

EL PRIMER PLANEAMIENTO URBANO DE GRANADA. LOS ANTEPROYECTOS DEL CONCURSO DE 1935 PARA EL ENSANCHE Y LA REFORMA INTERIOR

Ángel Isac

RESUMEN

El artículo aborda el estudio del primer intento de someter la ciudad a la ordenación urbanística *planificada*. El caso de Granada ofrece la particularidad, entre otras, de ser una ciudad en la que hasta fecha muy tardía no se procede a estudiar en conjunto el problema de ordenar tanto la reforma interior como el ensanche de la misma a través de un plan pensado en los términos legales del derecho urbanístico surgido a lo largo del siglo diecinueve y elaborado con las técnicas de intervención desarrolladas al mismo tiempo. Objeto del análisis son los anteproyectos presentados en 1935 al concurso convocado por la administración municipal republicana, y su incidencia en el planeamiento posterior.

SUMMARY

In this article we examine the first attempt at organized town planning in Granada. A particular feature of this town is that no serious attempt to study the problem in global terms, taking into account changes in the centre of the town and its expansion and following both the legal prerequisites laid down in the nineteenth century and the techniques of control developed at the same time, was undertaken until very late. We analyze in detail the suggestions presented in the competition organized by the Republican municipal administration in 1935 and their effect on later plans.

Los estudios de historia urbana son tan diversos como múltiples resultan los enfoques metodológicos y disciplinas que intentan el análisis de los *procesos y acontecimientos* que produce la ciudad. Entre ellos, la planificación resulta ser, a partir de cierto momento en la cultura urbanística europea, un factor clave para entender la evolución del espacio urbano y los elementos que definen su estructura. Desde la crítica ilustrada que de la ciudad del Antiguo Régimen hicieron Voltaire, Laugier y Pierre Patte, se ha llegado a constituir una compleja trama jurídica, técnica y administrativa que tiene en el concepto de *plan* su punto de apoyo más firme¹. La ciudad queda sometida al *plan* porque se tiene la convicción de que sólo con la ordenación sistemática de todos los factores que intervienen en la configuración del espacio urbano se puede llegar a resolver su número cada vez mayor de problemas. Tal concepción, que privilegia la capacidad del *plan*, supone, al mismo tiempo, una extrema desconfianza sobre la inocencia o efectividad que pueden tener otro tipo de intervenciones no previstas por la *racionalidad* atribuible al ordenamiento global

del espacio urbano. Recomponer la ciudad, desde esa perspectiva, ha impuesto, en los últimos ciento cincuenta años, la exigencia de disponer previamente de un instrumento elaborado con la premisa de la totalidad frente a la inseguridad que introducían en la ciudad los proyectos de menor escala, obedientes a intereses particulares más que a los de una sociedad racional y justa, tal y como invocaban los críticos franceses al enjuiciar las grandes obras de la monarquía absolutista².

El caso de Granada ofrece la particularidad, entre otras, de ser una ciudad en la que hasta fecha muy tardía no se procede a estudiar en conjunto el problema de ordenar tanto la reforma interior como el ensanche de la misma a través de un plan pensado en los términos legales del derecho urbanístico surgido a lo largo del siglo diecinueve y elaborado con las técnicas de intervención desarrolladas al mismo tiempo. En 1931, Granada carecía de un plan de urbanismo que alcanzara a resolver problemas generales de crecimiento o reforma interior de la ciudad, a pesar de haber sido reclamado en numerosas ocasiones. Desde 1891, fecha en la que Seco de Lucena pidiera en *El Defensor de Granada* un plan de ensanche, la expansión urbana se había producido sobre la base de proyectos aislados de escasa entidad, mientras que la gran operación de reforma interior había quedado confiada a los estrechos límites de una empresa como la Gran Vía. No puede olvidarse que también los recursos económicos del municipio y de la burguesía local eran escasos. Concluida la obra de la Gran Vía, parece que la ciudad no encuentra fuerzas para emprender proyectos urbanos de cierta ambición³.

Los años de la Dictadura de Primo de Rivera sólo sirvieron para iniciar operaciones que terminaron siendo absorbidas por los programas de «casas baratas»⁴. El incremento de las demoliciones en el barrio de San Matías-Manigua acentuó la necesidad de edificaciones baratas en la periferia para alojar la población que comenzaba a abandonar el centro de la ciudad. El ensanche, que teóricamente se definió como una forma burguesa de producir espacio urbano, al no haberse ejecutado cuando y donde hubiera sido deseable, no permitió la «expansión burguesa» de la ciudad. Una burguesía local ciertamente débil —la prosperidad económica que dio origen a «La Reformadora Granadina» y a la Gran Vía fue un episodio muy breve—, no pudo impulsar proyectos como el de la Exposición Hispano-Africana de 1924 que, bien esbozada en sus aspectos urbanos, hubiera supuesto, probablemente, una interesante experiencia de ordenación y dotación de elementos urbanos y arquitectónicos en las áreas de expansión que serán ocupadas décadas más tarde bajo diferentes condiciones políticas, económicas y culturales.

La necesidad del planeamiento urbano había sido señalada, desde principios de siglo, para resolver globalmente los problemas del crecimiento de la ciudad acudiendo a dos operaciones convencionales de la urbanística decimonónica: la reforma interior y el ensanche. En 1891, cuando la operación de la Gran Vía está en sus inicios, Seco de Lucena, una de las personalidades más destacadas de la ciudad en ese momento, director del influyente diario local *El Defensor de Granada*, intuyendo acertadamente que aquella tiene un objetivo muy limitado desde el punto de vista de la reforma global, propuso, desde las páginas del citado diario, un programa de trabajo municipal en el que, entre otros asuntos, incluía la elaboración de un plan general de alineaciones y ensanche de la ciudad moderna, la apertura del Camino de Ronda, y la canalización de aguas potables⁵. Desde comienzos de siglo, las iniciativas para articular el planeamiento general de la ciudad —como contraoferta de la Gran Vía— girarán, en efecto, en torno a tres cuestiones solidarias: el ensanche, la reforma interior y el Camino de Ronda. Así, en los años veinte se suceden distintas propuestas que no llegan a ejecutarse. Perdida la oportunidad de la Exposición Hispano-Africana, las corporaciones municipales del Directorio fracasaron en el cumplimiento de lo establecido en el art. 217 del Estatuto Municipal, favoreciendo otras soluciones impulsadas por la iniciativa particular que encontraba interesantes beneficios para la promoción de viviendas en la legislación de *casas baratas*, al ser,

por lo demás, el único recurso para aliviar el problema de la vivienda, acentuado, en esas fechas, por los derribos que se efectuaban en el área central de los barrios de San Matías y Manigua. En esas circunstancias, el resultado más destacado de la política urbana entre 1924 y 1930 fue la construcción del Barrio Fígares, promovido y proyectado por el arquitecto Matías Fernández-Fígares, en la zona prevista para el ensanche Sur de la ciudad. Es evidente que ni el Barrio Fígares, ni la pequeña colonia de hoteles proyectada por José Fernández-Fígares en la antigua huerta del Convento de Belén, eran la solución para el problema de la vivienda o la necesidad de ordenar globalmente todos los aspectos del crecimiento y reforma de la ciudad, por lo que puede considerarse que, en 1931, el programa esbozado cuatro décadas antes por Seco de Lucena estaba aún sin cumplir.

Los años de la República no suponen ningún cambio importante en lo que se refiere a la modificación de la estructura urbana, pero sí es cierto que se intentará introducir la *racionalidad* que entonces se considera que sólo puede existir en el *plan*. Por otra parte, los escasos cinco años que transcurren entre la proclamación de la República y la sublevación militar de 1936, no permitieron el desarrollo y conclusión de expedientes como el concurso para el ensanche y reforma interior de la ciudad, convocado en 1935, aunque las propuestas y el *programa* de ordenación urbanística implícito en las bases del mismo sirvieron para orientar las primeras operaciones de posguerra y, especialmente, muchos de los contenidos del *Plan de Alineaciones* aprobado en 1951, vigente durante más de veinte años por incumplimiento del precepto de la Ley del Suelo de 1956 que obligaba a los ayuntamientos a aprobar nuevos planes con sujeción a lo dispuesto en la misma. Por otra parte, el cambio de régimen político en 1931 dificultó la ejecución de un proyecto como el Parque en la carretera de la Sierra, para el que se había convocado un concurso internacional en 1928.

Junto a las obras en el Camino de Ronda, iniciadas en la década anterior, las realizaciones del Ayuntamiento republicano se centraron en la promoción de varias obras municipales consideradas de urgencia, tales como los proyectos de abastecimiento de aguas potables, el alcantarillado y la continuación del embovedado; asimismo, emprendió la urbanización de algunas zonas intermedias entre el Camino de Ronda y el centro urbano, como la Huerta del Picón. Estas, y otras obras, tuvieron su origen antes del 14 de abril de 1931, o se concluyeron después del 18 de julio de 1936. Resulta difícil, pues, poder hablar de una política municipal, en materia de urbanismo, específicamente ligada a lo que significó la República, pero sí cabe considerar algunos aspectos que permiten hablar, en esos años, del intento de introducir criterios de racionalidad en el proceso de reforma y expansión de la ciudad, así como en la resolución de los numerosos problemas urbanos que podían detectarse en la ciudad de los años treinta, teniendo en cuenta el fuerte crecimiento demográfico experimentado desde 1900, fecha en la que se registra una población de 76.000 habitantes, hasta 1930 cuando la cifra ha ascendido hasta los 118.179 habitantes, experimentando pues un crecimiento superior al 50% entre ambas fechas⁶.

Dos temas, incluidos en la actividad municipal de estos años, suponían enfrentarse nuevamente a la mítica ganivetiana: el abastecimiento de aguas potables y el embovedado del Darro desde el puente de Castañeda hasta el río Genil. Heredados y, a la vez, transmitidos por la República, ambos eran problemas de lenta resolución en las transformaciones urbanas iniciadas a mediados del siglo XIX. La organización del abastecimiento de aguas potables ponía fuera de la escena urbana a un personaje, el aguador, esencial para la estética de la ciudad promovida por Angel Ganivet. «*En vez de crear tuberías nuevas —había dicho Ganivet— refuércese y complétese esa tubería viva, semoviente, que nadie ve por lo mismo que está a la vista de todos*». Aquí es fácil advertir la debilidad y confusión que en ocasiones aparece en el pensamiento ganivetiano sobre la ciudad: la defensa de la figura del aguador, frente a un proyecto de moderna

infraestructura, no podía ser más que el gesto testimonial de una utopía regresiva afectada por el temor romántico ante la modernización de la ciudad. «*La población —sentenciaba Ganivet— perderá uno de sus detalles más pintorescos, y el progreso no aparecerá por ninguna parte*»⁷. El aguador era, en las coordenadas del discurrir ganivetiano, una de las últimas imágenes que engalanaban el pintoresquismo de la ciudad irremediadamente perdido en la confrontación con la urbanística moderna desencadenada hacia 1850.

Sabemos cuáles eran las preocupaciones municipales más notorias en junio de 1931; en esta fecha, el Alcalde Francisco Menoyo Baños, eleva al Ministerio de Fomento un escrito en petición de que le fuera concedida al Ayuntamiento la inspección de la Sociedad Anónima «Tranvías Eléctricos de Granada». En dicho escrito se informa que la corporación «...*tiene actualmente en vías de ejecución la reforma de la ciudad en todos cuantos aspectos comprende la moderna ciencia urbanística*»⁸. Se contaba, para tal «*reforma*», con un presupuesto extraordinario de 32.500.000 ptas. del que un 87,76% correspondía exclusivamente a la reforma viaria y a los «*dos servicios más importantes*»: abastecimiento de aguas y alcantarillado. En realidad, el escrito denunciaba la explotación privada de la red de tranvías y los obstáculos que de ello se derivaban para la ejecución de las obras municipales, reclamando en consecuencia la municipalización de dicho servicio como garantía para la ejecución del inmediato plan de reformas urbanas.

En 1934, el arquitecto municipal Alfredo Rodríguez Orgaz exponía al Alcalde cuáles eran los problemas urbanos más graves que tenía planteados la ciudad. Comenzaba aludiendo a las consecuencias que se derivaban del procedimiento de las alineaciones parciales dadas a requerimiento de propietarios que deseaban edificar, haciendo uso de sus legítimos derechos. El dilema era siempre, en esos casos, o bien el estudio de las líneas solicitadas —lo que se hacía sin tener en cuenta otras consideraciones urbanísticas— o la denegación de la solicitud, lo que implicaba detener un proyecto de edificación y, en último término, se impedía la posibilidad de empleo en una ciudad en la que el paro obrero era un problema endémico, siendo una constante entre los argumentos empleados para justificar las reformas urbanas. Respecto a la primera posibilidad, Alfredo Rodríguez manifestaba: «*El estudio parcial de la alineación de una calle tiene graves inconvenientes desde el punto de vista del interés público, pues estando desligado de un estudio de conjunto de la zona y de la ciudad, carece de la visión de conjunto que el trazado de toda la alineación debe tener, y nos exponemos a comprometer la reforma posterior de la ciudad haciendo posible construcciones que han de constituir un impedimento para las nuevas vías de que conste la futura urbanización*»⁹. Sin duda, es acertado pensar en la influencia que en esta fecha pudo tener un joven arquitecto como Rodríguez Orgaz, bien informado de las corrientes innovadoras que en las dos últimas décadas habían impulsado la idea de la arquitectura y de la ciudad *racional y funcionalista*¹⁰.

Constatado este tipo de problemas, no puede sorprender que una vez más se reclame la solución de un «*plano de urbanización*» para Granada, del que decía: «*Creo conveniente insistir en la urgencia del mismo hasta el punto de que podría decir que es el problema más urgente e importante que un Ayuntamiento moderno tiene planteado, puesto que este plano de urbanización es el índice de las reformas urbanas y supone la guía que ha de dirigir la política municipal en el desarrollo de la ciudad, impidiendo un desenvolvimiento anárquico que haga imposible una organización urbana donde los problemas del tráfico, vivienda, trabajo y expansión de sus habitantes estén resueltos con arreglo a las exigencias de la vida moderna*». Palabras que confirman sobradamente el interés y la actualidad de los conocimientos en materia urbanística que poseía Rodríguez Orgaz. Su mención de una «*organización urbana*» moderna en la que estuvieran resueltos los problemas del *tráfico*, la *vivienda*, el *trabajo*, y la *expansión* de sus habitantes, coincide plenamente con el programa y conclusiones de los debates del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna que se había celebrado en 1933 a bordo del «*Patris II*» navegando desde Marsella

a Atenas, y del que se había dado una amplia información en el número 12 de la revista *A.C. Documentos de Actividad Contemporánea*, la publicación del G.A.T.E.P.A.C.¹¹.

La idea de contar con un «*plano de urbanización*» se había planteado muchos años antes, como hemos visto al recordar la petición que hiciera Seco de Lucena en 1891, pero ahora se veía favorecida por la nueva política municipal decidida a llevarlo a cabo tras el fracaso de las experiencias del Directorio Militar en los años precedentes. Un paso fundamental había sido el encargo al Instituto Geográfico del levantamiento del plano de la ciudad a distintas escalas, pero dificultades de presupuesto habían impedido la culminación de dicho trabajo. Como medida urgente, hasta tanto no se dispusiera de un plan general de urbanización, Rodríguez Orgaz proponía acotar las zonas urbanas sometidas a «*reforma total*», en las que se prohibía no sólo la nueva edificación, sino también las obras de consolidación de los edificios existentes en las mismas. Esas zonas, a propuesta del arquitecto municipal, serían las siguiente: la Manigua, que en esa fecha tenía ya un proyecto de reforma aprobado; el barrio de San Lázaro; los terrenos que se extendían entre la Avenida de la República (la antigua Avenida de Alfonso XII y hoy Avda. de la Constitución) y la Fuente Nueva; las áreas del barranco del Abogado, Camino nuevo del Cementerio y carretera de la Sierra, «*...zona natural de prolongación de los Mártires y construcción de futuro parque de Granada*» —afirmación de la que se desprende que, al menos en esa fecha, el proyecto del parque seguía presente en la política municipal del nuevo ayuntamiento republicano—; y, finalmente, la zona del barrio de San Ildefonso, Cuesta de la Alhacaba, Real de Cartuja, Larga de San Cristóbal y Carretera del Fargue, es decir, una de las zonas más degradadas de la ciudad en la que se había ido asentando buena parte de la población asalariada con menores recursos.

Rodríguez Orgaz consideraba que con estas medidas sería posible «*...ordenar provisionalmente el desarrollo de la ciudad evitando constantes conflictos al Ayuntamiento y facultando la posible reforma al no permitir la elevación artificial del precio de los terrenos que ya de antemano se saben que han de ser objeto de expropiación para la expansión futura de la ciudad*». Es evidente, pues, que los juicios del arquitecto municipal eran sobradamente correctos; sirvieron, al menos, para que el Ayuntamiento diera el definitivo impulso para la convocatoria de un concurso de proyectos para el ensanche y la reforma interior de Granada, del que nos ocuparemos más adelante.

La Huerta del Picón

Mientras tanto, un ejemplo de las dificultades derivadas de la falta de un plan general de extensión para hacer frente a las necesidades de una población que todavía permanecía prácticamente encerrada en los límites del caserío urbano fijado en el siglo XVIII, puede ser el proyecto, de iniciativa particular, para la urbanización de la Huerta del Picón. En febrero de 1931, Angel Casas firmaba un *Proyecto de alineación de los callejones de la Fuente Nueva y del Picón*, en el que se consideraba la conexión del Camino de Ronda con esta parte de la ciudad¹²; en marzo de ese año, un grupo de propietarios solicitan la aprobación de un proyecto de parcelación redactado por José F. Giménez Lacal.

El proyecto consistía en la apertura de una vía de prolongación del Carril del Picón hasta el callejón de Fuente Nueva, y de dos calles perpendiculares a aquella. En la memoria del proyecto, Giménez Lacal señalaba que con su realización se «*...iniciaría la urbanización de una zona que por su situación es uno de los ensanches más indicados de la población*». No habiendo obtenido la aprobación solicitada en 1931, en

1934 los promotores reclamarán la conclusión del expediente. En un primer informe municipal, firmado por Alfredo Rodríguez Orgaz, se proponía no acceder a la solicitud, dado que, en fecha reciente, el Ayuntamiento había acordado la confección de un plan de extensión de Granada, en el que estaba comprendida la Huerta del Picón, por lo que, con evidente razón, no creía oportuno aprobar la urbanización de aquellos terrenos, para no comprometer futuras determinaciones del plan general de ensanche. A pesar de esto, el informe favorable de otro arquitecto municipal permitirá la aprobación definitiva del proyecto en diciembre de 1934, pocos meses antes de la convocatoria del concurso de anteproyectos para la reforma y el ensanche de la población, y a pesar también del informe negativo de la Junta Provincial de Sanidad. La «colocación de obreros» y el temor a que la iniciativa privada se retrayese de la construcción de viviendas fueron los argumentos de mayor peso para la aprobación por parte municipal de la urbanización de aquellos terrenos, aunque ello implicara defectos de procedimiento y, lo que sería más importante, el incumplimiento de la normativa sobre urbanización y construcción recogida en el Estatuto Municipal y en el Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de 1924¹³.

Las obras en el Camino de Ronda

El proyecto y la idea de trazar un Camino de Ronda de la población se remontan a finales del siglo XIX, planteándose de forma paralela al inicio de la Gran Vía de Colón. En 1891, el Ayuntamiento estudiaba la expropiación de terrenos para dicha obra. Desde esa fecha, son numerosas las ocasiones en las que el proyecto intenta llevarse a cabo; así, en 1898, la Comisión de Ornato del Ayuntamiento acordaba solicitar al Gobierno la elaboración de un proyecto de carretera que enlazara las carreteras de Granada-Motril y Málaga-Bailén, ofreciéndose el municipio a hacerse cargo de las expropiaciones. Esta petición daría como resultado un proyecto del ingeniero Albelda, en el que se contemplaba la realización de una carretera de primer orden, de 2.617 m. de longitud total, que conectaría la Cruz Blanca con el comienzo de la carretera de Motril. Es pues la primera ocasión en la que la idea de crear una vía de enlace entre las carreteras de Málaga y de Motril llega a concretarse en los planos de un proyecto. A los lados de la misma, el Ayuntamiento se comprometía a crear paseos que configurasen un espacio urbano semejante al bulevar, tan estimado por los reformadores de la ciudad burguesa del diecinueve, desde que Colbert, en el siglo XVII, defendiera la conveniencia de transformar el espacio ocupado por las fortificaciones parisinas en amplios y soleados paseos públicos, réplica de los paseos que se abrían en el espacio áulico por excelencia de la ciudad de Versalles.

El proyecto Albelda no llegó a ejecutarse en la forma y momento previsto, pero condicionó el futuro planteamiento de la obra de circunvalación. La iniciativa quedó paralizada hasta que, en 1915, el Ministerio de Fomento ordenó a la Jefatura de Obras Públicas de Granada el estudio de un nuevo proyecto de carretera de enlace, limitando su anchura a 7 m. Al año siguiente, el Ayuntamiento solicitaba su ampliación a 8 m. y, en 1919, se decidía que tuviera una anchura de 20 m. «...con objeto de que se construyera una gran avenida que embellecería extraordinariamente la urbanización»¹⁴. Se mantenía, en esa fecha, el compromiso de hacerse cargo de las expropiaciones necesarias. En 1920, el Consejo de Ministros aceptaba la propuesta del Ayuntamiento, pero, nuevamente, la iniciativa queda paralizada.

El proyecto de exposición Hispano-Africana permitió volver a plantear una idea que era ya, en 1925, una antigua aspiración de las autoridades municipales. En aquel año, el Conde de las Infantas viajó a Madrid

para solicitar apoyo económico para el proyecto de exposición y, al mismo tiempo, gestionar la asignación, en los presupuestos del estado, de una cantidad para la ejecución de las obras del Camino de Ronda. Según su testimonio, durante su estancia en Madrid había tenido la oportunidad de manifestar al general Primo de Rivera la importancia que tenía para Granada la urgente realización del proyecto, ya que era el límite del ensanche previsto y también de los terrenos de la exposición Hispano-Africana. Al mismo tiempo, el Conde de las Infantas pedía al ingeniero Santa-Cruz el proyecto existente para la carretera de enlace, con el objetivo de que el Ayuntamiento pudiera estudiar cualquier modificación.

Resultado de ello es que, en 1926, el Ayuntamiento aprobaba una extensa memoria del Conde de Tobar — Delegado de Fomento—, en la que se contemplaba una vía de 25 m. de anchura y la decisión de la corporación de hacerse cargo de las expropiaciones que fueran necesarias para el comienzo de las obras. Tres años más tarde, el Gobierno aprobaba la nueva propuesta municipal; el presupuesto de las obras, elaborado por la Dirección General de Obras Públicas, ascendía a 743.263,22 ptas. de las cuales el estado pagaba 364.254,40 ptas. y el Ayuntamiento 379.018,17 ptas. Respecto al trazado del proyecto Albelda, el nuevo tenía alguna variante, aproximándose su longitud a los 3 km., y desembocando en la carretera de Bailén-Málaga, en las proximidades de las cocheras de tranvías. Anunciada la subasta de las obras, en 1930, y no habiéndose presentado ningún contratista, se acordó que se realizaran por administración. Finalmente, los trabajos comenzaron en diciembre de 1930.

Las obras iniciadas a finales de 1930 quedaron suspendidas en febrero de 1933, a causa de que el Ayuntamiento había incumplido sus compromisos económicos, debiendo la cantidad de 536.221,10 ptas. Al paralizarse las obras, el Camino de Ronda había alcanzado la mitad de su trazado, quedando interrumpido a la altura de las Casillas de Prats, faltando el tramo hasta enlazar con la carretera de Málaga [Fig. 1]. Siendo Alcalde Miguel Vega Rabanillo, se llegó a una fórmula de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas para reducir la cantidad antes citada a 335.158,70 ptas. que el Ayuntamiento abonaría en tres anualidades. Gracias a ello, las obras se reanudaron en 1935, cuando se hizo efectiva la primera cantidad anual. Junto a estos gastos, el Ayuntamiento tendría que hacerse cargo de las indemnizaciones derivadas de las expropiaciones de terrenos afectados por el trazado del último tramo del Camino; en 1935, esta cantidad se calculaba en, aproximadamente, 400.000 ptas.

El convenio por el cual el estado se hacía cargo de la construcción del Camino de Ronda fue sancionado por Orden de 4 de enero de 1936 de la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas. A finales de este año, el Teniente de Alcalde Delegado de Fomento exponía a la Comisión Gestora que se había hecho cargo del Ayuntamiento, tras el golpe militar del 18 de julio, la situación económica de las obras, y proponía, entre otros aspectos, que se redactara un proyecto municipal para enlazar la vía de ronda con las principales calles del centro urbano, dotándola, al mismo tiempo, de los necesarios servicios de alcantarillado, aguas y alumbrado. Se trataba de estructurar el vacío urbano que había quedado entre el viejo casco urbano y la nueva vía delimitadora de la zona de ensanche declarada en los años veinte. Si hasta esa fecha el Camino de Ronda constituía el hecho físico necesario para fijar el límite de una zona de ensanche—de acuerdo con la legislación vigente—, además de servir como *carretera* de enlace entre las de Motril y Málaga, a partir de los años veinte, y sobre todo desde 1951, el planeamiento lo concibe como eje de apoyo para extender una red viaria paralela que irá permitiendo sucesivas estrategias de ocupación de la Vega, sin llegar a comprender el tratamiento especial que hubiera requerido un espacio periférico tan estrechamente ligado a la ciudad por razones históricas, paisajísticas y culturales.

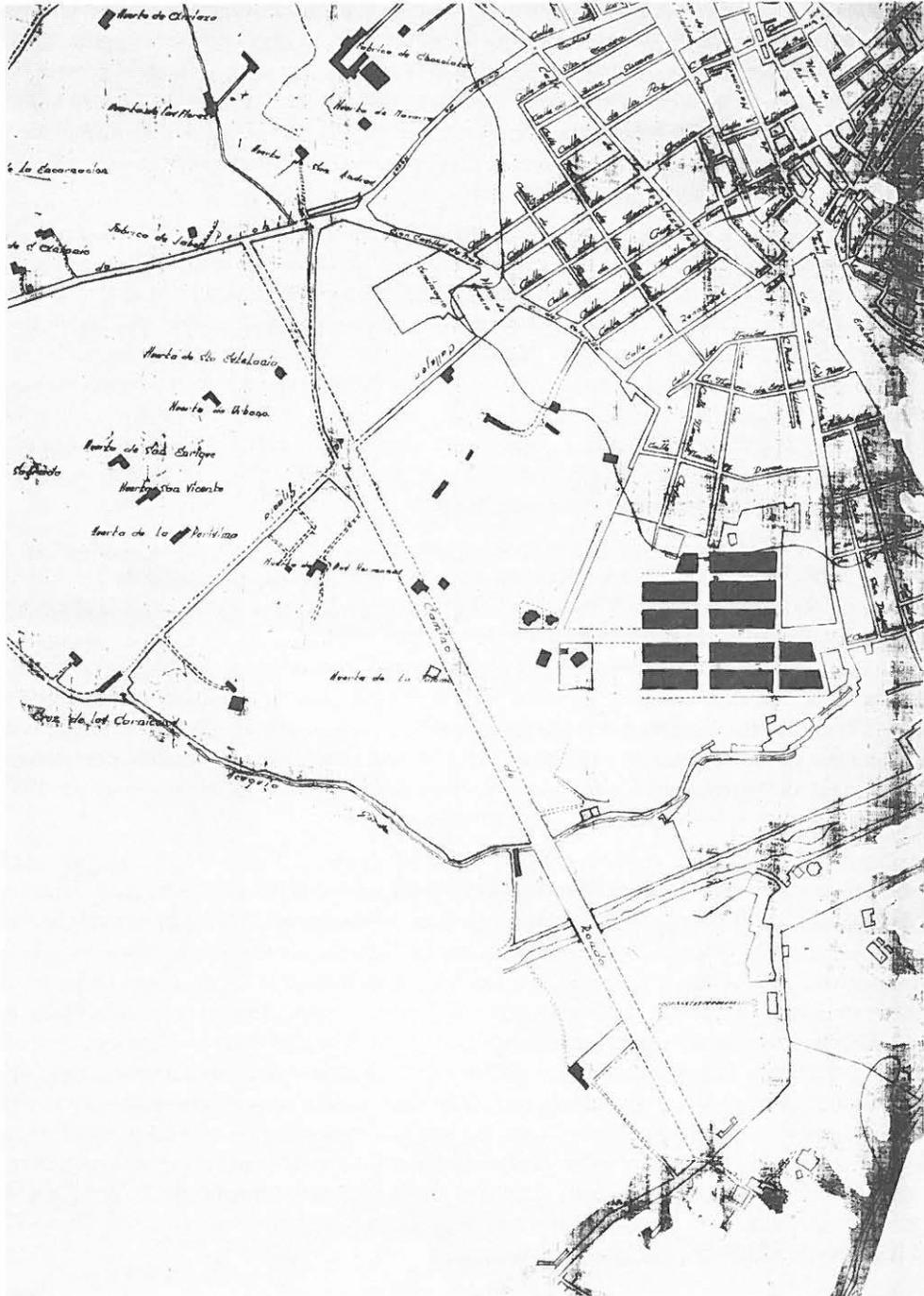


Fig. 1.- Trazado del Camino de Ronda. Plano de Granada, 1935.

El concurso para el ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1935

El Estatuto Municipal promulgado en 1924 había establecido la obligatoriedad de redactar planes de ensanche en los municipios que reunieran unas determinadas circunstancias. El art. 217 señalaba que: «*Los Municipios mayores de 10.000 almas que en el periodo de 1910 a 1920 hayan experimentado un aumento de población superior al veinte por ciento y que al promulgarse la presente ley no tengan aprobado un plan de ensanche o extensión, procederán, en el plazo máximo de cuatro años, a redactar los proyectos de dichos planes de ensanche o extensión*». No habiendo cumplido con este mandato los ayuntamientos del Directorio Militar, en los años de la República se intentará la reorientación de actuaciones precedentes, englobándolas en un plan de urbanización que se esperaba formalizar a través de la convocatoria de un concurso de memorias y anteproyectos para el ensanche y la reforma interior de la ciudad. La vía del concurso estaba contemplada en los artículos 4º y 9º del Reglamento de Obras de 1924. Ese mismo año, el concejal Gabriel Galdó proponía al Cabildo la convocatoria de un concurso de proyectos para el ensanche, que proporcionara orientaciones exactas sobre comunicación, zonificación, parques, estanques, y otras necesidades urbanas. En los últimos años se había intensificado la cuestión del ensanche y el problema de la reforma interior, aunque el concurso sólo llegaría a convocarse en 1935, siendo alcalde Miguel Vega Rabanillo.

Aunque desde el principio se había pensado en un concurso de *proyectos*, las obligaciones que esto implicaba para la administración municipal, tanto de orden económico como técnicas, determinó que se acordase convocar el concurso sólo para *anteproyectos*, lo que reducía notablemente el coste del mismo y simplificaba la documentación técnica que el Ayuntamiento hubiera tenido que aportar a los concursantes.

Las bases del concurso

Las primeras bases estaban redactadas en 1932 cuando todavía se pensaba en la convocatoria de un concurso de *proyectos*. En ellas se determinaba que la *reforma interior* se fijaría mediante un *trazado viario* que permitiera resolver «...*las deficiencias del trazado actual y tienda a dar fácil comunicación con la zona de ensanche*», y, al mismo tiempo, mediante el «*saneamiento de sectores abandonados*» en los que se procedería a crear espacios libres y a una «*estratégica distribución*» de edificios públicos. Del *ensanche* se establecía la necesidad de fijar su extensión de acuerdo al crecimiento demográfico de la población, así como el estudio de las vías de enlace entre las principales carreteras y el viejo núcleo urbano, fijándose también el emplazamiento más conveniente para espacios libres y edificación pública o equipamiento. En la Memoria se exigía que figurase la valoración de las fincas rústicas y urbanas afectadas por la reforma o ensanche en previsión de «...*una futura municipalización del suelo*», problema que estaba siendo objeto de un amplio debate técnico y político desde los años veinte¹⁵.

Como programa mínimo para la redacción de los proyectos, las bases establecían una serie de directrices: considerar el emplazamiento de las estaciones ferroviarias de mercancías y viajeros para estudiar la posibilidad de una nueva estación en torno a la cual se ordenase «...*la zona fabril e industrial y sus anejos de viviendas*»; sería obligado proyectar las vías principales de circulación «...*completamente urbanizadas y dotadas de todos los servicios municipales, incluso de un esquema de medios rápidos de comunicación*»; se incluirían también unas Ordenanzas para la edificación en cada zona, que, en el caso de las «*grandes avenidas*», deberían fijar «...*módulos arquitectónicos que impongan a los futuros constructores servidumbres*

de conveniencia estética general que eviten las medianerías al descubierto, desarmonía en la altura de las edificaciones, etc.». Pero lo más importante consistía en que las Ordenanzas deberían de fijar «...los diversos coeficientes de superficie edificada de los distintos núcleos y zonas», exigencias que aparecían detalladas en el Estatuto Municipal.

Los proyectos estarían formados por una serie de documentos entre los que cabe destacar el plano de espacios verdes (a escala 1:4.000), el de *establecimientos públicos* a la misma escala, el plano de reforma del barrio de La Manigua (escala 1:300), el estudio de los tipos de manzana y parcelación propuesta, y el estudio de los tipos de casas colectivas y unifamiliares para la clase obrera que pudieran servir para construir hasta un total de 10.000 viviendas cuando se dieran las condiciones políticas que facilitarían la municipalización de este importante sector económico, no prevista en el Estatuto Municipal, pero que era uno de los objetivos de la política social del gobierno republicano.

Posteriormente, la Comisión de Fomento acordaría, en sesión de 19 de noviembre de 1935, teniendo en cuenta que el Ayuntamiento no disponía de la información urbanística suficiente para que los concursantes elaborasen los proyectos requeridos por las anteriores bases, que sólo procedía convocar un concurso de *anteproyectos* con los cuales obtener una serie de ideas generales que posteriormente pudieran ser desarrolladas por los servicios municipales. En consecuencia, las nuevas bases resultaban menos exigentes en cuanto al detalle y grado de elaboración de las propuestas de ordenación, pero incorporaban una exigencia que no figuraba en las anteriores al especificar que los anteproyectos deberían de tener en cuenta «...el carácter artístico de la ciudad, a fin de cumplir lo legislado sobre conservación de ciudades artísticas, fijando cada concursante el criterio a seguir en la confección de unas ordenanzas que regulen la edificación en los barrios artísticos de la población». Es esta una de las primeras ocasiones en las que la administración municipal parece dispuesta a cumplir con las obligaciones derivadas del Real Decreto Ley de 9 de agosto de 1926 sobre la Defensa de la riqueza monumental y artística nacional, en la que por primera vez en la legislación española aparece la figura de la *ciudad artística*, aunque nunca llegó a tener una adecuada respuesta normativa por parte del Ayuntamiento¹⁶. Finalmente, las nuevas bases establecían que el autor del anteproyecto ganador recibiría el encargo de la redacción definitiva de un proyecto general de reforma interior y ensanche en el plazo de seis meses.

La convocatoria del concurso se hizo pública el 27 de noviembre de 1935. Al mismo se presentarían seis anteproyectos elaborados por E. Pecourt Betés, Alfonso Jimeno y José Paz Maroto, Matías y José Fernández Fígares, Francisco Robles Jiménez, Francisco Prieto-Moreno y Pedro Bigador, y M.A. Setién. De todos ellos, cuatro eran arquitectos granadinos. Los hermanos Fernández-Fígares pertenecían a una generación que, iniciando su actividad profesional en los primeros años del siglo, se mantuvo siempre vinculada a los modelos arquitectónicos de la cultura ecléctica. Entre ambos, proyectaron un gran número de edificios para la burguesía local, tanto inmuebles de renta como viviendas unifamiliares, y edificios para instituciones. En la década anterior habían proyectado las dos operaciones urbanísticas más importantes de la época: el barrio Fígares y la colonia de hoteles de la Huerta de Belén. Francisco Robles Jiménez y Francisco Prieto-Moreno eran arquitectos más jóvenes que habían obtenido el título en fecha muy reciente. Francisco Prieto-Moreno y Pedro Bidagor mantuvieron durante muchos años una estrecha colaboración, llegando ambos, como es sabido, a ocupar importantes cargos públicos relacionados con el urbanismo y la arquitectura a partir de 1939.

Las calificaciones del jurado

El jurado calificador, constituido ya en plena guerra civil, estaba presidido por Miguel del Campo Robles, Presidente, a su vez, de la gestora municipal que se hizo cargo del Ayuntamiento al comienzo de la guerra, José Méndez Rodríguez-Acosta, Modesto Cendoya, Angel Casas y Miguel Castillo Moreno, los tres últimos arquitectos municipales. El fallo se hizo público en mayo de 1937, declarando desierto el primer premio y otorgando las máximas calificaciones a las propuestas de Francisco Robles y a la presentada conjuntamente por Alfonso Jimeno y José Paz. Ambas pasaban a ser propiedad del Ayuntamiento.

El jurado calificador había fijado una serie de temas con arreglo a los cuales procedió a enjuiciar cada memoria-anteproyecto. Los miembros del jurado decidieron clasificar y calificar las distintas propuestas de acuerdo con unos valores que determinaban la importancia concedida a cada una de las intervenciones de reforma, ensanche y equipamiento. Del examen de la Tabla I puede observarse que los dos problemas urbanos considerados de mayor importancia eran la prolongación de la Gran Vía y la ordenación de la zona de ensanche y su unión con el centro histórico. A continuación figuraban, con la misma valoración, la reforma de la Manigua y las soluciones para un nuevo acceso a la Alhambra.

Un tercer bloque más numeroso estaba constituido por los problemas de las transversales de la Gran Vía, la Carrera del Darro y la Cuesta del Chapiz, el acceso al barrio del Albaicín, la reforma de los barrios de San Lázaro y de Capuchinos, la creación de parques y jardines, la dotación y emplazamiento de edificios públicos, y finalmente las propuestas relacionadas con la declaración de Granada como Ciudad Artística en 1929, de acuerdo con lo dispuesto en el citado RDL de 1926.

En cuarto lugar figuraban el acceso al barrio del Realejo, la ordenación del entorno próximo a la Catedral, y la prolongación del Paseo del Salón. En quinto lugar aparecían clasificadas las soluciones para una *vía de turismo* y de circunvalación general. A continuación figuraba un bloque de intervenciones constituido por el ensanche de la calle Reyes Católicos, el enlace entre la Cuesta del Chapiz y la carretera de Murcia, el sector de San Juan de Dios y Fuente Nueva, la estación del ferrocarril, la prolongación del Camino de Ronda, el circuito de comunicación entre el centro y el Camino de Ronda, el estudio de la parcelación, el emplazamiento de una estación de autobuses, y la redacción de nuevas Ordenanzas de construcción que reemplazasen a las aprobadas en 1904.

Sólo en último lugar aparecía el enlace entre Puerta Real y el Camino de Ronda, lo que no deja de ser llamativo si se tiene en cuenta que será precisamente esta operación, a partir de los años cincuenta, la que dé lugar a una de las zonas de mayor actividad especulativa e inmobiliaria, en torno al eje definido por la calle Recogidas, cuando ni siquiera sea posible la ejecución disciplinada de las previsiones contenidas en el *Plan de Alineaciones* aprobado en 1951 siendo alcalde, y su principal impulsor, Antonio Gallego Burín.

Vistas en conjunto, predominaban las intervenciones relacionadas con la modificación de la estructura viaria, ya fuera por el ensanche de vías existentes, por la prolongación de otras de tanta importancia como la Gran Vía —resolviendo la necesidad de abrir transversales a la misma—, o por nuevas vías de enlace y acceso a determinados barrios históricos (Realejo, San Matías, Albaicín) para favorecer su incorporación a una estructura urbana *moderna*, de manera semejante a lo ocurrido con la antigua medina musulmana al abrirse la Gran Vía, sin excesiva preocupación por los efectos destructivos que tales intervenciones causarían en el patrimonio arquitectónico y en la fisonomía de una ciudad declarada de valor *artístico* en 1929.

Como se ha adelantado, el fallo del jurado, hecho público el 8 de mayo de 1937, declaraba desierto el primer premio al no alcanzar ninguno de los concursantes la mitad de la puntuación máxima con la que se

había clasificado el conjunto de todas las intervenciones (ver Tabla I). El segundo premio fue concedido al trabajo presentado por Francisco Robles Jiménez y el tercero al presentado conjuntamente por Alfonso Gimeno y José Paz, pasando ambos a ser propiedad del Ayuntamiento.

TABLA I
CLASIFICACIÓN DE TEMAS

Propuesta	PM	Pec.	Set.	Fig.	Gim.	Rob.	Pri.
Prolongación Gran Vía	20	0	0	1	0	15	10
Ensanche Reyes Católicos-Puerta Real	5	1	0	2	1	4	4
Enlace Puerta Real-Camino Ronda I	2	1	2	2	2	2	2
Manigua	15	0	1	2	4	8	7
Acceso al Realejo	8	0	0	1	0	5	4
Transversales de la Gran Vía	10	0	3	5	9	5	5
Alrededores de la Catedral	8	2	1	4	7	4	4
Carrera del Darro y enlace Cuesta Chapiz	10	1	3	8	0	4	8
Acceso al Albayzín	10	0	0	0	0	3	0
Acceso a la Alhambra	15	0	0	0	0	0	0
Enlace Cuesta Chapiz-Carretera de Murcia	5	0	0	1	4	0	0
Barrio de San Lázaro y Capuchinos	10	0	1	1	2	9	3
San Juan de Dios y Fuente Nueva	5	1	1	1	4	3	3
Estación	5	0	5	4	2	3	3
Prolongación del Camino de Ronda	5	0	0	2	5	2	4
Prolongación del Salón	8	0	4	5	0	7	3
Vía de Turismo y Circunvalación general	6	0	0	2	4	1	1
Circuito Centro-Camino de Ronda	5	0	3	2	1	5	1
Zona de ensanche y unión con centro	20	3	4	12	18	12	9
Parques y jardines	10	1	1	3	8	6	4
Parcelación	5	3	0	1	2	3	2
Edificios públicos: mercados, matederos...	10	2	2	1	2	0	0
Estación de autobuses	5	1	2	1	0	0	0
Ciudad artística	10	1	2	0	8	1	3
Ordenanzas	5	3	0	0	4	1	1
TOTALES	217	20	35	61	87	103	81

PM: Puntuación Máxima; **Pec.:** E. Pecourt; **Set.:** M. A. Setién; **Fig.:** Matías y José Fernández-Figares; **Gim.:** Alfonso Gimeno; **Rob.:** Francisco Robles Jiménez; **Pri.:** Francisco Prieto-Moreno y Pedro Bidagor.

Francisco Robles había obtenido la mejor calificación en diez de las veinticinco intervenciones valoradas por el jurado [Figs. 2-3]. Entre ellas se encontraban la propuesta de prolongación de la Gran Vía de Colón a través del barrio de San Matías hasta enlazar con la plaza de Mariana Pineda; la reforma de la Manigua; el acceso al Realejo mediante la comunicación directa entre las plazas de Santo Domingo y la de los Campos; el acceso al Albaicín mediante el ensanche de la Cuesta de la Alhacaba creando una calle adosada a la muralla que siguiendo por la plaza del Salvador enlazaba con la Cuesta del Chapiz; la ordenación del barrio de San Lázaro y Capuchinos; la prolongación del Paseo del Salón hacia el W. siguiendo el cauce del río Genil creando nuevos jardines y un *paseo de coches*; el circuito interior de circunvalación que arrancando del Puente de Castañeda llegaba hasta la plaza del Gran Capitán; Varias de estas propuestas se tendrían en cuenta en el planeamiento posterior al hacerse cargo Francisco Robles del estudio definitivo del ensanche y de la organización de una Oficina Técnica¹⁷, al mismo tiempo que se le encomendó la confección de un nuevo plan de reforma interior de la Manigua, segregado, así, de la unidad técnico-jurídica que, en los años de la República, se había buscado para el ordenamiento urbanístico de Granada.

Del resto de los anteproyectos presentados cabe señalar la extrema dureza de varias de las intervenciones previstas por los hermanos Fernández-Fígares, que los mismos miembros del jurado consideraron antieconómicas y desproporcionadas por el impacto destructivo sobre la ciudad histórica [Figs. 4-5]. Se trataba, en efecto, de las nuevas vías propuestas para acceso al Realejo y comunicación con la plaza del Carmen; los ensanches de las calles Reyes Católicos y San Jerónimo; o la nueva vía de enlace entre la Cuesta del Chapiz y la carretera de Murcia «...una calle recta que juzgamos impropia del barrio tanto por su alineación como por su anchura». No obstante, los mismos arquitectos granadinos alcanzan la máxima puntuación, junto con Prieto-Moreno y Pedro Bidagor, al proponer un circuito de circulación en sentido único entre la Carrera del Darro y la calle de San Juan de los Reyes, «convenientemente ensanchada» esta última, lo que suponía su conexión directa con la Cuesta del Chapiz y la unión con la Gran Vía a través de las calles Calderería y Cárcel Baja. Se trataba, en definitiva, de un conjunto de propuestas que entendía la reforma del centro urbano con las limitaciones de una metodología basada en el saneamiento de la estructura viaria mediante trazados superpuestos al tejido histórico de la ciudad. Era, con poca actualización, el mismo *espíritu de Haussmann* del que Engels había sido uno de los primeros en denunciar como estrategia de la burguesía para hacerse con el control y dominio de la ciudad en tanto espacio económico, mercado especulativo y lugar predilecto para la generación de plusvalías¹⁸.

Gimeno y Paz, que obtuvieron el tercer premio, proponían, a juicio del jurado, las soluciones más estudiadas para las transversales de la Gran Vía y, por su «acierto artístico», para la ordenación de los alrededores de la Catedral. Asimismo obtuvieron la mejor calificación en la propuesta de enlace entre la Cuesta del Chapiz y la carretera de Murcia, en la de prolongación del Camino de Ronda cruzando la carretera de Motril hasta enlazar con una Gran Vía de Circunvalación, en la de ordenación de la zona de ensanche; en la de creación de parques y jardines; y finalmente en las normas de protección de la ciudad artística y en las ordenanzas de construcción. Prieto-Moreno y Pedro Bidagor obtuvieron la tercera mejor puntuación entre los concursantes, destacando, a juicio del jurado, las soluciones propuestas para acceder al Realejo y comunicar con el Campillo, y el ensanche de la calle Reyes Católicos. Sorprende, por último, que ninguno de los concursantes estudiase los nuevos accesos de la Alhambra, a pesar de ser uno de los problemas más valorados en la clasificación de propuestas que hiciera el jurado (Tabla I), como también resulta elocuente el escaso interés por las propuestas de equipamiento, lo que confirma el carácter eminentemente *viario* de la metodología empleada tanto para la reforma interior como para el ensanche.

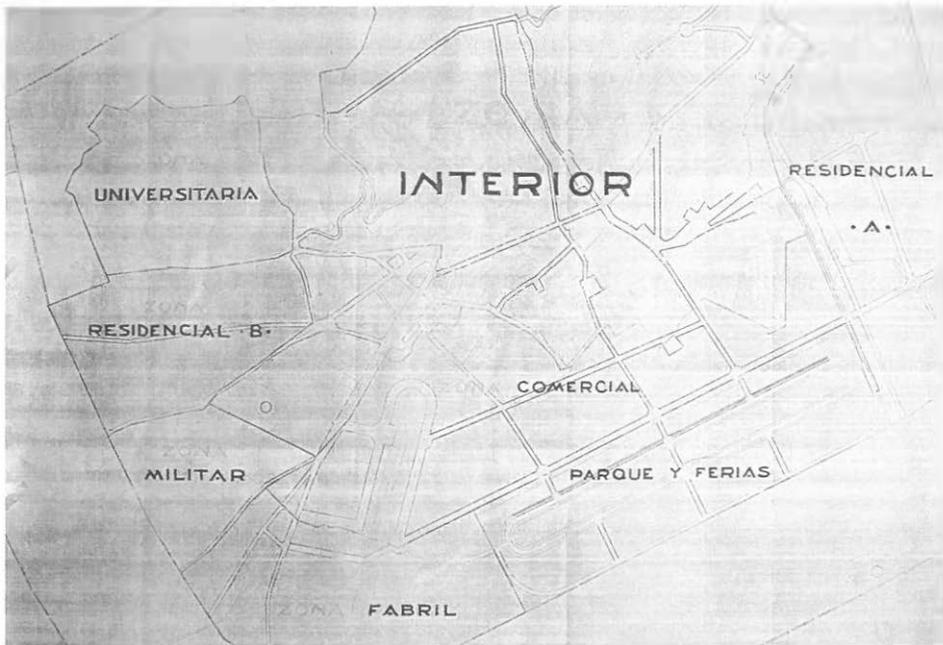


Fig. 4.- Matías y José Fernández-Fígares, *Anteproyecto de reforma interior y ensanche de Granada*, 1935.



Fig. 5.- Matías y José Fernández-Fígares, *Anteproyecto....*, 1935 (detalle).

Las propuestas de 1935 y el Plan de Alineaciones de 1951

En su conjunto, las soluciones urbanísticas contempladas traducen —con las limitaciones de un anteproyecto— los procedimientos del planeamiento urbano en los años treinta que todavía permanecía anclado en unas técnicas de ordenación del espacio basadas casi exclusivamente en la fijación de alineaciones y en rígidos esquemas de zonificación, sobre los cuales asientan las intervenciones de posguerra, evidenciando la continuidad entre los programas urbanos anteriores y posteriores al enfrentamiento civil, a pesar de la frecuente negación que de esa realidad se hizo por parte de los responsables políticos de la nueva administración¹⁹.

En 1938 era nombrado Alcalde Antonio Gallego Burín, uno de los intelectuales granadinos más destacados y de mayor prestigio en la ciudad de la primera mitad del siglo veinte, quien desde el primer momento expresó su deseo de ocuparse de la reforma urbana para «...mantener limpia y clara, bajo esta luz serena, su espléndida silueta de ciudad de Arte», pero añadía «...sin frios y muertos narcisismos arqueológicos y, mucho menos, sin estúpidos caprichos modernizadores»²⁰. Del significado de las intervenciones urbanas dirigidas por Gallego Burín se ocupó con gran acierto Julio Juste²¹, por lo que sólo me interesa en esta ocasión subrayar la relación estrecha que existe entre las propuestas del *Anteproyecto de ordenación de la ciudad de Granada*, presentado por Gallego Burín en 1943 [Fig. 6], o el definitivo *Plan de Alineaciones* aprobado en 1951, y los estudios de ordenación presentados al concurso de 1935. De entre estos últimos, es el anteproyecto de Francisco Robles el que sin duda sirvió de base para los trabajos de planeamiento dirigidos por Gallego Burín, a pesar de que él mismo parecía ocultar tales precedentes al decir, en 1943, que «...hasta hoy, y eso podemos decirlo con orgullo, no ha existido un plan de conjunto de alineaciones y ordenación de la urbe»²².

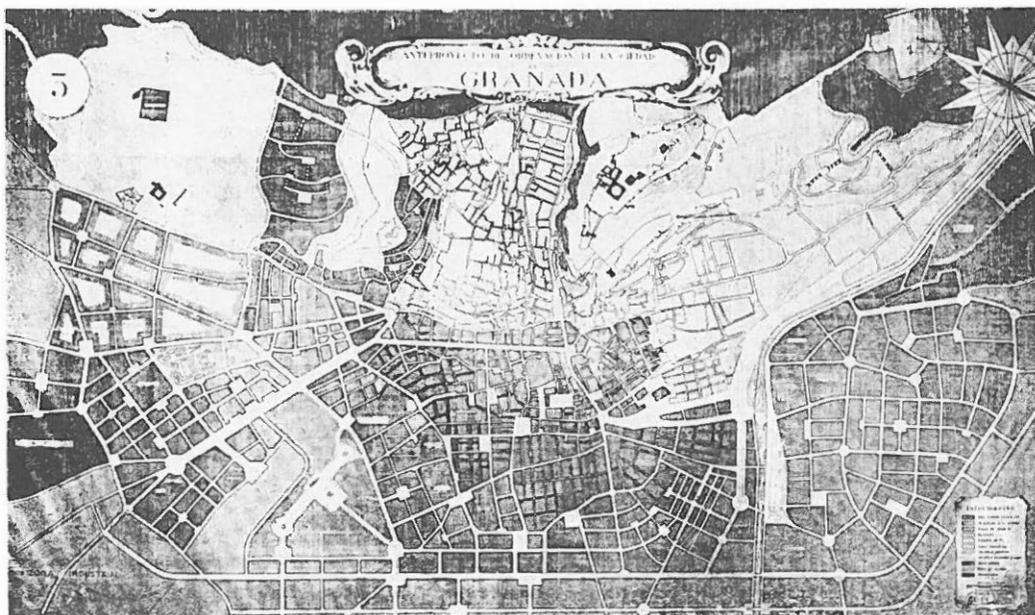


Fig. 6.- *Anteproyecto de ordenación de Granada, 1943.*

Si es cierto que no se había llegado a aprobar definitivamente ningún plan, no es menos importante la existencia de unos antecedentes —que además se encontraban en las oficinas técnicas municipales cuando Gallego Burín toma posesión de la Alcaldía— que serán el fundamento de algunas de las actuaciones posteriores y el primer intento de someter a debate público los contenidos de la ordenación global de la ciudad. No sólo pueden advertirse ciertas propuestas del anteproyecto de Robles que posteriormente serán ejecutadas durante el mandato de Gallego Burín, sino que también existe una coincidencia general entre la distribución de zonas de usos especializados sugerida por Robles y la zonificación regulada por el plan de 1951. En todo caso, más importante incluso que el trasvase de propuestas de un documento urbanístico a otro, resulta ser el hecho de que en 1938, cuando Gallego Burín se hace cargo de la alcaldía, los servicios técnicos municipales —organizados en 1937 por Francisco Robles— disponían ya de un abundante y variado material de estudio para el futuro planeamiento urbano de la ciudad, proveniente de los anteproyectos presentados al concurso convocado en 1935.

NOTAS

1. MONCLUS FRAGA, Francisco Javier. «Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de embellecimiento a la reforma global de la ciudad en el siglo XVIII», *Ciudad y Territorio*, 79 (1989), pp. 25-40.
2. Véase PICCINATO, G. *La costruzione dell'urbanistica. Germania (1871-1914)*, Roma, Officina Edizioni, 1974, en especial, el cap. 6: «Il piano regolatore».
3. MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*. Granada, Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Granada, 1986; y del mismo autor, «Cambio económico y reforma interior urbana: la Gran Vía de Granada», en *Ciudad y Territorio*, abril-junio (1986), pp. 17-32.
4. ISAC, Angel. «Transformación urbana y renovación arquitectónica en Granada. Del Plano Geométrico (1846) al Gran Parque (1928)», *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, XVIII (1987), pp. 207-229.
5. De hecho, el Ayuntamiento acordaba el 23 de octubre de 1891 el levantamiento del *plano de alineación y ensanche* de la ciudad, lo que no llegaría a realizarse.
6. BOSQUE MAURELL, Joaquín. *Geografía urbana de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1988, p. 108.
7. GANIVET, Angel. *Granada la bella*, Granada, Editorial Albaicín, 1968, p. 65. Acerca del pensamiento de Angel Ganivet sobre la ciudad preparo actualmente un ensayo que se publicará con motivo de la próxima edición de *Granada la Bella*.
8. *Borrador del escrito elevado al Sr. Ministro de Fomento por el Alcalde Presidente de este Ayuntamiento (1931)*, AHMG, Leg. 2284, exp. 231.
9. *Expediente sobre Urbanización de Granada (1934)*, AHMG, Leg. 3034, exp. 3492.
10. Alfredo Rodríguez Orgaz era amigo personal de Federico García Lorca. En 1936 se vería obligado a huir de la ciudad desde la Huerta de San Vicente, oportunidad que rechazó Lorca pensando que su vida no corría peligro; véase GIBSON, Ian. *Federico García Lorca. 2. De Nueva York a Fuente Grande. 1929-1936*, Barcelona, Grijalbo, 1987, pp. 460-461.

11. HILPERT, Thilo. *La ciudad funcional. Le Corbusier y su visión de la ciudad*, Madrid, IEAL, 1983.
12. *Urbanización de la Huerta del Picón (1931)*, AHMG, Leg. 3019, exp. 1991.
13. BASSOLS COMA, Martín. *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, Editorial Montecorvo, 1973, pp. 485 y ss.
14. *La construcción del Camino de Ronda*, AHMG, Leg. 3002, exp. 7.
15. Véase BASSOLS COMA, *Génesis y evolución...*, p.
16. El artículo 21º del citado RDL establecía que: «*De las ciudades y pueblos total o parcialmente declarados o que se declaren incluidos en el tesoro artístico nacional se levantarán por los respectivos Ayuntamientos planos topográficos a una escala no inferior a 1:5.000, y en ellos se acotará por medio de círculos las superficies sujetas a servidumbre de no edificar libremente...*» Y en el art. 22 se añadía: «*Los pueblos y ciudades declarados del tesoro artístico nacional deberán llevar a sus Ordenanzas municipales preceptos obligatorios y especiales de conservación de sus monumentos típicos, y en las edificaciones modernas, de los elementos y detalles propios y distintivos de la antigüedad, dignos de ser conservados por su originalidad y carácter.*»
17. Acuerdo municipal de 17 de septiembre de 1937. Robles dejaría tal responsabilidad en 1938. Bajo el mandato de Gallego Burín se haría cargo de la Oficina Técnica que redactó el anteproyecto de 1943 y el plan de 1951 el arquitecto Miguel Olmedo Collantes.
18. ENGELS, F. *El problema de la vivienda y las grandes ciudades*, Barcelona, Gustavo Gili, 1977.
19. TERAN, Fernando de. *El planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978; en especial el cap. II: «Continuidad e innovación».
20. La cita pertenece al discurso de toma de posesión de la alcaldía en 1938, incluida por el mismo Gallego Burín como término de la conferencia que, con el título de «La Reforma de Granada», pronunció en el Paraninfo de la Universidad de Granada el 23 de enero de 1943.
21. JUSTE, Julio. *La reforma de Granada de Gallego Burín, 1938-1951*, Granada, Antonio Ubago, 1979.
22. GALLEGO BURÍN, Antonio. *La reforma de Granada*, Granada, Imp. de F. Román, 1943, p. 36.