

Roser Martínez Ramos e Iruela, *La Gran Vía de Colón de Granada. Reconstrucción del proyecto y obra de una cala urbana. 1891-1931*, Granada, Universidad de Granada-Diputación de Granada, 2021, 320 páginas, ISBN: 978-84-338-6770-4.

RICARDO SÁNCHEZ LAMPREAVE

Doctor en Arquitectura

Profesor Titular de Universidad

Universidade da Coruña (La Coruña, España)

ricardo.lampreave@udc.es

ORCID: [0000-0003-1578-2378](https://orcid.org/0000-0003-1578-2378)

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.241-244>

La ciudad, la construcción máxima del saber humano, es obra del tiempo, de la sucesión de tiempos que arbitra la historia. La historia urbana tiene convenido que la Regent Street de John Nash, ajustado su trazado a las posibilidades de adquisición de parcelas en el tejido preexistente entre Carlton House y Regent's Park, pautó al iniciarse el siglo XIX la posibilidad de conciliar el nuevo capital urbano con el espacio de representación. Su diseño y construcción favorecieron un nuevo sistema de rentas de cambio que terminó aportando a la operación las mayores plusvalías. Con el transcurso del siglo, el modelo comenzó a ser utilizado, por ejemplo, para conectar estaciones de ferrocarril y unir así periferias y centros favoreciendo el transporte y la comunicación entre los espacios de producción y los de consumo. Pero también, reflejo del modelo londinense, para arbitrar perspectivas que resaltarán la teatralidad urbana, propiciando que sus espacios respondieran a la perentoria necesidad de espectáculo y representación. Proliferaron tiendas y escaparates, cafés y veladores, teatros y salas de baile, las calles dejaron de ser espacios exclusivos del tráfico para sumar en sus aceras una nueva teatralidad urbana, que redefinió la relación existente entre los locales y sus escaparates con sus correspondientes aceras. Se convirtieron la planta y la sección viarias en el espacio de representación del nuevo orden social y funcional. Fue esta novedosa escena urbana la respuesta a ese nuevo orden basado en la distribución y el movimiento de capital. Aunque con fuerza resuene todo ello en tanta novela, tanta pintura, tanta fotografía, quien dude, o pueda considerar excesiva esta simplificación, que acuda, un ejemplo entre tantos, al libro de Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art*, para recordar que entonces aconteció en Londres, en París, en Viena.

Se nos ha relatado expresamente la vida de algunos edificios; también, cómo no, y de mil maneras, la de muchas ciudades, asimismo las de quienes las habitaron de manera que merecieran ser referidas. Pero no es menos cierto que no ha sido tan frecuente la de calles concretas, como antaño se hizo. Al crecer tanto las ciudades, dictados sus principios urbanísticos por el siglo pasado, si no por el anterior, como acabamos de apuntar, entregadas en gran medida a soportar el tráfico del excesivo parque privado de automóviles, sometidas sus incesantes modificaciones a un creciente ritmo, sólo algunas entre las calles importantes (avenidas, grandes vías, bulevares, también algunas plazas...) han merecido investigaciones y estudios de historiadores y arquitectos. Ni siquiera los ha merecido la Puerta del Sol madrileña, presta a inaugurar una nueva solución, de la que sin esfuerzo recordaríamos sus continuados avatares durante los últimos cuarenta años, desde la transformación propuesta por Capitel, Rivière y Ortega mediados los ochenta.

Más allá de las circunstancias específicas que pudieran aportar cada ciudad y gran vía —incluidas las desavenencias de quienes fueron sus opositores y desaconsejaron los pasos finalmente dados—, no diferirá demasiado de este breve apunte la contextualización de los cambios que la modernidad jalonó en su particular historia. No lo hace la de la Gran Vía de Granada si resumimos que su origen está motivado por la necesidad, más que por la conveniencia, de unir el centro histórico de la ciudad con la estación de ferrocarril en favor del pujante negocio azucarero que en pocos años desplegó la Vega, como detalla el catedrático de Economía Aplicada Manuel Martín Rodríguez en su artículo de *Ciudad y Territorio*. Ni por supuesto difiere la investigación que la profesora Roser Martínez-Ramos e Iruela, del Departamento de Construcciones Arquitectónicas de la Universidad de Granada, premiada por su excelencia docente en 2020, ofrece con el libro destilado de su voluminosa tesis, *Memoria de la construcción de la Gran Vía de Colón. Reconocimiento y caracterización de sus edificios*, dirigida por los profesores de la misma Escuela de Arquitectura Carmen Rodríguez-Liñán y Juan Domingo Santos y leída en 2015.

No es fácil convertir las tesis doctorales en libros, diluir lo que de específico género tiene cualquiera de ellas en favor del mejor libro posible para transmitir cuanto han concluido. Tanto que no pocos renuncian a ello, bien negando su publicación, bien manteniendo sin cambios lo contenido en ellas, incluso troceándolas para mantener su literalidad y evitarse el trago. Por suerte no es el caso. Los afanes de la autora por traducir el resultado de su investigación sobre el proceso proyectual y constructivo seguido para la materialización de la moderna Gran Vía granadina han conseguido un libro bien singular, que se suma con su específico enfoque a los estudios acometidos con anterioridad sobre ella, los últimos publicados estos últimos años (el de los profesores Ricardo Anguita y Ángel Isaac en 2020, también por la editorial de la Universidad de Granada, que no está recogido en la generosa bibliografía aportada).

Los estudios y las investigaciones sobre las Gran Vías, los de su razón y su historia, tienen en los títulos dedicados a la granadina uno de sus capítulos más copiosos. Consciente de que cualquier aportación al conocimiento de la misma debía encontrar entre ellos un resquicio que la justificara, la profesora Martínez-Ramos, a hombros de sus gigantes particulares, Miguel Giménez Yanguas y Manuel Martín Rodríguez, polariza con su libro sus momentos inicial y actual, separados siglo y cuarto. Las dos partes que lo dividen están dedicadas, primero, a pormenorizar el documento que permitió comenzar las obras, y después, en la segunda, a detallar con altísima resolución la “foto” de su mencionado estado actual —y no final, como dice la autora, pues por suerte sigue su vida— y el registro finca a finca del patrimonio “heredado y desaparecido” que suponen sus edificios. A la complejidad de un proyecto de tan diversas escalas, del consiguiente documento (memoria, pliego de condiciones, presupuesto) y de los trabajos previos al inicio de las obras está dedicada la primera mitad, con una concepción unitaria de su totalidad como proyecto. Una complejidad cuya descripción se inicia con el resumen de lo acontecido hasta la firma de la escritura de contratación en agosto de 1895, cuatro años después de que se iniciara el sometimiento del proyecto a información pública previa a su aprobación —que reconocía que satisfaría “las exigencias de viabilidad, mejora y saneamiento” —, se declarara de utilidad pública y, atendidas unas últimas consideraciones, el Ayuntamiento sometiera a subasta pública la adjudicación, para que la sociedad La Reformadora Granadina la consiguiera.

Solo la asunción de que el objetivo inicial de la investigación, y consecuentemente del libro, es analizar la Gran Vía como proyecto técnico logra mitigar la sorpresa de alcanzar, reiteradas veces en la primera parte, páginas insospechadas para quien previera únicamente un libro de historia urbana. Urdirlo para explicar, por ejemplo, que fueron tipos residenciales importados de Europa los que la construyeron remite obligadamente a investigar cuantos aspectos constructivos debieron atender los inmuebles de renta que la conformaron. De ahí que se puedan encontrar desde una detalladísima axonometría constructiva de sus fachadas, que la autora presenta delatando el carácter de sus quehaceres académicos, unos esquemas de saneamiento y alcantarillado procedentes del tratado práctico de construcción de Étienne Barberot y, entre tantos ejemplos más, un muestrario de pestillos y bisagras de la mondragonense fábrica de cerrajerías Vergarajáuregui Resusta y Cía., como si de una lámina de *L'Encyclopédie* se tratara, hasta el pliego de condiciones de los edificios residenciales de las reverendas madres del Instituto de las Hijas de María Inmaculada para el Servicio Doméstico con sus 32 estipulaciones relativas a la memoria de calidades, invocado como modelo contractual.

Fruto de un ingente trabajo documental, la segunda parte registra con 53 completísimas fichas las fincas “heredadas y desaparecidas” en los 57 solares que conformaban el proyecto de la Gran Vía, una vez agrupadas las fincas por sus

adquirientes, y que Francisco Giménez Arévalo describió en 1914. Además de los datos relativos a la superficie del solar y a la construida, a las fechas de solicitud y concesión de licencia y de finalización de la obra, al promotor y al arquitecto, y al uso para el que se proyectó, una reseña descriptiva de cada finca acompaña al plano de localización en la Gran Vía, la planta redibujada y maquetada a una escala constante, y las fotografías de documentos y planos de época, del estado original y a veces del reciente, dependiendo de la importancia de cada una. Por si no bastara, 20 pictogramas diseñados por la autora explican para cada edificio la solución de sus estructuras vertical y horizontal, sus instalaciones y su uso. En manos de una arquitecta, es la formalización de esta exhaustiva sistemática la que impone las dimensiones del objeto, logrando transformar su investigación en una invitación a recorrerla libro en mano, aprendiendo de su arquitectura.

Si dividir comporta separar y también, inevitablemente, resaltar una diferencia, la concepción de la Gran Vía de Granada como un proyecto técnico —y, consecuente con aquel tiempo, la tesis investigadora de este libro— invita a ponderar la conveniencia de prescindir ocasionalmente de la división de competencias que convinimos en asignar al urbanismo y la arquitectura para favorecer un entendimiento único, el que entonces, en este singular caso, hace ciento veinticinco años, los arquitectos esgrimían como la arquitectura de la ciudad.