



HISTORIA DE LA CARTOGRAFÍA URBANA EN ESPAÑA: Luis Urteaga y Francesc Nadal
MODELOS Y REALIZACIONES (Editores)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

INSTITUTO
GEOGRÁFICO
NACIONAL



HISTORIA DE LA CARTOGRAFÍA URBANA EN ESPAÑA: MODELOS Y REALIZACIONES

Luis Urteaga y Francesc Nadal
(Editores)

**Historia de la cartografía urbana en España:
Modelos y realizaciones**

Editado en 2017

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Edita: Centro Nacional de Información Geográfica

© de esta edición Centro Nacional de Información Geográfica, 2017

Estudio realizado por:

Luis Urteaga, Francesc Nadal, Lucia Nuti, Ramon Pujades, Federico Arévalo, Vicenç Rosselló, Fernando Marías, José Ignacio Muro, Isabel Testón Núñez, Rocío Sánchez Rubio, Carlos Sánchez Rubio, Jesús Burgueño, Concepción Camarero-Bullón, Joan Capdevila, Bárbara Polo, Meritxell Gisbert, Alfredo Faus Prieto, José Luis Villanova, Teresa Navas Ferrer, Juan Calatrava, Ana del Cid, Carme Montaner

Diseño y maquetación:

Instituto Geográfico Nacional
Subdirección General de Geodesia y Cartografía
Servicio de Edición y Trazado

NIPO: 162-17-022-4

DOI: 10.7419/162.07.2017

Sumario

PRÓLOGO	9
NOTA SOBRE LOS AUTORES	11
PRESENTACIÓN (Luis Urteaga y Francesc Nadal)	21
INTRODUCCIÓN	29
El nacimiento de un nuevo género de representación: el retrato de la ciudad (Lucia Nuti)	33
1277-1283: El retrato basado en un modelo iconográfico convencional	36
1306: El mapa	37
1414: Un modelo de transición	39
1480-1490: La planta y la vista	3
I PARTE	
VISTAS DE CIUDADES	47
Vistas urbanas ibéricas: la recepción de unos modelos importados (Ramon Pujades)	49
De la vista icónica a la vista típica: la recepción de los modelos francoitalianos bajomedievales	49
El inicio de las influencias flamencas	53
La proliferación de las vistas típicas y la aparición de los perfiles y vistas corográficos.	57
Hacia las plantas en perspectiva	72
Bibliografía	77

El levantamiento planimétrico de la ciudad: de la Edad Media al Renacimiento	
(Federico Arévalo)	83
El dibujo del territorio en la Edad Media	83
Representación de la arquitectura en la época medieval	85
Métodos de obtención de medidas. Del cuaderno de Honnecourt a Alberti	86
Método de triangulación usado en la <i>Forma Urbis Romae</i> y su continuación en los levantamientos de Sangallo y Bartoli para Florencia	91
Levantamiento por rodeo con uso de la brújula. La aportación de Leonardo da Vinci	94
La carta de León X sobre el levantamiento urbano. Obtención de medidas angulares con brújula	96
El taller de Antonio da Sangallo el Joven	98
El sistema de rodeo en los planos de Bartolomeo de Rocchi y Baldassarre Peruzzi	101
Levantamientos con sistema mixto de radiación y rodeo. Los casos de Roma y Viena	102
Bibliografía	104
Las ciudades de Cataluña y del Reino de Valencia en los dibujos de Antoon van den Wijngaerde, 1563 (Vicenç Rossellò)	107
Las vicisitudes de la obra	108
Los documentos: ciudades y villas	110
Los criterios y objetivos pictóricos	111
Los documentos estudiados	113
Bibliografía	133
Madrid, entre Antonio Manzelli y Pedro Texeira, 1622-1656	
(Fernando Marías)	135
De Valladolid a Valencia	138
Manzelli de Valencia a Madrid	142
Hacia la vista de Madrid de Manzelli: «La coronada villa de Madrid...»	146
De Texeira al pseudo-Manzelli neerlandés	154
Bibliografía	159
II PARTE	
CARTOGRAFÍA MILITAR URBANA	165
La representación de la ciudad en la topografía militar	
(José Ignacio Muro)	167
Los planos de las ciudades fortificadas en la Edad Moderna	168

Los planos geométricos de las ciudades fortificadas	173
La topografía militar urbana en el ochocientos	180
Reflexiones finales	189
Bibliografía	190
Mapas para la guerra y para la Corte en la España del siglo xvii	
(Isabel Testón Núñez, Rocío Sánchez Rubio y Carlos Sánchez Rubio)	199
Introducción	199
Mapas de guerra para negociar la paz: el Atlas del marqués de Heliche	202
Los mapas de un soldado curtido en la guerra:	
El Atlas Medici de Lorenzo Possi	212
Bibliografía	224
Cartografiar el entorno urbano. El <i>Plano de Barcelona y sus alrededores, del Estado Mayor, 1865</i> (Jesús Burgueño)	
La cartografía de Estado Mayor, 1849-1868	229
El Mapa de Barcelona de Estado Mayor (1865) a escala 1:10.000	239
Conclusión: un lenguaje cartográfico propio	246
Bibliografía	248
III PARTE	
PLANIMETRÍA CATASTRAL URBANA	253
El espacio urbano en la cartografía catastral, siglos xviii y xix	
(Luis Urteaga)	255
Un precedente ilustrado: la <i>Planimetría General de Madrid</i>	257
Los planos geométricos de la contribución territorial	258
La actividad catastral de la Comisión de Estadística General del Reino	261
La labor de la Junta General de Estadística: un decenio de trabajos topográfico-parcelarios (1861-1870)	265
Los planos de poblaciones del Instituto Geográfico y Estadístico	275
Conclusión	280
Bibliografía	281
La <i>Planimetría General de Madrid</i>: un cuarto de siglo después de su publicación	
(Concepción Camarero-Bullón)	287
La publicación de la <i>Planimetría General de Madrid</i>	288
La Visita general y la <i>Planimetría General</i>	294
Ejemplares de la <i>Planimetría General</i>	297
Conclusión	308
Bibliografía	309

Los planos de población en los levantamientos topográficos del Instituto Geográfico Nacional

(Joan Capdevila)	311
Introducción	311
Los planos de población en el proyecto MTN	312
Descripción de la colección	315
Análisis	325
Conclusiones	329
Agradecimientos	331
Bibliografía	332

El plano de población de Burgos de 1912 del Instituto Geográfico Nacional

(Bárbara Polo)	335
Introducción	335
La planimetría urbana en las tareas del Instituto Geográfico	335
El personal del Instituto Geográfico destinado al levantamiento del plano de población de Burgos	338
El levantamiento del plano de población	339
El plano de población de Burgos a escala 1:1.000	344
Las transformaciones urbanas de Burgos en el cambio de siglo	348
Fuentes	351
Bibliografía	353

IV PARTE

CARTOGRAFÍA URBANÍSTICA MUNICIPAL 355

Reformismo liberal y cartografía urbana municipal en la España del siglo XIX

(Francesc Nadal)	357
La revolución liberal y la cartografía urbana municipal	358
El impacto geográfico y cartográfico de la real orden de 25 de julio de 1846	364
El impacto geográfico y cartográfico de la instrucción de 19 de diciembre de 1859	370
Conclusiones	375
Bibliografía	377

Cartografía patrimonial y urbanística: los planos de Barcelona de los Soler,

1798-1859 (Meritxell Gisbert)	387
Los Soler y la cartografía urbana de Barcelona (siglos XVIII-XIX)	389
El Jardín Botánico (1837)	391
Las alineaciones de calles y parcelas (1798-1855)	393

El Pla de Palau, el puerto y la fachada marítima	397
Conclusiones	398
Bibliografía	400
Anexo 1. Planos de tipología urbana de la familia Soler (1798-1859)	401

Planos de alineación de los antiguos caminos extramuros de la ciudad de Valencia (1860-1887) (Alfredo Faus Prieto)	407
Introducción	407
El contexto	409
Normativa Cartográfica	415
Los planos	417
Conclusión	428
Bibliografía	430

Los planos urbanos del Centro Geodésico Topográfico, 1878-1891 (José Luis Villanova)	433
Introducción	433
El Centro Geodésico Topográfico	434
Los planos urbanos	440
Características de los planos	445
Conclusiones	451
Bibliografía	454

Carreteras y urbanismo. Cartografía viaria de la provincia de Barcelona (Teresa Navas Ferrer)	459
Las carreteras reales como precursoras del urbanismo viario. Accesos a las ciudades y nuevas travesías urbanas (1761-1860)	460
Carreteras suburbanas del Pla de Barcelona	465
Cartografía para hacer accesible el territorio local. El Plan Provincial de Barcelona de 1879	469
Conclusiones	474
Bibliografía	477

V PARTE	
CARTOGRAFÍA COMERCIAL	479

Tres miradas sobre Granada en torno a 1870: Charles Garnier, Rafael Contreras, Victor Fournel (Juan Calatrava)	481
Charles Garnier, 1868	482

Rafael Contreras, 1872 y 1878	487
Victor Fournel, 1880	491
Bibliografía	499
Cartografías urbanas del turismo: el <i>Plano de Granada por Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi, 1894</i> (Ana del Cid)	501
La imagen de Granada en el siglo XIX	501
Los inicios del fenómeno turístico en Granada	504
El <i>Plano de Granada</i> de Ramón González y Juan de Dios Bertuchi	507
La Granada de González y Bertuchi y la Granada de fin de siglo	513
Bibliografía	218
Los mapas de ciudades españolas en las publicaciones de la editorial Alberto Martín (Carme Montaner)	519
La editorial Alberto Martín	520
Las obras geográficas de la editorial Alberto Martín	521
Los mapas urbanos de la editorial Alberto Martín	522
Anexo 1. Relación de mapas urbanos publicados por la Editorial Alberto Martín . .	534
Anexo 2. Relación de colaboradores que figuran en los mapas urbanos de la Editorial Alberto Martín	542

Cartografías urbanas del turismo: El plano de Granada por Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi (1894)

Ana del Cid Mendoza
Universidad de Granada
anadelcid@ugr.es

La irrupción del turismo moderno en las últimas décadas del siglo XIX determinó, en numerosas ciudades, la aparición de planos urbanos específicamente concebidos para una función y un usuario hasta el momento inexistentes. Aquel personaje romántico que gustaba del periplo pausado –acorde al tempo de un simultáneo viaje interior– fue remplazado por la figura del *turista*, viajero aún ávido de cultura pero más prosaico y, por supuesto, bastante más apresurado. De acuerdo con su carácter, este nuevo viajero demandaba un soporte de información sobre las ciudades a visitar que fuera más directo, más intuitivo y, sobre todo, más práctico.

La Granada finisecular consiguió dar su propia respuesta cartográfica a los requerimientos turísticos –todavía muy lejos de ser los del fenómeno de masas actual– con su primer plano de ciudad expresamente ideado para uso de visitantes, el *Plano de Granada por Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi*, acerca del cual trata este estudio (figura 1).

LA IMAGEN DE GRANADA EN EL SIGLO XIX

A lo largo del siglo XIX, una vez cerrado el devastador paréntesis que la Guerra de la Independencia abrió en la historia de Granada –como en tantas otras urbes españolas–, la ciudad no permaneció ajena a ese singular fenómeno que afectó a la mayoría de las capitales europeas y americanas: el proceso de creciente aumento cuantitativo y, al mismo tiempo, de diferenciación cualitativa y de géneros de las imágenes de ciudad. Dicho fenómeno estaba en sintonía con la inminente llegada de una cultura urbana moderna, a partir de la cual el consumo de imágenes se multiplicó de manera exponencial, propiciando que a los tradicionales usos (celebrativo, religioso, político, militar, etc.) de la cartografía urbana vinieran a añadirse otros nuevos. No se trataba sólo de incorporar a la cartografía unos contenidos científicos, ya presentes en muchos de los planos urbanos gestados desde el siglo de las Luces, sino, sobre todo, de la aparición



Figura 1: Ramón González y Juan de Dios Bertuchi (delineantes), *Plano de Granada*, 1894; versión plegable o de cartera (Fuente: Biblioteca de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Granada).

de nuevos mecanismos o recursos de producción de imágenes urbanas que en poco tiempo iban a adquirir un predominio aplastante.

El primero de estos recursos más significativos tiene que ver con la novedosa utilidad de la cartografía urbana *exacta*, en el marco de las grandes transformaciones modernizadoras que sufrieron muchas ciudades a lo largo de la centuria: se trata, pues, de planos que, como el *Plano de Granada* del arquitecto municipal José Contreras en 1853, fueron concebidos ya no sólo para reflejar una realidad existente, sino para servir como un instrumento de transformación de dicha realidad y como herramienta de trabajo en los cada vez más complejos procesos de carácter económico y social que afectan a la ciudad y al territorio (Camarero Bullón, et. al., 2012).

El segundo de los recursos está relacionado con el nacimiento y desarrollo, en las primeras décadas del siglo XIX, de la idea de «patrimonio», del ascendente valor de la historia y la memoria y de la consiguiente estimación de los restos del pasado, incluyendo aquí las propias ciudades tradicionales que, como hemos dicho, pronto serían objeto de profundas reformas. Se comprende así la proliferación de imágenes urbanas de tinte histórico-nostálgico que pretendían congelar la imagen secular de estas ciudades, reconstruir su hipotético pasado o preservar, aunque sólo fuera sobre el papel, ese patrimonio que comenzaba a desaparecer ante los ojos asombrados de toda una generación¹. Este fue, en gran medida, el sustrato intelectual de documentos cartográficos como el *Plano de Granada* elaborado por Rafael Contreras en 1872, en el cual el retrato

de la realidad de la época convive con la evocación del patrimonio perdido². También es el caso del *Plano de las murallas y recintos árabes de Granada*, producido en 1874 por los abogados y estudiosos malagueños José y Manuel Oliver Hurtado, en el cual figuran, tan sólo, las construcciones del pasado islámico de la ciudad³.

Finalmente, la tercera vía de producción de representaciones urbanas –muy estrechamente ligada a la anterior– es la que dio respuesta a la intensa demanda de dichas representaciones a nivel de «cultura de masas», en la que el nuevo fenómeno del turismo jugó un papel crucial: vistas de ciudades de amplia difusión popular y sobre todo tipo de soportes (incluyendo objetos domésticos de los cada vez más nutridos ajueres de las clases medias), o planos concebidos y diseñados directamente para su uso turístico, ya sea como objetos individuales o como parte de ese otro fenómeno de alcance global que es la proliferación de las guías turísticas. Por este mecanismo, la ciudad de Granada también ofreció sus prototipos, algunos de ellos expresamente ideados para uso de visitantes. Así vieron la luz *El libro del viajero en Granada* de Miguel Lafuente Alcántara⁴ o la *Novísima Guía de Granada* de Francisco de Paula Valladar⁵, entre el amplio abanico de libros, manuales y guías de viaje de la época; así como el *Plano de Granada por Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi* (1894), ejemplar cartográfico único del cual nos ocuparemos en profundidad más adelante.

¹ Una magistral ilustración literaria de este proceso, contemporánea al mismo, la ofrecen los desgarrados versos de Charles Baudelaire en el poema *Le Cygne*, que forma parte de *Les Fleurs du Mal* (1857): «Le vieux Paris n'est plus la forme d'une ville / Change plus vite, hélas! que le coeur d'un mortel» (en la edición castellana consultada: Antonio López Castellón (2014): *Las Flores del Mal*, Madrid, Abada editores, p. 384).

² El título completo de este plano es *Plano de Granada con el recinto de sus antiguas murallas y monumentos árabes, guía de calles, plazas y dependencias oficiales, e indicador de los edificios más notables históricos o artísticos*. Su autor representó, con línea discontinua y sobre la trama urbana entonces existente, los tramos de muralla árabe desaparecidos, incluidos aquellos de cuyo trazado no se tenía certeza.

³ Este plano está incluido en la siguiente obra: José Oliver Hurtado y Manuel Oliver Hurtado (1875): *Granada y sus monumentos árabes*, Málaga, Imprenta de M. Oliver Navarro, 623 pp. Otras dos ilustraciones, en la misma línea, completan la aportación cartográfica de los hermanos Oliver Hurtado: un más que previsible plano de la Alhambra, reducido al núcleo palaciego de Comares y Leones, y el *Plano de los vestigios de población descubiertos al pie de Sierra Elvira*, mediante el cual los autores se hicieron eco de la gran polémica historiográfica en torno a los orígenes de la ciudad de Granada.

⁴ Miguel Lafuente Alcántara (1843): *El libro del viajero en Granada*, Granada, Imprenta y librería de Sanz, 310 pp. En su segunda edición (corregida y aumentada), se decía: «Así los viajeros podrán recorrer con agradables recuerdos el recinto de Granada y apreciar dignamente el mérito de sus antigüedades», en Miguel Lafuente Alcántara (1849): *El libro del viajero en Granada*, Madrid, Imprenta de D. Luis García, p. 3.

⁵ Francisco de Paula Valladar Serrano (1890): *Novísima Guía de Granada*, Granada, Imprenta y librería de la viuda e hijos de P.V. Sabatel, 400 pp. En su prólogo, el autor lamentaba el «hecho de que Granada no tenga una *Guía* moderna, donde, aunque sea ligeramente, se describan los monumentos que dan fama y renombre á [sic] esta Ciudad, en armonía [sic] con las investigaciones llevadas á [sic] cabo en nuestra época», aunque a continuación reconocía expresamente que los precursores trabajos de Lafuente Alcántara en *El libro del viajero* (1843), el de Giménez Serrano en su *Manual del artista* (1846) y el de Luque en su *Manual histórico descriptivo de Granada* (1858) eran «de no poca estima».

A todo lo dicho hay que añadir la circunstancia de que no sólo se diversificaron las funciones de las imágenes urbanas, sino que también lo hicieron los propios soportes que las transmitían. Al lado de la pintura o del gran grabado calcográfico que habían vehiculado tradicionalmente las vistas de ciudades, y que continuaron teniendo vigencia durante largo tiempo, la eclosión de técnicas industriales de reproducción de la imagen –más cómodas, rápidas y baratas que las tradicionales– hizo posible una mucho más amplia divulgación de estas vistas en publicaciones sintomáticas de los ritmos de la nueva era: periódicos, anuncios, carteles, etc. Del mismo modo, y aunque no se trate de un producto cartográfico, no se puede dejar de reseñar la repercusión que tuvo a todos los niveles la aparición y el desarrollo de la fotografía y de su subgénero específico dedicado a la ciudad. Granada, de hecho, fue objeto de interés de pioneros de la fotografía tan relevantes como Charles Clifford, Joseph Carpentier, Jean Laurent o José García Ayola. Asimismo, la confluencia de la fotografía con el globo aerostático –inventado en Francia a finales del siglo XVIII– aportó originales respuestas a la todavía vigente aspiración ilustrada de la visión global y totalizadora: los panoramas y las vistas «a vuelo de pájaro». En esta línea fue clave la figura del arquitecto y litógrafo francés Alfred Guesdon, en cuya célebre obra dedicada a España⁶ se incluyeron, precisamente, dos perspectivas diferentes de Granada desde sendos puntos de vista elevados, por encima de la Plaza de Toros y del Generalife.

LOS INICIOS DEL FENÓMENO TURÍSTICO EN GRANADA

Debido a la pérdida de su importancia política y cultural, España –a diferencia de Inglaterra, Italia, Francia o Suiza– se había quedado fuera de las rutas tradicionales del *Grand Tour*. Pero esta situación cambió radicalmente a lo largo del siglo XIX. El Romanticismo dio un vuelco a los valores ideológicos y estéticos de los ciudadanos europeos e incluso norteamericanos (recién incorporados a la costumbre del viaje por la vieja Europa como complemento indispensable de toda educación refinada), y esa España que siempre había sido vista desde fuera como un país pintoresco, en cierto modo salvaje a la vez que grato, fue integrada definitivamente en las rutas de los viajeros eruditos. De hecho, una componente esencial de la cultura romántica decimonónica, el *Orientalismo*⁷, encontró su paradigma en España y, específicamente, en Granada. Desde finales de 1820 en adelante, la ciudad, cada vez más acomodada en su papel de mito orien-

⁶ Alfred Guesdon (1853): *L'Espagne à vol d'oiseau*, Paris, Imp. François Delarue, 24 lám. Se trata de una colección de láminas, en formato de 285 x 440 mm, en la cual aparecen retratadas las siguientes ciudades: Alicante, Barcelona, Burgos, Cádiz, Córdoba, Málaga, Gibraltar, Granada, Jerez de la Frontera, Madrid, San Lorenzo del Escorial, Segovia, Sevilla, Toledo, Valencia y Valladolid.

⁷ El *Orientalismo* tiene su referencia fundamental, como es sabido, en el polémico libro de Edward Saïd (1978): *Orientalism*, Nueva York, Pantheon Books, 368 pp. Puesto que a día de hoy no se ha logrado delimitar, ni teórica, ni históricamente el *Orientalismo*, un excelente compendio en castellano del estado de la cuestión se puede encontrar en José Antonio González Alcantud (ed.) (2006): *El Orientalismo desde el Sur*, Barcelona, Anthropos, 382 pp.

talista, ejerció una poderosa atracción sobre los extranjeros (principalmente franceses, ingleses y norteamericanos) y pasó a encabezar la lista de los destinos españoles más populares. Este hecho, inseparable pues de la compleja cuestión del Orientalismo decimonónico y del reciclaje del pasado árabe como esencia misma de la ciudad, hizo que Granada y, por supuesto, la Alhambra tuvieran un lugar privilegiado en el ámbito de la literatura de viajes artísticos.

Los relatos, leyendas y romances de figuras como Chateaubriand⁸, Gautier⁹, Ford¹⁰, Inglis¹¹ o Irving¹², así como los dibujos y grabados –influidos por precedentes dieciochescos como Twiss o Swinburne– de Estcourt¹³, Girault de Prangey¹⁴, Lewis¹⁵, Ro-

⁸ François-René Chateaubriand (1826): *Les Aventures du dernier Abencérage*, Londres, Chez Treuttel et Würtz. El texto se editó por primera vez en el vol. XVI de *Oeuvres complètes*, Paris, Ladvocat, 1826. Edición consultada: François-René Chateaubriand (1967): *Atalaya; René; El último Abencerraje*, Madrid, Espasa Calpe, 153 pp.

⁹ Théophile Gautier (1843): *Tras los montes (Voyage en Espagne)*, Paris, Victor Magen. Edición consultada: Théophile Gautier (1920): *Viaje por España* (traducción de Enrique Mesa), Madrid, Colección Universal, 270 pp.

¹⁰ Richard Ford (1796–1858) llegó por primera vez a España en 1830 y concretamente a Granada en 1831. Después de varios años recorriendo el país y ya de vuelta en Inglaterra, publicó *Handbook for travellers in Spain* (1845) y *Gatherings from Spain* (1846). La obra de Richard Ford (2012): *Granada. Escritos con dibujos inéditos* (traducción y notas de Alfonso Gámir; estudio introductorio de Juan Manuel Barrios Rozúa), Granada, Editorial Universidad de Granada, 279 pp., recoge el texto relativo a Granada presente en la guía de Ford, así como cincuenta y cinco sencillos dibujos, realizados por placer y sin intención de publicarlos. Treinta y siete de estos dibujos están dedicados a la Alhambra y el Generalife y dieciséis a Granada y su entorno natural.

¹¹ Henry David Inglis (1831): *Spain in 1830*, Londres, Whittaker Treacher and Co. Obra consultada: Henry David Inglis (1955): *Granada en 1830* (traducción, prólogo y notas de Alfonso Gámir Sandoval), Granada, *La nube y el ciprés*, 62 pp.

¹² Washington Irving (1832): *The Alhambra: a series of tales and sketches of the Moors and Spaniards*, Philadelphia, Colburn & Bentley. En 1851, Irving escribió una edición revisada con el título de *Tales of the Alhambra*, que fue publicada por Putnam en Nueva York.

¹³ Thomas H.S. Estcourt (1832): *Alhambra 1827*, London, T.H.S.E., 14 lám. Se trata de un álbum compuesto por 14 grabados de la Alhambra, Granada y su paisaje (Sierra Nevada, la Vega o el río Genil), de acentuado carácter orientalista y forzada atmósfera melancólica que le llevaron, en ocasiones, a distanciarse de la realidad que contemplaba.

¹⁴ Joseph P. Girault de Prangey (1837): *Monuments arabes et mauresques de Cordoue, Seville et Grenade*, Paris, Chez Veith et Hauser Marchand d'Estampes, 44 lám; Joseph P. Girault de Prangey (1842): *Choix d'ornements moresques de l'Alhambra*, Paris, A. Hauser m. d'Estampes, 29 lám. La primera de las dos obras citadas contiene treinta grabados de Granada y la Alhambra, mientras la segunda está compuesta por veintinueve litografías que se ocupan, en exclusividad, del monumento nazarí y entre las que predominan las de detalle de elementos decorativos, principalmente yeserías.

¹⁵ John F. Lewis (1835): *Sketches and drawings of the Alhambra made during a residence in Granada in the years 1833-4*, London, Hodgson, Boys & Graves, 25 lám.; John F. Lewis (1836): *Sketches of Spain and Spanish character, made during his tour in that country, in the years 1833-34*, London, Moon and Lewis, 25 lám. La primera de las dos obras hispanistas de Lewis está dedicada íntegramente a la Alhambra, como se deduce de su título, e incluye veinticinco litografías del monumento. En la segunda obra, sólo tres litografías con marcado tono folclórico conciernen a Granada.

berts¹⁶ o, incluso, Doré¹⁷ se encargaron de difundir la visualización de Granada como una ciudad oriental, de cierto tono decadente, dentro de las fronteras de Europa, así como la de una Alhambra cargada de exotismo y belleza a la vez que ruinoso y abandonada. Esta proyección exterior que hacía las delicias de cualquier romántico se mantuvo muy viva durante el resto del siglo —a pesar de que el Romanticismo diera sus últimos coletazos en Europa poco después de 1850—, y Granada se consolidó así como polo de atracción de escritores, artistas, historiadores y arquitectos. Se puede decir, incluso, que dicha proyección perdura a día de hoy, cuando el pasado árabe granadino convenientemente estereotipado continúa funcionando como esencia de la imagen de la Granada contemporánea.

Al alcanzar los últimos años del siglo XIX, ya se habían producido grandes cambios en el modo de viajar. Desde aquellos periplos del XVIII con fines fundamentalmente políticos y económicos y, más tarde, los viajes educativos y útiles que hacían del hombre un ciudadano de mundo¹⁸, el acto de viajar se había ido transformando. Con el paso del tiempo había adquirido una condición diferente, añadido objetivos e, incluso, se había hecho con un ceremonial propio: el motor del viaje no era tanto el afán de conocimiento como el disfrute y deleite de unas vacaciones, aunque todavía quedara lejos el turismo de masas; el rápido y seguro ferrocarril reemplazó a las anticuadas y azarosas diligencias; los flamantes y bien equipados hoteles desbancaron a las tradicionales e incómodas fondas y posadas; y la figura del viajero heroico e ilustrado fue sustituida por la del moderno *turista*. Este nuevo personaje, más prosaico que su antecesor aunque aún ávido de cultura, demandaba un soporte de información sobre las ciudades a visitar de carácter directo, intuitivo y, sobre todo, práctico.

Esta fue, como es sabido, la motivación que determinó la aparición, en numerosas ciudades y en distintos momentos, de planos urbanos específicamente pensados para su consumo turístico. Ya en una fecha tan temprana como 1835 se había editado en Nueva York un *Plan of the City of New York for the use of the Strangers*. Y en 1890, Berlín había producido un *Plan monumental von Berlin* en el que los monumentos eran casi exclusivos protagonistas, borrando del mapa todo el callejero y parcelario real y ofreciendo una imagen de la ciudad marcada sólo por sus hitos arquitectónicos. Del mismo

¹⁶ David Roberts (1837): *Picturesque sketches in Spain taken during the years 1832 & 1833*, London, Hadgson and Granves, 26 lám. Este trabajo incluye cinco litografías sobre Granada. Por otro lado, la obra de Thomas Roscoe titulada *The tourist in Spain*, publicada entre 1835 y 1838 en Londres por Robert Jennings and Co., dedica el primero de sus cuatro volúmenes a Granada y contiene quince grabados, sobre dibujos de David Roberts, con los que se inmortalizaron sus rincones más pintorescos.

¹⁷ Gustave Doré (1833-1882) realizó numerosas ilustraciones, todavía de cariz romántico, sobre la Alhambra, los lugares más significativos de Granada (Albaicín, Sacromonte, el Campillo, etc.) y los tipos humanos que le daban vida, para la célebre obra de Charles de Davillier, *Voyage en Espagne*, publicada previamente por entregas en la revista *Le Tour du Monde*, entre 1862 y 1873, y en edición completa en 1875.

¹⁸ Jean-Jacques Rousseau ofreció en su *Emilio* (1762) uno de los mejores retratos (en su forma, objetivos y normas) del viaje ilustrado.

modo, el gran fenómeno editorial y cultural de las guías turísticas –manuales efectivos para recorrer la ciudad que poco tenían que ver con los románticos libros de viaje en los que se combinaban datos certeros y reflexiones personales– se convirtió en el vehículo portador de planos urbanos, en muchos casos, reutilizados y simplemente actualizados. Sirva como ejemplo la *Guía Baedeker* de España y Portugal en su edición de 1900, la cual incluye en el capítulo dedicado a Granada un plano que no es sino el ya mencionado de Rafael Contreras de 1872, rotulado y coloreado de una manera más vistosa y moderna con la intención de destacar los edificios de interés (la arquitectura árabe, los grandes conjuntos conventuales, varias iglesias y hospitales, el teatro principal y la estación de ferrocarril, entre otros)¹⁹.

Finalmente, en 1894, desde la propia Granada se dio una respuesta, de tipo auténticamente cartográfico, a los modernos requerimientos de sus visitantes con la realización del primer plano de la ciudad pensado concretamente para uso turístico. A su estudio, vamos a dedicar las siguientes líneas.

EL PLANO DE GRANADA DE RAMÓN GONZÁLEZ Y JUAN DE DIOS BERTUCHI

Se trata de un documento cartográfico singular y, a pesar de ello, relativamente poco estudiado, documentado y divulgado. Para su análisis, hemos recurrido a las dos versiones originales que de él se editaron: la primera de ellas, en formato menor y plegable, e introducida como última hoja de un pequeño libro de 130 x 105 mm, y la segunda, en lámina única de mayor tamaño (figura 1). La existencia de estos dos formatos fue puesta de manifiesto por los autores en las páginas de la edición encuadernada con las siguientes palabras: «Dos son las formas de impresiones en que se ha hecho, una de cartera y otra en hojas sueltas para cuadros»²⁰. Un restaurado ejemplar de la primera y más difundida versión se conserva en la biblioteca de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Granada²¹. Y un original en buen estado de la versión extendida se puede contemplar enmarcado en el Museo Casa de los Tiros²².

En la realización de este plano de Granada intervinieron como dibujantes Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi Criado. Este último, delineante de Obras Públicas,

¹⁹ Karl Baedeker (1900): *Espagne et Portugal. Manuel du Voyageur*, Leipzig-Paris, Karl Baedeker éditeur-Paul Ollendorf, 588 pp. El plano de Granada está ubicado entre las páginas 358 y 359.

²⁰ Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi (1894): *Plano de Granada*, Barcelona, Imprenta de Eduardo Doménech y C^a, p. 4.

²¹ Este ejemplar fue restaurado (limpieza, reposición de material, cosido, etc.) en julio de 2014. [en red: <http://hdl.handle.net/10481/44333>].

²² Se trata de un centro documental de historia local granadina donde se ha reunido material procedente de archivos personales de individuos ligados al movimiento intelectual de la ciudad (Gallego Burín, Fernández Almagro, etc.) con documentos pertenecientes a organismos oficiales e institucionales ya desaparecidos, como el Patronato Nacional de Turismo, del cual es posible que proceda el ejemplar que nos ocupa.

fue además el autor, junto al también delineante Enrique Cachazo, de un *Plano de Sierra Nevada y la Alpujarra* (1913). Este otro documento cartográfico (a una sola tinta, a escala 1:100.000 y con unas dimensiones de 640 x 630 mm) no estaba destinado —a diferencia del que nos ocupa— a un uso turístico, sino a servir de soporte gráfico para ubicar diversa información (caminos, acequias, cortijos, etc.) acerca de tan extraordinario paraje natural (Titos Martínez, et. al., 1995).

También participó en la elaboración del plano de Granada el conocido grabador Juan Soler, el cual trabajaría pocos años más tarde en la edición de uno de los muchos planos turísticos de Madrid²³, así como en los detallados mapas de las provincias de Barcelona, Gerona y Lérida incluidos en el *Atlas geográfico ibero-americano* de Manuel Escudé²⁴.

En cuanto a los responsables de la edición del plano de Granada, los nombres de Francisco Pericás Gisbert y Eduardo Domènech aparecen como los del propietario e impresor respectivamente. El primero de estos nombres destaca en la propia cartela, bajo los de González y Bertuchi, mientras «E. Domenech y C^a. Barcelona» —tal cual se halla escrito— figura en el ángulo inferior izquierdo del plano, subrayando el margen del mismo. Además, como es de suponer, todos los profesionales implicados en la elaboración y publicación de este documento aparecen, igualmente, en la portada interior de la versión de cartera.

No podemos dejar de señalar que la elección del mencionado taller de impresión y encuadernación es la prueba más evidente de la pretendida calidad de la edición. La empresa familiar de los Domènech había sido fundada por Pere Domènech i Saló, uno de los más prestigiosos encuadernadores del momento a nivel nacional y a la cabeza de la encuadernación artística en Cataluña por haber recuperado técnicas artesanales y por la elevada calidad de sus productos. A su muerte, la empresa continuó en funcionamiento teniendo al frente a su hijo Eduard, quien trabajó continua y estrechamente con su hermano Lluís, el célebre arquitecto modernista y responsable de algunas de las portadas que se realizaron en el taller (Figueras Burrull, 1989).

La versión de cartera presenta, así, una cuidada encuadernación de tapas de cartón forradas de tela color almagra y grabadas con letras doradas. En la cubierta se halla escrito el título «Plano de Granada. Año 1894», en versalitas y con una fuente sencilla de estilo *serif*. Resulta un diseño estudiado en el que el nombre de la ciudad, escrito en diagonal y con mayor cuerpo tipográfico que el resto del texto, sirve como eje de una

²³ Luciano Delage Villegas; Eugenio Bisbal y Juan Vassallo (1915): *Plano de Madrid. Plano de turismo*, Barcelona, Editorial Martín. El plano está a escala 1:10.000 y tiene unas dimensiones de 800 x 600 mm.

²⁴ Manuel Escudé Bartolí (1901): *Atlas geográfico ibero-americano. España. Cartas corográficas. Descripción Geográfica y Estadística de las provincias españolas*, Barcelona, Editorial Alberto Martín, 536 pp. Esta obra incluyó cincuenta y dos mapas a color de España y otros diez de Portugal y las colonias españolas, que fueron grabados por J. Soler, S. Poch y F. Galcerán.

*Cartografías urbanas del turismo: El plano de Granada por Ramón González Sevilla
y Juan de Dios Bertuchi (1894)*



Figura 2: Cubierta, portada interior y contracubierta de la versión de cartera del *Plano de Granada* de González y Bertuchi [de izda. a dcha.].

composición general más o menos simétrica. La comedida ornamentación de la cubierta consiste en unos arabescos cuya traza remite a las modernistas estructuras de forja que fueron integradas, como elementos arquitectónicos de primer orden, en las obras del insigne Antoni Gaudí o del propio Lluís Domènech i Montaner, entre otros arquitectos, y que se han convertido en un emblema de la Cataluña de la época. En la todavía más sobria contracubierta, solamente se grabaron unas entrelazadas «G Y B», que corresponden con las iniciales de los cartógrafos González y Bertuchi (figura 2).

En lo que se refiere al plano en sí, las únicas diferencias que existen entre sus dos versiones –la de cartera, o plegable, y la extendida– son las dimensiones de la lámina y la consiguiente localización de su leyenda o «explicación» (haciendo uso del término empleado por los autores). La primera versión tiene un tamaño de 530 x 755 mm y no presenta –al contrario de lo habitual– el listado de edificios con el código de tramas y colores en el cuerpo del plano, sino en las hojas separadas que lo acompañan en el interior de la cartera²⁵. La segunda versión, en cambio, tiene unas medidas de 565 x 805 mm e incluye en sus márgenes laterales la información necesaria para la interpretación del dibujo.

La representación de Granada ocupa un rectángulo de 445 x 640 mm, ajustado a los bordes oriental y occidental de la ciudad que estaban determinados por la ermita de S. Miguel Alto y la estación de ferrocarril, respectivamente. Situando el Este hacia arriba, González y Bertuchi mantenían la orientación histórica de la cartografía urbana granadina inaugurada por la Contrarreformista *Plataforma* de Ambrosio de Vico en 1613. La escala de la representación es 1:5.300, calibrada para combinar las exigencias, en cierto modo contradictorias, de ser un objeto manejable y contener una buena cantidad de información para el turista. Así lo expresaron sus autores: «Hemos adoptado la escala de 1 por 5,300 porque dada la extensión de la población, resulta cómoda para

²⁵ La leyenda del plano se extiende desde la página 5 hasta la 13.

poderlo transportar en forma de cartera, sin que por esto dejen de detallarse perfectamente todas las calles, sus nombres, edificios notables y las dependencias y oficinas públicas, lo que no hubiéramos conseguido con otra escala más pequeña; y si por el contrario fuese mayor resultaría un plano demasiado grande para aquel que tuviese que servirse de él constantemente»²⁶.

Del mismo modo, la propia policromía del plano estaba diseñada «...con objeto de hacer resaltar a simple vista el edificio o dependencia que se desee buscar». El «color carmín, rayado y número» distingue las «dependencias públicas», divididas en la leyenda según su adscripción administrativa²⁷. El «color ciena [sic], rayado y números» señala los «edificios notables pertenecientes al Estado y particulares», epígrafe bajo el que se relacionan las diversas partes de la Alhambra, el Generalife (sin numerar), varios edificios significativos de la ciudad —de los cuales se aporta, además, algún dato relativo a su ubicación, su uso o su propietario— e, incluso, el Monasterio de la Cartuja, que por su situación periférica se había quedado fuera de la representación²⁸. Un vistoso «color verde y números negros» destaca los tres mercados locales (San Agustín, Capuchinas y Pesca-

²⁶ Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi, *op. cit.*, pp. 3-4.

²⁷ La división de las dependencias públicas es la siguiente: «del Ministerio de la Gobernación» (Gobierno Civil; Cuartel de la Guardia Civil; Central de Correos; Central de Telégrafos), «del Ministerio de Gracia y Justicia» (Palacio de la Audiencia; Juzgados de Primera Instancia; Juzgado Municipal del Sagrario; Colegio Notarial; Juzgado Municipal del Campillo; Presidio; Curia y Palacio Arzobispal; Cárcel correccional; Juzgado Municipal del Salvador; Registro de la propiedad), «del Ministerio de la Guerra (Gobierno Militar; Factoría Militar; Refino; Cuartel de Caballería; Cuartel de la Merced; Cuartel de Artillería; Cuartel de Artillería; Hospital Militar), «del Ministerio de Fomento» (Universidad; Junta de Agricultura, Industria y Comercio; Instituto de Segunda Enseñanza; Escuela de Bellas Artes; Facultad de Medicina; Normal de maestros; Jefatura de Montes; Jefatura de Minas; Jefatura de Obras Públicas; Jefatura de Estadística), «del Ministerio de Hacienda» (Delegación de Hacienda), «de la Diputación» (Diputación Provincial; Hospital de San Juan de Dios; Hermanitas de la Caridad; Hospital de San Lázaro para enfermedades infecciosas; Hospital de dementes y Hospicio; Dirección de Obras Públicas Provinciales) «del Ayuntamiento» (Hospital de San Rafael; Arresto municipal; Casa de socorro; Ayuntamiento, Parque de bomberos e Instituto de vacunación; Matadero público; Refugio para curación de mujeres pobres) y «Compañías particulares» (Estación de ferrocarril; Banco Hipotecario; Banco de España; Giro mutuo; Teatro de Isabel la Católica; Teatro Principal; Central de Teléfonos; Central de ferrocarriles).

²⁸ La relación de los edificios notables es la siguiente: «del Ministerio de Fomento» (Alhambra: Casa Real; Torre de las Damas; Torre de Mihrab; Torre de los Picos; Puerta de Hierro; Torre de Cambil; Torre de la Cautiva; Torre de las Infantas; Arco del Diablo; Torre del Agua —en ruinas—; Batería del Principal; Torre y Puerta de la Justicia; Puerta del Vino; Torre de la Alcazaba; Torre de la Sultana; Torre de la Pólvora; Torre de los Puñales; Torre de la Vela; Torre de la Armería; Torre del Homenaje; Torre Quebrados; Cubo; Torre de las Gallinas; Torre de Machuca), «del Ministerio de la Guerra (Torre Bermeja —prisiones militares—) y «edificios pertenecientes a particulares» (Casa Castril —propiedad de D. Leopoldo Eguilar; está situada en la Carrera de Darro, frente a San Pedro, tiene un balcón tapiado y una inscripción que dice «Esperándola del Cielo»—; Casa de las Pizas [sic]; La Madraza —de los Sres. Hermanos Echevarría, antes Ayuntamiento—; Casa del Carbón —de los Sres. Rodríguez Acosta—; Casa del Gran Capitán; Alcaicería —se encuentran en ésta las Escribanías públicas—; Casa de los Tiros —perteneciente al Excelentísimo Sr. Marqués de Campo Tejas [sic]—; Casa de los Girones —propiedad de los Sres. Ventura Trabesell; Cuarto Real; Huerta en el camino de Armilla; Generalife —propiedad del E. S. Marqués de Campo Tejar—; La Cartuja —pertenece a los Jesuitas, está situada a 400 metros aproximadamente de la capital; el camino a esta hermosa finca está indicado en el plano—).

Cartografías urbanas del turismo: El plano de Granada por Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi (1894)

dería) mientras un todavía más llamativo color negro en «edificio y letras» representa los «Hoteles mejor establecidos y situados en Granada»: el Gran Hotel Victoria y el Gran Hotel Alameda (figura 3). Por último, un rayado negro resalta la localización de «Iglesias, Conventos y Colegios», cuyos nombres figuran en la leyenda aunque sin numeración; y si bien algunos de estos edificios están rotulados en el propio dibujo, no es el caso de todos, con lo cual, la identificación de estos últimos no era posible para el turista.



A pesar de esta última incongruencia o descuido de los autores, la misma leyenda muestra, un poco más adelante, una de las varias evidencias que reafirman la intencionalidad turística del plano: se trata de un breve listado en el que algunos de los edificios ya catalogados como «dependencias públicas» aparecen de nuevo bajo el título «Edificios que, siendo Dependencias del Estado, merecen visitarse». Componen esta relación la Universidad (actual facultad de Derecho), la escuela de Bellas Artes (alojada en la iglesia de San Felipe Neri entre 1889 y 1902), el hospital de San Juan de Dios y el edificio que entonces era facultad de Medicina, el cuartel de Caballería (en el desamortizado monasterio de San Jerónimo), el Hospital Real, el palacio de la Audiencia (Real Chancillería) y el Cuartel de Artillería (instalado en el palacio de Bibataubín).

Finalmente, y como ya señalaron Juan Calatrava y Mario Ruiz (Calatrava y Ruiz Morales, 2005), la utilidad turística del plano se ratificaba con la inclusión, en su versión plegable –no así en la versión extendida– de un par de anuncios publicitarios. Las tres páginas (pp. 14-16) previas a la hoja del plano están dedicadas, en exclusividad, a la publicidad plurilingüe de los hoteles Victoria y Alameda; la que se refiere al primero aparecía en cuatro idiomas (español, francés, inglés y alemán) y la relativa al segundo, sólo, en español y francés (figura 4). Estos anuncios, muy similares entre sí, revelan también ciertas claves de las nuevas formas del turismo, el estilo de vida y los ritmos de la época. Ambos utilizaron, como reclamo para sus respectivos hoteles, la disponibilidad de una «sala de lectura con periódicos del país y extranjeros», así como sus servicios de intérpretes para visitantes foráneos y ómnibus para el traslado de viajeros y equipaje «a la

Figura 3: Anuncios publicitarios (en español y francés) de los hoteles Victoria y Alameda, incluidos en las páginas 14 y 16, respectivamente, de la versión de cartera del *Plano de Granada* de González y Bertuchi [de izda. a dcha.].

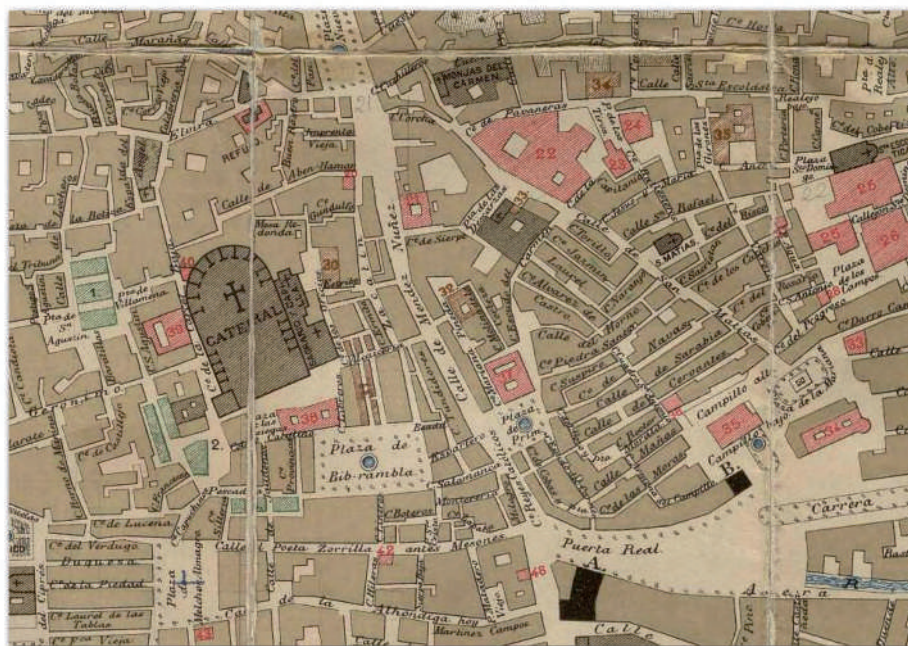


Figura 4: Detalle del centro de actividad local en el *Plano de Granada* de González y Bertuchi. Véanse, en los alrededores de la plaza rotulada «Puerta Real», el Gran Hotel Victoria y el Gran Hotel Alameda, destacados en color negro y con las letras A y B, respectivamente.

llegada de todos los trenes». El Gran Hotel Alameda informaba, además, de la presencia de baños confortables y modernos retretes entre sus instalaciones. Dicho establecimiento se hizo eco, asimismo, de un fenómeno que venía popularizándose en España desde mediados de siglo: la cocina francesa. Larra y Galdós, entre otros, dejaron constancia de cómo entre la «gente bien» lo francés fue poco a poco suplantando al guiso tradicional hispano. La pretensión del hotel Alameda fue, pues, acrecentar su modernidad apartándose de algo que siempre habían criticado los viajeros románticos de la primera mitad de siglo: la tradicional cocina española pesada, monótona y empapada de aceite que se servía en las fondas y en las paradas de las diligencias.

Respecto a estos anuncios publicitarios del plano de Granada, una última cuestión interesante—sobre todo para arquitectos e historiadores de la ciudad—es el hecho de que ambos llamen la atención sobre la extraordinaria localización de sendos hoteles. Del hotel Alameda (en la plaza del Campillo) se señala su proximidad al Liceo y a las oficinas de Telégrafos, así como sus «hermosas vistas a la Alhambra y Sierra Nevada». De esta última apreciación se puede deducir que, ya en estas fechas, comenzaban a vislumbrarse las posibilidades turísticas de Sierra Nevada, aunque su explotación en tal sentido no empezó a producirse hasta pasado el primer cuarto del siglo xx, cuando se completaron la apertura de la *Carrera de Sierra Nevada*, el trazado de la línea del ferrocarril eléctrico conocido popularmente como «el tranvía de la Sierra» y la construcción del Hotel del Duque, el primero de la cordillera. Del hotel Victoria (en Puerta Real), su propaganda dice, concretamente, que está situado «en el punto más céntrico de la po-

Cartografías urbanas del turismo: El plano de Granada por Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi (1894)

blación», no refiriéndose con ello, obviamente, al centro geométrico de la ciudad. Esto nos remite, una vez más, a los procesos modernizadores que Granada venía sufriendo desde hacía décadas, con el desarrollo de la urbanística moderna, y a su evolución paulatina hasta convertirse en un fragmento —el denominado «centro histórico»— de una realidad urbana más extensa y afectada por problemas más complejos.

Esta fue, precisamente, la causa de que el plano de González y Bertuchi tuviera una vida útil especialmente breve. Para desgracia, sobre todo, de sus editores, el plano se convirtió demasiado pronto en un producto absolutamente desfasado.

Ni siquiera había transcurrido un año de su publicación cuando la estructura urbana comenzó la que sería su mayor transformación desde el término del periodo nazarí: la apertura de la *Gran Vía*; y ello ocurrió debido al drástico giro que el panorama económico granadino había experimentado en las últimas décadas del siglo, gracias al auge adquirido por el cultivo de la remolacha y al consiguiente despegue de la industria azucarera.

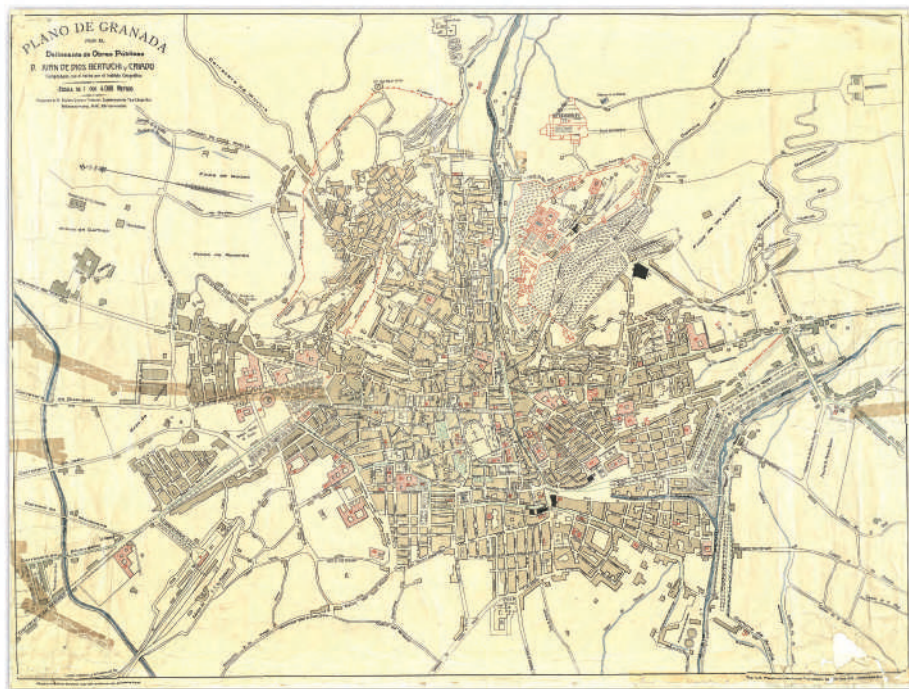


Figura 5: Juan de Dios Bertuchi (delineante), *Plano de Granada*, c. 1910-1914 (Fuente: Ayuntamiento de Granada. Archivo Municipal de Granada). Para estas fechas, la ciudad ya contaba con seis hoteles modernos que fueron destacados por Bertuchi con el mismo color negro que había empleado en su plano de 1894 y con letras de la A a la F.

LA GRANADA DE GONZÁLEZ Y BERTUCHI Y LA GRANADA DE FIN DE SIGLO

El plano realizado por González y Bertuchi debía ser un retrato más o menos fidedigno de la Granada de 1894; si bien es cierto que, tratándose de un documento elaborado con una finalidad turística, no exigía la precisión de aquellos con fines técnicos o científicos. Así pues, a pesar de no saber con exactitud el grado de fiabilidad geométrica del plano —de hecho, a simple vista, no parece que el rigor matemático se encuentre entre sus virtudes—, se puede afirmar que aporta una imagen de la fisonomía urbana granadina conforme a la realidad construida del momento (figura 5). En él se hace visible, por tanto, la profunda renovación que se llevó a cabo sobre la trama urbana a partir de 1836, con la restitución del ayuntamiento constitucional, en aplicación de los ideales reformistas. La triste realidad económica, social y política que vivió Granada a lo largo de casi todo el siglo XIX (Gay Armenteros y Viñes Millet, 1982) —mientras des-

tilaba esa imagen romántica de la que hemos hablado líneas atrás—, no impidió, pues, la puesta en marcha de un programa urbano-arquitectónico amparado siempre en los principios de belleza, higiene y salubridad públicas.

Cuando González y Bertuchi trazaron su plano, cientos de calles heredadas de la ciudad nazarí habían sido realineadas y ensanchadas, parte del caserío tradicional en estado ruinoso se había sustituido por los nuevos modelos arquitectónicos de estilo ecléctico, habían sido demolidos edificios monumentales para ampliar y regularizar plazas (el convento de Trinitarios Calzados en el lugar de la actual plaza de la Trinidad o la iglesia de San Gil en plaza Nueva), y se habían derribado murallas y puertas de la antigua medina (las de los Molinos, del Pescado, del Sol, de la Alhacaba y de las Orejas, entre 1833 y 1884) con el fin de mejorar las comunicaciones y la accesibilidad. La propia leyenda del plano se hizo eco del cambio de uso que habían experimentado antiguos edificios de propiedad religiosa como consecuencia de las medidas desamortizadoras de 1835. Recordemos, por ejemplo, que la leyenda indica la instalación del cuartel de Caballería en el monasterio de San Jerónimo y de la Escuela de Bellas Artes en la iglesia de San Felipe Neri²⁹.

La Granada dibujada por González y Bertuchi es, asimismo, la ciudad de novedosos equipamientos relacionados con ciertas inquietudes culturales de la época, como el Jardín Botánico (anexo a la Universidad); la de modernas infraestructuras, como la estación de ferrocarril, construida entre 1862 y 1866 a cierta distancia del centro de actividad (factor que resultó decisivo en posteriores intervenciones urbanísticas, como veremos); y, también, la Granada de los nuevos edificios destinados a usos reglamentados por la política higienista, como el matadero municipal (donde el río Genil sale de la ciudad), la recién remodelada Pescadería (ubicada en una construcción del siglo XVI) y los nuevos mercados de abastos de San Agustín y Capuchinas, levantados en la década de 1880 en el lugar de sendos conventos de los siglos XVI y XVII respectivamente, que habían sido demolidos nada más producirse la exclaustración. Conviene recordar ahora el llamativo color verde con el que los autores destacaron en su plano la presencia de los tres centros del comercio local granadino.

En este plano aparece representado, igualmente, uno de los fenómenos más característicos del urbanismo decimonónico: la introducción de lo que la historiografía urbana ha llamado «el verde público» (Isac, 2007). Por razones obvias, un plano turístico no podía pasar por alto la localización de paseos y sitios ajardinados. Se observa así el gran parque en que se había convertido la siempre yerma explanada del Triunfo, el ajardinamiento de las principales plazas (Bib-Rambla, Mariana Pineda, los Lobos, etc.), el

²⁹ Aunque, en la leyenda de su plano, González y Bertuchi sólo hicieron mención expresa a estos dos casos, muchos otros edificios pertenecientes a órdenes religiosas habían sido paulatinamente demolidos, transformados, ocupados por organismos oficiales o vendidos a particulares. Los conventos de la Merced y la Victoria funcionaban como cuarteles; el convento de Belén se había convertido en cárcel provincial; y los de Cartuja y Santo Domingo, así como la iglesia de Santa María Magdalena habían pasado a manos privadas.

ya frondoso Bosque de la Alhambra y, finalmente, la nueva ordenación de los paseos del Genil, con una amplia variedad de plantas organizadas según un trazado geométrico, que convirtieron aquel lugar periférico en una zona de recreo para la recién surgida clase burguesa.

Pero si hubo una operación que cambió definitivamente la fisonomía de la ciudad, ésta fue, sin duda, la del embovedado del río Darro en el tramo comprendido entre Puerta Real y el puente de Castañeda. En el plano de González y Bertuchi, el río desaparece a la altura de Plaza Nueva para salir a la luz tras el mencionado puente. Aunque la historia de esta intervención se remonta a principios del siglo XVI, no fue hasta el siglo XIX cuando surgieron los primeros proyectos de embovedado integral del Darro en su transcurso urbano. Para los reformistas locales, el río no era sólo un obstáculo que dificultaba la conexión entre los principales espacios públicos de la ciudad sino también una amenaza para la población, debido a sus frecuentes desbordamientos y a las condiciones insalubres que causaban los vertidos de las industrias artesanales asentadas en sus márgenes. Pero además de estos motivos, tanto la burguesía como las autoridades municipales vieron en este proyecto la oportunidad de crear una nueva calle comercial y burocrática –la actual Reyes Católicos–, renovar la arquitectura de la zona con edificios uniformes de corte moderno y generar plusvalías inmobiliarias. Las obras con las que quedó concluido el embovedado entre Plaza Nueva y el Puente de Castañeda –tal y como aparece en nuestro plano– se prolongaron hasta 1884. Cabe añadir que el último tramo de embovedado (puente de Castañeda-desembocadura en el Genil) no fue acometido hasta 1936.

Ahora bien, este intenso ciclo de reformas urbanas iniciado tras la dominación francesa –y que hemos tratado de resumir aquí– no alcanzó su culmen hasta 1895, momento en que comenzaron las obras para la apertura de la Gran Vía de Colón (Pozo Felguera, 1997). A los motores que habían impulsado las operaciones urbanísticas y la gestión municipal a lo largo de todo el siglo, se unió, en las décadas de 1880 y 1890, la tardía industrialización provocada por la introducción del cultivo de la remolacha en la Vega (Titos Martínez, 1998). Las nuevas fuerzas productivas comenzaron a abrirse paso –nunca mejor dicho– en la ciudad, a través de las demandas y propuestas de una influyente burguesía en auge por los beneficios de la industria azucarera. Este nuevo y poderoso sector de la sociedad granadina reclamó entonces «su gran vía», inspirada en las avenidas parisinas trazadas por Haussmann, alegando que la actuación mejoraría el sistema de comunicaciones, sanearía la vieja medina musulmana y dotaría a la ciudad de un amplio y hermoso bulevar acorde con su brillante situación económica (figura 6). A todo ello hay que añadir que la operación de la Gran Vía se vislumbraba como un negocio inmobiliario redondo, siguiendo las pautas del ensanche interior inaugurado en el París de Napoleón III (Martín Rodríguez, 1986).

Desde el punto de vista de la estructura viaria, la Gran Vía debía facilitar la comunicación entre el centro urbano y la única estación de ferrocarril que existía en la ciudad en aquella época, sin perder de vista, además, que el consistorio tenía intención de cons-



Figura 6: Detalle de la zona posteriormente ocupada por Gran Vía de Colón en el *Plano de Granada* de González y Bertuchi (1894) [arriba]. Detalle de Gran Vía de Colón en el *Plano de Granada* de Bertuchi (c. 1910-1914) [abajo].

que tal solución dejara por resolver todas las conexiones transversales a la nueva vía así como la unión de ésta con la mitad meridional de la ciudad. Estos graves problemas, que debería afrontar la urbanística del siglo xx, pueden apreciarse en el conocido como *Plano de Granada de 1909*³⁰, una pieza esencial de la historia cartográfica de la ciudad y el primero en ofrecer una imagen completa de Granada con su gran bulvar en construcción.

Los efectos de esta operación fueron similares a los provocados por el resto de avenidas de tipo haussmanniano abiertas en tantas otras ciudades españolas y europeas: pérdidas patrimoniales irreparables (toda la red de pequeñas calles perpendiculares a Calle Elvira, una parte sustancial de la arquitectura popular árabe y otros edificios singulares como el palacio de Cetti Meriem, la Casa de los Marqueses de Falces o el convento del Ángel Custodio); cambios en la distribución de los usos; segregación espacial de la población en función de su poder adquisitivo; introducción del tipo constructivo conocido como inmueble de renta, etc.

³⁰ Este plano de población fue realizado en el marco de los trabajos efectuados en toda España para la formación del Mapa Topográfico Nacional. Un estudio más detallado de este documento cartográfico en Ana del Cid Mendoza (2015): *Cartografía urbana e historia de la ciudad. Granada y Nueva York como casos de estudio* (Tesis Doctoral de la Universidad de Granada), pp. 233-267.

truir una nueva estación en la zona sur (en la margen izquierda del río Genil) y que sería necesaria una vía de enlace directo entre ambas estaciones a través del centro urbano. Sin embargo, y a pesar de lo importante que habría sido para el desarrollo económico y comercial del sur de la provincia, esta segunda estación nunca llegó a construirse.

Fueron varios los proyectos presentados para el enlace entre las dos supuestas estaciones de ferrocarril y la ciudad histórica, pero en 1894 recibió aprobación aquel que consistía en abrir una amplia y rápida arteria desde la explanada del Triunfo hasta el centro de la actividad local, aun-

No podemos dejar de señalar que la Gran Vía se convirtió en objeto de fuertes críticas venidas de cierto sector de la intelectualidad local. Ángel Ganivet, el ideólogo antimoderno por excelencia de la Granada de fin de siglo, denigró la actuación en su obra *Granada la Bella* (1896) y, veinticinco años después, Leopoldo Torres Balbás (responsable de introducir los criterios de la Restauración científica en la Alhambra) elaboró un lúcido texto sobre las pérdidas que para la ciudad había supuesto la apertura de la Gran Vía³¹, en el cual incluyó una pieza que aquí nos interesa particularmente: un calco del plano de Dalmau de 1796 donde aparecían marcadas y numeradas las desapariciones patrimoniales.

En cuanto al plano de González y Bertuchi, la operación de la Gran Vía lo hizo inservible para el fin con el que había sido publicado apenas un año antes. El moderno plano turístico podía funcionar ahora como una representación con cierto carácter romántico en la que había quedado congelada la imagen tradicional de la ciudad justo antes ser arrasada indiscriminadamente.

Pasados unos años, entre 1910 y 1914 aproximadamente, el propio Juan de Dios Bertuchi Criado elaboró, ya en solitario, una nueva versión actualizada de su plano turístico. Este nuevo *Plano de Granada* tiene unas dimensiones mayores (680 x 910 mm), una escala inferior (1:4.000), así como un estilo más sobrio y actual que su antecesor. Se trata, en este caso, de una edición local, concretamente, del establecimiento tipo-litográfico de Paulino Ventura Travesel. Las inquietudes del autor en relación con la vigencia o contemporaneidad de este nuevo documento se pueden adivinar a través de la propia cartela, donde Bertuchi señaló expresamente «comprobado con el hecho por el Instituto Geográfico». Así pues, el nuevo plano no sólo incorporó la operación urbanística del ensanche interior, sino que añadió las primeras líneas de tranvía de motor eléctrico que funcionaron en la ciudad y los nuevos hoteles surgidos con el desarrollo de la actividad turística. Es decir, este plano recogía una información especialmente útil para el visitante, fuera cual fuese el contenido y el nivel de sus intereses.

En resumen, y para concluir, el Plano de González y Bertuchi, con frecuencia incomprensiblemente ignorado o infravalorado, resulta ser una referencia de primer orden para el estudio de una entonces incipiente industria, hoy uno de los pilares fundamentales de la actividad social y económica de la ciudad, y marcó las pautas para las posteriores imágenes de Granada de uso turístico.

³¹ Leopoldo Torres Balbás (1923): Granada, la ciudad que desaparece, *Arquitectura*, nº 53, pp. 301-318 (re-edición de 1997, Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Granada).

BIBLIOGRAFÍA

- CALATRAVA, Juan y RUIZ MORALES, Mario (2005): *Los planos de Granada, 1500-1909*, Granada, Diputación de Granada, 153 pp.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción; FERRER RODRÍGUEZ, Amparo y NIETO CALMAESTRA, José Antonio (2012): *El levantamiento del plano geométrico de la ciudad de Granada (siglo XIX): una historia interminable*, Granada, Universidad de Granada, 102 pp.
- FIGUERAS BURRULL, Lourdes (1989): Les Arts Gráfiques, en Lluís Domènech Girbau, Lourdes Figueras Burrull y Roser Domènech Amadó: *Lluís Domènech i Montaner i el director d'orquestra* (catálogo de exposición), Barcelona, Fundació Caixa Barcelona, pp. 89-110.
- GALERA ANDREU, Pedro (1992): *La imagen romántica de la Alhambra*, Madrid, Ediciones El Viso, 211 pp.
- GÁMIR SANDOVAL, Alfonso (1954): *Los viajeros ingleses y norteamericanos en la Granada del siglo XIX*, Granada, Universidad de Granada, 48 pp.
- GÁMIZ GORDO, Antonio (2008): *Alhambra. Imágenes de ciudad y paisaje (hasta 1800)*, Granada, Fundación El Legado Andalusi, 224 pp.
- GAY ARMENTEROS, Juan y VIÑES MILLET, Cristina (1982): *Historia de Granada IV. La época contemporánea: siglos XIX y XX*, Granada, Don Quijote, 443 pp.
- HANCOCK, Claire (2003): *Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, Éditions du CNRS, 360 pp.
- ISAC, Ángel (2007): *Historia Urbana de Granada: formación y desarrollo de la ciudad burguesa*, Granada, Diputación de Granada, 178 pp.
- LLANAS, Manuel (2004): *Història de l'edició a Catalunya. El segle XIX*, Barcelona, Gremi d'Editors de Catalunya, 381 pp.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel (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, D.L., 257 pp.
- PASTOR MUÑOZ, Mauricio (coord.) (1995): *La imagen romántica del legado andalusi* (catálogo de exposición), Barcelona, Lunberg, 218 pp.
- POZO FELGUERA, Gabriel (1997): *La Gran Vía de Granada: un siglo*, Granada, Caja Rural de Granada, 45 pp.
- TITOS RODRÍGUEZ, Manuel (dir.) (1998), *Historia Económica de Granada*, Granada, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada, 397 pp.
- TITOS MARTÍNEZ, Manuel y PIÑAR SAMOS, Javier (1995): *Álbum cartográfico de Sierra Nevada (1606-1936)* (catálogo de exposición), Granada, Fundación CajaGranada, 305 pp.



EDITA

**CENTRO NACIONAL
DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA**

General Ibáñez de Ibero, 3
28003 MADRID
Teléfono: +34 91 597 94 53
Fax: +34 91 553 29 13
<http://www.cnig.es>
e-mail: consulta@cnig.es

**Catálogo de publicaciones de la
Administración General del Estado**
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

