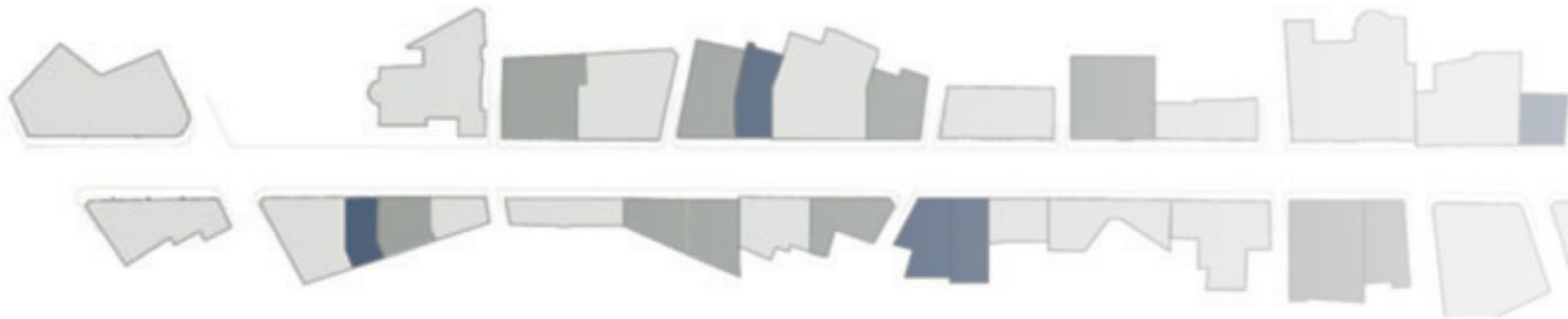


ANÁLISIS GRÁFICO DE LOS CRITERIOS DE PROYECCIÓN DE LA GRAN VÍA DE COLÓN DE GRANADA Y DE SU EVOLUCIÓN CONSTRUCTIVA

GRAPHIC ANALYSIS OF THE PROJECTION CRITERIA AND CONSTRUCTIVE EVOLUTION IN THE GRAN VÍA DE COLÓN OF GRANADA

Roser Martínez-Ramos e Iruela, Juan Francisco García Nofuentes

doi: 10.4995/ega.2016.6048



La construcción de la Gran Vía de Colón de Granada se desarrolla entre 1898, año en el que se construye la Iglesia del Sagrado Corazón y 1934, fecha aproximada de finalización del edificio de la Caja de Previsión Social. A partir del análisis gráfico del plano de distribución de fincas del proyecto original, firmado en 1891 por el arquitecto municipal Modesto Cendoya y Busquets, de las tipologías edificatorias empleadas –modelo de vivienda de renta– y utilizando el dibujo como herramienta de interpretación de la cronología edificatoria, se revela la evolución de los criterios proyectuales iniciales de esta singular operación de apertura en contraste con el resultado final. Su ejecución estuvo permanentemente condicionada a

circunstancias económicas y factores de improvisación que supusieron, entre otros efectos, la alteración del reparto original de solares, adaptándose a las vicisitudes económicas y técnicas sobrevenidas durante los treinta y seis años que duró su construcción.

PALABRAS CLAVE: GRAN VÍA DE COLÓN. TRANSFORMACIÓN URBANA. SVENTRAMENTI. ANÁLISIS GRÁFICO

The construction of the Gran Vía de Colón of Granada is developed/takes place between 1898, year in which the Church of the Sagrado Corazón is built, and 1934, approximate date of finishing of the building Caja de Previsión Social. By analyzing the original distribution plan of the

properties –signed in 1891 by the municipal architect Modesto Cendoya y Busquets–, the building typologies –rental housing model– and using drawing as the building chronology interpretation tool, the design criteria of this unique opening project seems to evolve through time and differs from its starting point. Its execution was permanently conditioned to economic circumstances and improvisation factors which caused, among other effects, changes on the original distribution sites, adapting to the technical and economic vicissitudes which arose during the thirty-six years under construction.

KEYWORDS: GRAN VÍA DE COLÓN. URBAN TRANSFORMATION. SVENTRAMENTI. GRAPHICAL ANALYSIS



1. Plano de la ciudad de Granada sobre el que se representa la superposición del trazado, dimensiones e hitos de la Gran Vía de Colón. Base del plano de Granada: Archivo Histórico Municipal de Granada

1. Plan of Granada where the design, dimensions and years of building of the Gran Vía de Colón. Base of Granada: Historical files of Granada

Antecedentes. Oportunidad de un proyecto transformador de ciudad

En la segunda mitad del siglo XIX, junto a la teoría de la reforma urbana y ensanche, se produce un desarrollo de la legislación que posibilitará contundentes operaciones de apertura viaria en cascos históricos compactos como el granadino. Leyes de alineación y ensanches, de policía urbana, de expropiación y de utilidad pública y otras que tienen como objetivo la mejora de la vivienda, el saneamiento y el interior de las poblaciones, permiten la apertura de grandes avenidas con un importante esfuerzo por parte de la Administraciones Central y Municipal. El caso de Gran Vía de Colón de Granada es diferente a las operaciones de ensanche acometidas en “otras grandes vías” (Lampreave, 2011) del ámbito nacional español. Se trata de una operación de “sventramenti” 1 o apertura de una “cala” 2 de 821,90m.

de longitud por 20m. de ancho, intencionadamente ejecutada sobre una estructura urbana preexistente y obsoleta (Fig. 1). Su construcción supuso la demolición de aproximadamente el 20% de la superficie total de la ciudad, interviniéndose sobre una extensión cercana a las 5Ha.

Será el artículo 79 del Reglamento de 13 de junio de 1879 para la Ley de Expropiación Forzosa, el que viabilizará la intervención sobre el suelo necesario para la materialización del proyecto de esta calle como prototipo y motor de transformación de la ciudad, ligada en aquel momento al desarrollo industrial azucarero, económico, social e intelectual de Granada.

Proyecto de la calle Colón. Análisis documental

La mencionada Ley, exigía la tramitación de un proyecto completo formado por cuatro documentos básicos (Martín Rodríguez, 1986): (i) Me-

Historical background: the opportunity to change the city

A new legal frame is developed on the second half of the 19th century which made possible ample openings in condensed historic centers –like in Granada–. Some laws for the arrangement, widening, police, expropriation or public use and these for house, sanitary and city improvement along with the promotion of the central and municipal administrations, let these avenues to be opened. This time is different to other opening or widening operations in Spain (Lampreave, 2011) because the “sventramenti” 1 or a “cala” 2 with 821,90mt long and 20mt wide, intentionally executed over a preexisting and obsolete urban structure (Fig. 1). Its construction supposed the demolition of approx. 20% of the whole city area –almost 5 ha–. But it will not be until the 13th of June 1879, day of approval of the 79th article of the Spanish Regulation over the expropriation, when so an essential project for the industrial, economic, social and intellectual development of Granada can be performed.

The project of Colón: documental analysis

The forementioned law demanded a project based on four documents (Martín Rodríguez,





1986): (i) Narrative of the Project concerning the construction and justifying the habitation of the expropriated buildings, (ii) Arrangement plan and properties under expropriation because of the widening and plots organized along the lateral and parallel limits of the street –max. 20m on each side–, (iii) Bid specifications describing the whole process and (iv) Budget including urban services and expropriation costs.

The primary conditions, the description of the project and the budgetary section are exposed inside the Narrative of the Project. On the first part, the need and application of this construction is justified in terms of hygiene as well as social and economical expansion. This intervention comprises a regularization and diminution of the digression on the laws referring to hygiene and also a continuance on the improvement of infrastructures of the city, which started already with the covering of river Dauro.

At that time, the mortality rate was two times higher than in London. The social need of adapting to the commercial and industrial movement appears. So, the project for an appropriate “main way” ³ is supported by the absence of direct routes wide enough to communicate both sides of the city –from Triunfo, leading point to the railway station, to the coast road– and the construction of a way leading the walk of the sugar industry. Its lineal design fits perfectly between the convents of Ángel Custodio and Santa Paula and the back façade of the cathedral. These buildings define the maximum wide in 20mt.

The technical issues regarding the wide,

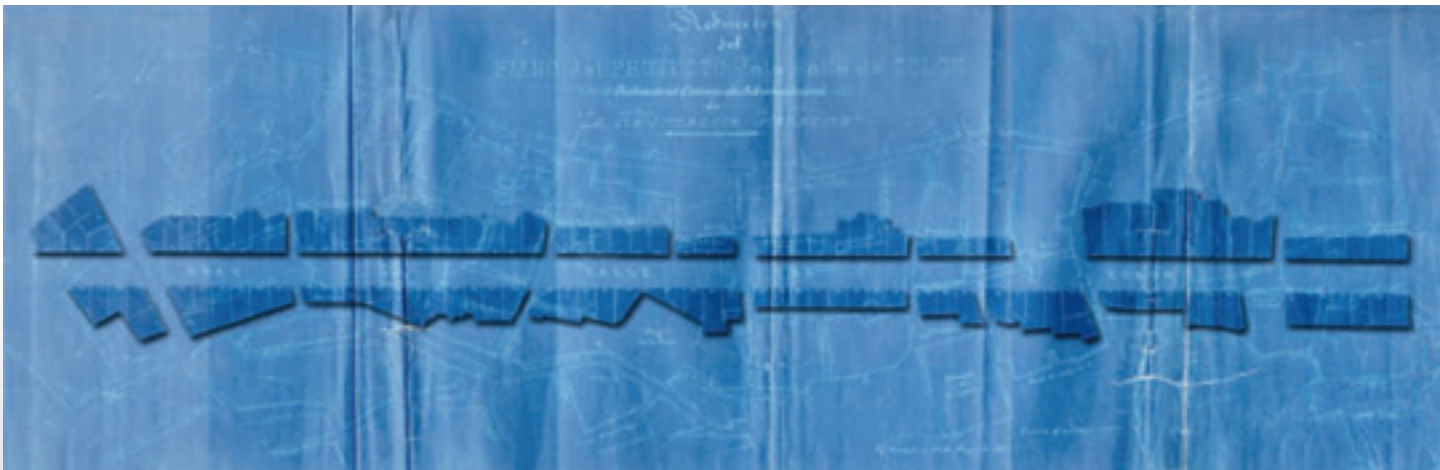
2. Reducción del Plano del Proyecto de la calle de Colón dedicado al Consejo de Administración de la Reformadora Granadina, firmado por el arquitecto municipal Modesto Cendoya en 1897. Sobre el original se han resaltado, mediante sobreexposición de imagen, las fincas resultantes de la reordenación de la nueva avenida. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Granada

2. Reducted Plan of the Project dedicated to the Consejo de Administración de la Reformadora Granadina, signed by the municipal architect Modesto Cendoya in 1897. Overexposure of the images where the final plots are to be seen: Historical files of Granada

moria descriptiva con referencia a las obras proyectadas y justificación de la ocupación de las fincas que han de ser expropiadas; (ii) Planos de alineaciones proyectadas y de las propiedades objeto de expropiación para ensanche de la vía pública y para formación de solares regularmente dispuestos en las zonas laterales y paralelas a dicha vía dentro del límite máximo de 20 metros de fondo; (iii) Pliego de condiciones con las descripciones necesarias para dar idea completa de las obras; y (iv) Presupuesto conteniendo las previsiones necesarias para el establecimiento de servicios urbanos y del importe de expropiaciones.

En la memoria descriptiva del Proyecto se contienen las condiciones de partida, la descripción del proyecto y el apartado económico. En la prime-

ra parte de dicha memoria se justifica la necesidad y oportunidad de la actuación en base a cuestiones de higiene y necesidad de expansión económica y social. Con esta intervención se acomete una “regularización y disminución de las desviaciones de las leyes higiénicas y continuación de las mejoras de infraestructuras de la ciudad iniciadas con la cubrición del cauce del río Dauro” (Cendoya, 1892, pp. 4-5). En aquel momento la tasa de mortalidad doblaba al de la metrópolis de Londres. Simultáneamente surge la necesidad social de dar respuesta al movimiento mercantil e industrial que se iba consolidando. La ausencia de vías directas con suficiente anchura para comunicar los extremos de la población entre el Paseo del Triunfo, en el que sitúa la Estación de Ferrocarril y la carretera que se dirige a la Costa, así como la canalización del tránsito proveniente de la actividad de la industria azucarera, justifican el proyecto de una “vía general” ³ adecuada para esos fines. Su trazado rectilíneo se encaja entre el Convento del Ángel Custodio, el Convento de Santa Paula y la





3. Comparativa entre una de las láminas del arquitecto francés César Daly y el edificio Gran Vía 26. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Granada

3. Comparison of the plan of César Daly and the building number 26 of Gran Vía. Historical files of Granada



COMPARATIVA REPERTORIO de CÉSAR DALY y EDIFICIO de GRAN VÍA 26 para JUAN LÓPEZ RUBIO Proyecto de los arquitectos Francisco Giménez Arévalo y Juan Montserrat y Vergés. -1900-



3

parte posterior de la Catedral. Estos edificios delimitarán el máximo de 20m. de ancho de la nueva vía.

En la segunda y tercera parte de la memoria, se detallan las cuestiones técnicas relativas al ancho de la calle, perfil longitudinal, rasante general proyectada, encuentros con las vías transversales, naturaleza de las obras, aprovechamiento de los materiales, la urbanización, el alcantarillado, el afirmado, las aceras y, finalmente, la justificación de los precios.

Sin embargo, ni en la memoria del proyecto, ni en el pliego de condiciones facultativas, se definen los criterios que llevan a los proyectistas de la Gran Vía a dividir la superficie habilitada para su edificación en ciento veinticinco solares (Fig. 2), una vez efectuada la categórica operación de apertura en el seno de la antigua medina granadina. Se describe, exclusivamente, la distribución regularizada en fincas

de aproximadamente 11m. de ancho y fondo limitado por los edificios no expropiados. Las superficies resultantes están en torno a los 200m². Entre el modelo urbano proyectado y la construcción que finalmente se lleva a cabo entre los años 1898 y 1934, existen diferencias notables respecto al reparto de solares y dimensión de los mismos.

Proyecto y proceso edificatorio

En la descripción contenida en el documento de la Memoria descriptiva del Proyecto de la Calle de Colón, en el apartado Valor de venta de los solares, se recoge la posibilidad de “reunirse dos de ellos para formar edificios próximamente cuadrados, cuya fig. ofrece, a igualdad de área, la mayor economía para la edificación” (Cendoya, 1892, pp. 13-14). Del análisis gráfico del plano de distribución de sola-

longitudinal and vertical sections, meeting points of the transversal roads, genre of the works, use of materials, development, sewage system, paving and justification of the costs are contained on the second and third parts of the document.

But the criteria followed by the designers of the Gran Vía in order to divide the area in one hundred and twenty-five lots (Fig. 2) once the opening is done on the heart of the Grenadian Medina, is not explain on the project, nor on the specifications. It is only described that this land is arranged on lots of 11mt. wide and the other side limiting the non-expropriated buildings. The final area is around 200m². Remarkable differences are to be found comparing the design and the final construction accomplished 1898-1934 regarding the distribution of the lots and its dimension.

Project and building process

On the section “selling price of the lots” contained in the Narrative of the Project, the possibility of connecting two of them in order to obtain perfectly square buildings which leads to better economy in terms of building (Cendoya, 1892, pp. 13-14). From the graphic analysis of the distribution plan, it is concluded that, providing the initial division of the



residential lots, the architect author of the project intends to use rectangular or square forms on his design. On all twenty-five lots, proportion between wide and large is intentionally designed to create buildings with the same dimensional standard, following the European typology of rental houses which constitutes the only cost-efficient solution at that time (Fig.3).

Some examples of this period, as the one of the French architect Cesar Daly (1870), are samples of this type of building solution and, as if they were catalogues, display ornamental details delight of the European society of the late 19th century. They also used architecture manuals from Spanish master builders like Carpinell (ca. 1883), who published sample plans for 12m-wide-façade-buildings (Fig. 4 and 5). This will be the main pattern for the designers of this avenue.

In order to face the many difficulties of economical, fiscal and administrative management of such a big project, the members of the administrative council Consejo de Administración de la Sociedad La Reformadora Granadina ⁴ they were forced to contribute themselves and assure the continuation of the works. In return, they take some plots –next to each other, when possible–. This agreement changed sixty-four of hundred twenty-five lots which, once put together, required a new residential model. Buildings should now have two houses on every floor and larger rooms. The heterogeneity of this street is the result of an unequal division. The quick purchase of the lots and the need to re-arrange the streets in order to adjust the gradient force the workers to divide the outline in six parts, allowing the buildings to be administratively organize. Nevertheless, it will not develop as expected and the lots will not be occupied in the order established, as it can be seen on the plans where this development is confirmed. Between the years 1898 and 1905 fifteen houses were built: none of them on the first section, five on the second, eight on the third and two on the fourth –at the end, there will be seven–. On the sections five and six no buildings were made. On the first seven years, the 28% of the street is built (Fig. 6). Between 1906 and 1910, seventeen houses arise: four on the first section, two on the second, three on the third and the fourth, four on the fifth and one on the sixth. That makes a 60% on the first twelve years (Fig. 7). Eleven houses are built between 1911 and 1915: one on the first section, two on the fourth, four on the fifth and another

4. Planta tipo de casa de alquiler incluido en el Manual de Arquitectura Práctica del maestro de obras Juan Carpinell

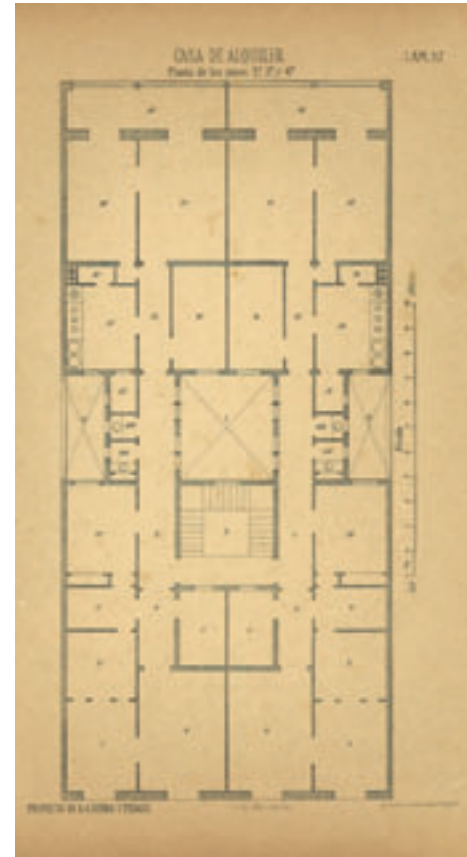
5. Modelo de casa de alquiler o vivienda de renta con distribución de una vivienda por planta. Planta del proyecto original de Gran Vía 26. Fuente: Archivo particular Giménez Yanguas

4. Example of a rental house floor included on the "Manual de Arquitectura Práctica" by Juan Carpinell

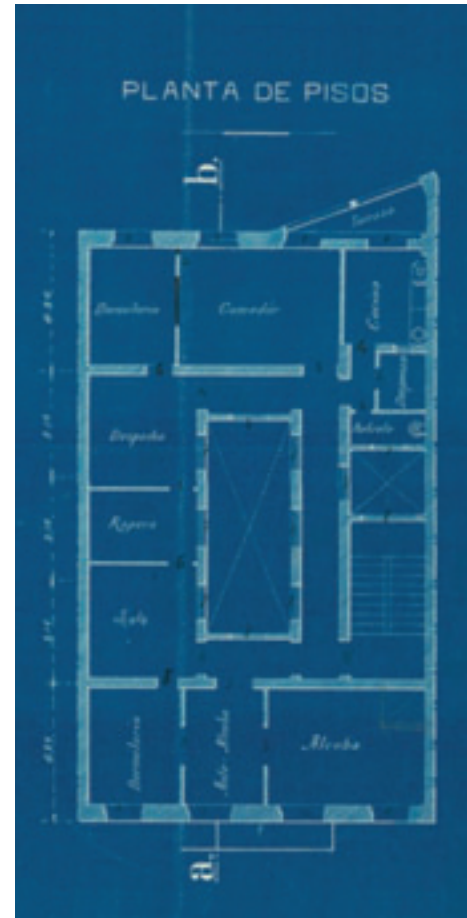
5. Example of a rental house distribution. Floor of the building 26 on the original project. Personal files Giménez Yanguas

res del proyecto, se deduce que sobre el loteo inicial de los solares previstos en su totalidad para uso residencial, el arquitecto redactor pretende utilizar fórmulas tipológicas homogéneas de configuración rectangular o cuadrada. La proporción entre la anchura y el fondo de los ciento veinticinco solares está deliberadamente trazada con el objetivo de construir en ellos edificios sujetos a un estándar de dimensión regular, con la tipología ya ensayada en Europa de inmuebles de renta o casas de alquiler. Este modelo constituye, en aquel momento, la unidad edificable óptima para un desarrollo del suelo rentable (Fig. 3).

Repertorios edificatorios de la época, como los del arquitecto francés Cesar Daly (1870), recopilan ejemplos de soluciones del modelo tipológico residencial escogido para la edificación y, a modo de catálogos, exhiben muestrarios de detalles ornamentales eclécticos del gusto de la sociedad europea de finales de siglo XIX. También se manejan manuales de arquitectura



4



5



práctica, –pertenecientes al panorama nacional–, en los que maestros de obra como Carpinell (ca. 1883), publican láminas con ejemplos de programas tipo para edificios con casi 12m. de ancho de fachada (Fig. 4 y 5). Éste será el patrón de referencia para los proyectistas de la nueva avenida.

Para afrontar las numerosas dificultades de gestión económica, fiscal y administrativa de un proyecto de estas características y acometer las obras de apertura, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad La Reformadora Granadina 4, se ven obligados a hacer aportaciones de capital a título personal, para posibilitar la continuidad de las actividades. Como cobro de tales préstamos, se adjudican lotes de solares, en la medida de lo posible, contiguos entre sí. La operación afecta a sesenta y cuatro de los ciento veinticinco solares. Esta fórmula de adquisición del suelo da lugar a agrupaciones de propiedades, por lo que es necesario adaptar el programa del modelo residencial preestablecido. La adaptación consiste en el desarrollo de un programa con al menos dos pisos por planta y habitaciones de mayor superficie.

La heterogeneidad morfológica de esta vía surge como consecuencia de una dispar agrupación. El ritmo de adquisición de solares y las necesidades de realineación de calles para acordar niveles de rasante, obligan a segmentar el trazado en seis tramos con los que se pretende organizar administrativamente el proceso urbanizador y edificatorio. Pero finalmente el desarrollo de la construcción no coincidirá con el de las fases de urbanización previstas. Los solares se van ocupando de forma aleatoria tal y como se puede comprobar en la planimetría que muestra el desarrollo y

la evolución constructiva aportada.

En el primer periodo comprendido entre los años 1898 y 1905, se construyen quince edificios, de los cuales ninguno pertenece al primer tramo; cinco corresponden al segundo; ocho se construyen en el tercero y dos en el cuarto tramo –de los siete que finalmente lo conforman–. No se construye ninguna edificación en los tramos quinto y sexto. En los siete primeros años se edifica el 28% de esta calle (Fig. 6).

Entre los años 1906 y 1910 se edifican diecisiete inmuebles: cuatro de los cinco edificios en el primer tramo; dos en el segundo; tres en el tercero; tres en el cuarto; cuatro en el quinto y uno en el sexto. Los diecisiete nuevos edificios suman un parcial de treinta y dos, lo que supone un 60% construido en los doce primeros años (Fig. 7).

Once edificios se construyen en el intervalo de 1911 a 1915: uno en el primer tramo; dos en el cuarto, cuatro en el quinto y cuatro en el sexto. En estos años no se construye ni en el segundo ni en el tercero de los tramos. Fuera del ámbito del proyecto original se edifica el instituto Padre Suarez. En este momento son cuarenta y tres los edificios levantados en la nueva calle (Fig. 8).

En los diez años siguientes –1916 a 1925– se suman ocho más: uno en el tramo primero; uno en el segundo; uno en el tercero; uno en el cuarto; dos en el quinto y dos en el sexto. Transcurridos veintisiete años desde el inicio de las obras en la Gran Vía, se completa hasta el 96% de la edificación (Fig. 9).

Entre 1926 y 1934 se concluye la construcción de la Gran Vía con la finalización de las obras de los dos últimos edificios: uno en el tramo 3 y otro en el tramo 5. El Banco de España –Gran Vía 18– en el tramo 3,

four on the sixth. No houses are built on the sections two and three. There are now forty-three buildings (Fig. 8), including the secondary school Padre Suarez –out of the original project–.

On the next ten years –1916 to 1925– eight more houses are built: one on sections one, two, three and four and two on sections five and six. After twenty-seven years of construction, a 96% of the Gran Vía is completed (Fig. 9).

Between 1926 and 1934, the two last houses are built: one on the third section and one on the fifth. The bank “Banco de España” –Gran Vía 18, on the third section– represents the first building of the so called “second generation” (Fig. 10) by Pozo (1977). Taking into account the data discovered, the following results are deduced:

(i) Development of the works in the six sections within the five time periods (Fig. 11).

(ii) Development of the works in Gran Vía on each period (Fig. 12).

Conclusion

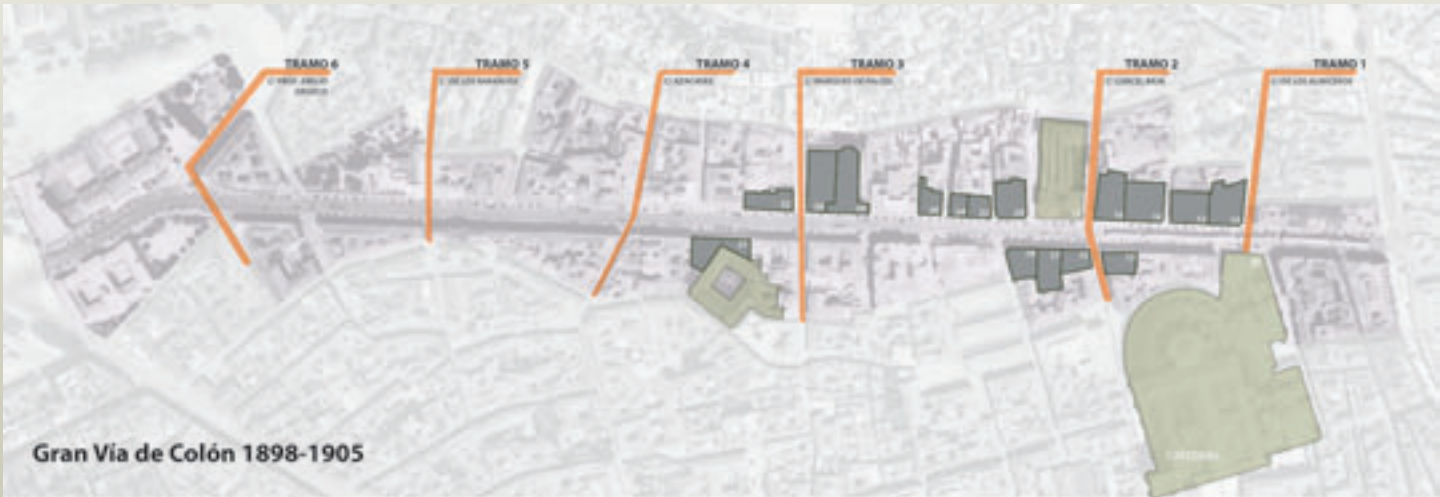
Despite being designed for the construction of buildings with a rental typology 5 –following the indications described on the architecture manuals of that time– only eight of these buildings would keep the wide expected on the façade (Fig. 13). The hundred and twenty five starting plots are arranged to a final number of fifty-two, giving birth to a new dissimilar morphology of the street. It is to remark that, on the project, none of the buildings are expected to be used by the Public Administration and so the idea of Verdú is left aside (González Avidad, 2010, p. 169) to create a new eclectic architecture reflecting the ideas and style of the that time middle-class. Taking into account that it was funded with private resources, the Project does not consider the creation of institutional facilities. The representative function is limited to economical and social activities. That is the reason why this huge urban intervention is not conceived as a “gran vía” but as a wide avenue. Nevertheless, three religious buildings are design before 1905, two hotels between 1907 and 1909, the theater Coliseo Olimpia in 1921 and the Matritense bank, in 1925.

The geometrical changes of the initial plots –expected to be regular– is resolved in heterogenic plots by the eleven architects taking part in the final project and led to an adjustment of the architectural typologies of each plot.

6. Evolución del proceso de construcción de la Gran Vía entre los años 1898 a 1905. Fuente: Martínez-Ramos R. Colaborador en el dibujo Valdivia, M.
 7. Evolución del proceso de construcción de la Gran Vía entre los años 1906 a 1910. Fuente: Martínez-Ramos R. Colaborador en el dibujo Valdivia, M.
 8. Evolución del proceso de construcción de la Gran

Vía entre los años 1911 a 1915. Fuente: Martínez-Ramos R. Colaborador en el dibujo Valdivia, M.
 9. Evolución del proceso de construcción de la Gran Vía entre los años 1916 a 1925. Fuente: Martínez-Ramos R. Colaborador en el dibujo Valdivia, M.
 10. Evolución del proceso de construcción de la Gran Vía entre los años 1925 a 1935. Fuente: Martínez-

Ramos R. Colaborador en el dibujo Valdivia, M.
 11. Gráfico de la evolución del proceso constructivo en cada uno de los tramos de la Gran Vía a lo largo de los cinco períodos analizados. Fuente: Martínez-Ramos, R.
 12. Gráfico de los resultados globales sobre la evolución constructiva en cada uno de los períodos. Fuente: Martínez-Ramos, R., García, JF.



6



7



8

6. Evolution on the building process between 1898 and 1905. Source: Martínez-Ramos R. Drawing collaborator Valdivia, M.
 7. Evolution on the building process between 1906 and 1910. Source: Martínez-Ramos R. Drawing collaborator Valdivia, M.
 8. Evolution on the building process between 1911 and

1915. Source: Martínez-Ramos R. Drawing collaborator Valdivia, M.
 9. Evolution on the building process between 1916 and 1925. Source: Martínez-Ramos R. Drawing collaborator Valdivia, M.
 10. Evolution on the building process between 1925 and 1935. Source: Martínez-Ramos R. Drawing collaborator Valdivia, M.

11. Graphic about the evolution of every section along the five periods. Source: Martínez-Ramos, R.
 12. Graphic about the results of the building evolution in every period. Source: Fuente: Martínez-Ramos, R., García, JF.

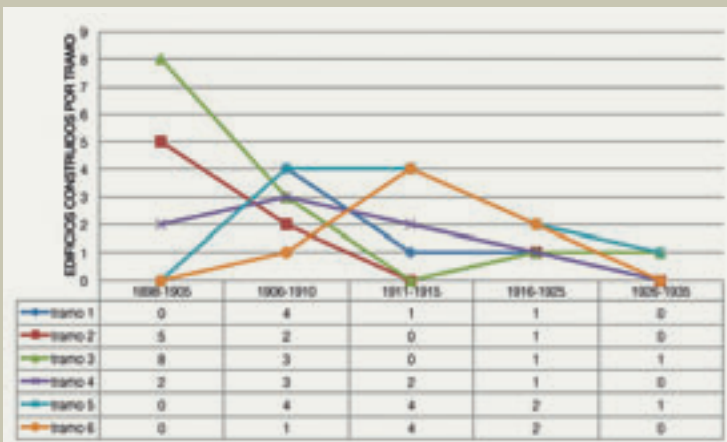


9



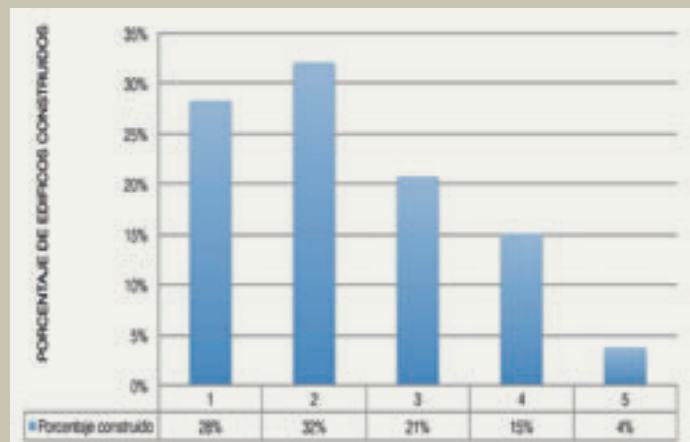
10

EVOLUCIÓN CONSTRUCTIVA POR PERÍODOS SEGÚN TRAMOS



11

EVOLUCIÓN CONSTRUCTIVA GLOBAL POR PERÍODOS



12



The buildings of the Gran Vía are not conceived in a logical order, following the sections defined on the project, but they were built almost randomly, as seen on the evolution study attached. ■

Notes

- 1 / Metaphor used by the Italian planners, referring to the surgery operation of an “abdominal” city centre.
- 2 / Word used by the lawyer Felipe Campos de los Reyes in the 1913 document: *La Gran Vía: Memoria*.
- 3 / Word used by the architect Cendoya in 1892 on the specifications of the Gran Vía Project.
- 4 / Society founded by some entrepreneurs of sugar industry for this Project, where the then President of the Chamber of Commerce stands out, Juan López Rubio, ideologist and main forefather of this Project along with Francisco Giménez Arévalo.
- 5 / On this comparative between one of the rental buildings of the architect César Daly (1870) and the first of the residential buildings of the Gran Vía, built by the entrepreneur Juan López Rubio, similarities are to be seen.

References

- CAMPOS DE LOS REYES, F., 1913. *La Gran Vía: Memoria*. Granada: Edit. Paulino Ventura Traveset.
- CARPINELL, J., c.a. 1883. *Arquitectura Práctica. Album de proyectos de edificios particulares desarrollados para la mejor interpretación de los que se dedican al arte de construir* (4ª edición ed.). Barcelona: J. Serra, Ed.
- CENDOYA Y BUSQUETS, M., 1891. *Proyecto de la calle de Colón*. Granada.
- CENDOYA Y BUSQUETS, M., 1892. *Proyecto de la Calle de Colón. Memoria descriptiva*. Granada: I. d. Publicidad, Ed.
- DALY, C., 1870. *L'architecture Privée au XIX Siècle. Nouvelles Maisons de Paris Et Des Environs*. Premier Volume. Paris: Librairie Générale de L'Architecture et des Travaux Publics Ducher et Cie.
- GONZÁLEZ AVIDAD, E., 2010. Representación y percepción de la ciudad de Granada. *EGA. Revista de expresión gráfica arquitectónica*, 15(16), 166-175. doi: <http://dx.doi.org/10.4995/ega.2010.1024>.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M., 1986. *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*. Granada: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Granada.
- MARTINEZ RAMOS, R., 2015. Reconocimiento y caracterización de la Gran Vía de Colón de Granada. *PHinvestigación. Revista del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, [en línea] 4(2), Disponible en: http://www.iaph.es/phinvestigacion/index.php/phinvestigacion/article/view/68#.Vat95ktJ_jp. Fecha de acceso: 30 junio 2015.
- S.LAMPREAVE, R., MONCLÚS, J., BERGERA, I., 2011. *La Gran Vía de Zaragoza y otras grandes vías*. Zaragoza: Lampreave.
- POZO FELGUERA, G., 1997. *La Gran Vía de Granada: un siglo*. Granada: Ave María.

representa el primer edificio de la llamada por Pozo (1997) “segunda generación” (Fig. 10).

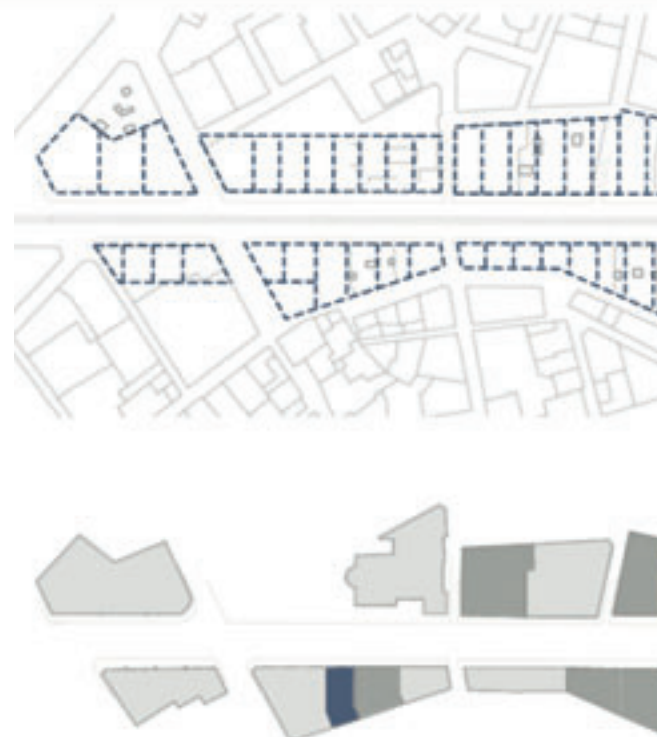
De los datos anteriores se desprenden los siguientes resultados:

- (i) Evolución constructiva comparativa entre los seis tramos en los cinco periodos analizados (Fig. 11).
- (ii) Evolución constructiva de la Gran Vía clasificada por periodos (Fig. 12).

Conclusiones

Pese a que la Gran Vía de Colón se proyecta para la construcción de edificios sujetos a un patrón regular con tipología de vivienda de renta o casa de alquiler, siguiendo los repertorios de la época y otros manuales de arquitectura práctica 5, son finalmente ocho edificios los que mantendrán los anchos de fachada previstos en proyecto (Fig. 13). Los ciento veinticinco solares iniciales son objeto de agrupación construyéndose finalmente cincuenta y dos edificios sobre sus correspondientes nuevas fincas, dando lugar a una morfología edificatoria muy dispar.

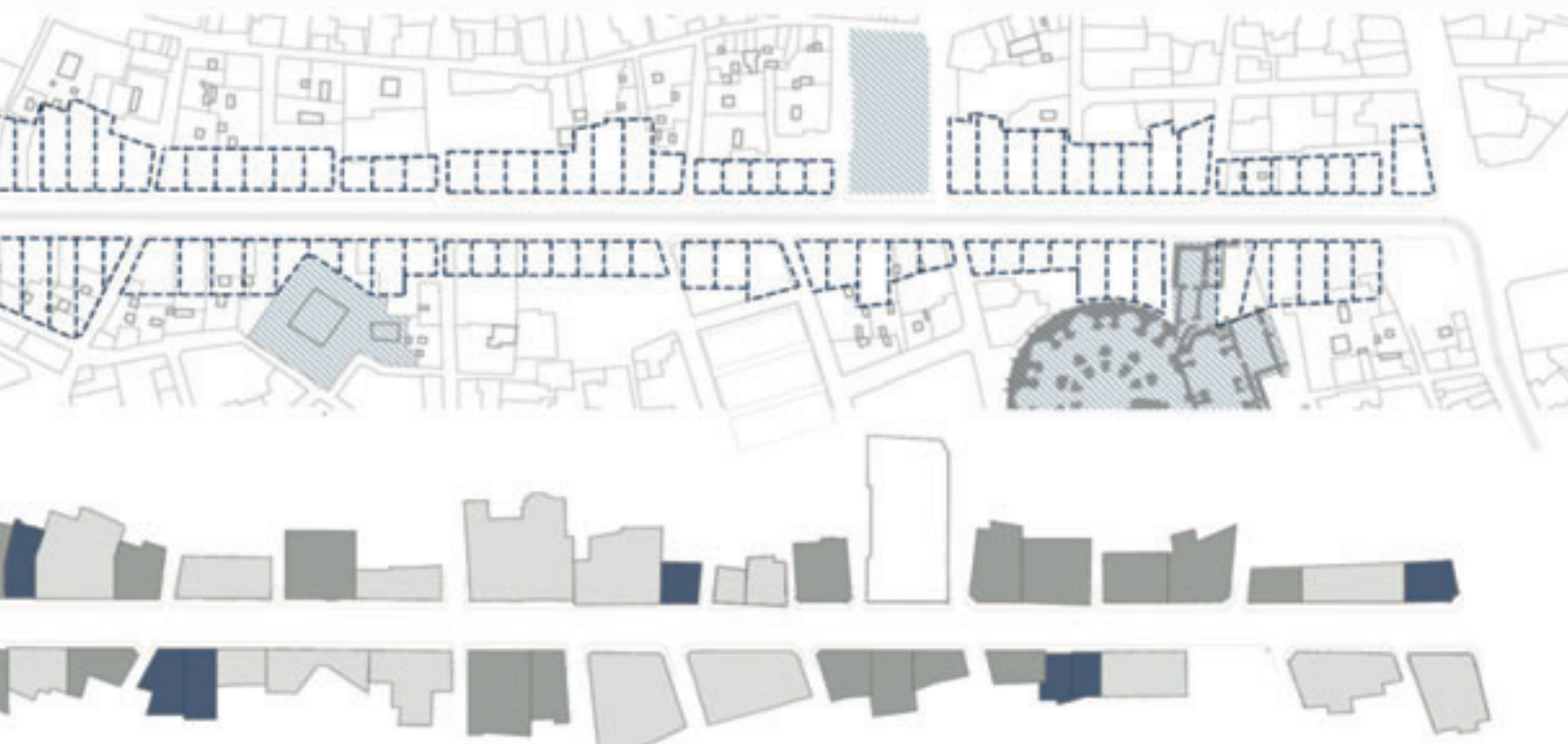
Es destacable que en la redacción del Proyecto no se considere el destino de ninguno de los solares a edificios para la Administración Pública, por lo que se relega el papel de la idea utilizada por Verdú (González Avidad, 2010, p. 169) sobre el concepto de “ciudad plató”, a un repertorio de arquitectura ecléctica que recoge el pensamiento y las modas de la burguesía de aquel momento. Se trata de una operación diseñada para ser financiada con capital privado por lo que no contempla la creación de equipamientos institucionales. La función representativa de escaparate se limita a determinadas actividades económicas y de encuentro social.



Por todo lo anterior podría interpretarse que esta contundente intervención urbana no se concibe como una gran vía sino como una avenida ancha. No obstante, finalmente se edifican tres edificios de uso religioso antes de 1905, dos hoteles –1907 y 1909–, un teatro –Coliseo Olimpia, 1921– y en 1925 se construye el Banco Matritense.

La alteración geométrica de las fincas iniciales, de pretendido reparto regular en el proyecto, se resuelve con una respuesta heterogénea por parte de los once arquitectos que intervienen en la consolidación de la calle, debiéndose ajustar los modelos de repertorios del tipo edificatorio adoptado a la diversidad formal de las fincas agrupadas.

La construcción de los edificios de la Gran Vía no se materializa conforme al orden de recepción de la urbanización de los tramos delimitados. Los solares se van edificando de forma casi aleatoria, como se deduce del estudio de evolución constructiva aportado. ■



13

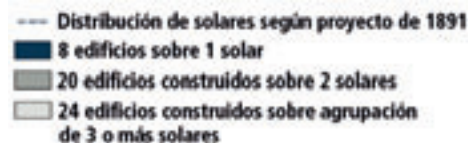
Notas

- 1/ Metáfora utilizada por los urbanistas italianos para referirse a la operación de cirugía que supone la intervención traumática de apertura sobre el “vientre” del casco histórico de una ciudad.
- 2/ Término acuñado por el abogado Felipe Campos de los Reyes en el documento de 1913, *La Gran Vía: Memoria*.
- 3/ Término utilizado por el arquitecto Cendoya 1892 en la memoria descriptiva del Proyecto de la Gran Vía.
- 4/ Sociedad fundada por empresarios de la industria granadina del azúcar para la operación de apertura de la Gran Vía de Colón en la que destaca la figura del entonces Presidente de la Cámara de Comercio Juan López Rubio, ideólogo y principal precursor junto al arquitecto Francisco Giménez Arévalo, del proyecto y edificación de esta avenida.
- 5/ En un ejercicio comparativo entre uno de los ejemplos del repertorio de edificios de alquiler del arquitecto César Daly (1870) y el primero de los edificios residenciales construidos en la Gran Vía para el empresario Juan López Rubio, se puede observar como se trata casi de una réplica del modelo francés.

Referencias

- CAMPOS DE LOS REYES, F., 1913. *La Gran Vía: Memoria*. Granada: Edit. Paulino Ventura Traveset.
- CARPINELL, J., c.a. 1883. *Arquitectura Práctica. Album de proyectos de edificios particulares desarrollados para la mejor interpretación de los que se dedican al arte de construir* (4ª edición ed.). Barcelona: J. Serra, Ed.

- CENDOYA Y BUSQUETS, M., 1891. *Proyecto de la calle de Colón*. Granada.
- CENDOYA Y BUSQUETS, M., 1892. *Proyecto de la Calle de Colón. Memoria descriptiva*. Granada: I. d. Publicidad, Ed.
- DALY, C., 1870. *L'architecture Privée au XIX Siècle. Nouvelles Maisons de Paris Et Des Environs*. Premier Volume. Paris: Librairie Générales de L'Architecture et des Travaux Publics Ducher et Cie.
- GONZÁLEZ AVIDAD, E., 2010. Representación y percepción de la ciudad de Granada. *EGA. Revista de expresión gráfica arquitectónica*, 15(16), 166-175. doi: <http://dx.doi.org/10.4995/ega.2010.1024>.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M., 1986. *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*. Granada: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Granada.
- MARTINEZ RAMOS, R., 2015. Reconocimiento y caracterización de la Gran Vía de Colón de Granada. PHinvestigación. *Revista del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, [en línea] 4(2), Disponible en: <http://www.iaph.es/phinvestigacion/index.php/phinvestigacion/article/view/68#.Vat95ktJ.jp>. Fecha de acceso: 30 junio 2015.
- S.LAMPREAVE, R., MONCLÚS, J., BERGERA, I., 2011. *La Gran Vía de Zaragoza y otras grandes vías*. Zaragoza: Lampreave.
- POZO FELGUERA, G., 1997. *La Gran Vía de Granada: un siglo*. Granada: Ave María.



13. Análisis comparativo del reparto de solares del proyecto original superpuestos sobre cartografía actual con el resultado en el momento de finalizar las obras de la Gran Vía en 1934. Fuente: Martínez-Ramos R., García, J.F. Colaborador en el dibujo Olmedo, P.

13. Comparative analysis of the distribution of the plots on the original project and the final result in 1934 overlaid. Source: Martínez-Ramos R., García, J.F. Drawing collaborator