

TRANSFORMACIÓN URBANA Y RENOVACIÓN ARQUITECTÓNICA EN GRANADA. DEL “PLANO GEOMÉTRICO” (1846) AL GRAN PARQUE (1929)*

Ángel Isac Martínez de Carvajal

I. LOS FUNDAMENTOS DE LA MODERNIZACIÓN

A mediados del siglo XIX se sitúan los primeros síntomas de una confrontación prolongada a lo largo de una centuria. Las transformaciones urbanas iniciadas por esas fechas responden al dominio de nuevas técnicas urbanísticas dispuestas para la liquidación definitiva de las reliquias históricas sobrevivientes en el entramado urbano, y destinadas a imponer criterios obsesivos de regulación, saneamiento, o decoro geométrico. Así, las intervenciones en la ciudad quedan radicalmente enfrentadas a la fascinación romántica provocada por el pintoresquismo de rincones enfáticamente contemplados por escritores y grabadores románticos. Y ello, a pesar de que la sugestión granadina tendía a desviarse, con preferencia, hacia sus colinas. En su conjunto, las operaciones urbanas impuestas a partir de 1850 desdennan o, al menos, ignoran el pasado de la ciudad fijado en su singularidad urbana, anteponiendo las razones “objetivas” infiltradas en el pensamiento urbanístico contemporáneo. Estas se apoyaron —siempre— en un persuasivo aparato jurídico-administrativo que facilitó la definición de políticas municipales ejecutadas por técnicos propios. Los arquitectos de ciudad o municipales, aparecen, desde ese momento, como principales artífices del ornato urbano y de la pulcritud geométrica elevada a paradigma de toda empresa renovadora; aseguran, además, el rendimiento de una cirugía urbana perfeccionada por el auge del higienismo. Se asistirá, en definitiva, a la controvertida actuación de la naciente urbanística que, como disciplina técnica, procede, a mitad de siglo, a fundamentar sus atribuciones en la dirección de las transformaciones espaciales de la ciudad.

Frente a las pautas ideológicas con las que la urbanística moderna introduce en Granada sus modelos de reformas urbanas, se configurará la contradictoria resistencia de intelectuales mantenedores de una crítica esencialista que ve la ciudad como universo intemporal cuya fragilidad depende de cualquier atentado contra la menor de sus partes. Se comprende, pues, que Melchor Fernández Almagro reclamara la conservación de Granada “en unidad tal, que ninguna nota discordante la descomponga en su armonía”. En realidad, la disyuntiva planteada reproduce el discurso historicista que en la cultura europea manipulan Pugin, Morris, Sitte o Ruskin, frente al expansivo dominio del urbanismo positivista. En

*Este artículo avanza las principales líneas de investigación de un proyecto premiado en la VIII Convocatoria de Proyectos de Investigación de la Caja General de Ahorros de Granada (1983). Por esta razón, carece del habitual “aparato crítico” que en su día llevará la publicación del estudio completo, cuya realización financia la citada entidad.

Granada serán, al mismo tiempo, los depositarios de la herencia romántica transmitida por Zorilla, cuando, en 1852, confesaba sentir “supersticiosa idolatría por la ciudad que, años más tarde, sería el escenario de su coronación como Poeta Nacional.

Hacia 1850, los escritores y artistas agrupados en “La Cuerda Granadina” desconocen el alcance de los planes reformadores que desarticularán el paisaje de la ciudad romántica; por ello, la denuncia de las intervenciones del reformismo positivista será tarea crítica perfilada, al finalizar el siglo, por Ángel Ganivet, quien, como se comprenderá, añoraba la ciudad de los “nudos” —expresión por la que se conocía a los miembros de “La Cuerda”— es decir, la Granada del pintoresquismo intemporal. En la misma fecha, Pi y Margall da a conocer uno de los últimos testimonios de la literatura romántica de ciudades, el volumen de *Recuerdos y Bellezas de España* dedicado al Reino de Granada, en el que “penetrar en los escombros de lo pasado” se ofrece como paradigma, de gran influencia posterior, del entusiasmo que merece una ciudad singular y, en consecuencia, del proteccionismo intelectual que reclama.

Por el contrario, las bases jurídicas y administrativas creadas hacia 1850 proporcionan los instrumentos legales necesarios para acelerar las reformas pendientes, de acuerdo con un rígido esquema de prioridades: saneamiento, regulación, ornato, equipamiento, etc. Con ellas se produce el conjunto de intervenciones más violentas que había experimentado el núcleo histórico de la ciudad. De ahí, la intolerancia crítica e historiográfica que han venido teniendo las iniciativas del urbanismo decimonónico en Granada. La confrontación aludida se resolverá a favor de quienes impulsaron la renovación urbana aceptando los expeditivos procedimientos de la naciente urbanística. Son los años en los que se impulsa el derribo de las murallas y puertas de la antigua medina; o desaparecen edificios monumentales, considerados incompatibles con la higiene pública, para ensanchar y regularizar plazas y calles. De aquí deriva la primera crítica de los intelectuales contra la administración técnica de la ciudad, puesta de manifiesto, tempranamente, por José M.^a Quadrado (*Dos palabras sobre demoliciones y reformas*, 1851) o, en Granada, por Manuel Gomez-Moreno González (*Breve reseña de los monumentos y obras de arte que ha perdido Granada en lo que va de siglo*, 1884). En adelante, la “modernización” urbana será anatematizada por Ganivet y el ganivetismo que se expande entre la historiografía y los cronistas locales.

Dos disposiciones conviene recordar para entender el giro de las transformaciones urbanas a partir de 1850; afectan a la formulación de prioridades en cuanto a la resolución de problemas urbanos y, al mismo tiempo, sugieren modos de actuación mediante intervenciones fragmentarias, muy localizadas, que raramente sobrepasan la escala territorial de la calle o plaza. Son, la R.O. de 25 de julio de 1846 dictada para el levantamiento de planos “geométricos”, y el Reglamento de Ornato Público aprobado por el Ayuntamiento en 1847.

El cabildo granadino, en cumplimiento de la Real Orden citada, acordó, ese mismo año, el levantamiento del plano geométrico de la población que serviría de base para la puesta en vigor de intervenciones regularizadoras soportadas en proyectos de alineaciones. Inicialmente, los arquitectos de ciudad, Luis Osete y Salvador Amador, fueron los encargados de su ejecución y de comprobar la exactitud del plano de Dalmau. En 1849, descartada su utilización para cumplir con lo dispuesto en la Real Orden, se acuerda subastar el levantamiento de un nuevo plano, otorgándose al arquitecto José Contreras. Concluido en 1853, el plano geométrico de Contreras indica el estado de la ciudad al comienzo de las trans-

formaciones urbanas de la segunda mitad del siglo XIX. Sus contornos permanecen en los límites fijados en cartografías anteriores; el Darro, sin cubrir, destaca como elemento morfológico inserto en la trama urbana sin acusar ningún desequilibrio; el Triunfo, con el trazado de jardines de 1846, los paseos y alamedas del Genil, y los pagos de la Vega, circundan el perímetro de una ciudad escasamente agredida, una década antes de que el ferrocarril provoque tensiones exteriores que terminarán rompiendo la impenetrabilidad del núcleo histórico. En éste aparecen ya los espacios abiertos por la desamortización de los conventos de San Agustín y Capuchinas, destinados a levantar en ellos uno de los tipos más representativos de la arquitectura urbana decimonónica: el mercado público.

No se trata, en estas páginas, de proponer una arqueología del trazado urbano en base a los restos inventariados de las alineaciones proyectadas en el siglo XIX, lo que inducirá a confundir la Historia, en tanto ciencia crítica, con sucedáneos narrativos de distintos géneros. Interesa, por el contrario, resaltar su eficacia como instrumento técnico para disciplinar las transformaciones en curso. El proyecto de alineación será, en este sentido, un ejercicio de planificación contradictorio; no logra articular un plan general de reformas, por más que los planos geométricos de poblaciones se ordenaran levantar siguiendo el modelo francés de los planos de alineación, generalmente considerados como precursores del planeamiento urbano moderno. Aplicadas en fragmentos de la ciudad, las alineaciones ordenan el territorio de las nuevas arquitecturas vinculadas a la cultura historicista, favoreciendo la reparcelación exigida por la concentración del capital inmobiliario y la redistribución de la propiedad. Así, la regularización parcelaria se prolonga con la reglamentación arquitectónica que, por unos medios u otros, reduce las variables, en los alzados de fachadas, al repertorio de opciones estilísticas posibles en el historicismo academicista de las décadas centrales del diecinueve.

El Reglamento de Ornato Público (1847) actualizaba la legislación municipal procurando aumentar la eficacia de sus técnicos —los arquitectos de la ciudad o municipales—, encargados, en las décadas siguientes, de la ejecución de reformas nacidas de las aspiraciones que la burguesía impondría al pensamiento urbanístico contemporáneo. Salvador Amador, arquitecto de ciudad, había solicitado, en 1844, la elaboración de un reglamento para hacer frente al “des crédito” de los arquitectos y al “abandono” de las edificaciones, producidos, a su juicio, por la competencia de maestros de obras y la ausencia de disposiciones municipales que vigilasen la construcción de nuevos edificios. Sin entrar a considerar aquí la polémica sobre atribuciones respectivas de arquitectos y maestros de obras —fundamental enclave de controversias decimonónicas— la petición de Salvador Amador resaltaba la necesidad de contar con una normativa moderna que interfiriese, de la mano de profesionales convenientemente organizados en los servicios municipales, la edificación anárquica y actuase en previsión del “decoro” urbano reclamado en las máximas de la urbanística decimonónica.

En la petición subyacía el deseo de renovar el caserío ruinoso, sustituyéndolo por los modelos urbanos del historicismo ecléctico, tarea que recaería, inicialmente, en los arquitectos y maestros de obras formados en las enseñanzas de la Academia de Bellas Artes de San Fernando: Francisco Contreras, Juan Pugnaire, Mariano Díez Alonso, Santiago Baglietto o Francisco Giménez Arévalo, entre otros. En la discusión del Reglamento, Juan Pugnaire reveló con exactitud su objetivo: “La falta de unas ordenanzas de aplicación práctica y rigurosa para la edificación de las fachadas se hace cada día más necesaria para la uniformidad y belleza y para colocar a los arquitectos en la posición decorosa que les corresponde”. Difícil aspiración de uno de los arquitectos más interesantes, y polémicos, de mediados de siglo.

Hasta la última década del siglo XIX, cuando comienzan las obras de la Gran Vía, el embovedado del Darro fue el proyecto en el que se acumulaban todos los parámetros del pensamiento urbanístico decimonónico. No obstante, las iniciativas renovadoras —obstaculizadas por los escasos recursos económicos del municipio— atienden a dos necesidades genéricas de la modernización: equipamiento edilicio y ornato público. En primer lugar, la construcción de mercados en las plazas de Capuchinas y San Agustín, ocupando el lugar de los conventos desamortizados, responde a una operación característica del diecinueve, vinculada al desarrollo de tipologías arquitectónicas específicamente diseñadas para el abastecimiento público. En Granada, el tema se plantea, con distinta fortuna, en proyectos para la plaza de San Agustín de Antonio López León (1851), Santiago Baglietto (1853), José Contreras (1867) o Cecilio Díaz de Losada (1880); en las plazas de Capuchinas y Pescadería, lo abordaron Losada (1880) y Monserrat (1883). Con los mercados públicos se había introducido en las ciudades, sustituyendo en muchos casos a la edificación religiosa condenada en los procesos desamortizadores, un tipo de arquitectura que, con las estaciones de ferrocarril, reunía los avances técnicos y requisitos sociales buscados por los polemistas decimonónicos interesados en definir el carácter propio de la arquitectura contemporánea. Pensaban, lógicamente, que serían los mejores atributos de la ciudad moderna.

La aparición del ferrocarril, por otra parte, es uno de los factores decisivos para entender las transformaciones territoriales de la revolución industrial. En la ciudad, la construcción de estaciones ferroviarias introduce, no sólo un objeto arquitectónico nuevo, considerado, por algunos arquitectos y críticos de la época, como el más ilustrativo de los monumentos de la civilización industrial, sino, primordialmente, un nudo orientador de la futura expansión urbana. En efecto, el emplazamiento de la estación, al N. de la ciudad, estimula los proyectos de enlace con el centro histórico, mediante nuevas vías trazadas para atender las presumibles necesidades de la moderna circulación, apareciendo aquél, cada vez más, como obstáculo cuya desaparición garantizaría la “modernización” de la ciudad que exige la burguesía local en ascenso; clase, por lo demás, incapaz de dirigir, en ningún momento, un plan articulado de reformas urbanas o un programa eficaz de renovación arquitectónica.

Con el auge de las reformas inspiradas por los influyentes criterios higienistas, y el respaldo del paternalismo burgués en boga, comienza a introducirse, en el debate urbano, la cuestión de la vivienda higiénica y barata, así como su localización marginal en zonas de la ciudad condenadas a experimentar una degradación significativa; testimonio de conflictos que las nuevas condiciones históricas generan en la ciudad. La estación del ferrocarril (1862), en este sentido, orienta las primeras previsiones del alojamiento obrero hacia el Norte, propiciando, en estas décadas, varios proyectos de construcciones económicas en el Triunfo, anticipando, así, una tendencia del alojamiento zonal que sería confirmada, en la década de los años veinte, con el programa de casas baratas impulsado por el Directorio Militar en las Eras de Cristo. Tratándose —a la luz del discurrir ganivetiano— de una herida abierta en el cuerpo espiritual de la ciudad, la vivienda obrera agrupada en barrios periféricos sólo podía entenderse como aberrante consecuencia de la modernización implantada por el urbanismo positivista, condenado una vez más. De ese modo, Ganivet compartía las mismas ideas que, divulgadas por conocidos arquitectos contemporáneos (Lorenzo Álvarez Capra, o Enrique M.^a Repullés) suponía el rechazo moral de la vivienda obrera no integrada en la casa mixta —pretendido lugar para la convivencia armónica de las clases sociales— caricaturizada por Texier.

El pensamiento urbanístico decimonónico propició, en la segunda mitad del siglo, desfigurada la

“superstición” romántica confesada por Zorrilla, nuevas pautas sobre las cuales encadenar reformas y programas de “ornato” urbano, violentando, en muchos casos, los usos tradicionales de enclaves donde la permanencia del ceremonial festivo barroco había alcanzado su mejor escenificación pública. La Plaza de Bib-Rambla es un buen ejemplo. Lugar de legendarias narraciones recogidas por Ginés Pérez de Hita, la plaza había ido perdiendo los atributos que las celebraciones contrarreformistas estigmatizaron con artificios efímeros, hasta el extremo de que, en 1792, el Presidente de la Real Chancillería, Benito Puente, a tono con el criticismo ilustrado, solicitaba —sin éxito— la supresión de los “adornos postizos” transitorios, en razón de un plan de reformas permanentes para beneficio de todo el vecindario. Con el restablecimiento del régimen constitucional, en agosto de 1836, se proyectó instalar en la plaza, ahora de la Constitución, un monumento diseñado por Juan Pugnare en homenaje al “sagrado código” de 1812, inspirador de los levantamientos progresistas contra el Estatuto Real que se había producido en numerosas ciudades. El arquitecto granadino demuestra su inclinación al clasicismo racionalizado por la influyente enseñanza de Durand, que Pugnare conoce y elogia. No es casual, por ejemplo, que la disposición en planta del momento responda, con fidelidad, a la cuadrícula compositiva del teórico francés.

Coincidiendo con las corrientes europeas orientadas a la creación de recintos ajardinados en plazas, produciendo inversiones de usos tradicionales asociadas a políticas de ocupación burguesa de la ciudad, en 1866 se aprobó el proyecto de un jardín “a la inglesa” para la plaza de Bib-Rambla, solicitado por el Capitán General del Distrito, Enrique Enríquez, Marqués de Villaseca, a Carlos M.^a de Castro, ingeniero de caminos autor del ensanche madrileño. El proyecto interesa por dos motivos; en primer lugar, se trata de un ejercicio desconocido en la actividad profesional de Castro y, además, desvela la naturaleza de la “ornamentación” del espacio público en la ciudad decimonónica; no se trata de intervenciones gratuitas sino de actuaciones interesadas que, como en ese caso, hubiera alterado el legado histórico de la plaza, en tanto espacio celebrativo, y exigido la formalización de un decorado arquitectónico equiparable al nuevo ambiente público. Se comprende, pues, que el ayuntamiento no llegara a realizar la totalidad del proyecto, limitándose a arreglos de escasa entidad.

Para la urbanística decimonónica, los derribos fueron uno de sus principales instrumentos de formalización de espacios públicos. Contribuían a la transformación de la ciudad inspirada —por igual— en las necesidades del nuevo entramado de relaciones sociales y económicas o, en conformidad con éste, inspirada por el pensamiento urbanístico nacido del higienismo y reformismo filantrópico de la segunda mitad del XIX. El derribo de la Puerta de las Orejas, en 1884, se efectuó tras una larga polémica en la que la “regulación” postulada por el positivismo urbano se impuso a la resistente actitud de quienes defendían la conservación del monumento nacional —entre ellos Pi y Margall— con alegaciones tardo-románticas carentes del necesario apoyo institucional o jurídico; y, por demás, enfrentadas a la generalizada opinión popular que tendía a ver, en las demoliciones, un inmediato beneficio laboral.

En Plaza Nueva, el derribo de la iglesia de San Gil (1868) permitió su ensanche y regulación según un proyecto del arquitecto de ciudad, Cecilio Díaz de Losada, aprobado en 1872, en el que se trazaban un paseo central y jardines frente a la fachada de la Real Chancillería. Derribado el edificio del convento de la Trinidad, Luis Morell y Terry, en 1894, propuso convertir la plaza en un “square” en el que se emplazaría una estatua de Fray Luis de Granada y, en la Plaza de Bib-Rambla, proponía construir un monumento a los “hijos ilustres” de la ciudad. Un proyecto semejante había presentado para la Plaza de Mariana Pineda. Así, el “square”, modelo de jardín urbano propagado por Mesonero Romanos, se

planteaba en Granada ignorando la peculiaridad de su significación en la ciudad anglosajona y, en consecuencia, limitado a un epidémica operación de embellecimiento público.

Con anterioridad a la Gran Vía, el embovedado del río Darro es la realización más importante, y contradictoria, de la urbanística decimonónica en Granada. Aunque parte de su cauce se cubriera en el siglo XVI para ampliar Plaza Nueva, la idea de “ocultarlo” pertenece al repertorio de aspiraciones mantenidas por los “saneadores” decimonónicos y, como tal, asumida por corporaciones municipales de distinta composición política a lo largo de tres décadas —con varias interrupciones— siguiendo un plan previsto por el Conde de Montijo, Capitán General de Granada, a principios de siglo. Las obras comenzaron en el tramo comprendido entre el Puente de la Paja (Puerta Real) y el Puente del Carmen, concluyéndose en 1854. Tres años más tarde, se prolongaba hasta el Puente del Carbón. En 1866 se acordó la continuación hasta el Puente de Castañeda, según proyecto redactado por el ingeniero Felipe Mingo. Al año siguiente se estudiaba el arreglo de la explanada de la Carrera del Genil con un paseo central elevado, propuesto por el ingeniero José de Torres. Simultáneamente, se aprobó la continuación, aguas arriba, desde el Puente del Carbón a Plaza Nueva. Hacia 1880, sólo quedaba por cubrir el último tramo de la calle Méndez Núñez en la embocadura de Plaza Nueva.

Advirtiendo los efectos del embovedado, las autoridades municipales defendían la realización del proyecto como la mejor solución a todas las cuestiones reclamadas por el urbanismo moderno: higienización pública, arquitectura nueva, ocupación de mano de obra, etc. No es extraño, pues, que en la solicitud de un empréstito, en 1861, apareciera la continuación del embovedado como obra preferente de utilidad y conveniencia pública. Al parecer, según Gómez-Moreno González, en los meses del Cantón (julio-agosto de 1873) llegaría a solicitarse el derribo de la iglesia de San Jerónimo para utilizar sus piedras en la continuación de la obra pública del embovedado; significativa coincidencia, sin duda, con el Puente Verde construido por los franceses aprovechando los sillares de la demolida torre de San Jerónimo. Revelador, por otra parte, de los múltiples intereses que aunaba el proyecto.

La terminación del embovedado, hasta el Puente de Castañeda, introducía en la ciudad un factor inestable —los desbordamientos siguen produciéndose— y contradictorio, de difícil aceptación por parte de intelectuales como Ganivet, con quien aparece la más influyente crítica de las actuaciones gestionadas por administradores y técnicos ajenos al deseo ganivetiano de protección y conservación del estigma que posee la ciudad. Con el cauce del río oculto, se pierde un fragmento esencial para quienes enaltecían el gusto pintoresco como testimonio de un pasado resistente a perder sus huellas en el recorrido de la ciudad. La crítica de las realizaciones del urbanismo decimonónico, por otra parte, tiene, al finalizar el siglo, el valor de cuestionar la viabilidad, la confianza depositada, o la propia honestidad de los modelos de intervención elaborados por la urbanística contemporánea, prolongándose, en el primer tercio del siglo XX, con la definición de posturas más interesadas en acotar los problemas urbanos bajo la persistente sombra ganivetiana. Prueba de esto será la conferencia pronunciada por Francisco Seco de Lucena en el Liceo, en 1900, bajo el título “Arte y Ornato”, preludio de un debate cultural que traduce, a nivel local, la crisis de la urbanística positivista del diecinueve y se ampara en las proclamas de “reconstitución intelectual y moral” del país que se suceden, en esos años, en todos los sectores de la política o de la cultura española.

La “ocultación” del Darro había proporcionado, por primera vez en Granada, la oportunidad de verificar la eficacia de la ingeniería urbana y, paralelamente, favoreció la actuación lógica de todos los mecanismos asociados a la reparcelación y revalorización del espacio urbano. Traspasando la ordenación

planimétrica, alcanza a la renovación de la arquitectura urbana, entendida, por la cultura contemporánea, en calidad de ornamento regularizado mediante líneas de fachadas sujetas en sus alzados a la tolerancia y multiplicidad de los códigos historicistas. Para sus promotores, el embovedado, además de “magníficas casas”, había proporcionado “embellecimiento y comodidad, ocupación y ganancia a las clases industriales y trabajadoras, fomento a la propiedad...”, creando una “moderna” calle comercial y representativa, sobre la que recayó, en décadas siguientes, el papel de bisagra para regularizar la comunicación entre las plazas de Bib-Rambla y del Carmen; para justificar el trazado de la Gran Vía, o articular las políticas de saneamiento en el interior del barrio de San Matías y Manigua que se iniciaron en la segunda mitad del siglo XIX.

La nueva calle, fundada por la ingeniería, permitió alzar un telón arquitectónico continuo, en el que la preceptiva historicista se sometía a la exigente tarea de producir un espacio representativo a través de diseños de fachadas de Pugnaire, Contreras, Abasolo, Díez Alonso, Giménez Arévalo, López Lara, Baglietto o Monserrat. Aunque sus resultados no fueran brillantes, a pesar del optimismo de algunos contemporáneos, interesa constatar la singularidad de una doble empresa, urbana y arquitectónica, inédita, hasta esa fecha, en los proyectos renovadores de la Granada decimonónica, no siendo apta, para una adecuada perspectiva crítica, la equívoca descalificación ganivetiana de la calle como “vulgar” y “ridícula”.

La arquitectura local anterior a la Gran Vía fue diseñada por arquitectos y maestros de obras formados en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, o procedentes de los primeros cursos impartidos por la Escuela de Arquitectura creada en 1844. Cuando comienza la renovación del caserío urbano, acelerada a mitad de siglo, sus artífices emplearán esquemas reducidos del historicismo academicista instituido en el extenso campo de la arquitectura privada —donde la fachada se entiende como ornamento de los espacios públicos regularizados— cuyos más conocidos divulgadores eran J.C. Krafft, César Daly, Víctor Calliat o Carlo Promis. En estas décadas se construyen interesantes edificios como el Palacio de los Condes de Villaalegre (Pugnaire) o el Palacio de los Patos (Giménez Arévalo). Un ejemplo singular, el edificio para café, casino y fonda proyectado por Francisco Contreras en 1865, construido pocos años más tarde en Puerta Real, ratifica la postergación del pintoresquismo romántico provocada por el embovedado del Darro; se cierra, así, un circuito de intereses comunes entre la arquitectura historicista y el urbanismo positivista, que hace posible el tránsito, de los oficios artesanales en la riber del Darro, a la escena del café-tertulia decimonónica oculta tras el cortinaje historicista de la fachada. Ésta, por cierto, tuvo un primer proyecto, mucho más ambicioso, que no pudo ejecutarse. Por las mismas fechas se realizaría el interesante conjunto del palacete de Los Mártires.

II. LA GRAN VÍA DE COLÓN

La estación del ferrocarril impulsaba la idea de abrir una comunicación directa con el centro de la población, estableciendo, a la vez, un acceso “decoroso”. En 1875, el Ayuntamiento había aprobado la prolongación de la calle Duquesa hasta la estación. Elaborado por el arquitecto de ciudad, Cecilio Díaz de Losada, el proyecto consistía en el trazado de una vía que permitiera la comunicación, “casi directa”, entre las instalaciones ferroviarias y el Puente del Genil, proponiendo una entrada “digna y vistosa” a la ciudad. Las dificultades originadas por tener que atravesar los terrenos del convento de San Jerónimo

—entonces bajo administración militar—, y la no obtención de la declaración de obra de utilidad pública para hacer frente a los gastos de expropiación forzosa, impidieron su realización. En 1882, nuevamente, se intenta un enlace a partir de la calle San Jerónimo que tampoco reúne ni los apoyos económicos necesarios, ni la cobertura legal exigida en el derecho urbanístico vigente.

Por el contrario, en la última década del siglo se acumulan circunstancias favorables para que el proyecto de Gran Vía aprobado en 1891 llegue a realizarse. En él se agolpan todas las instancias promotoras de reformas urbanas definidas en décadas anteriores. La existencia de un proyecto semejante en 1851, mencionado por Luis Seco de Lucena Escalada, creemos que es un error. En síntesis, el programa de la Gran Vía se ajustó a los parámetros legitimadores previstos por la urbanística decimonónica —dispersos en anteriores iniciativas— que encontraron, al finalizar el siglo, un sector de la burguesía local capaz de organizar su ejecución. Los promotores de la Gran Vía, la Cámara de Comercio en primer lugar, la sociedad adjudicataria de las obras constituida a tal efecto (“La Reformadora granadina”) y la corporación municipal, pudieron cohesionar las principales instancias de la renovación urbana decimonónica (comunicación, saneamiento, trabajo) para obtener, a favor de la más decidida burguesía local, nuevos títulos de propiedad y un espacio representativo adecuado para la puesta en escena de su protagonismo social, introduciendo una secuencia arquitectónica homogénea —en el ámbito de la cultura historicista— capaz de sancionar el prestigio de nuevas edificaciones y, por ende, de sus propietarios.

Como hemos indicado, el ferrocarril creó la necesidad de comunicar el centro urbano con la estación, acentuada por estar en proyecto una segunda instalación, al Sur, destinada a los ferrocarriles del litoral. Con ello, la comunicación deseada se establecía, no sólo entre el centro y la estación ya construida, sino también entre ambas estaciones, atravesando la ciudad. El interés en promover la creación de infraestructura viaria adecuada al aumento de circulación, explica, en estos mismos años, las gestiones del Ayuntamiento para construir un camino de ronda que enlazara las carreteras de Bailén y de Motril. Así, a finales del XIX, la formulación del problema viario conduce a dos soluciones complementarias: la Gran Vía interior, y el camino de ronda periférico, del que existe ya un proyecto en 1901 redactado por el ingeniero José Albelda.

Considerado como problema viario, el trazado idóneo de la Gran Vía propuesto por el arquitecto municipal, Modesto Cendoya, hubiera sido la prolongación de la carrera del Genil para obtener un acceso directo desde la estación hasta Puerta Real, teniendo en cuenta la proyectada estación del ferrocarril de la costa, cuyo emplazamiento previsto se situaba en la otra ribera del Genil. Descartado por las mayores dificultades de expropiación, y por impedirlo el núcleo monumental de la ciudad, el trazado más conveniente, en la perspectiva del arquitecto municipal, subrayaba el valor de la Gran Vía como dotación viaria que, perforando el núcleo histórico, pusiera en comunicación dos establecimientos ferroviarios, confirmando, de este modo, la actuación del ferrocarril como elemento disgregador de la ciudad preindustrial.

Cendoya consideró un hipotético ensanche de la calle Elvira, tradicional entrada a la ciudad, desaconsejado por inconveniencias topográficas. El trazado definitivo favorecía, a juicio del arquitecto municipal, la destrucción de “una red inmunda de callejuelas... la porción más imperfecta, nauseabunda, insalubre y deforme de la ciudad”. Sin embargo, los calificativos empleados por Cendoya, propios de la más genuina prosa higienista decimonónica, fueron ampliamente contestados por sectores de opinión que se alzaban, sin éxito, contra los derribos de la nueva calle: Casa de los Marqueses de Falces, Casa

de los Infantes, Casa de la Inquisición... La Gran Vía implicaba, además de la pérdida de edificios singulares, la destrucción de un núcleo histórico, el espacio de la medina musulmana, no insertable, como tal, en el cuadro de las nuevas categorías económicas de la burguesía y, en consecuencia, condenada a desaparecer mediante intervenciones saneadoras de fácil defensa, dado el predicamento del reformismo decimonónico.

La argumentación higienista proporcionaba uno de los soportes más eficaces para dismantelar el entramado de la ciudad histórica, estableciendo un falso e interesado dilema entre higiene pública y permanencia de tramas irregulares o, en otros términos, vinculando irremediamente el saneamiento con la regulación geométrica, razón obligada de la urbanística decimonónica en todas sus actuaciones. En este sentido, el proyecto de Gran Vía prosigue el plan de higienización urbana emprendido con el embovedado del Darro. Al ocultar el cauce del río, en una confiada operación de saneamiento y dotación viaria moderna, quedaba condenado el núcleo principal de la medina musulmana a futuras intervenciones de saneamiento, como vaticina, en 1873, Cecilio Díaz de Losada al referirse a la medina —prologando a Cendoya— como conjunto de calles, estrechas y tortuosas, que producían el “demérito” de la propiedad.

Si es cierto el papel del higienismo como parámetro ideológico bajo el cual se satisfacen mecanismos económicos interesados en la ocupación burguesa de la ciudad, sería erróneo un entendimiento mecanicista del mismo, pues, entre otras cosas, terminaríamos confundiendo el proyecto de 1891 con los más recientes cálculos para “sanear” el barrio de San Matías empleando iguales razonamientos que en el siglo pasado. El higienismo decimonónico, recordemos las formulaciones de Monlau, Salarich o Méndez Álvaro, impuso criterios de reformas urbanas en base a recursos médicos y técnicos disponibles, de difícil repetición histórica, salvo distorsiones o farsas.

Quienes defendieron el proyecto de la Gran Vía propagaban, en consonancia con la mayoría de los programas reformistas, la oportunidad de atender a la creciente demanda de trabajo, buscando remedio al estado de la clase obrera. Argumentación que, dada la endémica situación laboral granadina, otorgaba carta de ley a cualquier proyecto de obra pública y movilizaba a su favor un confiado movimiento popular, atestiguado por los elogios recogidos en la prensa contemporánea, donde llegó a calificarse de “fiesta sublime” para los trabajadores granadinos el día, 25 de agosto de 1895, en que se inauguraron las obras de urbanización. Posteriormente, las interrupciones y dificultades financieras que atravesó “La Reformadora Granadina” harían más cauto el entusiasmo general. No obstante, la argumentación laboral ocuparía un lugar destacado entre los desencadenantes de un proyecto hábilmente defendido por sus valedores. Estos eran los representantes locales de la burguesía reformista que había recurrido al filantropismo para razonar sus intervenciones urbanísticas en la segunda mitad del siglo XIX. La llamada “generación del azúcar” —denominación con la que se conoce a la burguesía industrial y financiera de finales de siglo— puso en marcha un proyecto fundamentado en las aspiraciones de la urbanística decimonónica, que estaban dirigiendo, desde décadas antes, la desaparición de la trama histórica de la ciudad. Sin recurrir al supuesto precedente de 1851 —proyecto cuya existencia parece difícil—, la Gran Vía culmina los esfuerzos del positivismo urbano que, desde luego, no fue invención de “La Reformadora Granadina”, ni de sus destacados miembros del Consejo de Administración: Valentín Agrela Moreno, Pedro Mirasol, Vicente Arteaga, Manuel Rodríguez Acosta y Juan López Rubio.

Los edificios alzados en la Gran Vía mostrarán, a partir de 1900, todo el repertorio de soluciones ensayadas por la cultura arquitectónica historicista. Iniciada por arquitectos y maestros de obras formados en el ámbito del academicismo, como Juan Monserrat, Modesto Cendoya, Juan Jordana, Fernando Wilhelmi, Francisco Giménez Arévalo o Mariano Díez Alonso, la arquitectura de la Gran Vía se prolonga, en proyectos de Ángel Casas, Pascual Bravo o José Fernández Fígares, con versiones sintomáticas del panorama arquitectónico contemporáneo, hasta finalizar la década de los veinte. Teniendo en cuenta que la versatilidad con la que todos acuden a los catálogos de las arquitecturas historicistas, proviene de su consideración profesional como técnicos capaces de atender cualquier requerimiento, por mimético que resulte. Condición acentuada, desde la segunda mitad del siglo XX, por el desarrollo de publicaciones en las que se difunden múltiples opciones estilísticas para una clientela heterogénea. Los principales modelos proceden de la experiencia arquitectónica codificada tras las grandes reformas urbanas europeas de la segunda mitad del diecinueve, con destacada preferencia hacia edificios de pabellones angulares en las embocaduras de los nuevos trazados urbanos.

En los alzados de la Gran Vía, el modernismo —tesitura historiográfica en permanente revisión— se confunde con distintas experiencias eclécticas diseñadas bajo la férula del gusto historicista que, en Granada, terminará adoptando versiones más próximas al academicismo, o a los modos regionalistas, ante la carencia de una burguesía interesada en la promoción de la vanguardia figurativa. En este sentido, el modernismo en Granada no pasa de ser un tímido, y poco riguroso, ensayo proyectual cercenado por el deficiente amparo cultural que encontraba la arquitectura moderna. Conviene recordar, al margen de la específica aportación del Art Nouveau, que todas las arquitecturas segregadas por el historicismo tuvieron, en el fomento de las artes decorativas y oficios artesanales, un apoyo decisivo en defensa de la artísticidad del proyecto arquitectónico, nudo de importantes controversias decimonónicas.

Las tendencias nacionalistas del historicismo, incubadas en los proyectos efímeros de las grandes exposiciones internacionales, orientan los experimentos sobre modelos históricos representativos de la arquitectura nacional, evaluando sus posibilidades de adaptación a las edificaciones modernas a través del impacto que levantaban los pabellones nacionales, o impulsados por la crítica divulgadora del tradicionalismo arquitectónico promocionado intensamente en la cultura arquitectónica española, desde la celebración del Salón de Arquitectura de 1911, por publicistas como Luis M.^a Cabello, quien, en 1917, seleccionaba como arquitectura ejemplar la del Hotel Alhambra Palace proyectado por Modesto Cendoya. Un caso significativo, el pabellón español levantado por Urioste en la Exposición Universal de París de 1900, recapitulativo de la arquitectura renacentista nacional, subrayó la moda de edificaciones neoplaterescas como paradigma de la vivienda acomodada y del palacete urbano. Es el caso, en la Gran Vía granadina, del edificio —sede actual del Gobierno Civil— que Ángel Casas construía en 1914. Por estas fechas, la influencia del Salón de 1911, junto con las orientaciones emanadas del Congreso Nacional de Arquitectos de 1915 para que los ayuntamientos impulsaran construcciones en armonía con los estilos históricos locales, proporcionaron el ambiente adecuado para la difusión de los regionalismos, siendo, desde ese momento, el polémico enclave en torno al que se situarán buena parte de las experiencias renovadoras de la arquitectura local, cuyas mejores realizaciones encontrarán lugar, no en la Gran Vía, sino en la vivienda unifamiliar aislada de los pagos de la Vega, de la Huerta de Belén, o en los nuevos cármes que se construyen en el Albayzín.

Al finalizar el siglo, Ángel Ganivet abre un debate —no concluido aún en el campo de la historiografía— centrado en las actuaciones del urbanismo positivista de la segunda mitad del diecinueve. Con los artículos publicados en “El Defensor de Granada” en 1896, agrupados bajo el título “Granada la bella”, el intelectual granadino da forma a un discurso esencialista en el que la ciudad se ofrece impregnada de categorías que la califican como espacio de la cultural “moral” y de la “virtud” social; planteamiento que, en gran medida, le aproxima a las elaboraciones de la crítica urbana enunciada por Pugin, Ruskin, Sitte, o Morris y, en general, al pensamiento europeo que produce la ensoñación de la ciudad precapitalista como lugar armónico, escenario vital perdido tras las intervenciones expeditivas de la urbanística decimonónica que provocaron la desagregación de la ciudad equilibrada del pasado. Tales ideólogos emprenden la tarea de reconstitución de la civilización urbana, ligándose a políticas regeneracionistas de distinto cuño en las que el universo idealista se sostiene sobre concretos intereses políticos y materiales, como demostraron, en el horizonte cultural del “novecentismo”, Eugenio d’Ors y Prat de la Riba. Ello explica, por otra parte, la equívoca y persistente invocación a la Tradición que, en un distinguido ganivetiano, Melchor Fernández Almagro, llega al paroxismo de convertirse en un “terror supersticioso” por la ciudad, renovando, con sintomática coincidencia, la ya citada confesión romántica de Zorilla. Se trata, en el caso de Ganivet, de una contribución inserta en las teorizaciones historicistas sobre la utopía del pasado: el retorno nostálgico y la violenta negación de la fe en la idea de progreso que había alimentado a todo el pensamiento positivista sobre el que se alzó la sociedad del capitalismo burgués.

Contra las dos principales empresas del urbanismo decimonónico, el embovedado y la Gran Vía, Ganivet descarga una dura crítica de la burguesía reformadora que, bajo parámetros ya analizados, había iniciado la ocupación de la ciudad, emulando los modelos de las transformaciones impuestas en otras capitales, para convertirla en el dispositivo espacial más adecuado a sus intereses de clase. El anatema lanzado contra la nueva arquitectura implantada en la ciudad, es, en Ganivet, un preludio de la controversia planteada, años después, por Vicente Lampérez, Manuel Vega o Luis M.^a Cabello, entre “exotismo” y “tradicionalismo” arquitectónico; anticipa, con una argumentación de cariz determinista, el rechazo de los modelos exteriores a las tradiciones constructivas propias: “La casa de la ciudad, nuestra antigua casa —escribió— no era casa de apariencias, de mucha fachada y poco fondo: era casa de patio. El arranque decorativo más audaz que registran las historias es la reja, la ventana o el balcón adornados con tiestos de flores... Hacen más por nuestro arte que el señorón adinerado que manda construir un palacio en que se combinan estilos estudiados en los libros y que nada nos dicen...”. Más aún, las recomendaciones ganivetianas para procurar el embellecimiento y de la ciudad —en tanto antítesis de su modernización— se colocan al amparo del “espíritu local” y preludian la famosa moción de Francisco Javier de Lepe, concejal del ayuntamiento sevillano en 1910, tan decisiva por la imposición de dos objetivos: desterrar de la ciudad a la arquitectura “exótica” y la imperativa asunción del historicismo regionalista. Si Ganivet no intervino en la administración municipal, Ángel Barrios, durante la alcaldía del Marqués de Casablanca, en los años del Directorio, representará un interesante aspecto del ganivetismo, en tanto ideal inspirador de difíciles políticas municipales.

El ganivetismo —todavía pendiente de un justo examen crítico— se convirtió en la coartada intelectual presente, desde principios de siglo, en todas las incursiones polémicas que afectaban a las transformaciones urbanas. De un modo especial, condujo a la descalificación global de la renovación arquitectónica implantada en la Gran Vía, con juicios condenatorios lanzados contra ella por destacados escritores e historiadores como Seco de Lucena, Fernández Almagro, Valladar, Gallego Burin, y

Torres Balbás, entre otros muchos. A la modernización de la ciudad, entendida en términos de eficacia propios del pensamiento urbanístico decimonónico, se oponía la imagen ganivetiana de la ciudad poseída por “un espíritu que todo lo baña, lo modela y lo dignifica”, del que habría que surgir la “regeneración intelectual” insistentemente reclamada por el intelectual granadino; incompatible, dadas las pautas del discurrir ganivetiano, con los expedientes del urbanismo positivista o del “modernismo” arquitectónico trasplantado a una ciudad cargada de seducción e intertemporalidad. Sobre estas bases se establecen los fundamentos de actuaciones municipales —como la de Ángel Barrios— o, en general, del núcleo de personalidades que buscarán la contraoferta arquitectónica del “estilo granadino” y del proteccionismo debido al “alma” de la ciudad, centrando, desde esa perspectiva, el interés por mantener la configuración urbana típica de sus barrios históricos y la conservación de la arquitectura tradicional granadina.

En 1905, coincidiendo con las primeras edificaciones de la Gran Vía, el Ayuntamiento acordó urbanizar la Huerta de Estefanía, en el Paseo de la Bomba, mediante una calle en la que se construirían hoteles aislados rodeados de jardines. Aunque solicitado por el Marqués de Dilar, el proyecto se realizó con el apoyo del nuevo propietario de los terrenos, D. Nicolás de Escoriaza. Consistía en un plan de embellecimiento del Paseo de la Bomba unido al deseo de proporcionar un nuevo acceso a la Alhambra —enlazando con la Cuesta del Caidero— y facilitar la comunicación con las instalaciones fabriles de la Acequia Gorda en el camino de Cenes. No obstante, el interés destacado de la urbanización, cuyo proyecto fue redactado por Modesto Cendoya, y aprobado en 1906, radica en la apelación que se hacía a las corrientes del pensamiento urbanístico relativas a la vivienda ajardinada entendida como elemento generatriz del ideal urbano propagado por Howard en Europa, con un importante núcleo de adictos españoles en torno a la figura de Cipriano Montoliu y el núcleo de la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín. En Granada, los redactores de “Renovación” pedirían, en lógica con el afán regeneracionista que les caracterizó, la constitución de una sociedad semejante para fomentar un modelo urbano radicalmente enfrentado a la Gran Vía, agotadas —en 1919— las proclamas optimistas de “La Reformadora Granadina”.

La urbanización pretendía acotar un sector de edificación lujosa, propiciando su identificación con los paseos aristocráticos de las grandes ciudades europeas. Un cualificado conjunto arquitectónico otorgaría, por fin, la deseada imagen de los paseos del Genil que los ilustrados franceses sólo esbozaron. A él contribuyeron, en el transcurso de dos décadas, los hoteles proyectados por Modesto Cendoya, Juan Jordana, Ángel Casas, José F. Giménez Lacal, Matías Fernández Fígares o Fernando Wilhelmi, resultando un muestrario completo del historicismo ecléctico aplicado a la vivienda unifamiliar aislada, soporte tipológico de especial atención en las teorizaciones de la arquitectura y del urbanismo del primer tercio del siglo.

En la misma época, las reformas emprendidas en la zona norte de la ciudad contienen las primeras consideraciones sobre el planeamiento del ensache, abordando la reforma del barrio de San Lázaro y proponiendo una definitiva formalización del contradictorio vacío existente entre la estación y la embocadura de la Gran Vía. Los primitivos paseos ajardinados del Triunfo, creados en 1846, formaban una explanada triangular con vértice en la Puerta de Elvira que serán eliminados por sucesivas edificaciones cuando, concluida la Gran Vía, la Avda. de Alfonso XIII —actual Avda. de Calvo Sotelo— quede definida como acceso privilegiado ordenador del territorio colindante. En calidad de tal, la avenida, transformada en bulvar, se pensaba destinar a hoteles, contrapuntando la iniciativa de D. Nicolás

Escoriaza en el Paseo de la Bomba. Con esa idea se construyó, en la confluencia con la Avda. de Andaluces, el hotel de D. Fermín Garrido proyectado por José F. Giménez Lacal (1915), donde el arquitecto granadino demostraba, como lo haría en el palacete de Quinta Alegre o en su decisiva colaboración en el carmen-estudio del pintor Rodríguez Acosta, el conocimiento profundo que poseía de los repertorios historicistas elaborados por la cultura arquitectónica europea.

En 1916, el Ayuntamiento aprobó un proyecto presentado por Ángel Casas para la prolongación de la Avda. de Andaluces, ordenación de la Avda. de Alfonso XIII y reforma interior del barrio de San Lázaro. Aunque decretada la supresión de obras por incumplimiento de la legislación vigente en materia de ensanche, saneamiento y reforma interior de poblaciones, no obstante, las previsiones apuntadas por Ángel Casas tienen el interés de haber diseñado un esquema de planeamiento en la zona que el arquitecto municipal venía recomendando para ensanche de la ciudad. Fijada la unidad de la Avda. de Alfonso XIII —Bulevar entre plazas circulares— proponía la prolongación de la Avda. de los Andaluces con un gran bulevar y resolvía la reforma interior de San Lázaro superponiendo una malla ortogonal que, aumentando su superficie, atemperaba la fusión con el nuevo ambiente de los bulevares. El proyecto, de haber tenido un desarrollo ajustado a las exigencias contempladas en las leyes urbanísticas vigentes, habría anticipado la resolución de una polémica que, años más tarde, quedaba sancionada por las condiciones políticas y administrativas derivadas del pronunciamiento del general Primo de Rivera en septiembre de 1923.

En el panorama de la arquitectura granadina del primer tercio del siglo, hipotecado por las fórmulas del historicismo academicista y el tibio fomento de un “granadinismo” enfrentado y, a la vez, émulo de la estrategia regionalista impulsada desde Sevilla, la construcción del carmen-estudio del pintor José M.^a Rodríguez-Acosta supone una experiencia arquitectónica singular. Coincide con los años en los que Rodríguez-Acosta abandona su dedicación a la pintura, originada, según se ha escrito, por una crisis personal que provocó la desconfianza del pintor hacia las artes figurativas cuando, en 1914, asiste a la efervescencia de las vanguardias europeas. La arquitectura del carmen-estudio, diseñada en un largo y meticuloso engranaje de colaboraciones con artistas y técnicos (Pablo Lyzaga, Modesto Cendoya, Ramón Santa-Cruz, Teodoro de Anasagasti y José F. Giménez Lacal), ofrece un notable trasunto de las indecisiones producidas por la cultura arquitectónica prerracionalista que, carente de la sistematización alcanzada en los años veinte, había roto con los epígonos del historicismo decimonónico. Es decir, la generación de arquitectos europeos representada por Otto Wagner, Joseph María Olbrich, Joséph Hoffmann o Adolf Loos, a quienes se debe gran parte de las innovaciones de la arquitectura europea de esos años que, en España, divulga y conoce perfectamente Teodoro de Anasagasti.

Anasagasti estaba vinculado al ambiente de la arquitectura europea, por lo que no era ajeno a la extendida influencia de la Secesión vienesa —grupo donde habían participado los pintores simbolistas Böcklin y Puvis de Chavannes—, siendo especialmente indicativos sus proyectos para un “Cementerio Ideal” (primera medalla de la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1910) o los presentados en la Exposición de 1912 —en la que Rodríguez-Acosta obtuvo una primera medalla— bajo expresivas y reveladoras imágenes simbolistas: “La Torre del Silencio”, “Templo del Dolor” y “Villa del César”. Imágenes que pueden explicar la colaboración que el pintor granadino —con experiencia propia en la poética simbolista— solicitará a Anasagasti para salir de la probable insatisfacción personal que terminaría produciéndole un primer proyecto del edificio, firmado por Ramón Santa-Cruz (1916), en el que, si bien se esbozan la volumetría y planimetría de la construcción final, existe una acentuada dependencia del

historicismo tradicional. Tesitura de la que Rodríguez-Acosta parece haber querido distanciarse buscando la arquitectura simbolista imaginada por Anasagasti. El carmen-estudio sólo se concluirá cuando, hacia 1923-24, José F. Giménez Lacal se hace cargo de las obras, ejecutando los detalles de construcción y, lo que parece muy probable, contribuyendo a la definitiva articulación de una idea arquitectónica de la que, en esa fecha, sólo existían los cimientos materiales y las visiones simbolistas del pintor.

La reciente localización del proyecto de Anasagasti —firmado en 1923— minimiza, ciertamente, su contribución, haciendo que la definición de Juan de la Encina aparezca como la mejor manera de entender el edificio; según Juan de la Encina, el carmen-estudio sería el mejor autorretrato de José M.^a Rodríguez-Acosta.

III. LA CIUDAD DEL DIRECTORIO

Conocidos los resortes ideológicos con los que el “estado de obras” suplanta al “estado de derecho”, la política de obras públicas fomentada por el régimen de Primo de Rivera reúne, entre 1923 y 1930, las cuestiones pendientes del desarrollo urbano, aglutinadas en torno a las figuras jurídico-técnicas del ensanche y la reforma interior. Sin poner en duda los modelos de intervención acuñados en el siglo XIX, la política urbana de la Dictadura intentó resolver los desequilibrios que la expansión urbana había provocado en ciudades todavía no sometidas al control de técnicas del planeamiento a gran escala. De ellas, el ensanche había proporcionado los mejores niveles de eficacia, aunque, conviene recordar, cuando se produce el golpe militar de Primo de Rivera, la urbanística más avanzada estaba revisando el conjunto de técnicas heredadas del siglo anterior. No obstante, el Estatuto Municipal —pieza clave del ordenamiento jurídico del nuevo régimen— contemplaba, en su artículo 217, la obligación de redactar los planes de ensanche para aquellos municipios que, entre 1910 y 1920, hubieran experimentado un aumento de población superior al 20%. Normativa legal, en su conjunto, origen de controvertidas actuaciones municipales y de polémicas iniciativas privadas.

En Granada, estos años coinciden con dos importantes alcaldías, la del Marqués de Casablanca (1923-1928) y la de Mariano Fernández Sánchez-Puerta (1928-1930), con quienes se plantea una serie de actuaciones anticipadoras, en muchos aspectos, de realizaciones posteriores que se creyeron pioneras. Así, se preparan las principales intervenciones que la ciudad requería para acomodarse a los expedientes de la urbanística moderna, frente a la cual, el ganivetismo —persistente paradigma intelectual de la ciudad— se esforzará en definir criterios proteccionistas que alcanzaron un simbólico respaldo administrativo con la declaración de “ciudad artística” obtenida en 1929.

Al amparo del favor que merecían las grandes exposiciones que se celebraban o proyectaban en distintas ciudades españolas, cuidadosamente fomentadas durante la Dictadura, en 1924 se concibe la idea de una Exposición Hispano-Africana que habría de celebrarse en Granada. El proyecto, enaltecedor de la tradición orientalista de la ciudad, procuraba apoyar la política colonial emprendida por Primo de Rivera, en simbiosis con las demandas de una feria comercial pensada para proteger y promociar las industrias artesanales granadinas. El comité ejecutivo de la exposición, del que formaban parte Antonio Gallego Burín y Leopoldo Torres Balbás, entre otros, inició los trabajos preparatorios que concluyeron con una interesante Memoria en la que se desarrollaban hipótesis de planeamiento urbano en

torno a dos temas prioritarios: el camino de ronda y el ensanche. En este sentido, el proyecto de la Exposición simultaneaba las dos cuestiones pendientes que formaban parte del debate urbano perfilado, a principios de siglo, como alternativa al programa urbanístico de la Gran Vía.

La influencia de Leopoldo Torres Balbás —autor del pabellón granadino en la Exposición Iberoamericana de Sevilla— pudo ser decisiva en lo concerniente a la definición de modelos arquitectónicos para los edificios de la exposición y en las hipótesis urbanas subyacentes. Desechado el monumentalismo efímero habitual en estos certámenes, se proponían edificaciones “tradicionales” que pudieran contribuir, finalizada la exposición, al Plan de dotaciones edilicias que el ensanche de la ciudad haría necesario. En relación a ésta, el emplazamiento de la exposición apuntaba un esquema de zonificación orientado en tres sectores: la zona industrial en torno a las estaciones del ferrocarril; el camino de ronda, límite de la expansión urbana, definido como barrio lineal destinado al alojamiento obrero en viviendas unifamiliares; y, por último, las riberas del Genil reservadas para un gran parque y zonas de edificación lujosa (hoteles). Aunque escueto, el esquema era interesante. Si hubiera prosperado el proyecto de Exposición, habría permitido implantar una ocupación de la periferia urbana con garantías urbanísticas superiores a las ofrecidas más recientemente.

La proyectada Exposición Hispano-Africana ofrecía, en definitiva, un modelo de ensanche interesado en preservar las tradiciones urbanas de la ciudad histórica; cuidaba no dañar su fisonomía produciendo un espacio nuevo, presumiblemente no antagónico, destinado a la expansión moderna de la ciudad. Hubiera contribuido, por otra parte, a la difusión del tradicionalismo arquitectónico local, conformando una estrategia paralela a la que, en Sevilla, desarrollaban los administradores municipales y arquitectos comprometidos en la renovación de la ciudad diseñada por causa de la Exposición Iberoamericana de 1929.

Contraviniendo la naturaleza de los ensanches decimonónicos, las iniciativas del ensanche granadino fueron absorbidas por la política de casas baratas impulsada por Primo de Rivera. De este modo, el ensanche de la ciudad quedó reducido —francasada la Exposición Hispano-Africana— a un problema de promoción de construcciones económicas en fragmentos muy localizados de la ciudad, al amparo de la legislación de casas baratas, sin alcanzar, en ningún caso, un proyecto articulado de planeamiento global de la ciudad. Al Sur, la iniciativa particular del arquitecto Matías Fernández Figares se traduce en una barriada de casas baratas proyectada en 1925. El Ayuntamiento, por su parte, emprende una serie de actuaciones en las Eras de Cristo con un proyecto de ensanche elaborado en 1926 por el arquitecto municipal Manuel Latorre. En ambos casos, las peculiares limitaciones del proyecto, o las importaciones infracciones legales cometidas por la corporación municipal, desvirtuaron la ejecución de unas obras que, en las Eras de Cristo, terminarían siendo declaradas ilegales por los organismos competentes de la administración central.

Careciendo de un plan de ensanche —la convocatoria de un concurso de proyectos se retrasaría hasta 1935— elaborado para atender al conjunto de problemas urbanos, y redactado según la rígida legislación vigente en la época, la corporación municipal se apresuró a respaldar el proyecto de un barrio de casas baratas presentado por Matías Fernández Figares, acogiendo a los beneficios concedidos para la edificación de construcciones económicas. Tratándose, ante todo, de una empresa sintomática de las orientaciones que la Dictadura había establecido para hacer frente al problema de la vivienda —cuya rentabilidad política nunca ocultó—, el proyecto de Fernández Figares, aprobado en 1927, pretendía

acotar la zona del futuro ensanche reservada para edificaciones económicas. Por este motivo, la red viaria trazada contemplaba su prolongación hasta enlazar con el límite del ensanche previsto, es decir, con el camino de ronda en proyecto.

El mismo tema de las casas baratas preside las polémicas actuaciones municipales planeadas, al Norte, en la zona conocida como Eras de Cristo, entre las carreteras de Bailén, Pulianas, y el cauce del río Beiro, con vértice en la ermita de San Isidro. La zona había sido declarada de ensanche a petición del Conde las Infantas en 1924, constituyéndose una Comisión de Ensanche por esas fechas. A diferencia del Barrio Figares, aquí es el Ayuntamiento el que, ateniéndose a lo dispuesto en el art. 217 del Estatuto Municipal, estudia un proyecto elaborado por el arquitecto municipal Manuel Latorre en 1926, en el que se concibe un área urbanizable articulada sobre una atractiva distribución de manzanas que, eludiendo los monótonos trazados ortogonales, triangula un territorio abierto hacia una gran plaza circular colindante con la zona específicamente destinada a espacios ajardinados e instalaciones de uso público.

En 1929, el Ayuntamiento decidió modificar el proyecto para destinar los terrenos a la construcción de una serie de edificaciones (casas baratas, cárcel, grupo escolar y matadero) que suplantaban el minucioso plan de Manuel Latorre; infringía, así, disposiciones legales que conducirían a la suspensión de obras decretada un año más tarde. Aunque levantada posteriormente para autorizar la construcción del grupo escolar y casas baratas, el proyecto municipal perdió la calificación de ensanche y, como consecuencia, los beneficios legales correspondientes. De esta forma, la gestión de dos corporaciones de la Dictadura concluía con una comprometida situación administrativa, de la que se pedían responsabilidades, sin haber cumplido con el mandamiento del Estatuto Municipal; el ensanche, en consecuencia, volvía a ser una cuestión pendiente de difícil resolución.

Matías Fernández Figares proyectó el grupo de cinco casas baratas, optando por el alojamiento colectivo. De ellas, sólo comenzaron a construirse dos, terminadas en la posguerra. La elección tipológica contrastaba con el programa de construcciones económicas del barrio Figares, donde el mismo arquitecto acudía a la vivienda unifamiliar agrupada en manzanas con patios traseros; disposición semejante a la de numerosos planes de alojamiento económico diseñados en el siglo XIX. Matías Fernández Figares, buen conocedor de las distintas opciones tipológicas desarrolladas en el terreno de la vivienda económica, proyectaba, en las Eras de Cristo, bloques con un gran patio central distribuidor del alojamiento colectivo. Su afición historicista le conducía a un diseño ornamental de la fachada, que pretende disimular lo que la arquitectura realmente encerraba. De hecho, los detalles ornamentales historicistas (portada, almohadillado) previstos por Fernández Figares, no se tendrán en cuenta al construir los edificios.

La diversificación introducida en el desarrollo legislativo de las construcciones económicas permitió promocionar empresas que, desbordando el ámbito de las primeras reglamentaciones emanadas del Instituto de Reformas Sociales, aspiraban a beneficios y exenciones otorgados en la legislación de casas baratas; fenómeno generalizado en los años de la Dictadura por la predilección gubernamental hacia actuaciones de inmediata rentabilidad política. La urbanización de la Huerta de Belén, iniciativa de la Caja de Previsión Social de Andalucía Oriental, responde a ese tipo de actuaciones y se conforma según modelos urbanos intensamente favorecidos en esos años: los derivados posibilistas de la “ciudad jardín” y del alojamiento unifamiliar. José Fernández Figares, arquitecto de la institución promotora,

concibió, en esa línea, la urbanización de una colonia de hoteles destinada a satisfacer un equívoco plan de construcciones de viviendas para clases medias. En consonancia, la primera propuesta tipológica, abandonada en construcciones siguientes, obligaba a una solución de compromiso, entre la vivienda unifamiliar aislada o el bloque colectivo, que conducía a un eficaz modelo de viviendas dobles con patio abierto mancomunado.

Aunque proyectada en 1928, la edificación de la mayor parte de los hoteles se efectúa entre 1932 y 1936, siendo, en su conjunto, una peculiar experiencia proyectual acaparada por José Fernández Figares, con participación de Miguel Castillo Moreno, Daniel Rubio y Matías Fernández Figares. El primero, afectado por los epígonos locales del regionalismo arquitectónico, diseña hoteles en los que proliferan acentos historicistas, tanto en estructura como en ornamentación. Excepción destacada es el hotel que el mismo arquitecto proyecta para Hermenegildo Lanz, donde no se oculta la reducción efectuada sobre el modelo del *carmen*-estudio del pintor Rodríguez-Acosta. Por otra parte, la incursión racionalista de Miguel Castillo Moreno establece la fisura con la tradición historicista cuando, ignorando el debate que terminará perdiendo la arquitectura española contemporánea, introduce la experiencia más homogénea de la arquitectura racionalista en Granada.

La segunda corporación municipal constituida en tiempos de la Dictadura, presidida por Mariano Fernández Sánchez-Puerta, acometió un plan edilicio ajustado a los expedientes urbanos de mayor urgencia y rentabilidad. Así, además de aprobar la urbanización de la Huerta de Belén y la reforma interior del Barrio de San Matías propuesta por Ángel Casas, orientó la modificación del primer proyecto de ensanche en las Eras de Cristo hacia un simplificado conjunto de construcciones iniciadas a la sombra de importantes irregularidades administrativas. Concluyó la ordenación del bulevar de Alfonso XIII en el que, hasta esa fecha, permanecían sin formalizar las sugerencias apuntadas por Ángel Casas en años anteriores. Un monumento a los granadinos ilustres, proyectado por Juan Cristóbal, y una fuente de “estilo granadino” encargada a la Escuela de Artes y Oficios, se pensaban instalar en las rotondas para disponer una escenografía urbana acorde con la aspiración decimonónica del bulevar como privilegiado paseo público y, a la vez, como digna entrada de la ciudad. Se intentó, por otra parte, la prolongación de los paseos del Genil para solventar la carencia de un gran parque urbano puesta de manifiesto en repetidas ocasiones; de este modo, se situaría en la ciudad un espacio público que había tenido una participación decisiva en la gestación de la ciudad burguesa, como se demostró en los trabajos y aportaciones teóricas de Olmsted, Alphand o Forestier.

En la Granada del diecinueve, la ordenación de espacios públicos ajardinados se centró, al margen de las sucesivas transformaciones de las alamedas del Genil, o de los paseos del Triunfo, en las plazas donde Carlos M.^a de Castro (Bib-Rambla) y Luis Morell (Trinidad, Mariana Pineda) habían proyectado jardines “a la inglesa” en forma de “square” o, años antes, en el jardín-paseo de Juan Pugnaire para la plaza de los Lobos. Según testimonia Seco de Lucena, en 1890 se estudió la creación de un parque en el Paseo de los Basilius dotado de todos los dispositivos diseñados por la arquitectura paisajística europea: bosque en laberinto, estanque, plazas, avenidas, etc. Las proximidades del Genil volverán a ser pensadas, con motivo de la Exposición Hispano-Africana, como zona predestinada para un moderno parque urbano, defendiendo el cauce del río como límite del conglomerado urbano y principio de una ocupación de los pagos de la vega que, enunciada por Luis Morell, buscaba preservar los tipos de la arquitectura autóctona en armonía con las tendencias contemporáneas a favor de la vivienda unifamiliar aislada.

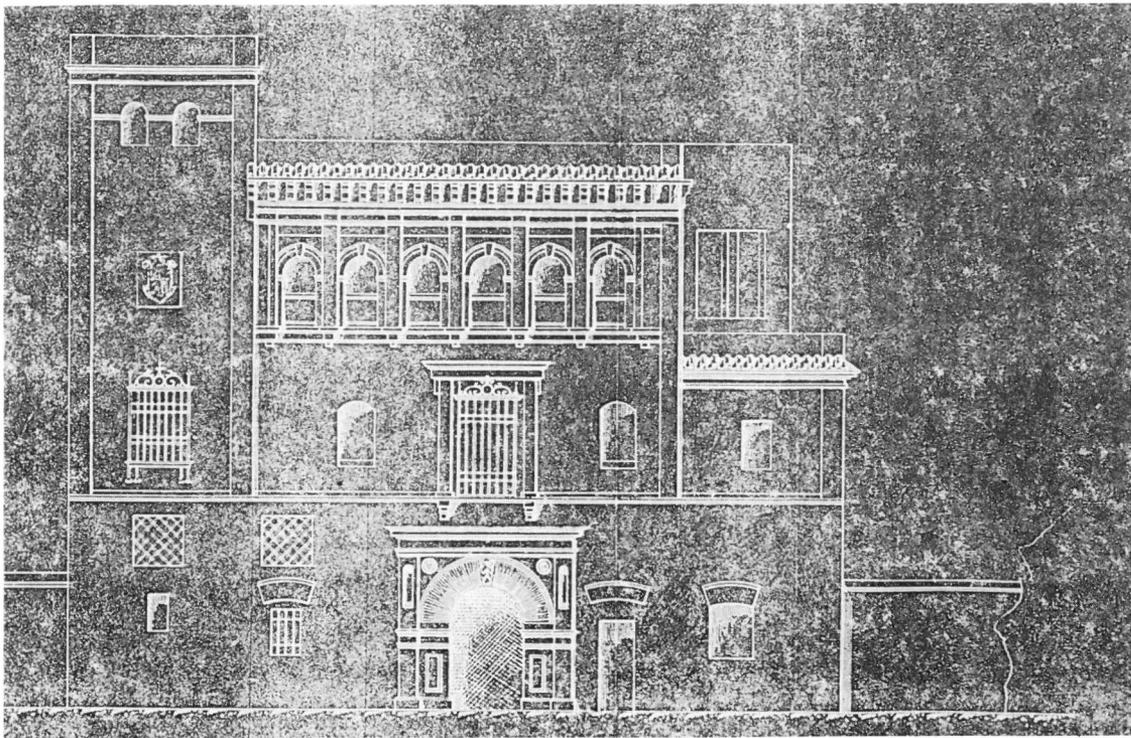
En 1929, se convocó un concurso internacional de proyectos para la construcción de un parque en Granada, recomendando su emplazamiento en el Camino de la Sierra y el enlace con la Alhambra. Ante los datos topográficos proporcionados —cauce entre laderas— las propuestas que se presentaron experimentaban sobre los contrastes que aquellos sugerían para facilitar, en el diseño, las dimensiones expresivas y simbólicas del paisaje sometido a la disciplina urbanística. El proyecto de Manuel Muñoz Monasterio y Mariano Rodríguez Orgaz, en ese sentido, establecía un paseo central, eje del organismo diseñado, para contrastar dos zonas, “arquitectónica” y “pintoresca”, en las que los detalles de tratamiento buscaban acentuar la configuración simbólica del parque, hasta fundir las tradiciones de la jardinería local con los métodos de la arquitectura paisajística moderna. Abundaban, en el proyecto, los efectos de perspectivas, pérgolas, patios, estanques, diverso mobiliario ornamental y la constante referencia al ciprés como pieza simbólica que garantizaría, en exceso, la pretendida fusión con el paisaje granadino. Se contemplaba, por último, un enlace viario con la Alhambra que servía, a otro nivel del programa, para presentar el nuevo parque como prolongación natural de los bosques de la Alhambra, sancionando, así, la conveniencia del proyecto y su interesada vinculación con el pasado. Era, en definitiva, un ejercicio proyectual asociado a los modos del historicismo ecléctico, telón de fondo de otras experiencias semejantes en ciudades europeas y españolas. En estas últimas, el tema de los parques públicos había alcanzado especial interés tras los proyectos de Forestier en Sevilla, Ronda y Barcelona.

Jean Graef, arquitecto paisajista francés, subraya en su proyecto la tensión expresiva entre dos zonas contrapuestas —parque de verano y parque de invierno— sometidas a diferentes criterios compositivos. En el llamado parque de verano incluía jardines de estilo andaluz, rosaeda, parque inglés, lago y cascada, constituyendo un conjunto interesadamente heterogéneo, donde la habilidad del diseñador procuraba conciliar la disparidad de elementos. El parque de invierno, en la zona conocida como barranco del abogado, reunía secuencias de estanques, patios, escaleras y pérgolas, ideadas para acomodar la modernidad del proyecto en los garantizados avales de la tradición; tesitura que explica, también, el declarado entusiasmo del arquitecto francés por la jardinería y arquitectura del carmen-estudio de José María Rodríguez Acosta, de reciente construcción, y a las que los diseños de Graef no son ajenos. En ambos proyectos, la obligada referencia a las tradiciones de la jardinería y del paisaje local se impone como sostén del programa ecléctico, característico de la arquitectura paisajística contemporánea, en el que coexisten la escenificación romántica y el control positivista de la naturaleza; pintoresquismo y formalidad.

La caída del Primo de Rivera, en enero de 1930, provocó la disolución de la corporación municipal presidida por Mariano Fernández y, en general, la aceleración del conflicto histórico que conduciría al fin del régimen monárquico. Con honda repercusión en la vida municipal granadina, carente, por otra parte, de los recursos económicos para emprender la realización de un costoso proyecto, el parque no pasó de ser un atractivo componente del debate urbano ligado a la gestión de los ayuntamientos del Directorio. Confirmando la afición a un modelo de alojamiento, y de crecimiento urbano, de especial aceptación en el conjunto de las teorizaciones urbanísticas de preguerra, en los años treinta comenzó la edificación de viviendas unifamiliares en la zona destinada al parque. Al final de la década, la Obra Nacional de Construcción, edificando casas baratas, borra definitivamente el espejismo de 1929.



JOSE CONTRERAS: Plano Topográfico de Granada (1853)

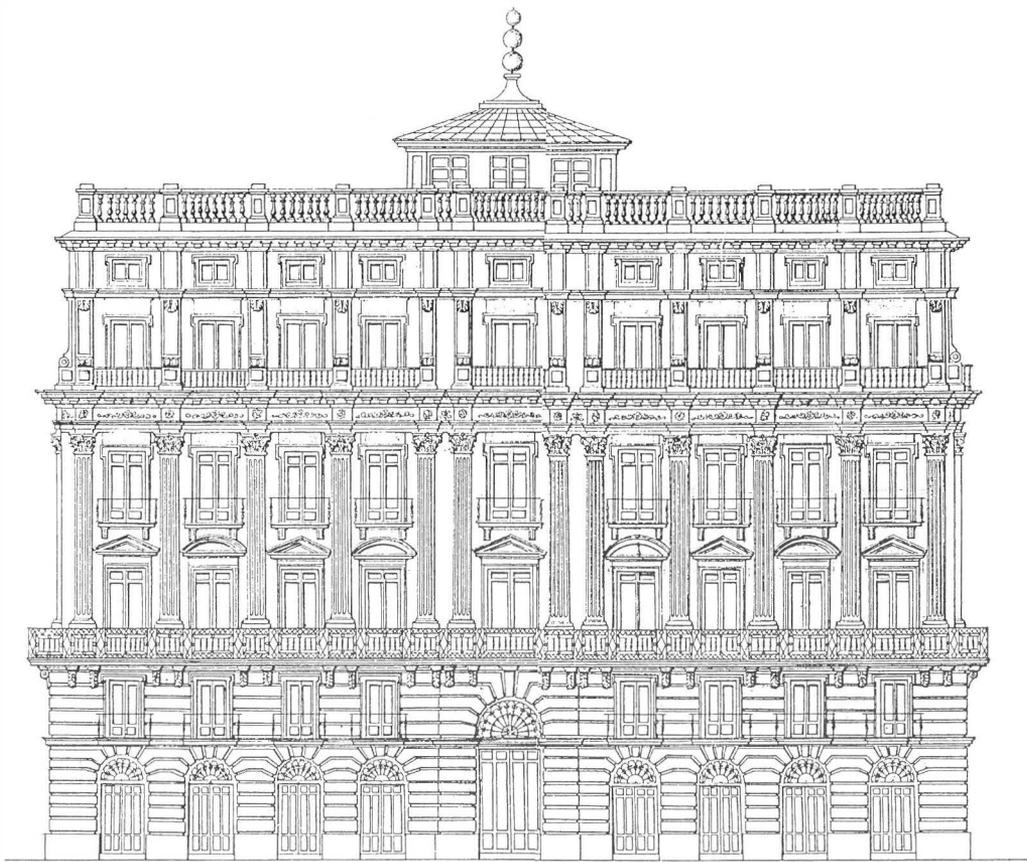


RICARDO SANTA CRUZ: Proyecto para el Carmen-Estudio del pintor José M.^a Rodríguez-Acosta (1916)

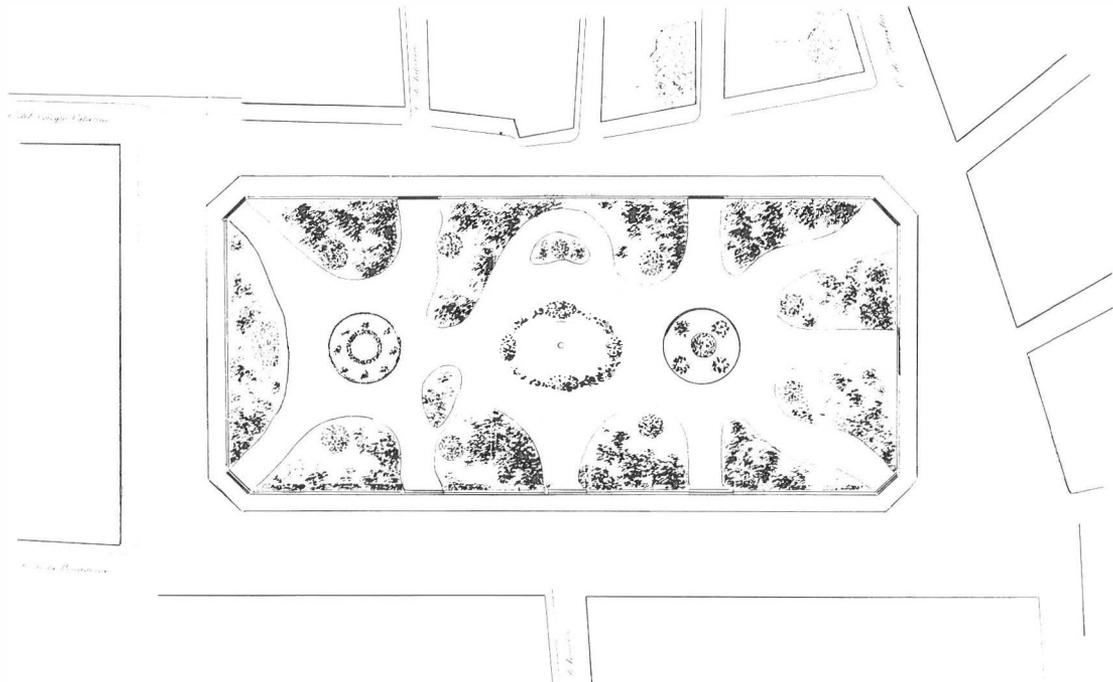


FACHADA A LA AVENIDA DE ALFONSO XIII

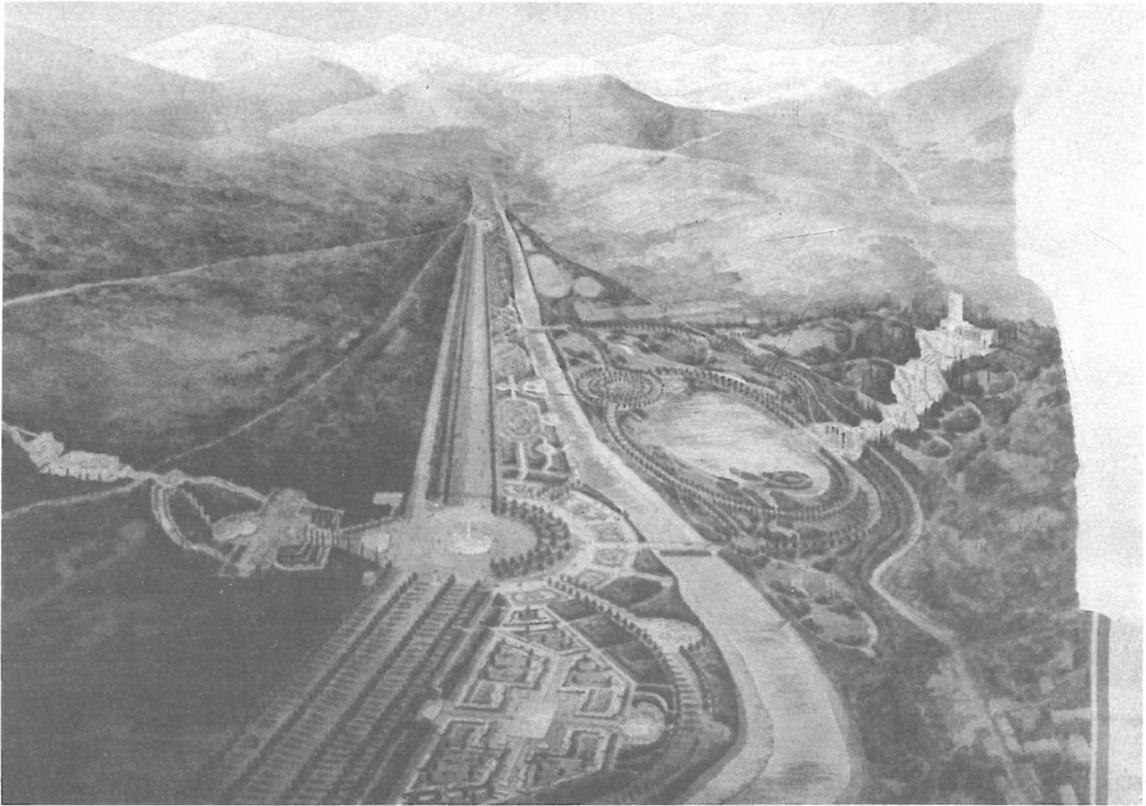
JOSE F. GIMENEZ LACAL: Proyecto de un hotel en la Avda. de Alfonso XIII (1915)



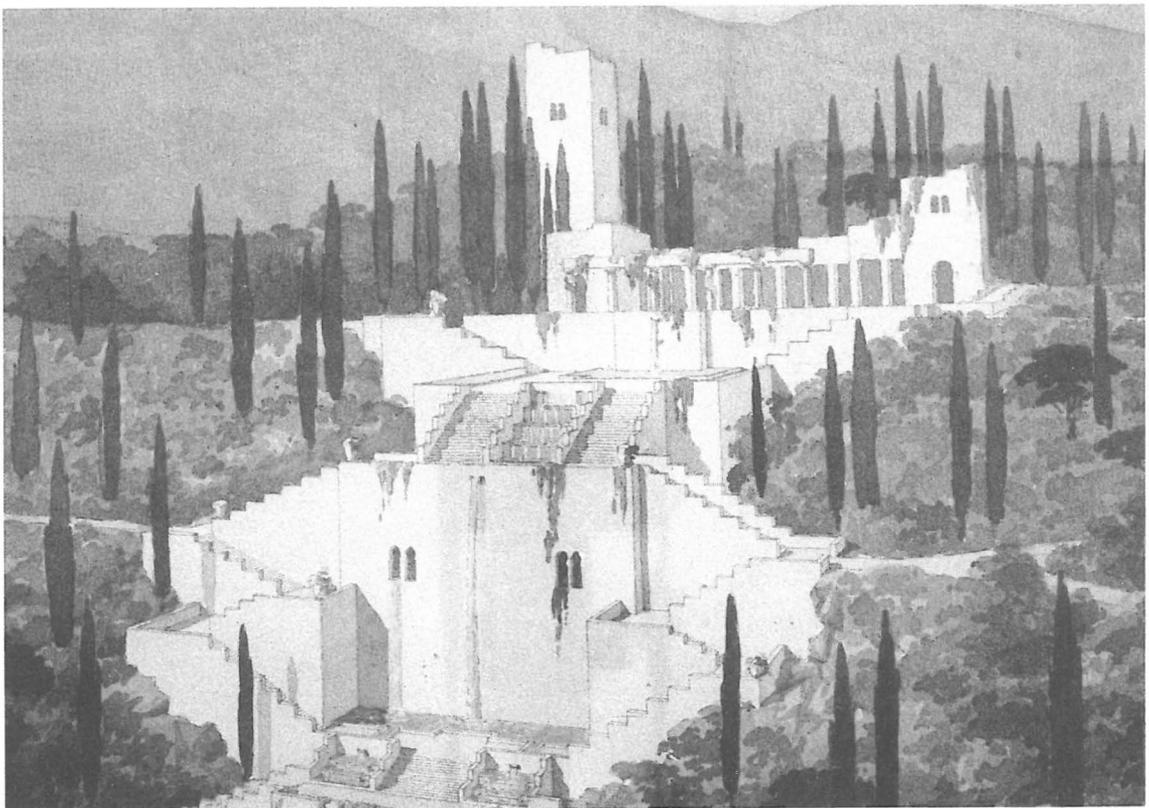
CARLOS M.^a DE CASTRO: Proyecto de jardín a la iglesia en la Plaza de Biba-rrambla (1866)



FRANCISCO CONTRERAS. Primer proyecto para el edificio del Suizo (1865)



JEAN GRAEF: Proyecto de Parque en Granada: Vista perspectiva general (1929)



JEAN GRAEF: Proyecto de Parque... Detalle