

# CAMBIO ECONOMICO Y REFORMA INTERIOR URBANA: La Gran Vía de Granada 1890-1925

Manuel Martín Rodríguez

La Desamortización eclesiástica del segundo tercio del siglo XIX había ofrecido una primera oportunidad a la mayor parte de las ciudades españolas para realizar determinadas operaciones urbanísticas en su interior. Poco más tarde, y cuando ya la industrialización había llegado a algunas de estas ciudades haciendo inevitables reformas urbanísticas interiores más profundas, la Ley de Expropiación Forzosa de 10 de enero de 1879 vino a poner en manos de los Ayuntamientos españoles un nuevo y eficaz instrumento jurídico para poder acometerlas. En este trabajo se ofrece una interpretación, de carácter económico fundamentalmente, acerca de las razones que movieron a un grupo de empresarios granadinos, y con ellos a toda la ciudad, a construir la llamada Gran Vía de Colón, seguramente la obra de reforma interior más significativa e importante de las iniciadas en España a finales del siglo XIX.

**Economic change and inner city urban reform: Granada's Gran Vía, 1890-1925.**

The disentanglement of church lands in the second third of the 19th century provided an opportunity for most Spanish cities to initiate certain limited inner-city reforms. A few years later, when the growing effects of industrialisation in many of these cities made further, more extensive urban developments imperative, the Compulsory Purchase Act of 10 January 1879 gave Spanish city councils new and efficient legal powers to carry these out. This article offers a fundamentally economic interpretation of the reasons why the city of Granada, encouraged by a group of local businessmen, opened up a modern thoroughfare, «La Gran Vía de Colón», through the city centre, probably the most ambitious and significant urban works project undertaken in Spain at the end of the 19th century.

## 1. REFORMAS URBANAS INTERIORES EN LAS CIUDADES ESPAÑOLAS, A FINALES DEL SIGLO XIX

La desamortización de Mendizábal y, en menor medida la de Madoz en sus dos etapas, habían permitido a la mayor parte de las ciudades españolas realizar algunas reformas urbanas interiores de cierta consideración, a mediados del siglo XIX. Estas, sin embargo, sólo afectaron a espacios urbanos previamente ocupados por edificios desamortizados y consistieron, o bien en un puro desventramiento urbano cuando era imposible restaurar los viejos edificios religiosos cedidos a

la Administración central o adquiridos directamente por los Ayuntamientos, o bien en un simple cambio de destino de muchos de estos edificios, que pasaron a ser, a partir de entonces, cuarteles del ejército, mercados públicos o, incluso, sede de los propios Ayuntamientos, como ocurrió en Granada. Muy pocas veces, las grandes dimensiones de algunas de las edificaciones desamortizadas hicieron posibles operaciones urbanísticas más complejas que contribuyeron a transformar el espacio interior de nuestras ciudades (1).

Manuel Martín Rodríguez es catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Granada. Este artículo fue presentado en forma de ponencia en el III Congreso de Historia Económica, celebrado en Segovia del 3 al 5 de octubre de 1985, y constituye una versión resumida de un trabajo sobre el mismo tema.

(1) En Granada, en concreto, durante el período 1836-1874 se pusieron en el mercado, procedentes de la desamortización, un total de 952 fincas urbanas, lo que venía a ser algo más del 10 por 100 de las existentes. Contando con que entre ellas estaban la mayoría de las más importantes, no puede extrañar que el proceso de desamortización tuviera una cierta incidencia sobre el urbanismo de la ciudad (vid. M. Gómez Oliver, 1979), *La desamortización en Granada*, tesis doctoral inédita, Universidad de Granada.

En la inmensa mayoría de los casos, la finalidad de estas reformas no fue de carácter económico o urbanístico, sino fundamentalmente estético, siendo posibles, pese a ello, gracias, sobre todo, a que se hicieron sin mayores desembolsos, al venir facilitadas por hechos completamente ajenos a las propias exigencias económicas y urbanísticas de las ciudades españolas. Hacia 1861, sin embargo, se estaba ya planteando la necesidad de un marco jurídico adecuado con el que atender a los problemas que para entonces comenzaban a hacer acto de presencia, tímidamente, en las ciudades más importantes. El «Proyecto de Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones», de Posada Herrera, fue el primer intento serio de hacer una ley urbanística de carácter general que atendiera a los objetivos de salubridad de las poblaciones, mejora del tránsito viario en el interior de las mismas e incremento del número de viviendas disponibles (2).

Aunque el proyecto no llegara a convertirse en ley, entre otras razones porque una ley de este tipo no era aún absolutamente necesaria, su simple discusión en las Cortes demuestra que para esa fecha las ciudades españolas empezaban ya a sentir que su vieja estructura urbana podía ser un obstáculo serio para las nuevas actividades económicas. A falta de esta ley, que preveía un amplio abanico de limitaciones y deberes para la propiedad urbana con los que se podrían haber facilitado las reformas necesarias, los Ayuntamientos españoles tuvieron que echar mano de la vieja y confusa legislación sobre «alineaciones de vías públicas», con la que resultaba totalmente imposible cualquier operación de reforma urbana interior de cierta envergadura. La aprobación de un plan parcial de alineación, rara vez significaba un propósito firme y decidido de llevar a cabo la obra. La inexistencia de un procedimiento expropiatorio expeditivo que agilizara la operación, el precio desmedido que en relación con sus exiguas posibilidades económicas se veían obligados a pagar los Ayuntamientos por las expropiaciones de fincas urbanas, la propia ineficacia de la administración municipal y, sobre todo, la falta de una verdadera necesidad de las obras, dejaban en simple papel mojado lo que no eran sino buenas intenciones de los Ayuntamientos en relación con objetivos de salubridad, de transporte interior y puramente estéticos.

Son estos últimos, precisamente, los que más pueden ayudarnos a entender por qué rara vez llegaban a ejecutarse tales proyectos de reforma de alineaciones. Se trataba con ellos de ajustarse a los cánones estéticos de entonces, que consistían en hacer calles anchas y rectilíneas, pero respetando, en todo caso, los edificios históricos y artísticos. Esto obligaba, generalmente, a trazados complicadísimos que terminaban por afectar a la mayoría de los edificios y que por ello eran completamente irrealizables. Hubiera constituido un sacrificio demasiado grande para aquellas gen-

tes, tan sólo para atender sus prioridades estéticas. Sin una necesidad extrema de las obras y sin una voluntad decidida para ejecutarlos había que esperar a que los respectivos propietarios demolicen sus propias casas, o a que hiciesen determinadas obras de reforma, para que el Ayuntamiento pudiese imponerles la nueva alineación. Sin embargo, para cuando ello ocurría, que era muy de tarde en tarde, debido a la escasez de recursos para hacerlo, el mismo Ayuntamiento ya había tenido tiempo de cambiar sus ideas estéticas y había modificado una y mil veces las alineaciones (3).

Después de algunos proyectos frustrados (4), y ante la urgencia con la que se planteaba ya la cuestión, la Ley de Expropiación Forzosa, de 10 de enero de 1879, terminaría dedicando una sección especial a la reforma interior de las grandes poblaciones. Había llegado el momento de hacer frente a los graves problemas que las ciudades españolas estaban ya padeciendo a causa del desajuste existente entre su vieja morfología urbana y las nuevas exigencias de la revolución industrial. La ley no modificó los objetivos fundamentales que se venían asignando a la reforma interior de las ciudades hasta entonces, consistentes en sanear los barrios insalubres, facilitar el tráfico y mejorar el ornato, pero introdujo un cambio sustancial en nuestro derecho urbanístico al dotar a los Ayuntamientos de los instrumentos jurídicos necesarios para poder llevar a cabo las obras de reforma. A partir de entonces, estarían sujetas a expropiación no sólo las fincas que ocupasen el terreno indispensable para la futura vía pública, sino también las que, en todo o en parte, estuviesen emplazadas dentro de las zonas laterales de dicha vía en un fondo que no podía exceder de veinte metros. Además, se arbitra un procedimiento expropiatorio muy simple, y de carácter gubernativo, que venía a facilitar extraordinariamente cualquier operación urbanística. Si se añade a ello que el legislador, consciente de la precariedad presupuestaria de nuestros Ayuntamientos, les concedía autorización para poder hacer concesiones administrativas a los particulares para delegar en éstos la responsabilidad económica de las obras, se comprenderá que había quedado abierto un inmenso portillo por el que poder acometer grandes operaciones de reforma interior en nuestras ciudades. Posteriormente, la Ley de Saneamiento y Mejora de Poblaciones, de 18 de marzo de 1895, regularía ya de modo específico las obras de reforma interior de las ciudades, aunque sin modificar en nada importante la Ley de Expropiación, salvo en reconocer un derecho de indemnización a los

(3) El Ayuntamiento de Granada aprobó 198 proyectos de «alineación» entre 1844 y 1885. Más de la mitad de ellos fueron simples reformados que se referían, una y otra vez, a menos de 20 calles de las 850 que por entonces tenía la ciudad (Archivo Municipal de Granada, legajo 2.072).

(4) El Proyecto de Ley de Gabirol y Turull, declarando obras de utilidad pública las de reforma interior de poblaciones, de 1876, fue el más importante de ellos, y el que terminaría inspirando la definitiva Ley de Expropiación Forzosa de 1879.

(2) *Diario de Sesiones de Cortes*, Senado, Legislatura de 1861, núm. 25, ap. 1.

inquilinos afectados, que esta última había olvidado, y en ampliar la zona lateral de ensanche sujeta a expropiación desde 20 hasta 50 metros, dos medidas que en conjunto venían a hacer aún más atractivas las obras de reforma interior.

Al amparo de ambas leyes, se realizaron en España algunas operaciones urbanísticas de verdadera importancia. Pese a la finalidad fundamentalmente económica con que éstas eran concebidas, y a su clara conexión con procesos rápidos de expansión económica, y al contrario de lo que ha ocurrido en otros países (5), apenas si han sido estudiadas desde esta perspectiva en el nuestro. En el presente artículo me propongo, precisamente, analizar el caso de la Gran Vía de Granada, probablemente el más importante de todos ellos, dando a conocer, en primer lugar, las razones económicas que llevaron a destruir parte de una de las más bellas ciudades del mundo, y, posteriormente, los resultados mismos de la operación.

## 2. LA CIUDAD DE GRANADA, AL FILO DE 1890

La comarca de la Vega de Granada podría servir como ejemplo típico de un espacio físico natural que, antes o después, habría de acabar produciendo un núcleo urbano de cierta importancia. En efecto, la gran extensión superficial de sus tierras de regadío y su inmensa riqueza agrícola estaban llamadas a producir unos excedentes de materias primas y de productos finales que, en circunstancias favorables, terminarían por crear una industria transformadora y una base exportadora suficientes para la existencia de un núcleo urbano vinculado a la artesanía y al comercio. Por otro lado, su fácil accesibilidad a través de la depresión del Genil también abría las puertas a la posibilidad de un comercio regular autónomo sobre el que apoyar una vida urbana de ciertas dimensiones. Si a ambos hechos se añade la circunstancia histórica de que el Reino de Granada se convirtiese en el último reducto de la dominación árabe en España, no puede extrañar que su capital, que ya era la cabecera de una extensa comarca, se hiciese una de las más populosas ciudades del mundo.

Después de la conquista cristiana en 1492, Granada dejó de ser la capital de un Estado que mantenía relaciones económicas con todo el mundo, pero siguió conservando su condición de cabecera de una rica comarca. Desde entonces, y pese a que continuó desempeñando importantes funciones burocráticas, su suerte corrió pareja con la de su propia Vega.

En 1890, después de casi un siglo de una profunda crisis económica y demográfica, la Vega

de Granada parecía haber encontrado una actividad con la que iniciar una nueva etapa de expansión económica. En ese mismo año, consolidándose un proceso iniciado ocho años atrás, se estaban construyendo en la Vega siete nuevas fábricas de remolacha que venían a sumarse a las ya construidas por López-Rubio, Guerrero y La Chica, en 1882, 1884 y 1888, respectivamente. En conjunto, la capacidad instalada de estas diez fábricas era de 2.295 toneladas-día de remolacha, lo que suponía la posibilidad real de trabajar 229.500 toneladas de remolacha en una campaña normal de cien días. Para garantizar el abastecimiento normal de una industria de estas dimensiones, sería necesario cultivar cada año más de 7.500 hectáreas de regadío, lo que, habida cuenta de la alternativa agrícola de la remolacha, exigiría dedicar al cultivo de ésta la totalidad de las 20.000 hectáreas de la Vega. Con estas expectativas, volvía a renacer el optimismo, y ya se pensaba en vivir nuevos tiempos de esplendor en un futuro muy próximo (6).

Aunque fuera una exigencia objetiva en sí misma el hacer de la capital de la comarca la sede principal de los negocios azucareros, los promotores de esta nueva actividad, que residían en ella por razón de sus otras empresas, tenían también el firme propósito de conseguirlo. La ciudad, sin embargo, distaba mucho de ser el espacio económico ideal en el que desarrollar tales actividades.

Por de pronto, su población estaba prácticamente estancada desde 1860. Los 49.446 habitantes que había dado el censo practicado en ese mismo año sólo habían aumentado hasta 51.939 en el censo de 1887. Aparte de las graves dificultades económicas por las que atravesaba la ciudad durante esos años, ello se debía también a las *pésimas condiciones sanitarias* de la misma, que habían hecho de ella una de las capitales de provincia con mayor tasa de mortalidad —40 por 1.000— de toda España. Eran muchos los factores que contribuían a crear esta situación.

Paradójicamente, el más importante de todos ellos consistía en el mantenimiento de un arcaico sistema de abastecimiento de aguas. Las abundantísimas aguas que llegaban hasta la ciudad procedentes de los ríos Genil y Darro y de algunos otros manantiales menores, habían sufrido ya por el camino toda una profunda alteración al no estar debidamente protegidas las acequias que las conducían, lo que hacía que éstas se convirtiesen en depósito de toda clase de inmundicias enormemente perjudiciales para la salud. Después, al pasar por las viejas cañerías de barro, a través de las que se realizaba su distribución por el interior de la ciudad, las aguas se alteraban aún más como consecuencia de que dichas tuberías, con el paso del tiempo, habían quedado rellenas de unos depósitos de «tarquín» que actuaban como principales transmisores de

(5) Para conocer el estado actual de las investigaciones en este campo, pueden consultarse las siguientes obras: H. J. Dyos, 1968, *Agenda for Urban Historians*, en *The Study of Urban History*, edited by, London, pp. 1-46; *The Pursuit of Urban History*, edited by D. Fraser y A. Sutcliffe, 1984, *What to read on Urban History*, en *The Local Historian*, vol. 16, núm. 2, may, pp. 67-72.

(6) Sobre el nacimiento de la industria del azúcar de remolacha, y lo que representó para la Vega de Granada, vid M. Martín, 1982. *Azúcar y descolonización*, Granada.



la contaminación. De poco servía la clarificación por reposo que tenía lugar en las «tinajas» de que normalmente estaban dotadas las casas, y ni siquiera las adiciones de cal, alumbre y otros productos conseguían eliminar totalmente los gérmenes patógenos (7). El mantenimiento de este brutal sistema de suministro de aguas al filo del siglo XIX sólo puede explicarse atendiendo a la dura pugna que entonces mantenían los intereses agrícolas, industriales y urbanos por el dominio de unas aguas que estaban atribuidas patrimonialmente desde tiempo inmemorial, y que no terminaba de decantarse por una u otra parte. La abundancia de aguas, que había sido la razón fundamental del primitivo asentamiento urbano, se convertía ahora en la causa que impedía las transformaciones necesarias. Sólo cuando el desarrollo tecnológico hizo que las utilizaciones agrícolas e industriales de las aguas se depreciaran en relación con las utilizaciones urbanas, pudo decantarse definitivamente la victoria en favor de la ciudad, pero esto no ocurriría hasta mucho más adelante (8).

El sistema de alcantarillado era tan deficiente como el de las aguas potables, y prácticamente por las mismas razones. Algunas casas poseían pozos ciegos, o desaguaban directamente a la calle, pero la mayoría, que vertían sus aguas sucias al río Darro o a otras grandes acequias interiores que discurrían a cielo abierto, lo hacían a través de una inextricable red de tuberías de barro, o de pequeñas canalizaciones de ladrillo, que por lo general permanecían rotas casi siempre, dando lugar con ello a que, con lamentable frecuencia, se mezclaran sus aguas con las potables, con el consiguiente peligro para la salud pública, engendrando además una insana humedad en la mayor parte de los edificios, causa a su vez de no pocas enfermedades.

Si el Ayuntamiento era incapaz de resolver eficazmente el suministro de las aguas, y de mantener el alcantarillado en un estado mínimamente aceptable, a causa, sobre todo, de factores de tipo institucional, según hemos visto, tampoco era demasiado responsable de que las calles permaneciesen en un estado verdaderamente penoso. Casi todas ellas estaban empedradas con pequeños cantos rodados colocados directamente sobre la tierra. Era, ciertamente, el mejor sistema para poder atender a las continuas roturas de las tuberías de barro, pero, al mismo tiempo,

las hacía totalmente permeables a las lluvias y a las aguas de riego, con lo que se producían frecuentes rehundidos, que hacían costosas las reparaciones y la limpieza y muy difícil el tránsito de personas y carruajes. Aunque la Ley Municipal obligaba a atender estos servicios, los presupuestos municipales no permitían hacerlo en una ciudad en la que, por sus características, todo ello resultaba muy oneroso (9).

Para que la ciudad tomara conciencia de la gravedad de su situación sanitaria, hubo que esperar hasta 1885. Cuando las epidemias de cólera morbo parecían olvidadas en todo el mundo, más de 5.000 habitantes de la ciudad —un 7 por 100 de su población total— murieron víctimas de esta terrible enfermedad en el verano de ese mismo año. A la alta tasa de mortalidad natural, venía a añadirse, ahora, esta horrible tragedia. A partir de entonces, todos estaban ya convencidos de que era necesario poner fin a esta situación. Dentro y fuera del Ayuntamiento se pensaba en la forma de sustituir urgentemente los viejos sistemas de suministro de aguas, de alcantarillado y de pavimentación de calles, responsables directos de la tragedia. Cualquier iniciativa en este sentido, viniera de donde viniera, sería bien recibida. Por otro lado, aunque reducir la tasa de mortalidad de la ciudad fuera un objetivo en sí mismo, el brillante futuro económico que se avecinaba exigía también contar con el mayor número de brazos para trabajar.

En segundo lugar, la *morfología urbana de la ciudad* tampoco era la más adecuada para realizar las funciones económicas que requerían los negocios azucareros. Salvo por la construcción de algunos barrios nuevos, por determinadas reformas interiores debidas al proceso desamortizador, por pequeños cambios parciales de trazado de vías debidos a los proyectos de alineación, y por algunas iniciativas municipales como el embovedado del río Darro, Granada había cambiado muy poco con respecto al tiempo de la conquista cristiana. Sin la llegada del ferrocarril en 1874, la industria azucarera no podría haber llegado a establecerse en la ciudad, pese a su fértil y extensa Vega. Sin embargo, aun siendo un invitado de honor, el ferrocarril se mantenía alejado de la ciudad, sin poder entrar a un lugar que no había sido diseñado a su medida y sin poder rendir, por tanto, los frutos que de él se habían esperado. Poseemos numerosos testimonios (10) que nos permiten conocer, con exactitud, cómo era el entramado urbano de Granada,

(7) Entre los muchos informes de la época sobre el particular sistema de suministro de aguas de Granada, el mejor, sin duda, es el de A. J. Yagüe (1882): *Análisis de las aguas de Granada y sus contornos, e indicación de las virtudes medicinales que tienen*, Granada.

(8) Entre 1885, año en que una epidemia de cólera, transmitida a través de las aguas, diezmó la población y 1927, fecha en que el problema quedó definitivamente enfocado, he contabilizado más de cincuenta proyectos distintos de abastecimiento de aguas a la ciudad en el Archivo Municipal de Granada. El fracaso sucesivo de todos ellos se debió sistemáticamente a la dificultad de no poder resolver las cuestiones jurídicas que se planteaban a causa de las viejas concesiones existentes sobre la propiedad de las aguas, o al enorme costo de las obras alternativas que se proyectaban para no tener que tocar a estos derechos de propiedad.

(9) El capítulo de gastos de los presupuestos generales del Ayuntamiento de Granada para 1887-88 sumaba la cantidad de 1.315.402 pesetas. De ellas se destinaban a «policía urbana y rural» sólo 253.972 pesetas. Al servicio de agua, en particular, se dedicaban 20.000 pesetas, y cantidades muy parecidas a los restantes servicios urbanos (AMG, Presupuestos).

(10) Los planos de Dalmau (1796), Laborde (1818), Revilla (1834), Palomino (1845) y Sevilla (1894) nos permiten seguir paso a paso la evolución urbana de Granada a lo largo del siglo XIX. Las descripciones de Gautier (1843), Lafuente Alcántara (1843), Giménez Serrano (1846), Seco de Lucena (1884) y Valladar (1890), entre otras muchas, constituyen un complemento indispensable a estos planos.

en 1890. La parte alta de la ciudad permanecía intacta. El casco antiguo de la parte llana seguía siendo un dédalo de callejuelas, de tres a cuatro pies de ancho, que apenas dejaban pasar a dos personas de la mano, y que en modo alguno permitían el tránsito de carruajes. El embovedado del río Darro y la reordenación del barrio próximo a la plaza Bibarambla habían concedido a esta zona de la ciudad unas ciertas ventajas relativas en términos de accesibilidad, que habían hecho de ella el lugar preferido para las actividades burocráticas y comerciales. Sin embargo, para comunicar este centro burocrático y comercial con la lejana estación de ferrocarril era necesario sustituir la tradicional calle Elvira, que había venido cumpliendo esta función cuando los movimientos de mercancías y de personas eran mucho menos intensos, por un nuevo sistema viario en dirección NO-SE que hiciese accesibles, al mismo tiempo, nuevas zonas del casco urbano a los nuevos medios de transporte que, sin duda, iban a imponerse cuando el ferrocarril estuviese a pleno rendimiento.

En tercer lugar, por último, había que actualizar, también, no sólo el *parque de viviendas*, sino el conjunto de los equipamientos urbanos que iban a ser necesarios para las nuevas actividades económicas. En 1859 existían 9.989 edificios en todo el término municipal. En 1877, veinte años más tarde, pese a que la población había crecido ligeramente este número había disminuido a 8.558 (11). A medida que se hacía peor la situación económica, eran más las viviendas que se dejaban arruinar por falta de medios para repararlas, y mayor el número de familias que pasaban a vivir a las llamadas «casas de vecinos». En 1890 existían 339 de éstas, alguna de las cuales llegaba a albergar hasta 36 familias, en condiciones infrahumanas. Paralelamente al deterioro progresivo de la ciudad y a la disminución del número de viviendas, el importe de los alquileres, que por entonces era la forma normal de tenencia de viviendas, aumentaba hasta límites difícilmente asequibles para las clases más modestas. En 1883, el alquiler medio anual de un piso para la clase alta en el centro de la ciudad, que en la mayor parte de los casos sólo disponía de un retrete como único servicio, oscilaba entre 600 y 900 pesetas, lo que venía a ser doble o triple del salario medio de un trabajador manual. Los alquileres de los locales comerciales eran proporcionalmente más altos. Si Granada había de convertirse en sede de los negocios azucareros, tendría que renovar urgentemente su equipamiento urbano.

### 3. EL PROYECTO

En mayo de 1890, coincidiendo con la construcción de las siete nuevas fábricas azucareras que iban a funcionar en esa misma campaña, habían llegado a la Cámara de Comercio e Industria de Granada los hombres más importantes del azúcar, al frente de los cuales figuraba el decano y creador de la industria, Juan López-Ru-

bio, elegido por unanimidad presidente de la institución. Los primeros esfuerzos de la nueva Junta Directiva se centraron en los problemas tradicionales de la ciudad, que se hacían más acuciantes de día en día. En su primera sesión de trabajo, celebrada el 1 de junio de ese mismo año, ya se pronunció tajantemente sobre la urgente necesidad de que el Ayuntamiento proveyese sin demora al abastecimiento de aguas potables y a la realización de las obras de alcantarillado, utilizando para ello los proyectos que para entonces existían o sustituyéndolos por otros más convenientes (12). En los seis meses siguientes, patrocinó un proyecto para la instalación de la energía eléctrica en la ciudad, solicitó la creación de una fábrica de tabaco de la Compañía Arrendataria, colaboró eficazmente con otras instituciones en la creación de una Caja General de Ahorros y Monte de Piedad, se mantuvo atenta para que se consolidara la industria azucarera y se colocó, en fin, en un primerísimo plano de la vida económica y social de la ciudad. Cualquier idea que partiese de ella estaba llamada a ser atendida necesariamente.

El 21 de noviembre de 1890, López-Rubio comunicó a sus compañeros de la Junta Directiva su idea de construir una «gran calle», que partiendo de la confluencia de Méndez Núñez con Sierpe Alta (el centro burocrático y comercial) terminara en el Triunfo, en las cercanías de la estación de ferrocarril. Por el lujo de detalles con el que expuso su idea, hay que pensar que la había estado madurando durante algún tiempo y que la había discutido, incluso, ampliamente con su socio y amigo, el arquitecto Francisco Giménez Arévalo, que terminaría siendo uno de los autores del proyecto y una de las personas más activas en su realización. Sin demora alguna, el 9 de diciembre de 1890 tenía entrada en el Ayuntamiento de la capital un escrito de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio e Industria, firmada por su presidente López-Rubio, en el que se solicitaba de la Corporación municipal que acordara la práctica de los estudios y la formación del proyecto correspondiente para la construcción de la Gran Vía, acogiendo a los preceptos de la Ley de Expropiación Forzosa de 1879. Vale la pena transcribir literalmente los párrafos de esta solicitud en los que se justificaba la necesidad o la conveniencia de la reforma urbana que se pretendía:

«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, nótase la insuficiencia de nuestras vías urbanas hasta el extremo de que el tránsito del camionaje y tráfico es punto menos que imposible, y muy difícil el de carruajes particulares y transeúntes. Esta necesidad, que por momentos reviste carácter más perentorio, será mayor aun cuando en plazo breve la locomotora

(11) *Nomenclatores de España*; AMG, Nomenclatores de Granada.

(12) Archivo de la Cámara de Comercio e Industria de Granada, 1890, Libros de Actas, sesión de 1 de junio.

EXPLICACIÓN

- Líneas actuales
- Lí. nuevas tanto para la calle de Colón como para las demás comprendidas en la zona de 60 metros
- Lí. de fondo de las áreas sombreadas de edificación.
- Lí. divisoria de solares

EXPLICACIÓN

- A - Corral de Toledo
- B - Plazuela de San Sebastián
- C - Id. del Quiso
- D - Id. de Cochran
- E - Id. de Cozas
- F - Calle de Anacayas
- G - Plazuela de Santiago
- H - Calle de Lecheros
- J - Calle de la Virgen
- J - Calle que debiera llamarse así
- K - Calle de Almoramos
- L - Estupia de Alamos
- M - Calle de Almoramos
- N - Calle del Estribo
- 11 - Zacatal
- P - Plazuela de las Pámegas
- Q - Calle de Santa Paula
- R - Plazuela del Antroz
- S - Id. de la Trepalla
- T - Calle de Navarrete
- U - Casa de D. Antonio Ochoa
- V - Calle Darro Cuberto
- W - Posada de los Indagados llamada a desaparecer
- X - Plazuela del Ochoavo
- Y - Calle de los Arzobispos
- Z - Calle del Dr. Argüeta

# PLANO DE LA GRAN VIA DE COLÓN



Escala de 1/2000

Los edificios de interés histórico o artístico demolidos por la apertura de la Gran Vía

se marcan con números azules.

OP. DE JOSÉ GONZÁLEZ GARCÍA

nos enlace con Murcia y nos ponga en comunicación con el Mediterráneo.

Por otro lado, existe en esta población una zona de edificios pobrísima y malsana, cuyas estrechas y enmarañadas callejuelas son focos permanentes de infección, y precisamente en esta zona está llamada a abrirse la vía pública que de consuno reclaman las necesidades del comercio, del ornato y de la higiene, transformando aquellas vetustas construcciones en edificios de nueva planta, donde el aseo y la luz circulen con profusión, y procurando a la vez empleo a millares de obreros que tan necesitados se encuentran de ocupación» (13).

Resulta difícil encontrar un texto español de esta época en el que se contengan en menos palabras y con mayor precisión las notas que después han sido identificadas como características de los procesos de reforma interior de las ciudades europeas en su primera fase de industrialización (14). La necesidad de abrir nuevas vías al tránsito de camionaje en el interior de las ciudades, las exigencias de salubridad pública que aconsejaban acabar con los viejos barrios, y la creación de empleo para millares de obreros que carecían de él, constituían los tres grandes argumentos de la Cámara de Comercio.

Aunque arrojaría mucha luz sobre distintos aspectos de la obra, no podemos seguir paso a paso el largo camino seguido por esta iniciativa hasta convertirse en el proyecto finalmente aprobado por Real Decreto de 24 de abril de 1894. Digamos solamente que, a lo largo de estos tres años y medio, la idea siempre contó con el apoyo unánime del Ayuntamiento y de toda la ciudad, que sus promotores nunca perdieron su entusiasmo inicial pese a las muchas adversidades, y que López-Rubio, personalmente, tuvo que usar de todas sus amistades políticas (15) para conseguir que la Gaceta de Madrid acogiese definitivamente el proyecto.

En este proyecto, que fue redactado por hombres próximos a la Cámara de Comercio y a los negocios azucareros, aunque finalmente lo firmara el arquitecto municipal Modesto Cendoya, se hacían más explícitos los objetivos del mismo. Se trataba de conectar la estación norte del ferrocarril con la proyectada en el sur de la ciudad, en las proximidades del Puente Genil, atravesando para ello buena parte del centro histórico mediante una vía de veinte metros de ancho que

hiciera posible «el movimiento de maquinaria, carbones, remolacha, mieles, alcoholes y azúcares, sin que sirva para el caso... el camino de ronda, porque su alejamiento del centro le imposibilita para el servicio urbano y para las necesidades del comercio, el cual reside en su totalidad en el centro de la población». Se justificaba también la nueva calle por la necesidad de sanear una ciudad que, debido a su «sistema abigarrado y tortuoso de edificación, a la intrínseca disposición de sus alcantarillados y a la impotabilidad de sus aguas, tenía una elevadísima mortalidad (38 por 1.000) y una gran densidad de población (25 metros cuadrados por habitante)». Y en tercer lugar, por último, los promotores de la obra, que conocían los efectos multiplicadores de la construcción, se referían a la «desgraciada suerte que abate a nuestras clases trabajadoras», que podrían encontrar trabajo en la obra, debido a que «cuando el arte de la edificación marcha, todo marcha a la vez, porque entonces el que elabora los materiales y el que los acarrea, el cantero, el albañil, el carpintero y el cerrajero, el tapicero y el ebanista, todos cuantos contribuyen a la vivienda humana, y son el mayor número de los que habitan las ciudades, todos encuentran ocupación, y a la vez prosperan; y así, ellos, como la inmensa mayoría del obrero auxiliar, del simple bracero, se apresuran a vaciar sus escarcelas, poco adaptadas al ahorro, en manos del almacenista de comestibles, del zapatero y del sombrerero, del comerciante de tejidos como del sastre, y de la modista, llevando el movimiento y la vida hasta los centros de ilustración y de recreo, que mal pueden prosperar cuando el mayor número sigue por la estrechez y la miseria» (16).

El precio que la ciudad tenía que pagar por todo ello era, sin embargo, muy alto. El coste total de la reforma, incluidas las expropiaciones, las obras de urbanización, los gastos de administración, y el beneficio industrial era de 1.794.894 pesetas, de las que 1.053.849 podrían recuperarse con la venta de los solares resultantes, y el resto, 741.045 pesetas, serían sufragadas con cargo a los presupuestos municipales, que venían a ser aproximadamente el doble de esta cantidad para todo un ejercicio económico. Pero esto no era todo. Para realizar la obra sería necesario convertir en un inmenso solar más de 43.000 metros cuadrados de la vieja ciudad nazarita —de los que 35.000 estaban ocupados por edificaciones—, lo que venía a representar un 20 por 100 del conjunto de la ciudad. Más de 500 familias serían expulsadas de sus respectivas viviendas, sin indemnización alguna. Y algunos edificios notables tendrían que caer irremisiblemente bajo la piqueta. Pese a ello, la ciudad apoyaba el proyecto, y hasta los más directamente afectados ofrecían su colaboración, dentro de los límites compatibles con sus propios intereses particulares.

(13) *Expediente General de la Gran Vía*, AMG, Legajo 2.259.

(14) Vid. M. Ragón, 1979, *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo moderno*. Tomo I, «Ideologías y pioneros, 1800-1910», Barcelona, pág. 18.

(15) Aunque todos los diputados y senadores por Granada se movieron diligentemente para activar el proyecto en cada uno de los innumerables despachos madrileños por los que tuvo que pasar, las gestiones finales de dos ilustres políticos resultaron decisivas. Romero Robledo, propietario de importantes negocios azucareros —uno de ellos en Antequera, a noventa kilómetros de Granada— y amigo personal de López-Rubio a causa de ello, fue un firme puntal en las gestiones más difíciles. El diputado por las Alpujarras granadinas, Alberto Aguilera, fue el que puso su firma al Decreto de aprobación del proyecto siendo ministro de la Gobernación.

(16) *Proyecto de la calle de Colón, Memoria descriptiva*, Granada, 1892.

#### 4. LAS OBRAS DE URBANIZACION: «LA REFORMADORA GRANADINA»

Desde el momento mismo en que se dirigiera al Ayuntamiento de Granada solicitando la apertura de la Gran Vía, la Cámara de Comercio se había comprometido a encontrar los capitales necesarios para su realización. El Ayuntamiento, a su vez, había decidido ejecutar el proyecto por el sistema de concesión a particulares que preveía la Ley de Expropiación Forzosa. Por ello, inmediatamente después de obtenida la concesión, el 27 de mayo de 1895, López-Rubio se dispuso a cumplir con su compromiso, constituyendo a estos efectos la sociedad anónima «La Reformadora Granadina». Como la obra se planteó desde el primer momento como de «utilidad pública» para el conjunto de la ciudad, López-Rubio confió en que podría conseguir con relativa facilidad un capital social de dos millones de pesetas, a suscribir por los propietarios de las fincas a expropiar, por quienes interviniesen directamente en las obras de reforma y por todos aquellos capitalistas que quisieran invertir en un negocio seguro que contaba con la garantía del Ayuntamiento, que sería más que suficiente para sufragar todos los gastos de la operación y poder así realizarla en un corto período de tiempo, nunca mayor de dos años.

El «patriotismo» a que continuamente se apeló para solicitar los ahorros de los ciudadanos no fue, sin embargo, suficiente estímulo para reunir el capital necesario. A partir de que el fracaso en la captación de recursos se hizo ostensible, toda la responsabilidad de la empresa recayó en López Rubio y en algunos de sus más próximos colaboradores, la mayor parte de ellos vinculados a los negocios azucareros (17). Emisiones de obligaciones con poco éxito, préstamos de alguna institución bancaria comprometida en el negocio por vinculaciones personales, y anticipos u otro tipo de ayudas de los miembros del Consejo de Administración, fueron los medios que utilizó la sociedad para hacer frente a las obras. Muy lejos de los planes iniciales de sus fundadores, «La Reformadora Granadina» pudo cumplir finalmente con el compromiso contraído con la ciudad después de más de treinta años, y con los pobres resultados que conoceremos más adelante.

Los derribos no concluyeron totalmente hasta 1908. Fueron demolidas 244 casas, que ocupaban una extensión superficial de 35.502 metros cuadrados. Resultó un coste medio del suelo para la empresa de 49,03 pesetas por metro cuadrado. El 75 por 100 de estas casas tenía una superficie

construida de menos de 200 metros cuadrados, y de ellas las dos terceras partes no llegaban a los 100 metros. De las 56 casas existentes con más de 200 metros, menos de la mitad sobrepasaban los trescientos, y apenas una docena los cuatrocientos. Salvo muy pocas fincas destinadas a corrales, almacenes o cocheras, la mayoría de los edificios tenían dos o tres cuerpos de alzada, y algunos, próximos al centro comercial, llegaban a tener cuatro, sin sobrepasar en ningún caso esta altura. Casi todas las casas tenían un pequeño patio de luces que no llegaba al 10 por 100 de la superficie total del solar, pero las más pequeñas carecían de él, y muy pocos caserones del centro lo tenían más grande, e incluso contaban, en algunos casos, con jardín y hasta con huerto de frutales. La estructura profesional de los habitantes de la zona no era muy diferente a la del resto de la ciudad. Personas pertenecientes a todas las clases sociales, y con profesiones muy distintas, vivían próximas entre sí. Incluso era normal que dentro de una misma casa, en pisos de diferentes dimensiones, vivieran gentes de muy distinta condición social. En este sentido, puede decirse que la permeabilidad social y económica de la ciudad en este barrio central era casi perfecta. Entre albañiles, carpinteros, empleados, gente del campo, jornaleros, viudas dedicadas a sus labores, zapateros y cesantes, sumaban las dos terceras partes del censo. Todos ellos se vieron obligados a refugiarse en los barrios más populosos de la ciudad y muy especialmente en el Albaicín.

La recepción definitiva de las obras de urbanización de la calle no se hizo hasta el 25 de febrero de 1907, cuatro años más tarde de que estuviesen totalmente terminadas, aun cuando quedaran todavía por demoler algunas de las casas situadas en las zonas laterales. El coste medio de la urbanización fue 4,07 pesetas por metro cuadrado, incluyéndose en ella el afirmado de la calzada, el encintado y solado de las aceras, y el alcantarillado, pero no el suministro de agua y alumbrado público que eran por cuenta del propio Ayuntamiento.

La subvención que durante diez años debía pagar mensualmente el Ayuntamiento a la empresa concesionaria de las obras para enjugar el déficit aparente de la operación, que ascendía a un total de 741.045 pesetas, según vimos, fue mal desde el primer momento, debido a los continuos agobios financieros del municipio. López-Rubio, que quiso conservar siempre la armonía con el Ayuntamiento, dado que consideraba la obra como una contribución desinteresada de la empresa concesionaria en beneficio de la ciudad, nunca quiso ejecutar los débitos de aquél, como podía haber hecho, y por ello tuvo que limitarse a contar con la venta de solares como única fuente de ingresos de la empresa. Pero tampoco ésta pudo sacarle de sus apuros en los primeros años porque, con el retraso en las obras de urbanización y las excesivas obligaciones urbanísticas que se imponían a los compradores, eran muy pocos los que acudían a las subastas públicas que periódicamente se celebraban para su adjudicación.

(17) El primer Consejo de Administración de «La Reformadora Granadina» estuvo constituido por las siguientes personas: Valentín Agrela Moreno, Pedro N. Mirasol de la Cámara, Vicente Arteaga González, Manuel J. Rodríguez Acosta de Palacios, y Juan López-Rubio Pérez. Como suplentes figuraban Enrique Sánchez García, Enrique Santos García, Marqués de Falces, Francisco González Vázquez, y el representante del Cabildo del Sacromonte. Era un consejo de banqueros y azucareros, en el que no faltaban la nobleza y el clero.

De esta forma, las ventas se hicieron con excesiva pesadez entre 1897 y 1908, y aunque los precios fueron ligeramente más altos que los previstos en principio, no llegaron a cubrir los mayores costes financieros y de administración en que incurrió la sociedad a causa de los problemas a que acabamos de referirnos. Ni siquiera pudo beneficiarse de una posible revaluación de los precios de los solares a lo largo del tiempo, ya que éstos se mantuvieron siempre por debajo del índice general de precios. Los miembros del Consejo, que en los momentos más apurados se vieron obligados a adquirir solares a los precios a los que se quedaban desiertos en las subastas, tampoco pudieron beneficiarse de esta posibilidad en las posteriores reventas que hicieron. El cuadro 1 nos ofrece un resumen general de la evolución de estos precios en el período 1891-1925.

Como consecuencia de tantas dificultades, los resultados económicos de «La Reformadora Gra-

nadina» fueron desastrosos. Pese a que sus ingresos por venta de solares fueron superiores a los previstos, no pudo cobrar del Ayuntamiento más que el 70 por 100 de la subvención pactada, y eso después de unas dificultísimas relaciones en los últimos años que obligaron a prolongar excesivamente la vida de un proyecto que ya había resultado demasiado largo a causa de las reiteradas indefiniciones técnicas del propio Ayuntamiento y de las dificultades financieras de la empresa, con todo lo cual los gastos financieros y de administración acabaron por arruinar la operación. En el cuadro 2 se ofrece un balance general de la sociedad, a 5 de julio de 1934, fecha en la que se acordó su liquidación en Junta General de Accionistas. Habían transcurrido cuarenta años, exactamente, desde que López Rubio la constituyera con el propósito de terminar en sólo dos años las obras de reforma de la Gran Vía. Los resultados finales habían sido muy diferentes a los que se habían pensado.

Cuadro 1

Evolución de los precios de los solares de la Gran Vía, 1891-1925

Tramo (1)	Período de tiempo y precios (ptas/m <sup>2</sup> )			
	1895 (2)	1896-1905	1906-1915	1916-1925
Tramo 1 .....	70	135	179	250
Tramo 2 .....	40	63	85	110
Tramo 3 .....	30	55	77	95
Tramo 4 .....	20	52	71	85
Tramo 5 .....	15	49	59	70
Tramo 6 .....	10	34	52	61
Media de la calle .....	30	64	74	112
Índice de precios de los solares .....	47	100	116	175
Índice general de precios .....	84	100	108	196

(1) Cada uno de los seis tramos en que se dividió la Gran Vía a efectos administrativos.

(2) Precios del suelo en el barrio primitivo, antes de la demolición.

Cuadro 2

Balance general de las operaciones realizadas por «La Reformadora Granadina» (ptas.)

Gastos		Ingresos	
Expropiaciones .....	1.740.710	Acciones desembolsadas .....	405.000
Obras de urbanización .....	66.990	Acciones caducadas .....	93.950
Gastos financieros, fiscales y de administración .....	919.320	Material de derribo y venta de solares .....	1.658.788
Reintegro final a las acciones en circulación ..	131.718	Subvención del Ayuntamiento .....	516.000
<b>Total .....</b>	<b>2.858.738</b>	<b>Total .....</b>	<b>2.858.738</b>

Cuadro 3

Coste de ejecución de las obras de la Gran Vía

Período	Número	Solares (1)		Número	Edificaciones		Coste total (ptas.)
		Sup. (m <sup>2</sup> )	Valor (ptas.)		Sup. (m <sup>2</sup> )	Valor (ptas.)	
1896-1900	10	4.301	232.689	1	2.300	250.000	482.689
1901-1905	24	9.003	611.529	14	20.766	1.400.000	2.021.529
1906-1910	22	10.597	781.216	17	37.127	3.600.000	4.381.216
1911-1915	1	230	23.354	13	30.167	3.700.000	3.723.354
1916-1920				4	11.085	2.100.000	2.100.000
1921-1925				4	17.891	4.500.000	4.500.000
1926-1930				2	5.452	1.400.000	1.400.000
1931-1935				1	7.025	1.800.000	1.800.000
<b>Total .....</b>	<b>57</b>	<b>24.131</b>	<b>1.658.788</b>	<b>56</b>	<b>131.813</b>	<b>18.750.000</b>	<b>20.408.788</b>

(1) Solares vendidos por «La Reformadora Granadina» en el período correspondiente.

## 5. LOS NUEVOS EDIFICIOS

Como había ocurrido con la venta de solares, la construcción de edificios se realizó también con extrema lentitud. En el cuadro 3 podemos conocer su cronología, así como la superficie y coste de los edificios construidos en cada período.

Hasta 1910, todos los edificios respondieron a la idea que inicialmente se tenía de ellos. Eran edificios construidos sobre solares en torno a los 250 metros cuadrados, con cuatro plantas de alzada y en algún caso semisótano, y destinados a vivienda —dos en cada una de las plantas altas— y locales comerciales —en planta baja y semisótano—. Después de aquella fecha, ya hubo menos uniformidad, tanto en las dimensiones de los edificios como en su destino y en el resto de sus características constructivas. El cuadro 4 permite hacernos una cabal idea del destino de la totalidad de los edificios construidos en la Gran Vía.

Cuadro 4

Primer destino de los edificios construidos en la Gran Vía

Destino	Número de edificios, atendiendo a su destino principal	Superficie total de los edificios (m <sup>2</sup> )
Viviendas .....	45	70.000
Locales comerciales y almacenes	—	31.000
Religiosos .....	3	3.000
Bancos .....	3	9.500
Hoteles .....	2	8.500
Espectáculos ....	1	2.500
Instituciones diversas .....	3	7.300
<b>Total .....</b>	<b>57</b>	<b>131.800</b>

Los alquileres de las flamantes viviendas, que oscilaban alrededor de 1.000 pesetas anuales (cuadro 5), no estaban al alcance de albañiles, carpinteros y otros oficios, cuyo jornal no pasaba de las cuatro pesetas diarias, y menos aún de los jornaleros, que apenas ganaban seis reales al día. Altos funcionarios, militares de elevada graduación, ingenieros, catedráticos de la Universidad y ricos hacendados fueron los primeros inquilinos.

Un ingeniero del Catastro, por ejemplo, se veía obligado a pagar el 20 por 100 de su sueldo por ocupar un piso segundo, ya que en todo caso el primero —o principal— se lo reservaba el propietario de la casa, que deseaba ocupar el lugar más noble de la misma. Algunos trabajadores manuales consiguieron acomodarse en pequeños pisos construidos en algunos entresuelos, o en buhardillas levantadas sobre las terrazas de los edificios. Bajo los techos de las nobles viviendas dormía también un considerable número de criados al servicio de una nueva burguesía granadina. Por primera vez en la historia urbana de Granada, se había producido una auténtica segregación espacial en función de los niveles de renta.

## 6. LA GRAN VÍA DE COLÓN Y LA ECONOMÍA GRANADINA

La Gran Vía de Granada es, sin duda, una de las operaciones urbanísticas de reforma interior más importantes realizadas en Europa durante el siglo XIX. Hemos analizado hasta aquí el conjunto de razones que llevaron a realizarla, la rentabilidad económica de la misma para sus promotores, y su dimensión en términos absolutos. Prescindiendo siempre de otro tipo de valoraciones que no hemos tenido en cuenta en este trabajo, sólo nos queda por considerar si se lograron realmente los objetivos perseguidos y si, paralelamente, se derivaron de su construcción algunas consecuencias económicas de carácter negativo para la ciudad.

### 6.1. ¿Se consiguieron los objetivos perseguidos?

Como se recordará, los promotores de la Gran Vía había presentado el proyecto como un excelente medio para contribuir a la mejora del estado sanitario de la ciudad, a la remodelación del espacio urbano a fin de hacerlo más idóneo para las nuevas actividades que iban a realizarse en el mismo en un futuro inmediato, y a la creación de un buen número de empleos directos e indirectos.

No estoy seguro de haber llegado a resultados definitivos acerca del modo en que la Gran Vía contribuyó al logro de estos objetivos, ya que

Cuadro 5

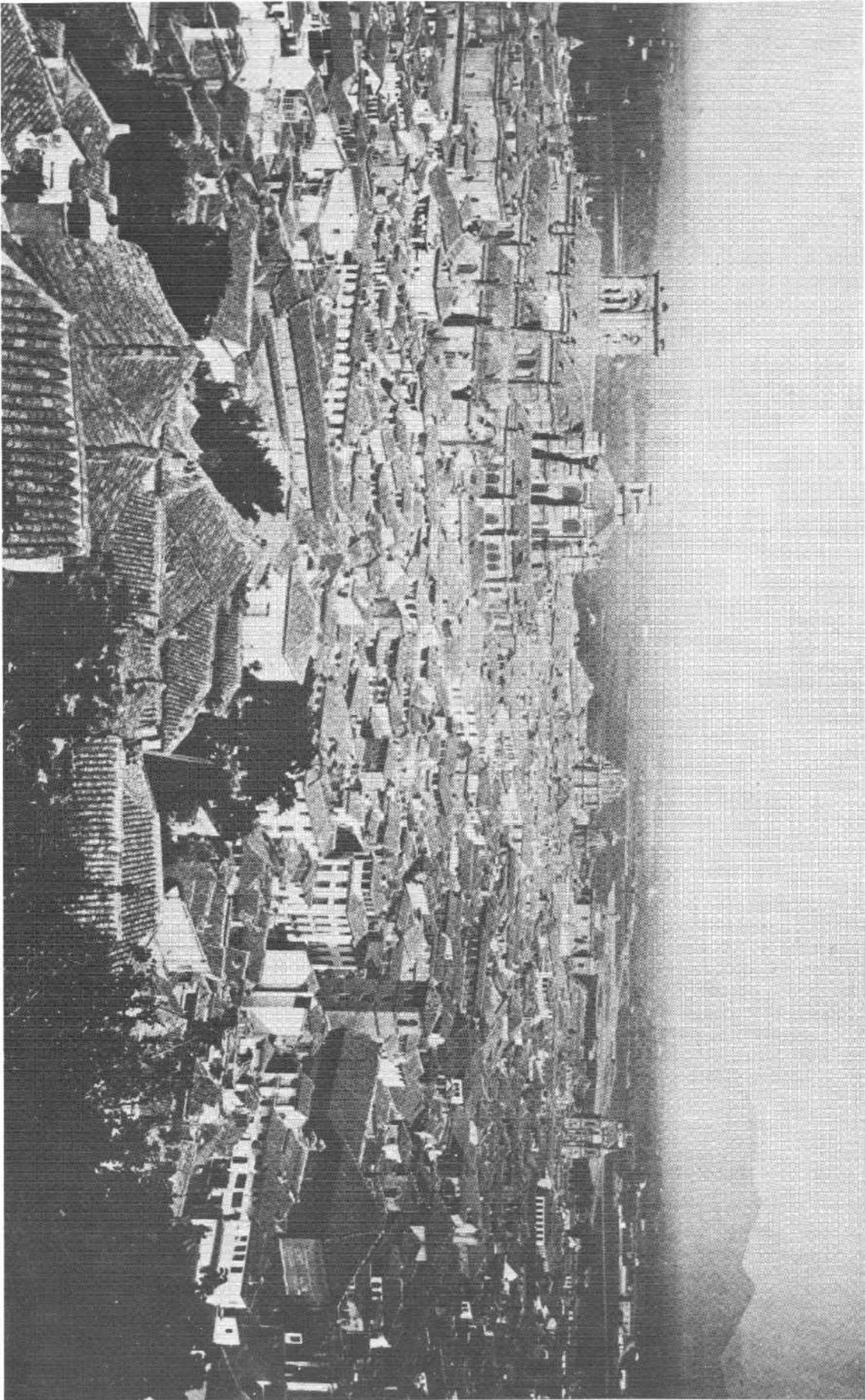
Las nuevas viviendas de la Gran Vía  
Distribución según superficie y renta anual satisfecha por su ocupación entre 1905 y 1910

Concepto	Menos de 100 m <sup>2</sup>	De 100 a 150	De 150 a 200	De 200 a 250	De 250 a 300	Más de 300	Total
Número de viviendas (1) .....	26	68	69	54	52	26	295
Renta media anual (ptas.) (2) .....	400	700	1.000	1.300	1.600	2.000	—

(1) Número total de viviendas construidas.

(2) Viviendas construidas antes de 1910 y ocupadas en esa fecha.

FUENTE: Archivo Delegación de Hacienda de Granada, Catastro de Urbana; Archivo Municipal de Granada, Padrones Vecinales.



*Centrándose al abside de la Catedral, y en dirección NO-SE, la Gran Via de Colón vino a ser como una inmensa «cala» en el corazón de la vieja ciudad nazari.*

falta por conocer puntos importantes que poco o nada tienen que ver con su construcción y que afectan, sin embargo, a las cuestiones planteadas. Creo, no obstante, poder avanzar algunas conclusiones provisionales, válidas, por supuesto, sólo para este caso, pero que, tal vez, puedan aplicarse a otros similares, al menos hasta tanto no dispongamos de los estudios correspondientes que las verifiquen en particular para cada uno de ellos, o que, por el contrario, apunten en direcciones diferentes.

La construcción de la Gran Vía, propiamente dicha, supuso la reordenación de 43.698 metros cuadrados de la ciudad, algo más del 20 por 100 de la superficie total de la misma. Hay que contar, además, otros 10.000 metros que se vieron afectados de modo inmediato en las calles transversales. Sin entrar a valorar, ahora, cuestiones de otro tipo, el resultado de ello fue que toda esta zona de la ciudad quedó perfectamente urbanizada, con calles anchas y bien pavimentadas, con canalizaciones de aguas potables en tuberías de hierro, y con una gran alcantarilla general a todo lo largo de la calle que serviría, más adelante, para recoger las aguas sucias de una zona urbana mucho más amplia. No es aventurado asegurar, a partir de algunas catas realizadas en el Archivo Municipal, que a consecuencia de las obras de la nueva calle una tercera parte de la ciudad, precisamente la que más problemas sanitarios tenía, mejoró sustancialmente sus servicios urbanos entre 1895 y 1910. Aunque es imposible saber con exactitud en qué medida influyó todo ello en la *sanidad de la ciudad*, lo cierto es que en 1880 Granada estaba entre las tres capitales de provincia españolas con mayor tasa de mortalidad, en 1915 ya había sido superada por doce en este vergonzoso ránking, y en 1930 eran sólo quince las que tenían una tasa de mortalidad más baja (cuadro 6). A juzgar por estos datos, el estado sanitario de la ciudad había mejorado sustancialmente en los años posteriores a la construcción de la Gran Vía.

Es bien sabido que el factor de accesibilidad—definido en cada momento histórico en función de las técnicas de transportes conocidas y de las actividades económicas a realizar— constituye un elemento básico en la evolución morfológica espontánea de las ciudades. Resultaría, por ello, irreal preguntarnos ahora por lo que se podría haber hecho en nuestros días—con nuestra tecnología y con nuestros valores actuales acerca de la ciudad— para resolver el grave *problema de transporte* planteado a la Granada de 1890 con la llegada del ferrocarril y con las perspectivas

de unas actividades económicas de primera magnitud para su futuro, que exigirían la movilización de gran cantidad de mercancías. Hemos de prescindir, por ello, nuevamente, de cualquier otro tipo de consideraciones, para limitarnos a examinar en este punto si la apertura de la Gran Vía contribuyó en términos de eficiencia económica a hacer de la ciudad un espacio urbano más apto para las funciones económicas que comenzaban a realizarse en el interior de la misma, o si, por el contrario, constituyó un obstáculo en relación con este objetivo.

Para analizar esta cuestión, podemos utilizar dos indicadores, básicamente. Uno de ellos consistiría en examinar si el urbanismo granadino de principios de siglo caminó efectivamente en el sentido de consolidar la reforma que supuso la Gran Vía, o si, por el contrario, dio la espalda a la misma. El otro vendría dado por las propias cifras de tráfico de la nueva arteria y sus adyacentes en los años inmediatamente siguientes a la reforma.

En relación con el primero de ellos, no puede olvidarse que la Gran Vía había venido a ser una inmensa «cala» que puso en comunicación el centro comercial y burocrático de la ciudad con las nuevas estaciones ferroviarias del noroeste a través de un barrio físicamente degradado y económicamente obsoleto que hasta ese momento permanecía inaccesible para las nuevas actividades económicas. Una vez hundida en el viejo casco histórico, las posibilidades de conectarla con el extremo sureste, en el que se pensaba ubicar una nueva estación de ferrocarril al litoral mediterráneo, eran incuestionables, toda vez que en esta parte de la ciudad la densidad urbana era muy baja, aparte de que el embovedado del río Darro había hecho prácticamente todo en este sentido. El eje longitudinal que era la Gran Vía abría de par en par las puertas de la ciudad a los nuevos medios de transporte y a las nuevas actividades económicas que iban a desarrollarse en ella a partir de entonces. En 1903, fecha de terminación de las obras de urbanización, la morfología de Granada se había transformado profundamente. La apertura, además de arrojar sobre el mercado, en un solo instante, más del 20 por 100 del suelo urbano de la ciudad en el centro histórico, lo que dio oportunidad a una total renovación del parque inmobiliario sin temor a acciones especulativas que eran incompatibles con la situación extraordinaria creada, confirió además una efectiva accesibilidad a otro 20 por 100 de misma. La nueva vía venía a cubrir una necesidad funcional de carácter económico,

Cuadro 6

Evolución de la tasa de mortalidad de Granada (‰)

Población	1880-1900	1915	1920	1925	1930
Granada capital .....	41,00	29,20	28,50	19,60	19,20
Granada provincia .....	35,43	24,34	26,00	19,90	17,70
Media capitales de provincia .....	—	24,98	28,10	21,70	19,50
Media nacional .....	29,94	22,07	23,80	19,70	17,20

FUENTE: «Movimiento natural de la población» y estimaciones propias a partir de los «Censos de población», INE.

por lo que no debe extrañar que a partir de entonces todas las reformas urbanísticas de la ciudad se encaminaran a consolidar esta vía y a hacer de ella el nervio principal de la misma (18). Hacia 1915, después de haber sufrido profundas transformaciones, el espacio urbano de la ciudad había recuperado de nuevo su primitiva homogeneidad, pero ahora con respecto a los nuevos medios de transporte y a las nuevas necesidades colectivas.

En cuanto al tráfico soportado por la nueva vía, que constituye nuestro segundo indicador acerca de su eventual acierto económico, hay que señalar, ante todo, que el 7 de julio de 1904, es decir, apenas un año después de haber quedado terminadas las obras de urbanización, se inauguraba una línea de tranvías, propiedad de la «Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada», para hacer el trayecto de la Gran Vía hacia los dos extremos de la ciudad en los que ya estaban, o iban a estar, las estaciones del ferrocarril. Veinte años más tarde, la longitud de la red urbana de tranvías era ya de 30.968 metros, con 3.056.396 viajeros y 56.087 toneladas de mercancías transportados anualmente (19). La Gran Vía jugaba un papel principalísimo como enlace de toda esta red, permitiendo de nuevo, aparte sus funciones más importantes, que los vecinos de los pueblos de la Vega, que pronto tuvo también una extensa red de tranvías, pudiesen entrar, junto con sus mercancías, hasta el corazón mismo de la ciudad, que recuperaba así su vieja condición de cabecera indiscutible de la comarca.

El tercer gran objetivo que se había perseguido con su construcción era el de contribuir a paliar el *problema del paro*, o de las «crisis obreras», como entonces se decía. La idea de que el Estado, y los Ayuntamientos en particular, podían contribuir a la generación de empleo, mediante la realización de obras públicas, era ya vieja en 1890. Cada vez que los albañiles y carpinteros, que eran la inmensa mayoría de los trabajadores de la ciudad, se quedaban sin empleo, no tardaban en acudir al Ayuntamiento en demanda de obras públicas. Los presupuestos municipales, que eran un fiel reflejo de aquella economía de subsistencia, nunca resultaban suficientes, ni para intervenir en todas las situaciones críticas que se presentaban, cuyas raíces eran demasiado profundas, ni para solucionar totalmente el problema del paro cuando de hecho se producía la intervención. La Gran Vía, sin embargo, parecía ser algo bien distinto. Por de pronto, sus dimensiones económicas eran muy superiores a las de cualquier obra en la que los albañiles hubiesen podido pensar con ocasión de sus continuas y, en algunos casos, violentas peti-

Cuadro 7

Empleos generados en la construcción de la Gran Vía, 1896-1935 (medias anuales)

Período	Empleos directos	Empleos indirectos	Total
1896-1900	58	83	141
1901-1905	196	280	476
1906-1910	426	608	1.034
1911-1915	362	517	879
1916-1920	128	183	311
1921-1925	207	296	503
1926-1930	61	87	148
1931-1935	78	111	189

ciones al Ayuntamiento. Pero, además, en este caso no se trataba de una obra municipal, exclusivamente, sino que en ella se daban cita todos los hombres importantes de la ciudad, y muy especialmente aquél que por haber sido el creador de la industria azucarera se le consideraba capaz de sacar adelante cualquier empresa por difícil que fuera (20).

Pese a ello, los resultados no fueron tan brillantes como se había esperado. Prescindiendo de los empleos indirectos generados en otros sectores, el cuadro 7 nos permite apreciar la dimensión real de los empleos totales creados en el sector de la construcción a consecuencia de las obras de la Gran Vía. Para valorar adecuadamente estas cifras, digamos que la población de Granada pasó de 75.900 habitantes en 1900 a 118.179 en 1930, y que los obreros de la construcción estarían en torno al 13 por 100 de la población activa.

Aunque la Gran Vía y las demás obras que se realizaron en Granada entre 1901 y 1925 contribuyeron a aliviar la situación de un buen número de trabajadores, el bienestar económico de la ciudad en este período no se derivó, lógicamente, de estas actividades inmobiliarias sino del conjunto de los negocios azucareros. El análisis de la evolución de los salarios de la construcción puede ayudarnos a entender lo que realmente ocurrió (cuadro 8). Coincidiendo con el período de estabilidad monetaria de 1891-1914, en parte debido a una situación real de mercado de trabajo a la baja —lo que probaría la escasa significación relativa de las obras de reforma— y en parte debido también a una deficiente organización sindical de los trabajadores, los salarios llegaron a perder casi 20 puntos en relación con el índice general de precios. Durante el período inflacionario de 1915 a 1925, la situación se invirtió. Una mejor organización de la clase trabajadora y una sustancial alza en el volumen de los negocios azucareros, pero nunca las obras urbanas en sí mismas, permitieron mantener la capacidad adquisitiva de los salarios, y hasta mejorarla en los últimos años del período.

(18) Estas reformas consistieron fundamentalmente en lo siguiente: se hundieron las calles transversales a la Gran Vía hasta lo más hondo del casco urbano que fue posible, uniéndola así a los mercados y a los barrios nuevos de la ciudad; se aproximó su extremo noroeste a las estaciones del ferrocarril a Linares y Bobadilla; y se abrió su extremo sureste hasta la unión de los ríos Darro y Genil, punto en el que estaba llamada a construirse la estación del ferrocarril al Mediterráneo.

(19) *Tranvías Eléctricos de Granada*, Memorias anuales.

(20) No puede extrañar, por ello, que en el día de la inauguración de las obras, todas las organizaciones obreras de la ciudad, sin excepción, con banderas y distintivos, desfilaran en procesión inmediatamente detrás del arzobispo de Granada que, con «piqueta de plata», sería el encargado de dar la señal de salida a las esperanzas de un buen número de ellos.

Cuadro 8

Salarios medios en el sector de la construcción de Granada durante el período 1891-1930 (ptas/día)

Año	Categoría profesional						Índice de precios
	Oficial albañil		Peón albañil		Oficial carpintero		
	Salario	Índice	Salario	Índice	Salario	Índice	
1891	3,00	100	1,75	100	3,00	100	100
1901	3,25	108	2,00	114	3,25	108	121
1911	3,25	108	2,00	114	3,25	108	121
1915	3,50	117	2,25	129	3,50	117	140
1916	3,75	125	2,50	143	3,75	125	165
1917	4,00	133	2,50	143	4,00	133	192
1918	4,00	133	2,50	143	4,00	133	280
1919	5,50	183	4,00	229	5,50	183	286
1920	7,75	258	5,75	329	7,75	258	292
1925	8,75	292	6,25	357	8,75	292	233
1930	9,50	317	6,50	371	9,50	317	213

## 6.2. ¿Se derivaron consecuencias negativas para el desarrollo de la comarca de las obras de la Gran Vía?

Para que el balance sea completo, nos queda por analizar si algunos otros factores derivados de la construcción de la Gran Vía, aunque ajenos a las propias intenciones de sus promotores, pudieron tener efectos desfavorables sobre el incipiente desarrollo económico de la Vega de Granada. Es frecuente cargar en el debe de las obras urbanas importantes —máxime cuando el tiempo, y por razones extraeconómicas, las ha hecho tan polémicas como la que nos ocupa— que su realización se debió simplemente al capricho de unos hombres enriquecidos con anterioridad, y que no quisieron, o no supieron, dar mejor destino a sus recursos financieros que el de emplearlos, o despilfarrarlos, en el embellecimiento de sus casas y de sus ciudades. Incluso constituye una hipótesis bastante generalizada en trabajos de historia económica —nunca probada, por cierto— que determinadas interrupciones en procesos de industrialización, o hasta el fracaso total de los mismos, se han debido, en muchos casos, a que en un momento determinado los protagonistas de tales procesos desviaron los recursos desde las inversiones directamente productivas hacia los consumos finales improductivos, incluyendo naturalmente dentro de éstos a la vivienda y al conjunto de los servicios urbanos (21). Esta es la cuestión que nos importa ahora, fundamentalmente.

Ante todo, hay que recordar que el proyecto de la Gran Vía nace en 1890, simultáneamente con la construcción de las siete fábricas azucareras que estaban llamadas a transformar profundamente la economía de la ciudad y de toda la comarca. Hasta ese año, la Vega de Granada había pasado por una de las más largas crisis de su historia, que había llevado a un estancamiento demográfico de la ciudad (22). El propio fracaso

económico de la operación urbanística de la Gran Vía, debido sobre todo a sus dificultades iniciales, prueba sobradamente que cuando se inició su construcción los recursos financieros locales eran muy limitados, por no decir inexistentes. El móvil fundamental del proyecto no fue otro que el de facilitar los futuros negocios azucareros en el interior de la capital de la comarca, habida cuenta de las buenas expectativas que existían entre los mismos, pero en modo alguno el de colocar unos recursos financieros acumulados previamente.

Dicho esto, cabría pensar aún que, pese a ello, las posteriores desviaciones de recursos desde utilidades directamente productivas hacia actividades inmobiliarias, en el curso de la operación, podrían haber frustrado, o retardado, una mayor expansión económica a la que realmente tuvo lugar. A estos efectos, conviene recordar también cuanto hemos dicho acerca del enorme déficit de equipamiento urbano acumulado durante más de medio siglo de decadencia. Estaba claro que en cualquier circunstancia favorable la ciudad tendría que ceder naturalmente ante este obligado embalse de necesidades. Pero, además, las inversiones inmobiliarias de la Gran Vía se mantuvieron siempre dentro de límites muy modestos. Comparando el coste total de los edificios construidos en ella (cuadro 3) con el valor total del azúcar producido en la Vega de Granada entre 1896 y 1930 (cuadro 9), puede comprobarse que aquél sólo representó un 1,89 por 100 de éste. Más aún, si hacemos la comparación en términos más generales, resulta que el conjunto de las actividades inmobiliarias de la ciudad, incluida la industria de materiales de construcción, en el período 1910-1930, que fue en el que mayor esfuerzo se realizó por renovar su equipamiento urbano, no absorbió más del 5 por 100 de su producto interior bruto, porcentaje inferior en tres o cuatro puntos a lo que se considera normal en nuestros días (23).

Existe, sin embargo, una fuerte correlación en-

(21) Esta es la hipótesis con que Nadal, por ejemplo, explica la desindustrialización del sureste español en su conocido trabajo *Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913*, en *Moneda y Crédito*, núm. 120, 1972, pp. 18-20.

(22) Vid. M. Martín (1982): *Historia económica de la Vega de Granada. Una propuesta de interpretación malthusiana*, Granada.

Cuadro 9  
Valor del azúcar de remolacha producido en la Vega de Granada en el período 1896-1930

Período	Producción (Tm.)	Valor (ptas.)
1896-1900	101.270	96.744.210
1901-1905	82.411	65.248.335
1906-1910	117.561	123.133.370
1911-1915	105.434	91.670.378
1916-1920	101.925	171.309.463
1921-1925	121.663	206.454.281
1926-1930	149.047	231.869.002
Total .....	779.311	986.429.039

FUENTE: M. Martín: «Azúcar y descolonización». Granada, 1982; Dirección General de Aduanas, «Producción y circulación de azúcares»; y elaboración propia.

tre el ritmo de las construcciones (cuadro 3) y las diferentes alternativas de los negocios azucareros (cuadro 9), perfectamente observable si se tienen a la vista los datos correspondientes, año a año. Así, por ejemplo, las obras de urbanización experimentaron un gran impulso en los años 1899-1901, cuando a consecuencia de la pérdida de nuestras últimas colonias americanas, la industria azucarera nacional realizó grandes beneficios. En 1904-1906, después de que la Sociedad General Azucarera comprara la mayor parte de las fábricas azucareras granadinas y las pagara espléndidamente a sus respectivos propietarios, se construyeron 12 de los 56 edificios de la Gran Vía. Se dio un nuevo impulso a las obras de edificación en los años 1908-1910, cuando una corta tregua en la dura competencia que venían manteniendo entre sí las empresas azucareras permitió nuevamente realizar altos beneficios. E, inmediatamente después de 1916, cuando a consecuencia de la guerra europea la industria azucarera volvió a disponer de elevados beneficios, se dio el impulso definitivo a la construcción de edificios. Ante esto, hemos de preguntarnos nuevamente sobre el grado de interdependencia que existió entre los negocios azucareros, que constituyeron la actividad hegemónica de la Vega de Granada entre 1890 y 1925, y la Gran Vía, y en caso de que ésta existiera, en qué medida pudo desviar las energías y los recursos financieros de los empresarios más dinámicos de la ciudad.

La correlación anteriormente señalada entre negocios azucareros e inmobiliarios no fue sólo aparente. Los hombres del azúcar, además de ser los inspiradores de la idea, se ocuparon después de las obras de urbanización y de la venta de solares, a través de «la Reformadora Granadina», de cuyo Consejo de Administración formaron parte los más destacados de ellos, incluido el gerente y principal protagonista, don Juan López-Rubio, creador de la industria azucarera en la Vega, y tomaron más tarde parte activa, y muy destacada, en la construcción de los edificios. Baste con decir respecto a esto último que el 60 por 100 de los edificios de la Gran Vía fueron construidos por importantes azucareros, y que éstos participaron también indirectamente en la construcción de algunos de los restantes a través de operaciones de crédito o de intermedia-

ción (24). Con razón se pudo llamar ésta, casi desde un principio, la «Gran Vía del azúcar», haciendo olvidar pronto el propio nombre que los promotores le habían destinado, el de Gran Vía de Colón, con la idea de conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento.

Para terminar, y aunque no se participe de la idea del empresario schumpetiano, emprendedor y catalizador de los esfuerzos colectivos le la comunidad en circunstancias favorables, es interesante detenernos en una última cuestión, derivada precisamente de la conclusión anterior. ¿Qué porcentaje de su actividad y de sus recursos financieros dedicaron los empresarios azucareros —los más dinámicos y poderosos de la ciudad en ese tiempo— a las obras de la Gran Vía o a otras operaciones inmobiliarias? Una respuesta definitiva a este interrogante exigiría conocer con detalle las biografías y los libros de contabilidad de todos estos hombres, lo que, desgraciadamente no ocurre. Sin embargo, he podido disponer de datos suficientes como para establecer las dos siguientes conclusiones: 1.ª, los activos relacionados con la Gran Vía, o con fincas urbanas en general, nunca llegaron a constituir un porcentaje importante de los inventarios de la mayoría de estos hombres; y 2.ª, aunque algunos de ellos dedicaron buena parte de su tiempo a la realización del proyecto, ello no les hizo abandonar el resto de sus otras muchas ocupaciones (25).

Creo poder afirmar, por tanto, que ni por la importancia relativa de los recursos dedicados a las obras de la Gran Vía, ni por la particular dedicación a ella de los empresarios más emprendedores de la ciudad, su ejecución jamás pudo llegar a ser un freno para el crecimiento económico de la ciudad y del conjunto de la Vega de Granada, y, mucho menos, la causa de su posterior frustración.

(23) He estimado el valor de las edificaciones a partir de las licencias de obras concedidas por el Ayuntamiento de Granada, y de los datos de los Nomencladores. El producto municipal bruto lo he obtenido ponderando las estimaciones de Vandellós mediante índices de recaudación y niveles medios de salarios.

(24) En esta fase de construcción de los edificios, los protagonistas fueron los siguientes: Juan López-Rubio, propietario del «Ingenio de San Juan», la primera fábrica de azúcar de remolacha de España; Francisco Giménez Arévalo, propietario, a su vez, de la primera fábrica de alcohol de remolacha construida en España, y amigo personal de López-Rubio; Manuel José Rodríguez-Acosta de Palacio, el banquero más importante de Granada a finales de siglo, propietario de varias fábricas azucareras, y sobrino político de López-Rubio; Enrique Santos García, Ricardo Casella González-Auriales y Gustavo Gallardo García, banqueros y accionistas de empresas azucareras; Manuel López Sáez y familia, propietarios de una inmensa fortuna, distribuida en todo tipo de activos, entre los que figuraba una importante fábrica de azúcar; y Gregorio Fidel Fernández Osuna, catedrático de la Facultad de Medicina y presidente del Consejo de Administración de una empresa azucarera.

(25) A modo de ejemplo, diré que Francisco Giménez Arévalo, precisamente el empresario que dedicó mayor porcentaje de su patrimonio a fincas urbanas, tuvo tiempo y recursos financieros para crear numerosas e importantes empresas, de la que señalaré, sólo en el sector de la construcción, «Caro y Cía» (1890), una fábrica de materiales cerámicos que ha llegado casi hasta nuestros días, y «Noguera y Cía» (1900), dedicada a la fabricación de cemento, al y mosaicos.