



Los accesos a la Alhambra: incidencia en su lectura y gestión patrimonial

Marisol García Torrente¹

Celia Martínez Yáñez²

Resumen: La Alhambra ha mantenido desde su origen una particular relación con Granada, al configurarse como ciudad palatina dentro de ésta, que no perdió su dimensión habitada hasta su declaración como Monumento Nacional en el siglo XIX. Son varios los aspectos asociados al tránsito de la Alhambra hacia su definitiva caracterización y uso como bien cultural protegido, carente de función urbana y consagrado a la fruición y visita pública. Sin embargo, rara vez se subraya uno de ellos: el efecto que la actual entrada de la mayoría de los visitantes por un acceso no histórico ha tenido en la comprensión global del lugar y su territorio. El objetivo de este artículo es, por lo tanto, reflexionar en torno a las actuales tensiones e interacciones entre el Conjunto Monumental y su contexto, profundizando en una cuestión de gran calado: la evolución en el acceso a la Alhambra y su incidencia en la lectura y comprensión del monumento, su protección y la acogida de visitantes. Para ello se analizan, en primer lugar, los cambios experimentados en los modos de acceder a la Alhambra a lo largo de la historia, el paulatino cierre de sus puertas históricas y la apertura de dos vanos en el recinto amurallado que son los actualmente utilizados mayormente por la visita pública. En segundo lugar, se evalúa como las entradas actuales dificultan la comprensión de la Alhambra como ciudad palatina fortificada a la que se accedía en el pasado por diversas puertas conectadas a distintos barrios de Granada, con los que han perdido la valiosa relación territorial existente históricamente. Y, en tercer lugar, se profundiza en la incidencia que la gestión y acogida de visitantes han tenido y tienen en el actual modelo de visita pública y en las soluciones que el propio Patronato de la Alhambra ha propuesto para mejorar la problemática aquí planteada. El análisis conjunto de estos aspectos es la base para exponer, en el último apartado, algunas conclusiones y propuestas en las que se podría indagar en el futuro para abordar modos alternativos de acceder a la Alhambra que mejoren su comprensión global y siempre conflictiva relación con Granada.

Palabras clave: Alhambra; Accesos; Protección del Patrimonio; Acogida de Visitantes; Visita Pública.

Os acessos à Alhambra: incidência na sua leitura e gestão patrimonial

Resumo: A Alhambra vem mantendo, desde sua origem, uma estreita relação com Granada, configurando-se como uma cidade palaciana no interior desta, e sem perder sua dimensão habitada até sua declaração como Monumento Nacional no século XIX. Há diversos fatores relacionados à transformação da Alhambra até sua caracterização definitiva e uso como patrimônio cultural protegido, carente de urbanização e dedicado à fruição e visitação pública. No entanto, um deles raramente é enfatizado: o efeito que a entrada atual da maioria dos visitantes por um acesso não histórico teve sobre a compreensão geral do local e seu território. O objetivo deste artigo é, portanto, refletir sobre as atuais tensões e interações entre o Conjunto Monumental e seu contexto, aprofundando-se em uma questão de grande importância: a evolução no acesso a Alhambra e sua incidência na leitura e compreensão do monumento, bem como sua proteção e a acolhida aos visitantes. Para isso, são analisadas, em primeiro lugar, as mudanças

¹ Doctora en Arquitectura. Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico Universidad Sevilla. Profesora Colaboradora del Área de Proyectos Arquitectónicos. Departamento de Expresión Gráfica y en la Ingeniería. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Granada. email: marisol@garciatorrente.com

² Doctora en Historia del Arte (UGR). Profesora Contratada. Departamento de Historia del Arte, Universidad de Granada. Miembro del Consejo de Redacción de E-RPH, Revista Electrónica de Patrimonio Histórico. Profesora del Máster en Dirección y Gestión Turística del Instituto Universitario de Posgrado (Universidades Autónoma de Barcelona, Carlos III de Madrid y de Alicante), así como de diversos cursos de Experto Universitario de la Universidad Internacional de Andalucía. Vicepresidenta del Comité Científico Internacional de Turismo Cultural de ICOMOS Email: celiayanez78@yahoo.es

observadas no que diz respeito às formas de acesso ao longo da história, o fechamento gradativo de suas portas históricas e a abertura de dois vãos no recinto amuralhado que, atualmente, são utilizados, principalmente, para visitação pública. Em segundo lugar, avaliam-se como as atuais entradas dificultam a compreensão da Alhambra como uma cidade palaciana fortificada, cujo acesso, no passado, era por diversas portas conectadas a diferentes bairros de Granada, com os quais perdeu a valiosa relação territorial historicamente existente. E, em terceiro lugar, aprofunda-se na incidência que a gestão e recepção de visitantes tiveram e têm no atual modelo de visitação pública e nas soluções que o próprio Patronato da Alhambra propôs para melhorar os problemas aqui levantados. A análise conjunta desses aspectos é a base para expor, na última seção, algumas conclusões e propostas em que se poderia investigar, no futuro, para abordar formas alternativas de acesso que melhorem a sua compreensão global e a sempre conflitante relação com Granada.

Palavras-chave: Alhambra; Acessos; Proteção do Patrimônio; Acolhida de Visitantes; Visitação Pública.

The accesses to the Alhambra: impact on its reading and patrimonial management

Abstract: The Alhambra has always maintained a particular relationship with the city of Granada, due to its configuration as a palatine city enclosed within it that preserved its inhabited character until its from a palatine city as National Monument in the 19th century. There are several aspects dealing with the Alhambra transition to a protected cultural property mainly devoted to the public visit and enjoyment, but one of them it is hardly highlighted: the effect that visitors current entrance to the monument through a non-historical access has had in the Alhambra and its environment' global understanding. The aim of this paper is therefore to delve into the current interactions between the Monumental Complex and its context deepening in a crucial question: the evolution in the access to the Alhambra and its impact in the monument comprehension, protection and visitors' hosting. To do so, we first analyse the changes experienced in the access to the Alhambra throughout history, the gradual closing of its historic gates and the opening of two bays in the walled enclosure that are its main current entrances. Second, we assess how these entrances prevent the understanding of the Alhambra as a fortified palatine city which was accessed in the past by several gates connected to the neighbourhoods of Granada, with which they have lost the valuable territorial relationship existing historically. And, third, we focus on the impact that the management and reception of visitors has in the current model of public visit and in the solutions that the Board of the Alhambra has implemented to improve this problematic. The joint analysis of these aspects is the basis to expose some conclusions and proposals that could be explored in the future to identify new alternatives to visit the Alhambra, able to improve its global appreciation and always conflicting relationship with Granada.

Keywords: Alhambra; Access; Heritage Protection; Host of Visitors; Public Visit.

Introducción

El Conjunto Monumental de la Alhambra y el Generalife es, como casi todos los lugares patrimoniales, un bien muy complejo y diverso, lo cual no sólo se deriva de su asentamiento, relación con Granada y con el territorio inmediato que le servía de abastecimiento, sino también de su morfología urbana original medieval, sus transformaciones posteriores y la superposición de elementos, valores, bienes, significados y espacios que se han ido añadiendo a lo largo del tiempo al llamado "Territorio Alhambra". Todo ello ha dado lugar a que la Alhambra, además de una ciudad palatina y un Conjunto Monumental protegido, sea también a día de hoy un concepto que sirve para designar realidades, bienes e incluso paisajes urbanos y naturales muy diversos que han ido añadiéndose a su gestión a lo largo de la historia. Buena prueba de ello es la extensión de la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial de la Alhambra y el Generalife (1984) para incluir en ella al barrio del Albaicín (1994), con el que mantiene una indudable -y también conflictiva- relación paisajística e histórica. Como consecuencia de todo ello, la Alhambra conforma una suma y simultaneidad de realidades, dimensiones patrimoniales, y funciones públicas (turismo, educación,

cultura) de difícil lectura y asimilación para el visitante.

La propia historia de la protección de la Alhambra y el Generalife, que se ha ido adaptando a estas realidades y va desde su declaración como Monumento Nacional y Jardín Histórico Artístico en 1870 y 1896, respectivamente, incoación como Conjunto Histórico en 1989 y vuelta a su esencia como Monumento (BIC) en 2004, muestra esa gran complejidad. Es precisamente con el inicio de su protección jurídica cuando la ciudad palatina comienza a caracterizarse y gestionarse no ya como un asentamiento urbano habitado secularmente, sino como un monumento consagrado exclusivamente a la visita y fruición pública. Con esta transformación empieza a generarse la problemática tratada en este estudio: los cambios y evolución experimentados por los modos de acceder a la Alhambra - desde sus orígenes a día de hoy-, el modo en que la adecuación del monumento a la visita pública ha transformado su estructura y lectura, y las diversas soluciones mediante las cuales el Patronato de la Alhambra y el Generalife ha afrontado esta cuestión.

Madinat Garnata y Madinat al-Hamra. Una ciudad compartida

A los pies de cinco colinas: San Nicolás, San Cristóbal, San Miguel Alto y Sabika-Mauror, entre la vega que generan los ríos Beiro, Darro y Genil y la cadena montañosa de Sierra Nevada, se sitúa la ciudad de Granada. Un ámbito geográfico excepcional, con amplias aptitudes para la ubicación de asentamientos humanos, por la generosidad de sus tierras de vega, la abundancia de agua, su amable climatología y, lo que es más importante, su capacidad defensiva propiciada por una compleja topografía que permite la inexpugnabilidad a la vez que el control visual general de todo el territorio circundante. Debido a estas cualidades, y como ya han detallado otros estudios (ORFILA, 2013), el territorio que hoy ocupa la ciudad de Granada ha sido ocupado por diversas culturas, desde los túrdulos hacia la segunda mitad del siglo VII a.C., hasta los ziríes en el siglo XI d.C., quienes comienzan a edificar y habitar las colinas de la Sabika y del Albaicín después de que el monarca Zawi ben Zirí (1013-1019) abandonase definitivamente en 1013 Madinat Elvira, eligiendo Granada como capital de su reino. Como apunta Seco de Lucena (1966, p.46) con cierta controversia, en ese momento tanto en la colina del Albaicín como en la colina de la Alhambra ya existían “dos alcazabas, cada una de las cuales coronaba sendos cerros que se elevan a ambas riberas del río Darro, a cuyos pies fue construida la medina o ciudad de Granada: la alcazaba del Albaicín (gasabat al-Bayazin) y la alcazaba de la Alhambra (gasabat al-Hamra)”.

La colina de la Sabika adquiere mayor importancia dentro de los límites de la ciudad de Granada cuando en el siglo XI se construye, sobre los restos de la antigua fortaleza a la que hacía alusión Seco de Lucena, una pequeña fortificación militar estratégicamente ubicada dentro del sistema de torres vigías que defendían la Taifa de Granada en época Zirí (un vasto territorio que se extendía desde el litoral granadino hasta Sierra Nevada) (LEVI-PROVENZAL y GARCÍA 1980, pp.131-132; GALLEGO, 1967, p. 11). Esta emblemática edificación que, años más tarde daría origen a la construcción de la ciudad palatina de la Alhambra, desempeñaba funciones exclusivamente defensivas, de vital importancia estratégica durante las invasiones de almorávides y almohades que se sucedían en este periodo.

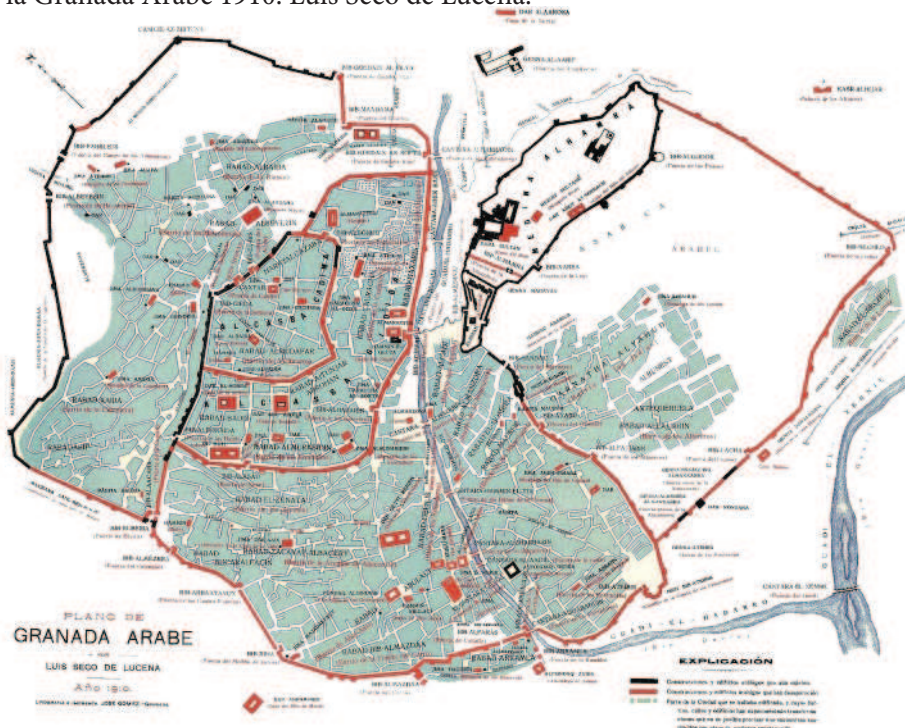
Tras una época conflictiva de enfrentamientos y desgobiernos, en mayo de 1238, el primer monarca

nazarí Muhammad I (Muhammad ibn Yusuf ibn Nasr, 1232-1273), conocido como Ibn al-Ahmar “hijo del rojo”, tras declararse vasallo del rey Fernando III de Castilla, entra y toma la ciudad de Granada. Nada más iniciar su reinado decide además de reforzar los sistemas defensivos preexistentes en la colina de la Sabika, instalar una verdadera ciudad palatina en un lugar denominado “la roja”, manifestando al tiempo su deseo de trasladar su residencia personal a dicha fortificación. Durante su reinado funda la nueva fortaleza o Alcazaba Yadida (VILLA FRANCA y BERMÚDEZ 2010, p. 41), como punto de control y residencia de los soldados, altos cargos militares, sus familias y la realeza; también construye la Acequia Real, infraestructura hidráulica de gran relevancia para la colina, indispensable para dotar de agua a la colina roja y hacer viable la refundación del lugar como ciudad palatina. Con Muhammad I, comienza lo que se puede argumentar como la colonización de la colina de la Sabika de una forma específica como nunca antes había sucedido. Una forma genuinamente nazarí, que marcó en gran medida la trayectoria, estructura y evolución histórica del territorio Alhambra.

La apertura y configuración de las puertas y accesos a la Alhambra en época nazarí

Durante la dinastía nazarí (1232-1492), a medida que se construía la Alhambra como ciudad palatina y se ampliaba la ciudad de Granada donde residía la población, se fueron habilitando caminos de acceso para entrar y salir de la Alhambra y conectarla con los distintos barrios que conformaban la estructura urbana general de la ciudad. Como se aprecia en el Plano de la Granada Árabe de Luis Seco de Lucena de 1910 [Figura 1], la ciudad se conformaba mediante un complejo sistema de murallas enlazadas que diferenciaban los distintos arrabales o barrios de la ciudad, a los que se accedía a través de numerosas puertas ubicadas en los diversos recintos murarios.

Figura 1. Plano de la Granada Árabe 1910. Luis Seco de Lucena.



Fuente: <http://adurcal.com>

Las cercas al final de la dinastía nazarí delimitaban, al norte el Rabat Albayazin, a continuación separado por la muralla del siglo XI, el recinto fundacional denominado Alcasba Cadima-Gidida, más abajo Madinat Garnata, ocupando ambas orillas del río Darro. Al otro lado, en la colina Sabika-Mauror, en lo más alto, la almunia Genna-Al-Arrif (o del Generalife), la ciudadela de la Alhambra y en la zona que actualmente ocupa el barrio del Realejo, la Garnata Alyahud o barrio de los judíos. (Seco de Lucena 1910: 1). Por su parte, la Alhambra nazarí quedó configurada en cuatro sectores diferenciados. Intramuros, la Alcazaba o recinto castrense, los palacios nazaríes adosados al lienzo norte de la muralla y la medina con sus dos partes diferenciadas, la alta (artesanal y productiva) y la baja residencial. Y extramuros, la almunia real del Generalife, una hacienda agrícola destinada a la producción, abastecimiento alimentario, ocio y recreo del sultán. La comunicación entre todos ellos se articulaba según un sistema de puertas internas, estratégicamente dispuestas para permitir el tránsito por el viario principal de la Alhambra, la Calle Real Alta y Baja, que en paralelo discurrían de este a oeste dando acceso a los distintos recintos. De igual forma, mediante un sistema de torres-puertas se daba paso a los distintos caminos que, descendiendo por todos los flancos de la ladera de la Sabika-Mauror, comunicaban la Alhambra con la Ciudad de Granada

No se debe pasar por alto que en los primeros años de la dinastía zirí, cuando se estaba consolidando el recinto fortificado de la Alcazaba de la Alhambra, el acceso principal a ésta se realizaba por la denominada Primitiva Puerta de las Alcazaba, que quedó ubicada en el interior de este recinto (al pie de la Torre de la Vela) al construirse la Puerta de las Armas, hecho que modificó en gran medida la estructura interna y externa de la Alcazaba zirí (PAVÓN, 1971, p. 5; VILCHEZ 2012, pp. 135-138). Para acceder a ella desde la ciudad de Granada se cruzaba el río Darro por el puente del Cadi (Cantara al-Cadi) situado junto al Bañuelo (edificio emblemático destinado al baño público en época Zirí) y a continuación por un tortuoso camino, bastante inaccesible por su abrupta topografía y el férreo control militar al que la zona estaba sometida, se llegaba a dicha puerta. Descartando esta última, podemos decir que las puertas históricas monumentales de acceso a la Alhambra en época nazarí eran cuatro. Por orden de antigüedad: la Puerta del Arrabal, de las Armas, de la Justicia y de Siete Suelos (GALLEGO, 1996, p. 72).

En el lienzo norte se situaban las puertas más antiguas de la Alhambra (Arrabal y Armas). La Puerta del Arrabal-Torre de los Picos fue la primera en construirse. Casi con toda seguridad, al final del reinado de Muhammad II (1273-1302), segundo rey nazarí, se produce la apertura de la Puerta del Arrabal (Bab al-Fary o Puerta del Consuelo). El itinerario para llegar a ella desde la ciudad partía de Bab Guadaix as-Softa o Puerta baja de Guadix, atravesando el río Darro por el Puente del Aljibillo o de Los Labradores (Cantara al-Harrathin), para acceder al barranco de las cuestecillas (Handac Aikibía) actual Cuesta de los Chinos o del Rey Chico, que conducía directamente, tal y como se puede apreciar en el plano de Seco de Lucena, salvando un gran desnivel, a la Puerta del Arrabal. Para muchos esta puerta sería considerada como una puerta exterior privada, de uso exclusivo del monarca, para acceder a través del Camino Medieval de los Palacios al Generalife; para otros era el primitivo y principal camino histórico de conexión entre la ciudad (Albaicín y Sacromonte) y la Alhambra (VILAR, 2016, p.250). Probablemente la puerta del Arrabal sea la más antigua del recinto amurallado, aparte de la antigua puerta zirí situada a los pies de la Torre de la Vela (VILLAFRANCA Y BEMÚDEZ, 2010, p. 49-53).

También a este monarca, Muhammad II, se le atribuye la apertura de la segunda puerta nazarí situ-

ada en el lienzo norte, la Puerta-Torre de las Armas (Bab al Silhah). Se sitúa estratégicamente en el punto de encuentro de la muralla principal de la Alcazaba con la barbacana y la coracha que desde la puerta descendía hasta el río Darro, para garantizar agua a la Alcazaba independientemente de la Acequia Real. Su construcción coincide con una época de expansión demográfica que hizo necesario la apertura de una nueva puerta para complementar los ya saturados accesos por la Puerta del Arrabal y de la Primitiva Puerta de la Alcazaba. Aunque existen indicios de que fue la más transitada, en la actualidad el camino exacto que desde la ciudad llegaba a ella se desconoce, probablemente se haría atravesando la Puerta de los Panaderos (Bab-Adiffaf), y el puente del Cadí o del Alcaide (Cantara al-Cadi) para a continuación, ascendiendo por algún camino del Bosque de San Pedro hoy desaparecido, cruzar el barrio del Cadi (Rabad al-Cadi). Una vez dentro permitía dos accesos diferenciados, a derecha hacia el interior de la Alcazaba, a izquierda a los Palacios Nazaríes a través de la desaparecida Puerta de la Tahona, situada hoy bajo el baluarte de la Torre del Cubo (PAVÓN, 1971, p. 7). Lo cierto es que su construcción mejoró la comunicación de la Alhambra con la Medina de Granada en un momento de expansión demográfica, al tiempo que permitió la conexión directa con los recintos palaciegos y la Alcazaba (Ibíd., p. 31). Casi con toda seguridad, esta puerta que en tiempos fue la más transitada, era frecuentada por militares, personalidades de la nobleza y la casa real, comerciantes y ciudadanos de a pie que subirían a la ciudad palatina para tratar asuntos que requerían de supervisión real. En definitiva, como aparece en el plano de Seco de Lucena (Bab al-Medina), era la verdadera y principal puerta de acceso a la medina.

Tras un breve periodo en el que reina Muhamad IV (1325-1333) sin que hayan transcendido acontecimientos relevantes desde el punto de vista de la consolidación de la estructura urbana del recinto, llega al poder Yusuf I (1333-1354). Con él se inaugura un periodo en el que la arquitectura nazarí llega a su máximo esplendor, no solo porque se construyeron numerosos edificios durante su reinado, sino también por el alto valor arquitectónico y simbólico que en conjunto todos ellos tuvieron. Bajo su reinado se construye entre otros, el Palacio de Comares y, lo más trascendental para el tema que nos ocupa, la apertura de las Puertas de la Justicia y posteriormente la de los Siete Suelos en el lienzo sur de la muralla, materializando así dos accesos directos a la medina de la Alhambra por la parte baja y alta respectivamente, lo cual contribuyó en cierto grado al desuso del tránsito por las puertas de las Armas y del Arrabal y de los caminos históricos que partían de ellas.

La Puerta-Torre de la Justicia construida en 1384 en el lado suroeste de la muralla, adquiere una gran importancia al posibilitar un más directo y suave acceso, topográficamente hablando, desde los arrabales situados en la margen derecha del río Darro y desde la Alcazaba Cadima (GALLEGO, 1963, p. 51). Su nombre Bab al-Saria (Puerta de la Justicia o de la Explanada) evidencia el uso y la función que tenía esta puerta en época nazarí. Como apunta Gómez Moreno (2002, p. 135), además de la función de puerta de acceso y control de la población, era objeto, en la explanada exterior, de representaciones militares, civiles y rituales, por lo que se convirtió en la entrada más representativa, monumental y simbólica por la que entraban visitantes, embajadores y personas de prestigio pertenecientes a la corte nazarí. De igual forma, a través de ella se accedía, ya en el interior de la Alhambra, a un gran espacio, que estaría destinado al uso público de musalla (rezo al aire libre) y mercado (PAVÓN, 2004, p. 41). Según el plano de Seco de Lucena, la subida en época nazarí desde la ciudad a esta puerta se realizaría saliendo por la Puerta de los Estereros (Bib Alhazarin), para cruzando bien por el Puente de los Barberos (Cantara Alhagimin) o por el Puente de

los Baños de la Corona, atravesar los barrios de Almanzora y Gomera hasta llegar a la Puerta del Barranco o Bib Handac, situada en el lienzo de muralla que unía la Alhambra con Torres Bermejas (Hisn Mauror). A partir de aquí, atravesando el barranco de la Sabika (ya que la habilitación de la Cuesta de Gómez no se hizo hasta finales del siglo XVI.), se llegaba a la Puerta de la Justicia o de la Ley.

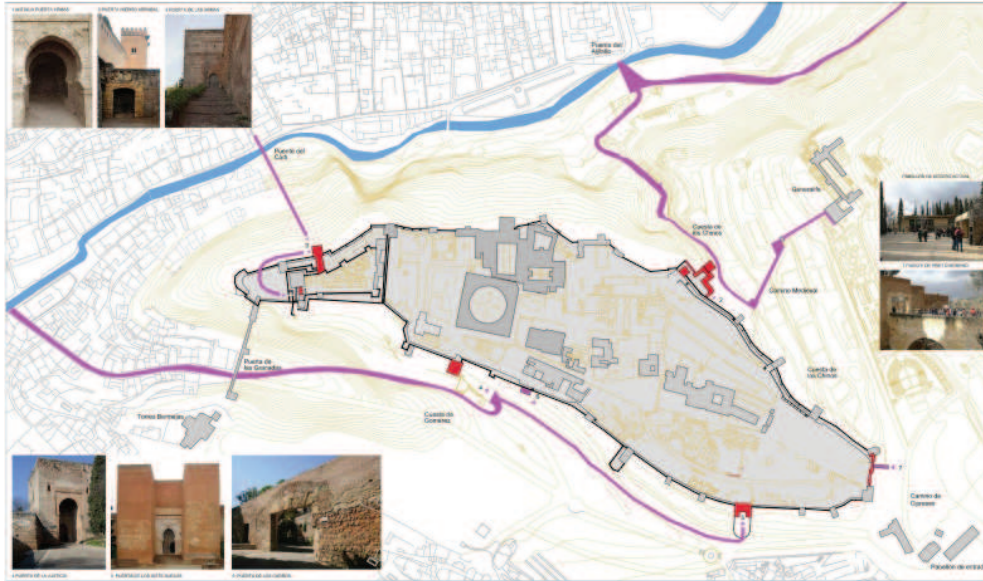
La última puerta exterior de la Alhambra construida en época nazarí es la Puerta de los Siete Suelos, (Bab al-Gudur o Puerta de los Pozos o de las Albercas), denominada a partir del s. XIX con su nombre actual gracias al popular cuento “El legado del moro” que Washington Irving incluye en los Cuentos de la Alhambra (VILLAFRANCA y BERMÚDEZ, 2010, p. 46). Posibilitó el acceso directo a la medina alta de la Alhambra, donde se ubicaban los talleres artesanales, tenerías, etc., por lo que probablemente se convertiría en una de las puertas más utilizadas de la época, permaneciendo probablemente siempre abierta, al igual que la Puerta de las Armas. De la misma forma que ocurría con la Puerta de la Justicia, ante ella se desarrollaban desfiles y torneos militares quedando de manifiesto la importancia de este acceso sur a la Alhambra desde la ciudad de Granada (Ibíd., p. 45).

A Yusuf I le sucede Muhammad V, que gobernó de forma discontinua entre 1354-1359 y 1362-1391. Durante su reinado se construyeron edificaciones en la Alhambra de enorme complejidad arquitectónica y transcendencia como el Palacio de los Leones, si bien desde su reinado y hasta el derrocamiento final de la dinastía nazarí el 2 de enero de 1492, fecha en la que los Reyes Católicos toman la ciudad de Granada, no se producen transformaciones de calado que sean transcendentales para el tema que nos ocupa. Se puede decir entonces que en época nazarí la Alhambra no puede entenderse sino es dentro del contexto urbano de la ciudad de Granada, tanto en lo que respecta a su estructura urbana como a los accesos históricos que conectaban ambas ciudades. El hecho de que todas las puertas exteriores permanecieran abiertas, graduando los flujos y cualificando diferencialmente los accesos, contribuyó a entender la Alhambra como la ciudad palatina de la ciudad de Granada que fue.

La transformación de las puertas históricas y accesos a la Alhambra entre los siglos XV-XIX

La Alhambra cuenta en la actualidad con seis puertas exteriores. De ellas, sólo cuatro Arrabal, Armas, Justicia y Siete Suelos, como hemos visto, son de época nazarí. De las restantes, la Puerta de los Carros y la del Hierro se construyeron en los siglos XV, XVI y la tercera o Puerta del Puente Nuevo, en el siglo XX. [Figura 2]

Figura 2. Plano de accesos históricos a la Alhambra y mosaico de puertas exteriores de la Alhambra en la actualidad.



Fuente: Elaboración propia, 2018.

A partir de la toma de Granada en 1492 por los Reyes Católicos comienza un periodo de irreparables transformaciones que condujeron irremediabilmente al deterioro y abandono de los accesos históricos y al cierre sucesivo de las puertas, perdiendo la Alhambra su legibilidad y carácter de ciudad palatina por el de recinto militar, y como elemento significativo dentro del contexto general urbano de la ciudad de Granada. Los hechos históricos que trascendieron a partir de entonces tienen mucho que ver con los actuales problemas a los que se enfrenta día a día el Patronato de la Alhambra y el Generalife (PAG) en la gestión y puesta en valor del territorio Alhambra.

En 1492 la Alhambra pasa a formar parte del patrimonio de la corona de Castilla y de la Casa Real asignándosele importantes funciones militares como la Capitanía General, y una jurisdicción propia diferenciada de Granada, casi con toda seguridad debido al entendimiento de su posición estratégica territorial para el control de la población mudéjar que habitaba el Albaicín. Tras la toma de Granada, el rey Fernando el Católico entrega las llaves de la fortaleza de manos de Boabdil directamente a Iñigo López de Mendoza y Quiñones, segundo conde de Tendilla, nombrándole alcaide y capitán de Granada. Durante este periodo los accesos a ésta sufrieron importantes transformaciones que dejaron casi inutilizables para el tránsito aquellos que en época nazarí habían sido habituales como modo de entrar y salir de la Alhambra (VIL-LAFRANCA y BERMÚDEZ, 2010, pp. 295-298; VILCHEZ, 2011, p. 4). En este sentido se reforzaron las murallas y las puertas construyendo baluartes circulares defensivos exteriores proyectados por el insigne arquitecto Ramiro López, como el de la Puerta del Arrabal (baluarte de la Puerta del Hierro), Justicia y Siete Suelos, también a la Torre de las Cabezas, Olivo y Torres Bermejas, para incorporar los nuevos métodos militares artilleros, hecho que contribuyó al cierre de la puerta de los Siete Suelos y del Arrabal para el uso habitual de entrar y salir. De igual forma, la puerta de las Armas, que había sido el acceso más continuo como tal a lo largo de la historia, quedó completamente inutilizada al construirse el llamado baluarte del Cubo (construido encima de la Puerta de la Tahona), bloqueando el camino de ronda que daba acceso a la vaguada y anulando sus funciones de comunicación con el interior de la Alhambra -dicha operación, planteada por los Reyes Católicos, no llegó a realizarse hasta mediados del s. XVI-. Vemos por tanto cómo

existía un deseo expreso de los monarcas de inutilizar los accesos de época nazarí (Puerta del Arrabal y Armas) que comunicaban directamente el Albaicín con la Alhambra debido al grado de inestabilidad social existente en la época.

Pero realmente es en el siglo XVI, durante reinado del monarca Carlos I de España y V de Alemania y siendo alcaide de la Alhambra Luis Hurtado de Mendoza y Pacheco, tercer conde de Tendilla y segundo marqués de Mondejar, cuando se producen las transformaciones más significativas, provocadas por la construcción del inacabado Palacio de Carlos V. Para la realización de tales obras, en 1526 se abre una nueva puerta en la muralla sur, denominada como Puerta de los Carros o Puerta del Carril, habilitada para la introducción provisional de materiales de obra mediante carros al interior del recinto amurallado (VILAR, 2016, p. 300). A pesar de su carácter provisional, su continuada apertura hasta nuestros días permitió, en colaboración con la puerta de la Justicia, potenciar aún más el acceso sur a la Alhambra, contribuyendo a que junto a la construcción de la Puerta de las Granadas en 1536 a modo de arco triunfal y el pilar de Carlos V, este se convirtiera en el itinerario desde la ciudad por la Cuesta de Gomérez, más monumental y simbólico (VILCHEZ, 2011, p. 5). A pesar de ser la más simple constructiva y estructuralmente hablando, la Puerta de los Carros ha funcionado a lo largo de la historia como una puerta más de la Alhambra, controlándose al igual que en las otras su apertura, cierre y uso.

Durante el reinado de Felipe II comienza el abandono y decadencia de la ciudad palatina. Aunque la causa más obvia de este declive se atribuye a la falta de fondos y recursos económicos de la administración central para el mantenimiento de los edificios y la muralla, sin duda también contribuyó de forma significativa, tanto la destitución en 1569 por desavenencias con el monarca, del alcaide de la Alhambra Luis Hurtado de Mendoza y Mendoza, como la ruptura definitiva posterior -estando en el cargo José de Mendoza Ibáñez de Segovia- de la relación entre la familia Tendilla-Mondejar y la Alhambra (Ibíd., p. 4), al quedar a partir de entonces el control de cada una de las puertas de acceso a la Alhambra al cargo de múltiples alcaides. Sin una estructura de control clara y coordinada, gran parte de las edificaciones del interior de la Alhambra comenzaron a ocuparse desencadenando un proceso paulatino y ascendente de destrucción y compartimentación de viviendas, palacios, puertas, etc. Como hecho significativo destacar el acondicionamiento de las puertas exteriores y torres de la Alhambra durante este periodo como vivienda para los soldados que estaban a su cargo y protección (VILAR, 2013, p. 691).

Tampoco durante el periodo borbónico la cosa mejora. Carlos III, convierte la Alcazaba de la Alhambra en prisión, manteniendo este uso hasta bien entrado el siglo XIX (VILAR, 2016, p. 54). Aunque esto perjudicó en gran medida su configuración, lo cierto es que lo peor estaba por llegar. El 28 de enero de 1810 las tropas napoleónicas entran en Granada ocupando la Alhambra y expulsando a la población que residía en su interior. Durante los años escasos que permanecen en ella transforman de manera significativa todo el recinto amurallado y sus puertas para adaptarlas a las nuevas técnicas de guerra de la época y convertir así la Alhambra en cuartel militar (ibíd., p. 40). En su retirada, el 15 de septiembre de 1812, las tropas francesas arrasan con todo cuanto encuentran a su paso, destruyendo las plazas fuertes (habilitadas en el Secano y en la Alcazaba) y las armas de guerra, al tiempo que volaban parte del perímetro amurallado de la Alhambra. Se conoce que la voladura se inició en la Torre de la Barba a escasos metros de la Puerta de la Justicia, avanzando y destruyendo el flanco sur de la muralla. En conjunto, demolieron

total o parcialmente la Torre de los Carros, de los Abencerrajes, de las Cabezas, de la Bruja, del Capitán, de Siete Suelos, de Baltasar de la Cruz, de Juan de Arce, del Agua y del Cabo de la Carrera. La puerta de los Siete Suelos quedó convertida en escombros desapareciendo para siempre. Su reconstrucción ya en el siglo XX, se realizó tomando como fuente de inspiración los grabados antiguos y la propia Puerta de la Justicia (VILLAFRANCA y BERMÚDEZ, 2010, p. 46)

Con el reinado de los sucesivos reyes Borbones, la Alhambra no contó con los cuidados ni los fondos económicos necesarios para hacer frente a los desastres que habían provocado las tropas francesas. La Alcazaba se convirtió nuevamente en cárcel para alojar a los prisioneros de guerra franceses y sus colaboradores. De igual forma, la destrucción de gran parte de las murallas, unida a la falta de control y preservación de los diferentes alcaldes, hizo que el resto de los espacios de la Alhambra -incluidas las puertas- comenzaran a ocuparse nuevamente, siendo objeto de saqueos generalizados (BARRIOS, 2008, p. 463). El desastre era tal que numerosos viajeros románticos de la época a través de sus escritos y dibujos denunciaron la situación del monumento, desencadenando el interés por su protección (ibíd., p. 484). La importancia de sus testimonios es tal que, a través de ellos podemos investigar en gran medida cómo eran esos accesos a la Alhambra, las cualidades de esos recorridos, su significación social y simbólica, y la importancia de las puertas históricas exteriores en el contexto general de la ciudad de Granada y en la propia estructura urbana y social de la Alhambra. Lo cierto es que a comienzos del siglo XIX todas las puertas de entrada a la Alhambra y los caminos históricos que conducían a ellas estaban cerrados o destruidos, excepto la puerta de la Justicia y de los Carros (únicas puertas históricas que siguen abiertas en la actualidad) y el acceso sur por la Cuesta de Gomérez, objeto a partir de entonces de numerosas modificaciones para su adaptación a las nuevas exigencias sociales de la época.

La visita pública: evolución e incidencia en la intervención, gestión y conocimiento de la Alhambra y el Generalife

Como se ha apuntado en el apartado anterior, el turismo romántico, el alhambrismo, y la acción de difusión y denuncia de personalidades concretas sobre el deplorable estado de conservación de la Alhambra, como Washington Irving, fueron un acicate fundamental para la preservación del Conjunto Monumental (GALERA, 1992; LATIESA, 2000; VIÑES, 2007). De hecho, como señala Chamorro (2006), la evolución de la dimensión turística de la Alhambra es paralela a la de las actividades de protección y puesta en valor que llevarán a cabo los diversos entes que han estado a cargo de la misma a lo largo del tiempo, así como un fiel reflejo de la propia evolución del turismo en España. La declaración de la ciudad palatina como Monumento Nacional en 1870, inicia la política de adquisición pública de los espacios que hoy gestiona el Patronato de la Alhambra y el Generalife (PAG) comenzando a transformarse su percepción, abandonando su anterior carácter habitado y multifuncional, para adquirir la condición de bien cultural destinado a la visita pública y destino turístico de primera importancia internacional.

La creciente demanda de la Alhambra por parte del emergente turismo nacional e internacional y la necesidad de “gestionar” los flujos de visitantes al Conjunto Monumental puede rastrearse desde al menos 1875, cuando el delegado del gobierno José María Vasco y Vasco emite un informe en el que aconseja cobrar una peseta por la entrada a la misma, lo cual no se formalizará hasta el 7 de abril de 1909, en que

se aprueba el primer reglamento de régimen de entrada, fijándose oficialmente en él el precio de la misma (CHAMORRO, 2006, p. 206). Para acoger el creciente flujo de visitantes (CHAMORRO, 2006 y 2007), se llevaron a cabo modificaciones tanto en el Conjunto Monumental como en su perímetro por parte de la iniciativa privada y de los diversos organismos encargados de la tutela y administración del monumento, de los que hablaremos a continuación, centrándonos en su incidencia en las formas de acceder y comprender la Alhambra.

A principios del siglo XX el método más cómodo y lujoso de subir a la Alhambra era tomar un coche de caballos en Plaza Nueva o Puerta Real, un trayecto cuyo coste en 1901, según las ordenanzas municipales, era de una peseta o de dos si coincidía con los eventos musicales realizados en el Palacio de Carlos V durante las fiestas del Corpus Christi (GIRÓN, 1999, p. 404). Los deseos de progreso social y las exigencias del turismo impulsaron de igual forma, nuevas propuestas para facilitar el acceso al Conjunto Monumental, entre las que tuvo una gran importancia el tranvía cremallera que accedía a la Alhambra a través del barrio del Realejo y la ladera de los Mártires entre 1907 y 1944 (Ibid). Dichas iniciativas derivaron a largo de todo el siglo XX, en una intensa actividad de construcción de establecimientos hoteleros, restaurantes y comercios, tanto en el interior del recinto amurallado como a lo largo del Camino Viejo del Cementerio, llegando incluso a plantearse la instalación un restaurante en la Silla del Moro (CHAMORRO, 2007, pp. 100-101), todo lo cual es muestra del protagonismo del turismo en este periodo.

El acondicionamiento de la Alhambra para la acogida de visitantes entre 1940-1986

El incremento de afluencia de visitantes desencadenó la necesidad de reestructurar la forma de acceder a la Alhambra y el diseño de itinerarios para su visita. Dichas actuaciones se formalizaron especialmente por el entonces arquitecto-conservador Francisco Prieto-Moreno, que ocupó este cargo crucial en el organigrama de la Alhambra entre 1936 y 1970, implantando buena parte de los elementos urbanos y paisajísticos en los que se basan los actuales itinerarios turísticos.

Entre las primeras obras asociadas a la visita pública que acometió destacan la instalación en las galerías bajas del ala derecha de la fachada occidental del Palacio de Carlos V de una portería para la venta de billetes, que fue aprobada por el Patronato en sesión de 8 de julio de 1943 (CHAMORRO, 2006); la organización del itinerario de visita pública, aprobado en sesión de 31 de enero de 1970, que planteaba la entrada y salida al monumento por las puertas de la Justicia y de Siete Suelos respectivamente, y en 1971, y probablemente en conexión con lo anterior, la realización en la llamada “Casa del Arquitecto”, situada junto a la Puerta del Vino, de las transformaciones necesarias para reubicar en ella las taquillas.

Figura 3. Llegada de un autocar de turistas a la Puerta de la Justicia hacia 1965.



Fuente: Agencia EFE Recuperado de PIÑAR SAMOS, J. coord. (2006). Catálogo de la Exposición En la Alhambra: turismo y fotografía en torno a un monumento, p. 7

El protagonismo de estas puertas como acceso principal de turistas evidenciado en la [Figura 3], se verá mermado a partir de 1971-1973, cuando, esta vez a expensas de la propia autenticidad e integridad del monumento, Francisco Prieto-Moreno acomete dos intervenciones de enorme calado, trascendencia e impacto para la estructura física, interpretación y uso de la Alhambra, que justifica por “la necesidad de establecer una penetración del turismo a la Alhambra, que venga a descongestionar el acceso por la Puerta de los Carros. Dicha comunicación ha de estar lo más próxima posible a los aparcamientos del Generalife, recientemente construidos” (PRIETO-MORENO, 1971: APAG, citado por ROMERO, 2014, p. 142). Según explica Aroa Romero Gallardo, a quien seguimos en este análisis, Prieto-Moreno, al considerar que el nuevo acceso debía realizarse “en la cota correspondiente al sector arbolado que discurre paralelo a la muralla desde la torre del Cabo de la Carrera (...) por ser itinerario de sombra y de magníficas perspectivas hacia el Generalife y Albaicín. (...) la más conveniente por el enlace a nivel con el Paseo nuevo de los Cipreses del Generalife” (Ibid), procedió a la apertura de un vano en el lienzo oriental de la muralla, entre la Torre del Cabo de la Carrera y la del Agua, llamado Puerta del Puente Nuevo, que, inspirándose en las proporciones, formas y decoración de su predecesora Puerta de los Carros, que con el tiempo se ha convertido con el tiempo en el principal acceso turístico a la Alhambra en detrimento tanto de la anterior como de

la Puerta de la Justicia. De igual forma, para salvar el desnivel con el foso y comunicar de forma rápida y directa la Alhambra y el Generalife, Prieto-Moreno construye el Puente Nuevo, Puente del Generalife o de los Turistas, sobre la Cuesta de los Chinos, recreando la cota topográfica del entorno e inspirándose en el acueducto de la Acequia Real (PRIETO MORENO, 1972; ROMERO, 2014; VILAR, 2016).

Figuras 4 y 5. Puerta y Puente Nuevo, construidos por Francisco Prieto- Moreno entre 1971-73.



Fuente: Fotografías de las autoras.

La apertura del nuevo enlace entre la Alhambra y el Generalife obligó también a intervenir en sus inmediaciones mediante la ejecución de una serie de muros de contención en la ladera del Generalife y recrecimiento del sector entre la Torre del Agua y la del Cabo de la Carrera, que tuvieron como finalidad la conformación de un nuevo paseo de enlace del nuevo puente con la calle Real de la Alhambra y “lograr un efecto psicológico necesario de penetración al Recinto de la Alhambra” (ROMERO, 2014, p. 145). Con estas intervenciones [Imágenes 4 y 5], inauguradas el 23 de abril de 1973, se transforman por lo tanto, y para siempre, la estructura y lectura del Conjunto Monumental, no sólo por abrirse un vano contemporáneo en la muralla, sino por ponerse en comunicación dos zonas – la Alhambra y el Generalife-, separadas geográficamente por una vaguada, sólo salvada con anterioridad, mediante el llamado “Camino Medieval”, asociado a la Puerta del Arrabal, que hacía de enlace entre ambas.

Aunque desde el punto de vista actual, e incluso a la luz de las recomendaciones internacionales en materia de patrimonio existentes entonces (Carta de Venecia de 1964, Convención de Patrimonio Mundial de 1972, Declaración de Amsterdam de 1975, Recomendación de Nairobi de 1976 y Carta Internacional de Turismo de ICOMOS de 1976, fundamentalmente), se considere que estas intervenciones fueron sumamente inapropiadas en relación con la integridad y autenticidad del monumento, la actuación de Prieto-Moreno debe verse no como un hecho aislado, sino como uno de los más representativos de una tendencia generalizada en todo el mundo en estas décadas: la transformación del patrimonio a expensas del turismo, que, en el caso de la Alhambra, empieza a confrontarse a finales de los 80’.

La actual gestión turística: el Pabellón de Acceso y la diversificación de la visita pública

No será hasta 1986, con la constitución del definitivo Patronato de la Alhambra y el Generalife -

como organismo autónomo dependiente de la Junta de Andalucía- y la aprobación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Alhambra y Alixares (PEPRI)-, cuando verdaderamente pueda ir dándose respuesta a la necesidad de conciliar la protección y la visita pública a la Alhambra mediante diversas líneas de actuación, de entre las que sobresalen dos para nuestro objeto de estudio: La construcción del actual pabellón de acceso y el control y la diversificación de flujos de visitantes como principales criterios de gestión turística.

Por una parte, desde el PEPRI se aborda la “Reordenación de la Plaza de la Alhambra y Parque Principal de Acceso” así como la construcción del Acceso Sur en el borde del área de protección del monumento que, unido al impulso de diversas líneas de transporte público, ha liberado de tráfico rodado a la Cuesta de Gomérez casi en su totalidad. Este proyecto, concebido y desarrollado por el estudio Hubmann - Vass Architekten, entre 1989 y 1997 intervino, tanto en la creación de la propia plaza o pabellón de entrada actual [Imagen 6]- reubicando en él las taquillas y otros servicios mínimos para la acogida de visitantes -, como en el diseño de grandes plataformas de aparcamientos para vehículos entre la rotonda de entrada del cementerio y el pabellón de acceso.

Figura 6. Pabellón de acceso a la Alhambra.



Fuente: Fotografías de las autoras.

Si bien estas intervenciones tenían la finalidad de “ir configurando los contenidos de un nuevo centro de interpretación en este espacio” (CHAMORRO, 2006, p. 224), lo cierto es que estas instalaciones han quedado obsoletas tanto para acoger a los visitantes de la Alhambra de acuerdo con unos mínimos estándares de calidad, como para propiciar una correcta interpretación y comprensión de los valores patrimoniales del bien y de la propia institución que lo gestiona. Desde nuestro punto de vista, la inadecuación de este espacio en relación con ambos objetivos se debe en gran medida, y entre otros aspectos, a su incorrecto emplazamiento, que obstaculiza las referencias visuales del monumento en el paisaje circundante (Muralla, Torre del Agua, Casas de Labor de la Mimbre, Acueducto), y a la vez redundante en potenciar el acceso por la puerta y puente realizados por Prieto-Moreno, lo cual dificulta, desde el propio inicio de la aproximación a la Alhambra, e incluso antes de entrar en ella, su plena percepción y comprensión como ciudad medieval amurallada y las valiosas conexiones que, a lo largo del tiempo, existieron entre la Alhambra, su entorno y la ciudad de Granada, conexiones que quedan anuladas al no utilizarse apenas las puertas y los caminos históricos que comunicaban ambas ciudades.

Por otra parte, desde la década de los noventa, el PAG viene ensayando, perfeccionando e implementado un plan de gestión de la visita pública con el objetivo de respetar la capacidad de acogida del monumento y asegurar el equilibrio entre su conservación y disfrute público mediante diversas medidas de gestión de los flujos de visitantes, rompiendo así con el modelo anterior, que buscaba atraer al mayor número posible. La sostenibilidad del monumento, la reconducción del turismo hasta un umbral beneficioso para su conservación y financiación, el entendimiento de la Alhambra como un paisaje cultural y un territorio -mucho más allá de los propios límites del recinto amurallado y su entorno de protección- y el incremento en la calidad de la experiencia (causa de emoción, disfrute y conocimiento), son los factores que constituyen el argumento primordial del PAG para perseguir dicho equilibrio. Las medidas conducentes para conseguirlo se basan en un estudio pionero, en España y a nivel internacional, para calcular la capacidad de carga de la Alhambra -que hoy preferimos llamar de acogida- en función de su espacio más frágil y demandado, los Palacios Nazaríes. El seguimiento de este indicador se ha convertido desde entonces en la clave principal de toda la gestión de flujos de visitantes (CHAMORRO 2006, 2007; GARCÍA 2001; TROITIÑO ET.AL 1999; TROITIÑO, 2000; VILLAFRANCA y CHAMORRO 2007, VILLAFRANCA y SALMERÓN 2010), la cual se basa también en otras medidas como: la venta anticipada de entradas, que se aplica desde 1999; la creación, junto a la visita general diurna, de otros tipos de recorridos que vienen a paliar la imposibilidad de acceder a otros lugares del recinto una vez superado el aforo de los Palacios Nazaríes; la ampliación del horario de apertura del monumento; y el desdoblamiento de la entrada general diurna en un pase de mañana y otro de tarde, con el objetivo de promover la visita al resto de la ciudad de Granada y descongestionar el monumento.

La subida desde la ciudad a la Alhambra se puede hacer tanto a pie como en vehículo público o privado. La subida a pie propuesta por el Patronato (en sus guías y página web), coincide en parte con algunos de los antiguos caminos históricos, pudiéndose realizar desde el Realejo, la Cuesta y Bosque de Gómez o la Cuesta de los Chinos. El acceso rodado en transporte público incluye el servicio municipal de microbuses - que conecta el monumento con el centro de la ciudad por el Realejo-, los taxis urbanos y el tren turístico (que es el único que aún atraviesa, erróneamente en nuestra opinión, la Cuesta y Bosque de Gómez). Por último, el transporte privado puede acceder a la Alhambra por la Ronda Sur de la ciudad en dirección Sierra Nevada o por el Realejo.

Respecto a las diversas modalidades de visita pública propuestas por el PAG, cabe destacar en relación con este artículo que todas ellas, y especialmente la general diurna, que es la más demandada, están planteadas para iniciarse en el pabellón de acceso. Aunque el PAG intenta promover el desplazamiento desde éste hasta la Puerta de la Justicia para iniciar la visita, su carácter de itinerario libre (con la excepción de visitar los Palacios Nazaríes en la franja horaria establecida en cada billete) hace que sea imposible conocer a ciencia cierta cuántos visitantes descienden hasta dicha puerta para entrar por ella al recinto. También es importante señalar que la mayoría del itinerario de visita pública -salvo el Paseo de las Torres- discurre alejado de las murallas, torres, puertas y camino de ronda, obviando así elementos clave de la configuración urbana de la Alhambra.

Las formas de acceso y visita pública existentes hoy en día, que, como hemos visto, tienen su origen fundamentalmente en las actuaciones de los años setenta reseñadas en el apartado anterior, han tenido, en

síntesis, dos importantes consecuencias para nuestro objeto de estudio. En primer lugar, con el cobro de una entrada a la Alhambra y el desarrollo del turismo y la visita pública se ha ido perdiendo paulatinamente la percepción de aquellos elementos que la caracterizaron en el pasado como un enclave urbano. No nos referimos sólo al hecho de que se acceda a ella por un pabellón y puerta contemporáneos, sino también a que los lugares que coinciden hoy con las zonas de libre acceso han perdido su identidad, quedando relegados a servir de antesala a la visita previo pago. Esta pérdida de identidad, y con ella de la lectura correcta de la Alhambra, es especialmente evidente en relación con la calle Real Alta. Aunque su función de comunicar gran parte de la ciudad palatina sigue vigente hoy, la legibilidad de su importancia urbana y de la propia trama medieval de la Alhambra han quedado mermadas al haber sido incluida una parte de esta calle dentro del recorrido al que se accede previo pago (tras pasar por un punto de control de visitantes en la Medina), de forma que sólo las personas con una entrada pueden recorrerla en su totalidad. En segundo lugar, es necesario impulsar estudios que analicen a fondo los accesos usados por los visitantes, yendo más allá de la mera cuantificación de los que acceden a pie, en transporte público o en vehículo privado, o de las encuestas acerca de la tipología de los visitantes que ya desarrolla el Observatorio Turístico del PAG. Lo cierto es que en la actualidad no existen aún estudios específicos, al margen de los de los Palacios Nazaríes, sobre cuestiones clave como los recorridos que verdaderamente se realizan (pues no tienen por qué coincidir con los itinerarios propuestos oficialmente, al margen de los lugares visitables y no visitables), el nivel de conocimiento y utilización del resto de los espacios que componen el Conjunto Monumental, el uso que se hace de las dos únicas puertas históricas abiertas al público, o el grado en que los visitantes, en sus diversas tipologías, siguen la recomendación de iniciar la visita por la Puerta de la Justicia. Esto es extremadamente relevante con respecto a las puertas situadas en el lienzo norte de la muralla de la Alhambra pues, aunque son parte del sistema de acceso histórico al recinto, no están incluidas en los tipos de visita descritos, aunque sí, como veremos en adelante, en los nuevos itinerarios propuestos por el Plan Director. Todas estas cuestiones hacen que sea difícil extraer conclusiones sobre el comportamiento de los visitantes en la globalidad del monumento, lo cual es esencial para afrontar la problemática del acceso y salida a/de la Alhambra y el modo en que inciden en su legibilidad.

El tratamiento de las puertas y accesos históricos a la Alhambra en el Plan Director 2007-2020

El Plan Director de la Alhambra 2007-2020 (VILLAFRANCA y SALMERÓN, 2010), que es el documento de planificación estratégica para la gestión del Conjunto Monumental a corto y medio plazo, propone algunas medidas relacionadas con el acceso y puertas históricas de la Alhambra especialmente en dos de sus Líneas Estratégicas (LE), que es necesario contemplar:

- En la LE 1: *Preservación*, y dentro de ella en la Adecuación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior, dedicada específicamente los accesos al recinto, se incide en la necesidad de mejorar las condiciones de acceso a la Alhambra y su entorno dando prioridad a los recorridos peatonales que comunican la ciudad con el recinto y que permiten la ampliación de la visita por parajes y vías históricas. Entre las estrategias específicas que se proponen están la recuperación del antiguo trazado de la Cuesta de los Chinos, la optimización del transporte público tras la peatonalización parcial de la Cuesta y Bosque de Gómez y el control de los accesos rodados, el establecimiento de los corredores peatonales: Cuesta de Gómez - Atrio

de la Alhambra y Torres Bermejas – Paseo de los Mártires, la creación del Atrio de la Alhambra y la mejora del Acceso sur- Avenida de Santa María de la Alhambra (Ibid, p. 66).

- En la LE 2: *Uso sostenible* de la Alhambra y, en particular, en su apartado relativo a la Visita Pública, se propone tanto la construcción del complejo Atrio de la Alhambra y la Sala de Presentación del Monumento, como una serie de itinerarios alternativos.

El concurso para la creación del Atrio de la Alhambra, convocado por el PAG en 2010 y fallado por un prestigioso jurado internacional a favor de la propuesta presentada por los arquitectos Álvaro Siza y Juan Domingo Santos - que no ha llegado a ejecutarse-, partió de la necesidad, ya analizada, de redimensionar los espacios y servicios de acogida del Monumento. El proyecto ganador, se concibió a modo de gran terraza ajardinada, de forma que aprovechando el desnivel existente entre la glorieta de desembarco de visitantes y el pabellón de acceso, bajo se ella construyera un gran hall para articular los diferentes espacios destinados al control, acogida e investigación de visitantes (Centro de Investigación de Visitantes) (Ibid, pp. 66-67) . El objetivo del Plan Directos es que el Atrio se convierta en la antesala desde la cual percibir desde una posición elevada el monumento (a diferencia del actual Pabellón de acceso) y posteriormente, tras visitar y utilizar sus instalaciones, acceder a la Alhambra.

En lo que respecta a los Itinerarios Alternativos propuestos por Plan Director señalar que todos ellos tienen por finalidad diversificar la visita pública y promover la comprensión de las conexiones de la Alhambra con la ciudad de Granada, mediante diversos recorridos temáticos que incluyen bienes de ambos ámbitos territoriales. Aunque seis de estos itinerarios incluyen algunas de las puertas históricas, realmente sólo el Itinerario VI_ *Las puertas exteriores*, se dedica específicamente a las mismas, proponiendo no su apertura, sino la posibilidad de visitarlas para incidir en la comprensión de sus diversas funciones: la Puerta de las Armas, como acceso directo y natural desde la ciudad; la Puerta del Arrabal, como elemento de comunicación con el Albaicín y el Sacromonte; la Puerta de la Justicia, como entrada protagonista a partir del s. XIV, y la Puerta de los Siete Suelos, como acceso a la zona alta de la medina de la Alhambra (Ibid, p. 206).

Conclusiones

Las diferentes formas de acceder a la ciudad palatina de la Alhambra quedaron afianzadas en la época nazarí y comenzaron a sufrir modificaciones muy profundas tras la entrada en la ciudad de los Reyes Católicos, con los que se inicia un proceso paulatino de cierre de sus puertas que dará lugar a que sólo se mantenga abierta la Puerta de la Justicia, y, tras la llegada de Carlos V, la de los Carros. El uso de estas dos puertas, que son las únicas que han mantenido su función original a lo largo de la historia, quedará mermando por las intervenciones de Prieto-Moreno en los setenta, las cuales provocarán cambios irreversibles tanto en la propia estructura física del Conjunto Monumental, como en su territorio. La Puerta y el Puente Nuevo romperán la separación espacial que siempre había existido, desde su propia concepción, entre la ciudad áulica y su almunia, al unir dos colinas antes separadas por una vaguada, la de la Sabika y el Cerro del Sol (donde se ubican, además del Generalife, otras infraestructuras asociadas a la obtención y conducción del agua, que están íntima e históricamente ligadas a la Alhambra y son parte esencial de su funcio-

namiento y dimensión territorial, si bien nunca han formado parte de la visita pública, lo cual coadyuva a la escasa comprensión que incluso a día de hoy se tiene de su dimensión paisajística). A ello se suma que la entrada por el actual pabellón de acceso, unida al paseo de cipreses al que da paso, impiden percibir y comprender en qué momento se está entrando en el recinto y la diferencia o límite entre la Alhambra y Generalife.

Esta problemática ha sido abordada por el Plan Director mediante diversas iniciativas, encaminadas a resolver tanto el acceso a la Alhambra, como la diversificación de sus itinerarios y la dotación de servicios de acogida e información de visitantes. Entre estas iniciativas destaca el concurso público para la creación del Atrio de la Alhambra, que no ha llegado a realizarse debido tanto a la controversia que genera entre la ciudadanía cualquier intervención en este entorno, como al informe negativo que realizó ICOMOS sobre el mismo, el cual condicionó la decisión final de la Junta de Andalucía de no ejecutar el proyecto original (si bien queda abierta su posible modificación en el futuro). Desde nuestro punto de vista, la construcción del Atrio no hubiera supuesto un problema añadido a la legibilidad de la Alhambra, ya que al situarse fuera del contacto directo con la muralla no implicaba una nueva apertura o acceso en la misma, sino la creación de una pieza de servicios muy necesaria. En este sentido, uno de los aspectos más positivos de esta propuesta es que el enclave elegido por el PAG, independientemente del proyecto ganador, tomaba la suficiente distancia como para permitir la visualización del monumento y para hacer compatible su existencia con una futura posible apertura de alguna de las puertas históricas, especialmente Siete Suelos. A pesar de ello, en nuestra opinión, el mayor inconveniente de esta propuesta del PAG reside en su falta de compatibilidad con los accesos históricos que vinculaban a la Alhambra con la ciudad, que entendemos son los itinerarios más adecuados para comprender la relación simbiótica entre ambas, y que quedan en segundo plano al seguir incentivando el Atrio, la llegada al monumento por un lugar por el cual nunca se accedió históricamente. Continuando con esta reflexión, entendemos que la apertura de las puertas históricas es la única forma de poner en valor los antiguos caminos de acceso a la Alhambra que, de utilizarse, harían prácticamente innecesario este equipamiento, salvo para la llegada y acogida de visitantes en grupo, para la venta de entradas a aquellos visitantes que carezcan de ella (los cuales serán cada vez menos numerosos, dado el sistema previo de reservas) y para localizar en él diversas funciones imprescindibles para la representación institucional del PAG, la administración e interpretación del monumento y la creación de nuevos servicios y líneas de investigación, como el Centro de Investigación de Visitantes.

El PAG viene insistiendo en la dimensión urbana, paisajística y territorial de la Alhambra desde al menos la redacción del PEPRI. Entre estas iniciativas cabe destacar, en relación con las puertas históricas, la propuesta de diversos itinerarios que las incluyen, pero que no tienen como objetivo, además, ir de la mano de una lectura adecuada de la forma de acceder a la Alhambra, por lo que las puertas históricas son tratadas en ellos como un punto más del recorrido, sin poner en valor la funcionalidad específica que les dio origen, es decir, su apertura pública, que es lo que se plantea en este artículo. Aunque la idoneidad de abrir las puertas históricas ya ha sido señalada por el propio personal del PAG, del análisis del Plan Director se infiere que éste tan sólo se plantea seriamente como opción de futuro alternativa al acceso actual la apertura de la puerta de Siete Suelos (VILLAFRANCA Y SALMERÓN, 2010, p. 169).

Consideramos por tanto que la apertura de las puertas históricas, fundamentalmente la de la Justicia, Carros, Siete Suelos y Arrabal permitiría una lectura más real del monumento y su territorio, teniendo en cuenta que algunos de los caminos históricos que conectaban con ellas (la Cuesta de los Chinos y la Cuesta y Bosque de Gómez) siguen existiendo a día de hoy, son de hecho utilizados para acceder o salir de la Alhambra por una minoría de visitantes, y se encuentran en un estado de conservación que permitiría su puesta en valor, lo cual redundaría también en un mejor conocimiento, uso y protección del Territorio Alhambra. La excepcionalidad de la Puerta de las Armas (ya que el camino que accedía a ella por el frágil ecosistema del Bosque de San Pedro ha desaparecido, y no aconseja su tránsito en sus condiciones actuales), permite plantear que al menos ésta podría abrirse en el itinerario y visita pública de la Alcazaba, para comprender mejor la relación entre la ciudad palatina y la ciudad de Granada, así como la propia trascendencia de esta puerta en la organización urbana de la Alhambra. Evidentemente la puesta en carga de estos accesos históricos al recinto debe ir acompañada de estudios específicos de viabilidad dentro de un proyecto integral que trate de forma específica los accesos y puertas históricas de la Alhambra, su capacidad de acogida cómo afectaría su apertura a la gestión de flujos de visitantes y actuales itinerarios, y algo que creemos fundamental, el análisis de la posible ampliación del espacio visitable de forma gratuita, limitando la visita previo pago a los espacios que nunca fueron de libre acceso – los Palacios. Nazaríes, la Alcazaba y el Generalife- lo que ayudaría a consolidar no sólo la percepción sino también el disfrute de la Alhambra como ciudad.

Por último, en relación con la visita pública y su incidencia en la percepción y gestión del monumento, es justo destacar que el PAG se ha situado a la vanguardia internacional de la gestión patrimonial en lo relativo al estudio, acogida y organización de flujos de visitantes. Sin embargo, sería muy deseable que el órgano gestor sea también un ejemplo en lo que al estudio de las motivaciones y comportamiento de sus visitantes se refiere, implementando y desarrollando el Centro de Investigación de Visitantes propuesto en el Plan Director y ahondando con mayor profundidad en el grado de comprensión que tienen del monumento, tanto de forma previa a la visita como después de la misma. Esto es especialmente relevante en relación con la percepción de la verdadera esencia de la Alhambra como una ciudad palatina y un territorio antropizado, y no como un palacio, o conjunto de ellos. Creemos que el nexo natural para establecer esa necesaria conexión entre el interior – saturado- de la Alhambra y su exterior -infrautilizado y necesitado de una puesta en valor apropiada- son precisamente las puertas y caminos históricos. Su refuncionalización y apertura no sólo permitirían impulsar la visita del conjunto de los bienes hoy gestionados por el PAG, poniendo en valor los espacios extramuros e intramuros más desconocidos, sino también su propia sostenibilidad, protección, conservación y disfrute públicos.

Referencias

BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel. La población de la Alhambra: de ciudadela a monumento (1814-1851). **Boletín de la Real Academia de la Historia**, Tomo 205, 3, 2008. pp. 461-492.

CHAMORRO MARTÍNEZ, Victoria. **La Alhambra: El lugar y el visitante**. Granada: PAG y Tinta Blanca Editor, 2006.

CHAMORRO MARTÍNEZ, Victoria. Sesiones informativas sobre estudios de caso: estrategias de gestión de visitantes en la Alhambra y el Generalife. In: VILLAFRANCA JIMÉNEZ, M. M. y CHAMORRO MARTÍNEZ, V. E (eds.).

- Acogida de visitantes en monumentos y sitios del Patrimonio Mundial.** Granada: Patronato de la Alhambra y Generalife; Tf editores, 2007. pp. 97-122.
- GALERA ANDREU, Pedro. **La imagen romántica de la Alhambra.** Granada: Patronato de la Alhambra y Generalife; Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1992.
- GALLEGO BURÍN, Antonio. **La Alhambra.** Granada: Patronato de la Alhambra y Generalife, 1963.
- GALLEGO BURÍN, Antonio. La Alhambra y el arte granadino. **Cuadernos de la Alhambra**, n. 3., 1967. pp. 3-14.
- GALLEGO BURÍN, Antonio. **Granada. Guía artística e histórica de la ciudad.** Granada: Comares, 1996.
- GARCIA HERNÁNDEZ, María. Capacidad de acogida turística y gestión de flujos de visitantes en Conjuntos Monumentales: el caso de la Alhambra. **Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico**, vol.36, 2001. pp. 124-137.
- GÓMEZ-MORENO CALERA, José. Estructuras defensivas de la Alhambra, I. Cuestiones Generales. **Cuadernos de la Alhambra**, n. 38, 2002. pp. 125-145.
- GIRÓN LÓPEZ, César. **Miscelánea de Granada.** Granada: Comares, 1999.
- LATIESA RODRÍGUEZ, Margarita. **Granada y el turismo.** Granada: Universidad, 2000.
- LEVI-PROVENZAL, Evaristo y GARCÍA GÓMEZ, Emilio. **El siglo XI en primera persona: las memorias de Abd Allah, último rey zirí de Granada destronado por los almorávides (1090).** Madrid: PGS, 131-1, 1980.
- ORFILA PONS, Margarita. Granada en época romana: los restos arqueológicos, una visión global. **Revista del CEH-GR**, n. 25, 2013. pp. 15-28.
- PAVÓN MALDONADO, Basilio. La Alcazaba de la Alhambra”. **Cuadernos de la Alhambra**, n. 7, 1971. pp. 3-34.
- PAVÓN MALDONADO, Basilio. Un viaje por la arquitectura hispano musulmana: la Alhambra. **Cuadernos de la Alhambra**, n.40, 2004. pp. 37-76.
- PAG. Resolución de 26 de septiembre de 2016, del Patronato de la Alhambra y el Generalife, por la que se aprueba la normativa de visita, comercialización y otros usos públicos del Conjunto Monumental de la Alhambra y el Generalife. **Boletín Oficial de la Junta de Andalucía** de 5 de octubre de 2016, pp. 55-69.
- PRIETO-MORENO PARDO, Francisco. Obras en la Alhambra y Generalife. **Cuadernos de la Alhambra**, n. 8, 1972. pp. 87-90.
- PRIETO-MORENO PARDO, Francisco. Obras en la Alhambra y el Generalife 1973. **Cuadernos de la Alhambra**, n. 9, 1973. pp. 121-123.
- ROMERO GALLARDO, Aroa. **Prieto-Moreno: arquitecto conservador de la Alhambra (1936-1978): razón y sentimiento.** Granada: Universidad de Granada, 2014.
- SECO DE LUCENA PAREDES, Luis. El barrio del Cenete, las alcazabas y las mezquitas de Granada. **Cuadernos de la Alhambra**, n. 2. 1966. pp. 43-51
- TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel et. all. **Estudio previo para la Revisión del Plan Especial de la Alhambra y Alijares. Documento de Síntesis y Diagnóstico.** Granada: Patronato de la Alhambra y el Generalife, 1999.
- TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel. Turismo y sostenibilidad: La Alhambra y Granada”. **Anales de Geografía de la Universidad Complutense**, vol. 20, 2000. pp. 377-396.
- VILAR SÁNCHEZ, Juan Antonio. Obras en la Alhambra: transcripción, índices y análisis del legajo 152-1. **Archivo Histórico**, 2013.
- VILAR SÁNCHEZ, Juan Antonio. **Murallas, torres y dependencias de la Alhambra: una revisión de los avatares sufridos por las estructuras poliorcéticas y militares de la Alhambra.** Granada: Comares, 2016.

VÍLCHEZ VÍLCHEZ, Carlos. El foso oculto de la zona de la Bab al-Sari'a (Puerta de la Explanada) de la Alhambra. **Revista del CEHGR**. n. 23, 2011. pp. 3-29.

VÍLCHEZ VÍLCHEZ, Carlos. La primitiva puerta de Hisn al-Hamra en la etapa zirí (s. XI). **Miscelánea de Estudios árabes y hebraicos**. Sección Árabe-Islam, 61, 2012. pp. 127-148.

VILLAFRANCA JIMÉNEZ, María del Mar y BERMÚDEZ LÓPEZ, Jesús. **Guía oficial Alhambra y Generalife**. Granada: Patronato de la Alhambra y el Generalife y TF editores, 2010.

VILLAFRANCA, María del Mar y CHAMORRO, Victoria (Ed.). **Estudio de impacto económico del Conjunto Monumental de la Alhambra y el Generalife en la ciudad de Granada**. Granada: Patronato de la Alhambra y el Generalife, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y Comares Ediciones, 2007.

VILLAFRANCA, María del Mar y SALMERÓN, Pedro (dirs). **Plan Director de la Alhambra (2007-2015)**. Granada: Patronato de la Alhambra y el Generalife, 2010.

VIÑES MILLET, Cristina. **La Alhambra que fascinó a los románticos**. Granada: Patronato de la Alhambra y Generalife; Tinta Blanca; Almuzara, 2007.

Recursos web. Acceso: 06 de marzo 2017.

<http://www.alhambra-patronato.es>

<http://alhambra-patronato.es/index.php/Plan-Director-2007-2020>

http://www.alhambra-patronato.es/fileadmin/pdf/visitas_guiadas/Balance_de_Visitantes_2016.pdf

Recebido em 13/04/2018.

Aceito em 20/05/2018.