

Reseñas de libros

La otra tradición de la arquitectura moderna: el proyecto inacabado

Colin St. John Wilson. Barcelona: Editorial Reverté, 2021, formato 16,5 x 24 cm, ISBN 978-84-291-2309-8, 192 páginas, 24,90 euros.

Colin St. John Wilson murió en 2007 y dejó un importante legado como arquitecto, como profesor, como intelectual y como coleccionista de arte. Como corresponde a este perfil híbrido entre el mundo profesional y el ámbito académico, las dos obras más importantes del británico fueron, muy probablemente, un edificio —la British Library que construyó en Londres junto a su esposa Mary Jane Long— y el libro que motiva esta reseña, ‘La otra tradición de la arquitectura moderna: el proyecto inacabado’, reeditado recientemente por la Editorial Reverté en su colección de Documentos de Composición Arquitectónica.

Ambas obras fueron concluidas casi a la vez, entre los años 1995 y 1997, y si el edificio fue la condena de Wilson durante más de treinta años de dificultades urbanísticas, retrasos, esfuerzos presupuestarios, cambios de proyecto y críticas institucionalizadas, ‘La otra tradición’ puede entenderse como un pleito; el acta que recoge la disputa entre la corriente más ortodoxa y dominante del movimiento moderno, representada por Le Corbusier, y el grupo de arquitectos a los que Wilson llama *la resistencia*, formado por Hugo Häring, Hans Scharoun, Alvar Aalto, Eileen Gray y Sigurd Lewerentz, entre otros. Con su texto, el británico rescata la importancia que tuvo la obra de estos arquitectos, alejados de dogmas y manifiestos, como transmisores de la rica variedad de planteamientos formales, teóricos y constructivos que tuvo la primera época del Movimiento Moderno.

En la primera parte del libro, Wilson sitúa la escisión en estos dos frentes, el dominante y el resistente, en el primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, el CIAM que tuvo lugar en el castillo de La Sarraz en 1928. El autor relata los entresijos de aquella reunión, en la que cobró protagonismo el discurso arquitectónico liderado por Le Corbusier, que entronizó allí sus cinco puntos de la nueva arquitectura y una visión específica del urbanismo, la estandarización y el desarrollo tecnológico de la construcción. A la oficialización de este enfoque disciplinar, denunciado por Aalto años más tarde como propio de una dictadura, contribuyó poco después la interpretación simplista de los americanos Henry-Russell Hitchcock y Philip Johnson, encargados de retratar las nuevas formas europeas en la célebre exposición del MoMA de 1932 que forjó la imagen y las normas estilísticas del Estilo Internacional.

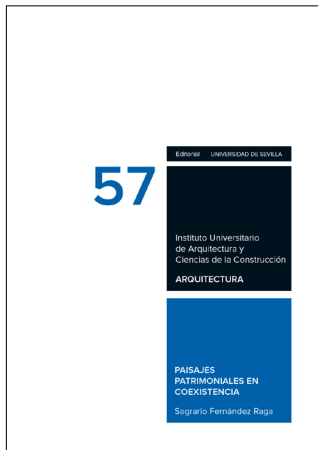
En la segunda parte del libro se investigan las razones teóricas de esta confrontación. El autor equipara los ejercicios compositivos de Le Corbusier y Mies con el enfoque disciplinar propio de L'École de Beaux-Arts, que tanto énfasis había puesto en la separación entre el arte y la función. Para Wilson, la centralidad que los primeros modernos otorgaron a la función como motor de la arquitectura no es sino la recuperación de uno de sus principios clásicos. Con ello, defiende la importancia de la arquitectura como arte práctico y presenta el Movimiento Moderno no cómo la ruptura con la historia, sino como el renacimiento de las intenciones fundamentales de la arquitectura griega y romana.

Finalmente, la tercera parte del libro presenta varios casos de estudio que sirven para rastrear las diferencias prácticas entre los dos frentes de la modernidad. El autor propone la comparación de las cualidades arquitectónicas propuestas por el *establishment* y la *resistencia* a través de cuatro tipos arquitectónicos: el ayuntamiento, el museo, la residencia de estudiantes y la casa. Es quizás en el último de ellos, la comparación entre la villa De Mandrot, una obra menor de Le Corbusier, y la magnífica casa E1207 de Eileen Gray, donde mejor se aprecia un cierto desequilibrio en la manera de valorar los logros de unos y otros.

‘La otra tradición’ es un libro bien escrito, culto, inteligente, tendencioso y combativo. Su autor toma decididamente partido en contra de la ortodoxia corbuseriana, y no se anda con paños calientes a la hora de denunciar sus errores. Con él, Colin St. John Wilson nos ayuda a entender la modernidad como un movimiento diverso, mucho menos homogéneo de lo que la historiografía habitual nos ha contado durante décadas, y la importancia que tiene hoy rescatar su *proyecto inacabado*.

Agatángelo Soler Montellano





Paisajes patrimoniales en coexistencia

Sagrario Fernández Raga. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, Colección Textos de Doctorado del IUACC, 2020, formato 15 x 21 cm, ISBN 978-84-472-3083-9, 272 páginas, 18,50 euros.

Desde la antigüedad, las distintas sociedades han construido y vertebrado el territorio a partir asentamientos y de infraestructuras lineales, vías de comunicación y de trasmisión cultural que han dado lugar en muchas ocasiones a hermosos paisajes trenzados, donde las carreteras más contemporáneas suceden a las históricas, que han caído en el abandono pero que aún mantienen huellas que se pueden vislumbrar en el territorio. El libro de Sagrario F. Raga nos habla precisamente de ese valor del tiempo en el paisaje, relatado a través de sus diferentes líneas, de los rastros impresos a lo largo de la historia y también de los retos a los que se enfrentan las sociedades modernas, que demandan cada vez más el desarrollo de nuevas vías de comunicación y al mismo tiempo hacen una dura crítica a la destrucción del mal llamado paisaje natural —pues la mano del hombre ha llegado de una u otra manera prácticamente a su totalidad—. Tratando de mediar en este conflicto, la autora enuncia el concepto de la coexistencia, un argumento de gran interés y profundidad, de análisis crítico y también un instrumento de gran operatividad a la hora de enfrentarse al proyecto de arquitectura en paisajes patrimoniales.

En la primera parte del libro, se presentan una serie de proyectos de talla internacional, en los que entran en conflicto las infraestructuras y el patrimonio. Uno de los grandes desafíos de los últimos años ha sido el acceso al Mont Saint Michel en Francia, donde se proyecta una nueva pasarela de forma independiente a la isla, que sigue los flujos del paisaje y de los propios visitantes; una plataforma diseñada a partir de las visuales y también de los nuevos retos ambientales y del turismo masivo de la bahía. También encontramos el caso de Rapperswill, donde se recupera el antiguo puente de madera sobre el lago de Zúrich, manteniendo en paralelo y a una cierta distancia la circulación de automóviles y trenes, símbolo del progreso y de una nueva modernidad que el proyecto asume con naturalidad. La autora nos adentra después en el paisaje del macizo central francés, a través de los viaductos de Garabit y Millau, proyectos realizados en dos momentos de la historia, en el siglo XIX y muy recientemente a partir de la propuesta de Norman Foster para Millau. De manera consciente y sin concesiones con el lugar, estos dos proyectos de gran pureza, transforman el problema que supone la construcción de nuevas infraestructuras en oportunidades, construyendo nuevos paisajes patrimoniales en sí mismos. Para terminar el primer bloque del libro, se desarrolla ampliamente el paisaje de Stonehenge, amenazado también por las nuevas vías de comunicación que vertebran Inglaterra este-oeste. El exhaustivo estudio de capas y líneas que históricamente han ido configurando el lugar, brillantemente reflejado en una documentación gráfica inédita presentada al lector, permite evaluar y orientar las nuevas actuaciones de forma sostenible, huyendo de recetas inmediatas, buscando alternativas para la coexistencia. Actuaciones que no se centran únicamente en resolver problemas, sino en ampliar y dotar de profundidad al paisaje patrimonial.

El libro se mueve en un terreno realmente atractivo, entre el análisis de lo que existe y las herramientas del proyecto arquitectónico en paisaje, muchas veces desconocidas, pero que la autora nos descubre a partir de la obra de paisajistas, arquitectos e ingenieros. En la segunda parte del texto, estas herramientas se hacen aún más visibles, porque Sagrario F. Raga nos conduce hacia sus propios proyectos, que realiza en el Laboratorio de Paisaje Arquitectónico, Patrimonial y Cultural LAB/PAP. Cuestiones como la geometría, la percepción, la organización a través de líneas y recorridos, se hacen tangibles en el proyecto de la Pasarela para peregrinos del Camino de Santiago en Puente Villarente, en León, o en las propuestas para la Via de la Plata en Castilla y León, itinerario romano que ha dado lugar a uno de los ejes vertebradores de la península ibérica, donde las infraestructuras antiguas y modernas se entrelazan, se enhebran, construyendo un riquísimo paisaje patrimonial a lo largo del tiempo. Donde *a priori* podrían verse problemas o interferencias entre vías, la autora ve nuevas oportunidades para la coexistencia, coexistencia de las nuevas autovías con las vías romanas y caminos medievales, lugares bajo puentes y viaductos, escenas donde ni se ocultan ni niegan las nuevas autovías, sino que construyen una mirada amplia e integradora del patrimonio, una forma de entenderlo de manera realista y sostenible, capaz de asumir nuevas formas de recorrer y entender el paisaje sin abandonar las antiguas. Reclama Sagrario Fernández Raga en su libro que coexistir es existir dos veces y es que las vías e infraestructuras pueden leerse en este libro como canales para la comunicación de la historia, de las personas que habitan el territorio y por lo tanto, como líneas en las que se deposita la memoria.

Carlos Rodríguez Fernández

La Gran Vía de Colón de Granada: reconstrucción del proyecto y obra de una cala urbana, 1891-1931

Roser Martínez Ramos e Iruela. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2021, ISBN 978-84-338-6770-4, formato 14,5 x 24,5 cm, 315 páginas, 25 euros en papel, 10 euros en eBook.

La apertura de la Gran Vía fue una tardía iniciativa de reforma interior que seguía el modelo puesto en marcha en París por Napoleón III y el barón de Haussmann. La operación transformó radicalmente el centro de la ciudad, la antigua Medina, de ahí que haya constituido un atractivo objeto de investigación para muy diversos historiadores.

El profesor de historia económica Manuel Martín Rodríguez realizó una monografía (*La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*, 1986) en la cual analizó la gestación de la obra y sus objetivos. Respecto a la arquitectura histórica desaparecida, el autor hacía propios los comentarios despectivos de los promotores hacia lo que fue destruido, y ni sobre esos edificios ni sobre los nuevos que se construyeron realizó mayores consideraciones, pues eran asuntos que escapaban a su ámbito de investigación. Nos dejó, en cualquier caso, una obra fundamental para entender una iniciativa que, aunque se planteara como altruista y modernizadora (mejora de la salubridad y del tráfico, dinamización de la economía), tenía un trasfondo especulativo similar al de los bulevares de París, aunque finalmente resultó deficitaria para sus impulsores. Entre estos destacaban el empresario azucarero Juan López-Rubio, el arquitecto y promotor Francisco Giménez Arévalo, o la ultraconservadora Abadía del Sacromonte. El punto débil de la investigación de Manuel Martín Rodríguez estuvo en no someter a crítica los argumentos altruistas de los promotores. En Granada había en 1895, según el diario *La Publicidad*, 2.000 habitaciones desalquiladas. Por ello, la propia memoria del proyecto de apertura de la Gran Vía explicaba con inusitada claridad los beneficios que los derribos traerían a los rentistas: “Hasta el propietario de fincas urbanas que sufre hoy de la falta de inquilinos, encontraría desde luego ventajas por la necesidad en que se hallarán 500 familias de buscar nuevo albergue”. Los vecinos expulsados tuvieron que establecerse en casas tan antiguas como aquellas que habitaban en la Medina, haciendo del Albaicín, principal receptor de los desahuciados, un lugar más saturado e insalubre.

El centro de Granada era el producto de las construcciones y reformas urbanas estratificadas a lo largo de los siglos XI al XIX. Constituía un espacio de un inmenso valor histórico y artístico sobre el que se trazó esta avenida con orientación norte-sur. Los derribos no sólo afectarían al ancho de la calzada y a las manzanas en las que se iban a edificar modernos edificios de renta, sino también a las calles anexas, que fueron sometidas a nueva alineación. La Gran Vía sería finalmente una cala de 849 metros de longitud por 60 metros de anchura (20 metros de calzada más los solares a ambos lados). Fueron derribadas cerca de doscientas cincuenta casas, a las que se irían sumando varias decenas más de edificios conforme se iban realineando las calles que desembocaban en ella. Podría decirse que fue destruido más del 20 por ciento de la ciudad histórica. Por fortuna, la Comisión de Monumentos fue autorizada a recopilar información de los principales edificios que iban siendo abatidos.

El erudito Francisco de Paula Valladar en su *Guía de Granada* de 1906 hizo una primera evaluación de lo perdido, sin entrar en consideraciones que pudieran chocar con el consenso que en las élites granadinas había concitado esta obra. Fue el arquitecto madrileño Leopoldo Torres Balbás, a su llegada a Granada en 1923 para ponerse al frente de las obras de restauración de la Alhambra, quien publicó una denuncia del patrimonio perdido como consecuencia de la operación urbana. El tema lo retomó quien escribe estas líneas en el libro *Guía de la Granada desaparecida* (Comares, 1999), donde se estudian los 17 edificios nazaries, mudéjares, renacentistas y barrocos más interesantes destruidos como consecuencia de la operación urbana.

Por otra parte, los nuevos edificios que se levantaron en la Gran Vía han sido objeto de un creciente interés. En 2004 Antonio Gómez-Blanco editó un libro con excelentes dibujos realizados por los alumnos de la Escuela de Arquitectura, de la que es docente (*Dibujar Granada. La Gran Vía de Colón*). Entre los colaboradores de este libro estaba Ángel Isac, destacado investigador de la arquitectura historicista, quien años después se unió a Ricardo Anguita Cantero, especialista en historia urbana del siglo XIX, para publicar el libro *La Gran Vía de Granada: proyecto urbano y arquitectura, 1890-1933* (2020), que profundiza en la arquitectura que se levantó en la flamante avenida, además de realizar un notable esfuerzo de contextualización de la obra en las dinámicas urbanas de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, poniéndola en relación con proyectos similares en Madrid, Barcelona, Bilbao, Córdoba, etc.

Ya en su libro Ángel Isac y Ricardo Anguita se hacían eco de la tesis doctoral que Roser Martínez Ramos e Iruela, profesora de la Escuela Superior de Arquitectura de Granada, defendió en el año 2015: *Memoria de la construcción de la Gran Vía de Colón de Granada. Reconocimiento y caracterización de sus edificios*, la cual ha estado disponible en Internet a través de la plataforma DIGIBUG. Esta minuciosa obra es la que ha servido de base al libro que ahora reseñamos, el cual condensa su larga



y prolija investigación en un volumen que goza de excelente maquetación, una clara organización en capítulos y un completo material gráfico.

La primera parte del libro está constituida por unos capítulos que analizan la gestación de la Gran Vía, las vicisitudes de su realización, los instrumentos legales que la hicieron posible y las infraestructuras, que incorporaron los modernos avances de la ingeniería. Las razones que llevaron a la construcción de la Gran Vía son tratadas de manera muy sintética, pues la autora considera con razón que ya existen solventes publicaciones sobre el tema. También es breve su aproximación a las destrucciones en el patrimonio histórico que ocasionó, y apenas entra en las polémicas que ello suscitó.

A su objeto de estudio propiamente dicho llega en el epígrafe “Reconstrucción de una memoria olvidada”. Comienza con un análisis global del proceso de construcción de los edificios, siempre apoyado en un excelente soporte gráfico, que le permite trazar de manera muy clara las etapas constructivas, la implantación de infraestructuras y los aspectos generales de sus edificios. Son muy interesantes sus análisis de construcciones e instalaciones, materias en las cuales la investigadora es docente. Esto le permite realizar una sólida aportación en unos campos generalmente olvidados o tratados superficialmente en la historia de la arquitectura, donde se atiende más a los aspectos compositivos. La profesora Roser nos descubre cómo desde 1882 la experiencia adquirida en la construcción de los ingenios azucareros y de otros edificios fabriles en la periferia de la ciudad, se tradujo en una modernización de las técnicas constructivas que tuvo fiel reflejo en los edificios de la Gran Vía. Así, se utiliza el hierro, el acero y el cemento armado, aunque ninguno de estos materiales configura una estructura completa. Mientras en los alzados siguen dominando los muros maestros, en los forjados encontramos, además de las tradicionales soluciones de vigas de madera, los nuevos materiales usados según fórmulas muy diversas, que son explicadas y cuidadosamente ilustradas. Llama la atención cómo se aprovechó todo lo que se pudo del derribo de los edificios antiguos, en particular vigas de madera, columnas, piedras, tejas o ladrillos.

En el capítulo de instalaciones comprobamos que estos edificios son receptores de los avances de la segunda revolución industrial, y encontramos en ellos ascensores, cuartos de baño con agua corriente, calefacción central, teléfono y luz eléctrica, que además de una óptima iluminación artificial permitieron la introducción de electrodomésticos.

El análisis está también muy atento a la distribución y uso de los espacios. Para estos inmuebles de renta se unieron fincas que permitieran implantar edificios amplios, con sus patios de luces y ventilación destinados a las dependencias accesorias, mientras los salones y habitaciones principales miraban a la avenida con sus balcones perfectamente alineados. Es muy de agradecer la pedagógica exposición a modo de glosario ilustrado que hace de las variadas soluciones que podemos encontrar en la resolución de las fachadas, tanto de sus elementos funcionales como de los meramente ornamentales.

Tras esos capítulos de carácter general, obligados para situar en su lugar y en su tiempo la arquitectura, y comprenderla en sus aspectos compositivos, constructivos y funcionales, se encuentra el capítulo “Registro del patrimonio heredado y desaparecido”, que es un catálogo de los edificios que se levantaron en la Gran Vía entre 1895 y 1931. Incluye tanto los 42 que todavía están hoy en pie, como los 10 que fueron reemplazados por nuevas construcciones especulativas en los años del Desarrollismo.

Este catálogo ocupa la mitad del libro y constituye una aportación impagable. Es al llegar a estas páginas cuando comprendemos por qué el libro tiene formato de guía, o sea, es un volumen estrecho de cómodo manejo en la calle. En efecto, el libro invita a recorrer la avenida deteniéndose ante cada finca para conocer qué hay o que hubo en ella. Cada edificio está acompañado de un plano con unos datos básicos (superficie, fecha de construcción, arquitecto, promotor...), unos códigos para comprender su función, estructura e instalaciones, planos e imágenes tanto antiguas como modernas. La lectura del texto con todos estos datos a la vista resulta, pues, muy pedagógica. Se tiene, además, el buen criterio de no asignar el mismo número de páginas a todos los edificios, como ocurre en muchas guías de arquitectura, y se dedica más o menos espacio a cada inmueble según su interés.

Al leer el catálogo se comprueba que la mayoría de los proyectos correspondieron a unos pocos arquitectos locales de formación académica, cuya arquitectura es correcta y convencional dentro de los parámetros del periodo: Ángel Casas, Juan Monserrat y Vergés, Francisco Jiménez Arévalo, Modesto Cendoya, Matías Fernández Figares, José Felipe Jiménez Lacal y Francisco Prieto-Moreno y Velasco. Hay que decir que ninguno de estos arquitectos ocupa un lugar relevante en la historia de la arquitectura española, aunque sí son los autores de los principales hitos arquitectónicos de la Granada de la época, todos ellos reflejo de las tendencias contradictorias que se dieron en aquellos años, tales como el monumentalismo clasicista, el regionalismo con rasgos mudéjares, el neomedieval de los edificios religiosos, la imitación de los prestigiosos modelos parisinos y un epidérmico modernismo. Pero también participaron algunos arquitectos foráneos que realizaron edificios más atrevidos que sus colegas locales, como el inmueble “modernista” n.º 29 que diseña el arquitecto catalán Federico Arias Rey; o el clasicista Banco de España, del madrileño Secundino Zuazo Ugalde.

En el encuentro la calle Reyes Católicos la arquitectura alcanzó más monumentalidad en un deseo de dar al centro urbano aires de gran ciudad. El Hotel Colón, con su cúpula de aspecto parisino en la esquina, fue concebido para uso hostelero, pero acabó siendo un inmueble de renta como la mayoría de los edificios de la avenida, lo cual demuestra un error de cálculo de los promotores, entre los que estaba el banquero Manuel J. Rodríguez Acosta. Frente a él se levantó un edificio que copiaba el diseño de la sede en París de la Compañía de Aguas de Nueva York, inmueble que diseñara Morin-Gostiaux y que obtuvo el primer premio del concurso municipal de fachadas de 1899 en la capital francesa. La versión adaptada del arquitecto Ángel Casas se ve hoy revalorizada por el hecho de haber desaparecido el modelo parisino.

Si alguna construcción tuvo aspiraciones monumentales y resultó absolutamente fallida, esa es la iglesia del Sagrado Corazón, donde la restaurada orden de los jesuitas quiso mostrar su fuerza implantando el primer edificio de la flamante avenida. Sin embargo, el arquitecto Juan Monserrat y Vergés no supo aprovechar la oportunidad y la extraña iglesia neogótica de ladrillo visto no logró enriquecer la brillante trayectoria de la arquitectura religiosa granadina. Entre los edificios de la Gran Vía cuya pérdida más cabe lamentar está el Coliseo Olympia, del arquitecto Matías Fernández Figares. Este edificio, construido en 1920, fue testigo privilegiado del ascenso del cine como espectáculo de masas en detrimento del teatro.

En el catálogo también comprobamos cómo la especulación no solo se ha traducido en el derribo de edificios, sino también en el añadido de plantas a algunos de los existentes, en ocasiones desfigurando dramáticamente su composición, como ocurre en el ya citado edificio de aire modernista diseñado por Federico Arias Rey, o como ha pasado en fechas más recientes con la fachada del antiguo convento de Santa Paula.

Desgraciadamente, la relativa armonía compositiva que presentaba la Gran Vía (altura, ordenación de ventanas, alineación de cornisas, materiales constructivos...) fue brutalmente destruida por edificios especulativos en los últimos años del franquismo, particularmente en el tramo sur, donde se quiso hacer un remedo de centro financiero. Como señala Roser, solo entre 1970 y 1973, fueron derribados siete edificios en la acera de los números pares para construir inmuebles con un "patente desequilibrio de escalas y proporciones". Ello lo deja patente en las páginas 26-27 con unos elocuentes montajes que muestran el crecimiento en altura que han sufrido los solares de los edificios demolidos, así como el añadido de plantas en algunos de los existentes.

En fin, nos encontramos con un libro espléndidamente editado que contribuye al conocimiento de un capítulo clave de la historia de la ciudad de Granada, el cual es a su vez una destacada página del urbanismo y la arquitectura españolas del periodo.

Juan Manuel Barrios Rozúa

