superando en ocasiones al tiempo de existencia de los propios grupos. En este sentido, tan importante como saber iniciar proyectos específicos es saber terminarlos, de manera que el fin de tales proyectos no signifique su desaparición, sino su reconversión en otros espacios desde los que se impulsen nuevas experiencias de aprendizaje y de lucha.





## REFLEXIONES FINALES ALGUNAS IDEAS PARA EL DEBATE

Hasta el momento hemos visto en qué consiste la marca ciudad, en su vertiente teórica desde la óptica del marketing urbano y también en la práctica a través de ejemplos de procesos similares vividos en lugares como Barcelona o Sevilla. Partimos de un contexto general en el que se localiza la dinámica económica que vincula directamente la celebración de grandes eventos a la transformación urbana y a la creación de una marca específica que haga a cada ciudad significarse y diferenciarse con respecto a las otras. También hemos sintetizado el contexto histórico y actual de los grandes eventos en la ciudad de Granada. A partir de éste, hemos desarrollado los casos del Milenio 2013 y la Universiada 2015. Para acabar, hemos visto cómo se lleva a cabo un proceso de implantación de una gran infraestructura como la Ronda Este Metropolitana en la ciudad. Así pues, ya sólo nos queda hacer una pequeña síntesis de algunas de las ideas principales que mantiene el presente texto. A su vez, este espacio está reservado para volcar algunas de nuestras reflexiones con respecto a estos eventos, sus implicaciones e impactos sobre la población, y a la importancia de resistir o levantarse frente a los conflictos que generan estas dinámicas.

### SOBRE LOS MEGA-EVENTOS CULTURALES Y/O DEPORTIVOS

En el análisis comparativo de los discursos y actuaciones de ambas celebraciones, el Milenio y la Universiada, observamos que: se trata de sendos mega-eventos culturales/deportivos; en los que están implicados varias administraciones y también actores privados del mundo empresarial y financiero, y; que servirán para implementar una serie de proyectos urbanísticos y de grandes infraestructuras (urbanas y metropolitanas) entre otros, diri-

gidos a la transformación de las ciudades que serán sedes. Por lo que, al situar los mega-eventos como una de las técnicas modelo para acometer la reforma urbana, éstos no han de ser considerados únicamente en su fin —como acontecimiento cultural o deportivo— sino como un medio para atraer capital económico a través del turismo y de la inversión privada, como justificación para realizar grandes intervenciones que revalorizarían la ciudad y como estrategia dentro del competitivo mercado urbano internacional (Rodríguez, Salguero, 2009a: 72).

Así encontramos dos discursos asociados a estos eventos: el cultural y el desarrollista/modernizador. El discurso cultural, para el caso del Milenio se traduce en una mirada al pasado historicista y romántico de la ciudad de Granada, como escenario predilecto para la convivencia intercultural; mientras que en la Universiada se orienta hacia la promoción de la «cultura del deporte» en la trama urbana. El discurso desarrollista/modernizador, por su parte, persigue la remisión a estas celebraciones como fechas límite para impulsar y acelerar la construcción de grandes infraestructuras y otras intervenciones relativas al campo de la ordenación del territorio. Si el discurso cultural pretende la legitimación del mega-evento en sí, es decir, qué y por qué se conmemora; el desarrollista/modernizador hace referencia a las repercusiones de la celebración del mismo, asociadas intencionalmente al progreso y desarrollo ilimitados de la capital y de su Área metropolitana.

Sin embargo, el relato que hace referencia a las sociedades que habitaron en este territorio no es el único que el discurso cultural proyecta; ya que el proceso de difusión y concienciación pública sobre la importancia de estos eventos requiere la construcción de un sentir comunitario, de una identidad colectiva de la ciudadanía. Algo similar sucedía con la campaña propagandística desarrollada entre el 2006 y 2007 durante la candidatura de la Alhambra a ser incluida en el selecto grupo de «Maravillas del Mundo», reconocimiento que finalmente no obtendría. Una de las técnicas, ya comentadas, fue la elaboración de estudios de opinión que refrendan la legitimidad del mega-evento a través de la participación ciudadana respondiendo cuestionarios.

Se trata de dos mega-eventos que aparentemente suscitan escaso interés entre la ciudadanía y que pretenden utilizarse como trampolín para el desarrollo de la ciudad. De esta manera, la ciudad se proyecta más allá de su propia población, tanto espacial como temporalmente; el prestigio y la competitividad de la ciudad parecen despertar más interés para las administraciones competentes, que su propia habitabilidad<sup>115</sup>.

En el proyecto general de transformación de la ciudad subyacen distintos intereses, unos más visibles que otros, de los que destacamos principalmente dos: los económicos y los políticos. Los beneficios económicos están destinados en mayor medida a las grandes empresas financieras, constructoras e inmobiliarias por su papel en el negocio del suelo (venta, concesiones de obras, etc.) y a otras corporaciones diversas que se ven atraídas por las exenciones fiscales que se derivan del patrocinio del mega-eventos<sup>116</sup> y por los beneficios que se obtienen del turismo. Menos visibles son, en ocasiones, los intereses políticos, que fundamentalmente se traducen en el reconocimiento ciudadano del ente público promotor (como responsable de la inclusión de la ciudad en el competitivo mercado de ciudades y del desarrollo local que traerá consigo el mega-evento) y en la obtención de mejores resultados electorales del partido que ha respaldado el proceso.

Los impactos que se derivan de este tipo de intervenciones inciden en muchos aspectos de nuestras vidas, directa o indirecta-

---

115 Esta dinámica de «embellecimiento» se repite en otros procesos de transformación y renovación urbana, como por ejemplo en los programas públicos de rehabilitación de barrios y zonas históricas, en los que la imagen del barrio es el principal valor en alza, en comparación con la escasa atención práctica que suscitan sus vecinos y residentes.

116 Al igual que en el Milenio, para atraer la financiación privada se persigue la declaración del evento como «acontecimiento de excepcional interés público» y la construcción de equipamientos y viviendas que sirvan para el evento. Nuevos desarrollos urbanísticos que, a cambio de este «préstamo», las empresas constructoras podrán obtener la concesión para explotar las nuevas construcciones. Ello ejemplifica la connivencia entre los poderes políticos y económicos, de modo que estos últimos se convierten junto a los políticos en los más fervientes defensores del proyecto.

mente. Entre los impactos que hemos calificado como sociales se encuentran la expansión de las relaciones sociales urbanas en zonas tradicionalmente rurales («no urbanas»); la segregación social; la ruptura de redes sociales; la tendencia a una vida más individualista y menos colectiva, a través de la supresión de espacios y equipamientos que favorecen la socialización; la existencia de cada vez mayores distancias entre la vivienda, los comercios, los lugares de ocio y el trabajo, que acrecienta la ya existente dependencia del vehículo privado, etc. En un segundo grupo interrelacionado incluimos a los impactos culturales, entre los que distinguimos a su vez aquellos que afectan al patrimonio material (monumentos, acequias, entornos protegidos, etc.), y los que implican una transformación de la cultura inmaterial y de las identidades, como los cambios en los modos y ritmos de vida, las formas de relacionarse con el entorno, la pérdida de saberes tradicionales... y/o el olvido del papel de determinados recursos como el agua, cuyo arraigo a determinadas tradiciones y profesiones la convierten en un elemento estructural de la propia cultura del lugar.

Finalmente, los impactos políticos se refieren principalmente a dos hechos: por una parte, al escaso o nulo protagonismo reservado a la población en la toma de decisiones sobre los procesos concretos de ordenación del territorio, en los que «participar» se reduce a «opinar», que no decidir, según los cauces del sistema democrático representativo o mediante técnicas de consulta promovidas por la propia administración. Y por otra, se refieren al uso partidista de esa limitada o inexistente participación ciudadana en aras de «lo que demanda la ciudadanía» y de un figurado consenso circunscrito a los grupos de poder.

Es decir, para los grupos de poder en la trama urbana, encarnados en una parte de la clase política y empresarial, la ciudad es un producto que puede revalorizarse a través del marketing de ciudades y de los procesos de transformación urbana y cuyo centro de interés lo ocupan la rentabilidad económica y política del territorio, quedando relegadas a un último plano las personas que lo habitan.

## SOBRE EL MODELO DE CIUDAD

El modelo de ciudad capitalista en el que se inserta Granada y su Área metropolitana se asienta sobre tres parámetros: la priorización de lo económico sobre otros factores; la expansión de un sistema de dominación que prácticamente incide en todos los ámbitos de nuestra vida (trabajo, ocio, cultura, identidad...), y; la proyección reiterada de esta concepción urbana en otras ciudades del Estado español y en cualquier otro lugar donde el neoliberalismo se haya instaurado como sistema económico-político. Muestras de cómo lo económico se impone al resto de factores los hemos dado a lo largo del texto, como por ejemplo la tendencia a considerar los impactos sociales como aquellos asociados a la economía (empleo, renta...); la revitalización económica como punto fundamental en las planificaciones urbanas; la concepción del turista y del consumidor como sujetos relevantes en la gestión urbana por encima muchas veces del propio habitante; o el clientelismo entre algunos sectores de la clase política con el poder económico. Uno de los ejemplos más significativos en este sentido es sin duda la relación entre expansión económica y expansión territorial: la construcción de viviendas no responde tanto ya a las necesidades demográficas reales en el territorio, sino a la rentabilidad que potencialmente puede derivarse de ello, convirtiendo a la vivienda en un bien de inversión, en lugar de un bien básico.

Un modelo de ciudad necesita un perfil característico de ciudadano y ciudadana. Así, un nuevo modelo de ciudadanía, limitado y excluyente, que se diseña desde las políticas públicas (extranjería, salud, educación, empleo...) y se perfila en las normas locales (ordenanzas municipales de la convivencia) establece ahora qué usos y costumbres son legítimos y adecuados a la nueva trama urbana. Este proceso de homogeneización, junto al mantenimiento de un casi extinto Estado de Bienestar, contribuye, en general, a la marginación de aquellos colectivos que no se adecuen a estos parámetros y, en especial, a la invisibilización y supresión de cualquier propuesta disidente que critique frontalmente las propias bases de este modelo urbano y, por ende, de todo el sistema.

SOBRE LA NECESIDAD DE RESISTIR

No queremos cerrar este libro sin hacer hincapié en la importancia de los procesos organizativos de base, de vecinas y vecinos de un lugar, en torno a un conflicto concreto, un proyecto común y/o una necesidad colectiva. Para ello, dado que no se trata de un análisis pormenorizado de los colectivos en sí mismos, nos dedicaremos a resaltar algunas ideas que consideramos importantes, derivadas no sólo del estudio de las dinámicas de nuestro entorno, sino especialmente de la implicación política en algunos de estos procesos organizativos.

Una primera reflexión gira en torno al acervo generado en el trabajo colectivo sobre lo cotidiano. Es decir, no sólo en los conflictos sociales de grandes dimensiones pueden surgir personas y colectivos que, tras la toma de conciencia, participen (o se impliquen) políticamente y de forma activa en los mismos, que se «activen». Hechos cotidianos, tanto personales como del entorno más próximo, pueden convertirse en detonantes para aprender a decir NO. Y es que, en muchas ocasiones, sólo cuando el conflicto se siente cercano, cuando te «toca», es cuando la motivación y el compromiso aparecen con más intensidad; es entonces cuando surge la necesidad de involucrarse en procesos determinantes para la vida del individuo y de las personas que le rodean<sup>117</sup>.

La segunda idea alude a la diversidad de formas de articular esa «activación» a través del «trabajo colectivo en lo concreto». Numerosas formas de organización y trabajo colectivos como las asambleas, las comisiones o los grupos de trabajo; o distintas maneras de interrelacionar luchas como las coordinadoras, las federaciones o las redes, son algunas de las heterogéneas posibilidades que existen para encontrarse con otra gente y organizar

---

117 Ejemplos de activación en lo cotidiano los hemos dado en referencia a las obras en Sierra Nevada y a la Ronda Este. Otro ejemplo de este tipo de aprendizaje sería el proceso de descentralización del movimiento de indignados que, tras observar la cierta inoperatividad y generalidad de una asamblea multitudinaria, decidió trasladar los procesos organizativos hacia los barrios y pueblos de la zona, dando lugar a las asambleas localizadas que se comunican y coordinan —cuando es necesario— entre sí. Este cambio vino en respuesta a la necesidad de acercarse al resto de la población en sus diversas realidades, centrándose en las inquietudes que presenta cada zona, eso sí, sin olvidar la importancia de trabajar con las otras asambleas.

un trabajo colectivo en torno a unos principios considerados básicos y unos fines determinados que pueden ser o no conjuntos. Cada una de ellas conlleva unos ritmos y unas fuerzas propias, pero siempre ha de existir un elemento, «un algo» —un conflicto, una temática, un proyecto...— con el que puedan identificarse los distintos miembros, reales y potenciales, y en torno al cual se aglutinen las distintas fuerzas. Es a este «algo», localizado en un tiempo y un espacio determinados, a lo que nos referimos al hablar del trabajo colectivo en lo concreto.

Cuestiones tan básicas como los diferentes ritmos personales —determinados por criterios como la disponibilidad, la capacidad, la formación o la motivación— o la obvia imposibilidad de controlar absolutamente todas aquellas circunstancias que nos rodean y los hechos que nos acontecen, hacen necesario averiguar qué modalidad organizativa es más adecuada en cada momento. Lo mismo ocurre con el uso de diversas estrategias. La adaptación al contexto específico de cada situación es, en este sentido, una condición importante para conseguir ser efectivos y eficientes en los proyectos colectivos que se emprenden. Por ello, la remisión a unas u otras estrategias estará condicionada por las circunstancias concretas, los recursos actuales y el potencial humano con el que se cuenta. Hay estrategias o vías de acción que, por ejemplo, pueden ser eficientes en un determinado lugar geográfico y así no tanto en otro, o ser más acordes a un determinado momento histórico que a otro. A lo largo del texto hemos ejemplificado cómo la organización del trabajo colectivo en torno a lo concreto (una actividad, o una serie de ellas), puede ser un primer paso para dilucidar con qué capacidad de trabajo colectivo con otra gente se cuenta, para experimentar nuevas fórmulas y estrategias, y para conformar y consolidar un grupo humano comprometido en torno a unos fines colectivos determinados.

Una tercera reflexión a destacar sería la apuesta por la comprensión amplia de las circunstancias, locales y generales, y de las diversas dinámicas sociales, políticas, culturales y económicas que inciden sobre la experiencia organizativa. Esta comprensión, pormenorizada y a su vez interrelacionada de los acontecimientos e intervenciones que se materializan, en este caso, en



los procesos de transformación urbana, junto al sentir colectivo de «estar directamente afectado por ellas», puede derivar en la activación social e implicación política en los cambios que afectan a los modos de vida de barrios, ciudades y pueblos. La comprensión amplia e interrelacionada contribuye decisivamente en la experiencia organizativa, permitiendo, por ejemplo, a los integrantes de los colectivos ser conscientes del hecho de que diversas problemáticas a lo largo del territorio pueden ser concebidas como diferentes ramificaciones de un mismo conflicto. Lo que permite también interpretar de forma interrelacionada a los procesos organizativos como posibles colaboraciones o alianzas entre unos y otros colectivos.

La existencia de diversas experiencias organizativas vinculadas nos lleva a una cuarta reflexión, relativa a la necesidad de crear espacios de construcción colectiva. Nos referimos a lugares de encuentro e intercambio entre personas y/o colectivos que se activan en temáticas o circunstancias específicas. En el trabajo sobre dinámicas urbanas hemos observado y experimentado que las preconcepciones ideológicas no suelen ser una buena carta de presentación para aglutinar a un mayor número de personas. Esto no quiere decir que no puedan confluír ordenadamente diversos pensamientos y posicionamientos en un mismo espacio político. Precisamente, lo que se persigue es crear esos espacios donde gente de diversas ideologías puedan trabajar conjuntamente, debatiendo sobre aspectos concretos que se han de solventar en la construcción del trabajo colectivo propio. Si bien es cierto «todo no vale», por ello, se han de establecer unos mínimos y fórmulas organizativas comunes, con las que todos los participantes en el proceso se sientan identificados y que sirvan como orientación en el proceso de lucha evitando debates teóricos abstractos y, en ocasiones, auto-referenciales, que pueden generar diferenciaciones insalvables entre las personas y/o los colectivos, que no son sino potenciales aliados, nudos de una red política activa, adaptable y expandible.

Una quinta idea remite a la importancia de la continuidad en los procesos de lucha. Hemos visto cómo una lucha se puede

convertir en un proceso donde se van experimentando nuevas (y no tan nuevas) formas de hacer, de organizarse y de hacer frente a las dificultades y conflictos que se presentan en los distintos niveles. Esta visión de continuidad supone cambiar la perspectiva cortoplacista e individualizada de muchos proyectos que se inician y que acaban muriendo por falta de resultados visibles e inmediatos. Es decir, supone concebir las luchas como procesos a medio y/o largo plazo, que se van construyendo y consolidando con el tiempo y la práctica, y que son capaces de sobrevivir a los mecanismos —plataformas, colectivos...— que les dan vida. Por ello, los espacios de construcción colectiva no tienen por qué ser infinitos; sino que, a veces, hay que dejarlos «morir» para poder «renacer» y continuar con la misma lucha, experimentando nuevas estrategias de acción y fórmulas organizativas.

Una última reflexión nos remite a la necesidad de dejar constancia de lo hecho, tanto para las luchas que continúan bajo nuevas fórmulas, como para las gentes y colectivos que las sucedan. Es importante «no sentirse sólo», ni pensar que siempre se empieza desde cero. Para ello, consideramos fundamental el ejercicio de dejar constancia de las experiencias organizativas, y que sean éstas —los colectivos, los grupos, las asambleas, las coordinadoras...— quienes por sí mismas sean cronistas críticos de su existencia, de sus aprendizajes, de sus conflictos, de sus procesos... contribuyendo así a la construcción de una memoria colectiva que sirva al debate, la reflexión y la autocrítica, además de referente y apoyo políticos. Este libro busca, de hecho, contribuir a esa memoria colectiva.

## REFERENCIAS

## BIBLIOGRAFÍA

- AGÜERO, Julio A., BREA, Katheryn y MIRABAL, Julissa M. 2006. *Análisis de las potencialidades de la Ciudad de Santo Domingo de Guzmán para la construcción de su Marca-Ciudad*, Universidad APEC, Santo Domingo.
- AMORÓS, Miguel. 2010. «Elementos fundamentales de la crítica antidesarrollista», conferencia en la *Acampada Antidesarrollista*, 8 de Julio de 2010, Fellines (Girona), documento *online*, disponible en:  
<http://lacizallaacrata.nuevaradio.org/index.php?p=303> [última consulta: 26/07/2011]
- ANHOLT, Simon. 2007. *Competitive identity: the new brand management for nations, cities and regions*, Palgrave Macmillan, Basingstoke (UK).
- ANNETT, J., COXON, S., CRILLY, N., REID, S. Y STEAD, A. 2000. «El desarrollo del estadio moderno de fútbol: el ejemplo inglés», en *Apunts*, 59, INEFC, Barcelona, 62-66.
- BARRIOS AGUILERA, Manuel. 2001. «El bucle metahistórico. Los libros plúmbeos de Granada, realidad histórica y mito», en *Fundamentos de Antropología*, 10-11, 321-333.
- BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel. 2002. *Granada historia urbana*, Comares, Granada.
- BENKO, George. 2000. «Estrategias de comunicación y marketing urbano», en *Eure*, XXVI, 079, diciembre, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, documento *online* disponible en [www.eure.cl/numero/estrategias-de-comunicacion-y-marketing-urbano](http://www.eure.cl/numero/estrategias-de-comunicacion-y-marketing-urbano) [última consulta: 11/03/2011]
- BORJA, Jordi y CASTELLS, Manuel. 1997. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid.
- CÁCERES SEGUEL, César. 2005. «Berlín, Praga, Barcelona «8 días 7 noches» políticas urbanas y turismo global», en *Scripta Nova*, IX, 194 (115), Universidad de Barcelona, Barcelona, documento *online* disponible en [www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-115.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-115.htm) [última consulta: 04/03/2011]

- CALVENTO, Mariana y COLOMBO, Sandra S. 2009. «La Marca-ciudad como herramienta de promoción turística. ¿Instrumento de inserción nacional e internacional?», en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 18, 262 – 284.
- CALVENTO, Mariana y OCHOTECO, Maia. 2009. «Una aproximación a la construcción de marca-ciudad como estrategia de inserción nacional e internacional», en *Economía, Sociedad y Territorio*, IX, 29, 59-87.
- CABANELAS RODRÍGUEZ, Darío. 1965, *El morisco granadino Alonso del Castillo*, Miscelánea de Estudios Árabes y Hebreos (M.E.A.H.), Granada (2<sup>ffi</sup> edición de 1991).
- CÓCOLA GANT, Agustín. 2009. «El MACBA y su función en la marca Barcelona», en *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XLI (159), 87-101.
- CÓCOLA GANT, Agustín. 2010. *El Barrio Gótico de Barcelona. Planificación del pasado e imagen de marca*, tesis doctoral, Universidad de Barcelona, Barcelona, documento online disponible en [www.tesisenxarxa.net/TDX-0119111-122923/index.html](http://www.tesisenxarxa.net/TDX-0119111-122923/index.html) [última consulta: 04/03/2011]
- COCHRANE, Allan. 1991. «The Changing State of Local Government», en *Public Administration*, 69, ASPA, Washington, 281-302.
- COTORRUELO MENTA, Romeo. 2001. «Aspectos estratégicos del desarrollo local», en Madoery, O; Vázquez Barquero, A. (Eds.) *Transformaciones Globales, Instituciones y Políticas de Desarrollo Local*, Homo Sapiens, Rosario (Argentina), 118 – 123.
- DE PABLOS, Juan Carlos (Ed.). 2005. *El Albaicín en la encrucijada*, Universidad de Granada, Granada.
- DUQUE CALVACHE, Ricardo. 2010. *Procesos de gentrificación de cascos antiguos en España: El Albaicín de Granada*, tesis doctoral, Universidad de Granada.
- ELIZAGÁRATE GUTIÉRREZ, Victoria. 2003. *Marketing de ciudades*, Pirámide, Madrid.
- ELIZAGÁRATE GUTIERREZ, Victoria. 2005. «El comercio y la regeneración urbana de la ciudad. Una estrategia integral de marketing de ciudades», en *Distribución y consumo*, 84, enero-febrero, 40-49.
- FERNÁNDEZ, Gabriel y LEVA, G. 2004. «Introducción», en Fer-

- nández, G. Y Leva, G. (Eds.) *Lecturas de economía, gestión y ciudad*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires (Argentina), 15-17.
- FERNÁNDEZ, Gabriel y PAZ, Sergio. 2005. «Más allá del marketing de ciudades: hacia una política pública de diseño y gestión de los signos de identificación de ciudad», en *Scripta Nova*, IX, 194 (95), Universidad de Barcelona, Barcelona, documento *online* disponible en [www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-95.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-95.htm) [última consulta: 04/03/2011]
  - FLORIÁN, Loreto y SANZ, Gema. 2005. *Evolución de la terminología del marketing de ciudades*, Universidad de Alcalá Henares, Alcalá Henares (Madrid).
  - FRIEDMANN, Reinhard. 2004. «Urban Management by complexity. Nuevas formas de gestión estratégica urbana y de participación ciudadana», en Fernández, G. Y Leva, G. (eds.). *Lecturas de Economía, Gestión y Ciudad*, Editorial Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires (Argentina), 87-118.
  - GARCÍA, Álvaro. 2009. *Retablo de la devastación. Sobre la devastación social e imaginaria de la ciudad de Granada*, Biblioteca Social Hermanos Quero, Granada.
  - GARCÍA HERRERA, Luz Marina. 2001. «Elitización», en *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 332, Universidad de Barcelona, Barcelona, documento *online* disponible en [www.ub.edu/geocrit/b3w-332.htm](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-332.htm) [última consulta: 04/03/2011]
  - GARCÍA HERRERA, Luz M., SABATÉ BEL, F., MEJÍAS VERA, M.A. y MARTÍN MARTÍN, V. (Eds.) 2000. *Globalización: transformaciones urbanas, precarización social y discriminación de género*, Departamento de Geografía, Universidad de La Laguna, Tenerife.
  - GARCÍA, Beatriz. 2004. «Reinventando Glasgow como Ciudad Europea de la Cultura. Impactos en turismo cultural (1986-2000)», en Font Sentias, J. (Coord.). *Casos de turismo cultural: de la planificación estratégica a la gestión del producto*, Ariel, Barcelona, 31-56.
  - GARRIDO, José. 1999. «Impactos medioambientales y sociales del transporte», en *Geographicalia*, 37, 00-00.
  - GIL DE ARRIBA, Carmen. 2010. «Capitales culturales europeas. El concepto europeo de cultura en relación con algunos procesos actuales de renovación simbólica y de transformación urbana»,

- en *Scripta Nova*, XIV, 339, Universidad de Barcelona, Barcelona, documento *online* disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-339.htm> [última consulta: 04/03/2011]
- GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio. 2005. *La ciudad vórtice. Lo local, lugar fuerte de la memoria en tiempos de enrrancia*, Anthropos, Barcelona.
  - GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio. 2003. «El mito fallido sacromontano y su perdurabilidad local a la luz del mozarabismo maurófobo de F. J. Simonet», en *Al-Qantara*, XXIV, 2, 547-574.
  - GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio. 2001. «El espíritu de una ciudad. Gestión del sentido colectivo y construcción narrativa de los héroes locales». El caso de Granada, en *Revista de Antropología Social*, 10, 151-182.
  - HARVEY, David. 1989. *The condition of postmodernity*, Basil Blackwell, Londres
  - HUERTA CABEZA DE AJO, Colectivo. 2007. *Un puente sobre la Huerta*, autoedición. Granada.
  - HUERTA CABEZA DE AJO, Colectivo. 2008. *Historias de una huerta*, autoedición. Granada.
  - JIMÉNEZ MORALES, Mónica y SAN EUGENIO VELA (de), Jordi. 2009. «Identidad territorial y promoción turística: la organización de eventos como estrategia de creación, consolidación y difusión de la imagen de marca del territorio», en *ZER*, 14, (26), mayo, 277-297.
  - JIMENO VIÑES, Marta. 2005. «El turismo cultural en la gestión de la Marca España», en *Real Instituto El Cano de Estudios Internacionales y Estratégicos*, (DT) 39, septiembre, documento *online* disponible en [www.realinstitutoelcano.org/documentos/214/214\\_JimenoVinyesPDF.pdf](http://www.realinstitutoelcano.org/documentos/214/214_JimenoVinyesPDF.pdf) [última consulta: 04/03/2011]
  - KEOHANE, Robert y NYE, Joseph. 1988. *Poder e interdependencia. La política en transición*, GEL, Buenos Aires (Argentina).
  - LLOYD, Richard. 2006. *Neo-bohemia: art and commerce in the post-industrial city*, Routledge, New York (EE.UU.)
  - MIOSECC, Jean Michel. 1977. «L'image touristique comme introduction à la géographie du tourisme», en *Anales de Géographie*, 473, Paris, 55-70.
  - PAZ, Sergio. 2004. «Marca territorial. Cómo construir y adminis-

- trar la marca de ciudades y regiones», en Fernández, G.; Leva, G. (Eds.) *Lecturas de economía, gestión y ciudad*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires (Argentina), 119-137.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, Álvaro. 2004. *Eventos deportivos y sostenibilidad*, Instituto de Estudios Sociales Avanzados, CSIC, Madrid, documento *online* disponible en [www.iesa.csic.es/archivos/jornadas%20turismo/comunicaciones/Rodriguez%20Diaz%20-%20Eventos%20deportivos.pdf](http://www.iesa.csic.es/archivos/jornadas%20turismo/comunicaciones/Rodriguez%20Diaz%20-%20Eventos%20deportivos.pdf) [última consulta: 24/11/08]
  - RODRÍGUEZ DÍAZ, Álvaro y PARAMIO SALCINES, Juan Luis. 2003. *Los Espacios Deportivos como Símbolos Urbanísticos. Análisis comparativo del impacto económico, social, político y deportivo de la utilización de eventos e instalaciones deportivas emblemáticas dentro de los procesos de regeneración urbana emprendidos en dos ciudades españolas (Sevilla y Bilbao) y dos ciudades británicas (Manchester y Sheffield)*, Consejo Superior de Deportes Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, Madrid.
  - RODRÍGUEZ MEDELA, Juan. 2010. *¿Cuestión de movilidad? Implicaciones sociales, culturales y políticas en el proceso de implantación de una autovía metropolitana. La Ronda Este de Granada*, tesis doctoral, Universidad de Granada.
  - RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2011a. «Transformación urbana y conflictividad social en Granada», en *Actas del II Curso de Movimientos Sociales*, Universidad de Málaga y Casa Invisible, Málaga [documento multimedia].
  - RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2011b. «De investigador a sujeto político: cuestionamientos sobre parámetros científico-metodológicos en la búsqueda y aplicabilidad del conocimiento», en *Revista Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, Universidad de Guadalajara (México), XVIII, 51, mayo/agosto, 9-38.
  - RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2009a. *Aprendiendo a decir NO. Conflictos y resistencias en torno a la formas de concebir y proyectar la ciudad de Granada*, Asociación de Estudios Antropológicos «La Corrala», Granada.
  - RODRÍGUEZ MEDELA, Juan y SALGUERO MONTAÑO, Óscar. 2009b. «Conflictos y resistencias en torno a la forma de concebir y proyectar la ciudad de Granada. Los movimientos autónomos

- en la palestra urbana», en *Actas de los Seminarios de Apoyo a la Investigación «Hibridación y Transculturalidad en los modos de habitación contemporánea. El territorio andaluz como matriz receptiva»*, Universidad de Sevilla y Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, Sevilla, 501-511.
- RODRÍGUEZ, Helena. 2007. «El impulso al progreso en Córdoba», en *Andalucía Económica*, 187, 72-73.
  - RODRÍGUEZ, Helena. 2008. «El motor de la Capitalidad Cultural impulsa el desarrollo de Córdoba», en *Andalucía Económica*, 198, 54-55.
  - SABATÉ, Joaquín y TIRONI, Manuel. 2008. «Rankings, creatividad y urbanismo», en *Revista Eure*, XXXIV (102), agosto, 5-23.
  - SEISDEDOS, Hermenegildo. 2006. «La marca ciudad como antídoto para la «bonsainización» del city marketing», en *Harvard Deusto Marketing & Ventas*, 76, septiembre-octubre, 72-77.
  - STONE, Clarence N. 1993. «Urban regimes and the capacity to govern: a political economy approach», en *Journal of Urban Affairs*, 15 (1), Saint Louis University, 1-28.
  - VALERA ESCOBAR, Ginés. 2006. «Modelo Andaluz de Agente Urbanizador». *Inmueble: Revista del sector inmobiliario*, 9(62), 47-51.
  - VERGÉS, Jaume. 1997. *¿Y después qué? Una visión sobre el legado olímpico en la ciudad acogedora*, Centre d'Estudis Olímpics Universidad de Barcelona, Barcelona, documento online disponible en [http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp066\\_spa.pdf](http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp066_spa.pdf) [última consulta: 27/03/2011]

## PLANES URBANÍSTICOS

- Consejería de Obras Públicas y Transportes. 2009. *Estudio informativo de la Ronda Este Metropolitana de Granada (fase II)*. Junta de Andalucía.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes. 2009. *Anteproyecto de la Duplicación de la calzada de la A-395, desde Túneles del Serrallo a Cenes de la Vega*, Junta de Andalucía.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes. 2000. *Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG)*,



- disponible en [www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes](http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes) [última consulta: 06/04/08]
- Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. 2006. *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*, disponible en [www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio](http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio) [última consulta: 25/11/08]
  - Gerencia de Urbanismo. 2007. *Modificación del Plan General de Organización Urbana de Granada (PGOU)*, Ayuntamiento de Granada, disponible en [www.granada.org](http://www.granada.org) [última consulta: 06/2/2008]
  - Gerencia de Urbanismo. 2008. *Modificación del Plan General de Organización Urbana de Granada (PGOU)* Ayuntamiento de Granada, disponible en [www.granada.org](http://www.granada.org) [última consulta: 24/4/2009]
  - Gerencia de Urbanismo. 2009. *Modificación del Plan General de Organización Urbana de Granada (PGOU)*, Ayuntamiento de Granada, disponible en [www.granada.org](http://www.granada.org) [última consulta 13/11/2009]

#### OTROS MATERIALES DE COLECTIVOS DE GRANADA

- ASAMBLEA CONTRA LA RONDA ESTE. 2009. *Guía de caminos en el Área metropolitana de Granada*, disponible en: [www.afoot.es/mapa/index.php/Caminos](http://www.afoot.es/mapa/index.php/Caminos) [última consulta: 09/07/2010]
- GRANADA VÍA VERDE. 2000. *Crecimiento económico, crecimiento urbanístico y crecimiento del transporte y sus infraestructuras*, disponible en: <http://granadaviaverde.blogspot.com/2000/02/crecimiento-economico-crecimiento.html> [última consulta: 09/07/2010]
- GRANADA VÍA VERDE. 2007. *Transporte o Cercanía, reflexiones sobre la sociedad del automóvil*, autoedición, Granada.
- HUERTA CABEZA DE AJO. 2008. *Historias de una huerta*, autoedición. Granada.
- HUERTA CABEZA DE AJO. 2007. *Un puente sobre la Huerta*, autoedición. Granada.
- HUERTA CABEZA DE AJO. 2006. *Boceto para el Informe Crítico sobre la Especulación en Granada Este – Noreste*, autoedición, Granada.

## ENLACES DE INTERÉS


### *Mega-eventos e instituciones relacionadas:*

- Cádiz Ciudad Constitucional 1812-2012: [www.cadiz2012.es](http://www.cadiz2012.es)
- Consorcio para la Conmemoración del II Centenario de la Constitución de Cádiz de 1812: [www.bicentenario1812.com](http://www.bicentenario1812.com)
- Córdoba 2016: [www.cordoba2016.es](http://www.cordoba2016.es)
- Fundación Málaga Ciudad Cultural 2016: [www.malaga2016.es](http://www.malaga2016.es)
- Milenio Reino de Granada 2013: 1013: <http://milenioreinodegranada.es/viviras-mil>
- UNESCO: <http://whc.unesco.org>
- Universiada de Invierno Granada 2015: [www.universiadagranada.com](http://www.universiadagranada.com)

### *Colectivos, asociaciones y otras organizaciones:*

- Asamblea contra la Universiada y en Defensa del Agua: <http://noalauniversiada.blogspot.com>
- Asamblea de la Calle: <http://enlacallosvemos.blogspot.com>
- Asamblea de la Ronda Este: [www.noalarondaeste.net](http://www.noalarondaeste.net)
- Asamblea del Agua de Dílar: <http://riodilarvivo.blogspot.com>
- Asociación de Estudios Antropológicos «La Corrala»: <http://gealacorrala.blogspot.com>
- Ecologistas en Acción: [www.ecologistasenaccion.org](http://www.ecologistasenaccion.org)
- Granada por una nueva cultura del territorio: [www.otragranada.org](http://www.otragranada.org)
- Granada Vía Verde: <http://granadaviaverde.blogspot.com>
- Salvemos la Vega: <http://salvemoslavega.blogspot.com>





Una vez más, la ciudad de Granada sirve de escenario para una reflexión crítica y autónoma en torno a los conflictos que genera su continua reinención. El texto que tienes en tus manos analiza los procesos de transformación de la ciudad capitalista contemporánea, prestando especial atención a la estratégica implementación de la marca ciudad por parte de los promotores y gestores del territorio, tanto públicos como privados. Para ello, revisa el diseño, la gestión y las repercusiones de la Marca Granada 2013-2015 impulsada por dos mega-eventos: el Milenio y la Universiada.

Una marca ciudad eficiente propicia la inserción de la urbe en el competitivo mercado internacional de ciudades. La Cultura se ha conformado en este contexto como uno de los principales valores en alza, capaz de proyectar una renovada imagen urbana que atraiga el mayor número de inversores y de turistas. Es así cómo la competencia entre ciudades constituye actualmente uno de los factores impulsores de los procesos de renovación urbana. La Granada de hoy disputa con otras ciudades no sólo de ámbito internacional sino también estatal y más ferozmente andaluz, hacerse un hueco en este ranking a través de la celebración del Milenio en el 2013 y la Universiada en el 2015. Resultado de estos mega-eventos es el impulso de un gran número de proyectos urbanísticos, unos de nueva promoción y otros no tan nuevos, como la controvertida Ronda Este Metropolitana. Estas grandes intervenciones inciden de manera determinante no sólo en la fisonomía urbana metropolitana, sino también en muchos otros ámbitos de la vida en la ciudad y en la de los pueblos que la rodean.

Este texto desea ser “un instrumento de difusión de información, de reflexión e incluso de motivación para indignarse y ganar potencia para hacer frente a los propios conflictos en los que cotidianamente nos vemos inmersos. Dicho de otra manera, buscamos contribuir a crear/consolidar una memoria histórica diferente a la que nos ofrecen las vías oficiales, construida desde un posicionamiento crítico adquirido en el trabajo colectivo y la experiencia política”.