

Roser Martínez Ramos e Iruela

LA GRAN VÍA DE COLÓN DE GRANADA
Reconstrucción del proyecto y obra de una **cala urbana**
1891-1931

GRANADA, 2021

COLECCIÓN ARQUITECTURA, URBANISMO Y RESTAURACIÓN

Director

Francisco Javier Gallego Roca

Consejo Asesor

SUSANNA CACCIA GHERARDESCHI
Università di Firenze

MARÍA JOSÉ CASSINELLO
Universidad Politécnica De Madrid

JOSÉ CASTILLO RUÍZ
Universidad de Granada

JUAN CALATRAVA ESCOBAR
Universidad de Granada

RICARDO DALLA NEGRA
Università di Ferrara

CARMEN DÍEZ MEDINA
Universidad de Zaragoza

MAR LOREN MÉNDEZ
Universidad Sevilla

ÁNGEL ISAC MARTÍNEZ DE CARVAJAL
Universidad de Granada

DANIELA ESPOSITO
Università La Sapienza, Roma

JUAN DOMINGO SANTOS
Universidad de Granada

JOSEP MARÍA MONTANER
Universidad Politécnica De Cataluña

VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO
Universidad de Sevilla

DOMINIQUE POULOT
Paris-Sorbonne

JOAQUÍN SABATÉ
Universidad Politécnica De Cataluña

IGNACIO VALVERDE PALACIOS
Universidad de Granada

CLAUDIO VARAGNOLI
Università di Chieti-Pescara

© del prólogo: Manuel Martín Rodríguez, Miguel Giménez Yanguas

© de los textos y material gráfico: autora e instituciones

© Universidad de Granada

© Diputación Provincial de Granada

Edita:

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE GRANADA
Campus Universitario de Cartuja
Colegio Máximo s.n., 18071 Granada (España)
Tlfn: (34) 958 243 930 - 958 246 220
Web: editorial.ugr.es

DIPUTACIÓN DE GRANADA
Palacio de los Condes de Gabia
Plaza de los Girones 1, 18009, Granada (España)
Tlfn: (34) 958 247 392
Web: cultura.publicacionesdiputaciongranada.es

ISBN (Editorial Universidad de Granada): 978-84-338-6770-4

ISBN (Diputación de Granada): 978-84-7807-701-4

Depósito Legal: Gr.-1417-2021

Diseño y maquetación: Roser Martínez Ramos e Iruela, Rocio López Berenguer, Mario Sánchez Samos.

Diseño cubierta: Roser Martínez Ramos e Iruela, Rocio López Berenguer.

Imprime: Comercial Impresores. Motril. Granada.

Printed in Spain

Impreso en España

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

PRESENTACIÓN Miguel Giménez Yanguas Manuel Martín Rodríguez	011
QUÉ, CÓMO Y POR QUÉ Reflexiones previas	014
LA GRAN VÍA DE COLÓN en datos. Cronología	020
Y SUCEDIÓ en la ciudad romántica	030
<i>La oportunidad</i>	
<i>La ciudad</i>	
<i>El entramado urbano</i>	
<i>El instrumento</i>	
EL TRAZADO del nuevo paisaje urbano	048
<i>Escala territorial</i>	
<i>Escala urbana</i>	
<i>Escala edificatoria</i>	
<i>Escala constructiva</i>	
GESTIÓN DE UN PROYECTO de modernización de ciudad	058
<i>Decreto de utilidad pública</i>	
<i>Estructura documental del proyecto</i>	
<i>Replanteo y trabajos previos</i>	
RECONSTRUCCIÓN de una memoria olvidada	092
<i>Los tres primeros golpes de la piqueta</i>	
<i>Venta de solares y ordenanzas</i>	
<i>Reglas de ejecución de obras y materiales</i>	
<i>Evolución del proceso edificatorio</i>	
<i>Foto final del proyecto de la Gran Calle de Colón</i>	
REGISTRO DEL PATRIMONIO heredado y desaparecido	158
<i>Defnición del ámbito administrativo</i>	
<i>Repertorio arquitectónico. Desde GV1 a GV57-59</i>	
REFERENCIAS bibliográficas y documentales	304

“Entre el Barrio del Albaicín y la catedral, entre el Triunfo y la nueva calle cerrada sobre el embovedado del Darro, era una de las zonas más conflictivas de la ciudad por su deterioro urbanístico. La intención de regular y sanear ese sector junto con la de mejorar las comunicaciones interurbanas y, sobre todo, el deseo de poner en comunicación el centro de la ciudad con las inmediaciones de la estación de ferrocarril motivaron en noviembre de 1890 una propuesta de la Cámara de Comercio local para abrir una ancha y recta vía de 840 metros de longitud. En 1896, El Defensor de Granada publicó una serie de artículos de Ángel Ganivet con el artículo Granada la bella. Contenían el rechazo noventa y ochista de cuanto significaba el urbanismo positivista —y especialmente el de sus dos principales desarrollos en Granada, es decir, el embovedado del Darro y la inminente apertura de la Gran Vía— al que oponía como alternativa la consideración de nociones morales y espirituales vinculadas al mantenimiento de la tradición local, a la permanencia de una arquitectura y un urbanismo históricos depositarios del alma de la ciudad. Pero la trascendencia de ese pensamiento no fue inmediata y la Gran Vía se construyó libre de sus sombras”.

(Morales Moya, 2000).

La Gran Vía de Granada constituye la obra de reforma interior urbana más importante de España en el siglo XIX. Más del 20 por ciento del suelo urbano de una ciudad de casi 75.000 habitantes —entonces entre las ocho más ricas y pobladas de España— resultó afectado. Cientos de edificios fueron demolidos, miles de personas desalojadas de sus viviendas y trasladadas a otros puntos de la ciudad, y buena parte de los recursos generados en ella fueron empleados en este proyecto.

Naturalmente, hubieron razones de peso para hacer posible una obra tan extraordinaria que produjo importantísimos efectos sobre la morfología de la ciudad, sobre sus funciones urbanas y sobre su economía. Lo sustancial de todo ello se conocía desde hace tiempo, pero quedaba por estudiar con detalle el proyecto técnico —gestado entre 1890 y 1895— y su posterior ejecución. Este intervalo queda registrado entre el 25 de agosto de 1895 —fecha en la que con piqueta de plata el arzobispo de la ciudad inauguró las obras— y 1931, fecha aproximada en la que pudieron finalizar las obras de Gran Vía 23, aunque la única referencia constatable fuera 1927, año en el que don Celestino Echevarría Soriano terminó su casa de Gran Vía 34. Este libro reconstruye fielmente su relato. Roser Martínez Ramos e Iruela, doctora arquitecta y profesora de Construcciones Arquitectónicas en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Granada, lo elabora a partir de su tesis doctoral —*Memoria de la construcción de la Gran Vía de Colón de Granada. Reconocimiento y caracterización de sus edificios*—, leída el 14 de abril de 2015, con calificación de sobresaliente cum laude por unanimidad.

El resultado de esta investigación viene a ser una aportación verificada de referencia a la historia de la arquitectura en España y a la historia de la ciudad de Granada. Su gran idea ha sido entender que el proyecto de la Gran Vía fue un proyecto total, con memoria, planos, presupuestos y ordenanzas sobre los edificios que iban a construirse. Para ello ha

utilizado todas las fuentes primarias y bibliográficas disponibles y ha realizado un metódico trabajo de campo. El resultado se recoge en la planimetría inédita incorporada, que recompone íntegramente el proyecto en todas sus fases, completada con el análisis del exhaustivo repertorio de todos sus edificios. En ella consta la descripción de: datos administrativos —arquitectos, promotores, usos, fechas—; caracterizaciones técnicas, con detalles de todas las soluciones constructivas; y una amplia compilación de imágenes ilustrativas del proceso de ejecución de las obras, de las técnicas constructivas empleadas y de las dotaciones de servicios con que contaron.

Probablemente, a partir de este libro se susciten preguntas que la misma autora apunta. En la nueva Gran Vía, y en los edificios que se construyeron simultáneamente en las calles transversales que fueron abriéndose, se levantaron hoteles, bancos, iglesias, edificios administrativos, centros docentes, grandes almacenes y nuevos talleres en los que el vapor o la energía hidráulica cedieron su lugar a la nueva energía eléctrica. Todos se ocuparon, refrendando así, la necesidad que había de ellos en el centro de la ciudad y, aunque el proyecto no fuera un éxito económico para sus promotores —lo que nunca constituyó su finalidad principal— sí lo fue para la ciudad. A finales de los sesenta del pasado siglo, sin embargo, comenzó un lento declive de la Gran Calle, acelerado en los últimos años. ¿Cuáles han sido sus causas? ¿Es definitivo, o podrá invertirse?

Podrían apuntarse entre estas causas la obsolescencia normal de todo bien económico, o el envejecimiento físico de unos edificios en los que se utilizaron pautas y técnicas constructivas que necesitan ahora de constantes obras de conservación y renovación. Pero la ciudad ha cometido también gravísimos errores. Si la Gran Vía es hoy, más que cualquier otra cosa, un angosto canal de comunicación —por no haber pensado en otras alternativas— y no un espacio urbano habitable, ha sido en gran parte debido a la falta de previsión. Pero hay tiempo aún de que siga siendo aquella **cala urbana** que, al igual que ocurría entonces en otras ciudades europeas, concibieron sus promotores para permeabilizar su centro histórico y para albergar nuevas actividades económicas en la ciudad.

Una precisa reconstrucción de la memoria olvidada del proyecto y ejecución de la Gran Vía de Colón, que estamos seguros que la apreciarán los historiadores del urbanismo y de la arquitectura, pero, para quienes escriben estas líneas y para muchos de quienes van a leerlo, será también una oportunidad para pensar en su presente y en su futuro.

Granada, otoño 2020

Miguel Giménez Yanguas
Manuel Martín Rodríguez

LA REFORMADORA GRANADINA

SOCIEDAD ANÓNIMA

constituida por escritura pública de 23 de Julio de 1895, para la apertura de la **LA REFORMADORA GRANADINA S. A.**

GRAN CALLE DE COLÓN.

Proyecto declarado de utilidad pública su valor nominal de la suma de **PESETAS 325.23**

Capital Social: 1.000.000 de pesetas dividida en dos series de quinientas acciones al portador, de 4 mil pesetas cada una. **PESETAS 325.23**

1.ª SERIE.

ACCIÓN NÚM. 54

Granada 15 de Junio de 1896.

El Secretario,

El Director Secante,

Juan Rubio

El Presidente,

Vicente Ortega



Pagó el tercer dividendo el día 15 de Junio de 1896

El Presidente,

Vicente Ortega

El Director Secante,

Juan Rubio

Pagó el cuarto dividendo el día 15 de Junio de 1896

El Presidente,

Vicente Ortega

El Director Secante,

Juan Rubio

Qué, cómo, por qué

Reflexiones previas



La arquitectura pone en práctica teorías y herramientas innovadoras que son variables en función de la época y de los acontecimientos económicos que la acompañan. Intervenciones como la apertura de una gran avenida en el seno del casco histórico de una ciudad aparecen sólo, de manera circunstancial, en determinadas coyunturas históricas y difícilmente admiten una repetición o continuidad.

Sin embargo, una actuación categórica y trascendente como la Gran Vía de Colón de Granada, reconocible por su valor patrimonial arquitectónico e incluida en el Plan Especial de Protección Área Centro, nunca ha sido abordada desde la perspectiva de una unidad proyectual con la identidad propia de un conjunto histórico singular por su origen, ideación, trazado y naturalezas edificatoria y constructiva. El cumplimiento del exigente marco legal al que está sometido este legado no se ve complementado con el adecuado conocimiento de un bien protegido estigmatizado, entre otras circunstancias, por no contar con su propia memoria.

Los estudios publicados hasta la fecha, pese a que registran este hecho arquitectónico como un hito en el seno del paisaje urbano granadino, marcado por un contexto económico, social y espacial específicos, no relacionan su génesis con los sucesos que dieron lugar al desarrollo de un proyecto que se materializaría a través de la utilización de un modelo edificatorio residencial concreto, importado de Europa, en el que se emplearon sistemas constructivos determinantes para la viabilidad de un complejo plan de desarrollo de ciudad, confiriendo a esta gran avenida su imagen e identidad final.

La Gran Vía, arteria principal del centro histórico, constituye en sí misma un catálogo excepcional de la arquitectura ecléctica de la última década del siglo XIX y primer tercio del siglo XX. Su proyecto y construcción —1891-1931—, más allá de la apertura de una

amplia avenida con vistas hacia el escaparate de la nueva era industrial, supuso una transformación urbana sin precedentes. Para ello se afrontaron planteamientos que abarcaban desde la relación de la capital con el entorno territorial de su Vega, la movilidad y las infraestructuras, los modelos tipológicos y estilísticos de la imagen burguesa, hasta el detalle arquitectónico y la tecnología empleada con la que dar respuesta a problemas de salubridad y a los nuevos parámetros de confort de una embrionaria sociedad del bienestar. Todos ellos, valores propios de la ciudad moderna, quedaron articulados en una solución que hacen de esta avenida una intervención especial frente a otras operaciones nacionales e internacionales. En este contexto, es calificada por algunos autores como la primera actuación de realineación entre las denominadas «Grandes Vías» en España (Sánchez Lampreave, 2010). A diferencia de los ensanches desarrollados en Barcelona, Madrid, Zaragoza o Bilbao, ésta se acomete ejecutando lo que Martín Rodríguez (1986) define como una **cala**¹ con la que abrir de par en par las puertas de la ciudad a unos emprendedores protagonistas de la vida económica en Granada: el ferrocarril y las actividades azucareras. Según el insigne profesor no se trató de un *éventrement*² ni tampoco de una **apertura**³ ya que, aunque esta última se entienda como aplicación del concepto concierne al trazado de nuevas vías en el interior de las ciudades, los legisladores y técnicos de los ayuntamientos españoles del siglo XIX lo referían a operaciones urbanísticas con las que dotar de nuevas calles a los ensanches de las ciudades.

Granada, carente de planes de reforma interior, utilizaría entonces como técnica de planeamiento los **proyectos de alineación** destinados exclusivamente a la rectificación del trazado de calles ya existentes. En cualquier caso, éstos nunca servirían para articular una plan general de reformas. Según Isac, se trató de una aplicación fragmentaria que ordenaba “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” (como se cita en Martín y Torices, 1998, pág. 46). Además estos proyectos estaban limitados por la inexistencia de un mecanismo expropiatorio eficaz para neutralizar la penuria económica de la hacienda local y la ineficacia de la administración municipal contra el desmesurado precio de las fincas a expropiar, cuestión ésta que llevaba al ayuntamiento a tener que esperar a que los propietarios demolieran sus casas o hiciesen determinadas rehabilitaciones para poder ejecutar una nueva alineación. Para las obras que afectaban a espacios amplios en la ciudad se desarrollaban proyectos a los que se les denominaba **obras de reforma interior**.

1 Este interesante término lo toma Martín Rodríguez de la descripción que hiciera el notario Felipe Campos de los Reyes para definir jurídicamente la singular operación urbanística en la *escritura de disgregación y formación de fincas de la Gran Vía* en 1914.

2 Término asociado a las reformas realizadas por Hausmann en el París de Napoleón III y posteriormente acuñado por los urbanistas italianos para referirse a una contundente operación de cirugía, desarrollada en el seno del casco histórico de una ciudad, con semejanza a las efectuadas por el citado Barón y político francés. En este caso, no sólo se perseguía favorecer la circulación y mejorar la higiene pública, tal y como ocurre en el planteamiento de origen de la avenida granadina, sino como apología de los grandes espacios urbanos y en nombre del orden público, más fáciles de mantener en espacios abiertos y rectilíneos. Este objetivo nunca se consideró explícitamente por los que concibieron el trazado de la Gran Vía de Colón.

3 Concepto consagrado por el Laboratorio de Urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona, dirigida por Sola-Morales para referirse a los nuevos trazados en el interior de las ciudades.

Considerado lo anterior, congruentemente con la evidenciada inadecuación del uso de cualquiera de los conceptos definidos para tipificar la actuación en el centro en Granada, se justifica que en adelante identifiquemos el término **cala**⁴ como **instrumento urbanístico propio** de esta ciudad reemplazando al de apertura. Así reconoceremos la quebradura hendida en el núcleo medieval solidificado, restañada con un gran canal de comunicación rectilíneo, configurado por un ecléctico telón arquitectónico tras el que se esconde la historia de los edificios que se erigieron contra las lindes de la vieja ciudad.

Este ensayo muestra una particular reivindicación de este escenario con el que, lejos de las polémicas que han enturbiado su desconocida memoria, desvelar las claves ocultas de los comprometidos condicionantes de este proyecto, más inconcluso que fallido, así como de los avatares de la historia de su urbanización y proceso constructivo hasta 1931.

Para ello, se ha escogido un conjunto de crónicas hilvanadas entre sí continuando el testigo del rigor aprendido en la obra, magistralmente documentada por el citado catedrático Martín Rodríguez titulada *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la restauración* (1986) y de la responsable y generosa memoria del ingeniero y profesor Giménez Yanguas, honesto transmisor del testimonio de uno de los principales artífices de esta gran calle, el arquitecto Francisco Giménez Arévalo. Ha supuesto un enorme privilegio poder comprobar que su prodigiosa memoria no sólo es fiel a los relatos de su familia, sino a una realidad constatable; todos y cada uno de esos relatos han podido ser documentados en fondos olvidados, pero sabiamente custodiados, descubiertos tras las pistas facilitadas por el propio profesor.

Es emocionante verificar cómo recuerdos entrañables se convierten en la estimulante reconstrucción de la memoria incompleta de una vía privada, casi desde su origen, de sus luces y ahogada casi siempre por sus sombras. Y es que los objetivos del proceso de transformación urbana y renovación arquitectónica, que inicialmente despertaron un entusiasmo generalizado en la Granada de aquellos días, también levantaron las críticas de algunos pensadores románticos que, como el escritor y diplomático Ángel Ganivet, se mostraron abiertamente en contra de la ciudad surgida de la revolución industrial. Esta cala abierta en el seno del casco histórico se llegó a calificar como una acción de destrucción indiscriminada de una “ciudad pintoresca bellísima, llena de atractivo para el artista y el arqueólogo” (Ganivet, 1896).

Esta posición crítica se convierte probablemente en un definitivo estigma por el anatema con el que el arquitecto conservador de la Alhambra, Leopoldo Torres Balbás, erudito indiscutible en el estudio y conservación de monumentos, describe este controvertido proyecto:

La Gran Vía de Colón [...]; es hoy una fea calle moderna, sin perspectiva ni carácter alguno, [...]. La ciudad vieja fue cortada por la titulada Gran Vía, con ignorancia y

4 En este punto es interesante considerar la acepción recogida por la RAE sobre el modo en el que la acción de calar se refiere a, “dicho de un instrumento, como una espada o una barrena: atravesar otro cuerpo de una parte a otra”.

desprecio extraordinarios, sin atención alguna al carácter de la población, a su historia, a su clima, ni a su belleza. En esa vía monótona, fatigosa de andar, bordeada de altas casas con adornos de cemento y escayola, el sol quema en verano y el viento helado la barre en invierno.

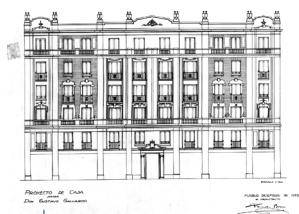
(Torres Balbás, 1923).



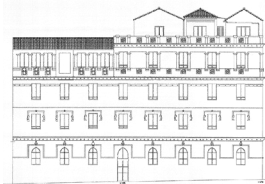
Fotomontaje elaborado por la autora sobre vista aérea de 1922 con resaltado de la Gran Vía de Colón e imagen de Leopoldo Torres Balbás.

Es lógico pensar que el sentido histórico de la mayor parte de la bibliografía, posteriormente publicada, esté influenciada de forma irremediable por un espíritu crítico que, de algún modo, persevera la visión romántica de Ganivet y subyace en la reprobación de Torres Balbás. No obstante conviene observar que la dura diatriba vertida en su artículo *Granada, ciudad que desaparece* (1923) se hace veintiocho años después de la inauguración de las obras de la Gran Vía, cuando ya no había trabajo que ofrecer a la población y está vencida la construcción de casi la totalidad de los edificios, quedando únicamente tres solares por construir.

GV 47 (1929)



GV 32 (1931)



GV 23 (ca. 1931)



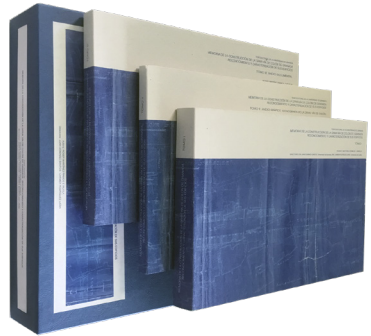
Fotomontaje elaborado por la autora sobre ortofoto de 1925 con resaltado de los solares correspondientes a los edificios pendientes de construcción. No se ha localizado ninguna documentación en la que se constate la fecha de finalización de la obra de GV 23. Se sabe que en agosto de 1928 se autorizó el inicio de los trabajos de cimentación para evitar desprendimientos en la vía pública y definición de cota de alcantarillado. Además se desprende de los diferentes legajos que la obra pudo estar prácticamente finalizada en 1931 aunque se inaugurase más tarde.

Un cuestionado QUÉ, avalado por un evidente desconocido PORQUÉ, serán la antecámara del relato de CÓMO se materializó este proyecto urbano sin parangón.

Se conocen referencias pormenorizadas de los edificios más significativos de la antigua medina granadina (Barrios, 1999), los preliminares para el trazado de la gran cala sobre el plano de la vieja ciudad (Cendoya, 1891) y los efectos y consecuencias económicas y sociales de la demolición de doscientos cuarenta y cuatro edificios durante los ocho primeros años de trabajo (Martín Rodríguez, 1986). Pero actualmente la valoración patrimonial de la Gran Vía parece haber quedado temporalmente relegada a una visión incompleta que únicamente centra su atención en el escenario urbano que conforman sus dos grandes fachadas, sin entrar en recabar sobre lo que se esconde tras la frontera de sus alzados y que debe ser interpretado a partir de las diferentes escalas que nos ofrece la visión calidoscópica de la arquitectura, desde lo territorial hasta el detalle constructivo.

El proceso de construcción y desarrollo de las obras, desde el replanteo in situ del eje de la nueva calle, el desmontaje de la medina, hasta la edificación del último de los ciento veinticinco solares originalmente proyectados, se presentan de forma conjunta y ordenada como aportación de esta investigación.

La reconstrucción de la memoria de esta calle, se ha basado en la exhaustiva investigación desarrollada en la tesis doctoral *Memoria de la Construcción de la Gran Vía de Colón de Granada. Reconocimiento y caracterización de sus edificios* (Martínez-Ramos, 2015a), fundamentada en el análisis crítico de documentos históricos sobre los preliminares y génesis del proyecto, con referencias a trámites administrativos de licencias de obra y registro de la Hacienda Pública de los inmuebles, así como el estudio in situ de una muestra representativa de todos los edificios que conformaron la avenida. Los datos recopilados proceden principalmente del fondo de La Reformadora Granadina, los Archivos Históricos Municipal y Provincial de Granada (en adelante AHMG y AHPG), de la colección particular y testimonio del descendiente de Giménez Arévalo y de comprobaciones de campo. Como resultado de esta intensa investigación se compone la denominada **foto final del proyecto de la Gran Calle de Colón** (Martínez-Ramos), documento inédito en el que se representa una restitución del momento en el que esta avenida se da por concluida con la finalización del último de sus edificios.



Los resultados obtenidos tras el meticuloso estudio sobre el concreto contexto social, económico, tecnológico y legislativo de la Granada de aquel momento, permiten entender esta audaz y discutida operación, evitando posturas extremas, a través del sereno prisma de la objetividad.

La Gran Vía en datos

Cronología



La Gran Vía de Colón es el resultado de la apertura y posterior edificación de la **enorme cala**⁵ sobre la que se traza una holgada avenida de 821,90 metros de longitud por 20 metros de ancho. Su construcción supuso la demolición de aproximadamente el 20% de la superficie total de la ciudad, interviniéndose en una extensión de 40.568,73 metros cuadrados de los cuales 16.438 metros cuadrados serían destinados a viario y 24.130,73 metros cuadrados a solares para edificar en ambos márgenes de la nueva calle.

El proyecto fue concebido por el presidente de la Cámara Oficial de Industria y Comercio⁶ Juan López-Rubio y Pérez. Este farmacéutico y empresario, atraído⁷ por las reformas de Haussman en París y por los proyectos del urbanista Ángel Baixeras⁸ en Barcelona, siendo además un experto conocedor de las necesidades que comenzaba a demandar el ejercicio de las nuevas actividades económicas en la ciudad, pretendía dar un impulso definitivo a la esperada **reforma interior de la población**.

Los factores fundamentales que desencadenaron la ambiciosa iniciativa de emprender esta comprometida intervención, concurren en los últimos quince años del siglo XIX. El empuje de una nueva burguesía, con capital emergente del negocio azucarero, promueve la fundación de diez ingenios de azúcar remolachera en la Vega granadina entre los años 1882 y 1891. Esta frenética actividad desencadena una consecuente y urgente necesidad de movilidad de mercancías y personas entre las explotaciones agrícolas y la

5 Mantenemos así el discurso premilitar del empleo del término «cala» como concepto heterodoxo pero ajustado a la particular operación urbanística que hace única la intervención efectuada sobre casco urbano medieval de Granada.

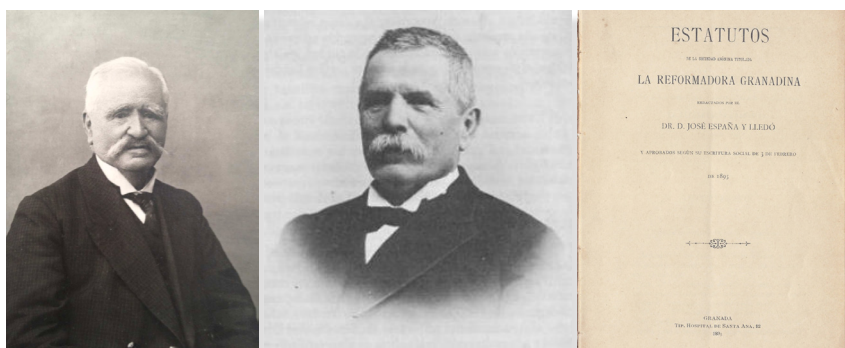
6 Cargo ostentado entre el 18 de mayo de 1890 y el 30 de diciembre de 1896.

7 Probablemente en alguno de sus múltiples viajes de negocios por París y Barcelona.

8 Arquitecto autor del plan de reforma interior de Barcelona (1978).

industria de la periferia y la estación central de ferrocarril⁹. Tal circunstancia, sumada a los endémicos problemas de insalubridad y a las modernas tendencias urbanísticas europeas, que siguen el modelo de avenidas y bulevares parisinos del II Imperio, propicia la idea de mejorar el tránsito, la higiene y el ornato públicos con lo que regenerar el tejido mercantil y social incentivando, además, la creación de empleo en la ciudad.

El 21 de noviembre de 1890, López-Rubio presenta, ante la Cámara de Comercio la idea del trazado de la nueva calle estructurada sobre datos técnicos y jurídicos recabados por el arquitecto Giménez Arévalo y el abogado España y Lledó. La propuesta del proyecto resultó tan bien acogida, que los propios miembros de la Junta de Gobierno de la Cámara propusieron que su inauguración se hiciera coincidir con el cuarto centenario de la Toma de Granada y del Descubrimiento de América por lo que, con tan fasto motivo, habría de denominarse **Calle de Colón**, aunque popularmente se la conocerá también por con el apelativo de la **Gran Vía del Azúcar**.



Retratos de dos de los artífices del proyecto de la «Calle de Colón», el arquitecto Francisco Giménez Arévalo y el empresario y presidente de la Cámara de Comercio Juan López-Rubio junto a la portada de los estatutos de la Sociedad Reformadora Granadina redactados por su socio y amigo el abogado José España y Lledó en 1895.

Para poder valorar el fondo que envuelve esta iniciativa en aquellos momentos y el posterior entusiasmo y confianza que despertó la misma, merece la pena transcribir el contenido literal del escrito que la Junta de Gobierno de la Cámara Oficial de Comercio dirige al Ayuntamiento de Granada el 25 noviembre de 1890. En él se perfilan las razones de idoneidad y oportunidad del proyecto de la nueva calle. En estos párrafos ceñidos a su objetivo, se refieren con extraordinaria concreción las notas que más tarde se identificarían como las condiciones por las que la ciudad debía ser objeto de un proceso de reforma interior propio de las ciudades europeas en su primera fase de industrialización:

[...] Que por el impulso que han tenido la agricultura, la industria y el comercio de esta población, debido principalmente a la explotación de la remolacha azucarera, nótese la insuficiencia de nuestras vías urbanas hasta el extremo de que el tránsito del camionaje y tráfico es un punto menos que imposible, y muy difícil el de carruajes particulares y transeúntes.

⁹ Inaugurada en 1866 en la Avenida de Andaluces, situada al noroeste de la capital.

Esta necesidad, que por momentos reviste carácter mas perentorio, será mayor aun cuando en plazo breve la locomotora nos enlace con Murcia y nos ponga en comunicación con las plazas del Mediterráneo.

Por otro lado, existe en esta población una zona de edificación pobrísima y malsana, cuyas estrechas y enmarañadas callejuelas son focos permanentes de infección, y precisamente en esta zona está llamada á abrirse la vía pública que de consenso reclaman las necesidades de comercio, del ornato y de la higiene, transformando aquellas vetustas construcciones en edificios de nueva planta, donde aseo y luz circulen con profusión y procurando a la vez empleo de millares de obreros que tan necesitados encuentran de ocupación.

Por estas razones, la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, entiende ha llegado la hora de que este ilustre Ayuntamiento acuerde la apertura de una calle de setecientos metros de longitud, por veinte de latitud, que partiendo de la de Méndez Núñez frente a la Sierpe y cortando el Zacatín, Mesa Redonda y calle de la Cárcel, siga al lado del Mercado de San Agustín, cruce la de Lecheros y pasando entre Santiago y Santa Paula, corte el laberinto de manzanas que sigue hasta la Tinajilla, formando una sola alineación recta, desde el arranque hasta el Triunfo, sin interesar ningún edificio de importancia, público ni particular.

La Ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879, concede medios á los Ayuntamientos de las poblaciones que reúnan al menos cincuenta mil almas, para realizar este linage de mejoras y cree con fundamento la Junta Directiva de esta Cámara que esa Exma. Corporación cuyo patriotismo es tan notorio, no podrá menos que acoger con cariño el proyecto y acordar desde luego los medios necesarios para su realización, á cuyo efecto esta Cámara gestiona y cuenta con el apoyo de personas importantes tanto en el orden financiero cuanto en el facultativo y cuyos elementos, aunados con los de esa dignísima Corporación Municipal, llevarán á buen término en breve plazo una obra que honrará a los tiempos presentes, colocando definitivamente a Granada en el número de las poblaciones que siguen las leyes del progreso y de la civilización.

En su virtud, a V.E. suplica se sirva acordar la práctica de los estudios y la formación de los planos[...] y que se curse sin pérdida de tiempo el expediente que ha de remitirse al Ministerio respectivo a fin de que recaiga la declaración de utilidad pública de la obra, y pueda por lo menos, dar abierta la calle, para próximo centenario de 1892, en cuyo caso podría unirse a tan notable reforma, el nombre glorioso del descubridor del Nuevo Mundo [...]¹⁰

Antes de que la solicitud de la Cámara de Comercio se tratase en sesión plenaria del Ayuntamiento, toda la ciudad conocía los primeros detalles del proyecto a través de una extensa información publicada el 25 de noviembre de 1890 por el diario El Defensor de

10 Expediente General Gran Vía de Colón, (AHMG). Leg. 2.259.

Granada¹¹, valedor desde el principio de la realización de la obra. Cinco días después el Ayuntamiento acordó aprobar la propuesta:

[...] considerando la utilidad, necesidad y conveniencia de la apertura de dicha calle con la expropiación de veinte metros a cada lado de la vía para promover obras que den inversión a la clase jornalera, ordenando al arquitecto forme oportuno proyecto, planos, memoria y presupuestos, auxiliándose del personal facultativo que la Cámara de Comercio ofrece. [...]¹²

La redacción del proyecto y los trámites para la Declaración de Utilidad Pública comienzan de inmediato. Posteriormente se gestiona el procedimiento de subasta de fincas con el que reunir parte de los fondos necesarios para sufragar la arriesgada operación. El arquitecto municipal Modesto Cendoya y Busquets, auxiliado por Giménez Arévalo¹³, presenta el documento completo en noviembre de 1891. En 1894 se tramita su aprobación definitiva. Un año más tarde se constituye la Sociedad Anónima denominada La Reformadora Granadina¹⁴, cuyo objeto social no es otro que el de la gestión y urbanización de la avenida proyectada. Simultáneamente se da publicidad para interesar a posibles inversores en adquirir acciones, no sólo por parte de capitalistas sino por los propietarios de las casas que fueran objeto de derribo y por los trabajadores que intervinieran y quisieran dedicar parte de sus remuneraciones al ahorro (Martín Rodríguez, 1986).

Entre 1895¹⁵ y 1903¹⁶, se ejecuta la urbanización de la nueva avenida sobre la que hasta 1934, se van construyendo cincuenta y dos edificios de entre los cuales inicialmente cuarenta y cinco son de uso residencial y tipología de Inmueble de Renta, tres son edificios religiosos¹⁷ y el resto lo completan un hotel¹⁸, un banco¹⁹, una sala de espectáculos —Teatro Olympia— y un edificio de servicios —Círculo Católico de Obreros—.

11 Diario fundado por Luis Seco de Lucena Escalada en 1880. De ideología liberal-progresista y editado en Granada entre finales del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, desapareció tras el estallido de la Guerra Civil Española.

12 El Defensor de Granada, 1890.

13 Responsable de la elaboración de la documentación técnica preliminar.

14 Los estatutos de esta sociedad fueron aprobados por la junta general de accionistas el 3 de Febrero de 1895, haciéndose pública la escritura de fundación el mismo día por el abogado José España y Lledó, autor de los estatutos de La Sociedad Anónima titulada La Reformadora Granadina. Granada: Tip. Hospital de Santa Ana, 3 de febrero de 1895.

15 Año de inauguración de las obras.

16 Fecha de finalización de las obras del último de los edificios en el número 23, que posteriormente se convirtiera en la Caja de Previsión Social de Andalucía Oriental, coloquialmente llamado «la casa de la Perra Gorda». Este nombre popular proviene de la aportación de 10 céntimos de peseta —unos 6 céntimos de euro— que hacían los mutualistas para contribuir a sus pensiones. La cuña de esta moneda de bronce de 1870, llevaba en el anverso la figura femenina de Hispania sentada sobre unas montañas y en el reverso un león de pie sobre sus patas traseras, sujetando el escudo de España. Y es precisamente ese león, cuyo diseño dejaba mucho que desear, lo que propició que el pueblo comenzase a decir que más que un león parecía un perro, rebautizando a las monedas de diez céntimos con el sobrenombre de «perra gorda» y por ende a la Casa de las Mutualidades laborales o «casa de la Perra Gorda».

17 La iglesia del Sagrado Corazón —primer edificio construido en la Gran Vía en 1898—, Rehabilitación y realineación del Convento de Santa Paula —1902— y la residencia de las RR.MM del Servicio Doméstico en 1907.

18 El Hotel Colón —Gran Vía 1—, no llegó a inaugurarse como tal, siendo adaptado previo a su apertura por la Sociedad Constructora del Hotel Colón a edificio residencial de tipología de renta. Sin embargo, el edificio Gran Vía 7, originalmente de uso residencial, es convertido en el «Hotel Paris», funcionando como tal hasta 1935 aproximadamente. Por esta razón, al no coexistir ambos edificios con el mismo uso, se ha contabilizado en el estudio un único edificio de uso hotelero.

19 Banco Matritense, posteriormente convertido en Inmueble de Renta.

Dando por finalizada la construcción de la avenida en 1931, comenzaría la que denominaremos tercera fase y que corresponde a su evolución. El **Banco de España**²⁰, sito en el número 18, se convertirá en el primero de los **edificios de segunda generación**²¹ cuando sustituye, tras su demolición en 1933, al convento del Ángel Custodio, pese a que éste, paradójicamente, hubiera marcado uno de los tres hitos que, junto al convento de Santa Paula y la sacristía de la Catedral, condicionaron el ancho de veinte metros de la Gran Vía.

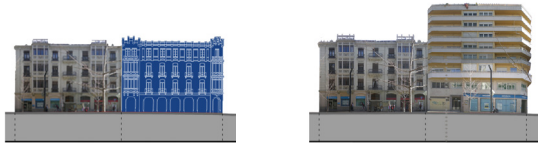


El convento del Ángel Custodio, con fachada reconstruida en 1908 por el arquitecto Francisco Prieto-Moreno Velasco, fue sustituido, tras su demolición, por el proyecto del Banco de España, obra del arquitecto Secundino Zuazo.

Sólo treinta y dos años después da comienzo lo que supondría el inicio de la radical transformación que distorsionaría definitivamente este escenario urbano (Martínez-Ramos, 2015b). A partir de 1966 comienzan a sucederse las construcciones de edificios de nueva planta en los solares de los antiguos inmuebles de renta que, sin más criterio que el de la especulación, eran víctimas de una nueva piqueta. En el período comprendido entre 1970 y 1973 se demuelen siete de los diez inmuebles históricos, todos ellos pertenecientes a la acera de los números pares. A simple vista es patente el desequilibrio de escalas y proporciones, cuyos criterios de composición, disposición de huecos y utilización de materiales van más allá del eclecticismo como expresión.

20 Obra proyectada y construida por el arquitecto Secundino Zuazo en 1934.

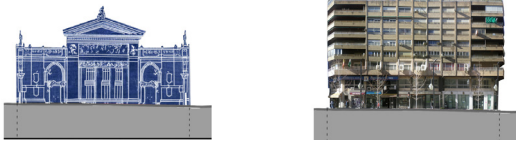
21 Término utilizado por Pozo Felguera (1997) para referirse a los inmuebles que se construyeron en sustitución de los que en su día configuraron originalmente la Gran Vía.



GV 10-12



GV 14-16



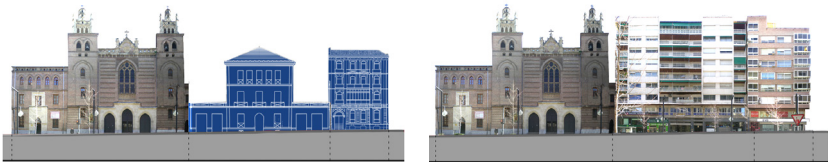
GV 21



GV 22-24



GV 25-27



GV 26-30



GV 38-44



GV 46-48

Análisis comparativo del repertorio de edificios demolidos restituidos por la autora con criterio de reproducción de la técnica del cianotipo en comparación con los que actualmente ocupan su lugar. (Martínez-Ramos, 2016).

A parte del cuestionable lenguaje proyectual contemporáneo utilizado en algunos de los casos, es impactante comprobar la alteración de los volúmenes, que duplican e incluso triplican tanto la superficie construida como la altura. La operación especulativa de estos años es apreciable comparando las superficies totales construidas de los edificios originales y el de los contemporáneos. Los números 10, 16, 18, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 42 y 48 son expresión de la armonía rota por las nuevas edificaciones. En la siguiente tabla ²² se puede observar la comparativa objeto de análisis:

GRAN VÍA	S.C.E.D.	S.C.E.A.	I.E.S.
Número	(m ²)	(m ²)	%
10	1.904	6.812	358
16	2.931	6.956	237
21	2.500	10.596	424
22	636	1.410	222
24	605	1.612	266
25	1.239	4.124	333
26	1.458	2.937	201
28	2.800	8.231	294
42	1.442	3.580	248
48	2.980	5.594	188
TOTAL	18.495	51.852	277

S.C.E.D.: m² Superficie construida edificada — Edificios demolidos

S.C.E.A.: m² Superficie construida edificada — Edificios actuales

I.E.S.: % estimado de incremento de superficie

Para facilitar la sinopsis del origen, construcción y evolución de este proyecto, en la tabla titulada **cuadro técnico y administrativo del proyecto Gran Vía de Colón. Granada 1891-1931**, se incorporan los datos más relevantes organizados cronológicamente en tres fases temporales: Gran Vía Proyectada: 1891-1895; Gran Vía Construida: 1895-1931 y Evolución: 1931-1989.



Edificio GV29 antes y después de la ampliación efectuada por el arquitecto Ignacio Gárate y Rojas. Ejemplo de las alteraciones volumétricas parciales sobre edificios existentes.

22 Información elaborada a partir de los datos registrales de los edificios desaparecidos obtenidos en el AHPG y las fincas actuales tras consulta en oficina del Catastro.

GRAN VÍA

Proyectada
1891-1895

PROYECTO
PROMOTOR
ARQUITECTO
REDACCIÓN DEL PROYECTO
DECLARACIÓN DE UTILIDAD PÚBLICA
INAUGURACIÓN DE LAS OBRAS
FINALIZACIÓN OBRAS URBANIZACIÓN
LONGITUD DE LA VÍA

ANCHO MEDIO DE ACTUACIÓN

SUPERFICIE DE ACTUACIÓN²³

Nº LOTES SOLARES DE PROYECTO

GRAN VÍA

Construida
1895-1931

USO / TIPOLOGÍA
EDIFICIOS CONSTRUIDOS²⁴
NÚMERACIÓN DE EDIFICIOS²⁵
ALTURA MÁXIMA EDIFICACIÓN²⁶
SUPERFICIE CONSTRUIDA²⁷
CONSTRUCCIÓN PRIMER EDIFICIO
CONSTRUCCIÓN ÚLTIMO EDIFICIO

USOS CONTRUIDOS

REPERTORIOS ESTILÍSTICOS

ARQUITECTOS INTERVINIENTES EN PROYECTOS DE EDIFICIOS EN LA GRAN VÍA DE COLÓN

TIPOS SIST. ESTRUCTURAL VERTICAL

TIPOS SIST. ESTRUCTURAL HORIZONTAL

GRAN VÍA

Evolución
1931-1989

EDIFICIOS SUSTITUIDOS POR OTROS DE SEGUNDA GENERACIÓN

23 La superficie de actuación es el resultado de la suma de las correspondientes a los 125 solares proyectados en la Gran Vía de Colón. Para su obtención se expropiaron 244 edificios entre los años 1895 y 1908, ambos inclusive.

24 Los números 4-6, 52-54 y 57-59, fueron tratados como tres unidades edificatorias en el trámite de solicitud de sus correspondientes licencias, por lo que no coincide con el número de portales —55—. La Gran Vía cuenta actualmente con 61 números. El Edificio de la escuela Normal de Magisterio —GV 56— y el Instituto Padre Suarez —GV 61—, ubicados en el ámbito próxima a la Plaza del Triunfo e inicio de la calle San Juan de Dios respectivamente, no estuvieron incluidos en el Proyecto original de la Vía, por lo que no han sido incorporados en los datos del presente estudio. Tampoco se ha computado el preexistente edificio del Sagrario de la Catedral con el número 5 de esta calle.

25 Igualmente no se ha considerado en el cómputo de edificios el del Banco de España —GV 18—, actual sede de la Consejería de Justicia y Administración Pública de la Junta de Andalucía, que reemplazó al preexistente Convento del Ángel Custodio en 1934.

26 Aproximadamente partir de 1910, con el objetivo de incentivar la edificación de la calle, el Ayuntamiento de Granada comienza a aceptar proyectos con más de cuatro cuerpos de alzada, prescindiéndose de la limitación establecida en el pliego de condiciones del Proyecto de la Gran Vía de Colón.

27 Del total de la superficie construida se han deducido los 1950 m² correspondientes al Banco de España por no formar parte del Proyecto original de la Gran Vía de Colón.

28 El arquitecto Secundino Zuazo Ugalde será el arquitecto del primero de los denominados «edificios de segunda generación» de la Gran Vía de Colón. En 1934 construye el Banco de España sobre el solar del que fuera Convento del Ángel Custodio el cual. Este último edificio junto al Sagrario de la Catedral y Convento de Santa Paula, fueron los condicionantes para determinar el ancho del trazado de la Gran Vía de Colón.

PROYECTO GRAN CALLE DE COLÓN DE GRANADA

Calle de Colón

Sociedad La Reformadora Granadina

Modesto Cendoya y Busquets

26 de noviembre del 1891

5 de abril del 1894 —Real Decreto—

25 de agosto del 1895

1903

821,90 m

	Calzada	14 m
60 m	2 Acerados. Ancho en cada margen	3 m
	Fondo en cada margen de vía para solares	20 m
40.568,73 m ²	Solares	24.130,73 m ²
	Vía	16.438 m ²

125

Residencial / Inmueble de renta

52

55

20 m y 4 cuerpos de alzada

131.813 m²

1898. Iglesia del Sagrado Corazón. Gran Vía 30

ca 1931. Edificio de la Caja de Previsión Social de Andalucía Oriental. Gran Vía 23

45 edificios residenciales; 1 hotel; 1 banco; 3 edificios religiosos;
1 sala de espectáculos —Coliseo Olympia—; 1 servicios —Círculo Católico de Obreros—

II Imperio francés; arquitectura secesionista; modernismo; corriente nacional-regionalista

Cendoya y Busquets, Montserrat y Vergés, Jordana Montserrat, Giménez Arévalo,
Prieto Moreno, Wihelmi, Bravo Santfeliú, Giménez Lacal, Fdez. Figares,
Diez Alonso —maestro de obras—, Zuazo Ugalde²⁸Muros carga fábrica ladrillo; columnas fundición en locales plantas bajas; entramados mixtos
cerámico y madera; pies derechos madera; perfiles acero laminado, empresilladosPerfiles de acero ala estrecha o escuadrías de madera; losas armadas —tipo Cottancin /
alambreras / acero extendido déployé—; entrevigados rellenos escoria / revoltón cerámico

Fecha 2ª generación	Gran Vía 10	1973
	Gran Vía 16	1973
	Gran Vía 18	1936
	Gran Vía 21	1972
	Gran Vía 22	1980
	Gran Vía 24	1973
	Gran Vía 25	1989
	Gran Vía 26	1972
	Gran Vía 28	1976
	Gran Vía 42	1970
	Gran Vía 48	1973

Cuadro técnico-administrativo del proyecto Gran vía de Colón de Granada 1891-1931, elaborado a partir de las fuentes documentales procedentes de los fondos de la Reformadora Granadina, Archivo Histórico Municipal y Provincial, colección privada Giménez Yanguas e inspecciones de campo realizadas por la autora. En éste se recopilan los datos más relevantes organizados según las fases de proyecto, construcción y evolución de esta avenida.