

MEDIDAS URBANISTICAS DE SEBASTIANI EN GRANADA

ADOLFO MARTINEZ RUIZ*

Granada began its modern urban expansion at the time it was conquered from the Moors by the Catholic monarchs. This expansion had a dual structure: that of the high part of the city, medieval in origin and Moorish in character; and that of the lower part of the city, modern and Christian. During the War of Independence and the French occupation, General Sebastiani began several urban reforms -enlargement of squares, construction of bridges and public buildings, urbanization of public walks- and authored numerous statutes concerning sanitation and public health.

L' Origine de l'expansion urbaine de Grenade est la conquête de la ville par les Rois Catholiques. La ville haute, médiévale et de caractère musulman, se développe différemment de la ville basse moderne et chrétienne. Pendant la guerre de l'Indépendance et l'occupation française, le general Sebastiani, initia plusieurs réformes urbaines: ouvertures de squares, construction des ponts et édifices publics, urbanisation d'avenues et promenades, etc. Il redigea aussi des ordonnances sur la Santé Publique et la Voirie.

Todo hace pensar que fue a partir de la conquista de Granada por los Reyes Católicos, cuando esta ciudad comenzó su expansión urbana, precisamente en el momento en que, cosa paradójica, comienza a disminuir el número de habitantes. Münzer nos cuenta que, en el tiempo del sitio y en unas cien mil casas, llegaron a juntarse tras sus murallas unos doscientos mil hombres armados¹, lo que muy bien podía suponer una población total próxima a los quinientos o seiscientos mil habitantes. Tan sólo treinta y dos años después de la conquista cristiana, Navagero se dió cuenta de que ya no había tanta gente como cuando era de los moros².

Es muy posible que esta aparente paradoja tenga su explicación, de una parte en las reducidas dimensiones de la casa árabe a la que los cristianos

no estaban acostumbrados; y de otra, en el hecho de que la ciudad musulmana se basa en la vida privada, está montada de dentro afuera³. Ambas cosas no sólo eran distintas sino incluso contrapuestas a las costumbres y necesidades de los recién llegados. Dadas estas circunstancias, parece lógico pensar que el asentamiento de población que supuso la llegada de los conquistadores, fuera aparejado con un crecimiento urbanístico de la ciudad que respondiera a las necesidades de los nuevos ocupantes, aun cuando esta expansión de la ciudad no fuera acompañada de un crecimiento de la población.

Desde estos años Granada comenzó a configurarse en tres núcleos adosados y perfectamente diferenciados entre sí. De un lado la ciudad de la Alhambra, sin posible expansión debido a la propia

* *Departamento de Historia Moderna. Facultad de Letras. Granada.*

estructura del terreno y al hecho de que al perder su función de Corte y residencia palaciega, estaba llamada a desaparecer como asiento de población. De otro el Albaicín, otra colina amurallada y también muy limitada en cuanto a un posible crecimiento, cuyas pequeñas casas árabes fueron, en gran parte, demolidas para dar paso a una típica construcción, el carmen⁴, pero conservando sus calles esa tortuosidad laberíntica propia de las medinas musulmanas, lo cual entorpecía aún más, una posible expansión ya de por sí difícil.

Por último, la ciudad nueva o llana, la que irá creciendo al correr de los años y que tiene una línea de expansión muy definida y fácil, las márgenes de los ríos Darro y Genil. Los motivos de esta dirección están bien claros, eran la salida natural a las dos colinas que marcaban el asentamiento primitivo, los ríos proporcionaban un fácil desagüe y vertedero, al mismo tiempo que suministraban materiales para la construcción.

Será pues a partir de la calle de Elvira, la más importante vía de la ciudad baja, y alrededor de lo que es hoy la Catedral y la Plaza de Bibarrambla, desde donde comenzará a surgir la ciudad nueva, cuya expansión, como es lógico, se haría a expensas de La Vega.

Fué precisamente Don Fernando el Católico, el primer urbanista cristiano de la ciudad. Una vez rendida la ciudad y atendidos los negocios de la capitulación, pasó a ocuparse de los aspectos internos de la misma, a tal efecto "mandó ensanchar muchas calles, derribar la judería, donde habitaban más de veinte mil judíos, construyendo a sus expensas en el lugar que ocupaban un gran hospital y una magnífica iglesia en honor de la Virgen, destinada a sede episcopal"... "Son muchos y muy suntuosos los edificios que en la ciudad se han alzado a costa del Rey"⁵.

Como vemos, Don Fernando condicionó, en gran medida, el futuro urbanístico de Granada, sus realizaciones marcaron las líneas que habría de

seguir la ciudad en su expansión futura. Se inicia con él la transformación característica de muchas ciudades españolas al tratar de conciliar la ciudad latina, mediterránea, eminentemente extrovertida, con la introvertida ciudad musulmana.

La ciudad irá creciendo de acuerdo con las modas imperantes en cada época, conservando siempre el Albaicín las características de la ciudad árabe, lo cual le hacía poco apetecible para la vida moderna, toda vez que el trazado de sus calles, estrechas y tortuosas, dificultaba la circulación rodada, haciéndola imposible en muchos casos. Esto que se consideró hasta ahora un grave inconveniente, ha venido a ser su principal encanto, debido a la complejidad y ajeteo que la vida moderna comporta. Hoy ha experimentado una gran revalorización, buscándose como lugar de residencia tranquilo y sin el peligro e incomodidad que la circulación rodada impone.

Granada ve pasar los siglos, que con fortuna varia van dejando huella en sus edificios. Pero la ciudad desde la conquista inicia su decadencia, decadencia que no se manifiesta de forma rápida, sino que se alarga a través de los siglos con altos y bajos. Dijérase que es como una línea quebrada que tiene descensos cada vez más profundos, en tanto que sus ascensos son, también cada vez, más cortos.

Ya a fines del siglo XVIII esta decadencia de que hablamos empieza a acusarse en todos los órdenes de la vida ciudadana. Tan limitado está ya su papel en el conjunto de España que, aunque sigue siendo la capital del Reino de su nombre, en ella suelen confinarse a los ministros que han caído en desgracia⁶, lo que nos dá idea de su olvido y alejamiento. En el último tercio de este siglo, un anónimo viajero describe así la ciudad: "No se ven allí por todas partes más que lugares encantadores, pero tan descuidados, por dejar a la Naturaleza entregada a sí misma, que los que la aman gimen a cada paso al ver que se aprovechan tan poco de los sitios excelentes que ofrece al embellecimiento y a la voluptuosidad"⁷.

Es en estas circunstancias de abandono y decadencia, como Granada recibe al siglo XIX que se anuncia cargado de negros presagios y que van a obrar como un revulsivo lanzando a la ciudad hacia un nuevo dinamismo, inmersa ya en la Guerra de la Independencia.

En efecto, pocas ciudades como Granada pusieron a contribución de la causa de Fernando VII, tantos recursos, empeños y trabajos. Tres días antes de la entrada de las tropas francesas en la ciudad, podía leerse en el Diario de Granada: "Es innegable el mérito que han contraído algunas ciudades y provincias en el tiempo de nuestra heroica resistencia, y que se han llenado de gloria. Granada por su parte, aunque hasta ahora ha tenido la suerte de no ser invadida, ha hecho tales sacrificios que es acreedora a los mayores elogios. En esta crítica ocasión no hay duda de que por verla libre de tan terrible azote, volarán a defenderla sus hijos en el momento, para que jamás se disminuya la gloria que han adquirido"⁸.

Pese a tan buenos propósitos, el hecho cierto es que se produjo una auténtica desbandada general en las autoridades granadinas, incomprensible en quienes tantas pruebas de patriotismo habían dado, dejando inerme a un pueblo que poco pudo hacer para impedir la ocupación, que se consumó el día ventiocho de Enero de 1.810. Al frente de las tropas francesas viene el Conde Horacio de Sebastiani, General del Cuarto Cuerpo de Ejército, que va a jugar un papel importante en el futuro urbanístico de la ciudad.

Una vez consolidado el dominio francés en todo el Reino granadino, con excepción de Almería, donde se había retirado el General Blake, y tras la conquista de Málaga, regresó Sebastiani a Granada, con ánimo de asegurar la ocupación, transformándola en conquista definitiva. Las disposiciones dadas para ordenar los muchos aspectos de la vida ciudadana, demuestran claramente su deseo de que no fuera la suya una estancia transitoria, muy al contrario, pensaban en

una conquista definitiva que viniese a completar el ya vasto Imperio napoleónico. Es posible que su intento se viera favorecido por la pasividad con que los granadinos aceptaron la ocupación, y por la relativa calma y tranquilidad de que las tropas francesas gozaron en esta región. Sabido es que Andalucía Oriental no jugó, en ningún momento, un papel importante en la Guerra de la Independencia, pese a que fue aquí donde se ganó la primera batalla decisiva, Bailén.

Esta falta de objetivos militares hizo posible una mayor atención a otros asuntos, dando como resultado una completa ordenación de la vida ciudadana, así como reformas urbanas considerables. Posiblemente sea Granada la única ciudad donde las reformas proyectadas por los franceses llegaron a realizarse⁹.

Es en este sentido, de mejoras urbanísticas, donde justo es reconocerlo, realizaron los franceses una labor verdaderamente eficaz. El veintitrés de Febrero de 1.810, la Gaceta del Gobierno de Granada publicó un bando de policía que constituye todo un tratado urbanístico y que representa el primer intento serio de organizar la vida contemporánea en Granada; son una serie de medidas municipales, modelo en su género y para su tiempo, muchos de los cuales tienen plena vigencia en nuestros días. En ellos se reglamenta todo, desde la limpieza de la ciudad, hasta la forma de circular por las calles.

Dos disposiciones destacan en lo relativo a las mejoras urbanísticas de la ciudad, y en ellas se advierte un plan preconcebido de lo que habrá de ser la ciudad futura. Se intenta cortar la anarquía existente en materia de construcción y lo que es más importante, se antepone el bien público a cualquier otro interés. Dicen así: "Los cascajeros no podían arrojar escombros sino en las nuevas alamedas del Genil que se hallen sin rellenar, o en las alturas de Fajalauza y Eras de Cristo, pero podían pedir los que se hallen distantes de estos puntos, licencia al Agente público de su Quartel,

para que si es posible le señale paraje más inmediato donde lo depositen, si conviene a la reforma de alguna calle o camino, con arreglo a las instrucciones que anticipadamente se les hubiesen dado". La siguiente va dirigida a los constructores: "Los Alarifes y Maestros de Obras no podían levantar edificios ni reedificar fachadas sin expresa licencia, que se les concederá libre de derechos, con expresión de las reglas que han de observar, atendiendo al objeto de la fábrica y sitio donde se encuentre"¹⁰. Como se ve hay un claro y decidido propósito ordenador en lo que a materia de construcción se refiere.

Junto a estas medidas urbanísticas hay que señalar otras, no menos interesantes, tendentes a la limpieza y saneamiento de la ciudad, tales como la siguiente: "Para que se logre el aseo y perfecta limpieza de la población y sus paseos y se excuse a los ciudadanos la penosa tarea de limpiar por sí los frentes de sus distritos y la responsabilidad al Gobierno e incursión en las penas que por precisión habrían de establecerse, se formará un alistamiento general por los Alcaldes de Barrio y Curas Párrocos, a fin de que, clasificadas las casas en cuatro divisiones, paguen semanalmente las de primera, 32 maravedís; las de segunda, 24; las de tercera, 16, y las de cuarta 8, excluyéndose a los absolutamente pobres. Este fondo se recogerá mensualmente y depositará en Tesorería por los respectivos Alcaldes, y con él se establecerán los carros, acémilas y barrenderos que se estimen necesarios reuniendo las basuras en sitios distantes de la ciudad para que beneficiados a un tiempo produzcan un capital con que atender a los muchos objetos de comodidad y recreo que faltan a un pueblo tan principal"¹¹.

Esta extensiva ordenanza alcanzó, también, a carruajes y peatones, reglamentando el tráfico de los mismos: "No se correrá en carruajes ni a caballo, dentro de la población y sus paseos, y los que transiten la ciudad a pie llevarán la acera por su derecha, a fin de que, todos gocen del mejor piso y se excusen disputas e inquietudes"¹².

Con todas estas medidas, la limpieza de sus calles y el cuidado de plazas y jardines, pronto adquirió Granada un aspecto que nunca había tenido. Estas medidas contribuyeron igualmente a mejorar el aspecto sanitario de la ciudad, pues con la recogida de basuras se eliminaron, no pocos focos epidémicos y contagiosos.

Con visión de futuro, se realizaron una serie de obras públicas encaminadas a mejorar las comunicaciones de la ciudad, tales como la construcción del Puente de los Vados, en el camino de Santafé, y que hasta fecha muy reciente ha sido la única comunicación con Málaga. Y el Puente Verde, llamado "de los franceses", en el camino de La Zubia; si bien en su construcción, dirigida por el arquitecto Rafael Bausá, se utilizaron las piedras de la Iglesia de San Jerónimo, que fué demolida al efecto¹³.

A esta misma política responde la ampliación y ensanche de calles y plazas como la del Campillo. Aunque, también aquí, las mejoras se hicieron con perjuicio de sus monumentos, ya que fue necesario demoler la puerta de Bib-Taubín y sus obras moriscas, para facilitar el tránsito. Con anterioridad, en 1.807 se había derribado su capilla¹⁴.

Por último el teatro Principal que se empezó en 1802, y no había sido terminado por falta de fondos, fué terminado en treinta días a expensas de los ricos granadinos, que obligados por Sebastiani, hicieron una cuantiosa aportación económica. Fue inaugurado el 15 de Noviembre de 1810 con el nombre de "Teatro de Napoleón"¹⁵. Con anterioridad se dieron normas para reglamentar los espectáculos públicos, en especial los teatros, en los cuales al par que se velaba por la moralidad -"El decoro en las acciones, trajes y palabras, son el principal objeto de la escena; y el gobierno castigará severa e irremisiblemente a los que quebranten obligaciones de tanta importancia"-, se señalaba la compostura que debía guardar el público: "los espectadores

guardarán la moderación y compostura correspondientes a todo concurso público, sin fomentar gritos, alborotos, desaires a los actores ni otras acciones indecorosas, tan hijos de la grosera educación como contrarios a la comodidad de las gentes pacíficas y sensatas”¹⁶.

Todo esto nos inclina a pensar que no es aventurado creer que estas medidas de Sebastiani condicionaron y marcaron, en gran medida, las líneas maestras que habría de seguir el futuro urbanístico de Granada. Vamos a destacar tres notas fundamentales que ratificarán nuestra creencia.

De un lado, la construcción del Puente Verde o de “los franceses” vino a facilitar el paso a la otra orilla del Genil, propiciando una mejor comunicación con los numerosos núcleos de población que se extienden por esa parte de la vega, al mismo tiempo que marcaba perfectamente una línea de expansión hacia la vega. El hecho de que por allí haya nacido el Zaidín, uno de los barrios más populosos de Granada, con unas cuarenta mil almas, no es una simple coincidencia.

De otro lado, el puente de los Vados, facilitando la comunicación hacia Málaga, marca otra línea de expansión seguida en la actualidad. Como última consecuencia de esta línea, podríamos señalar el

Aeropuerto granadino de reciente inauguración. Los barrios de la Encina, Virgencica y Chana, han seguido esta ruta de expansión.

Finalmente la urbanización del Paseo del Salón y la Bomba, iniciada en tiempos de Carlos III y respondiendo a las ideas ilustradas de éste monarca, patentes en tantas ciudades españolas, como zonas de esparcimiento y paseo, aún conserva plena vigencia, adelantándose en dos siglos a la lucha por la conquista de zonas verdes que hoy mantienen todas las ciudades del mundo.

Tales fueron las reformas de Sebastiani durante su estancia en Granada. Algo menos de dos años, sorprendiendo las realizaciones logradas en tan corto espacio de tiempo. “Durante su mandato no dejó de esmerarse en conservar las antigüedades arábicas de Granada, y en hermosear algo la ciudad”, según reconoce el Conde de Toreno, aunque añade que “no compensaron ni con mucho tales bienes los otros daños que causó, las derramas exorbitantes que impuso, los actos crueles que cometió”¹⁷.

Con la marcha de los franceses, se cierra un capítulo de historia granadina, rico en acontecimientos y que puso a prueba, una vez más, el carácter y la voluntad de sus hombres, en unos momentos difíciles, críticos, en los que la Nación entera luchaba por su independencia.

N O T A S

1. MUNZER, Jerónimo. Relación del viaje de... pág. 358. Recogido por GARCIA MERCADAL en su obra: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*. T. I. Madrid 1952.
2. NAVAGERO, Andrés. *Viaje por España*. pág. 859 Ob. cit.
3. Véase sobre el tema a CHUECA GOITIA, Fernando: *Breve historia del Urbanismo*, Madrid 1968.
4. Véase sobre el tema, BOSQUE MAUREL, Joaquín: *Geografía urbana de Granada*, C.S.I.C. Zaragoza, 1962.
5. MUNZER, Jerónimo. Ob. cit. pág. 358.
6. ANONIMO. *Estado político, histórico y moral del Reino de España*. Tomo I, pág. 525 y siguientes. Recogido por...
7. PEYRON, Juan F. *Nuevos viajes en España en 1772-73*. Tomo I, pág. 769. Recogido por...

8. Diario de Granada, correspondiente al día 25 de Enero de 1810.
9. CHUECA GOITIA, Fernando: En su obra ya citada pág. 163, nos dice que las reformas madrileñas proyectadas por Silvestre Pérez, arquitecto de José Bonaparte, que duran en el papel.
- 10, 11 y 12. Gaceta del Gobierno de Granada, correspondiente al día 23 de Febrero de 1810.
13. GOMEZ MORENO, Manuel. *Guía de Granada*, Granada 1912, pág. 230.
14. GOMEZ MORENO, Manuel. Ob. cit. pág. 239.
15. GOMEZ MORENO, Manuel. Ob. cit. pág. 240.
16. Gaceta del Gobierno de Granada correspondiente al día 20 de Febrero de 1810.
17. TORENO, Conde de. *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*. T. 3^o Madrid 1848, pág. 272.