

URBANISMO GRANADINO DEL SIGLO XVI: EL ENTRAMADO CALLEJERO

Rafael López Guzmán

Las calles, al igual que el resto del entramado urbano, eran herencia no traumática de la ciudad nazari. Éstas obedecían a un concepto de agregación de viviendas, teniendo como principal finalidad la comunicación. Además, las numerosas revueltas y abundantes malhechores hacían que este sistema de angostas y tortuosas arterias fuera más defendible que cualquier otro. Por tanto, la calle es consecuencia de la disposición orgánica de las casas. Por el contrario, en aquellas ciudades donde la calle cumple una serie de funciones sociales, la casa se esclaviza a éstas como eje vital.

Las ciudades islámicas presentaban una serie de vías principales que solían comunicar las puertas de la ciudad, cortándose perpendicularmente. De ellas derivaban otras secundarias que, a la vez, se ramificaban, dando lugar a un perfecto laberinto de calles quebradas y sin salida que, en ocasiones, hasta se privatizaban.

La vivienda musulmana se instalaba, a falta de una regulación urbana, donde más convenía al constructor, teniendo como única limitación el respeto a los intereses del vecino que, en general, no eran insuperables si tenemos en cuenta el concepto de vida hacia el interior, eludiendo cualquier comunicación externa, con excepción de alguna celosía.

La Granada musulmana presentaba dos vías principales que se cruzaban perpendicularmente. “La primera comenzaba en la Puerta de Bibarrambla, para seguir por el Zacatín, principal vía comercial, plaza del Hattabin, Carrera del Darro, y puerta de Guadix. La norte-sur comenzaba en la puerta de Elvira, para seguir por la calle de este nombre, al-Hattabin, por la Tornería y calles de la Colcha, San Francisco, Santa Escolástica, los Realejos y calle de Santiago, para terminar al final de ésta en la puerta de los Molinos”.¹ También era importante la de San Juan de los Reyes que partiendo de la Puerta de Bibalmazda se continuaba por la calle de la Cárcel y Calderería, interrumpida, en su tramo final, por la huerta del Convento de la Victoria.

Las calles secundarias se irán reduciendo progresivamente de tamaño, concluyendo en adarves que, incluso, se cerraban durante la noche. Estos espacios dieron lugar, en ocasiones, a corrales de vecinos, testigos serían los actuales situados en Horno de la Merced nº 8, y el que tiene entradas por Jarrería nº 7 y Sor Cristina de Mesa nº 4. En cuanto a las calles sin salida aún podemos ver el callejón que se inicia en la cuesta de Santa Inés o el de la Botica en Plaza Larga; de todas formas, numerosos ejemplos podemos encontrar en una rápida mirada al plano de Granada realizado por González Sevilla y Bertughi en 1894, antes de la apertura de la Gran Vía que supuso la ruptura total del entramado relativo a la medina musulmana.

Se han vertido diferentes opiniones acerca de la anchura de las calles. En general, diremos que podemos calificarlas de estrechas y así Münzer, refiriéndose al Albayzín, comenta: "...calles tan sumamente estrechas, que en muchas de ellas, por la parte de arriba, se tocan los tejados de las casas fronteras, y por la de abajo no podrían pasar dos asnos que fueran en direcciones contrarias, las más anchas no miden más de cuatro o cinco codos".² La angostura de las mismas se veía agravada por la existencia de elementos volados, propios de la arquitectura musulmana, como ajimeces, saledizos y cobertizos.

Desde el mismo momento de la conquista se planteó la cuestión del ensanchamiento de las calles con dos objetivos fundamentales: convertir la calle en un espacio ceremonial y obtener un mayor control social de la población. Numerosas son las ordenanzas que inciden en esta cuestión pregonando el derribo de ajimeces³ y cobertizos.⁴

Ahora bien, la máxima preocupación se centró en el control de aquellas calles de nueva apertura. En 1528, se daba una real cédula para que todos aquellos que "...tengan que labrar pared nueva que salga a la calle que se metan dos ladrillos hacia dentro".⁵ En las zonas ya urbanizadas la problemática era mayor; el incumplimiento de las ordenanzas se transformó en algo cotidiano, al igual que la continua confirmación de cédulas. Así, en 1566, un caballero veinticuatro, matizaba sobre la provisión real para el derribo de saledizos y ajimeces que "...no tan solamente no se derriban los hechos antiguamente, mas aún se hacen de nuevo...".⁶

La política del Cabildo sobre el ensanchamiento de calles se concretará, en la cuesta de Gómez con el derribo de alguna casa.⁷ En el mismo año se ensanchó la calle del Pan y la contigua que bajaba hacia la plaza Nueva del Hatabín;⁸ este proyecto corre paralelo al intento de potenciar el espacio de la Chancillería instalado hasta 1525 en las casas de Alonso Enríquez, por tanto, en el ángulo formado por ambas calles. De gran importancia, por ser la arteria principal de la ciudad, fue el ensanchamiento de la calle Elvira realizado en 1521,⁹ vía calificada de "...principal y bastante ancha y larga..." por el embajador de la República de Venecia, Navagiero, en 1526.¹⁰

La apertura de nuevas calles tendría varios espacios de actuación. En ocasiones se trataba de aclarar el entramado musulmán; así, por ejemplo, en 1518 se expropió en el Albayzín una tienda y corral para dar salida a un adarve.¹¹

Respecto a los nuevos barrios no existían problemas de entramado callejero ya que, estos, se resolvían con el tradicional proyecto hipodámico. Otras veces, como en el caso de la calle de la Carpintería o Maderería, se trataba de horadar un barrio ya existente, el de Bibarrambla. La realización de esta calle, en 1566, con diseño de Juan de Maeda traía consigo la expropiación de tiendas, por valor de 200.000 maravedíes, y la cuestión de la reconstrucción de los solares con el tema de nueva explotación, decidiéndose porque fueran labrados por la ciudad y dados a censo de por vida.¹²

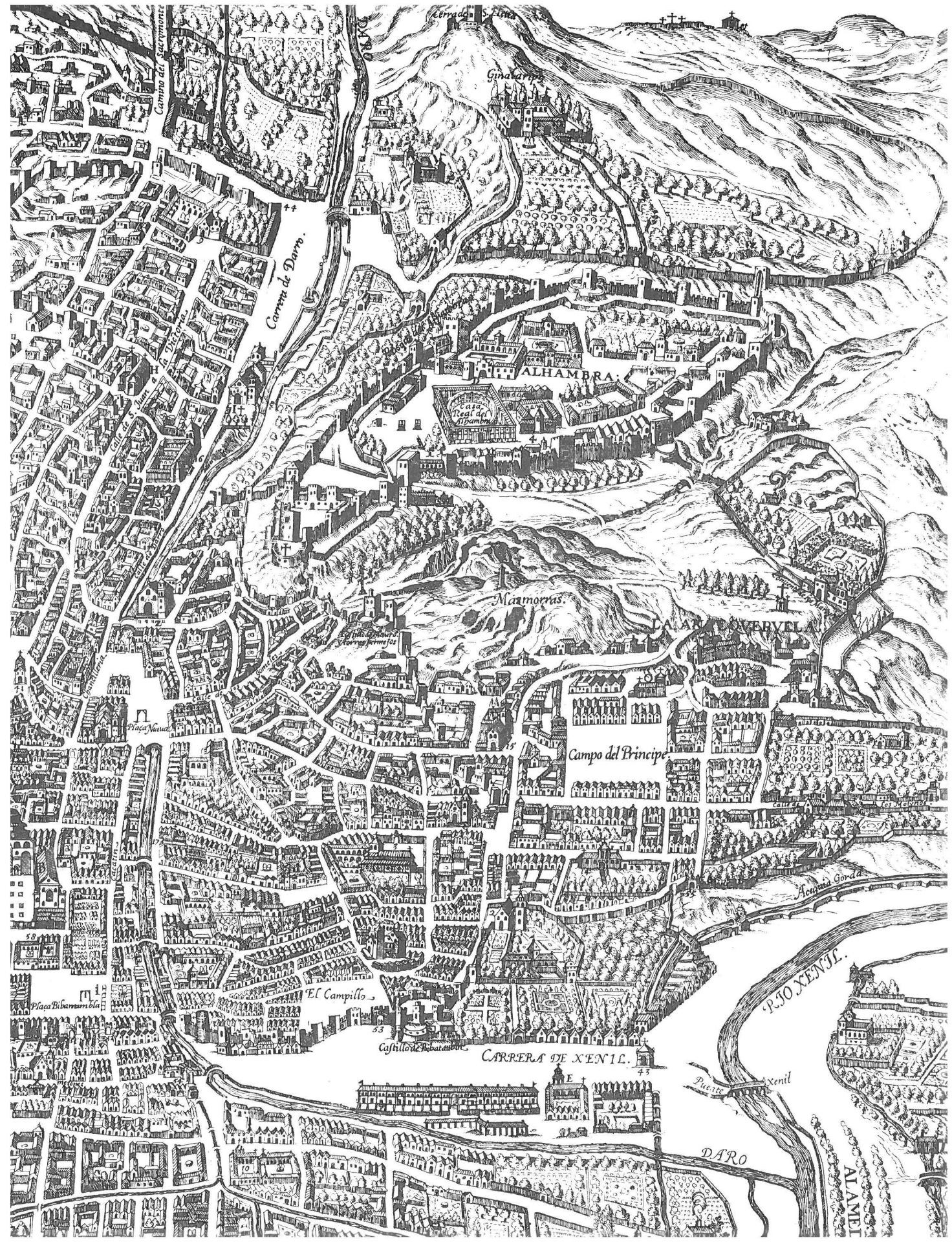
Otro aspecto a tener en cuenta en los nuevos trazados urbanos sería la cuestión del establecimiento de nuevas instituciones como los conventos. El módulo constructivo de estos sobrepasaba, en demasía, la escala de la casa morisca; de ahí, la apropiación de un elevado número de las mismas que, en ocasiones, incluía la asimilación de entramado callejero. De esta forma, sucedió con el Convento de Santa Catalina de Siena¹³ y en el Convento de San Agustín.¹⁴

En general, se puede decir que los objetivos no se cumplieron. A finales del siglo XVI, Luis de Mármol afirmaba que las calles eran "...tan angostas, que de una ventana a otra se alcanzaba con el brazo, y

había muchos barrios donde podían pasar los hombres de a caballo con las lanzas en las manos y tenían (los moros) horadadas las casas de una en otra para poderlas sacar: y esto dicen los Moriscos que se hacía de industria para mayor fortaleza de la ciudad”.¹⁵ Esta idea queda refrendada por el hecho de que, en 1623, se confirmara una ordenanza regulando la voladura a las calles de rejas y balcones aduciendo razones de cada día: “...se ve suceder en esta ciudad muchas desgracias a gente de cavallo, o de a pie, de noche, y de día, por ser como son las calles desta ciudad muy angostas, y con las rejas y balcones se ensangostan mas, y de Invierno con los lodos la gente procura ir por la orilla de las paredes, y con las dichas rejas no se puede pasar, y si es de noche se descalabran, y en verano, respecto de aver en esta ciudad mucha agua, los conductos se rompen, y ban el agua por cima, e la gente no puede passar por medio de las calles, sino por las orillas, y en ellas estan los dichos balcones, y rejas, con lo cual suceden, los dichos inconvenientes arriba declarados...”.⁶

Si no se consiguieron las finalidades en cuanto a diseño, sí, quizás, en lo que respecta a funciones. La calle adquirió un valor de patrimonio público, ello se demuestra, por ejemplo, en la reunión del Cabildo celebrada el 10 de enero de 1520 en que se manda abrir una callejuela que está cerrada en la Alcaicería “...porque es pública y nadie lo puede tener cerrado...”.¹⁷ En segundo lugar la calle adquirió un sentido de espacio ceremonial y representativo; así, en 1521 se manda “...que nadie cuelgue paños en sogas ni en varas en las calles del Çacatin, y calle de Elvira, y en la Pellegeria y en las calles principales de esta ciudad...”.¹⁸ Esta normativa enlazaba con el ritual del traslado de los cuerpos de los Reyes Católicos desde el convento de San Francisco en la Alhambra a la Capilla Real. El acontecimiento ocasionó una procesión que tenía como estaciones principales los altares hechos en la puerta de Gomérez, Plaza Nueva y Plaza de Bibarrambla. Con respecto a las calles, que es lo que nos interesa en estas líneas, se “...manda barrer y en todas las calles por donde pasa la procesión. Se manda pregonar que nadie ande cabalgando por donde ha de ir la procesión desde que saliere de la Alhambra hasta que entre en la Iglesia Mayor...”.¹⁹

Una última reseña para referimos a la cuestión del empedrado de las calles que fue prolífico en el siglo XVI. En 1519 se empedraron las calles del Agua,²⁰ la de la Victoria, por el empedrador Bartolomé Vazquez,²¹ la del Pan hasta el pilar de los Almizqueros²² y la de Alonso Venegas.²³ En 1520, continuaron con la de Elvira, a cargo de Risel Velasco,²⁴ y las de Juan Ferriol y Bibarrambla.²⁵ Referencias menos concretas aparecen en 1521, empedrando la calle que va desde el Cabildo a las casas del licenciado Peraleda y otras sin especificar.²⁶ Este ritmo se continuó durante todo el siglo sin olvidar las reparaciones de las ya realizadas.²⁷



Camino del Sacramento

Cerro de S. Ana

Ginavarr

Carrera de Darro

ALHAMBRA

Mazmorras

BRUEL

Plaza Nauas

Campo del Principe

Acqua Grande

Plaza Bibarrabia

El Campillo

Castillo de Bibarrabia

CARRERA DE XENIL

RIO XENIL

Puerto Xenil

DARO

AL ANEL

NOTAS

1. Torres Balbas, L.: *Ciudades hispanomusulmas*, (s.l.), Ministerio de Asuntos Exteriores, (s.a.), pág. 336.
2. Münzer, J.: *Relación del viaje en García Mercadal*; *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar, 1952, pág. 358
3. A.M.Gr. Libro I de Provisiones. Fols. 83 y 366.
4. A.M.Gr. Libro I de Provisiones. Fol. 101.
5. A.M.Gr. Libro I de Provisiones. Fols. 445-446.
6. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro V. Fols. 157-158.
7. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 20.
8. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 31.
9. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 210-212.
10. Navagiero, A.: *Viaje por España...* en García Mercadal, J.: *Op. cit.*, pág. 856.
11. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 9-12.
12. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro VI. Fols. 111-113, 144-149, 151-154, 223-234, 286-291, 356-357 y 367-370.
13. A.M.Gr. Libro I de Provisiones. Fol. 446.
14. A.M.Gr. Legajo 1930.
15. Mármol Carvajal, L.: *Historia de la rebelión y castigo de moriscos del Reyno de Granada*. Madrid, Sancha, 1797, pág. 37.
16. Ordenanzas de Granada. Tit. 6 (fols. 282-283).
17. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 128.
18. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 271-272.
19. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 267.
20. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 66-67.
21. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 75.
22. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 91
23. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 110-111.
24. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 147-148.
25. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fols. 164-166.
26. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro IV. Fol. 230.
27. A.M.Gr. Actas Capitulares. Libro V. Fols. 254-260; y Libro VI. Fols. 151-154.