



ROSER MARTÍNEZ-RAMOS E IRUELA

**La Gran Vía de Colón de Granada.
Reconstrucción del proyecto y obra de una
cala urbana 1891-1931**

Granada, Editorial Universidad de Granada /
Diputación de Granada, 2021. 318 pp.
Tapa blanda. 23,75 €

Idioma: español

ISBN: 978-84-7807-701-4

VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO

Universidad de Sevilla
vpe@us.es

La población urbana española vivía, a comienzos del siglo XX, en el interior de los cascos antiguos de las ciudades. Los planes de ensanche se habían afrontado en las más dinámicas, e iniciado su ejecución. Como nos enseñó Fernando de Terán (1978, 1982, 1999), las reformas interiores venían produciéndose según pautas de cada coyuntura, pero se vieron impulsadas por la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones (1895) y luego por el Estatuto Municipal (1924). Un marco jurídico que hace medio siglo estudió Martín Bassols (1973), en el que se inscriben esas coordenadas concernientes a la aparición de las Grandes Vías, destacando la de Granada junto a Madrid y Barcelona, articuladas estas dos con sus respectivos ensanches, a las que seguirán otros ejemplos.

Faltaba una visión de conjunto de ese segmento de nuestra historia del urbanismo contemporáneo, hasta que en 2011 tuvo lugar, promovida por el entonces denominado Ministerio de la Vivienda, la exposición *La Gran Vía de Zaragoza y otras grandes vías*, editándose el libro de igual título, respondiendo a una iniciativa conjunta del Ayuntamiento de Zaragoza y la Universidad de Zaragoza, siendo comisarios Ricardo Sánchez Lampreave, Javier Monclús

e Iñaki Bergera. Fue la oportunidad de reunir y reflexionar sobre el panorama español de los ensanches interiores, de ascendencia francesa, que se fueron ejecutando en distintas ciudades. Acompañando al ejemplo paradigmático de la Gran Vía de Madrid, reunió a la Vía Layetana de Barcelona, la Gran Vía de Bilbao, la Gran Vía de Colón de Granada, la Gran Vía Escultor Salzillo de Murcia, la Avenida del Oeste de Valencia y la Gran Vía de Zaragoza. ¿Se pudo ser más exhaustivos en aquella ocasión? Entonces y ahora, pienso en las ausencias que me son más cercanas, la actual avenida de la Constitución de Sevilla, estudiada con diversos enfoques e intensidad por M. Trillo de Leyva (1980) y por J. Tejido Jiménez (2017), o la calle Larios de Málaga, integrada en sus visiones generales por L. Machuca Santa Cruz (1987) y R. Reinoso Bellido (2005), y el reciente artículo de L. Alarcón y F. J. Montero (1921).

Lo que no cabe duda es que la Gran Vía granadina, destacada por Fernando de Terán, es un ejemplo importantísimo. La madrileña, a manera de “city comercial y financiera”, muy estudiada, y las demás, expresaron los ascendentes propósitos especulativos del suelo urbano, justificados en el saneamiento y la mejora circulatoria. La utilización de la cirugía urbana en la medina granadina, tenía un propósito económico concatenado, la conexión de la vega, y su producción tabaquera, con la estación de ferrocarril, y el centro de gravedad urbana, junto a la catedral; y ello tras el abovedado del Darro. Un extraordinario caso de dinamización de los sectores económicos. Desde esa perspectiva surgió el libro de M. Martín Rodríguez (1986), quien en otro colectivo veinte años posterior (2006), rememoraba las razones y objetivos que llevaron a la destrucción de casi una quinta parte de la ciudad, destacando la figura de Juan López-Rubio Pérez en la apertura de aquella “recta brutal de la Gran Vía” (Villaespesa), la “gran cala de más de 800 metros de longitud y 20 de anchura”, término originario, traído al título del nuevo libro de Roser Martínez Ramos.

El libro de 2006 permitió reunir a los distintos investigadores granadinos interesados por aquel hito urbano desarrollado entre 1890 y 1933: A. Malpica, P. Salmerón, M. Titos, M. Giménez Yanguas, entre otros. De “la empresa urbanística y arquitectónica más importante de la ciudad durante décadas”, Ángel Isac, autor de la contribución a la exposición y catálogo citados de 2011, desarrollaría un enfoque integrado de ambas dimensiones. Junto con Ricardo Anguita, Isac publicaría *La Gran Vía de Granada. Proyecto urbano y arquitectura 1890-1933* (2020), un libro que cita entre sus fuentes la referencia a la tesis doctoral de Martínez Ramos de 2005, accesible en el repositorio de la Universidad de Granada.

Como no podía ser de otra manera, la conjunción de la importancia de este capítulo clave de la Granada contemporánea con el nivel académico de historiadores y arquitectos de la ciudad, condujo a una intensidad y variedad de estudios que ahora vemos profundizar con este nuevo libro, *La Gran Vía de Colón de Granada. Reconstrucción del proyecto y obra de una cala urbana 1891-1931* (Universidad de Granada, 2021). La autora, según lo procedente, fue dando cuenta de su investigación. Por ejemplo, su artículo “Recon-

cimiento y caracterización de la Gran Vía de Colón de Granada” (*PH Investigación*, 2015), y en su contribución al congreso internacional *La cultura y la ciudad*, celebrado en 2015 en la ETSA de la Universidad de Granada, cuyas actas se publicaron al año siguiente. Aquí, Roser Martínez Ramos e Iruela nos avanzó “La Gran Vía de Colón de Granada: un paisaje distorsionado”, en el que daba cuenta de su evolución entre 1966 y 1989, en que se sustituyen diez edificios. Allí, adelantaba sus análisis gráficos y constructivos inéditos, y su sistemática selección documental, que extensamente aparecen en el libro, versión reducida de la tesis doctoral defendida en 2015 con el título *Memoria de la Construcción de la Gran Vía Colón de Granada. Reconocimiento y caracterización de sus edificios*.

Un proyecto de investigación que ahora culmina en el libro que, con un óptimo diseño ajustado a la dimensión establecida, inaugura la colección “Arquitectura, Urbanismo y Restauración” de la Editorial Universidad de Granada, contando con una presentación de Miguel Giménez Yangüas y Manuel Martín Rodríguez. Ambos, autoridades en el conocimiento histórico del objeto de estudio, subrayan el declive iniciado en los años sesenta del siglo pasado, al punto de haber degenerado en “un angosto canal de comunicación”, y no un espacio urbano habitable, aunque se atreven a afirmar que “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”.

La autora ha sabido reunir una sucesión de capítulos que integran dos núcleos, el relativo a la ciudad romántica, los antecedentes y oportunidad del proyecto, el trazado generador de un nuevo paisaje desde su escala territorial a la constructiva, con especial atención a cómo se gestionó. La reconstrucción de una memoria olvidada constituye un capítulo central. El desmontaje de la medina y las obras de urbanización son expuestas de manera concatenada, en el que aparece con toda claridad los avatares económicos protagonizados por La Reformadora Granadina, y el detalle de los procesos constructivos, y su renovación tipológica y tecnológica.

La evolución del proceso edificatorio se relata con precisión, hasta llegar a la “foto final de la Gran Vía de Colón de Granada”, una magnífica representación gráfica. Lo que florece en el capítulo final, en el que se figura el “registro del patrimonio heredado y desaparecido”. El análisis de los cincuenta y dos edificios, de los que diez fueron demolidos y sustituidos. Siguiendo la numeración postal, van apareciendo, bajo un mismo patrón, la información administrativa y técnica de cada inmueble, con sus respectivos niveles de protección, y con un análisis complementario gráfico y fotográfico.

Roser Martínez Ramos e Iruela nos ofrece un libro excelente de un hito singular de la Granada contemporánea. Sobre el conocimiento que ya teníamos, ha sido capaz de avanzar con solidez en la dimensión patrimonial de la Gran Vía Colón, componente destacado dentro del conjunto de las grandes vías de España.