

CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

doctoranda: ANA DEL CID MENDOZA

director de la tesis: JUAN CALATRAVA ESCOBAR

UNIVERSIDAD DE GRANADA

programa de doctorado: EXPRESIÓN GRÁFICA, CARTOGRAFÍA Y PROYECTO URBANO

línea de investigación: PATRIMONIO HISTÓRICO Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA



Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales

Autora: Ana del Cid Mendoza

ISBN: 978-84-9125-332-7

URI: <http://hdl.handle.net/10481/42149>



UNIVERSIDAD DE GRANADA

programa de doctorado: EXPRESIÓN GRÁFICA, CARTOGRAFÍA Y PROYECTO URBANO

línea de investigación: PATRIMONIO HISTÓRICO Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

título de la tesis: CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD.
GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

doctoranda: ANA DEL CID MENDOZA

director de la tesis: JUAN CALATRAVA ESCOBAR

fecha: NOVIEMBRE DE 2015

COMPROMISO DE RESPETO DE LOS DERECHOS DE AUTOR

La doctoranda, Ana del Cid Mendoza, y el director de la tesis, Juan Calatrava Escobar, garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por la doctoranda bajo la dirección del director de la tesis y, hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones.

Granada, noviembre de 2015

El director de la tesis, Juan Calatrava Escobar

La doctoranda, Ana del Cid Mendoza

Tesis doctoral titulada *CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD. GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO*, realizada por Ana del Cid Mendoza bajo la dirección de Juan Calatrava Escobar en la Escuela de Posgrado de la Universidad de Granada

Quiero expresar mi más sincera gratitud...

A todas aquellas personas que, desde diversas instituciones, archivos y bibliotecas, en Granada, Madrid, Roma y Nueva York, han colaborado para que esta Tesis sea ya una realidad. Entre ellas, envío un sentido agradecimiento al Doctor Mario Ruiz Morales, antiguo director de la sede del Instituto Geográfico Nacional en Granada, quien no sólo me animó a convertir en una auténtica investigación lo que por entonces era poco más que profundo interés por la cartografía histórica, sino que generosamente me proporcionó un preciado material documental y bibliográfico para que así lo hiciera. Debo destacar también al Doctor Emilio Molero, profesor de la Universidad de Granada, quien cordialmente ha atendido mis continuas consultas acerca del funcionamiento de los S.I.G. Dedico, asimismo, un especial recuerdo a Eulalia Beltrán, ayudante del Archivo Municipal de Granada, por su paciente y eficaz atención a mis requerimientos.

A los Doctores Guido Zucconi, profesor de la Università IUAV di Venezia, y José Rosas, profesor de la Pontificia Universidad Católica de Chile, por haber aceptado amablemente la invitación a revisar esta Tesis para su mención internacional e informar sobre ella de manera tan favorable y detallada, aportando además su experta visión acerca de las posibilidades futuras de esta investigación.

A los Doctores María Margarita Segarra, profesora de la Università degli Studi Roma Tre, y Jorge Otero, profesor de la Columbia University in the City of New York, quienes tutoraron mis periodos de investigación en sus respectivas universidades. Ambos me proporcionaron orientaciones y consejos particularmente provechosos para mi trabajo, me permitieron asistir a sus clases y disfrutar de ellas e hicieron posible que mis estancias en sus departamentos resultaran extraordinarias e inolvidables. Hago extensivo este agradecimiento al Doctor Andrew Dolkart, por sus directrices para comenzar mis indagaciones acerca de la cartografía histórica de Nueva York, y al arquitecto Alberto Sánchez, quien se ha convertido en mis ojos y mis manos en los archivos de esa ciudad durante los últimos meses.

A mis colegas del Área de Composición Arquitectónica David Arredondo y Paco García, investigadores y compañeros ejemplares, por representar un modelo de referencia para mí y haber sido incondicionalmente generosos conmigo durante los últimos cuatro años.

A Salvador Algarra y José Miguel Gómez Acosta, a pesar de que ambos se empeñen en que nunca y por nada les dé las gracias. Esta Tesis es deudora de su entusiasmo e implicación, y de su participación activa: han leído, opinado, corregido, mejorado... Han estado a mi lado en los momentos más difíciles y en los más satisfactorios de este agitado periplo.

A mi querido maestro, Juan Calatrava, quien además de acogerme sin reservas como becario de investigación del Área de Composición Arquitectónica y regalarme, así, tan gratificante experiencia profesional y personal, es siempre (y con todos) el director, el colega y el amigo perfecto. En él he encontrado el apoyo intelectual, la orientación exacta, la atención permanente, la comprensión, la fuerza y la valentía necesarias que han hecho posible esta Tesis.

A mi novio, Pablo, por sus valiosísimas y continuas aportaciones al desarrollo de mi investigación y, por encima de todas ellas, por ser ese compañero de viaje leal, paciente e incansable que hace mis días mejores.

A mi sobrino, Miguel, quien a sus nueve años, lleno del cariño y la bondad que le caracterizan, ha sabido entender la importancia que para mí tiene este trabajo, perdonar mis desatenciones y transmitirme todo su apoyo.

A mis padres,
modelo de esfuerzo y superación incesantes,
con todo mi amor y admiración.

CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD
GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

Ana del Cid Mendoza

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	[I]
Consideraciones sobre las representaciones cartográficas	21
Las razones de la “historia de dos ciudades”	32
La reinterpretación cartográfica como herramienta de análisis	37
Resumen	38
LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA CIUDAD HISTÓRICA.	
CASO DE ESTUDIO: GRANADA	43
La historia dibujada. Una reinterpretación gráfica desde la Granada prerromana a la ciudad nazarí	45
La imagen de Granada durante la Antigüedad y la Edad Media	89
“Retratos de ciudad”: las vistas perspectivas de Granada en los siglos XVI y XVII	103
Un “plano” que no lo es: la <i>Plataforma</i> de Ambrosio de Vico	129
La Granada que pudo ser. Mapas y planos como herramienta para la planificación urbanística (I)	149
Interludio: Granada en la cartografía militar del siglo XIX	167
La Granada que pudo ser. Mapas y planos como herramienta para la planificación urbanística (II)	193
El mito de la Granada oriental	269
LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA METRÓPOLIS CONTEMPORÁNEA.	[II]
CASO DE ESTUDIO: NUEVA YORK	305
Los mapas de los exploradores (1524-1621)	311
La cartografía primitiva de Fort Amsterdam (1621-1647)	317
La imagen del puesto comercial neerlandés (1647-1664)	329
La Nueva York británica. Mapas y planos de la ciudad en tiempos de paz (1664-1765)	341
La cartografía de Nueva York durante los conflictos con Inglaterra (1765-1783)	369
La Nueva York estadounidense. El periodo de ajuste y reconstrucción de la ciudad (1783-1811)	439
El prototipo bidimensional: <i>The Commissioners’ Plan</i> (1811)	469
CONCLUSIONES	
Análisis de resultados	507
Conclusiones	509
ABSTRACT	515
APÉNDICES	[III]
A 01: Transcripción de la <i>Plataforma de Granada</i> de Ambrosio de Vico	533
A 02: Transcripción del <i>MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA</i> de Francisco Dalmau	537
A 03: Transcripción del <i>PLANO DE GRANADA</i> de 1909 del Instituto Geográfico y Estadístico	553
RELACIÓN DE FIGURAS	
Figuras sobre Granada	573
Figuras sobre Nueva York	591
BIBLIOGRAFÍA	
Bibliografía general	613
Bibliografía específica sobre Granada	637
Bibliografía específica sobre Nueva York	652

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

CONSIDERACIONES SOBRE LAS REPRESENTACIONES CARTOGRÁFICAS

La tesis doctoral que a continuación se presenta es una investigación sobre la estrecha relación que existe entre la evolución histórica de dos ciudades, Granada y Nueva York, – representativas de dos modelos de dinámicas urbanas completamente distintos– y el modo en que ambas urbes destilaron paralelamente a ese proceso de “creación y puesta en marcha” una determinada representación, una cierta imagen de sí mismas, que se plasmó sobre todo – aunque no exclusivamente: a lo largo de este trabajo quedará clara la importancia de otro tipo de cristalizaciones del imaginario, tales como vistas pictóricas o representaciones literarias– en documentos cartográficos, es decir, en mapas y planos.

El punto de partida y el hilo conductor de esta investigación es el convencimiento, presente en múltiples estudios de historia urbana de las últimas décadas, de que esta interrelación entre ciudad construida e imaginario urbano actúa en los dos sentidos y tiene efectos en ambas direcciones; lo que quiere decir que la cartografía urbana no se limita a reflejar pasivamente una realidad objetiva que existiría de manera exterior a ella, sino que, al configurar una idea de ciudad que cristaliza en el ámbito del imaginario, actúa a su vez de manera activa sobre la configuración misma de esas urbes, no ciñéndose a “representar” en el sentido estricto del término.

Mapas y planos urbanos son visualizaciones mediadoras entre la realidad y la abstracción, que pueden constituir terrenos privilegiados a la hora de observar la superposición de capas históricas presente en ese palimpsesto que es toda ciudad, como planteaba Walter Benjamin al comparar el trabajo del historiador de lo urbano con el del arqueólogo, el cual debe combinar siempre el análisis individual de cada capa de sedimento histórico con la visión global de la potencia completa de los estratos¹. De hecho, la metáfora del palimpsesto permitía a Benjamin evocar la coexistencia tensa y forzada de diversos lechos de tiempo y de memoria en una misma realidad urbana, y no es en absoluto casual que el filósofo alemán soñara con una película compuesta únicamente a partir de imágenes tomadas de los planos de París².

Después de las palabras pioneras de Benjamin, que son hoy de más actualidad que nunca, la

1 "El recuerdo real debe suministrar al mismo tiempo una imagen de eso que recuerda, como un buen informe arqueológico no indica tan sólo aquellas capas de las que proceden los objetos hallados, sino, sobre todo, aquellas capas que antes fue preciso atravesar" (Walter Benjamin, *Imágenes que piensan*, Obras, vol. IV, I, Madrid, Abada Editores, 2009, p. 350. Vid. Juan Calatrava, "Fragmentos de ciudad. El París caleidoscópico de Walter Benjamin", *Iluminaciones. Revista de arquitectura y pensamiento*, 4, 2011, pp. 11-32.

2 "¿No puede hacerse un film apasionante a partir del plano de París, del desarrollo en orden temporal de sus distintas configuraciones, del condensar el movimiento de sus calles, sus bulevares, sus pasajes y sus plazas a lo largo de un siglo en el espacio de una media hora? Y ¿no es ese el trabajo del *flâneur*?" (Walter Benjamin, *Obra de los pasajes*, C 1, 9, en *Obras, libro V / vol. 1*, Madrid, Abada editores, 2013, p. 169).

trascendencia epistemológica que se oculta, en capas superpuestas, detrás de toda tentativa humana de representación de su territorio o de su entorno nos la recuerda también, por ejemplo, Stephen Hall, cuando afirma que: "Leer un mapa representa un profundo acto de fe. Fe en quien elabora el mapa, en las tecnologías de medición (y la ciencia que las sustenta), en la idea del mapa –que ese mosaico de límites y símbolos se corresponde verdaderamente con el espacio de lo que venimos en llamar mundo real"³.

Del mismo modo, en su conocido libro *Esferas*⁴ –cuya influencia en las Escuelas de Arquitectura ha sido, por cierto, verdaderamente notable en los últimos años– Peter Sloterdijk lamenta que la cultura occidental no posea un libro sobre la historia, los conceptos y la epistemología del espacio que pueda equivaler a la trascendencia para el tiempo, del *Sein und Zeit* (*Ser y Tiempo*) de Martin Heidegger. Un libro que, siempre según el filósofo alemán, podría muy bien haberse titulado *Sein und Raum* (*Ser y Espacio*) y en el que las cuestiones de la representación mental y visual del espacio habrían debido tener un papel muy relevante.

Podríamos recordar también, en este momento inicial, cómo la fuerza y la densidad conceptual de la imagen del mapa ha sido históricamente bien comprendida en el ámbito artístico y literario. Viene enseguida a la mente, por ejemplo, la figura de Robert Louis Stevenson: el escritor escocés no sólo articuló en torno a un mapa uno de los relatos clave de la modernidad literaria, *Treasure Island*, sino que, cuando trató de describir su casa ideal, no dejó de señalar que en su habitación de trabajo debería de haber una gran mesa destinada únicamente a mapas y planos de todo tipo⁵.

La pasión cartográfica constituye también el tema del, tantas veces citado, relato de Jorge Luis Borges que narra la existencia de un imperio cuyos habitantes eran tan apasionados por la cartografía que llegaron a realizar un mapa a escala 1:1 que cubría por completo el territorio real⁶. O, sin salirnos del campo literario, merece la pena evocar todas las implicaciones que encierra la ironía con la que Jonathan Swift –conocido cartógrafo de territorios imaginarios en sus *Gulliver's Travels*– criticaba la capacidad inventiva de los cartógrafos de su época para rellenar los amplios espacios sobre los que aún se carecía de todo conocimiento: "So geographers, in Africa maps, / with savage-pictures fill their gaps, / and other inhabitable downs / place elephants for want of towns"⁷. Unos irónicos versos que nos permiten, además,

3 Stephen S. Hall, *Mapping the next millenium: the discovery of new geographies*, New York, Vintage, 1993, p. 369 *vta*. Vid. Gabriel Carrascal, "El lugar de la cartografía", *Cuadernos de Proyectos Arquitectónicos*, 3, 2012, pp. 44-49. La cita en p. 48. Accesible online en <http://polired.upm.es/>.

4 Peter Sloterdijk, *Esferas I: Burbujas, Microferología*, Madrid, Siruela, 2003; *id.*, *Esferas II: Globos, Macroferología*, Madrid, Siruela, 2004.

5 R. L. Stevenson, *The Ideal House*, 1884 (trad. esp. *La Casa ideal*, Madrid, Hiperión, 1998, pp. 13-22). Vid. Juan Calatrava, "Edificios, ciudades, textos. Sobre arquitectura y literatura", en Juan Calatrava y Winfried Nerdinger (eds.), *Arquitectura escrita*, Madrid, Círculo de Bellas Artes, 2010, pp. 15-34.

6 Jorge Luis Borges, "Del rigor en la ciencia", en *Historia universal de la infamia* (2ª ed.), Buenos Aires Emecé Editores S.A., 1954, pp. 131-132. Vid. Cristina Grau, *Borges y la arquitectura*, Madrid, Cátedra, 1989; José R. Dadon Benseñor, "Borges, los espacios geográficos y los espacios literarios", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VII, 2003, pp. 133-156.

7 "Geógrafos que en mapas africanos / con cuadros de salvajes llenan vanos, / y meten en desiertas soledades / elefantes a falta de ciudades" (Jonathan Swift, *On Poetry: a Rhapsode*, 1733; trad. J. L. Arantegui, cit. en Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo*,

recordar todavía hoy hasta qué punto una de las virtualidades de cualquier representación cartográfica es precisamente el servir de negativo o de radiografía del nivel de conocimiento de una época concreta sobre una realidad espacial –territorial o urbana– dada.

Los ejemplos podrían multiplicarse hasta llegar a componer una tesis doctoral específica (que, que sepamos, no existe aún, pese a las numerosas e importantes contribuciones parciales) sobre la presencia de la metáfora cartográfica en la historia cultural, pictórica o literaria. Y es que la cartografía, la elaboración de mapas en el sentido más amplio, ha ejercido siempre una enorme fascinación sobre el público en general pero además, muy específicamente, sobre los arquitectos.

Ello es algo que se debe, sin duda, al carácter esencialmente polisémico y multiforme de cualquier documento cartográfico y a su especial versatilidad a la hora de su utilización histórica. Por una parte, los mapas y planos pueden ser portadores de una información objetiva de altísima utilidad para trazar la evolución histórica de las ciudades, información que resulta además imprescindible en campos tan dispares como el planeamiento urbano, las estrategias de control del territorio o la disciplina militar, por no hablar de la propia economía inmobiliaria de las ciudades. Los planos urbanos son portadores de informaciones explícitas. Estudiándolos en detalle podemos seguir –si la secuencia es lo suficientemente continua– la evolución histórica del parcelario, del callejero, de los espacios públicos, de la toponimia, de las ampliaciones o reducciones del casco urbano, de los ensanches o la creación de partes nuevas de la ciudad, de las infraestructuras y las vías de comunicación. En los planos de ciudades puede leerse, en negativo, la historia de los conflictos y de las tensiones que constituyen el esqueleto de la evolución de las ciudades.

Por otra parte, sin embargo, los planos de ciudades no dejan de ser siempre evocaciones convencionales de la realidad, construidas a partir de códigos culturales y formales que los constituyen y los explican y que son los canales por los que se vierten en una imagen las concepciones espaciales de una sociedad o de un momento histórico dado: y, en este sentido, los mapas y los planos no son meros soportes pasivos de datos que estarían objetivamente "ahí fuera", en la "realidad", sino verdaderos conformadores de esa misma realidad, productos en los que cristaliza toda una filosofía de las relaciones entre el hombre y su entorno.

Y, por último, no podemos olvidar que a menudo se trata de objetos de una singular belleza estética, apreciable en sí misma más allá de la mera funcionalidad práctica de sus datos objetivos. Los mapas y planos forman parte también, en este sentido, de la compleja historia del coleccionismo de obras de arte y de *curiosia*, desde las *Wunderkammern* renacentistas y manieristas hasta los museos contemporáneos. Sin olvidar que, con frecuencia, han concitado la actividad de algunos de los más grandes artistas de la historia y se han convertido en imágenes clave de obras maestras de las artes plásticas, recordándonos la continua intercambiabilidad y diálogo entre planos en sentido estricto y vistas urbanas (baste mencionar los nombres de

Leonardo y sus dibujos de paisaje o su plano urbano de Imola, El Greco y su vista de Toledo o la presencia de mapas en muchas de las obras maestras de Vermeer sobre la ciudad de Delft).

Desde este último punto de vista, la presente tesis es altamente deudora de la labor historiográfica pionera del estudioso napolitano Cesare de Seta, cuya incesante labor, plasmada en multitud de libros, artículos y reuniones científicas y publicaciones colectivas debidas a su iniciativa (*vid.* Bibliografía) ha sido esencial para que la historia de la imagen de la ciudad haya ido configurándose como un saber constitutivo de la más global historia urbana, pero al mismo tiempo dotado de autonomía metodológica y objetual.

Podemos estar así, quizás, en mejor situación para entender todas las implicaciones de una de las acepciones más importantes del término *cartografía*, la elaborada por la Cartographic International Association en 1966: “Conjunto de estudios y de operaciones científicas, artísticas y técnicas que, a partir de los resultados de observaciones directas o de la explotación de una documentación, intervienen en la elaboración, análisis y utilización de cartas, planos, mapas, modelos en relieve y otros medios de expresión, que representan la Tierra, parte de ella o cualquier parte del Universo”. Al entender, pues, la cartografía, de manera sencilla, como el arte y ciencia de trazar mapas, es fácil encontrar el origen primero de la fascinación que despierta, puesto que de alguna manera el valor objetivable y práctico que proporcionan los mapas se combina con una apreciación subjetiva de los mismos basada en consideraciones acientíficas. Dichas consideraciones, que podríamos denominar vagamente como histórico-culturales y estéticas, son las que nos ayudan a definir una imagen cartográfica concreta como parte fundamental del espíritu de una época. Y, yendo aún un poco más lejos, nos permiten reconocer las particularidades estéticas y técnicas de un mapa como ejemplo tangible y vivo de un momento de la historia. Del mismo modo que somos capaces de valorar el legado construido de una determinada época, la representación amplia que de esa misma etapa ha quedado grabada en su cartografía es, además de un instrumento de conocimiento específico del mundo físico, un instrumento de conocimiento emocional, artístico y filosófico de una era.

En suma, la extraña y multifocal relación que se establece entre una realidad física mensurable y aquella otra realidad que se codificaba sobre el papel mediante la representación, el manejo de las escalas, la delicadeza y precisión del trazo o el poder de evocación de la toponimia, hacen tanto de los mapas territoriales como de los planos urbanos objetos sin parangón, cuyo sentido completo remite al mismo tiempo a numerosas categorías del pensamiento humano, todas las cuales han de ponerse a contribución en una visión conjunta si se quiere llegar a una comprensión científica de los mismos.

El proceso de realización de mapas o planos parte de la búsqueda y selección de complejos paquetes de información, referentes a diversos aspectos geográficos, elaborados a partir de fuentes variadas, que más tarde son sintetizados hasta obtener unos resultados consistentes y precisos que son trasladados, mediante técnicas cada vez más complejas de representación gráfica, a soportes que vehiculan esta información codificada. Así, las técnicas y habilidades del diseño cartográfico, capaces de conseguir representar con fidelidad una determinada realidad, han ido evolucionando a lo largo de la historia según las necesidades del momento, es decir, según aquello que cada sociedad demandaba de un mapa. La correcta interpretación del mapa ha sido, por tanto, uno de los principales objetivos de los cartógrafos. La destreza

manual, unida a unas técnicas de diseño gráfico que permiten simplificar y sistematizar la información objetiva por medio de símbolos, líneas y colores, han permitido conseguir tal objetivo pero, al mismo tiempo, han logrado crear un campo de representación que, además de su valor meramente científico o artístico, posee un enorme valor histórico y sociológico.

En este sentido, examinar los albores de la cartografía contemporánea, es decir, los primeros mapas y planos urbanos producidos por instituciones cartográficas oficiales a partir de la segunda mitad del siglo XVIII o comienzos del XIX, supone enfrentarse a un enorme caudal de información, esencial para entender la evolución del paisaje (urbano y natural) hasta nuestros días. Dichos documentos cartográficos proporcionan un material inestimable para entender aspectos clave de un tiempo concreto, puesto que una concepción de la cartografía encuadrada dentro de una perspectiva epistemológica impide concebir los mapas simplemente como una representación analógicamente mimética de una realidad física, diferenciada de ella sólo por simple reducción a escala en una forma plana. Dicho de otro modo, una definición de cartografía en la que los aspectos científicos, artísticos y tecnológicos son concurrentes, nos ha de llevar a admitir que la información cartográfica guarda en sí misma las claves del registro global de una época.

Es necesario, por ello, reivindicar la función activa de planos y mapas. A los documentos cartográficos podrían aplicarse las mismas reflexiones que recientemente se han realizado a propósito de los estudios sobre historia del paisaje⁸: al igual que no existe un "paisaje" sin la mirada de quien lo mira, puede decirse también que, desde el punto de vista conceptual, el mapa construye y no meramente refleja la realidad de cuya imagen es portador.

El mapa territorial o el plano urbano no son, en realidad, otra cosa que espacios subrogados que operan mediante el mecanismo intelectual de la abstracción de entre la complejidad de lo real. Elemento clave de los mismos es, por tanto, el proceso de selección: la decisión clave de qué ha de aparecer explícito en el mapa y qué ha de perderse en este filtrado. Es obvio, así, que el interés de un mapa reside en lo que calla además de en lo que dice, y en ese sentido está claramente emparentado con los mecanismos de la memoria, con esa dialéctica esencial del proceso histórico que es la que se establece entre memoria y olvido, tan clarividamente analizada por Marc Augé⁹, entre otros. Podrían ser también muy pertinentes en este punto las reflexiones de Manfredo Tafuri sobre la historia como un puzzle de piezas de diversa naturaleza, de fragmentos que cuentan diferentes historias parciales, que correspondería al historiador recomponer¹⁰.

El indiscutible auge de los estudios sobre cartografía urbana que se ha registrado aproximadamente en las tres últimas décadas presenta, sin duda, un aspecto cuantitativo,

8 Vid. Javier Maderuelo, *El paisaje. Génesis de un concepto*, Madrid, Abada editores, 2005.

9 Marc Augé, *Les formes de l'oubli*, Paris, Payot, 1998.

10 Traducción de la autora: "El acto crítico consistirá en una recomposición de los fragmentos, una vez historizados: en su nuevo 'montaje'" (Manfredo Tafuri, "Il progetto storico", en *La Sfera e il Labirinto. Avanguardie e architettura da Piranesi agli anni '70*, Torino, Einaudi, 1980, p. 20)

que es el primer dato que salta a la vista. Los mapas, planos urbanos y otras representaciones gráficas, artísticas o literarias de los espacios urbanos han llamado de manera creciente la atención de los historiadores de la ciudad y ocupan un espacio cada vez mayor y con carácter cada vez más protagonista en todos los elencos de investigaciones urbanas y en todos los repertorios bibliográficos. Pero, con ser importante esta acumulación en cantidad, mucho más lo es –de hecho, constituye el punto de partida y el fundamento mismo de la presente tesis doctoral– el gran cambio cualitativo que se ha registrado en la consideración y evaluación de toda esta familia de documentos.

En efecto, el desarrollo de los estudios de cartografía urbana no puede dissociarse de la propia evolución conceptual y epistemológica que ha sufrido la idea misma de *historia urbana*. La manera de entender la historia de la ciudad no ha sido inmune a la profunda revisión historiográfica que ha terminado por poner en crisis el Gran Relato de la modernidad, la visión teleológica de la historia acuñada en los años heroicos del Movimiento Moderno¹¹. Este proceso de cuestionamiento ha sido tan relevante que ha tenido consecuencias insospechadas que se han sucedido en cascada: específicamente en nuestro terreno, no sólo nos ha permitido, por supuesto, revisar por completo nuestras ideas acerca de la arquitectura del siglo XX, sino que también ha hecho posible desbloquear el modo de entender la historia urbana en su relación con la historia de la arquitectura y abrir el campo a una visión mucho más rica, compleja y articulada.

Así, hasta hace bien poco las investigaciones urbanas de los historiadores de la economía, de la política, de lo social o de la demografía constituían un terreno propio de la Historia cuyos logros, en general, eran desconocidos por quienes, desde el terreno de la arquitectura o de la historia del arte, abordaban la evolución urbanística primordialmente como una historia del diseño urbano, del planeamiento y de sus realizaciones, es decir, básicamente de la construcción material de la ciudad. Al margen de todo ello, algunos estudiosos de la literatura, la pintura, la fotografía o el cine (además de, por supuesto, los especialistas en cartografía histórica urbana) comenzaban a encontrar un amplio campo de investigación en el estudio de las representaciones urbanas en sus respectivos ámbitos.

En gran medida, es la confluencia y el inicio de un fructífero intercambio entre estas grandes líneas de investigación lo que ha hecho posible el alumbramiento de una nueva idea mucho más abierta y global de la historia urbana. Y cada vez resulta más evidente que las posibilidades de contribución de la cartografía urbana a una historia de la ciudad mucho más articulada y de miras más amplias han sido, hasta hace bien poco, minusvaloradas. Desde el momento en que los planos de ciudades han dejado de verse exclusivamente como portadores de información para pasar a estudiarse como objetos de investigación en sí mismos, en cuanto que cristalizaciones privilegiadas de las visiones de lo urbano en una cultura o en un momento histórico determinado, se ha abierto el camino para entender los estudios sobre cartografía urbana y representación de la ciudad como una parte esencial de esa Historia

11 Maria Luisa Scalvini y Maria Grazia Sandri, *L'immagine storiografia dell'architettura contemporanea da Platz a Giedion*, Roma, Officina, 1984; Panayotis Tournikiotis, *La historiografía de la arquitectura moderna*, Madrid, Maira–Celeste, 2001.

Urbana renovada.

Sin duda, el primer y necesario paso para esta renovación ha sido el gran trabajo documental realizado en los últimos tiempos, el cual ha hecho posible el establecimiento de corpus y de inventarios de fuentes cartográficas (y también, en sentido más amplio, de iconografías urbanas completas). Aunque no es una labor ni mucho menos culminada, es la base que ha hecho posible la aparición reciente de todo un cúmulo de estudios individuales y colectivos cuyo rasgo común es no relegar a la iconografía cartográfica al papel ancilar de mero comentario o complemento de un discurso histórico elaborado externamente, sino considerarla como una fuente primaria de pleno derecho, como objeto histórico y cultural digno de la más amplia atención historiográfica. Quizás la empresa colectiva que mejor puede dar cuenta de estos avances de conocimiento es la monumental *History of Cartography*, de la Universidad de Chicago, actualmente en curso de publicación pero cuyos volúmenes ya aparecidos constituyen no sólo un compendio monumental de saber histórico-cartográfico sino una atenta y continuada reflexión metodológica sobre el lugar de los mapas y planos en el seno de un nuevo proyecto histórico.

Otro síntoma de este nuevo panorama lo constituye la aparición de revistas especializadas que abordan la historia de la cartografía desde parámetros estrictamente históricos y ya por completo ajenos al mundo de los coleccionistas o de los anticuarios: ahí están los ejemplos de *Imago Mundi*, *Mappemonde*, *Le monde des cartes*, *Cartography and Geographic Information Sciences*, *e-Perimtron*, etc. Del mismo modo, una simple ojeada a los índices de publicaciones de temática urbanística pero no estrictamente especializadas en cartografía (citemos, por ejemplo, sin ningún afán de exhaustividad, revistas como *Geocritica*, *Scripta Nova*, *Urban History*, *Storia Urbana*, *EGA*, *CT/Catastro*, etc.) revela de inmediato un continuo aumento cuantitativo y cualitativo de los estudios sobre esta materia.

Si, como ya se ha señalado, el mapa/plano es un documento polisémico por excelencia, de ello se sigue la necesidad ineludible, para su estudio, de un planteamiento interdisciplinar, acorde con la gran variedad de autores, condiciones de realización, finalidades y usos posibles de la cartografía urbana. En el documento cartográfico puede encontrarse una amplísima variedad de motivaciones (celebrativas, políticas, religiosas, científicas, militares, artísticas, económicas, demográficas y, por supuesto, simplemente urbanísticas), de autores (cartógrafos profesionales, geógrafos, ingenieros civiles, ingenieros militares, arquitectos, artistas...) o de soportes¹² y, por ende, modos de uso, de contemplación y de consulta (grandes pergaminos, papel, soporte mural, formatos enrollables, desplegados, incorporados a la arquitectura como elementos murarios...; conservados en el secreto de los archivos o consultables libremente por un público amplio, etc.). Todo ello hace que los campos del saber que deben ponerse a contribución para la correcta comprensión del significado de un documento cartográfico sean

12 Procede aquí recordar la etimología misma de la palabra *mapa*, derivada de la expresión latina *mappa mundi*, es decir, "el paño del mundo", que nos evoca la indisoluble relación entre aquello que se representa y el soporte material que vehicula dicha representación. Del mismo modo, la palabra *plano* alude a la idea de representación bidimensional, lo que deja de relieve lo incongruente de la expresión *plan-relief*.

igualmente amplios.

El plano urbano puede –es lo que con más frecuencia hace– reflejar de manera más o menos fidedigna una realidad existente. Pero también puede ser portador de futuro, visualizar las aspiraciones a una transformación del espacio urbano, anticipar una realidad soñada (e incluso confundir la realidad con el deseo, como ocurre en el plano de Madrid de Espinosa de los Monteros, que representa como totalmente edificado el Hospital de Atocha de Sabatini que nunca se llegó a concluir). Por supuesto, habría también que incluir en este apartado a las múltiples cartografías imaginarias generadas por los relatos utópicos, de los que esta tesis no se ocupa.

Pero la cartografía urbana puede convertirse también, en ocasiones, en instrumento de ciertas estrategias de pervivencia de una imagen de la ciudad en la larga duración, por encima de los desarrollos históricos de la corta duración. Granada ofrece un ejemplo palpable de ello: la famosa *Plataforma* de Ambrosio de Vico, que es objeto de análisis detallado en esta tesis, no sólo nos revela el estado de la ciudad a finales del siglo XVI, sino que también congela esa imagen para los dos siglos venideros. Este plano impregnado de sacralidad constituyó, de hecho, la mejor representación de las aspiraciones de las élites granadinas de destilar la imagen de una ciudad sagrada, inmóvil en su beatífica relación con la divinidad (como el Toledo pintado por El Greco) y ajena a los avatares de la historia humana. Del análisis de éste y de otros ejemplos similares se deduce con claridad una exigencia metodológica: la necesidad de una confrontación continua entre la estabilidad fijada por la imagen cartográfica y el fluir incesante de la historia de las ciudades.

En este mismo sentido, cabe hablar del plano urbano como definidor y fijador de una determinada *forma urbis* que, una vez acuñada, permanecerá ligada como un verdadero tópicos a la imagen arquetípica de la ciudad. Es muy relevante, en este sentido, el papel desempeñado por convenciones de representación gráfica que terminan de modo casi insensible siendo consideradas como "naturales" dificultades de la cartografía urbana en las metrópolis contemporáneas cuya extensión desborda las posibilidades de "formalización".

Otro de los grandes temas que se plantean de inmediato cuando se aborda el estudio de la cartografía histórica es el de la relación entre imagen y escritura. Se trata de una relación mucho más compleja de lo que a priori podría parecer, con continuos itinerarios de ida y vuelta entre la imagen y el texto, y plasmada en circunstancias y soportes diversos. Está, en primer lugar, como es obvio, la cuestión de las leyendas de los planos. El recorte dentro del campo visual de un documento cartográfico de una cartela destinada a albergar informaciones escritas es un asunto que afecta a la economía global del plano. Pero, en segundo lugar, surge también la cuestión de la relación de los planos urbanos con los textos mayores o compilaciones en cuyo seno a menudo se insertan (ya se trate de atlas, guías turísticas, libros de viajes, manuales militares, textos docentes, etc.). Los planos urbanos, en efecto, a menudo han sido concebidos a partir de una continua intercambiabilidad entre la visualización de la imagen y la consulta de los textos. Precisamente conforme nos adentramos, a partir de mediados del siglo XVIII, en la era de los modernos planos geométricos de ciudades, no sólo aumenta la fiabilidad

visual de los mismos sino también –a veces de manera exponencial– la información escrita que incluyen o los textos a los que acompañan. Todo ello tiene que ver, por supuesto, con el desarrollo de la moderna civilización urbana industrial, con el aumento de desplazamientos y el advenimiento de una cultura escrita de masas, que suscitará, como veremos en esta tesis, productos híbridos entre imagen y texto, entre los cuales resulta especialmente relevantes las nuevas guías de ciudades, ligadas al incipiente turismo de masas¹³. En este punto, resulta especialmente importante recordar la estrecha relación entre los planos de ciudades y la literatura de viajes, un aspecto que quedará manifiesto en el desarrollo de la presente tesis.

Una de las reflexiones esenciales que deben hacerse a la hora de una reconsideración histórica del material cartográfico es la que tiene que ver con los problemas de su "exactitud". Ciertamente, el grado de fiabilidad, de "fidelidad" a la realidad que cabe atribuir a un plano o un mapa constituye uno de sus principales valores históricos, el que hace que las informaciones históricas concretas que caben extraer del mismo puedan ser incorporadas al caudal de nuestros conocimientos concretos sobre el estado de una ciudad o territorio en un momento histórico dado. Del mismo modo, cuanto más nos acercamos cronológicamente a la contemporaneidad, cuando los planos comienzan a convertirse en herramientas directas de la planificación urbana, es obvio que un amplio porcentaje de la producción cartográfica requiere como primera exigencia la máxima exactitud científica posible.

Sin embargo, resulta esencial comprender que dicho valor "de realidad" no es, por supuesto, ni el único ni, con frecuencia, tampoco el más relevante. Por fortuna, hace tiempo que la historiografía ha desterrado la idea tradicional según la cual existiría una especie de anhelo innato en el hombre de producir una representación "exacta" de su entorno y la historia de la cartografía, en consecuencia, sería tan sólo la historia de los sucesivos avances en los medios y técnicas de representación gráfica que harían posible poco a poco ir dando cumplimiento a este anhelo. Por el contrario, reconocer que hay fases históricas y culturales en las cuales lo que se pide a un mapa no es primordialmente "exactitud" y en las que priman, por el contrario, las exigencias de orden simbólico o representativo es un punto esencial para abordar un nuevo modo de entender la contribución de la cartografía histórica a la historia urbana. Se trata, en suma, de cuestionar cualquier idea atemporal de las cuestiones que atañen a la representación gráfica de la realidad y, por el contrario, poner siempre en clave de relatividad histórico-cultural el problema de la supuesta "objetividad" de un documento cartográfico cualquiera.

El planteamiento de la presente tesis ha tenido también presente el hecho de que, como ocurre con cualquier otro producto histórico, la recurrencia de los planos o de las vistas urbanas es asimétrica. Y ello en dos sentidos. Por una parte, los casos de estudio que aquí se analizan, Granada y Nueva York, constituyen realidades histórico-urbanas bien diferentes (de ahí que se hayan elegido como casos representativos de dinámicas diversas de desarrollo urbano) y que, precisamente por ello, generan una producción bien individualizada de imágenes de sí mismas, a pesar de que de ambas puedan predicarse numerosos aspectos comunes en cuanto

¹³ De entre la amplísima bibliografía existente al respecto, un ejemplo particularmente relevante a efectos metodológicos es Claire Hancock, *Paris et Londres au XIX^e siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS éditions, 2003

a la significación de tales imágenes. Pero, por otro lado, está también la asimetría histórica dentro de una misma ciudad: al lado de periodos prácticamente anicónicos encontraremos otros caracterizados por una relevante densidad y variedad de imágenes cartográficas. Ello es especialmente cierto para el caso de Granada (las tres cuartas partes de cuya larga historia carecen prácticamente de imágenes), pero también en la mucho más corta trayectoria de Nueva York no deja de apreciarse esa concentración que se produce en determinados momentos concretos que parecen exigir un mayor protagonismo de la imagen cartográfica. Esta asimetría es sin duda, por lo demás, una demostración añadida del carácter rotundamente histórico del tipo de documentos que analizamos.

El mapa y el plano urbano exigen, pues, del historiador de la ciudad una mirada tan escrupulosa como abierta que, partiendo del análisis profundo de los propios documentos cartográficos desde todos los registros, haga posible un nuevo tipo de lectura que vaya más allá del simple comentario o de la mera compilación y tratamiento de las informaciones contenidas en ellos. La complejidad de la imagen cartográfica no es diferente, en este sentido, de la de otro tipo de imágenes (artísticas, fotográficas, estampas populares...) tal y como han puesto de relieve en las últimas décadas las brillantes contribuciones de una historiografía que ha sabido tender fructíferos lazos con la antropología cultural¹⁴ y cuyas reflexiones metodológicas resultan absolutamente extrapolables y pertinentes para el análisis histórico de los documentos cartográficos.

Una de las más importantes consecuencias de todo ello es la necesidad de dejar de privilegiar en exclusiva el documento cartográfico en su estado final y reivindicar la importancia del proceso mismo de su proyección y de su producción, tanto a nivel intelectual como material: es decir, descodificar este tipo de imágenes no sólo en tanto que soportes de información visual sino también en cuanto que resultados de un complejo proceso de creación en el que se mezclan a menudo múltiples motivaciones y que tiene que ver con ámbitos culturales tan diversos como el científico, el técnico, el administrativo, el político, el económico o el militar. Una vez puestos a contribución desde estos puntos de vista, resulta enseguida evidente que estos materiales nos permiten acceder a un saber histórico sobre la ciudad que previamente podríamos decir que se escurría imperceptiblemente entre los dedos del investigador.

Contextualizar una cartografía, entendiendo el mapa como un texto en sí mismo, hace que éste deje de ser algo estático y atemporal, para convertirse en un instrumento que permite redefinir el alcance del propio mito urbano que representa. Realizar un mapa se convierte, entonces, en un trabajo científico en el que se materializa un esquema mental configurado a partir de las características técnicas y estéticas de aquello que se pretende representar. Las asociaciones y relaciones diversas que se dan cita en la elaboración de un mapa originan, mediante sus iconos y referencias, una concepción de mundo físico, social y cultural.

14 Por citar tan sólo algunos ejemplos especialmente relevantes de entre una amplísima bibliografía reciente, *vid.* Hans Belting, *Antropología de la imagen*, Madrid, Katz, 2007; Peter Burke, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, Barcelona, Crítica, 2001; Georges Didi-Huberman, *Devant l'image*, Paris, Minuit, 1990; David Freedberg, *El poder de las imágenes*, Madrid, Cátedra, 1992. .

La cartografía, interpretada como una imagen estática y real, apoyada en la legitimidad institucional de una disciplina científica, manifiesta una visión precisa del mundo. Pero, más allá de su información técnica y tendente a la neutralidad, introduce paradójicamente un importante y evidente contenido simbólico. Una lectura superficial de los mapas impide en gran medida este intento por descifrar la complejidad de su textualidad cartográfica. No obstante, al trabajar también sobre su alto contenido simbólico y su particular relevancia en las ciencias sociales, los mapas aparecen en toda su dimensión mítica. Así, la cartografía acaba configurándose como un contenedor de información verificable, neutral y técnica, al mismo tiempo que convirtiéndose en una herramienta de conocimiento histórico, social y cultural, gracias a su gran variedad de estrategias semióticas y discursivas.

Los mapas, como representación de la realidad, están sujetos a una estandarización de miradas sobre el territorio cuyo carácter inicial es puramente científico. Siendo esto cierto, no se puede olvidar que el objeto visual resultante responde a técnicas y objetivos vinculados a una época concreta, así como a la intervención de los sujetos e instituciones responsables de su realización. Es indispensable, pues, detenerse en el contexto en que los mapas fueron elaborados para desentrañar completamente su significado, algo que de ningún modo puede reducirse a una mera representación a escala de la superficie del planeta.

LAS RAZONES DE LA "HISTORIA DE DOS CIUDADES"

Queda ahora por aclarar el porqué de la elección de Granada y Nueva York como los dos casos de estudio que han articulado la presente tesis. La primera razón es puramente biográfica: mi vinculación personal con las dos ciudades y las oportunidades de que he gozado para profundizar en la historia cartográfica de ambas.

En el caso de Granada, las circunstancias son fáciles de explicar y tienen que ver no sólo con mi trayectoria biográfica de granadina y de arquitecta que realizó sus estudios en la Escuela de Arquitectura de Granada, sino, de manera mucho más específica, con el magisterio del director de esta tesis, el profesor Juan Calatrava. Primero en sus clases en la E.T.S. de Arquitectura, posteriormente en los cursos de doctorado y, por fin, compartiendo con él la docencia de la asignatura optativa *Historia Urbana*, le escuché en múltiples ocasiones insistir en la idea de que la historia de las ciudades no se reduce a la historia urbana *tout court* de su planificación y de su construcción, sino que ésta se compone también de un material mítico, ideológico y simbólico que no por pertenecer al ámbito del imaginario colectivo es menos "real" que el primero. En suma y según sus palabras, las ciudades podría decirse que se construyen con asfalto y ladrillos, pero también con ideas, mitos e imágenes mentales. Las imágenes y representaciones visuales, y en primer lugar las cartográficas, son el territorio intermedio en el que cristaliza la tensión entre realizaciones materiales y construcciones del imaginario, y por ello los planos de ciudad constituyen un documento de historia urbana de mucha mayor trascendencia de lo que hacía pensar el papel subalterno que hasta hace bien poco se les reservaba.

En 2005, el profesor Calatrava y el ingeniero geógrafo Mario Ruiz Morales publicaron una pequeña pero importante investigación sobre la cartografía histórica de Granada¹⁵. En ella recopilaban las principales muestras cartográficas de nuestra ciudad a lo largo de su historia, pero no se trataba, según reconocían sus propios autores, ni de un compendio exhaustivo de todos los documentos cartográficos del periodo tratado ni tampoco de un estudio en profundidad: más bien se proponían, decían, llamar la atención sobre la trascendencia de los estudios de cartografía histórica en el marco de una renovada disciplina de la Historia Urbana y proporcionar el punto de partida y los jalones imprescindibles para facilitar posteriores investigaciones que pudieran finalmente colmar esta gran laguna historiográfica.

La presente tesis doctoral trata de responder, en la medida de sus posibilidades, a este reto lanzado por ambos autores, reconociendo ya desde su propio inicio la deuda intelectual para con ellos. Una primera aproximación a estos problemas se realizó en el trabajo elaborado para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados (DEA). Dirigido por Juan Calatrava y presentado en septiembre de 2011 bajo el título *Ensayos para la reinterpretación gráfica de la historia urbana de Granada*, obtuvo el máximo reconocimiento y calificación por parte del

¹⁵ Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *Los planos de Granada, 1500-1909. Cartografía urbana e imagen de la ciudad*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 2005

tribunal encargado de juzgarlo y sirvió de útil preparación metodológica. La concesión, apenas un mes después de aquello, en octubre de 2011, de una Beca de Formación de Profesorado Universitario (FPU) me permitió ya abordar el trabajo de la tesis doctoral, siempre bajo la dirección del profesor Calatrava.

De hecho, durante la primera fase de la presente investigación, Granada constituyó el objeto único de trabajo, consistiendo toda la primera etapa de la misma en la profundización de las cuestiones apuntadas por Calatrava-Ruiz Morales y, más específicamente, en el estudio monográfico del Plano de Granada de 1909, sobre cuya trascendencia ya habían llamado la atención dichos autores, reclamando para este monumento cartográfico un estudio monográfico que, sólo parcialmente, ha tratado de incorporarse a esta tesis. Para ello conté también con la generosa ayuda del Dr. Mario Ruiz Morales, por entonces director de la sede del Instituto Geográfico Nacional en Granada, quien no sólo atendió con paciencia mis consultas sino que me proporcionó un valiosísimo material documental que ha resultado esencial sobre todo a la hora de abordar el estudio –pendiente de mayor profundización en un próximo proyecto de investigación– sobre el citado plano de principios del s. XX.

Al objeto de consolidar la ya iniciada metodología de trabajo sobre la ciudad de Granada, realicé una primera estancia de investigación de tres meses de duración (septiembre-noviembre de 2013) en la Facoltà di Architettura de la Università degli Studi Roma Tre. Durante este periodo, tutorada a distancia por el director de esta tesis e *in situ* por la profesora María Margarita Segarra Lagunes, directora del grupo de investigación *La costruzione dell'immagine del monumento tra ideología e autenticità*, pudo analizarse con carácter exhaustivo la historia de la cartografía de la Urbe y su contribución al reciclaje de los viejos mitos imperiales romanos en el contexto de la moderna capital, primero de los Papas y más tarde de la Italia unificada. Hay que decir que esta labor fue facilitada por la existencia de una institución modélica desde el punto de vista metodológico como es el Centro per lo Studio dell'Immagine di Roma, dirigido por el profesor Marcello Fagiolo.

Así, el estudio exhaustivo llevado a cabo sobre la cartografía histórica de Granada (a partir del trabajo pionero de diversos autores, incluido el propio director de esta tesis) pudo confrontarse de una manera enormemente provechosa con estudios realizados por otros investigadores para el caso de Roma. A partir de este análisis comparativo se llegó a la conclusión de que, aunque la escala material, la importancia histórica y la dimensión mítica de ambas ciudades eran, como es obvio, muy diferentes, los casos de Granada y Roma podían aproximarse en muchos aspectos como modelos de un cierto tipo de cartografía histórica en el que se plasmaba de modo especialmente denso la continua tensión entre la riqueza del pasado y la construcción de la memoria colectiva, por una parte, y las exigencias del presente por otra.

En resumen, esta primera estancia investigadora me confirmó, de alguna manera, la viabilidad y oportunidad del método con el que estaba abordado mi trabajo sobre Granada.

El objeto de estudio de la tesis sufrió, sin embargo, un giro importante al obtener en marzo de

2014 una ayuda para desarrollar una estancia de investigación de tres meses (septiembre-noviembre de 2014) en la Columbia University de Nueva York. Ese periodo fue enormemente fructífero gracias no sólo a la orientación a distancia del director de esta tesis sino también a la tutorización sobre el terreno de prominentes profesores de aquella Universidad, como los Dres. Jorge Otero-Pailos y Andrew Dolkart.

Durante este tiempo llevé a cabo un estudio lo más exhaustivo posible de la imagen de Nueva York a lo largo de su historia –fundamentalmente a nivel cartográfico, aunque no sólo–, a partir del análisis directo de los riquísimos fondos de la New York Public Library, la New York Historical Society, los Municipal Archives y el Museum of the City of New York. En principio, dicho estudio estaba determinado, además de por el puro afán de conocimiento, por la idea de proporcionar nuevas apoyaturas metodológicas a mi trabajo, tal y como se había dado en el caso de Roma. Si bien el resultado de esta segunda estancia investigadora tuvo consecuencias diferentes.

En su obra *Todo es comparable*, Óscar Tusquets rememora una conversación con Salvador Dalí en la que éste plantea la comparación entre los caracoles y el Greco. Según Dalí, Domenicos Theotocopulos pintaba a la manera cretense mientras habitó en Grecia, adoptó las maneras de Tiziano y Tintoretto en Venecia y aprendió a pintar con la sobriedad castellana tras su llegada a Toledo. Ante esta explicación, Tusquets le pide a Dalí que aclare mejor la relación existente entre dichas afirmaciones y los caracoles. El maestro catalán responde que la conexión resulta evidente: el Greco, en su pintura, comparte la virtud culinaria del caracol, esto es, carecer de sabor propio, siendo capaz de absorber lo mejor de los condimentos que lo acompañan. Y concluía su disertación con genial sorna: “Además, cuando con mi tenedorcito extraigo el caracol de su caparazón, fíjate en cómo se alarga adoptando una apariencia muy similar a la de los santos que levitan en los cielos del Greco...”¹⁶.

Intentar comparar los modelos urbanos y su representación cartográfica de dos ciudades tan distintas, por momentos tan opuestas, como Granada y Nueva York es una tarea que, al comienzo, podría antojarse tan arriesgada como la anterior comparación entre el Greco y los caracoles. Sin embargo, más allá de algunos paralelismos y de las evidentes y abismales diferencias, es posible encontrar un hilo conductor que acerque la lectura de ambas ciudades más de lo que a primera vista pudiese imaginarse.

Plantear el sentido de analizar en paralelo la relación entre cartografía e historia urbana de dos ciudades como Granada y Nueva York pasa por confrontar dos modelos de ciudad absolutamente diferenciados. Se trata de dos casos de estudio cuya comparación tiene más que ver, en un primer momento, con las acusadas diferencias que existen entre ambas que con sus similitudes. Granada, una pequeña ciudad europea, con un desarrollo metropolitano modesto pero cargada de un peso histórico de primer nivel, frente a Nueva York, una ciudad con un desarrollo histórico mucho más breve pero abrumadoramente metropolitana, hasta

16 Oscar Tusquets, *Todo es comparable*, Barcelona, Anagrama, 1998, pp. 7-8.

tal punto que durante el siglo XX llegó a convertirse simbólicamente en la gran capital global, icono de la ciudad contemporánea.

El caso de Granada debe comprender el estudio de su fundación y de su desarrollo anterior a la época contemporánea, con su pasado esplendor musulmán y cristiano, plasmado en una rica documentación cartográfica y en evidencias históricas que permiten recomponer, en algunos casos, los vacíos cartográficos de una época temprana. Además, es necesario detenerse en la importancia del enclave, la situación y el entorno geomorfológico de la ciudad, esenciales para su comprensión, así como en la evolución urbana ligada a los momentos clave de su historia, previa a la acelerada transformación de la urbe que tuvo lugar a partir de mediados del siglo XIX y que ha continuado hasta nuestros días. Una extensa historia que por conveniencias de los contenidos de la presente tesis y para su mejor análisis y comprensión, no siempre se ha estructurado aquí según un orden estrictamente temporal sino, sobre todo y fundamentalmente, temático; es decir, respondiendo a las diferentes funciones de la cartografía que se han hecho sobre la ciudad en determinados periodos de tiempo relativamente consecutivos.

Por otro lado, el estudio de Nueva York, con una historia mucho más reciente, parte de la colonización del vasto territorio del continente americano y el desarrollo de un nuevo paisaje. En el camino que lleva del original *Mannahatta* indio a la isla de Manhattan, hemos de detenernos un instante en la primitiva Nueva Ámsterdam, asentamiento colonial holandés, su conversión en la Nueva York británica y su redefinición como ciudad norteamericana independiente del Viejo Continente, todo ello a través de los mapas y planos que transformaron un rico territorio natural en el corazón de la actual metrópolis.

En este punto es necesario hacer un inciso para aclarar la decisión de detener el estudio de las dos ciudades en el momento en que se ha hecho: Granada en 1909 y Nueva York en 1811. Dicha elección responde no a una fecha concreta sino una situación conceptualmente similar –salvando las amplísimas distancias– en la evolución de ambas ciudades. Efectivamente se trata del momento en que se termina la construcción unitaria de cada una de las dos urbes, es decir el final de la ciudad histórica, inmediatamente antes de verse transformadas de manera radical por los desarrollos contemporáneos.

Si bien los conceptos generales a tratar en la investigación de la historia urbana y la comparación cartográfica de ambas ciudades pueden coincidir en algunos puntos, su desarrollo pormenorizado es claramente divergente, con dinámicas y situaciones opuestas y absolutamente propias. La contraposición de ambos modelos urbanos para su comparación, por tanto, pasa por examinar las diferencias evidentes para poder así revelar la estructura subyacente que ha generado o permitido tales variaciones. En este sentido, la comparación pretende ser un método eficaz para concluir aspectos mucho más generales de la evolución y el significado urbano de una ciudad, cuyos invariantes no solamente sean válidos para los casos de estudio concretos, sino extrapolables a un sistema mayor, en este caso la importancia del análisis cartográfico en la creación de la ciudad y sus mitos urbanos.

Es por ello, además de por la cercanía al conocimiento directo de estas urbes, Granada y Nueva York, por lo que en su momento se tomó la decisión de combinar el estudio de ambas. Su alejamiento conceptual, físico e histórico, así como su cercanía mítica y su capacidad de evocación capaz de generar una imagen urbana de singular trascendencia, las ha convertido en los dos casos de estudio de la presente tesis. De este modo, el *alma* de ambas ciudades intentará presentarse a través una minuciosa historia de su cartografía, capaz de recrear el origen y evolución de su morfología, así como el arranque de su basta transformación en épocas más recientes.

En este sentido, examinar la cartografía comparada de dos ciudades tan complejas, alejadas y, en ocasiones, tan contrarias como Granada y Nueva York, supone enfrentarse a una ingente cantidad de información. Los datos objetivables que dicha información comparada proporciona pueden resultar, como se ha señalado, esenciales para entender la creación y evolución de sus respectivos paisajes (tanto urbanos como naturales) hasta nuestros días. Pero además, dicha información nos ayuda a entender aspectos clave de cada una de las etapas de dicha evolución, más aún cuando se examinan, desde una concepción de la cartografía encuadrada dentro de una perspectiva epistemológica, las evidentes diferencias de encuadre que las dos ciudades nos proporcionan.

La comparativa cartográfica entre Granada y Nueva York trasciende la comparación entre la representación analógicamente mimética de los cambios de dos realidades físicas a lo largo del tiempo. Por el contrario, dicha comparación en la que se ponen de manifiesto aspectos científicos, artísticos, sociales, culturales y tecnológicos, permite comprobar la tremenda fuerza y pervivencia de los mitos urbanos con absoluta carta de realidad, en el mismo plano que la realidad física misma de la ciudad.

LA REINTERPRETACIÓN CARTOGRÁFICA COMO HERRAMIENTA DE ANÁLISIS

En coherencia con todo lo anterior, he recurrido al instrumento más propio del que dispone un arquitecto: el dibujo. Una herramienta de análisis particularmente adecuada para dar cuenta de la complejidad de todo este palimpsesto histórico. Y, en el mismo sentido que venimos defendiendo, es decir, sobre el papel de la cartografía en su doble vertiente de reflejo de la realidad y de conformador de esa realidad, como referencia de la historia urbana y portadora polisémica de las características de la sociedad que la produce tanto como avance de sus aspiraciones, se ofrecen lo que se han llamado en el trabajo *reinterpretaciones cartográficas*.

Se trata, sintéticamente, de una serie de análisis sobre la cartografía ejecutados "en vivo", es decir, superpuestos al objeto mismo del análisis. Es redibujar para interpretar lo ya dibujado.

La reelaboración de los planos históricos, con el apoyo de la descripción que se hace en el cuerpo del texto, constituye la aportación más personal del presente trabajo, y la más compleja elaboración intelectual, porque concreta y resume lo que se ha entendido y aprendido tanto de la historia como de la imagen de la historia de las dos ciudades, recogidas ambas en sus representaciones cartográficas. Las reinterpretaciones cartográficas presentan la conclusión destilada sobre lo que la historia urbana y su reflejo gráfico tienen en común, y sobre lo que ese reflejo gráfico significa y transmite más allá de los límites de la construcción meramente material de la urbe.

A través de estas reinterpretaciones se traducen los contenidos de mapas y planos bajo determinados supuestos o aspectos, parcial o globalmente, haciendo la lectura sobre lo que se ve y lo que no se ve, lo que se intuye, lo que estaba y lo que quizás será, las condiciones de realización de la cartografía y sus intenciones. Son una interrogación, en el sentido más amplio, puesta sobre la esencia de las representaciones cartográficas para obtener las respuestas acerca de la *construcción* de la ciudad –en el amplio sentido con el que venimos hablando–, las claves para redescubrir su pasado, conocer su presente e intuir su futuro desarrollo.

Y, como en la cartografía original, tampoco aquí es casualidad la "manera de contar", la forma que se emplea para transmitir lo que se aprende de la lectura del plano. Gruesos de línea, tramado, rotulación, evidencia y ausencia... todo es decididamente intencionado.

RESUMEN

En definitiva, como resumen de todas las consideraciones hechas sobre el contenido del presente trabajo cabe destacar lo siguiente:

Objeto y objetivo

Se trata de investigar la relación que existe entre la evolución histórica de dos ciudades, Granada y Nueva York, y el modo en que ambas urbes destilaron paralelamente a ese proceso de “creación y puesta en marcha” una determinada representación, una cierta imagen de sí mismas, que se plasmó fundamentalmente en documentos cartográficos, es decir, en mapas y planos.

El punto de partida de la presente investigación es el convencimiento de que esta interrelación entre ciudad construida e imaginario urbano actúa en los dos sentidos y tiene efectos en ambas direcciones: la cartografía urbana no se limita a reflejar pasivamente una realidad objetiva que existiría de manera exterior a ella, sino que, al configurar una idea de ciudad que cristaliza en el ámbito del imaginario, actúa a su vez de manera activa sobre la configuración misma de esas urbes.

Consideraciones sobre las representaciones cartográficas

1. Mapas y planos son visualizaciones mediadoras entre la realidad y la abstracción, terrenos privilegiados para observar la superposición de capas históricas presente en toda ciudad. Las representaciones cartográficas urbanas pueden ser portadores de una información objetiva de altísima utilidad para trazar la evolución histórica de las ciudades.
2. Son evocaciones de la realidad construidas a partir de códigos culturales y formales que vierten en una imagen las concepciones espaciales de una sociedad o de un momento histórico dado, productos en los que cristaliza toda una filosofía de las relaciones entre el hombre y su entorno.
3. Son objetos de una singular belleza estética, apreciable en sí misma más allá de la mera funcionalidad práctica de sus datos objetivos.
4. Son documentos polisémicos. La cartografía ha de entenderse como un punto de concurrencia de aspectos científicos, artísticos y tecnológicos: la información cartográfica guarda en sí misma las claves del registro global de una época bajo todos esos aspectos. Además de un instrumento de conocimiento específico del mundo físico, son un instrumento de conocimiento emocional, artístico y filosófico de una era.
5. Son espacios que operan mediante una abstracción intencionada de entre la complejidad de lo real. Implican una decisión clave: qué ha de aparecer explícito en el mapa/plano y qué ha de perderse en este filtrado. El interés de las representaciones cartográficas reside tanto en lo que dice como en lo que calla.
6. Son instrumentos clave para los historiadores de la ciudad, pero ahora ya también objetos de investigación en sí mismos. La historia de la imagen de la ciudad ha ido configurándose como un saber constitutivo de la más global historia urbana pero

al mismo tiempo dotado de autonomía metodológica y objetual: los estudios sobre cartografía urbana y representación de la ciudad como una parte esencial de esa Historia Urbana.

7. Se les debe conceder –desde ese nuevo entendimiento– la misma complejidad y virtualidad que a otras manifestaciones de tratamiento de la imagen: pintura, fotografía... Los mapas y planos, además de ser objetos que se presentan en su estado final, son producto de un proceso intelectual y material, con sus motivaciones y sus intenciones.
8. Deben ser estudiados de manera interdisciplinar. En el documento cartográfico puede encontrarse una amplísima variedad de motivaciones (representativas, políticas, religiosas, científicas, militares, artísticas, económicas, demográficas y, por supuesto, simplemente urbanísticas), de autores (cartógrafos profesionales, geógrafos, ingenieros civiles, ingenieros militares, arquitectos, artistas...) o de soportes.
9. Habitualmente reflejan una realidad existente; pero también puede ser portadores de futuro, manifestar las aspiraciones a una transformación del espacio urbano, anticipar una realidad soñada, e incluso confundir la realidad con el deseo. Y en ese sentido, igualmente pueden servir de instrumento de ciertas estrategias de pervivencia de una imagen de la ciudad en la larga duración, por encima de los desarrollos históricos de la corta duración. Esto impone, en consecuencia, una exigencia metodológica: la necesidad de una confrontación continua entre la estabilidad fijada por la imagen cartográfica y el fluir incesante de la historia de las ciudades.
10. Su lectura hay que hacerla considerando la correspondencia o la disonancia con los textos y la simbología que los acompaña. Es preciso resaltar la necesaria confluencia entre todos los elementos que componen la imagen cartográfica al completo.
11. Su precisión y exactitud son factores que deben ser considerados desde una cierta relatividad. Unas veces se trata de valores imprescindibles y otras lo importante del mapa/plano son otros aspectos, como los contenidos simbólicos o representativos. La objetividad de una representación es algo que siempre debe ponerse en cuestión.

Las razones de la "historia de dos ciudades"

La elección de las ciudades que se estudian no es en absoluto casual:

1. Son ciudades muy alejadas conceptual, física e históricamente, pero también cercanas por su concepción mítica y su capacidad de evocación para generar una imagen urbana de singular trascendencia. Su *alma* puede presentarse a través de una minuciosa historia de su cartografía, que puede recrear el origen y la evolución de su morfología.
2. Siendo esto así, se recurre en el trabajo a la comparación por contraposición: un método eficaz para concluir aspectos mucho más generales de la evolución y el significado urbano de una ciudad, cuyos invariantes no solamente sean válidos para los casos de estudio concretos, sino extrapolables a un sistema mayor.
3. La comparación pone de manifiesto aspectos científicos, artísticos, sociales, culturales y tecnológicos, y permite comprobar la tremenda fuerza y pervivencia de los mitos urbanos con absoluta carta de realidad, en el mismo plano que la realidad física de la ciudad.

4. Precisamente por la dificultad de la aplicación a tamaña disparidad, se plantea la virtualidad (es decir, el conjunto de las virtudes para producir el efecto deseado, en este momento por demostrar) del método aquí ensayado.

La reinterpretación cartográfica como herramienta de análisis

El presente trabajo se apoya en el relato histórico-crítico de la evolución de las dos ciudades en estudio y en la realización de una relectura exhaustiva y multifocal de las principales representaciones cartográficas que las han acompañado durante su complejo proceso de construcción. Para ello se recurre al instrumento más propio del que dispone un arquitecto, el dibujo, como herramienta que permite realizar complementariamente escrutadoras miradas hacia el pasado y el presente e hilar el discurso temporal continuo cuyo resultado es la ciudad que conocemos hoy.

Sobre determinados planos históricos, y apoyados en el mencionado relato escrito, se han construido las llamadas reinterpretaciones cartográficas: análisis ejecutados “en vivo” o superpuestos al mismo objeto del análisis.

Redibujar para interpretar lo ya dibujado se concreta como el principal método de esta investigación.

En síntesis

Por decirlo en muy pocas palabras, esta tesis pretende constatar la veracidad de las afirmaciones vertidas en los párrafos anteriores, planteadas como axiomas pero en realidad de necesaria demostración, a partir de los análisis de las dos ciudades que se presentan a continuación, y confirmar la validez universal del método empleado para realizar dicha verificación.

LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE
LA CIUDAD HISTÓRICA

LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA CIUDAD HISTÓRICA CASO DE ESTUDIO: GRANADA

Para una investigación que trata de poner de relieve las estrechas conexiones entre la construcción material de la ciudad y la representación de la misma (sobre todo, aunque no únicamente, cómo ésta queda plasmada en imágenes y documentos cartográficos) no cabe duda de que Granada ofrece un laboratorio singularmente privilegiado.

Ello es debido a que en pocas urbes como en Granada ha sido tan relevante, a lo largo de su historia más reciente, el peso del imaginario y de las referencias míticas. La excepcionalidad que supuso su permanencia durante más de dos siglos como último bastión del Islam en la Península Ibérica se vio inmediatamente acompañada, tras la fecha-hito de 1492, por una sucesión de peculiares situaciones de todo tipo que terminaron por componer, en un palimpsesto de múltiples capas, un autorretrato complejo, trabajosamente elaborado a lo largo del tiempo hasta el presente, el cual ha conseguido mantenerse pivotando en torno a la idea, real o ficticia, de la individualidad de Granada frente a los demás sistemas urbanos del resto de España.

Así, a la concepción de una Granada imperial acariciada en los primeros tiempos del reinado de Carlos V, vino a superponerse en la segunda mitad del siglo XVI el mito de una Granada sacra, ciudad santificada que aspiraba, merced a su privilegiada relación con el Cielo, a una preeminencia en el marco de las urbes barrocas. Esta imagen de la ciudad como “Cristianópolis” por excelencia se mantuvo hasta el mismo umbral de la modernidad, resistiendo sin esfuerzo aparente las débiles tentativas de ilustrados y afrancesados a finales del siglo XVIII de desmontarla de ese pedestal. Sin embargo, la reestructuración moderna del Estado español a lo largo del siglo XIX, al tiempo que planteó la exigencia ya inexcusable de representaciones científicas fidedignas del territorio, dejó también al descubierto la debilidad estructural sobre la que se sustentaban aquellas pretensiones de las élites granadinas. Fue necesaria entonces otra vuelta de tuerca en la reelaboración del imaginario granadino: llegó así el momento del orientalismo, del reciclaje del pasado árabe como razón de ser de una brillante historia que pasaba a convertirse en la esencia misma de la ciudad. Cristalizaba de esta forma, impulsado por el creciente fenómeno turístico, el mito de una ciudad siempre igual a sí misma, anclada en una *aurea aetas* que veía como agresión cualquier tentativa de introducción de la cultura contemporánea.

Tal era la situación a principios del siglo XX, en el momento histórico en que se cierra el presente estudio.

Lo que nos interesa recordar ahora es que esta compleja elaboración histórica del imaginario urbano se vio secundada -y hasta impulsada- en el terreno gráfico por el diseño y realización de una serie de representaciones que hicieron posible el inmediato anclaje visual de toda esta

mitología. Grabados, dibujos, cuadros, fotografías, mapas y planos urbanos terminan así por componer un conjunto variopinto de referencias para la consolidación del mito.

Pues bien: resulta imprescindible interrogar a esas representaciones sobre sus contenidos y sus intenciones, y hacerlo, además, de un modo diferente al que hasta hace poco tiempo era habitual, constatada la incapacidad de éste para dar las respuestas necesarias. Esa es, en resumen, la pretensión de este trabajo.

La eclosión de imágenes que, a partir del año 1500 aproximadamente, sucede al casi total aniconismo de los primeros 22 siglos de la historia de la ciudad debe entenderse así, como ya se ha planteado en la introducción general de esta Tesis, no como un corpus de documentos cuyo único interés serían las informaciones concretas de las que son portadores, sino como un rico elenco de referencias que poseen protagonismo histórico en sí mismas en cuanto que plasman de manera muy eficaz las propuestas, las contradicciones y los anhelos de la ciudad en sus sucesivas fases de transformación.

La ciudad de Granada ha sido el objeto de abundantes estudios de historia urbana, en los que se ha puesto de relieve la singularidad de sus circunstancias sociales, políticas y culturales dentro del contexto de la Península; y también ocupa un lugar destacado en el ámbito de la iconografía urbana, asumida ésta como un reflejo polifacético del proceso histórico de construcción de la ciudad. Granada es una de las ciudades españolas más ricas en cuanto al número y a la diversidad de sus imágenes, entre las que se incluyen las de tipo cartográfico que bien merecen, tanto individualmente como, sobre todo, consideradas en conjunto, un nuevo análisis en profundidad¹⁷.

Pero a pesar de su larga andadura histórica –según los hallazgos arqueológicos, la ocupación humana más antigua del territorio en el que hoy se ubica la ciudad data aproximadamente de la primera mitad del siglo VII a.C.– la producción y difusión de imágenes de Granada es un fenómeno moderno, desencadenado tras su conversión cristiana en la última década del siglo XV.

A partir de este momento, el interés sobre la ciudad despertado por factores como las especiales circunstancias de su conquista por los Reyes Católicos en 1492, sus etapas de relevancia y decadencia política y religiosa o su papel de mito orientalista en Occidente, la convirtió en el objeto de todo tipo de miradas y, también, de evocaciones a menudo fantasiosas. Este fenómeno, de hecho, persiste a día de hoy cuando su pasado islámico, convenientemente estereotipado, continúa funcionando como la esencia de su imagen contemporánea.

¹⁷ El trabajo más importante elaborado hasta la fecha sobre la cartografía histórica de la ciudad de Granada es Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.* Se trata no sólo de un análisis bastante pormenorizado de las más destacadas representaciones gráficas –principalmente planos y vistas panorámicas de la ciudad de Granada– elaboradas durante poco más de cuatro centurias, sino de una visión conjunta o comparada de todas ellas, característica que hace que el estudio sea más relevante. Este trabajo supuso un punto de inflexión en la historiografía urbana granadina, pues con esta visión amplia y a la vez detallada puso de relieve el interés de dichos documentos como objetos histórico-culturales, frente a la consideración tradicional que se había tenido de ellos como meras fuentes pasivas de información urbanística.

LA HISTORIA DIBUJADA. UNA REINTERPRETACIÓN GRÁFICA DESDE LA GRANADA PRERROMANA A LA CIUDAD NAZARÍ

Según los hallazgos arqueológicos, la ocupación humana de la colina del Albaicín se remonta aproximadamente hasta la primera mitad del siglo VII a.C. Pues a pesar de esta larga andadura histórica, en realidad las imágenes asociadas a esa ocupación no empiezan a construirse hasta varios siglos después. Ni la Antigüedad ni la Edad Media nos han legado imágenes de Granada; algo que resulta particularmente extraño por lo que respecta a este último periodo, durante el cual la ciudad se mantuvo en manos del Islam, una civilización de elevada cultura geográfica y cartográfica.

Siendo rigurosos, no puede decirse que existan auténticos retratos de la ciudad previos a la última década del siglo XV, pues en los documentos gráficos (cartas y mapas) anteriores a esta fecha, Granada tan sólo aparece localizada en su emplazamiento mediante alguno de los símbolos convencionales del momento –como se verá más adelante–, sin que por parte del dibujante o cartógrafo existiera nunca intención de mostrar alguno de los rasgos que la definieron en cada momento.



Figura 1.001: Hernán Cortés, *Praeclara Ferdina[n] di Cortesii de noua maris oceani Hispania narratio sacratissimo, ac inuictissimo Carolo Romanoru[m] Imperatori Semper Augusto, Hispaniaru[m] &c. regi anno domini M.D.XX. transmissa* o *Mapa de Tenochtitlan de Hernán Cortés* o *Mapa de Nuremberg*, editado por Frederick Peypus en Nurember en 1524. Este mapa fue editado junto con la traducción al latín de dos de las cartas (segunda y tercera, la primera se perdió) que el conquistador Hernán Cortés envió al emperador Carlos V. El mapa muestra a la izquierda una representación del Golfo de México y a la derecha una planta-alzado de la ciudad de Tenochtitlan. Ésta fue la primera imagen que los europeos tuvieron de la capital Azteca. Se trata de una imagen en la que, a pesar de las limitaciones técnicas y gráficas, hubo intención de describir la ciudad y en la que pueden distinguirse lugares reales. Véanse dibujados y rotulados el templo (*Templu ubi orant*) en el cuadrilátero central y el palacio de Montezuma (*Dom D. Muteezuma*) junto al ángulo inferior izquierdo del templo. Esta imagen de Tenochtitlan sirvió como base para la vista de la ciudad de México incluida en 1572 en el gran atlas de vistas de ciudades de Georg Braun, el *Civitates Orbis Terrarum*.

La ausencia de imágenes urbanas durante veintidós siglos de los veintiocho que componen su biografía resulta, cuanto menos, llamativa; y más aun teniendo en cuenta que, a partir de que Granada fuera conquistada por los Reyes Católicos en 1492, la creación de sus planos y vistas no fue precisamente puntual o anecdótica sino que, más bien al contrario, se convirtió en una constante, tal y como le correspondía entonces por su relevancia a nivel político y simbólico. Hay que añadir además que, a partir del siglo XV, las abundantes y variadas representaciones gráficas de Granada siguieron el ritmo marcado por la historia de la imagen urbana, si bien es cierto que, en ocasiones, de manera algo desacompasada.

Esta dilación en la primera aparición gráfica de Granada puede ser valorada en su justa medida con la siguiente comparativa: mientras Granada, a pesar de su larga y convulsa historia, tuvo una de sus primeras representaciones cartográficas en 1526, cuando el almirante otomano Piri Re'is la representó en uno de sus mapas mediante un perfil más simbólico que descriptivo de su fisonomía –como se verá más adelante–, hacía ya dos años (en 1524) que Tenochtitlán, fundada por los aztecas en 1325 y conquistada por Hernán Cortes apenas dos siglos después, ya contaba con su primer y auténtico mapa.

* * *

La falta de imágenes o visualizaciones de Granada supone un vacío documental insalvable para los estudios que, como éste, tienen en la imagen cartográfica el principal vehículo para el conocimiento de la construcción (física y espiritual) de la ciudad. Pero además, esa inexistencia no ha contribuido precisamente a despejar las dudas en torno a los orígenes de la ciudad; como se verá más adelante, todavía hoy se mantienen muy vivos los debates historiográficos acerca de la verdadera cualificación y trascendencia del asentamiento íbero-romano de la colina del Albaicín, entre otras cuestiones igualmente importantes¹⁸.

Ante esta laguna, para el desarrollo del presente trabajo se ha recurrido, como no podía ser de otra manera, al instrumento esencial de esta investigación: el dibujo analítico. Así pues, sirviéndonos del lenguaje habitual entre arquitectos se ha generado una cartografía de elaboración propia que ha tratado de suplir, en la medida de lo posible, esos primeros retratos de Granada que la historia nos ha negado. Este mecanismo de análisis y transcripción de datos de diferente procedencia a un mapa o a un plano es lo que en esta tesis se ha dado en llamar reinterpretación cartográfica. La intención de este capítulo, por tanto, no es otra que dibujar una planimetría acorde con el tradicional relato histórico ya escrito y proporcionar, desde

18 Sobre los orígenes de Granada y los sucesivos asentamientos preislámicos existe una amplia bibliografía. A continuación se citan algunos ejemplos que, además de tratar la temática de manera específica, han sido particularmente interesantes para la realización del presente estudio: Andrés M. Adroher *et al.*, *La cultura ibérica: Granada arqueológica*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 2002; Manuel Gómez-Moreno Martínez, *Monumentos romanos y visigóticos de Granada*, Granada, Imprenta de la Lealtad, 1890 (facsimil con estudio preliminar de José Manuel Roldán Hervás, Granada, Universidad de Granada, 1986); Fernando Molina González y José Manuel Roldán Hervás, *Historia de Granada I. De las primeras culturas al Islam*, Granada, Don Quijote, 1983; Margarita Orfila Pons (ed.), *Granada en época romana. Florentia Iliberritana* (catálogo de exposición), Granada, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 2008; Mercedes Roca Roumens *et al.*, *El Albaicín y los orígenes de la ciudad de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1988; Julio M. Román Punzón, "Algunas consideraciones acerca de Eliberri en época tardoantigua", *Anales de Arqueología Cordobesa*, 16, 2005, pp. 161-180.

las herramientas disciplinares del arquitecto, visualizaciones contemporáneas que permitan integrar mejor la historia urbana en el lienzo de la ciudad actual. En ningún momento se pretende, por tanto, reescribir veintidós siglos de biografía granadina, tarea que, por otra parte, ya ha sido desarrollada ampliamente por investigadores especializados en la materia, cuya obra, recogida parcialmente en la bibliografía de este trabajo, es imprescindible para un conocimiento profundo de la ciudad¹⁹.

En consonancia con lo anterior, es decir, con la estricta contemporaneidad de esta mirada sobre la historia, es necesario aclarar que la base sobre la que se ha realizado este ejercicio de reinterpretación visual es el propio plano de la Granada actual. Sin desconocer la importancia de restos arqueológicos y testimonios de vida urbana ubicados en la periferia granadina, el soporte cartográfico de trabajo se ha restringido a lo que hoy identificamos como “centro histórico” –que, por cierto, coincide con la totalidad de la ciudad de finales del siglo XIX–, no ya sólo por ser el área en mayor medida pertinente para una labor de este tipo sino, también, por tratarse del fragmento urbano especialmente cualificado y marcado por la historia con el que la ciudad continúa identificándose a pesar de todos los crecimientos del siglo XX.

Esta revisión gráfica (o a través del dibujo) de la historia urbana de Granada previa al Renacimiento y a la consiguiente aparición de representaciones visuales ha dado lugar a seis reinterpretaciones cartográficas:

1. Granada íbera (s. VII a.C-s. II a.C),
2. Granada romana (s. II a.C-s. IV aprox.),
3. Granada emiral-califal (711-1013),
4. Granada zirí (1013-1090),
5. Granada almorávide-almohade (1090-1238) y
6. Granada nazarí (1238-1492);

A través de las reinterpretaciones cartográficas se pueden visualizar siete etapas, acotadas y ordenadas cronológicamente, del largo e intenso proceso de formación de la ciudad actual. Esta estructura insiste, pues, en la idea de Granada como un “producto histórico”, razón fundamental para su elección como primer caso de estudio de esta tesis.

El resultado pretende ser, así, una especie de historia urbana de Granada condensada en siete imágenes que, con sus respectivos comentarios, pueden servir no sólo de introducción al desarrollo de la historia cartográfica de Granada, sino también de recapitulación del denso debate historiográfico generado por la historia previa y, en consonancia, también de detección de problemas aún abiertos.

¹⁹ A pesar de no ser el cometido de este capítulo, cada plano de la ciudad incluido en él va acompañado por una contextualización escrita.

Granada íbera (s. VII a.C - s. II a.C)

Existen evidencias de presencia humana en el territorio granadino que se remontan al Paleolítico (aprox. 1200000 a.C.), como las encontradas en Orce, en el extremo noreste de la provincia. Incluso en la propia ciudad de Granada, concretamente en la colina de Cartuja, han sido localizadas varias fosas que apuntan hacia una posible ocupación humana en torno al IV milenio a.C.²⁰. No obstante, no se han localizado restos de construcciones que hayan sido datados con anterioridad a la Edad del Cobre, momento en el que diferentes culturas como la Megalítica, la de los Millares o la del Vaso Campaniforme optaron por levantar sus poblados en emplazamientos que favorecieran la explotación de los recursos mineros y agrícolas de los alrededores.

Los restos más antiguos pertenecientes a diferentes poblados de cabañas y a diversos enterramientos colectivos en dólmenes proceden del III milenio a.C. Estos restos fueron encontrados en los términos municipales de Gor, Gorafe y Fonelas, situados en la zona norte de la comarca agraria de Guadix. En la posterior cultura del Argar (1800-1300 a.C.) existían ya sociedades organizadas que habitaban en poblados protegidos por perímetros amurallados y que disponían de necrópolis con enterramientos individuales. A este periodo pertenecen los restos hallados en la cuesta del Negro, en el término municipal de Purullena, y en el cerro de la Encina, en el término municipal de Monachil (muy próximo al término de Granada por el sureste)²¹.

Hacia el siglo VII a.C., todo el sur y el levante peninsular fue ocupado por los pueblos íberos, quienes, aun compartiendo referencias culturales con tartesios, fenicios y griegos, introdujeron tendencias regionalistas que los hicieron diferentes entre sí. Los pueblos íberos protagonizaron pues la revitalización cultural del sureste andaluz, región que había entrado en recesión desde que el valle del Guadalquivir se convirtiera en el nudo de desarrollo del mundo tartesio. Túrdulos, bastetanos y oretanos fueron los creadores de asentamientos consolidados y de cierta complejidad dentro de un territorio en el que la actividad comercial, la minería y la agricultura eran, conjuntamente, el motor del desarrollo desde los inicios del primer milenio a.C. Los vestigios materiales conservados en ciudades de la provincia de Granada como Basti (Baza) son expresión de la madurez urbana alcanzada por la cultura íbera clásica.

El origen de la propia ciudad de Granada fue un asentamiento íbero del siglo VII a.C. extendido en la colina del Albaicín. La población túrdula escogió como emplazamiento una pequeña meseta, a una cota aproximada de 760m, entre las actuales plazas de San Nicolás y San Miguel Bajo; es decir, un lugar estratégico, de fácil defensa y en posición de dominio respecto al territorio circundante. El asentamiento aquí emplazado ha sido identificado como la *Ilturir* o *Ildurir* que figura en las monedas acuñadas en la zona en torno al siglo II a.C.²²

20 Santiago Moreno Pérez, "La secuencia cultural en el solar del centro MCC, en el Campus de Cartuja (Granada)", *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología*, 21, 2011, pp. 327-333.

21 Sobre los vestigios prehistóricos encontrados en la provincia de Granada, *vid.* Manuel Ramos Linaza, *Guía oficial del Museo arqueológico y etnológico de Granada*, Sevilla, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 2005.

22 Sobre esta cuestión, *vid.* Tadea Fuentes Vázquez, *La ceca ibero-romana de Iliberri, Granada*, Granada, Ediciones Virtual, 2002.

Como consecuencia de su estratégica localización, y con anterioridad a la construcción de cualquier estructura (incluidas las de tipo defensivo), debió ser necesaria una labor de deforestación (mediante quema y posterior tala de árboles) y preparación del terreno (en varios niveles o terrazas adaptadas a la orografía de la colina) tal y como confirmó el análisis de los sedimentos que fueron localizados en las excavaciones arqueológicas realizadas en la zona durante las dos últimas décadas del siglo XX²³.



Figura 1.002: Vista de la colina del Albaicín desde calle Almanzora Alta (colina del Mauror) en septiembre de 2010. Empleando como referencia la ciudad actual: desde la plaza de San Nicolás hasta la plaza de San Miguel Bajo, en dirección este-oeste, y desde la cuesta de la Alhacaba hasta las cercanías de la calle San Juan de los Reyes, en dirección norte-sur, llegó a extenderse el oppidum ibero en su momento más álgido durante el siglo VI a.C. Esta zona es hoy el corazón del Albaicín y su vista desde el barrio de la Almanzora se mantiene desde hace décadas como una de las panorámicas más afamadas de Granada.

Según apuntan los vestigios materiales hallados en las diferentes campañas, este asentamiento de carácter estable estuvo delimitado por un primer perímetro amurallado. A esta construcción defensiva corresponden los restos encontrados en el entorno de la plaza de San Miguel Bajo, concretamente en el denominado callejón del Gallo. Los restos documentados pertenecen a una muralla, con un espesor inferior a 1m, construida a base de barro y cantos. Estos materiales fueron extraídos del propio terreno de la zona, cuyo sustrato geológico es conocido hoy con el

23 Sobre las excavaciones arqueológicas realizadas en el Albaicín y sobre los hallazgos materiales del asentamiento ibero, *vid.* Andrés M. Adroher y Antonio López, *Excavaciones en el Albaicín (Granada). Callejón del Gallo. Estudios sobre la ciudad ibérica y romana de Iliberri*, Granada, Fundación Patrimonio Albaicín-Granada, 2001; Rafael Lizcano *et al.*, "Excavación de urgencia en el solar de la calle María La Miel esquina a San Nicolás Nuevo en el Albaicín de Granada", *AAA*, vol. 3, 1987, pp. 166-170; M. Auxiliadora Moreno *et al.*, "Primeros resultados obtenidos tras la excavación de 1991 en el Carmen de la Muralla en el Albaicín (Granada)", *AAA*, vol. 2, 1994, pp. 225-231; Mercedes Roca *et al.*, "Excavaciones sistemáticas en la ciudad iberorromana de Ganada", *AAA*, vol. 2, 1985, pp. 323-328; Mercedes Roca *et al.*, "Nuevos datos para el conocimiento de la Granada ibero-romana y árabe", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 1, 1987, pp. 37-51; Manuel Sotomayor *et al.*, *Los más antiguos vestigios de la Granada ibero-romana y árabe*, Granada, Ayuntamiento de Granada, 1984.

nombre de “Formación Alhambra”. En el mismo tramo de muralla se localizó también un vano, de apenas 2m de anchura, que según parece daba acceso a un espacio abierto intramuros donde se guardaba el ganado durante la noche.

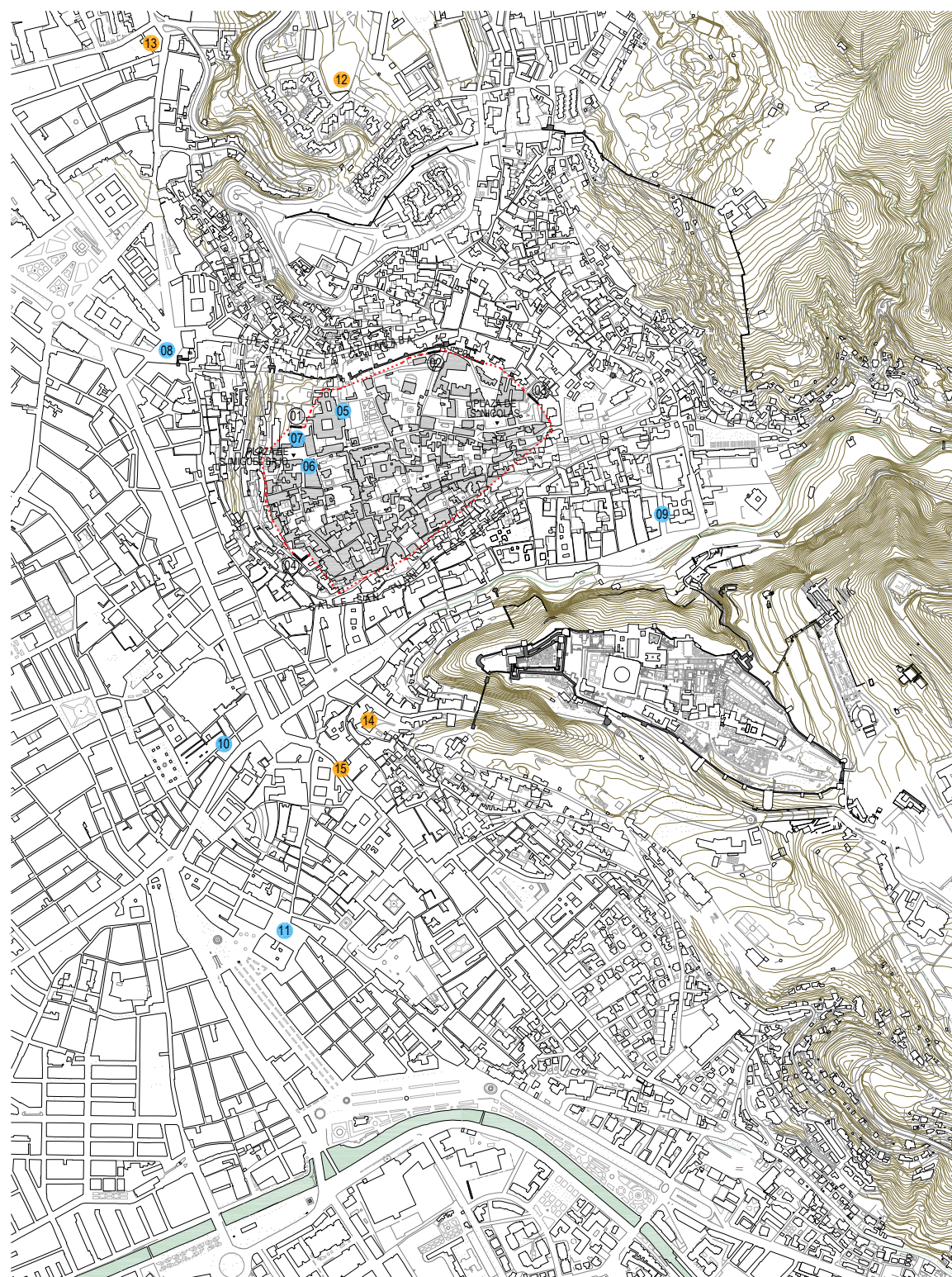
Ante el más que probable enriquecimiento del asentamiento, gracias al intercambio comercial con las vecinas comunidades fenicias de la costa, y el consiguiente aumento de la población, este primer recinto debió resultar insuficiente, pues parece que en torno al s. VI a.C. el asentamiento fue ampliado con un nuevo perímetro defensivo. En esta segunda muralla se alternaron las hiladas de tapial con las de piedra y, posteriormente, sobre ellas se aplicó un revestimiento de arcilla de unos 4cm. Así lo verificaron los tramos de lienzo murario localizados en el Carmen de la Muralla, en el solar de la actual mezquita de San Nicolás y en el Palacio del Almirante. La base de estos muros era ya de varios metros de espesor y los informes arqueológicos apuntan la posible existencia de bastiones defensivos donde la muralla pudo alcanzar los 7m.

En el siglo VI a.C. la extensión del asentamiento íbero del Albaicín pudo superar las 15ha. Las unidades domésticas presentaban entonces planta rectangular compartimentada en varias estancias, a diferencia de las viviendas más primitivas (comúnmente de forma circular o elíptica), y cerramientos de tapial o de adobe sobre una base de piedra. En cuanto al sistema de cubrición, es probable que en un principio se emplearan materiales perecederos como el cañizo; sin embargo, los restos encontrados apuntan hacia el empleo de tégulas o piezas de arcilla cocida en la cubierta de las construcciones de los siglos II y I a.C.

También fuera del oppidum²⁴, aunque próximos a él, se han documentado vestigios de la presencia íbera. Los más interesantes son los pertenecientes a las necrópolis y a otras instalaciones funerarias, pues de alguna manera respaldan la hipótesis de la existencia de un asentamiento, si no varios, de carácter estable en la zona. Los más destacados son los restos de la necrópolis situada en el denominado Mirador de Rolando, la cual pudo mantenerse en funcionamiento desde el siglo VI a.C. hasta el I d.C. Cerca de ella, en calle Turia, fueron encontrados también los vestigios de una instalación de cremación.

24 *Oppidum* es el término latino empleado habitualmente para referirse a un asentamiento de las características del situado en el Albaicín en época íbera: un núcleo poblacional de segundo orden, por debajo de la *urbs* (urbe), que lleva implícita una idea de fortificación y cuya configuración física depende, en gran medida, de su localización geográfica.

GRANADA ÍBERA (s. VII a.C. - s. II a.C. aprox.)
Figura 1.003: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 LIENZO Y PUERTA EN CALLEJÓN DEL GALLO (s.VII a.C.)
- 02 LIENZO EN CARMEN DE LA MURALLA, junto arco de las Pesas (s.VI a.C.)
- 03 LIENZO EN MIRADOR DE S. NICOLÁS (s.VI a.C.)
- 04 LIENZO EN PALACIO DEL ALMIRANTE, calle Álamo del Marqués (s.VII-VI a.C.)
- 05 RESTOS DE CABAÑAS, en huerta del convento S. Isabel la Real
- 06 RESTOS DE CABAÑAS, frente a la iglesia S. Miguel Bajo
- 07 RESTOS DE CABAÑAS, en la antigua Casa de la Lona
- 08 ASENTAMIENTO EXTERIOR AL OPPIDUM, en plaza del Triunfo
- 09 ASENTAMIENTO EXTERIOR AL OPPIDUM, en plaza de la Victoria
- 10 DEPÓSITO CERÁMICO, en calle Zacatín
- 11 ASENTAMIENTO EXTERIOR AL OPPIDUM, en plaza Mariana Pineda
- 12 NECRÓPOLIS, en mirador de Rolando (s.VI a.C.)
- 13 ESTRUCTURAS DE CREMACIÓN, en calle Turia (s.VI a.C.)
- 14 NECRÓPOLIS, en la colina del Mauror (s.III a.C.)
- 15 ENTERRAMIENTO, en calle Pavaneras (s.III a.C.)

Los restos iberos localizados fuera de los límites definidos por el perímetro amurallado del *oppidum*, sobre todo los encontrados en la plaza Mariana Pineda -por la distancia que los separa de la colina del Albaicín (aprox. 650m en línea recta)-, conducen a pensar en la posible existencia de un asentamiento independiente en este lugar. El hallazgo de vestigios funerarios en calle Pavaneras y en la colina del Mauror, a medio camino entre la plaza mencionada y el Albaicín, parecen reforzar esta hipótesis.

SUPERFICIE TOTAL INTRAMUROS: 15,4 Ha.

- VESTIGIO MURALLA
- - - HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA
- VESTIGIO DOMÉSTICO
- VESTIGIO FUNERARIO



Granada romana (s. II a.C - s. IV aprox.)

En el escenario de la II Guerra Púnica, en el 218 a.C. el primer contingente latino llegaba a la Península Ibérica con la intención de cortar las líneas de abastecimiento de sus rivales cartagineses. Fue entonces cuando los mandos militares romanos tomaron conciencia de las posibilidades estratégicas y económicas de la Península, dada su situación respecto a la órbita mediterránea, y decidieron sumar el litoral peninsular al resto de posesiones territoriales de Roma.

A partir del siglo II a.C. los pobladores íberos del Albaicín aceptaron sin resistencia la presencia de los invasores y dio comienzo el proceso de romanización de *Ildurir*. En una primera etapa, el asentamiento entró a formar parte del ámbito jurídico del Imperio “como una de las civitates stipendiariae obligada por derecho de conquista al pago de un tributo anual”²⁵. A este periodo pertenecen las monedas acuñadas con el nombre *Iliberri*, topónimo que procede de la latinización de la denominación íbera del asentamiento. Las monedas así acuñadas en el siglo I a.C. son el primer documento oficial en el que se escribió este topónimo latino²⁶.

Cuando en torno al año 45 a.C. *Iliberri* obtuvo el derecho de ciudadanía romana, pasó entonces a denominarse oficialmente *Florentia Iliberritana*. El nuevo estatus jurídico demuestra que el Estado romano reconoció a nivel administrativo el asentamiento de la colina del Albaicín; aunque es probable que éste nunca dejara de ser un poblado de poca relevancia dentro del conjunto del Imperio e incluso dentro de la provincia Bética, tal y como apunta el hecho de que se mencione muy escasamente en los documentos de la época²⁷. Para algunos investigadores, en cambio, estas exiguas referencias en las fuentes literarias, sumadas a la serie de inscripciones escritas en latín que han ido apareciendo en el Albaicín como consecuencia de las transformaciones urbanas²⁸, han sido suficientes para afirmar categóricamente que *Florentia Iliberritana* alcanzó el grado de *municipium* en época cesariana y que, por tanto, debió disponer de un orden urbano –una fisonomía y unas tipologías edificatorias– similar al de las ciudades coloniales romanas²⁹.

25 Ángel Isac, *Historia urbana de Granada. Formación y desarrollo de la ciudad burguesa*, Granada, Diputación de Granada, 2007, p. 11.

26 Margarita Orfila Pons, “Granada en época romana: los restos arqueológicos, una visión global”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada*, 25, 2013, pp. 15-28.

27 Los cronistas de la Contrarreforma ofrecerán una explicación pintoresca de esta ausencia de mención de Granada en las fuentes romanas: según Bermúdez de Pedraza, la responsabilidad de ello sería del Diablo, que, sabedor por su presciencia de los males que siglos más tarde han de venirle de la cristianísima ciudad, hace todo lo posible por oscurecer su gloria: “Porque viendo este capital enemigo nuestro, las muchas armas que avia contra el encerradas en las cavernas de este santo monte, donde estava aquella sagrada librería de plomo, que tan divina Teología contiene, no quería que huviesse memoria de Iliberia, ni que sus ministros alabasen lugar de donde tan gran pesadumbre le avia de resultar” (Francisco Bermúdez de Pedraza, *Antigüedad y excelencias de Granada*, Granada, 1608, p. 34 vta. *Vid.* Juan Calatrava, “Contrarreforma e imagen de la ciudad: la Granada de Francisco Bermúdez de Pedraza”, en Manuel Barrios y Mercedes García Arenal (eds.), *Los plomos del Sacromonte: invención y tesoro*, Valencia-Granada-Zaragoza, Publicacions de la Universitat de València–Universidad de Granada–Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006, pp. 419-458).

28 Sobre las inscripciones latinas encontradas en Granada, *vid.* Mauricio Pastor Muñoz y Ángela Mendoza Eguaras, *Inscripciones latinas de la provincia de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1987; Mauricio Pastor Muñoz, *Sociedad y epigrafía en Granada en época romana*, Granada, Universidad de Granada, 2004.

29 En palabras de Margarita Orfila: “[...] fueron apareciendo esas inscripciones que permitían deducir que en ese lugar debió existir un ente urbano. En ellas las referencias que se leían daban pauta a ello. Los cargos de los personajes nombrados en las mismas eran

Lo cierto es que reconstruir una posible ordenación de la Granada romana a la vista de los hallazgos arqueológicos resulta una tarea imposible; es más, parece aventurado afirmar sin reservas que el asentamiento romanizado del Albaicín llegara a tener carácter urbano. Dicha hipótesis podría ser admisible tan sólo si se acepta como premisa que en Granada no puede buscarse un modelo clásico de urbanismo romano, sino una adaptación funcional del asentamiento íbero previo a la colonización latina³⁰.

Esta misma premisa explicaría también que los pobladores de la primitiva Ildurir pudieran mantener durante largo tiempo parte de sus tradiciones, entre las que se puede citar el uso de su ancestral necrópolis ubicada en el actual Mirador de Rolando. Según los datos arqueológicos, este cementerio íbero estuvo en funcionamiento hasta mediados del siglo I d.C., momento en el que el cambio cultural fue un hecho completo y definitivo y en el que también las necrópolis debieron asumir los principios dictados por la tradición romana. A esto se ajustan los vestigios funerarios localizados en calle Panaderos, en calle Colcha, en Camino del Sacromonte, en las proximidades de la iglesia de San Juan de los Reyes y en la ermita de San Miguel Alto, todos ellos pertenecientes a diferentes cementerios ubicados, cumpliendo con la Ley de las XII Tablas promulgada en Roma en el siglo V a.C, en las afueras del recinto amurallado y junto a los caminos de salida de la ciudad.

Sin embargo, la posibilidad de que los invasores realizaran una adaptación de las construcciones íberas no exime de la necesidad de determinados elementos que eran considerados imprescindibles para dotar de carácter urbano un asentamiento, aunque éste no fuera de fundación romana; edificios y espacios con los que responder a las necesidades políticas, económicas, lúdicas y religiosas del ciudadano romano. Bien es sabido que el primero de estos espacios obligados era el foro, centro de la vida urbana en torno al cual se disponían otras tantas construcciones indispensables como el templo, la basílica o los edificios administrativos y comerciales. Huelga decir que igualmente irrenunciables eran el teatro o alguna otra construcción de carácter lúdico como el anfiteatro y el estadio; y que tampoco era habitual que faltaran las termas ni, por supuesto, las más características infraestructuras extramuros como los acueductos y las calzadas.

Dicho lo anterior, corresponde ahora añadir que en Granada no se ha encontrado huella alguna

evidentes, habían sido magistrados, personajes que se habían implicado en la política y administración de la ciudad. La referencia a estas tareas lleva implícito que para poderlas desarrollar existían unos edificios que acogían las instituciones que las refrendaban. Esto quiere decir que si esos textos lapidarios se leen con ojos de historiador/arqueólogo, los datos que desde el primer momento proporcionan estas inscripciones es, de manera indirecta e implícita, de la existencia de unos espacios arquitectónicos inherentes a las instituciones a las que pertenecían los referidos personajes citados en las inscripciones. En el caso de Granada, sumando las referencias de las fuentes literarias con esas lecturas de los textos de los pedestales recuperados, ya se puede afirmar que esa ciudad había alcanzado el grado de *municipium*". (Margarita Orfila Pons, *Op.cit.*, pp. 19-20).

30 En palabras de Fernando Molina y José Manuel Roldán: "[...] cabe sospechar que las líneas básicas de muchas ciudades del sur peninsular se trazaron ya en época prerromana, sin que después fueran alteradas en lo esencial [...] En este sentido, la transformación de las ciudades de la Bética hubo de ser más sensible en su fisonomía de los edificios públicos, adaptados, como es lógico, a la normativa romana, que en la estructura de los recintos urbanos. Éste fue, sin duda el caso de la ibérica Iliberri en su proceso de transformación a lo largo de los siglos II y I a.C. en un municipio latino, y resulta, por ello, precipitado asignar a la ciudad un carácter ortogonal y un planeamiento urbanístico típico romano [...]" (Fernando Molina González y José Manuel Roldán Hervás, *op. cit.*, p. 240).

de estos equipamientos propios de una urbe romana, a excepción de los controvertidos restos de un supuesto foro hallados en 1756 en una excavación arqueológica en pleno Albaicín. Restos que quedaron eternamente ensombrecidos por la deficiente actuación de determinadas personalidades contemporáneas implicadas en la excavación. Aquella famosa campaña en la desaparecida calle del Tesoro, alentada por la Academia de Historia y dirigida por el clérigo Juan de Flores, sacó a la luz una plaza enlosada, varias inscripciones honoríficas así como algunos restos de edificios (cornisas, pedestales y capiteles de columnas). Pero aquellos hallazgos serían declarados oficialmente falsos cuando, un tiempo después, el propio Flores confesó la introducción de piezas fraudulentas en la excavación³¹.

Atendiendo al contexto en el que tuvo lugar toda esta trama en torno al supuesto hallazgo del foro romano de la ciudad de Granada, la intervención de Flores puede ser interpretada como una operación más de contenido ideológico –al igual que otros episodios anteriores de la Granada Contrarreformista– que tenía como objetivo demostrar y difundir unos supuestos vínculos ancestrales de Granada con la Antigüedad Clásica. El fin último de todas estas operaciones puede que fuera el de reescribir la historia de la ciudad de tal manera que su pasado latino tuviera mayor presencia en el relato y alcanzara la dimensión del asimilado pasado islámico, del cual tampoco se puede decir que estuviera (ni siquiera lo está ahora) exento de interpretaciones algo fantasiosas.

El juicio concerniente a la excavación de Flores, celebrado durante años a mediados de la década de 1770, sentenció la destrucción de las ruinas falsas y el relleno de las fosas abiertas. De aquellos restos que no fueron entonces destruidos, sino que quedaron de nuevo enterrados, no existe hoy prácticamente nada tras varios siglos de deterioro y expolio. Además, el fraude perjudicó perpetuamente el estudio del pasado romano de Granada. Su sombra ha conseguido alargarse hasta nuestros días, cuando todavía no se aceptan sin ciertas reticencias los estudios más recientes en relación a los elementos encontrados en aquella excavación que, supuestamente, sí que eran auténticos y que, ya en su momento, fueron documentados por diferentes autores³². Puede decirse incluso que esa mirada desconfiada es puesta aún sobre cualquier hallazgo de época romana que aparece en el Albaicín.

En cualquier caso, la escasez de pruebas arqueológicas y de otras evidencias documentales no ha permitido despejar las dudas de muchos investigadores acerca de la verdadera importancia o el peso de la Granada romana dentro del Imperio, ni por supuesto, forjar una idea aproximada de cuál pudo ser su fisonomía. Desde mediados del siglo XIX el debate de los intelectuales se extendió incluso a la propia localización de Florentia Iliberritana. Los trabajos arqueológicos llevados a cabo desde 1842 en las faldas de Sierra Elvira, una colina

31 Sobre el fraude urdido por Juan de Flores, *vid.* Margarita Orfila, *et al.*, *La Granada «Falsificada»: el pícaro Juan de Flores*, Granada, Diputación de Granada, 2012; Manuel Sotomayor, *Cultura y picaresca en la Granada de la Ilustración. D. Juan de Flores y Oddouz*, Granada, Universidad de Granada, 1988.

32 Entre los estudios de los últimos años figuran: Manuel Sotomayor y Margarita Orfila, "Un paso decisivo en el conocimiento de la Granada romana (Municipium Florentinum Iliberritanum)", *Archivo Español de Arqueología*, 77, 2004, pp. 1-17; *id.*, "D. Juan de Flores y el Carmen de la Muralla en el Albaicín", *Florentia Iliberritana*, 17, 2006, pp. 411-431; *id.*, "El foro de la Granada romana. Planos, plantas, alzados y dibujos", *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada*, 21, 2011, pp. 349-403.

situada a escasos 15km al noroeste de la actual Granada (en el margen septentrional de la Vega granadina), dejaron al descubierto los restos de una urbe tardorromana transformada siglos después en importante ciudad musulmana³³. A la luz de estos vestigios, surgieron las primeras voces que situaban Florentia Iliberritana en esta nueva localización a los pies de Sierra Elvira (entre las localidades de Pinos Puente y Atarfe) a la vez que negaban la existencia de argumentos sólidos para atribuir carácter urbano al asentamiento romanizado del Albaicín. Este debate continúa abierto hoy, aunque sin la virulencia de otra época³⁴.



Figura 1.004: Vista de Granada desde el Generalife en marzo de 2013. Granada se asienta desde la colina del Albaicín hacia el llano y al fondo puede verse Sierra Elvira, situada a apenas 15km. En la imagen, los dos emplazamientos de la controversia por la localización de Iliberri dialogan.

Fuera del núcleo del Albaicín, y aparte de los restos funerarios, los principales vestigios encontrados de época romana pertenecen a diversas explotaciones agropecuarias. Las conocidas *villae* rurales nacieron dispersas en la zona de Cartuja, en el valle del Darro y en la Vega a partir de la primera mitad del siglo I hasta finales del IV. Estas haciendas, cada vez más amplias, más pobladas y más lujosas, se dedicaban principalmente a la elaboración de aceite,

33 La ciudad musulmana en cuestión es *Madinat Ilibira*, capital de la comarca o *cora* de *Ilibira* desde el siglo IX hasta comienzos del XI, momento en el que la ciudad fue abandonada y la capitalidad trasladada a *Madinat Garnata*. Sobre Medina Elvira, *vid.* Manuel Gómez-Moreno Martínez, *Medina Elvira*, Granada, Imprenta de La Lealtad, 1888 (facsimil por Manuel Barrios Aguilera, Granada, Grupo de Autores Unidos, 1986); Antonio Malpica Cuello, "El paisaje rural medieval en la Vega de Granada y la ciudad de Ilibira", *Arqueología espacial*, 26, 2006, pp. 227-242; Antonio Malpica Cuello, "La ciudad de Ilibira. Su formación y desarrollo", *Cristãos e muçulmanos na Idade Média peninsular. Encontros e desencontros*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociencias das Unive, 2011, pp. 27-49; Ángel Rodríguez Aguilera, "El yacimiento arqueológico de Madina Ilibira (Atarfe. Granada)", *Bibataubin*, 2, 2001, pp. 63-69.

34 Acerca de este debate hay abundante bibliografía. Aquí se señalan tan sólo dos obras distantes en el tiempo y en el argumento: Leopoldo Eguílaz y Yanguas, *Del lugar en donde fue Iliberis*, Granada, Universidad de Granada, 1987 (facsimil del original publicado en Madrid, 1881); Antonio Malpica Cuello, *Granada, ciudad islámica. Mitos y realidades*, Granada, Asukaria Mediterránea, 2000.

uno de los productos hispanos por excelencia junto con el vino y los cereales. Bajo la trama actual de la ciudad se han encontrado numerosos restos identificados con este uso, algunos de ellos han salido a la luz de manera fortuita en recientes movimientos de tierra (como los localizados en 2013 en el llamado antiguo cuartel de Mondragones, en las cercanías del río Beiro); pero también han sido muchos los vestigios localizados en la Vega más cercana, en áreas pertenecientes a los municipios de La Zubia, Huétor Vega, Armilla, Ogíjares, Gabia e Híjar. Todos ellos han documentado la importancia del *ager* (el campo) en la base económica de la sociedad romana³⁵.

En la segunda mitad del siglo III, las ciudades no pudieron hacer frente a la demanda económica del Imperio³⁶ y se inició una crisis, no sólo de carácter económico sino también social, que puso en marcha un proceso de decadencia municipal y de ruralización. Los centros de producción agropecuaria acogieron entonces a una gran parte de la población y ello favoreció la entrada de los llamados pueblos bárbaros en el sistema de ciudades del occidente romano.

Aunque hasta el siglo IV el núcleo primitivo de Granada en el Albaicín todavía mantuvo un cierto nivel de población, e incluso parece ser que se convirtió en sede episcopal testimoniada del primer Concilio de Elvira (*Concilium Iliberritanum*) en torno al año 302³⁷, poco después se adentró en una fase de recesión, también en lo que a extensión física se refiere, prolongada durante varios siglos. En palabras de Leopoldo Torres Balbás: “la ciudad de Granada sufrió desde época tardorromana hasta el siglo XI una profunda crisis; el cerro frontero al de la Alhambra, donde estuvo el foro de *Iliberis*, se hallaba despoblado, y sus antiguas construcciones desmanteladas a principios del siglo XI”³⁸.

Una cuestión más por responder es, por tanto, la de la continuidad poblacional ininterrumpida del asentamiento granadino desde su fundación como oppidum íbero hasta su consolidación como auténtica ciudad musulmana. A día de hoy, el conocimiento en torno a la época visigoda es tan escaso como lo era en el siglo XIX; y aunque algunos investigadores apoyan la hipótesis de la pervivencia del núcleo del Albaicín durante este periodo, basándose en los documentos que atestiguan la celebración de una serie de concilios que la muestran como capital de la Cristiandad a nivel peninsular³⁹, o en el hallazgo de diferentes monedas con la inscripción de *Eliberri* que han hecho pensar que fue ceca visigoda durante los reinados de Chindasvinto

35 La agricultura, la alfarería, la minería y el comercio eran los pilares económicos de la Granada romana.

36 Cristina Viñes Millet, *Historia Urbana de Granada*, (2ª ed.) Granada, Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional, 1999, p. 35.

37 Sobre el Concilio de Elvira, *vid.* Manuel Sotomayor y José Fernández Ubiña (coord.), *El Concilio de Elvira y su tiempo*, Granada, Universidad de Granada, 2005.

38 Leopoldo Torres Balbás, “Damasco y Granada”, *Crónica arqueológica de la España musulmana*, vol. VI, 1941, pp. 461-469. La cita en 461.

39 Sobre ésta y otras cuestiones relacionadas con los concilios en el área de la ciudad de Granada, *vid.* José Fernández Ubiña, “Aristocracia provincial y cristianismo en la Bética del siglo IV”, en Cristóbal González Román (coord.), *La Bética en su problemática histórica*, Granada, Universidad de Granada, 1991, pp. 31-62; *id.*, “La fe de Gregorio y la sociedad de Elvira”, en Cristóbal González Román (coord.), *La sociedad de la Bética: contribuciones para su estudio*, Granada, Universidad de Granada, 1994, pp. 145-180; Jesús Suberbiola Martínez, *Nuevos concilios hispano-romanos de los siglos III y IV: la colección de Elvira*, Málaga, Universidad de Málaga, 1987.

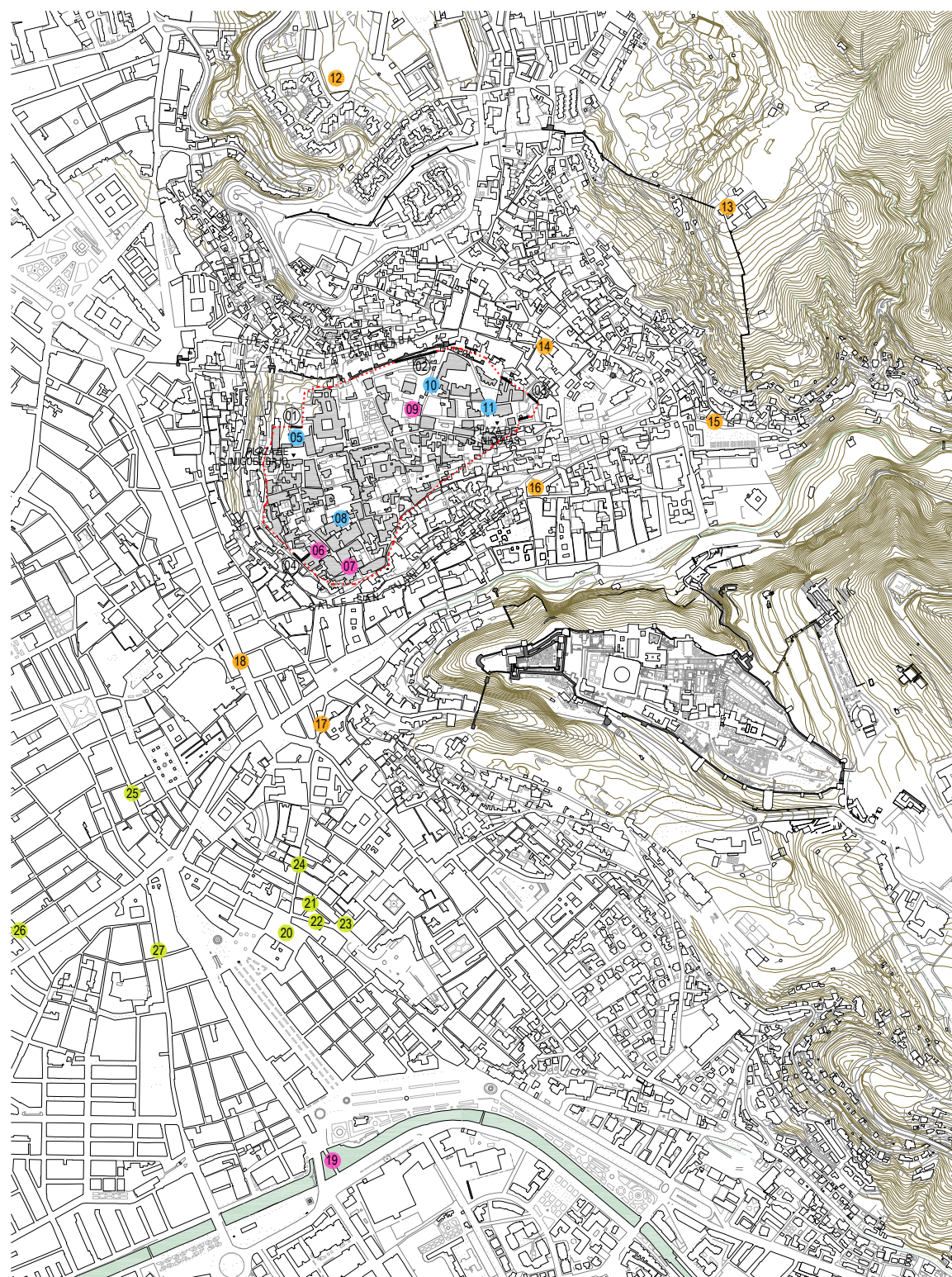
(642-653), Ervigio (680-687), Egica (687-702) y Egica-Witiza (700-702)⁴⁰, estas evidencias sólo son admisibles si se acepta previamente que el germen de la ciudad de Granada era la llamada Iliberri, cuestión sobre la que los investigadores tampoco se han puesto de acuerdo, como ya se ha mencionado más atrás.

De manera que, a todas las dudas planteadas acerca del pasado romano hay que sumar la escasa presencia de restos arqueológicos posteriores al siglo VI; con lo cual, lo cierto es que no existen suficientes indicios que permitan aseverar sin reservas la presencia de vida urbana en el área sobre la que actualmente se implanta Granada con anterioridad a la llegada de los pobladores ziríes. Es por eso que ciertos investigadores continúan reivindicando que la verdadera fundación de Granada como urbe es un hecho islámico: “La ciudad de Granada, que es el núcleo urbano reconocible actualmente y con una historia continuada, es claramente una fundación del siglo IX. No es que antes no hubiese una ocupación del espacio en que se estableció Granada pues se detectan huellas evidentes del período romano e importantes restos del ibérico. Pero los momentos inmediatamente anteriores a su formalización como ciudad se hallan en una oscuridad prácticamente total sin que las fuentes escritas arrojen luz, y con unos datos arqueológicos todavía exiguos. [...] En tiempos anteriores a su verdadera fundación por los ziríes se trata de un núcleo casi residual que arrastra un largo período de decadencia. No hay documentación sobre el largo período que va del siglo VI al IX. [...] Al llegar los beréberes ziríes no parece que hubiese una estructura mínimamente urbana”⁴¹.

40 Margarita Orfila Pons y Manuel Sotomayor Muro, *Discurso pronunciado por la Ilma. Sra. D^a. Margarita Orfila Pons en su recepción académica y contestación del Ilmo. Sr. D. Manuel Sotomayor Muro*, Granada, Real Academia de Bellas Artes de Granada, 2002. p. 68.

41 Antonio Malpica Cuello, *Poblamientos y castillos en Granada*, Madrid, El legado andalusí, 1996, pp. 56-57.

GRANADA ROMANA (s. II a.C. - s. IV aprox.)
 Figura 1.005: Reinterpretación cartográfica de la autora



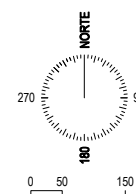
- 01 LIENZO Y PUERTA EN CALLEJÓN DEL GALLO
- 02 LIENZO EN CARMEN DE LA MURALLA, junto arco de las Pesas
- 03 LIENZO EN MIRADOR DE S. NICOLÁS
- 04 LIENZO EN PALACIO DEL ALMIRANTE, en calle Álamo del Marqués
- 05 ARQUITECTURA DOMÉSTICA, en callejón del Gallo
- 06 CISTERNA, en Palacio del Almirante
- 07 POZO, en placeta de S. José
- 08 ARQUITECTURA DOMÉSTICA, en calle Oidores
- 09 FORO DE JUAN DE FLORES, en jardín del Carmen de la Concepción
- 10 ARQUITECTURA DOMÉSTICA, en calle María la Miel
- 11 ARQUITECTURA DOMÉSTICA, en plaza de S. Nicolás
- 12 NECRÓPOLIS, en el mirador de Rolando
- 13 NECRÓPOLIS, en la iglesia S. Miguel Alto
- 14 NECRÓPOLIS, en calle Panaderos
- 15 NECRÓPOLIS, en camino del Sacromonte
- 16 NECRÓPOLIS, en iglesia S. Juan de los Reyes
- 17 NECRÓPOLIS, en calle Colcha
- 18 NECRÓPOLIS, en Gran Vía
- 19 PUENTE SOBRE EL RÍO GENIL
- 20 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en plaza Mariana Pineda
- 21 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en calle Varela - calle S. Antonio
- 22 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en cuesta del Progreso
- 23 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en plaza de los Campos
- 24 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, calle S. Matías
- 25 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en calle Alhóndiga
- 26 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en calle Solarillo de Gracia
- 27 EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA, en calle San Antón

La comparación gráfica entre los asentamientos ibero y romano de la colina del Albaicín deja a la vista un llamativo retraimiento de casi 2 Ha. En este caso, tal efecto debe entenderse como el resultado de confrontar dos hipótesis, la que delimita el núcleo ibero (Adroher y López, 2001) y la que delimita el núcleo romano (Orfila y Montufo, 2002), planteadas por separado y con la intención de ofrecer una imagen aproximada, nunca una imagen certera, de los bordes de ambos asentamientos. Se insiste, por tanto, en que no existen datos suficientes para pensar que el proceso de romanización del asentamiento ibero llevara consigo una retracción física del mismo. No obstante, esta retracción que ha quedado registrada aquí de una manera que se podría calificar de casual -fruto de la anteriormente mencionada confrontación de hipótesis- pudo ser un hecho absolutamente cierto, ya que una de las técnicas ampliamente usadas por los romanos tras la conquista de un nuevo territorio consistía, como es sabido, en realizar un aprovechamiento limitado de las estructuras urbanas existentes y, no muy lejos, crear una nueva unidad de explotación donde alojar otra parte de la población. En el caso de la Granada romana, esta hipótesis resulta más plausible aún cuando sobre el plano se observa la presencia de vestigios romanos pertenecientes a diversas explotaciones agropecuarias, según apuntan los estudios arqueológicos, alrededor de la actual Puerta Real y especialmente próximos entre sí en el entorno de calle San Matías, es decir, en una zona de topografía suave a la vez que muy cercana al Darro.

Apuntadas estas ideas, se destaca una vez más la escasa información disponible acerca de las dimensiones, la configuración y el grado de desarrollo de los asentamientos ibero y romano en el territorio ocupado por la Granada actual.

SUPERFICIE TOTAL INTRAMUROS: 13,6 Ha.

- VESTIGIO MURALLA
- - - HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA
- VESTIGIO DOMÉSTICO
- VESTIGIO FUNERARIO
- VESTIGIO INFRAESTRUCTURA
- VESTIGIO EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA



Granada emiral-califal (711-1013)

En el año 711 los pueblos musulmanes procedentes de África invadieron la Península Ibérica dirigidos por el general beréber Tariq Ibn Ziyad. Al margen de los debates historiográficos todavía en curso –en torno a cuestiones tan importantes como el grado de desarrollo alcanzado por los asentamientos preislámicos, los respectivos papeles de Granada y Elvira o su continuidad poblacional durante los siglos VI y VII–, los conquistadores encontraron a su llegada dos núcleos diferenciados en el área que ocupa la Granada actual: uno situado en el centro del Albaicín, cuya fundación se remontaba al asentamiento ibero del siglo VII a.C. (como se ha venido diciendo), y un segundo arrabal, con población de origen judío, localizado en la margen izquierda del río Darro, en lo que actualmente es el barrio de San Matías⁴². Estos dos núcleos aparecen citados en las crónicas árabes de este periodo⁴³ como *Garnata* y *Garnata al-Yahud* (Granada y Granada de los Judíos).

Una vez ganada la comarca de Iliberri, *Ilbira* nombrada en árabe, los conquistadores levantaron en la cumbre de la colina que dominaba el mencionado arrabal judío la fortaleza conocida como *Hisn Mawrur* (Castillo del Mauror), una construcción que fue el origen de las actuales Torres Bermejas. Este emplazamiento tenía encomendado el control de *Garnata al-Yahud*, mientras una numerosa colonia militar procedente de Damasco se asentaba en la antigua urbe tardorromana situada a los pies de Sierra Elvira.

La rápida conquista arabo-beréber de la Península Ibérica prácticamente había finalizado ya a mediados del siglo VIII. En el año 756, *al-Andalus* (como comenzó a llamarse el territorio peninsular en manos de los musulmanes) se constituía en país independiente aunque sin soberanía plena, pues continuaba bajo la autoridad religiosa de Damasco. Los nuevos pobladores musulmanes reconvirtieron entonces el lugar de sus predecesores romanos a los pies de Sierra Elvira en la ciudad de *Madinat Ilbira* (Medina Elvira en castellano). A partir de aquel momento, ésta sería la capital (*hadira*) o centro cultural de la comarca (*cora*) homónima⁴⁴, mientras *Garnata* o *Hisn Garnata* (Castillo de Granada) quedaba relegada a un plano secundario y con una ocupación reducida.

42 Enrique Gozalbes Cravioto vincula la existencia de este núcleo judío a las guerras judeo-romanas del siglo I d.C. Sobre esta cuestión, *vid.* Enrique Gozalbes Cravioto, "Los judíos en la Iliberis romana", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 5, 1991, pp. 11-28; Enrique Gozalbes Cravioto, "Los judíos en la Hispania romana: la documentación", *Hespérides: Anuario de investigaciones*, 3, 1995, pp. 49-62.

43 Los dos cronistas árabes más importantes en cuyos escritos se menciona y describe Granada durante el periodo emiral-califal fueron Al-Razi (865-925) e Ibn Hayyan (987-1075). Para la consulta de sus textos, *vid.* Évariste Lévi-Provençal, "Description de l'Espagne d'Ahmad al-Razi", *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, vol. 18, nº1, 1953, pp. 51-108; Diego Catalán y M. Soledad de Andrés, *Crónica del moro Rasis, versión del Ajbar Muluk Al-Andalus de Ahmad Ibn Musa Al-razi, 889-955, romanizada para el rey don Dionís de Portugal hacia 1300 por Mohamad, alarife, y Gil Pérez, clérigo de don Perianes Porçel*, Madrid, Gredos, 1975; José E. Guráieb, "Al-Muqtabis de Ibn Hayyan", *Cuadernos de Historia de España*, vol. 17, 1952, pp. 155-66; y vol. 18, 1952, pp. 152-60.

44 Todo el territorio ocupado por los musulmanes estaba dividido en grandes demarcaciones llamadas *coras*. Éstas a su vez se subdividían en las denominadas *climas*, que también eran subdivididas en áreas de un tamaño inferior llamadas *tahas*. Durante el Califato cordobés, las *coras* eran: Córdoba, Cabra, Écija, Sevilla, Carmona, Niebla, Ossobona (Algarbe), Beja, Morón, Sidonia, Algeciras, Jaén, Ronda, Elvira, Málaga, Almería, Murcia, Játiva, Valencia y Toledo. La *cora* de Elvira se extendía, empleando como referencia la geografía actual, desde Vélez-Málaga hasta Adra, incorporando los valles de la costa, el de Lecrín y la vega de Granada, y prologándose hacia el norte hasta la zona de los Montes.

Los restos de los anteriores asentamientos en la colina del Albaicín fueron parcialmente aprovechados por los escasos pobladores musulmanes, quienes levantaron un nuevo perímetro defensivo. El espacio recogido por las primeras murallas musulmanas se llamó *al-Qasaba Garnata* (Alcazaba de Granada). A dicha muralla pertenecía la puerta situada al norte de la plaza de San Nicolás conocida como *Bab Qastar* –rotulada “Puerta del Castro” en el *Plano de Granada árabe* de Luis Seco de Lucena (1910), como se verá más adelante– así como el baluarte defensivo denominado *Hisn Roman*, de cuyos muros se conservan amplios paños hoy incorporados como parte de la ermita de San Cecilio.



Figura 1.006: Vista de la ermita de San Cecilio desde la plaza cementerio de San Nicolás en agosto de 2011.

A finales del siglo IX, durante la sublevación de los mozárabes y muladíes contra los árabes, Granada vio aumentar su importancia a nivel militar, debido probablemente a sus amplias posibilidades defensivas naturales. Fue entonces cuando los omeyas decidieron reconstruir una antigua fortificación visigoda localizada en el cerro de la Sabika y levantar, además, un nuevo lienzo murario que conectara dicha fortificación con el ya existente *Hisn Mawrur*.

Paralelamente, a partir de aquel momento Madinat Ilbira inició un proceso de decadencia en manos de los muladíes que tuvo continuidad a lo largo de todo el siglo X, a pesar de que las luchas entre tribus cesaron en torno al año 929 con la proclamación de un al-Andalus completamente independiente de Bagdad.

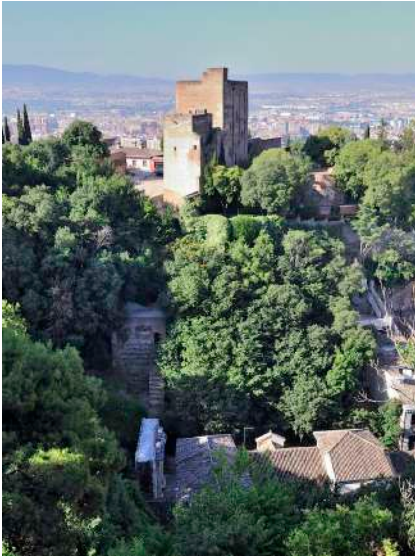


Figura 1.007: Vista de Torres Bermejas, antiguo *Hisn Mawrur*, desde la Alcazaba de la Alhambra [izda.] en mayo de 2013.

Figura 1.008: Vista de la Alcazaba de la Alhambra desde las Torres Bermejas [dcha.] en mayo de 2013.

Ambas fortificaciones estaban conectadas a través de un lienzo murario del que aún se conservan importantes fragmentos. En dicho lienzo se integra desde el reinado de Carlos V la conocida como Puerta de las Granadas, reconocible en la primera de las dos vistas.

GRANADA EMIRAL - CALIFAL (711 - 1013)

Figura 1.009: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 BAB QASTAR Y HISN ROMAN, en ermita S. Cecilio
- 02 HISN MAWRUR (Torres Bermejas)
- 03 LIENZO MURARIO (enlace *Hisn Mawrur* - fortificación visigoda reconstruida)
- 04 FORTIFICACIÓN VISIGODA RECONSTRUIDA (futura Alcazaba de la Alhambra)
- 05 ARQUITECTURA DOMÉSTICA, en calle María la Miel
- 06 ARQUITECTURA DOMÉSTICA, en callejón de los Negros
- 07 ENTERRAMIENTOS, en calle Panaderos (antigua necrópolis romana)

No existen datos suficientes para definir las superficies ocupadas por el primer asentamiento musulmán en la colina del Albaicín y por el asentamiento judío en el actual barrio de San Matías. Este dibujo debe entenderse, por tanto, como una representación gráfica de los vínculos existentes entre cada uno de los núcleos poblacionales y el paisaje (principalmente topografía e hidrografía), de la correspondencia entre dichos núcleos y los anteriores asentamientos ibero-romanos, así como de las relaciones de ambos núcleos entre sí y con las primeras fortalezas musulmanas de las colinas del Mauror y de la Sabika.

- VESTIGIO CONSTRUCCIÓN DEFENSIVA
- VESTIGIO DOMÉSTICO
- VESTIGIO FUNERARIO



Granada zirí (1013 - 1090)

Medina Elvira quedó finalmente destruida en torno a 1010. La guerra civil que acabó con el Califato Omeya de Córdoba le ocasionó grandes destrozos y obligó a sus habitantes a buscar refugio en la fortificada Garnata. Este trasvase demográfico se produjo de forma generalizada, pues igualmente los habitantes de la campiña circundante abandonaron sus alquerías buscando el abrigo de la ciudad. Es más, el traslado progresivo de la población musulmana a Granada sería la práctica habitual a lo largo de los siglos venideros, conforme los ejércitos cristianos fueran avanzando en su conquista desde el norte hacia el sur peninsular.

En el año 1013, un grupo de beréberes encabezado por Zawí Ibn Zirí estableció un gobierno autónomo para la cora de Ilbira y convirtió a Garnata en su nueva capital por motivos estratégicos. La dinastía zirí inauguraba así, a comienzos del siglo XI, una etapa de prosperidad urbana para *Madinat Garnata* apenas interrumpida hasta la segunda mitad del siglo XV.

Sobre las ruinas de la Alcazaba de Granada, en el mismo lugar donde se habían asentado anteriormente íberos y romanos, se levantó entonces una auténtica ciudad musulmana fortificada. Las defensas, murallas y baluartes, se construyeron combinando argamasa de cal con abundantes piedras –según el tipo denominado de “calicanto” –, y refuerzos de lajas de piedra arenisca en las esquinas⁴⁵. Este primer recinto se equipó con varias mezquitas, de acuerdo con la tradición islámica, y tal y como había sucedido en el periodo anterior, la antigua necrópolis romana situada en calle Panaderos mantuvo su función (*Maqbarat Socaster*). La práctica habitual a partir de entonces sería la de ir aumentando la extensión de la ciudad hacia el llano y hacia el Darro a base de sumar nuevos recintos amurallados, aun cuando en dichas ampliaciones urbanas los terrenos un día ocupados por cementerios quedaran incorporados a la ciudad con un nuevo uso.

Además de las de carácter defensivo, muchas de las actuaciones llevadas a cabo por los gobernantes ziríes tuvieron como principal objetivo la creación de un eficaz sistema de abastecimiento de agua para la ciudad y su territorio circundante. Entre las primeras intervenciones de este tipo, a medio camino entre una infraestructura hidráulica y un elemento defensivo, destaca el levantamiento de una *qawraya* (coracha) que partía de uno de los paños meridionales de la cerca hasta alcanzar el Darro. Esta construcción garantizaba la comunicación entre la ciudad fortificada y el río, asegurando el aprovisionamiento de agua en caso de asedio. Ésta era la fórmula habitualmente empleada para proteger el principal punto de suministro cuando éste se encontraba más allá del límite definido por las murallas del enclave. En este caso, además, la coracha zirí quedó incorporada muy pronto al espacio intramuros debido al rápido crecimiento urbano.

Cuando en el reinado de Habús Ibn Maksán, segundo monarca zirí de la Taifa de Granada, la extensión de la ciudad resultó pequeña para albergar el volumen creciente de población, comenzaron a surgir los nuevos barrios extramuros. El *rabad de Badis* era el ubicado en torno

45 AA.VV. *Arte y culturas de al-Andalus. El poder de la Alhambra*, Madrid, TF Editores, 2013, p. 49.

de la actual iglesia de San Miguel Bajo, lugar en el que se levantaba una de sus mezquitas. También formaban parte de él el palacio de *Dar al-Horra* (Casa de la Reina) y el palacio residencia de la corte, la llamada Casa del Gallo de Viento (o Casa de la Lona desde finales del siglo XVIII). El *rabad Almurabidin*, o barrio de los Morabitos, tenía su mezquita principal, *Masyid al-Murabitin*, en el solar donde hoy se alza la iglesia de San José. De aquella mezquita todavía se conserva su alminar del siglo XI, aunque transformado en campanario de la iglesia católica. El barrio de la *Cauracha* era el extendido entre las calles San Juan de los Reyes y Aljibe de Trillo⁴⁶.



Figura 1.010: Vista del campanario de la iglesia de San José, antiguo alminar de la mezquita al-Murabitin [izda.] en agosto de 2011.

Figura 1.011: Vista de la *Bab al-Difaf* o puerta de los Tableros, punto de encuentro entre la coracha de la Alcazaba Cadima y la de la Alcazaba de la Alhambra [dcha.] en agosto de 2011.

Para proteger estos tres nuevos barrios y de acuerdo con la fisonomía de las ciudades medievales hispano-musulmanas debió construirse una segunda cerca. La suma de ambos recintos amurallados constituyó la que fue a partir de entonces la *al-Qasaba Qadima* (Alcazaba Vieja), el núcleo central y más antiguo de la ciudad zirí.

En tiempos de Badis Ibn Habús, tercer rey de la taifa granadina, el crecimiento urbano continuaba imparable la colonización de las zonas más llanas. En la ladera oeste de la Alcazaba Cadima y hasta la actual calle Elvira surgió el barrio del *Zenete*, donde residía la tribu encargada de la guardia real. El *rabad* de la *Bab Ilbira* se desarrolló con centro en la mezquita que ocupaba el solar de la actual iglesia de San Andrés. El barrio de *Zacayat Albacery* nació

46 Antonio Orihuela Uzal, "Granada, capital del Reino Nazarí", en Rafael López Guzmán (coord.) *La arquitectura del Islam occidental*, Barcelona, Lunberg, 1995. pp. 195-209.

como barrio de especieros en torno a la que hoy es calle Azacayas. El de *Bucaralfacin* se situó con centro en la actual placeta de la Encarnación. El *rabad Abulaci*, era uno de los barrios ilustres, situado en el entorno de la que hoy es calle Cárcel Baja; disponía de varias mezquitas, entre ellas la Mezquita Mayor (*aljama*), una alhóndiga –*fundaq al-Yanubunin* (conocida hoy como Alhóndiga de los Genoveses)–, y varios edificios importantes de carácter privado, como el desaparecido Palacio de *Cetti Meriem*.

Todavía en la orilla derecha del Darro, con centro en la parte baja de la actual plaza Nueva surgió el *rabad Hattabin* (barrio de los Leñadores). Junto a éste existían tres pequeños arrabales: *Darb al-Bina* (arrabal de la Construcción), *Hayyamin* (arrabal de los Barberos) y *Darb al-Hawra* (arrabal del Álamo)⁴⁷. Y, entre calle Zacatín (principal eje comercial) y el río Darro, surgieron toda una serie de barrios donde se agrupaban los vecinos según su oficio. En esta localización, los talleres de silleros (*qassin*), zapateros (*qarraqin*), tintoreros (*sabbagin*) y curtidores (*dabbagin*) cubrían su demanda de agua y, a la vez, el vertido de sus residuos.

El crecimiento de la ciudad se extendió también al otro lado del Darro, de forma que aquellos dos núcleos independientes que existían a la llegada de los conquistadores musulmanes, Hisn Garnata y Garnata al-Yahud, se fundieron en una única mancha urbana. Este desarrollo, unido a la Alcazaba de la Alhambra –que también se levantó en esta época–, esbozaba ya a mediados del siglo XI una configuración que, a grandes rasgos, coincide con la imagen urbana de Granada más difundida.

A los pies de las actuales Torres Bermejas surgían los barrios del *Mawrur* y de *Gomérez*, ambos originados por el asentamiento de nuevas tribus llegadas de África. Hacia el este, en la zona de mayor pendiente, se fundó el *rabad al-Mansura* (Almanzora), con mezquita en el lugar de la actual iglesia de Santa Ana, así como el de la *Yurra* (Churra). El barrio de *Harat al-Qasaba* era el acotado por las calles Santa Escolástica y Rodrigo del Campo y las plazas Fortuny y del Padre Suarez. El tramo de Santa Escolástica comprendido entre estas dos plazas era conocido como calle *Real de Bab al-Fajjarin*, y hacía de límite entre el barrio anteriormente descrito y el de *Axibín*. Este último tenía otra de sus vías principales, con el mismo nombre que el barrio, en la actual calle Colcha y su prolongación meridional por calle San Matías; y disponía de algunos edificios significativos como la mezquita *Aben Gimara*, ubicada en el solar anexo a la actual Casa de los Tiros, o el baño que se situaba en el hoy colegio de las Mercedarias. El tramo de calle San Matías comprendido entre calle Navas y plaza Mariana Pineda era el centro del *rabad Bab al-Tawwabin*, mientras que la propia calle Navas era el eje del *rabad al-Goryi*⁴⁸.

Obviamente, todo este desarrollo hizo necesaria la construcción de una tercera cerca defensiva. Partiendo de la puerta Monaita y bordeando por el oeste y por el sur los nuevos crecimientos hasta alcanzar Hisn Mauror, se trazó un nuevo frente amurallado en el que se insertaba, entre otras, la que acabó siendo la principal puerta de la ciudad, *Bab Ilbira* (puerta

47 Carlos Jerez Mir, *La forma del centro histórico de Granada. Morfología urbana, tipología edificatoria y paisaje urbano* (Tesis doctoral), Granada, 2001, pp. 51-52.

48 *Ibid.*, pp. 52-53.

de Elvira) todavía en pie. El cierre del perímetro lo completaba una nueva coracha que bajaba hacia el Darro desde la Alcazaba de la Alhambra para enlazar con la antigua coracha de la Alcazaba Cadima. En el lugar de encuentro entre ambas se situó la *Bab al-Difaf* (puerta de los Tableros) –actualmente mal llamado Puente del Cadí– con unas compuertas que represaban el río para facilitar la recogida de agua y para limpiar el cauce mediante desembalses periódicos.

De esta forma quedaba conformada la *madina*, el centro comercial y religioso de la ciudad islámica. La presencia de la Mezquita Mayor, construida a mediados del siglo XI en el solar que hoy ocupa la iglesia del Sagrario, así como la ubicación de diversos mercados en sus alrededores, provocaron la rápida ocupación de esta zona. *Granada se convirtió en una gran ciudad, cabeza de uno de los reinos de taifas más estables y poderosos de al-Andalus*⁴⁹.

Esta cualificación hizo necesaria la presencia de nuevas infraestructuras y equipamientos urbanos que aseguraran el buen funcionamiento de la ciudad, entre ellos, los cementerios. Los ziríes construyeron el *maqbarat Bab al-Fajjarin*, situado en los alrededores del actual Campo del Príncipe –donde posteriormente crecería el arrabal de los Alfareros– y el *maqbarat Bab Ilbira*, el principal y más extenso, que abarcaba en dirección norte desde la puerta de Elvira hasta el paraje hoy conocido como Cristo de la Yedra y, en dirección oeste, hasta la actual iglesia de San Juan de Dios.

No obstante, la infraestructura más profusamente desarrollada por los ziríes fue el suministro hidráulico⁵⁰. La cultura hispano-musulmana fue también la cultura del agua, siendo los árabes grandes conocedores de los métodos de embalse, circulación y uso de este recurso. En este periodo comenzó el trazado de un complejo y eficaz sistema compuesto por acequias, que discurrían descubiertas hasta su entrada en la ciudad, y cauchiles subterráneos que distribuían el agua hasta numerosas fuentes, pozos, albercas y aljibes privados y públicos. Estos últimos se situaban siempre en lugares de paso y cerca de las mezquitas, de manera que los vecinos no sólo pudieran aprovisionarse de agua sino realizar sus abluciones antes de la oración⁵¹. El agua es uno de los grandes protagonistas en la arquitectura y el urbanismo hispano-musulmanes, no sólo por tratarse de un soporte indispensable para la vida sino por su valor simbólico, ritual, sensorial y estético. La importancia del agua quedó patente en Granada por el elevado número de aljibes públicos; ninguna otra ciudad de al-Andalus poseía una cantidad similar. De aquellos aljibes, todavía hoy se conservan veintiocho.

49 Antonio Orihuela Uzal, *op. cit.*, p. 197.

50 Sobre las infraestructuras hidráulicas en la Granada musulmana, *vid.* AA.VV. Granada nazari y renacentista, 1600. Agua, territorio y ciudad, Sevilla, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, 2013; Antonio Orihuela Uzal y Carlos Vilchez Vilchez, *Aljibes públicos de la Granada Islámica*, Granada, Ayuntamiento de Granada, 1991; Antonio Orihuela Uzal y Luis J. García Pulido, "El suministro de agua en la Granada islámica" en Pedro Navascués Palacio (coord.), *Ars mechanicae: ingeniería medieval en España*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano, Ministerio de Fomento, 2008; Carmen Trillo San José, *Agua y paisaje en Granada: una herencia de al-Andalus*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 2003; Carmen Trillo San José, "Hidráulica urbana y organización del espacio en la Granada islámica", en Antonio Malpica Cuello (ed.), *Ciudad y Arqueología Medieval*, Granada, Alhulia, 2006, pp. 105-114.

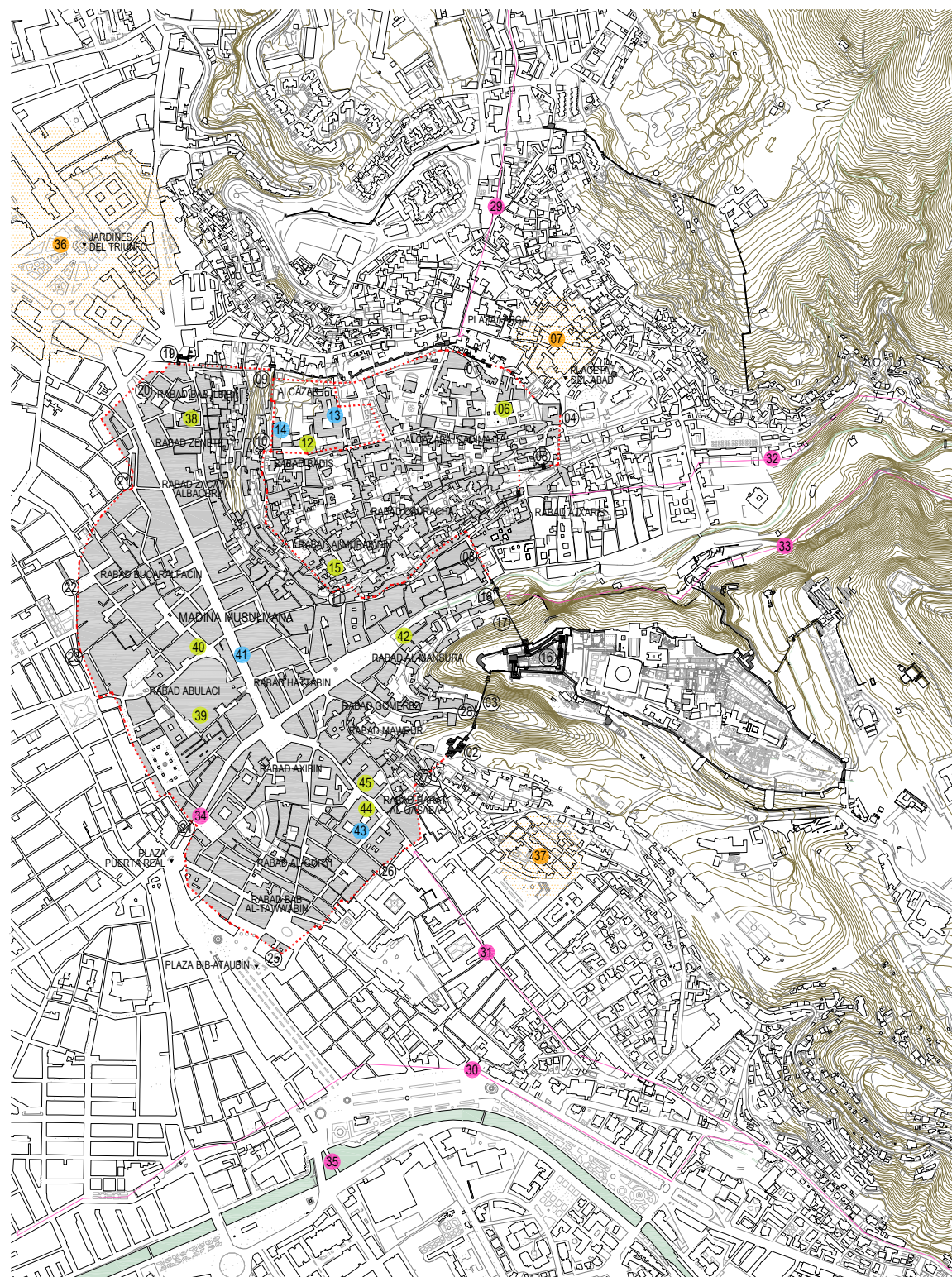
51 Sobre este particular, *vid.* Carmen Trillo San José, "Aljibes y mezquitas en Madina Garnata (siglos XI-XV): significado social y espacial" en Gregorio del Ser Quijano e Iñaki Martín Viso (eds.), *Espacios de poder y formas sociales en la Edad Media*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2007, pp. 315-325.

Durante el siglo XI, los ziríes construyeron una red de acequias como motor de los ingenios hidráulicos, para el riego de los pagos agrícolas –donde, además de los cultivos tradicionales como los cereales y el olivo, se cultivaban plantas, hortalizas y frutas traídas de Oriente– y para el abastecimiento y saneamiento de la población. La acequia de *Ayn ad-Damaa* o *Aynadamar* nacía en el manantial de Fuente Grande (Afacar) y servía a la zona norte con toda una red de aljibes como el *Jubb al-Quadim* o Aljibe del Rey (en la placeta Cristo de las Azucenas), o los hoy llamados Aljibe de las Tomasas (junto al convento homónimo) y Aljibe de San José (vinculado a la entonces mezquita de los Morabitos). Las acequias de *Ajxaris* y *Romayla* tomaban agua del Darro y la distribuían a los barrios situados en una y otra orilla del río. Y las acequias, *al-Saqiya al-Kubra* y *al-Cadi* (más conocidas como Acequia Gorda y Acequia del Cadí) nacían en el río Genil y regaban las zonas sur y este de la medina así como las numerosas alquerías de la vega más próxima. Con los nazaríes este sistema hidráulico y su gestión alcanzarían plena madurez, pues no sólo incorporarían nuevas construcciones sino que su funcionamiento sería objeto de una detallada regulación (diversas leyes y normas, un cuerpo ejecutivo y un instrumento fiscal)⁵². El sistema mantuvo el suministro siglos después de la conquista cristiana y todavía hoy continúa en funcionamiento parcialmente.

52 Sobre esta cuestión, *vid.* Carmen Trillo San José, "El tiempo del agua. El regadío y su organización en la Granada islámica", *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 23, 2002, pp. 237-285.

GRANADA ZIRÍ (1013 - 1090)

Figura 1.012: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 BAB QASTAR Y HISN ROMAN (refuerzo de la construcción anterior)
- 02 HISN MAWRUR (refuerzo de la construcción anterior)
- 03 LIENZO MURARIO (refuerzo de la construcción anterior)
- 04 BAB AL-BUNUD (puerta de los Estandartes)
- 05 CORACHA, desde la Alcazaba Qadima hasta el río Darro
- 06 MEZQUITA (iglesia S. Nicolás)
- 07 MAQBARAT SOCASTER (cementerio)
- 08 TORRE DEFENSIVA
- 09 BAB AL-UNAYDAR (puerta Monaita)
- 10 BAB AL-ASAD (puerta del León)
- 11 BAB AL-HASSARIN (puerta de los Estereros)
- 12 MEZQUITA (iglesia S. Miguel Bajo)
- 13 DAR AL-HORRA (convento S. Isabel la Real)
- 14 CASA DEL GALLO DEL VIENTO (también llamada Casa de la Lona)
- 15 MEZQUITA ALMURABIDIN (iglesia S. José)
- 16 ALCAZABA DE LA ALHAMBRA
- 17 CORACHA, desde la Alcazaba de la Alhambra hasta el río Darro
- 18 BAB AL-DIFAF (puerta de los Tableros o de las Computas)
- 19 BAB ILBIRA (puerta de Elvira)
- 20 BAB AL-KUHL (puerta del Alcohol)
- 21 BAB ARBA AYUN (puerta de las Cuatro Fuentes)
- 22 BAB AL-RIHA (puerta del Molino)
- 23 BAB AL-MURDI
- 24 BAB AL-DABBAGIN (puerta de los Curtidores)
- 25 BAB AL-TAWWABIN (puerta de los Penitentes)
- 26 BAB AL-FAJJARIN (puerta de los Alfareros)
- 27 BAB AL-SAMS (puerta del Sol)
- 28 BAB AL-JANDAQ (puerta del Barranco)
- 29 ACEQUIA AYN AD-DAMAA o AYNADAMAR
- 30 ACEQUIA GORDA
- 31 ACEQUIA DEL CADÍ
- 32 ACEQUIA AJXARIS
- 33 ACEQUIA ROMAYLA
- 34 PUENTE AL-DABBAGUIN (puente de los Curtidores)
- 35 PUENTE (reconstrucción del antiguo puente romano)
- 36 MAQBARAT BAB ILBIRA (cementerio de la puerta de Elvira)
- 37 MAQBARAT BAB AL-FAJJARIN (cementerio de la puerta de los Alfareros)
- 38 MEZQUITA (iglesia S. Andrés)
- 39 MEZQUITA MAYOR (iglesia del Sagrario)
- 40 ALHÓNDIGA DE LOS GENOVESES
- 41 PALACIO CETTI MERIEM
- 42 MEZQUITA (iglesia S. Ana y S. Gil)
- 43 CASA DE LOS GIRONES
- 44 BAÑO (colegio de las Mercedarias)
- 45 MEZQUITA ABEN GIMARA

Se presentan en este plano como vestigios de construcciones defensivas todos aquellos que son fácilmente constatables y/o visibles en la ciudad actual (como puede ser la *Bab Ilbira* o el fragmento de muralla que desciende desde la *Bab Qastar*) y también todos aquellos que, aun conservándose de manera muy fragmentaria o permaneciendo hoy ocultos (como es el caso de la coracha o de ciertas fracciones de muralla en el Albaicín), han sido identificados como parte del sistema defensivo a través de diferentes estudios científicos.

SUPERFICIE TOTAL INTRAMUROS: 71,5 Ha.

- VESTIGIO CONSTRUCCIÓN DEFENSIVA
- ... HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA
- VESTIGIO DOMÉSTICO
- VESTIGIO FUNERARIO
- VESTIGIO INFRAESTRUCTURA
- VESTIGIO EQUIPAMIENTO



Granada almorávide y almohade (1090 - 1238)

En el año 1090, el pueblo almorávide, de origen norteafricano y caracterizado por su fanatismo religioso, derrocó a una dinastía zirí mermada por las presiones de los reinos cristianos. Y aunque fue en Granada donde los almorávides establecieron la sede de su gobierno, debido a la seguridad que ofrecía (tanto por su situación geográfica como por sus fuertes defensas), no fue allí sino en Sevilla donde concentraron su actividad urbanizadora. Granada perdería oficialmente la capitalidad apenas un siglo después, en el año 1156, cuando un nuevo pueblo venido del norte de África, el almohade, se hizo con el poder e instauró su sede en Sevilla.

A pesar de que la ciudad fue perdiendo importancia a lo largo de los siglos XI y XII, su expansión física no cesó. El barrio de los *Ajxaris* (o de los Axares), que había iniciado su construcción en época zirí, terminó por ocupar la amplia superficie definida por la margen derecha del río Darro y las actuales cuesta del Chapiz, calle San Juan de los Reyes y calle Bañuelo. De su mezquita principal, la de *al-Taibin* (de los Conversos), se conserva su alminar hoy convertido en campanario de la iglesia de San Juan de los Reyes. Un rasgo diferenciador de este barrio con respecto al resto era, y continúa siendo, su trazado regularizado, prácticamente en peine, debido probablemente a la suave pendiente desde su límite septentrional hacia el río. Esta preciada localización frente al Darro, sumada a su favorable orientación hacia el sur, lo convirtieron en un barrio cotizado; en él se alzaron las viviendas más nobles, dotadas como era habitual en la arquitectura hispano-musulmana, de jardines suntuosos y huertas fértiles.

Bajo el pueblo almorávide comenzó también la urbanización de nuevos arrabales extramuros como el *rabad al-Bayyazin* (Albaicín o Los Halconeros), al norte de la Alcazaba Cadima, el *rabad al-Ramla* (el Arenal), lindando con la medina, y el *rabad al-Fajjarin* (los Alfareros), al sureste de la judería, en lo que hoy es el barrio del Realejo. Y la consecuencia inmediata de estos crecimientos fue la apertura de nuevas puertas en la muralla zirí que permitieran la necesaria conexión entre los crecimientos más recientes y los barrios consolidados. Este fue el caso de la *Bab al-Ziyada* (puerta del Ensanche), conocida hoy como Arco de las Pesas, la cual comunicaba el *rabad al-Bayyazin* con la Alcazaba Cadima. Tras esta nueva puerta, la pequeña placeta de *Almajura* funcionó como centro de actividad del arrabal hasta que se conformara a escasos metros una plaza de mayores dimensiones llamada actualmente plaza Larga. La *Bab al-Ramla* (Bib-Rambla y, más tarde, Arco de las Orejas), situada entre las actuales plazas de Santo Cristo y Bibarrambla, permitía el acceso desde la medina al arrabal colindante.

Pero la apertura de nuevas puertas no fue la única intervención sobre las ya existentes cercas de la ciudad. La presión ejercida por las campañas militares cristianas motivó el refuerzo de las murallas a base de barbacanas, antemuros y torres. No obstante, no existen suficientes datos, más allá de escasas referencias en las crónicas, para conocer cuál fue el verdadero alcance de estas actuaciones.

Además de las mejoras en el sistema defensivo, la segunda vía de acción urbana magrebí fue la puesta en marcha de un programa de embellecimiento y renovación de la ciudad. Se restauraron mezquitas, como la del *rabad* Abulaci, y se levantaron nuevos baños públicos, como el del Albaicín (cuyos restos fueron encontrados en varias viviendas de calle Agua y

callejón de la Almona), el baño de la *Bab Ilbira* (conocido popularmente como Casa de las Tumbas) o el baño que debió ocupar parte del solar del actual Mercado de San Agustín, del cual se han documentado pavimentos e hipocausto⁵³. Estos edificios, muy lejos de responder a las costumbres higiénicas cristianas, cayeron en desuso poco tiempo después de la conquista.

El mencionado programa de embellecimiento se extendió incluso más allá de los límites de la ciudad, concretamente hasta el río Genil y su entorno. Se construyeron esplendorosos edificios como el palacio de *Dar al-Bayda*, situado en la margen derecha del río, cerca del lugar donde se abriría posteriormente la llamada puerta del Pescado, o como la almunia *Qasar al-Sayyid*, más conocida actualmente como Alcázar del Genil, la cual se conserva parcialmente. Sobre el primitivo puente romano, reconstruido por primera vez en tiempos de la dinastía zirí, también se llevó a cabo una nueva intervención restauradora. Pero quizás la operación más interesante desde el punto de vista urbanístico fue la plantación de una alameda en la margen derecha del río, en la zona del actual paseo del Salón, un tratamiento que atendía al paisaje y a la consideración de este entorno como un lugar de recreo para los habitantes de la ciudad.

Al final del periodo almohade, Granada tenía ya una estructura compleja; pero será con la dinastía nazarí cuando se convierta en un activo centro político y económico con una fisonomía adecuada al desarrollo de sus funciones.

53 Antonio Orihuela Uzal, *op. cit.*, pp. 207-208.

GRANADA ALMORÁVIDE Y ALMOHADE (1090 - 1238)

Figura 1.013: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 BAB AL-ZIYADA (puerta del Ensanche)
- 02 BAB AL-RAMLA (puerta de Bibarrambla o arco de las Orejas)
- 03 PORTILLO DE RABAD ALBAIDA
- 04 MEZQUITA AL-TAIBIN (iglesia S. Juan de los Reyes)
- 05 HAMMAN AL-YAHUZA (Bañuelo)
- 06 MEZQUITA MAYOR (restauración de la construcción anterior)
- 07 BAÑO DEL ALBAICÍN
- 08 BAÑO DE LA BAB ILBIRA o CASA DE LAS TUMBAS
- 09 BAÑO, en mercado S. Agustín
- 10 DAR AL-BAYDA
- 11 PUENTE (reconstrucción del antiguo puente romano)
- 12 ALAMEDA DE MU'AMMAL, en márgenes del río Genil

Se presentan en este plano como vestigios de construcciones defensivas todos aquellos que son fácilmente constatables y/o visibles en la ciudad actual (como puede ser la *Bab al-Ziyada* o el fragmento de muralla que desciende desde ella hasta la *Bab al-Unaydar*) y también todos aquellos que, aun conservándose de manera muy fragmentaria o permaneciendo hoy ocultos, han sido identificados como parte del sistema defensivo a través de diferentes estudios científicos.

La leyenda recoge exclusivamente las construcciones del periodo almorávide-almohade, aunque todos los edificios (viviendas y equipamientos) e infraestructuras (acequias, puentes, murallas, etc.) heredados de la ciudad zirí continuaban en funcionamiento durante este periodo.

SUPERFICIE TOTAL INTRAMUROS: 81,4 Ha.

- VESTIGIO CONSTRUCCIÓN DEFENSIVA
- HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA
- VESTIGIO DOMÉSTICO
- VESTIGIO FUNERARIO
- VESTIGIO INFRAESTRUCTURA
- VESTIGIO EQUIPAMIENTO



Granada nazari (1238 - 1492)

En 1238, Muhammad Ibn al-Ahmar –noble musulmán a quien los historiadores han atribuido la creación de la Granada moderna⁵⁴– fundó su propio reino en el sur de al-Andalus. Este nuevo Estado independiente, que llegó a abarcar la totalidad de las actuales provincias de Granada, Málaga y Almería así como parte de las de Jaén, Córdoba, Sevilla y Cádiz, tuvo en Madinat Garnata la sede de su gobierno. Como capital de un vasto territorio en el sur peninsular con intereses productivos y comerciales, Granada llegó a ser durante los siglos XIV y XV una de las ciudades más extensas, ricas y pobladas de Occidente.

Pero el acontecimiento de mayor trascendencia para la configuración física de la ciudad durante el periodo nazari fue la creación de la *Madinat al-Hamra* o ciudad palatina de la Alhambra a partir de una fortificación ya existente. Los primeros reyes nazaries centraron su atención en esta obra áulica que acabó convertida en una nueva ciudadela cortesana asomada a la histórica Madinat Garnata desde una posición estratégica y más segura. La Alhambra, en el cerro de la Sabika, era un nuevo recinto amurallado autónomo en el que se reunían tres funciones: una alcazaba militar, los palacios reales (residencia y sede del poder político y administrativo) y un sector urbano o “medina de la Alhambra” donde desarrollaba su actividad el resto de la corte nazari⁵⁵. Por mandato de los sucesivos monarcas, surgieron además en los alrededores de la Alhambra otras construcciones ligadas a ella pero distribuidas por las cotas medias y altas del cerro del Sol. Algunas de estas construcciones tenían carácter defensivo, como el baluarte denominado popularmente Silla del Moro⁵⁶; otras estaban destinadas al recreo de la nobleza, como la almunia *Djennat al-Arif* (Generalife) o los palacios de *Alixares* y de *Dar al-Arusa* (Casa de la Novia); mientras que otras formaban parte del complejo sistema hidráulico que hacía posible la propia existencia de la Alhambra y del resto de edificios vinculados a ella, como era el caso de la Acequia Real, construida en el mismo año de la fundación del Reino de Granada, o el entramado de aljibes, norias y albercas que conseguía elevar el agua del Darro hasta las cotas más altas de la dehesa.

También la llegada masiva, y sostenida durante más de dos siglos, de refugiados musulmanes procedentes de otras zonas de la Península ya conquistadas por las tropas cristianas tuvo ineludibles consecuencias urbanísticas. A finales del siglo XV, Granada pudo alcanzar los 65.000 habitantes⁵⁷. Los arrabales, inicialmente marginales, surgidos en el periodo almorávide-almojade acabaron por consolidarse en esta época. Desde la *Bab al-Fajjarin* (en la actual plaza Fortuny) se extendía el arrabal de Los Alfareros, con centro en las que hoy son plaza del Realejo y calles Santa Escolástica y Santiago. Sus dos mezquitas se emplazaban en los lugares donde

54 Cristina Viñes Millet, *op. cit.*, p. 47.

55 Dado que la Alhambra es, en sí misma, una ciudad independiente de Granada, en este trabajo no se aborda su estudio.

56 Tras varios siglos en ruinas, la Silla del Moro fue rehabilitada y abierta al público en abril de 2011.

57 “Las estimaciones realizadas sobre la población de la ciudad durante la etapa islámica han ofrecido cifras que van desde las afirmaciones menos fundadas de los primeros cronistas y viajeros, que hablaban de varios cientos de miles de habitantes, hasta el cálculo, admitido por la mayoría de los historiadores, que hizo Leopoldo Torres Balbás tomando como densidad media la de 350 habitantes por hectárea, y calculando una superficie aproximada de 187 Has, lo que daría una población del orden de 65.000 habitantes” (Ángel Isac, *op. cit.*, p. 18).

se levantan actualmente la iglesia de Santo Domingo y la iglesia del convento de Santiago. También formaban parte de este arrabal huertas como la de *al-Manyara*, compuesta a su vez por cinco vergeles (de los cuales alguno era propiedad de la realeza), la de *Geninataubin*, la de *Habus* o la de *Bab al-Fajjarin*, conservada parcialmente dentro del convento de Santiago. A día de hoy se mantiene una torre-palacio, conocida popularmente como *Cuarto Real de Santo Domingo*, que debió formar parte de alguno de los vergeles reales aledaños.



Figura 1.014: Vista de la relación Alhambra-Granada desde el Generalife en marzo de 2013.

Lindando con el arrabal de Los Alfareros, se extendía ladera arriba el *rabad al-Nayd (de la Loma)*. La masa urbana colonizó entonces aquellos terrenos que en época zirí habían funcionado como cementerio en el entorno del actual Campo del Príncipe. También la falda meridional del ahora llamado cerro de los Mártires fue ocupada por el arrabal de la *Antequeruela*. El valle de la Sabika quedó entonces configurado como una franja de terreno libre de construcciones que actuaba como barrera natural entre los nuevos arrabales y el recinto palatino de la Alhambra. También hoy el valle permanece sin edificar, poblado únicamente por especies vegetales que conforman el denominado Bosque de la Alhambra.

Al otro lado del Darro también continuó el crecimiento. Los cerros del Aceituno y de la Xarea se poblaron con nuevos barrios que daban continuidad a la trama del *rabad al-Bayyazin* (surgido, como el arrabal de Los Alfareros, bajo la dinastía almohade). Los arrabales de esta zona, situados en altura y a cierta distancia de la medina baja, son un ejemplo del grado de complejidad y autonomía que podían alcanzar las barriadas de una ciudad hispano-musulmana pues, con una extensión muy reducida pero equipadas con varias mezquitas, baños y aljibes e incluso, a veces, con hornos, alhóndigas y escuelas, tenían capacidad para desarrollar todas las funciones de una pequeña ciudad. El *rabad al-Aqaba* (de la Cuesta) se situaba en torno a la actual calle homónima. El *rabad al-Rasif* (de la Calzada) se extendía alrededor de la que hoy es iglesia de San Ildefonso. El *rabad al-Saria* (la Explanada), llamado así porque fue donde previamente se emplazó una *musalla* u oratorio al aire libre, ocupaba aproximadamente la

superficie definida por las actuales iglesias de San Cristóbal, San Bartolomé y San Gregorio Alto. El *rabad Fayy al-Lawza* (hoy Fajalauza) se asentaba en las proximidades de la puerta del mismo nombre (frente a las alfarerías situadas extramuros)⁵⁸, tenía su centro en la actual calle San Luis y su mezquita principal era la *al-Safa* (de la Pureza), sustituida más tarde por la iglesia de San Luis. El *rabad al-Zani* (el Adúltero) se situaba en tono a la placeta del Mentidero. Y en el extremo este, en el llamado cerro del Aceituno, se encontraban el *rabad al-Rawda*, en la zona baja, y el *rabad al-Aywaz* (la Pareja), a los pies de la actual ermita de San Miguel que corona el cerro⁵⁹.

A comienzos del siglo XIV, la defensa frente a las incursiones enemigas hizo necesaria la construcción de nuevas cercas en torno a los diferentes arrabales que habían colonizado la superficie del actual barrio del Realejo, el área septentrional de la colina del Albaicín o la ladera occidental del cerro del Aceituno. Después de esto y hasta el día de hoy, la voz *Albaicín* comenzó a usarse para designar el amplio sector que aglutinaban las cercas de la *al-Qasaba Qadima*, el *rabad Ajxaris* y el propio *rabad al-Bayyazin*.

Consolidados los nuevos arrabales, surgieron también los nuevos cementerios. *Maqbarat al-Sabika*, en la ladera de la Alhambra, fue necrópolis de los reyes nazaríes hasta la construcción de la *rawda* o cementerio de la realeza en el interior del propio recinto áulico. *Maqbarat al-Assal* (del *Melero*) se encontraba en lo que hoy se conoce como Barranco del Abogado y Camino Nuevo del Cementerio. Mientras que *maqbarat al-Guraba* (de los *Extranjeros*) se situaba al otro lado del Genil, junto a una pequeña *rábita* donde después se levantó la ya desaparecida ermita de San Antón el Viejo⁶⁰. Pero el cementerio principal y más extenso de la ciudad nazarí continuaba siendo el inaugurado por los ziríes junto a la puerta de Elvira.

Granada, por su condición de capital nazarí, tenía además unos equipamientos específicos, como el *maristan* (hospital) y la *madrassa* (universidad coránica), que no existían en ninguna otra ciudad del reino. Sin embargo, desde el punto de vista urbanístico, fueron especialmente significativos los mercados. La intensa actividad comercial de la ciudad, gracias a la diversidad y a la abundancia de la producción agrícola y artesanal –con una industria sedera importantísima–, dio lugar a varios mercados, con diferentes características pero localizados todos en el *rabad Abulaci*. Esto terminó por desplazar definitivamente en el siglo XIV el principal centro de actividad de la ciudad a la zona baja, mientras que el barrio de la Alcazaba Cadima perdía importancia económica y social.

Entre esos equipamientos específicos, la ciudad contaba asimismo con uno exclusivo de las ciudades más importantes y, por lo común, propiedad del sultán: la alcaicería (*al-qaysariya*). Esta dotación, de carácter esencialmente mercantil (dedicada a almacenamiento y venta de productos selectos), en el caso de Granada estaba especializada en la seda, uno de los

58 Las instalaciones industriales se agrupaban por gremios y generalmente se emplazaban frente a las puertas de la ciudad en posición extramuros o junto a los cauces de los ríos.

59 Carlos Jerez Mir, *op. cit.*, p. 55.

60 AA.VV. *Arte y culturas de al-Andalus. El poder de la Alhambra*, Madrid, TF Editores, 2013, p. 54.

motores económicos de la ciudad. Se constituyó frente a la Mezquita Mayor –en el rectángulo que delimitan actualmente plaza Bib-Rambla y las calles Oficios, Zacatín y Tinte– como un pequeño barrio comercial, donde los establecimientos se aglutinaban en manzanas estrechas y ordenadas según una trama regular que entraba en disonancia con el resto del trazado urbano. Es posible que bajo este entramado de calles ortogonales existiera una voluntad funcional que no es observable en el resto de la ciudad, cuya configuración respondía a la libre yuxtaposición de las viviendas y el máximo aprovechamiento del espacio intramuros. Durante la noche, las angostas callejuelas de la alcaicería permanecían cerradas y custodiadas por vigilantes⁶¹.

En la ciudad existían también otros equipamientos comerciales habituales en las grandes ciudades islámicas, como el zoco (*suq*) y la alhóndiga (*al-fundaq*).

El más importante de los zocos granadinos era la actual calle Zacatín, con tiendas de ropa usada (en la zona baja) así como zapaterías, mercerías y platerías⁶². Respondía de esta manera plenamente al concepto paradigmático de este tipo: cualquier agrupación, sin características formales definidas, en la que se llevara a cabo una actividad comercial permanente o eventual.

Por lo que se refiere a las alhóndigas, en la Granada nazarí existían al menos tres de ellas, situadas muy próximas a la Mezquita Mayor: la llamada de los Genoveses, construida ya en época zirí, la alhóndiga *Zaida*, situada a espaldas de la madraza, y la alhóndiga *Gidida*, todavía en pie y popularmente conocida como Corral del Carbón⁶³. Igualmente en este caso se instalaron siguiendo la tipología tradicional, sobre un edificio (generalmente propiedad del gobierno, aunque a veces lo era de un particular) que funcionaba a la vez como almacén de mercancías y como hospedería de mercaderes foráneos.

La fisonomía de la ciudad hispano-musulmana respondía a los principios propios de la urbe medieval y, simultáneamente, al concepto de la vida urbana en el Islam. Por un lado los principales ejes urbanos comunicaban las puertas más concurridas mientras por otro la calle no dejaba de ser el espacio sin tratamiento que quedaba libre entre viviendas, pasadizos, cobertizos y ajimeces dispuestos sin reglamentación alguna. La topografía, la búsqueda de zonas de sombra, la protección contra el viento y el máximo aprovechamiento del espacio amurallado para satisfacer las necesidades defensivas eran los únicos condicionantes de la “planificación viaria”. La consecuencia fue una densa trama laberíntica de calles angostas y quebradas, que iban reduciendo su sección en función del flujo de personas que soportaban –o lo que es lo mismo, aumentando el grado de privacidad–, hasta desembocar en callejuelas sin salida que daban ingreso a las viviendas.

61 La alcaicería que contemplamos hoy es una reconstrucción historicista del siglo XIX dirigida por el arquitecto José Contreras. El barrio original pereció en un incendio en el año 1843.

62 Antonio Orihuela Uzal, *op. cit.*, p. 206.

63 Sobre esta tipología comercial de la ciudad hispano-musulmana, *vid.* Leopoldo Torres Balbás, “Las alhóndigas hispanomusulmanas y el Corral del Carbón de Granada”, *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, vol. 11, nº2, 1946, pp. 446-480.

Así puede leerse todavía en la trama actual, después de más de cinco siglos transcurridos desde la Granada nazarí; sobre todo en aquellos sectores de la ciudad en los que la renovación urbana ha sido menor, como es el caso de la barriada del Albaicín. También puede averiguarse hoy el eje norte-sur que atravesaba la ciudad cosiendo, según los principios del urbanismo medieval, la *Bab Ilbira* con la *Bab Nayd* a través de las actuales calles Elvira, Colcha, Pavaneras, Santa Escolástica y Santiago.

Asimismo, la conexión entre las dos orillas del Darro era importante para que todo el recinto de la medina funcionara como una unidad a pesar de la compartimentación natural provocada por el río. En la Granada nazarí existían seis puentes: el de *Ibn Rasiq* (de los *Labradores* o del *Aljibillo*), que comunica la colina del Albaicín con la de la Alhambra; el de *al-Hayyamin* (de los *Barberos*), en el barrio de la Almanzora, a la altura de la actual iglesia de Santa Ana; el puente *al-Hattabin* (de los *Leñadores*), que durante las décadas siguiente ensancharía para originar la actual plaza Nueva, centro neurálgico de la ciudad cristiana; y los de *Alcaraquin* (de los *Zapateros*), *al-Yadida* (*Puente Nuevo*) y *al-Dabbaguin* (del *Álamo* o de los *Curtidores*) que jugaban un papel fundamental para la actividad comercial de la medina⁶⁴.

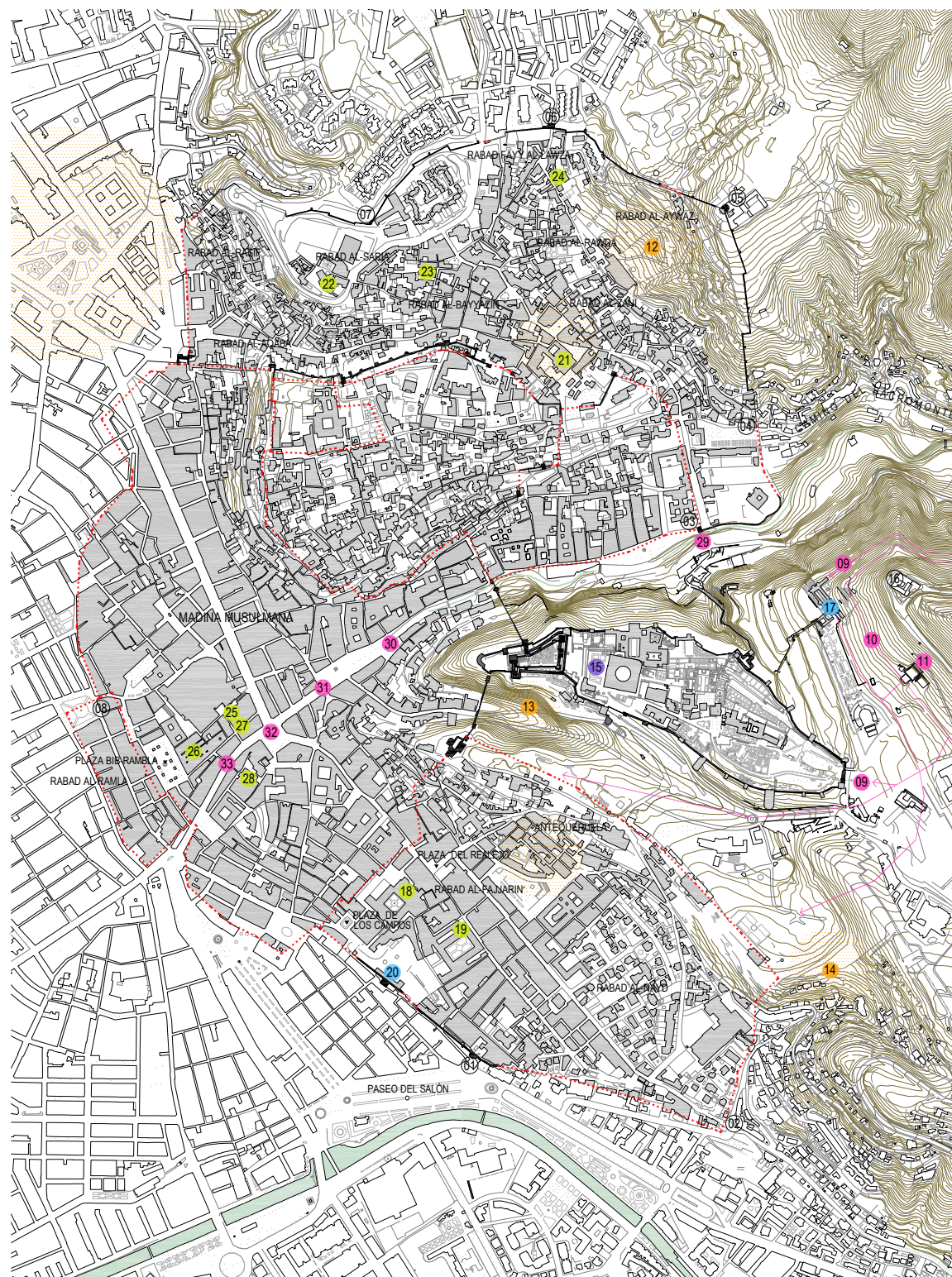
Las plazas eran escasas, estaban situadas tras las puertas de las murallas o junto a las mezquitas, y tenían dimensiones reducidas; pues el lugar de expansión al aire libre era el patio o jardín cerrado en torno al cual se organizaba la vivienda. La arquitectura residencial era, al igual que el urbanismo, el reflejo del recogimiento familiar de la cultura islámica. Como consecuencia, la planta de la ciudad se construía con extensas e irregulares manzanas, muy próximas entre sí y horadadas por patios rectangulares dotados de agua y vegetación.

Las últimas décadas del siglo XV se caracterizaron por las luchas internas, la crisis económica y la presión de las fuerzas castellanas. En 1492, tras complicadas negociaciones, Boabdil entregó Granada a los Reyes Católicos. Entonces dio comienzo un periodo de importantes transformaciones urbanas con el objetivo de adaptar la ciudad musulmana a las nuevas condiciones de la cristiandad.

64 Antonio Orihuela Uzal, *op. cit.*, p. 200.

GRANADA NAZARÍ (1238 - 1492)

Figura 1. 015: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 BAB AL-HAYAR (puerta del Pescado)
- 02 BAB NAYD (puerta de los Molinos)
- 03 BAB AL-SUMAYS (puerta del Solecito)
- 04 BAB RABAD AL-BAYDA
- 05 TORRE DEL ACEITUNO (ermita S. Miguel Alto)
- 06 BAB FAYY AL-LAWZA (puerta de Fajalauza)
- 07 BAB AL-BAYYAZIN (postigo de S. Lorenzo)
- 08 BIB AL-MAZDA
- 09 ACEQUIA REAL
- 10 ACEQUIA DEL TERCIO
- 11 ALBERCÓN DE LAS DAMAS
- 12 MAQBARAT AL-RAWDA
- 13 MAQBARAT AL-SABIKA
- 14 MAQBARAT AL-ASSAL (cementerio del Melero)
- 15 CIUDAD PALATINA DE LA ALHAMBRA
- 16 SILLA DEL MORO
- 17 GENERALIFE
- 18 MEZQUITA (iglesia de Santo Domingo)
- 19 MEZQUITA (iglesia Convento de Santiago)
- 20 TORRE-PALACIO (Cuarto Real de Santo Domingo)
- 21 MEZQUITA MAYOR DEL ALBAICÍN (iglesia del Salvador)
- 22 MEZQUITA (iglesia S. Cristóbal)
- 23 MEZQUITA (iglesia S. Bartolomé)
- 24 MEZQUITA AL-SAFA (iglesia S. Luis)
- 25 MADRAZA
- 26 ALCAICERÍA
- 27 ALHÓNDIGA ZAIDA
- 28 ALHÓNDIGA GIDIDA (Corral del Carbón)
- 29 PUENTE DE IBN RASIQ (puente del Aljibillo)
- 30 PUENTE AL-HAYYAMIN (puente de los Barberos)
- 31 PUENTE AL-HATTABIN (puente de los Leñadores)
- 32 PUENTE AL-CARAQUIN (puente de los Zapateros)
- 33 PUENTE AL-YADIDA (puente Nuevo)

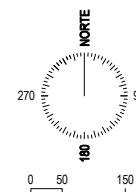
Existen diferentes hipótesis acerca del recorrido del tramo oriental de la muralla del *rabad al-Fajarin*. Según muestra la *Plataforma de Granada* de Ambrosio de Vico, la cerca conectaba con la puerta de Siete Suelos de la Alhambra. Según el *Plano de Granada árabe* de Luis Seco de Lucena, el cierre se daba en la llamada Torre del Agua de la Alhambra. En la hipótesis aquí representada, el lienzo murario va a parar a la fortificación conocida actualmente como Torres Bermejas. Esta hipótesis resulta verosímil al observar que con este trazado la ciudadela palatina quedaba exenta y ampliamente separada por los valles del resto de la ciudad, mejorando así sus condiciones defensivas y aumentando a la vez su dimensión simbólica.

Muchos de los ejes y nodos de la ciudad hispano-musulmana permanecen en la Granada actual, aunque su carácter se haya transformado con el paso de los siglos. Calle Elvira, por ejemplo, dejó de ser una vía principal con la apertura de Gran Vía a finales del s. XIX y su importancia quedó reducida a la de línea directora del Albaicín bajo. Otros lugares, en cambio, reforzaron su presencia y asumieron nuevas funciones ya en la ciudad cristiana, como es el caso de plaza Nueva y de plaza Bib-Rambla.

La leyenda recoge exclusivamente las construcciones del periodo nazari, aunque todos los edificios e infraestructuras heredados continuaban en funcionamiento.

SUPERFICIE TOTAL INTRAMUROS: 171,5 Ha.
POBLACIÓN ESTIMADA: 65.000 hab.

- VESTIGIO CONSTRUCCIÓN DEFENSIVA
- HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA
- VESTIGIO DOMÉSTICO
- VESTIGIO FUNERARIO
- VESTIGIO INFRAESTRUCTURA
- VESTIGIO EQUIPAMIENTO
- CIUDAD PALATINA



LA IMAGEN DE GRANADA DURANTE LA ANTIGÜEDAD Y LA EDAD MEDIA

Como ya se ha mencionado anteriormente, “la imagen visual de Granada es un producto casi exclusivo de la cultura moderna, de los últimos quinientos años de historia...”⁶⁵. Ciertamente, no se conoce una figuración de la forma física de esta ciudad anterior a 1496, fecha en la que se finalizó el relieve de la sillería del coro de la catedral de Toledo⁶⁶ donde, junto a la representación de una ceremoniosa rendición del sultán nazarí ante los reyes cristianos, aparece perfilada la Granada del siglo XV –imagen que sirve para ejemplificar la transición entre dos épocas (la medieval y la renacentista) y, por tanto, entre dos formas de representación urbana, como se verá más adelante. Pero aun así, no puede dejar de señalarse que Granada, aunque sólo fuera mediante un símbolo en ocasiones acompañado, además, por uno de los diversos topónimos que la identifican –según ha asumido la historiografía–, aparece localizada en varias de las grandes obras geográficas de la Antigüedad y del Medievo.

Las primeras referencias pueden encontrarse en la *Naturalis Historia*⁶⁷ de Cayo Plinio Segundo, más conocido como Plinio el Mayor o Plinio el Viejo⁶⁸. Este militar y ministro de Vespasiano escribió una obra compuesta por 37 libros, donde se reunían y sintetizaban los conocimientos en cosmología, antropología, botánica, zoología, medicina, geología y geografía alcanzados por los eruditos del Imperio romano en el siglo I d.C. La *Naturalis Historia* es, pues, una de las mayores enciclopedias del mundo antiguo: una obra para uso práctico que condensaba todo el saber acerca de la “rerum natura” (o naturaleza). Y en ella Granada aparece citada como *Iliberi* y descrita como “(una de) las ciudades más famosas del interior, entre el Guadalquivir y las costas del Océano, situada en la parte de la Bastetania que vierte hacia el mar”⁶⁹. Plinio incluyó así a la Granada romana en la región de los bastetanos, liderada por la ciudad de Basti (actual Baza) y perteneciente a la Hispania Citerior Tarraconense, un dato que fue rebatido un siglo después por Ptolomeo⁷⁰.

Claudio Ptolomeo había realizado ya importantes aportaciones científicas –influyentes tratados sobre astronomía, astrología y óptica depositados entonces en la mítica Biblioteca de Alejandría, donde el propio Ptolomeo trabajó durante casi toda su prolífica vida– cuando

65 Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 21.

66 Ángela Franco Mata, “El coro de la catedral de Toledo”, *Abrente*, 42-43, 2010-2011, pp. 113-164.

67 *Historia natural de Cayo Plinio Segundo; trasladada y anotada por el doctor Francisco Hernández (libros primero a vigesimoquinto) y por Jerónimo de Huerta (libros vigesimosexto a trigésimo séptimo) y apéndice (libro séptimo, capítulo LV)*, Madrid-México D.F., Universidad Nacional de México-Visor Libros, 1999.

68 La figura de Cayo Plinio Segundo (23-79 d.C.) ha sido objeto de diversas publicaciones monográficas durante los últimos años, *vid.* Sandra Citroni Marchetti, *La scienza della natura per un intellettuale romano: studi su Plinio il Vecchio*, Pisa, F. Serra, 2011; Aude Doody, *Pliny's encyclopedia: the reception of the Natural history*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010; Roy K. Gibson and Ruth Morello (ed.), *Pliny the Elder: Themes and Contexts*, Leiden, Brill, 2011; Guy Serbat, *Plinio el Viejo*, Madrid, Gredos, 2011.

69 Plinio, *Naturalis Historia*, III, 6, 15 *vt.* *Vid.* Margarita Orfila Pons, *op. cit.*, p. 19.

70 Desde hace décadas son numerosas las investigaciones en torno a los supuestos abundantes errores que contiene la *Naturalis Historia* de Plinio el Viejo. Algunas obras que tratan este tema ciñéndose a las poblaciones de la región Bética son: J. Ramón Corzo y Alfonso Jiménez, “Organización territorial de la Bética”, *Archivo Español de Arqueología*, 53, 1980, pp. 21-48; Luis García Iglesias, “La Beturia, un problema geográfico de la Hispania Antigua”, *Archivo Español de Arqueología*, 44, 1971, pp. 86-108; Dexter B. Hoyos “Pliny the Elder's titled Baetican towns: obscurities, errors and origins”, *Historia*, 28, 1979, pp. 439-471.

escribió su obra más célebre: *Geographia*⁷¹. Este nuevo tratado geográfico, basado en los textos de Marinus de Tiro⁷², fue el primero en ofrecer un inventario con la posición exacta, a través de coordenadas, de miles de lugares. Al respecto hay que puntualizar que solamente algunas de estas posiciones estaban basadas en observaciones directas, mientras que el resto eran, sencillamente, especulaciones; aun así, las hipótesis no contrastadas de Ptolomeo acabaron por adquirir la misma validez que los datos empíricos.

Geographia es una obra en dos partes. La primera de ellas se ocupa de cuestiones metodológicas: está dedicada a la descripción de una red de meridianos y paralelos (versión mejorada de la construida previamente por Marinus de Tiro) y de dos nuevos sistemas de proyección con los que trasladar las tres dimensiones de la *ekumene* (tierra conocida) a un mapa; y una segunda parte que consiste en una tabla, organizada por continentes y por provincias, en la que a unos 8.000 lugares (sumando ciudades y accidentes naturales) se les asignan unos datos geográficos de longitud y latitud. En el capítulo dedicado a la Hispania Bética (capítulo tercero del volumen segundo), se identifica a *Illiberis* como el lugar de coordenadas 11° de longitud y 37°40' de latitud^{73 74}. Ptolomeo señalaba así la pertenencia de esta población a la región Ulterior Bética de Hispania, en lugar de a la Citerior Tarraconense indicada por Plinio el Viejo⁷⁵.

Por lo que respecta a las representaciones cartográficas incluidas en la *Geographia*, en el penúltimo de los ocho volúmenes se dan instrucciones detalladas para construir diferentes mapas haciendo uso de las dos proyecciones ptolemaicas: por una parte, un planisferio en proyección cónica (de meridianos convergentes entre sí y paralelos concéntricos), y por otra, 26 mapas regionales en proyección cilíndrica (con meridianos y paralelos rectos). Sin embargo, ninguno de estos originales ha llegado hasta nosotros; es más, en la actualidad se desconoce si realmente Ptolomeo dibujó algún mapa –a pesar de que sea difícil imaginar que no lo hiciera por la simple motivación de complementar al texto. Incluso se podría alegar una cuestión de método para poner en duda la inexistencia de mapas trazados por el propio Ptolomeo, pues la forma más sencilla de obtener las coordenadas de los lugares inventariados habría sido cartografiar los mapas (con la red de meridianos y paralelos) y obtener de ellos los datos.

71 Todas las obras generales sobre historia de la cartografía hacen mención al trabajo de Claudio Ptolomeo (90-170 d.C.). La bibliografía específica que aborda el análisis de la *Geographia* desde diversos puntos de vista es también muy abundante. Se destacan las siguientes publicaciones: Alexander Jones, *Ptolemy in perspective: use and criticism of his work from antiquity to the nineteenth century*, New York, Springer, 2010; Erich Polaschek, "Ptolemy's Geography in a New Light," *Imago Mundi*, 14, 1959, pp. 17-37; Carlos Sanz, *La Geografía de Ptolomeo*, Madrid, Librería General Victoriano Suárez, 1959.

72 A Marinus de Tiro se deben importantes innovaciones cartográficas: ideó una primera red de meridianos y paralelos, incluyó el territorio perteneciente a la actual China en los mapas y acuñó el término *Antartikos*, en oposición al ya existente Ártico.

73 Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 22.

74 Las coordenadas geográficas de Granada en el actual sistema ETRS89 son: - 3° 35' 59,78115" (±0.075 m) (longitud oeste), 37° 10' 35,17414" (±0.09 m) (latitud norte). La medición fue efectuada el día 1 de noviembre de 2009 por el Instituto Geográfico Nacional tomando como referencia el vértice geodésico situado en la torre de la Catedral de Granada.

75 Sobre la visión de Hispania en la *Geographia* de Ptolomeo, *vid.* Agustín Hernando, "La Geographia de Ptolomeo y los primeros mapas de España", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 128, 1992, pp. 93-123; *id.*, "La reforma de la mirada. Logos y retórica en la Geographia de Ptolomeo (1535)", *Eria. Revista cuatrimestral de Geografía*, 69, 2006, pp. 5-33.

Sea como fuere, hoy es un hecho más que admitido que los mapas ptolemaicos que nos han llegado no son los originales realizados en siglo II d.C, pero sí reproducciones bastante fidedignas de aquéllos, a pesar de que indudablemente (dada la información que contienen) estas copias elaboradas sucesivamente por árabes, bizantinos y eruditos renacentistas fueron en realidad “versiones actualizadas”, con las novedades geográficas de cada época, de los mapas que una vez debieron formar parte de la *Geographia*. Lo más relevante para esta investigación es que, según demuestran las mencionadas versiones que han sobrevivido al paso de los siglos, en los mapas originales de Ptolomeo debió aparecer la primera localización gráfica conocida de Granada. Curiosamente además, las diferentes copias ptolemaicas son una prueba de la muy debatida doble denominación de la ciudad, pues el topónimo rotulado junto al punto que simboliza su ubicación concreta es en unos casos *Illiberis* y en otros *Granata*⁷⁶. En la *Geographia* editada a cargo de Nicolò Germano en Ulm en 1482 –una de las más conocidas por su belleza y por tratarse de la primera edición de fuera de Italia– puede leerse la denominación latina, mientras que en las imágenes que contiene la versión de Miguel Servet editada en Lyon en 1535 –la cual tuvo una segunda edición en Viena en 1541– se lee ya el topónimo posterior.



Figura 1.016: Mapamundi incluido en la *Geographia* de Claudio Ptolomeo editada a cargo de Nicolò Germano en Ulm en 1482.

⁷⁶ Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 22.

En esta versión del planisferio de Ptolomeo llaman la atención algunos detalles como la excesiva longitud del mar Mediterráneo, la enorme extensión de Asia hacia oriente, la escasa pronunciación de la península de la India, el sobredimensionado de la actual Sri Lanka y la inclusión de Escandinavia (una de las novedades cartográficas modernas). Especialmente llamativos son también los numerosos ríos y lagos que riegan la tierra del Sahara o la línea de costa, denominada *Tierra Incognita Australis*, que une África con Asia. Curiosamente, esta masa de tierra se dibujó tan sólo para cumplir con el principio de simetría enunciado por Aristóteles, según el cual las tierras del hemisferio norte debían tener un equivalente en el hemisferio sur. Estas representaciones cartográficas, con sus inexactitudes, errores y omisiones, estimularon las ambiciones económicas y políticas de la sociedad del Renacimiento y fueron parcialmente responsables del descubrimiento de América.

Es necesario aclarar que desde el siglo II hasta el XV, el ahora célebre tratado de Ptolomeo no tuvo ninguna influencia sobre la cartografía occidental. Durante la Edad Media, la *Geographia* tan sólo permaneció vigente entre los árabes (quienes mantuvieron un nivel científico muy superior al de sus contemporáneos cristianos), a pesar de que los bizantinos la reintrodujeron en Europa a través de varias traducciones en lengua griega. Fue a partir de 1406, fecha en la que Jacobus Angelus finalizó su traducción al latín a partir de uno de aquellos manuscritos medievales griegos, cuando se convirtió en todo un éxito editorial⁷⁷. Es cierto que los eruditos del Renacimiento encontraron en la obra de Ptolomeo “un sistema de geografía global basado en principios matemáticos, así como un modelo de cartografía regional”⁷⁸, pero hablando de una manera más elemental puede decirse sencillamente que la *Geographia* sintonizó con los intereses y los ideales de la sociedad del momento. Y así, pocos años después de la recuperación de esta obra –episodio señalado en la historia de la cartografía–, ya circulaban por Europa copias diversas⁷⁹, manuscritas e impresas –no puede olvidarse lo importante que fue en este proceso la invención de la imprenta–, que fueron transformando la concepción del mundo así como el carácter de sus representaciones cartográficas, más sujetas a partir de entonces a los datos científicos que a los dogmas filosóficos o religiosos.

Retrocediendo de nuevo al siglo II d.C., tras la publicación de la *Geographia* (en torno al año 150) cabría esperar que se hubieran sucedido los avances cartográficos; sin embargo, como ya se ha mencionado anteriormente, ni los romanos ni los bizantinos fueron más allá.

El principal mérito de la cartografía romana fue su carácter pragmático. En un imperio profundamente conquistador y civilizador como el de Roma, la cartografía fue un instrumento militar, político y administrativo. Muestra de ello es el famoso mapa-itinerario en papiro conocido como *Tabula Peutingeriana*, llamado así en honor a su propietario, el humanista Konrad Peutinger (1465-1547). Se trata, como es sabido, de un ejemplar en formato llamativamente alargado (6710 x 340 mm) en el que se representaron las calzadas romanas desde el Atlántico hasta Sri Lanka –a la manera de un mapa de carreteras actual. Es probable que en él figurara la referencia de *Illiberis*, al igual que otras muchas ciudades, sin embargo esta hipótesis no puede ser confirmada dada la pérdida del fragmento del mapa

77 La traducción más reciente de la *Geographia* de Ptolomeo es: J. Lennart Berggren and Alexander Jones, *Ptolemy's Geography: an annotated translation of the theoretical chapters*, Princeton, Princeton University Press, 2000.

78 Peter Barber (comp.), *El gran libro de los mapas*, Barcelona, Paidós, 2006, p. 20.

79 Las numerosas ediciones de las que fue objeto la *Geographia* de Ptolomeo están inventariadas en la ya mencionada obra de Carlos Sanz (1959).

original correspondiente a la Península Ibérica. Debe tenerse en cuenta, además, que toda copia posterior en la que aparece el topónimo en cuestión no garantiza su presencia en el ejemplar original, puesto que cualquier versión medieval de la tabula debió ser reconstruida de acuerdo con la información proporcionada siglos atrás por Ptolomeo.

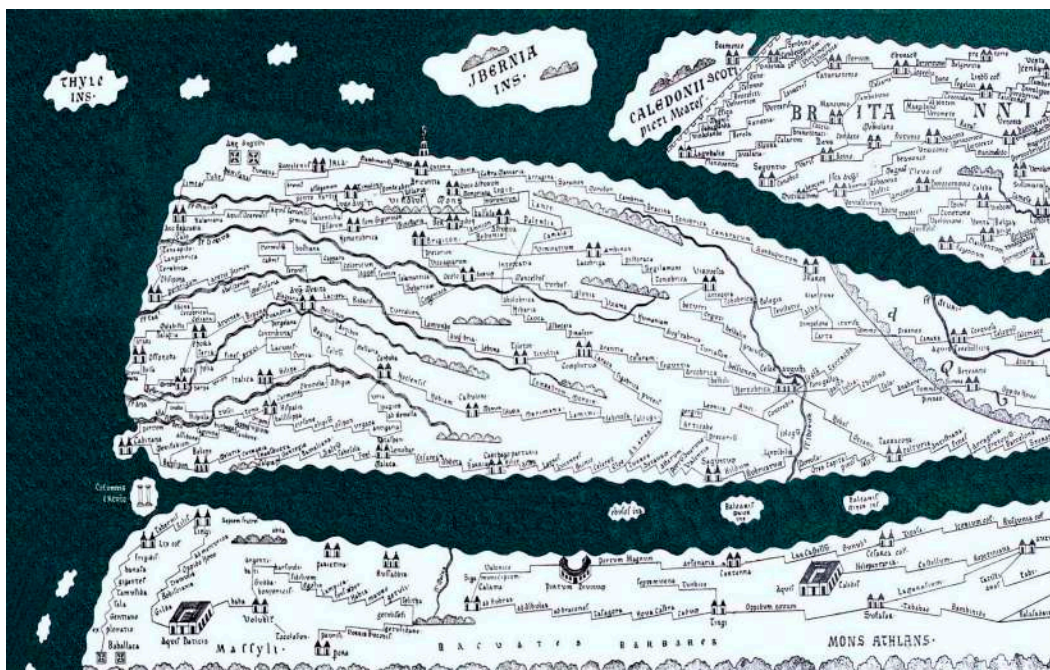


Figura 1.017: Fragmento del facsímil de la Tabula Peutingeriana realizado por Conradi Millieri en torno a 1887. En esta versión del mapa romano no figura Ilíberis. Si aparecen, en cambio, otras ciudades del sur peninsular como Málaga y Córdoba.

En Occidente, entre el siglo V y el XIII, se estancó el conocimiento geográfico y con él se frenaron también los progresos cartográficos. Los mapas en esta época se convirtieron en representaciones esquemáticas del mundo en las que apenas había sitio para la geografía real. Lo más habitual era incluirlos a modo de diagramas en los textos geográficos que explicaban de manera simplificada una configuración muy particular del mundo conocido: aquella que encajaba perfectamente con los dogmas cristianos –con episodios bíblicos como la Creación, el nacimiento de Cristo o el Juicio Final⁸⁰.

En cambio, en el medievo árabe (al igual que en el chino) se fomentó la cultura geográfica a

⁸⁰ Los mapas diagramáticos más conocidos son los comúnmente llamados de T en O, en los que se describe un mundo con forma circular perfecta, rodeado por una franja oceánica y dividido en los tres continentes conocidos (Asia, Europa y África) mediante una T acuática en la que el brazo horizontal figura las aguas de los ríos Don y Nilo, y el vertical las del Mediterráneo. Uno de los casos más paradigmáticos es el mapamundi conservado en la catedral de Hereford (c. 1300) en el que no es casual que Jerusalén se sitúe en el centro del mundo conocido (y sobre ella una imagen de Cristo crucificado), ni tampoco que las rutas de peregrinación, los viajes apostólicos y algunos episodios bíblicos cubrieran el espacio vacío entre los topónimos rotulados.

través de los estudios de reconocimiento del territorio –de las posesiones del Islam en el norte de África, en Oriente Medio y Próximo y en la Península Ibérica, y de todas aquellas regiones a las que los exploradores musulmanes llegaron a través del comercio (China, el resto de África o Europa del Este); y los trabajos cartográficos en el Islam, a diferencia de los de procedencia cristiana, entroncaron directamente con la tradición grecorromana. La prueba de ello es que la *Geographia* de Ptolomeo se tradujo al árabe en el siglo IX y se convirtió en una obra de referencia para los geógrafos y cartógrafos musulmanes.

Concretamente la Península Ibérica fue dibujada en “al menos veinticuatro mapas islámicos del siglo X”⁸¹. Muchos de estos mapas fueron trazados por los más importantes geógrafos de Oriente Medio, como es el caso de Al-Balkhi (fl. 920-930) o Al-Istakhri (fl. 933-951), cuyas representaciones son algo toscas, con formas geométricas perfilando los litorales, con poco detalle y con un escaso número de topónimos: los de ciudades costeras o muy próximas a los ríos más importantes, como Málaga, Algeciras o Sevilla, y algunas otras de interior, como Guadalajara o Tortosa, posiblemente por su posición estratégica frente a territorio cristiano. El geógrafo iraquí Ibn Hawqal (s. X) escribió su magna obra, *Kitab surat al-Ard* (Libro de la Tierra)⁸², en torno al año 988 y en ella dedicó especial atención a los itinerarios que partían desde Córdoba (entonces capital del Califato Omeya).

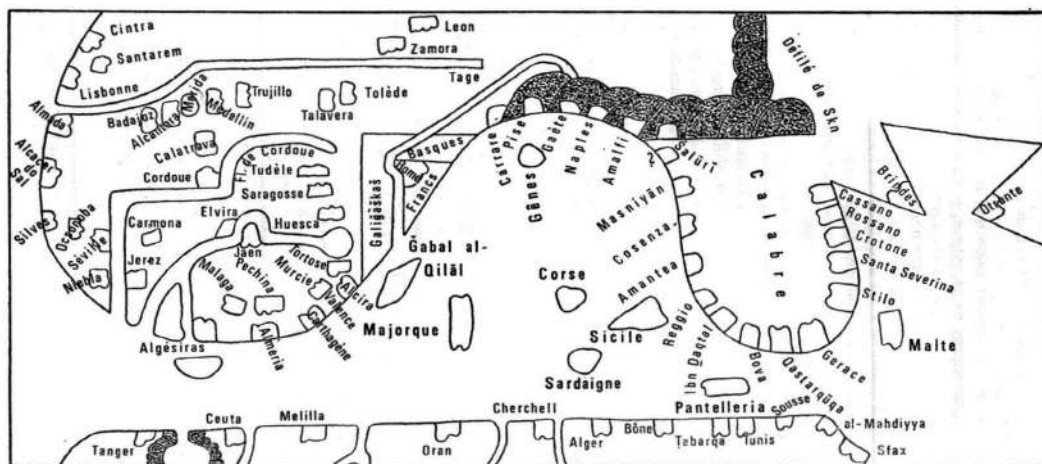


Figura 1.018: Diagrama de la parte occidental del mapa del Magreb de Ibn Hawqal por André Miquel. El diagrama está incluido en André Miquel, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du 11e siècle*, vol. II: *Géographie arabe et représentation du monde: la terre et l'étranger*, Paris, Mouton, 1975, p. 367. La información geográfica en el mapa de Ibn Hawqal es muy superior a la contenida en las obras cartográficas de sus predecesores. Ibn Hawqal incluyó ríos, islas y numerosos topónimos en los territorios de Marruecos y al-Andalus. André Miquel identifica en su diagrama las siguientes ciudades españolas: León, Zamora, Toledo, Talavera, Trujillo, Medellín, Mérida, Alcántara, Badajoz, Calatrava, Córdoba, Sevilla, Niebla,

81 Juan Piqueras Haba, “Cartografía islámica de Sharq al-Andalus. Siglos X-XII. Al-Idrisi y los precursores”, *Cuadernos de Geografía*, 86, 2009, pp. 137-164. La cita en p. 138.

82 Ibn Hawqal (Johannes Hendrik Kramers et Gaston Wiet, trad.), *Kitab surat al-Ard. Configuration de la Terre*, Paris, Éditions Maisonneuve et Larose, 1964.

Jerez, Carmona, Elvira, Tudela, Zaragoza, Huesca, Tortosa, Jaén, Algeciras, Málaga, Pechina, Almería, Cartagena, Murcia, Valencia y Alcira. De todas ellas, Elvira es la única que no se corresponde –al menos, no con certeza– con una ciudad actual.

El mapa de Ibn Hawqal tiene mayor calidad que los de sus predecesores en lo que al dibujo y al número de topónimos se refiere, pero también es cierto que se caracteriza por la falta de precisión, siendo bastante habituales incluso los errores en las posiciones relativas de unos accidentes con respecto a otros. No obstante, todos estos mapas son interesantes y resulta llamativo para esta investigación que, entre las 26 o 28 ciudades que se citan en cada uno de ellos, *Garnata* nunca esté presente⁸³.

De hecho, la primera localización de Granada en un mapa musulmán no llegó hasta 1154, fecha en la que Abu Addullah Muhammad ibn Muhammad Addallah ibn Idrisi (1099-1166), más conocido como Al-Idrisi, finalizó su gran obra geográfica y cartográfica. Este geógrafo musulmán, el más célebre de todos los tiempos, era natural de Ceuta, ciudad a la que su familia, que era descendiente del rey taifa de Málaga Idris II, había emigrado después de que los musulmanes de Granada tomaran Málaga. Hacia el año 1140 Al-Idrisi recibió del rey Roger II de Sicilia el encargo de redactar un compendio de la geografía mundial y un atlas⁸⁴. Esta obra supuso un gran avance con respecto a la labor desarrollada por Al-Balkhi y sus sucesores, y hoy es una de las creaciones geográficas medievales más conocidas. Es necesario destacar aquí su entonces novedosa metodología de trabajo, pues Al-Idrisi, además de combinar fuentes geográficas y cartográficas de diversa procedencia (cita expresamente las obras de Ptolomeo y las crónicas de Al-Razi, entre otras), durante la toma de datos viajó a diferentes lugares (principalmente Oriente Medio y la mitad meridional de la Península Ibérica) y envió emisarios a otras tantas regiones no visitadas por él⁸⁵.

Los quince años que Al-Idrisi dedicó a este proyecto tuvieron como resultado una obra en tres partes. La primera y principal era un atlas, en papel o pergamino –se desconoce cuál era el soporte original–, compuesto por 70 mapas regionales y un pequeño mapamundi circular (similar a los realizados anteriormente por otros geógrafos musulmanes). Las otras dos piezas eran, en primer lugar, un mapamundi grabado en plata (cuyas dimensiones rondaban los 3,5m de largo y los 1,5m de ancho) y en segundo lugar, un libro manuscrito titulado originalmente *Nuzhat al-mustaq fi'khtiraq al-afaq* (*Libro de los viajes placenteros a tierras lejanas*)⁸⁶, pero comúnmente conocido como *Kitab Rudjar* o *Libro de Roger*. El propio Al-Idrisi sentenció de manera esclarecedora:

“El observador verá en las ilustraciones [los mapas] las zonas evocadas, su verdadero

83 Sobre la cartografía musulmana y sus figuras destacadas en el siglo X, *vid.* Juan Piqueras Haba, *op. cit.*; Gerald Tibbetts, “The Balkhi School of Geographers” in John B. Harley and David Woodward, *The History of Cartography*, vol. 2, Chicago, University of Chicago Press, 1987, pp. 108-135.

84 Una excelente visión global del ambiente cultural de la Sicilia normanda en el que desarrolla su trabajo Al-Idrisi, en John Julius Norwich, *Los normandos en Sicilia*, Granada, Almed, 2007.

85 Juan Piqueras Haba y Ghaleb Fansa, “La Península Ibérica en el gran Atlas de al-Idrisi”, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 65, 2008, p. 465-477.

86 Al-Idrisi, *Uns al-muhaj wa-rawd al-furaj. The Entertainment of Hearts and Meadows of Contemplation*, Frankfurt am Main, Institut for the History of Arabic-Islamic Science at the Johann Wolfgang Goethe University, 1984 (edición facsímil a cargo de Fuat Sezgin).

emplazamiento y su forma real. Pero le faltará conocer las características de los reinos, el aspecto exterior de los pueblos, sus cualidades y sus costumbres, las rutas y los caminos en millas y parasangas, las maravillas del país a partir de los testimonios de los viajeros, de sus relatos y de los testimonios que ellos aportan. Por esta razón hemos estimado bueno reunir después de cada mapa aquello que consideramos necesario y conveniente a la localización correspondiente en el libro en función de los conocimientos disponibles sobre cada lugar⁸⁷.

Queda, pues, libre de toda duda que el elemento clave de la obra es el atlas⁸⁸.

Los 70 mapas son el resultado de dividir el mundo entonces conocido en siete bandas horizontales, según su clima, y fraccionar éstas, a su vez, en otras diez franjas verticales. Recompuestas en matriz, según el sistema de escritura árabe –numeradas las filas (o climas) de arriba abajo y las columnas (o secciones) de derecha a izquierda–, las 70 hojas conforman un mapamundi de unos 2600 x 1500 mm⁸⁹ orientado con el sur en la parte superior. Al-Idrisi mantuvo esta división en el libro y, acertadamente, estructuró el contenido del mismo en los climas y secciones definidos gráficamente en el mapa, favoreciendo así la consulta simultánea de ambos documentos.

Entre las 70 imágenes, cuatro de ellas (las secciones 1 y 2 de los climas IV y V) componen la superficie completa, prácticamente triangular, de la Península Ibérica; y concretamente *Garnata* es visible en la primera hoja del cuarto clima, señalada junto a los signos que simbolizan el perfil de Sierra Nevada (*Salir alzaly*) y el curso del río Genil (*Naher Sanil*). No obstante, llama poderosamente la atención la brevedad con la que el geógrafo describió la ciudad en el Libro de Roger, sobre todo teniendo en cuenta las palabras que dedicó a otras ciudades de menor trascendencia. Sobre Granada, Al-Idrisi escribió: “Esta villa está atravesada por un río llamado Darro. En medio corre el río de la nieve, que se llama Genil y tiene su origen en la cadena de montañas llamada Solair o Montañas de la nieve⁹⁰”.

En la actualidad no se conserva ninguno de los originales de Al-Idrisi. El mapamundi de plata tan sólo vivió unos años, pues al parecer fue destruido en una revuelta siciliana en 1160⁹¹. Del manuscrito y los mapas existen al menos seis copias catalogadas, aunque no todas están

87 Juan Piqueras Haba, *op. cit.*, p. 147.

88 Tal y como señala en su artículo Juan Piqueras Haba (2008, p. 146), casi todos los estudios publicados en España sobre Al-Idrisi se han ocupado de sus textos y prácticamente han olvidado sus representaciones cartográficas, a pesar de la importancia que el propio Al-Idrisi otorgó a la parte gráfica de su trabajo. Entre esas escasas obras que nos han llegado y que tratan los aspectos geográficos y los mapas de la obra de Al-Idrisi (aunque algunas de ellas lo hagan parcialmente o ciñéndose a un ámbito territorial muy concreto) se encuentran, además de las ya mencionadas de Piqueras Haba: César Dubler, “Los caminos de Compostela en la obra de Idrisi”, *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, vol. 14, 1, 1949, pp. 59-104; Konrad Miller, *Mappae arabicae. Arabische Welt- und Länderkarten*. Tübingen, Konrad Miller, 1929; Vicenç M. Rosselló, *Cartografia històrica dels Països Catalans*, Valencia, Universitat de València i Institut d’Estudis Catalans, 2008.

89 Juan Piqueras Haba, *op. cit.*, p. 147.

90 Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 24.

91 Juan Piqueras Haba, *op. cit.*, p. 147.

completas⁹². La versión más antigua, fechada en torno al año 1300, es la custodiada en París en la Biblioteca Nacional de Francia⁹³. En ella, las hojas correspondientes a la Península Ibérica no son precisamente las mejor conservadas: no sólo se han borrado pequeñas porciones del dibujo sino que se han perdido ciertos fragmentos del propio soporte, como ha ocurrido con la zona correspondiente al cabo de Trafalgar y alrededores.

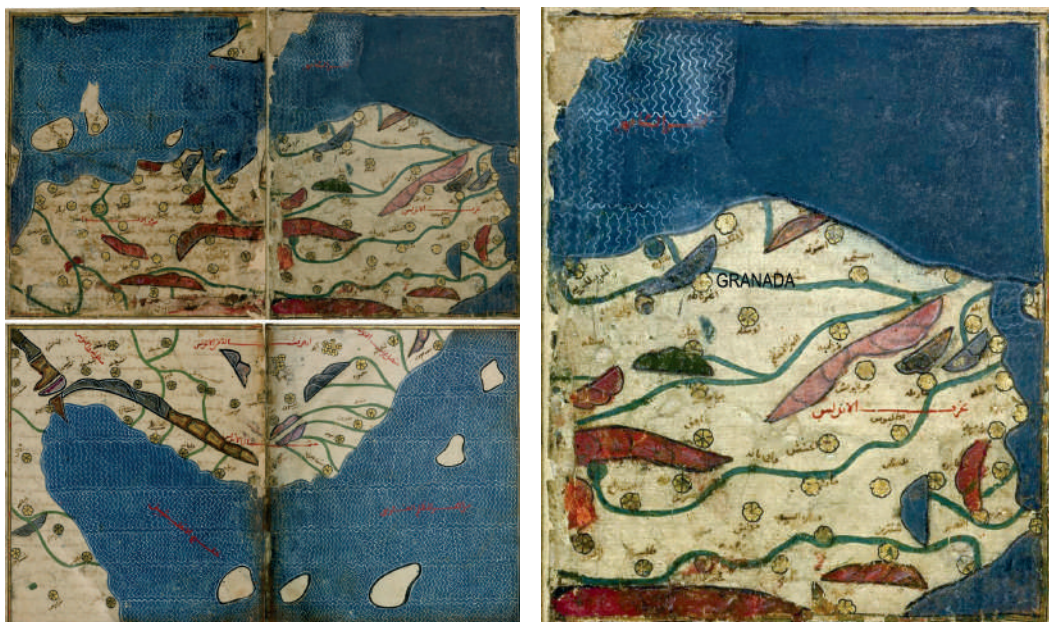


Figura 1.019: La Península Ibérica (secciones 1 y 2 de los climas IV y V) [izda.] en la versión del *Nuzhat al-mustaq fi'khtiraq al-afaq* de Al-Idrisi conservada en la Biblioteca Nacional de Francia, c. 1300.

Figura 1.020: Granada (detalle de la sección 1 del clima IV) [dcha.] en la versión del *Nuzhat al-mustaq fi'khtiraq al-afaq* de Al-Idrisi conservada en la Biblioteca Nacional de Francia, c. 1300.

Montajes de la autora realizados con la versión en soporte digital de la obra. Granada y el resto de ciudades aparecen representadas con una pequeña roseta coloreada con pan de oro y rotuladas en lengua árabe con tinta color sepia. Los topónimos en tinta roja son los escritos sobre el azul intenso del mar o aquéllos que corresponden a las grandes unidades geográficas, como por ejemplo *Garb al-Andalus* (territorio que a grandes rasgos coincidía con la Hispania Ulterior romana). Granada se encaja entre una Sierra Nevada de color azul y un río Genil, que al igual que el resto de los cursos de agua, se representa con un trazo grueso de color verde.

El trabajo de Al-Idrisi ejerció gran influencia sobre las cartografías árabe y cristiana posteriores. Y sus avances, especialmente los de tipo metodológico, se reflejaron tanto en los sucesivos compendios geográficos –sirva como ejemplo la obra *Kitab al-Jugrafiya (Libro de la Geografía)*

92 Las copias están localizadas en París, en Oxford (2), en Estambul (2) y en San Petersburgo. Los detalles de su catalogación pueden ser consultado en Juan Piqueras Haba, *op. cit.*, p. 160.

93 Esta es la versión consultada por la autora de esta tesis a través de una publicación en soporte digital de la propia Biblioteca Nacional de Francia. Esta versión contiene en un único volumen tanto los mapas como el texto en árabe y es accesible on line en <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b52000446t/f1.item.r=Planisph%C3%A0re%20d%27al-Idr%C3%A9>

del poeta, historiador y geógrafo andalusí Ibn Said al-Maghribi (1214-1286)–, como en el producto cartográfico por excelencia de finales de la Edad Media, las *cartas portulanas*.

En las últimas décadas del siglo XIII, con motivo de un nuevo empuje de la actividad económica y gracias, también, al cambio que comenzó a experimentar el panorama intelectual del Occidente cristiano, nacieron las famosas cartas portulanas o portulanos. Estas creaciones se alejaban conceptual y formalmente del tratado enciclopédico o del manual geográfico y surgían de una visión más práctica de la disciplina. Los portulanos, que consistían básicamente en una traducción cartográfica de los llamados *portulani* –inventarios escritos de los puertos del Mediterráneo que habían sido empleados por los marineros durante siglos– se convirtieron, en sustitución de éstos, en un instrumento habitual para la navegación y el comercio.

El portulano se presentaba bien como un ejemplar suelto en pergamino o vitela, bien a modo de atlas en el que el dibujo se dividía en hojas y se encuadernaba precedido, a veces, por otras secciones de contenido astronómico o geográfico. Su objetivo esencial era mostrar un retrato lo más exacto posible –para lo cual fue fundamental la invención de la brújula– de las costas marinas, de los puertos, de los posibles peligros para los barcos (arrecifes, bancos de arena y roquedos) y de las líneas de rumbo que marcaban los cursos de navegación. Los litorales del Mediterráneo y del mar Negro resultaron los más correctos y detallados debido al profuso tránsito de barcos que a través de ellos originaban las intensas relaciones mercantiles. Los portulanos se convirtieron, dada su utilidad práctica, en una herramienta muy demandada por los marineros y los comerciantes medievales, quienes obtenían sus ejemplares en los centros de producción cartográfica del suroeste de Europa. Los principales fabricantes fueron Venecia y Mallorca, de donde resultaron dos categorías portulanas con rasgos bien definidos: las “cartas italianas” y las “cartas catalanas”. Las primeras tenían un aspecto relativamente austero y el dibujo en el interior de los continentes, más allá de los estandartes soberanos, era bastante escaso y dejaba amplias porciones de tierra vacías; las segundas, por el contrario, estaban bastante decoradas y eran igualmente ricas a nivel informativo, pues en ellas figuraban las ciudades más relevantes, los grandes accidentes geográficos y los caminos principales del interior⁹⁴.

Es precisamente en una de las cartas portulanas pertenecientes a la escuela mallorquina donde aparece rotulado por primera vez el topónimo *Granada*. El portulano en cuestión es el llamado *Atlas catalán*, encargado al parecer por el rey Pedro IV de Aragón (I de Mallorca) al cartógrafo judío Abraham Cresques (1325-1387). El mapa fue terminado en 1375 y alrededor de seis años más tarde llegó por primera vez a tierras galas, después de que el rey Juan I de Aragón se lo regalara a su primo Carlos VI de Francia. Lo que la historia indica es que el portulano de Cresques es un caso singular, pues fue elaborado más como una edición de coleccionista que como una herramienta de trabajo, tal y como demuestra su extraordinaria

94 Todas las obras generales sobre historia de la cartografía hacen mención a las cartas portulanas medievales. Algunos de los estudios específicos llevados a cabo en los últimos años son: Agustín Hernando *et al.*, *Cartografía mallorquina*, Barcelona, Diputación de Barcelona, 1995; Claudio Tugnoli, *I contorni della terra e del mare: la geografia tra rappresentazione e invenzione della realtà*, Bologna, Pitagora, 1997; Peter Whitfield, *The charting of the oceans: ten centuries of maritime maps*, San Francisco, Pomegranate Artbooks, 1996.

ornamentación, no presente en los demás planos. El ejemplar se conserva actualmente en la Biblioteca Nacional de Francia.

El *Atlas catalán* consta de seis pergaminos manuscritos de 498 x 645 mm, pegados sobre dípticos de madera. Cuatro de ellos unidos entre sí cubren el área que se extiende desde el archipiélago canario hasta el mar de China y desde el sur de Escandinavia hasta el Sáhara a una escala aproximada de 1:5.750.000⁹⁵. Los dos restantes no forman parte del mapa propiamente dicho, sino que contienen datos astronómicos (entre ellos un calendario luni-solar), descripciones cosmográficas y textos explicativos, todos en catalán, sobre el contenido del atlas.

Como era costumbre en los portulanos, aparecen rotuladas, en serie y en perpendicular al perfil de una costa tenuemente dibujada, numerosas poblaciones del litoral. Aplicando tinta roja a la cuidada tipografía se dejó constancia de cuáles eran entonces los puertos de mayor actividad. Igualmente, en las líneas de rumbo se hizo uso de un habitual código de color que permite distinguir la dirección de los vientos dominantes. El nombre de los vientos así como los puntos cardinales (el norte con una dorada flor de lis) se indican en la rosa náutica de ocho puntas –la primera completa de la historia de la cartografía– que aparece representada en aguas del Atlántico frente a la costa de Portugal. Pero lo más interesante para esta investigación es que también tierra adentro el mapa está lleno de detalles, como las grandes cadenas montañosas, los manantiales, las balsas, los cursos de agua y, sobre todo, las principales poblaciones de interior.



Figura 1.021: Abraham Cresques, *Atlas catalán*, 1375. Montaje de la autora realizado con la versión en soporte digital de los cuatro dípticos que componen el mapa. El mapa presenta aún más ilustraciones y colorido de lo que ya era habitual entre los ejemplares de la escuela mallorquina. Son especialmente llamativos los numerosos personajes míticos, animales, especies vegetales y monstruos que decoran los territorios entonces menos explorados como el África Subsahariana o el Lejano Oriente; unas ilustraciones inspiradas en la mitología grecolatina, en los pasajes bíblicos o en los relatos (a menudo fantásticos) de los viajeros y navegantes medievales, como los de Marco Polo o los de Jean de Mandeville. Véase un nómada bereber en camello y el rey Mansa Musa en África, la reina de Saba y los tres Reyes Magos de Oriente en Asia, el arca de Noé en las cumbres del Ararat, una sirena junto a la actual Sri Lanka y hombres salvajes desnudos en China.

⁹⁵ José Martín López, *Historia de la cartografía y de la topografía*, Madrid, Centro Nacional de Información Geográfica, 2002, p. 109.

Y entre las quince ciudades no litorales de la Península Ibérica que fueron localizadas por Abraham Cresques en su obra más célebre se encontraba Granada, rotulada en rojo ya con su topónimo actual –aunque hoy continúe sin conocerse la fecha exacta en la que se produjo el cambio de nombre– e identificada en su emplazamiento mediante una sucinta fortaleza en cuya azotea ondea una enseña roja en la que puede leerse la palabra árabe *al-afiyya* (salud). No obstante existe una paradoja en esta representación simbólica de la ciudad, pues en pleno siglo XIV, cuando Granada era la capital de un todavía próspero reino nazarí, Cresques la coronó en su mapa con una cruz, como si de una ciudad cristiana se tratara, en lugar de emplear las mismas torres de cubierta bulbosa con las que identificó al resto de las ciudades musulmanas. Sólo el arábigo estandarte señala la Granada del siglo XIV como una ciudad musulmana. En cierto modo y, con total seguridad, sin pretenderlo, el cartógrafo mallorquín estaba adelantando el futuro próximo de la ciudad.

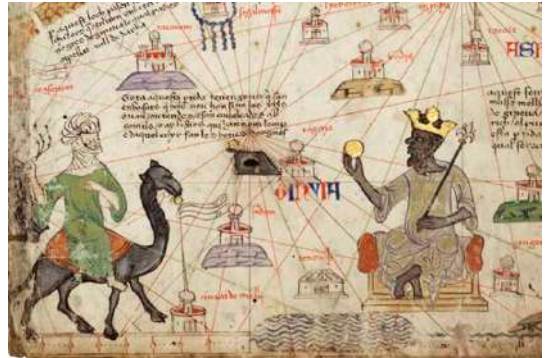
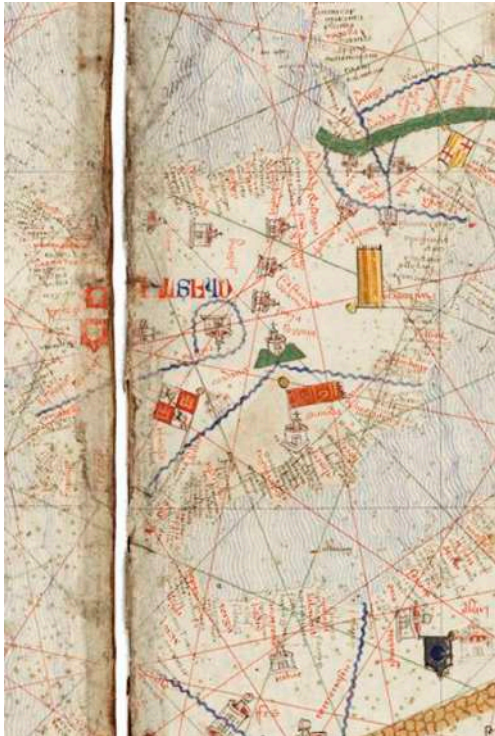


Figura 1.022: Granada en el Atlas catalán de Abraham Cresques [izda.] El topónimo Granada rotulado por primera vez en una representación cartográfica. Una fortaleza con un pendón rojo en el que se lee la palabra árabe *al-afiyya* (salud) señala el emplazamiento de la ciudad.

Figura 1.023: Nómada bereber y Mansa Musa en el Atlas catalán de Abraham Cresques [dcha. arriba]

Figura 1.024: Reyes Magos en el Atlas catalán de Abraham Cresques [dcha. abajo]

Tampoco a finales de la Edad Media, después del Atlas catalán, la descripción gráfica de Granada fue más allá de este tipo de representación simbólica. Parece que no existió ningún interés por mostrar una imagen individualizada y detallada de ella ni desde un punto de vista “científico” (al estilo de los manuales geográficos griegos o islámicos), ni desde una visión más

práctica de la disciplina (al modo de las tabulas romanas o de los portulanos medievales). Sí existen, en cambio, abundantes menciones y descripciones escritas por renombrados viajeros y geógrafos de origen árabe. Cabe destacar entre los primeros los ya mencionados Al-Razi e Ibn Hayyan y, entre los segundos, las figuras de los andalusíes Al-Zuhri y Al-Saqundi con sus respectivos *Kitab al-Yu'rafiyya* (*Libro de Geografía*) y *Rísâlah fî fade al-Andalus* (*Elogio del Islam al-Andalus*), trabajos en los que ambos recogieron, siempre de forma escrita, sus impresiones sobre Granada⁹⁶.

96 Sobre las obras de Al-Zuhri (fl. 1130-1150) y Al-Sakundi (1231-?), *vid.* Dolors Bramon, *El mundo en el siglo XII. Estudio de la versión castellana de una geografía universal: el tratado de Al-Zuhri*, Sabadell, AUSA, 1991; Blanca Fernández-Capel Baños, "Un fragmento del «Kitab al-Yu'rafiyya» de al-Zuhri sobre Granada", *Cuadernos de Historia del Islam*, 1, 1971, pp. 109-124.; Emilio García Gómez, "Elogio de Al-Andalus por Al-Saqundi", *Revista de Occidente*, 120, 1933, pp. 341-350; Al-Saqundi, *Elogio del Islam español*, Madrid, Imprenta de Estanislao Maestre, 1934 (traducción de Emilio García Gómez),

"RETRATOS DE CIUDAD": LAS VISTAS PERSPECTIVAS DE GRANADA EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

Al retomar en el encabezamiento de este epígrafe el título de una de las más recientes y fundamentales contribuciones de Cesare De Seta⁹⁷ (seguramente el investigador que más ha hecho en las últimas décadas por otorgar toda su importancia y su status científico al amplio campo de estudios de la "imagen de la ciudad"), en las siguientes páginas se propone un recorrido por los primeros "retratos" de Granada: es decir, aquellas imágenes en las que se puede comprobar cómo se abandona definitivamente la concepción genérica propia del mundo medieval y se alza poco a poco ante nosotros una retratística corográfica absolutamente paralela a los progresos del retrato individual en la pintura del Renacimiento.

En estas décadas de transición, en las que a menudo coexisten en rica amalgama la mentalidad bajomedieval y las nuevas ideas renacentistas, es posible hallar imágenes urbanas que plasman con claridad esta situación entre dos mundos simbólicos y representativos. Es el caso de una de las primeras vistas de Granada en el siglo XVI, la realizada en 1526 por el almirante de la armada otomana Piri Re'is (1465-1554)⁹⁸. Tras haber participado en varias campañas navales en el Mediterráneo y realizado diversos trabajos cartográficos, Re'is emprendió la edición de su obra más célebre *Kitab-i Bahriye (Libro de las Materias Marinas)*, un atlas náutico dedicado al sultán Solimán el Magnífico⁹⁹. Esta obra contiene una sección dedicada a técnicas de navegación (uso del compás y de las estrellas), características de los océanos y descripción de costas, con abundante y provechosa información sobre puertos; y una segunda sección –en la que está incluida la mencionada vista de Granada– compuesta por 215 cartas y guías náuticas realizadas a color sobre piel de gacela, para cuyo trazado, como el propio Re'is especificaba, se hizo uso de una veintena de portulanos árabes y portugueses así como de un mapa atribuido a Cristóbal Colón e incautado en un barco enemigo.

En la obra de Re'is, las costas de Andalucía y las del norte de África, la costa meridional francesa y la península de Anatolia fueron delineadas con particular detalle. El mapa número 98 es una cuidada y bella representación del tramo de costa comprendido entre Málaga y Cartagena, en la que sobresale un colosal perfil de Granada. A pesar de su carácter todavía en gran medida simbólico, puede decirse que esta es la primera imagen cartográfica de la ciudad en la que figura alguno de los rasgos distintivos de su fisonomía urbana. Re'is mostró un extenso caserío –todavía dibujado de manera sumaria– doblemente fortificado mediante un perímetro amurallado de 17 torres y una poderosa cadena de montañas. En la misma imagen destaca el interés por plasmar las relaciones entre la ciudad y su territorio, de ahí el trazado de dos caminos serpenteantes que, partiendo de dos de las muchas puertas de la muralla

97 Cesare De Seta, *Ritratti di Città. Dal Rinascimento al secolo XVIII*, Torino, Einaudi, 2011.

98 Agradezco al profesor Jean-Luc Arnaud, de la Universidad de Aix-en-Provence, haberme llamado la atención sobre la importancia de esta imagen.

99 Sobre la figura de Piri Re'is y su obra, vid. Gregory C. McIntosh, *The Piri Reis map of 1513*, Athens, University of Georgia Press, 2000; Svat Soucek, *Piri Reis & Turkish mapmaking after Columbus: the Khalili Portolan atlas*, London, Nour Foundation-Azmimuth-Oxford University Press, 1992.

y atravesando el sistema montañoso, alcanzan la costa. Parece que Re'is hubiera tratado de esbozar la Granada inexpugnable, bella, monumental y paisajística que otros viajeros habían descrito, sobre todo teniendo en cuenta que no existe constancia de que Re'is llegara nunca a pisar Granada.

Por otra parte, los mapas de Piri Re'is nos llaman la atención sobre el llamativo desconocimiento entre buena parte de los estudiosos occidentales cartografía histórica urbana de la cultura científica y artística otomana del siglo XVI. Si en los últimos tiempos se ha puesto a menudo de relieve cuán restrictivo es trazar la historia de la arquitectura del Cinquecento sin insertar en ella la gran figura de Sinan, una reflexión paralela podría hacerse para este gran empeño cartográfico, mucho menos citado de lo que correspondería a su trascendencia. El *Libro de las Materias Marinas* se custodia desde 1929 en el palacio de Topkapi (Estambul), después de haber pasado cuatro siglos perdido en los propios fondos del palacio.

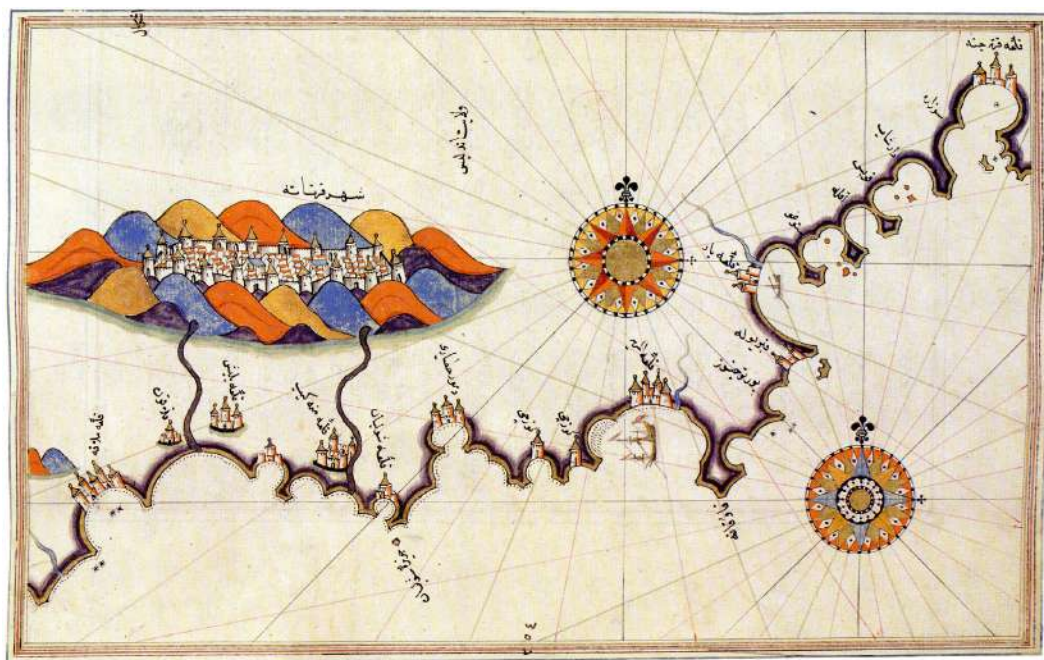


Figura 1.025: Piri Re'is, mapa núm. 98 del *Kitab-i Bahriye* (*Libro de las Materias Marinas*), 1526.

En ese mismo espectro de imágenes de Granada a medio camino entre la vista genérica (o inventada) y el dibujo topográfico exacto, se encuentra también la pseudo-perspectiva tallada en madera en la sillería baja del coro de la catedral de Toledo¹⁰⁰ por el artista Rodrigo Alemán

100 Sobre el coro de la catedral de Toledo, *vid.* Juan de Mata Carriazo y Arroquía, *Los relieves de la Guerra de Granada en la sillería del coro de la catedral de Toledo*, Granada, Universidad, 1985; Ángela Franco Mata, "La conquista de Granada en imágenes: la sillería baja de la catedral de Toledo, de Rodrigo Alemán", en Luis Suárez Fernández (coord.), *Ysabel. La Reina Católica. Una mirada desde la Catedral Primada*, Toledo, Arzobispado de Toledo, 2005, pp. 350-353; *id.*, "El Coro", en Ramón González Ruiz (coord.), *La Catedral*

(nacido en Sigüenza pero, significativamente, de familia de origen centroeuropeo, concedora sin duda de los importantes avances corográficos que a lo largo del siglo XV se venían registrando en el área germánica). Es bien representativo de esta situación de transición entre dos mundos el hecho de que la primera imagen en la que verdaderamente puede reconocerse un "retrato" de Granada no corresponda todavía a ningún empeño estrictamente cartográfico o corográfico, sino a una empresa artística celebrativa en la que los hechos políticos y militares de los Reyes Católicos son objeto de exaltación en un ámbito religioso.

El coro catedralicio de Toledo, levantado hacia 1360 entre las bóvedas cuarta y quinta de la nave principal del templo, sufrió durante los reinados de los Reyes Católicos y de Carlos V diversas intervenciones que acabaron por convertirlo en una de las obras más monumentales del arte español dentro de su género, en conformidad con la riqueza del cabildo y del clero toledanos de entonces. En el proceso de embellecimiento del coro fue fundamental la incorporación, entre 1489 y 1543, de un amplio programa iconográfico en el que trabajaron renombrados tallistas de la época como el mencionado Rodrigo Alemán, o Felipe Bigarny y Alonso Berruguete.

La vista de Granada incluida en este conjunto forma parte de una serie iconográfica de 54 relieves que narra la conquista del último reino nazarí de la Península Ibérica por los Reyes Católicos. Cincuenta de estos relieves se dedicaron a la toma de las ciudades que marcaron la contienda¹⁰¹ según las crónicas panegíricas contemporáneas a la gesta¹⁰², aunque solamente siete –entre ellas Santa Fe– muestren escenas de armas–; y los cuatro restantes sirvieron para homenajear otros episodios y personajes de la guerra. La serie completa se distribuye en los tres frentes de la sillería y concretamente la rendición de Granada ocupa un lugar preferente en el testero del arzobispo. No obstante, es necesario puntualizar que, dentro del programa decorativo del coro, no es Granada la ciudad que acapara el protagonismo sino que lo son Málaga y Almería, cada una escenario de tres relieves.

El episodio de la toma de Granada se enmarca bajo un doble arco escarzano, con recargada decoración vegetal y en cuyas enjutas dos ángeles-putti sostienen sendas banderolas. A la

Primada de Toledo. Dieciocho siglos de historia, Burgos, Promecal, 2010, pp. 226-239; *id.*, "El coro de la catedral de Toledo", *Abrente*, 42-43, 2010-2011, pp. 113-164; Isabel Mateo Gómez, *La sillería del Coro de la catedral de Toledo*, Toledo, IPIET, 1980; *id.*, "La sillería baja de Rodrigo Alemán", en Luis Suárez Fernández (coord.), *op. cit.*, pp. 360-369; Felipe Pereda, "Ad vivum?: o cómo narrar en imágenes la historia de la Guerra de Granada", *Reales Sitios*, 154, 2002, pp. 2-20. *Vid.*, además, sobre la figura de Rodrigo Alemán: Heim, Dorothee, "El entallador Rodrigo Alemán. Su origen y su taller", *Archivo Español de Arte*, 68, 1995, pp. 131-143; *id.*, "La sillería del coro de la catedral de Toledo y la recepción de los modelos del maestro del Hausbuch y Israhel van Meckenem", *Boletín del Seminario de Estudios de Arte*, 71, 2005, pp. 61-83.

101 Alhama, Lucena, Marchena, Álora, Setenil, Coín, Cártama, Ronda, Marbella, Loja, Casarabonela, Moclín, Íllora, Montefrío, Vélez Málaga, Málaga, Comares, Vera, Cabrera, Mojácar, Cantoria, Huércal, Vélez Rubio, Níjar, Huéscar, Baza, Serón, Purchena, Gor, Almería, Almuñécar, Salobreña, Guadix, Rión, Zújar, Cambriles, Castril, Castel de Ferro, Nieles, Otura, Padul, Santa Fe y Granada. La conquista se efectuó en tres fases: 1482-1484, 1485-1487 y 1488-1492: la primera fase va de Alhama a Casarabonela, la segunda desde Moclín hasta Comares y la tercera, desde Vera a Granada. No obstante, en la sillería los relieves no están dispuestos manteniendo el orden cronológico con el que fueron tomadas las ciudades.

102 Las cuatro crónicas de las que la historiografía cristiana se ha valido principalmente son las redactadas por: Mosén Diego de Valera (*Crónica de los Reyes Católicos*), Alonso de Palencia (*Annales belli Granatensis*), Fernando del Pulgar (*Crónica de los Reyes Católicos*) y Andrés Bernáldez (*Historia de los Reyes Católicos*).

derecha, un grupo de personajes escenifican el sometimiento pacífico del pueblo musulmán y el reconocimiento de la soberanía castellana: Boabdil, arrodillado y ataviado con indumentaria árabe, hace entrega de la llave de la ciudad a unos Reyes Católicos representados a lomos de elegantes caballos que lucen arneses de ceremonia. Tras ellos asoma un estandarte, una especie de pendón castellano simplificado portado por la soldadesca. Se hace evidente aquí la convivencia de determinadas convenciones artísticas medievales con recursos procedentes de la Antigüedad, especialmente del relieve romano altoimperial.



Figura 1.026: Rodrigo Alemán, rendición de Granada en la sillería baja del coro de la Catedral de Toledo, c. 1492.

El resto del relieve de Rodrigo Alemán lo ocupa una imagen de Granada en la que pueden adivinarse, sin rigor descriptivo aún, algunas de sus particularidades arquitectónicas y geográficas. Destaca el prominente circuito de murallas, torres y puertas; el río Darro que atraviesa un caserío compacto de cubiertas inclinadas de teja y un confuso amasijo de construcciones extramuros en la zona del Albaicín; la ciudadela de la Alhambra, simbolizada mediante un conjunto de esbeltas torres que enfatizan su carácter militar; aparece también el palacio-villa suburbano de los Alijares (del que hoy apenas subsisten algunos restos de alberca central, integrados en el actual cementerio de Granada), figurado mediante tres torres cilíndricas rematadas con chapiteles.

Igualmente significativa es la representación de la riqueza agrícola de la Vega (una realidad socio-económica que enseguida se convertirá también en un elemento mítico del imaginario urbano), patente a través de una vegetación de carácter sumario incluida en el ángulo inferior izquierdo del relieve, así como la plasmación de las relaciones topográficas entre diferentes fragmentos urbanos, aunque es probable que esto último no fuera un efecto buscado sino el resultado inesperado de la tentativa de Rodrigo Alemán de producir una imagen en perspectiva.



Figura 1.027: *Sumisión de los Germanos*. Relieve del monumento honorario de Marco Aurelio, 176-180 d.C., Museos Capitolinos, Roma. En los relieves de la Roma clásica era habitual que la figura principal, como en este caso Marco Aurelio, apareciera a caballo entre la soldadesca y otros personajes. Véanse también la vegetación y los estandartes que asoman por detrás de la escena.

Los relieves de la sillería de Toledo fueron encargados en 1489 por el cardenal Pedro González de Mendoza, que se encontraba participando activamente en las campañas militares de los Reyes Católicos. El cardenal era uno de los miembros más destacados de la poderosísima familia de los Mendoza, cuyo mecenazgo entre los siglos XV y XVI daría lugar a algunas de las obras artísticas y arquitectónicas más destacadas del primer Renacimiento hispano¹⁰³. Es indudable que este encargo artístico formaba parte de una estrategia propagandística con fines al mismo tiempo políticos y religiosos: los relieves exaltaban la soberanía de los reyes castellanos pero también la necesaria colaboración de la alta nobleza en sus empresas, así como, por supuesto, el triunfo de la fe católica y la definitiva expulsión del Islam de suelo hispano, es decir, el factor que otorgó a la guerra de Granada su alta significación religiosa y que explica la presencia de esta temática bélico-política en un espacio sagrado tan significativo como el coro de la sede toledana. Esta obra nos ofrece, en este sentido, un primer atisbo de la utilización directamente política que de la imagen de la ciudad desarrollarán en las décadas subsiguientes Carlos V y, sobre todo, Felipe II.

La rendición de Boabdil con una parte de Granada al fondo volvería a ser, poco después, el tema principal de un nuevo relieve ubicado ya en un edificio granadino fundado por los

103 Rosario Díez del Corral Garnica, *Arquitectura y mecenazgo. La imagen de Toledo en el Renacimiento*, Madrid, Alianza Editorial, 1989; Fernando Marías, *El largo siglo XVI: los usos artísticos del Renacimiento español*, Madrid, Taurus, 1989; Helen Nader, *Los Mendoza y el Renacimiento español*, Guadalajara, Diputación Provincial, 1985.

Reyes Católicos y levantado en el clima de tensión política, religiosa y cultural de los años inmediatamente posteriores a la conquista. Entre 1520 y 1522, Felipe Bigarny, con la colaboración de Alonso Berruguete, confeccionó el gran retablo mayor de la Capilla Real de Granada, erigida –como es sabido– entre 1505 y 1517 como panteón funerario de los monarcas, para conmemorar el mayor logro de su reinado: la conquista del último reducto musulmán de la península y la unificación de España.



Figura 1.028: Felipe Bigarny y Alonso Berruguete, rendición de Granada en el banco del retablo mayor de la Capilla Real de Granada, 1520-1522.

El retablo de Bigarny (también la capilla) es un fiel reflejo de la transición entre dos épocas –medieval y moderna– y un nuevo compendio político-teológico en forma de obra plástica dentro de un ámbito religioso, al igual que el coro de la catedral de Toledo. Como ya explicara en su estudio Javier Martínez Medina¹⁰⁴, dentro del complejo programa iconográfico del retablo, cuatro tallas enlazan la cuestión política y territorial de la unidad de España con la conversión de los pobladores musulmanes de Granada. En el extremo izquierdo del banco, la guerra por el Reino de Granada se sintetiza con dos imágenes: las tropas cristianas encabezadas por los reyes y la entrega de la llave de la ciudad. En el extremo opuesto, los bautismos de moriscos y de moriscas son presentados como consecuencia inmediata de la victoria castellana. Y mientras tres de los cuatro relieves mencionados presentan un fondo neutro, aquel en el que Boabdil acompañado de su séquito hace entrega de la llave de la ciudad está ocupado parcialmente por un nuevo intento de perspectiva, esta vez de la ciudad de la Alhambra, en la que puede distinguirse una prominente puerta de Justicia (por la que sale ordenada una multitud) y el frente meridional de su Alcazaba (un tipo de imagen, el de los personajes atravesando una puerta urbana, que tiene su lejano precedente en los relieves de la columna Trajana y que supone, por tanto, un ejemplo típicamente renacentista de reutilización de motivos y estilemas clásicos, que volverá a darse pocos años después en los relieves del banco del retablo de la Capilla Real).

¹⁰⁴ Javier Martínez Medina, *Cultura religiosa en la Granada renacentista y barroca (estudio iconológico)*, Granada, Universidad de Granada, 1989.

Prácticamente contemporánea a los relieves de Toledo, fechada en torno al año 1500, es una pintura flamenca en la que aparece de fondo una vista desde poniente de la ciudad de Granada y su paisaje. Se trata de una tabla de 540 x 780 mm, atribuida a Petrus Christus II, que se conserva actualmente en el Museo del Castillo de Peralada (Gerona) y que constituye un buen ejemplo, entre otras cosas, del prestigio de que gozaba en los inicios del siglo XVI la pintura flamenca, superando a menudo a los modelos italianos (algo de lo que es buena muestra la colección pictórica de la propia reina Isabel, gran parte de la cual se muestra hoy en la Capilla Real de Granada y en la que el predominio de obras de artistas de Flandes es abrumador)¹⁰⁵.

La obra de Petrus Christus II, titulada *Virgen con el Niño* o *Virgen de Granada*, tiene como tema principal la "Coronación de la Virgen": en el cielo, dos ángeles de túnicas azules portan una corona que recae sobre la figura de la Virgen, acompañada por otros dos ángeles músicos y con el Niño en su regazo, pero, en una ambigüedad espacial deliberada, la corona recae también, al mismo tiempo, sobre la propia ciudad, que queda así sacralizada y exonerada de su pasado islámico tras la reconquista de 1492. La obra se encuadra, así, en esa estrecha relación que la cultura renacentista hispana establece a propósito de Granada entre el acontecimiento-hito de la cristianización de la ciudad y el desarrollo de su "retrato" corográfico, creando en definitiva una especie de "retrato a lo divino" de la urbe.



Figura 1.029: Petrus Christus II, *La Virgen de Granada*, c. 1500, Museo del Castillo de Peralada, Gerona.

105 Joaquín Yarza, *Los Reyes Católicos. Paisaje artístico de una monarquía*, Hondarribia, Nerea, 1993.



Figura 1.030: Detalle de la tabla *La Virgen de Granada* (figura 1.029). Reinterpretación cartográfica de la autora. Se distinguen: 01. Alhambra; 02. Generalife; 03. Torre del Aceituno; 04. Puerta de Elvira; 05. Puerta Bib-Rambla; 06. Plaza Bib-Rambla; 07. Alminar de la Mezquita Mayor; 08. Torres Bermejas; 09. Albaicín; 10. Vega de Granada.

La imagen de Granada de Petrus Christus II no es una vista imaginaria (como era habitual en las pinturas flamencas) sino un auténtico retrato, como ya puso de manifiesto Diego Angulo con un minucioso estudio sobre esta obra en el que llegó a identificar multitud de detalles¹⁰⁶. A simple vista pueden distinguirse diferentes recintos amurallados, varias puertas, como la de Elvira o la de Bib-Rambla (junto a la plaza homónima, que también es visible) y los grandes vacíos de plaza Nueva, del actual Bosque de la Alhambra y de la zona alta del Albaicín, por debajo de una prominente Torre del Aceituno. Sobresalen también las Torres Bermejas, la ciudadela de la Alhambra, la almunia Generalife rodeada de árboles y la mezquita mayor de la medina con su elevado alminar. Parte del protagonismo de la escena lo acapara el paisaje en el que se inserta Granada. Por un lado, la accidentada orografía, cuya representación se asimila a grandes rasgos con la realidad; y por otro, la Vega, que emerge en primer plano bajo la protección del grupo sagrado.

A mediados del siglo XVI comenzaron también a editarse y difundirse las primeras obras dedicadas a la descripción de ciudades. Para ello, hay que decir que fueron fundamentales los avances en las técnicas de estampación: la evolución en las técnicas de representación y grabado facilitaba la reproducción de dibujos tomados al natural. En este contexto se enmarca el *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, elaborado por el clérigo, cosmógrafo y examinador de la Escuela Náutica de Sevilla Pedro de Medina (1494-1567). El libro fue

¹⁰⁶ Diego Angulo Iñiguez, "La ciudad de Granada vista por un pintor flamenco hacia 1500", *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, V, 1940, pp. 468-472.

publicado en Sevilla en 1548 y estaba dedicado al entonces príncipe Felipe (futuro Felipe II)¹⁰⁷. Contenía un mapa de la Península Ibérica, todavía tosco, con los principales ríos y cordilleras, así como numerosas vistas –perfiles y pseudo-perspectivas– de ciudades españolas. De estas últimas son pocas las que van más allá de una representación de carácter genérico y muestran algún rasgo individualizador de la ciudad a la que supuestamente identifican. Es más, en algunos casos la misma xilografía sirvió al impresor como retrato de dos o más ciudades diferentes. Pero Granada es uno de los casos en que se procede ya a incluir algunos rasgos propios que la hacen inconfundible: a pesar del aspecto todavía un tanto ingenuo de la representación general y de las evidentes reminiscencias medievales, en ella pueden distinguirse murallas y puertas, el río Darro en su travesía por el casco urbano hasta su desembocadura en el periférico río Genil, plaza Nueva –centro de actividad de unas pequeñas figuras humanas–, varios puentes y la ciudadela de la Alhambra, situada en un extremo y elevada con respecto al compacto caserío.



Figura 1.031: Pedro de Medina, Xilografía de Granada en el *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, 1548.

Con la aparición de los Estados modernos y de las monarquías absolutas se inició una nueva

107 Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de España. Agora nuevo fecho y recopilado por el Maestro Pedro de Medina vezino de Sevilla*, Sevilla, Dominico de Robertis, 1548. Consultada la edición facsímil con introducción de M. Pilar Cuesta Rodrigo, Madrid, Instituto de España y Biblioteca Nacional, 1994, así como la edición original accesible on line en <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/consulta/registro.cmd?id=7815>. Vid., además, Ángel González Palencia, *Pedro de Medina y sus obras. Discurso de ingreso en la Real Academia Española, 30 de junio de 1940*, Madrid, Imprenta de Estanislao Maestre, 1940; Ursula Lamb, *A Navigator's Universe: the Libro de Cosmografía of Medina*, Chicago, Chicago University Press, 1972.

etapa para la cartografía. Las representaciones urbanas adquirieron su propia utilidad práctica y experimentaron un desarrollo paralelo al del resto de los instrumentos de ejercicio de las nuevas formas del poder monárquico. Los reyes, sus consejeros y sus gobiernos comprendieron de inmediato que unos “retratos” fidedignos de sus ciudades y territorios no sólo redundaban en su gloria sino que, más concretamente, podían ser utilizados como herramientas de control de sus súbditos y de sus espacios. La conjunción de otros factores, como los avances científicos y matemáticos o la invención de la imprenta, no sólo dio un giro a la naturaleza de estas representaciones –cada vez más geométricas y exactas– sino que favoreció su difusión.

A esto hay que añadir que con el descubrimiento de América, se inició una corriente cultural en virtud de la cual, en paralelo al interés por las tierras remotas, surge el deseo de conocer mejor los territorios propios de cada nación. En relación con esta corriente se halla la profusión de galerías cartográficas en los grandes palacios del Cinquecento, como las del Palazzo Vecchio (Florencia), el Palazzo Farnese (Caprarola) o el Belvedere del Vaticano. En España, el ejemplo más cercano es la galería de las Batallas del monasterio de El Escorial, uno de los pocos espacios declaradamente áulicos en el seno de un conjunto en el que prima con claridad la subordinación aparente de la monarquía a los aspectos religiosos y litúrgicos. En los casi 60 metros de longitud de la Galería de las Batallas, los frescos pintados por Nicola Granello, Lazzaro Tavarona, Fabrizio Castello y Orazio Cambiasso entre 1585 y 1589 conforman un espacio repleto de simbolismo político destinado a exaltar algunos de los más relevantes hechos de armas de la historia de las monarquías hispanas¹⁰⁸.



Figura 1.032: Nicola Granello, Lazzaro Tavarona, Fabrizio Castello y Orazio Cambiasso, *La batalla de la Higuera*, en la galería de las Batallas del monasterio de San Lorenzo de El Escorial, 1585-1589.

108 Antonio Crespo, “Un mapa olvidado: el Atlas de El Escorial”, *CT Catastro*, 55, 2005, pp. 59-90.

No deja de sorprender que, junto a batallas tan relevantes como la de San Quintín, parte del espacio de los muros aparezca ocupado por un encuentro armado mucho menos trascendente: el de la batalla de la Higuera, librada en las proximidades de Granada en 1431 por las tropas de Juan II de Castilla. La batalla de la Higuera no fue en realidad más que un simple *raid* sin consecuencias históricas, pero sin duda fue elegido para figurar en esta mitificación de la historia hispana para representar un precedente de la posterior cristianización de Granada.

Lo que ahora nos interesa, sin embargo, es el hecho de que justo en el centro simbólico de la monarquía de los Austrias estuviese presente la imagen de Granada, representada como territorio de la batalla con detalles bastante fidedignos, en algunos de los cuales puede apreciarse el conocimiento de la escena realizada por Rodrigo Alemán en la sillería del coro de Toledo. Así, aparecen claramente en la pintura el curso del río Darro, el momento en que atraviesa las murallas de la ciudad y sale al fértil territorio de la Vega para encontrarse con el Genil, los cerros del Albaicín, de la Sabika y del Sol, o los circuitos de murallas y puertas en torno al denso casco urbano. Por supuesto, un lugar especial de la imagen está reservado a la fortaleza de la Alhambra, representada con exactitud no en sus detalles pero sí en su relación con la ciudad. Del mismo modo, vuelve a aparecer, como en Toledo, la desaparecida finca suburbana de los Alixares, con sus torres de característico remate puntiagudo.

Con los frescos de la Galería de las Batallas la imagen de Granada se ubicaba, como hemos dicho, en el centro del complejo dispositivo simbólico puesto a punto por Felipe II y sus consejeros. Es precisamente este monarca quien mejor encarna el interés de muchos gobernantes del siglo XVI por producir representaciones exactas y fidedignas de sus territorios. Dejando al margen el contrastado interés personal del monarca por la ciencia en general y por la astronomía y la geografía en particular, lo cierto es que no podemos hablar meramente de una cuestión de gustos personales sino de todo un programa político de creación de imágenes y elaboración de descripciones minuciosas de los reinos a su cargo¹⁰⁹. De este programa forman parte las famosas *Relaciones topográficas*, ordenadas por el rey en 1574 y plasmadas en un interrogatorio de 24 preguntas que había de ser enviado a todos los párrocos de España. Como muchas otras iniciativas filipinas, este gran proyecto (que constituye el lejano precedente de la tentativa de Tomás López, ya en el siglo XVIII, de la que más adelante se hablará) quedó en gran medida frustrado, pero no sin dejarnos testimonios de lo que podría haber sido su culminación.

En esta misma línea de encuentro entre el puro interés científico y el afán humanista por el progreso del saber, por un lado, y la directa utilidad política por otro, hay que entender el encargo realizado al reconocido cartógrafo holandés Jacob van Deventer (c. 1505-1575) de confeccionar una serie de vistas topográficas de las posesiones españolas en Flandes, que componen el célebre *Atlas geométrico* de ciudades flamencas conservado en la Biblioteca

109 Richard Kagan, "Philip II and the art of the cityscape", *The journal of interdisciplinary history*, 17, 1986, pp. 115-135; Fernando Checa Cremades, "Un príncipe del Renacimiento: el valor de las imágenes en la corte de Felipe II", en AA. VV. *Un príncipe del Renacimiento: Felipe II, un monarca y su época* (catálogo de exposición), Madrid, Museo Nacional del Prado, 1998, pp. 25-56.

Nacional de España¹¹⁰. Felipe II dio continuidad igualmente al proyecto iniciado por su padre el Emperador para la formación de una base cartográfica detallada de España; proyecto en manos de Pedro Esquivel y de Felipe de Guevara que dio sus primeros mapas en 1566.

Pero sobre todo nos interesa ahora recordar que en el conjunto de estas iniciativas emanadas del gobierno de Felipe II se enmarca también la colección más numerosa y precisa de vistas topográficas de las principales ciudades españolas realizada en el siglo XVI, la que el pintor y cartógrafo flamenco Anton van den Wyngaerde¹¹¹ dibujó entre 1562 y 1570. Este trabajo no llegó a publicarse, como estaba previsto, en forma de atlas, a diferencia de lo ocurrido con el de Deventer y a pesar de los deseos del monarca, quien dispuso que se enviara a Flandes (referencia mundial en cartografía) para su grabado y encuadernación¹¹². Los apuntes y dibujos originales, incluyendo algunos dibujos ya ultimados y preparados directamente para pasar a la fase de grabado, se dispersaron tras la muerte Wyngaerde en 1571 y hoy se conservan repartidos entre los fondos del Victoria and Albert Museum de Londres, el Ashmolean Museum de Oxford y la Österreichische Nationalbibliothek de Viena. Sorprendentemente, el extraordinario trabajo de Wyngaerde en España cayó en el olvido y no fue redescubierto y puesto en valor hasta 1969, fecha en la que se publicó el estudio realizado por Haverkamp-Begemann, aunque su verdadera difusión llegaría con la edición de Richard Kagan de 1986, donde se reprodujeron y estudiaron todas las vistas de la serie¹¹³.

Wyngaerde produjo 54 retratos acabados de poblaciones peninsulares, más los de otras dos poblaciones no identificadas, el del Peñón de Vélez de la Gomera y una panorámica del litoral entre Málaga y Punta Carnero. Los dibujos de esta serie se caracterizan por su sobriedad y belleza plástica, pero sobre todo por su elaborada composición y precisión topográfica, cualidades que los distinguen de otros contemporáneos, como se verá más adelante. La abundante documentación complementaria que del proceso de elaboración de los mismos se conserva (croquis y apuntes previos con diferentes datos y niveles de detalle) demuestra los elevados conocimientos del autor en topografía y dibujo en perspectiva, así como el intenso trabajo preparatorio realizado para cada una de sus vistas definitivas.

Wyngaerde elaboró diversas vistas durante su estancia en Granada en 1567, aunque sólo una de ellas es un dibujo acabado de la ciudad; a pesar de lo cual, éste tampoco llegó a grabarse. Se

110 Wouter Bracke, "Jacob van Deventer e l'atlante delle città dei Paesi Bassi: una presentazione", en Cesare de Seta e Brigitte Marin (eds.), *La città dei cartografi. Studi e ricerche di storia urbana*, Napoli, Electa Napoli, 2008, pp. 38-48.

111 Anton van den Wyngaerde (c. 1525-1571), conocido en España como Antonio de las Viñas. Dibujante especializado en vistas urbanas que trabajó al servicio de Felipe II a partir de 1557, primero en Flandes y luego en Inglaterra. Su labor en España comenzó en 1561. Sobre la figura de Anton Van den Wyngaerde, vid. Montserrat Galera, *Antoon van den Wijngaerde, pintor de ciudades y de hechos de armas en la Europa de los Quinientos*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 1998.

112 Carlos Sánchez Gómez, *Granada (1563-1853): tres siglos de evolución urbana a través de la estampa. Discurso pronunciado por el Ilmo. Sr. D. Carlos Sánchez Gómez en su recepción académica y contestación del Ilmo. Sr. D. Antonio Almagro Gorbea*, Granada, Real Academia de Bellas Artes de Granada, 2005, p. 25.

113 Egbert Haverkamp-Begemann, "The Spanish views of Anton van den Wyngaerde", *Master Drawing*, VII, 1969, pp. 375-399; Richard Kagan, *Ciudades españolas del Siglo de Oro. Las vistas de ciudades españolas de Anton Van den Wyngaerde*, Madrid, Ediciones El Viso, 1986 (2ª edición corregida y aumentada en 2008). Vid., además, Richard Kagan, *Imágenes urbanas del mundo hispánico 1493-1780*, Madrid, Ediciones El Viso, 1992.

trata de una extraordinaria panorámica realizada desde poniente que abarca desde el barrio de San Lázaro hasta la confluencia de los ríos Darro y Genil. Posee unas dimensiones de 1572 x 420 mm, está hecho con tinta en tono sepia y aguarrás de color, y presenta firma y fecha (*Antº Vanden Wyngaerde f. 1567*). En la franja superior del dibujo figura en el centro el nombre de GRANADA, dividido en dos partes por el escudo de España, y en el extremo izquierdo una descarnada cartela rectangular en la que 23 letras y 31 números identifican edificios y lugares significativos de la ciudad. El dibujo es prácticamente una "fotografía" de esa Granada todavía pujante y en expansión, gracias a la inercia infundida primero por los Reyes Católicos, tras la conquista, y después por Carlos V, al proyectar en ella la capital de su imperio. Es la imagen de un periodo de prosperidad e importancia política que estaba a punto de cerrarse bruscamente con el estallido de una serie de graves crisis, constituyendo la década de 1560 una verdadera divisoria de aguas en la historia de nuestra ciudad¹¹⁴.



Figura 1.033: Anton van den Wyngaerde, *GRANADA* (vista desde el sur), 1567. Apunte preparatorio para un dibujo que, por motivos que se desconocen, Wyngaerde no llegó a confeccionar. El apunte fue realizado desde algún punto al otro lado del Genil y abarca desde los actuales paseos del Violón hasta el final del cerro de los Alijares. Además de éste, entre los apuntes de Wyngaerde se halla una vista de la Alhambra desde la zona baja del Albaicín y tres más –de la Alhambra y los barrios colindantes, de los crecimientos cristianos hacia la vega, y del eje monasterio de San Jerónimo-Catedral– que fueron posteriormente sintetizados en el dibujo definitivo desde poniente.

Wyngaerde, mediante una sabia y cuidadosa elección de los puntos de vista a partir de los cuales realizó su panorámica, acierta a situar al frente de la misma a las grandes construcciones que protagonizaron tanto en lo material como en lo simbólico el desarrollo urbanístico y arquitectónico del siglo XVI granadino. Aparecen, así, el monasterio de San Jerónimo, una de las primeras fábricas renacentistas, edificio de mecenazgo privado en el que se sucedieron Jacopo Florentino y Diego de Siloé para marcar uno de los puntos nodales del nuevo eje urbano de la calle de San Jerónimo, en el extremo izquierdo de la estampa; el Colegio de San Pablo de los jesuitas, que se instala de modo significativo en un emplazamiento en el que se procede a romper la antigua muralla nazarí de Granada, y que es dibujado minuciosamente con sus arquerías; y, por supuesto, la Catedral, en la que el primer proyecto gótico de Enrique Egas ya hacía décadas que había sido sustituido por la magna idea "a lo romano" de Diego de Siloé, digna de albergar la función de mausoleo dinástico que le había asignado el Emperador pero que, por esas fechas, comenzaba ya a declinar ante la concentración simbólica en el centro de la Península impulsada por Felipe II y que cristalizaría en la asunción de estas funciones dinásticas por el nuevo monasterio de El Escorial. Lo que Wyngaerde nos ofrece, pues, es

114 Un resumen de esta problemática, sobre la que existe una amplia bibliografía, en Juan Calatrava, "Granada a finales del siglo XVI: de la gloria a la crisis", en AA.VV., *Agua, territorio y ciudad. Granada nazari y renacentista, 1600*, Sevilla, Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, 2012, pp. 37-41.

mucho más que un mero retrato pasivo del estado de la ciudad: en su espléndido dibujo podemos intuir ya procesos que en ese momento comenzaban a ponerse en marcha y que se revelarían como esenciales para la historia de Granada.

Pero, dejando a un lado las iniciativas oficiales, la Granada de la segunda mitad del siglo XVI fue también objeto de representación en una magna empresa editorial y cultural de carácter privado, aunque sería enseguida ampliamente usada por los poderes públicos: el célebre *Civitates Orbis Terrarum*, un monumental atlas urbano en seis volúmenes, dirigido por el canónigo católico de Colonia Georg Braun (1541-1622) en colaboración con el pintor y grabador flamenco Franz Hogenberg (1535-1590), publicado por primera vez en Colonia entre 1572 y 1617 y posteriormente objeto de numerosas reproducciones y reimpressiones¹¹⁵. Con un total de 363 láminas, en las que se recogen 531 planos y panorámicas de las principales ciudades del mundo, la obra se concibió como un trabajo complementario al *Theatrum Orbis Terrarum* (“Teatro del Mundo”) de Abraham Ortelius (1527-1598) editado en Amberes dos años antes, en 1570¹¹⁶, pero terminó por convertirse en el más difundido compendio corográfico de la Edad Moderna y el lugar en el que quedó codificada -en muchos casos por más de dos siglos- la imagen de muchas de las grandes urbes europeas.

La influencia del atlas de Ortelius –en cuya elaboración también había participado Franz Hogenberg– resulta obvia, no sólo por la similitud del título, sino por el formato y la estructura de la obra, en virtud de los cuales cada grabado se acompañaba sistemáticamente de un texto descriptivo acerca de la geografía, la historia y los aspectos sociales y económicos de cada ciudad. Entre las fuentes gráficas originales, además del trabajo realizado por artistas locales o por corresponsales de Braun y Hogenberg, se hallan dibujos anónimos, vistas y planos suministrados por comerciantes, y grabados de obras anteriores, como es el caso, sobre todo, de la muy difundida *Cosmografía* de Sebastian Münster. Para la elaboración de las descripciones también se contó con fuentes de información muy variadas (textos históricos, relatos de viajeros y de los propios dibujantes) explicitadas en ocasiones en la propia descripción. En el caso de las ciudades españolas fue frecuente recurrir al mencionado *Libro de grandezas y cosas memorables de España* de Pedro de Medina. En la actualidad, el *Theatrum Orbis Terrarum* de Ortelius y el *Civitates Orbis Terrarum* de Braun y Hogenberg se consideran, como se ha dicho, obras que, aun siendo independientes, presentan entre sí un alto grado de complementariedad y son fruto, en el fondo, de un mismo impulso cultural y cartográfico¹¹⁷.

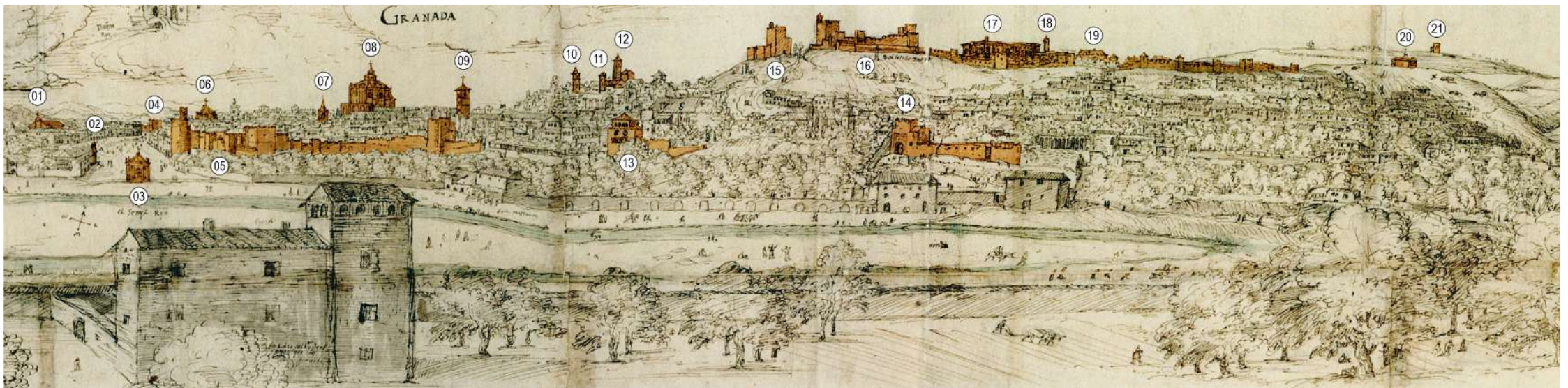
115 Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, Colonia, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1572-1617. Los seis volúmenes aparecieron sucesivamente en los años 1572, 1575 (vol. II: *De praecipuis totius universo urbibus. Liber secundus*), 1581 (vol. III: *Urbium praecipuarum totius mundi*), 1588 (vol. IV: *Urbium praecipuarum totius mundi*), 1598 (vol. V: *Urbium praecipuarum mundi theatrum*) y 1617 (vol. VI: *Praecipuarum totius mundi urbium. Liber sextus*). La obra ha sido reimpresa y reeditada en numerosas ocasiones, con diferentes formatos y en diversos idiomas. La edición original estaba en latín y las primeras traducciones se realizaron al alemán y al francés. Para el desarrollo del presente trabajo se ha consultado Stephan Füssel (ed.), *Georg Braun and Franz Hogenberg, Cities of the World. 363 engravings revolutionize the view of the world. Complete edition of the colour plates of 1572-1617*, Köln-London, Taschen, 2008.

116 Abraham Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum*, Amberes, Gilles Coppens van Diest, 1570.

117 Joaquín Gil Sanjuán y Juan Antonio Sánchez López, “Iconografía y visión histórico-literaria de Granada a mediados del quinientos”, *Chronica Nova*, 23, 1996, pp. 73-133.

GRANADA, VISTA DESDE EL SUR POR ANTON VAN DEN WYNGAERDE (fecha representada: 1567)

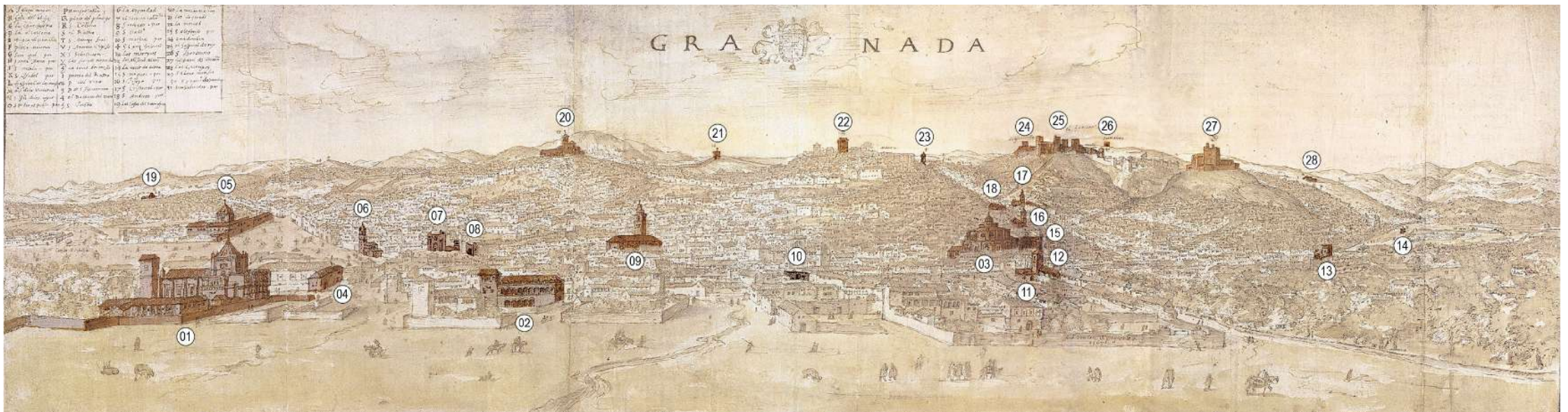
Figura 1.034: Reinterpretación cartográfica de la autora



Se distinguen: 01. Iglesia y convento de San Antonio Abad; 02. Iglesia de la Virgen de las Angustias; 03. Humilladero de San Sebastián (desaparecido); 04. Puerta Real o del Rastro (desaparecida); 05. Castillo de Bibataubín y lienzo de muralla (desaparecidos); 06. Monasterio de San Jerónimo; 07. Iglesia de Santa María de la O (desaparecida); 08. Catedral; 09. Iglesia de San Matías; 10. Iglesia de San Miguel; 11. Iglesia de San Nicolás; 12. Iglesia de San Cristóbal; 13. Cuarto Real de Santo Domingo; 14. Puerta del Pescado y lienzo de muralla (desaparecidos); 15. Torres Bermejas; 16. Alcazaba de la Alhambra; 17. Palacio de Carlos V; 18. Convento de San Francisco; 19. Medina de la Alhambra; 20. Convento de los Mártires; 21. Silla del Moro.

GRANADA, VISTA DESDE PONIENTE POR ANTON VAN DEN WYNGAERDE (fecha representada: 1567)

Figura 1.035: Reinterpretación cartográfica de la autora



Se distinguen: 01. Monasterio de San Jerónimo; 02. Colegio de San Pablo; 03. Catedral; 04. Hospital de San Jerónimo (?); 05. Hospital Real; 06. Iglesia de San Ildefonso; 07. Convento de la Merced; 08. Puerta de Elvira; 09. Iglesia de San Andrés; 10. Bab al-Mazda; 11. Bab al-Riha; 12. Convento de Trinitarios Calzados; 13. Puerta Real o del Rastro; 14. Humilladero de San Sebastián; 15. Alcaicería; 16. Iglesia de San Gil; 17. Iglesia de Santa Ana; 18. Chancillería; 19. Monasterio de la Cartuja; 20. Iglesia de San Cristóbal; 21. Torre del Aceituno; 22. Iglesia de San Miguel; 23. Iglesia de San Nicolás; 24. Generalife; 25. Alhambra; 26. Silla del Moro; 27. Torres Bermejas; 28. Convento de los Mártires.

El trabajo coordinado por Braun constituye la más espléndida colección de grabados de ciudades –planos y perspectivas encuadradas en el campo de la corografía–, publicada durante la Edad Moderna. A diferencia de las realizaciones de Deventer y Wyngaerde para Felipe II, ésta era una empresa editorial privada concebida como instrumento pedagógico accesible a las cada vez más nutridas filas de los europeos letrados, capaces de leer en latín y, sobre todo, de interesarse por el conocimiento de realidades lejanas. La poderosa maquinaria de la imprenta y de las nuevas técnicas de grabado calcográfico se pusieron, así, al servicio de la difusión cultural renacentista, adoptando múltiples formas desde la costosa colección completa de los seis volúmenes hasta la reproducción selectiva en láminas sueltas que se vendían por separado.

Aunque Hogenberg fue el encargado de realizar la mayor parte de las planchas calcográficas para el *Civitates*¹¹⁸, en la elaboración de los dibujos originales al natural intervinieron diferentes artistas, destacando entre ellos el pintor y dibujante flamenco Joris Hoefnagel¹¹⁹, quien se ocupó de las vistas correspondientes a las ciudades italianas, francesas y españolas. A él se han atribuido (aunque no todas llevan su firma) 63 de las vistas escenográficas incluidas en el *Civitates*. De todas ellas, 51 representan ciudades de la Península Ibérica –44 de poblaciones españolas y sólo 7 de poblaciones portuguesas–, distribuidas arbitrariamente a lo largo de los seis volúmenes de la obra. Es de destacar el interés de Hoefnagel y de sus empleadores por el sur de la península ibérica, reflejado en las nada menos que 34 panorámicas dedicadas a ciudades andaluzas, algo coherente con la enorme pujanza económica de que por entonces disfrutaba la región que en mayor medida se estaba beneficiando de los metales preciosos americanos y del incipiente comercio con las élites ya establecidas en las Indias.

Granada llamó su atención de manera particular, puesto que sólo de ella elaboró tres imágenes diferentes. Así también nuestra ciudad debió ser objeto de interés para Braun, puesto que a lo largo del *Civitates* se llegaron a incluir hasta cuatro vistas de temática granadina; toda una excepción, teniendo en cuenta que una representación por cada ciudad era la tónica general. Probablemente, el motivo de tal reiteración fuera el aura mística y exótica inherente a Granada dado su, entonces muy reciente, pasado islámico.

En contraste con la precisión y la sobriedad de las vistas topográficas de Wyngaerde –de las que es probable que Hoefnagel tuviera conocimiento, dado que ambos artistas coincidieron trabajando en España entre 1563 y 1567–, todas las panorámicas de Hoefnagel fueron

118 Además de Hogenberg, en la tarea de grabar las planchas calcográficas para el *Civitates Orbis Terrarum* trabajó el también artista flamenco Simon van Noevel, más conocido como Simon Novellanus. A la muerte de Franz Hogenberg, su hijo Abraham (c. 1580-1653) continuó con la labor en el taller familiar de Colonia, ya internacionalmente conocido.

119 Joris Hoefnagel (1542-1600), artista flamenco especializado en la pintura de paisajes urbanos. Ejerció su profesión en constantes viajes por España, Francia, Alemania e Inglaterra. Su estancia en nuestro país, relacionada con la producción de las vistas del *Civitates*, se prolongó entre 1563 y 1567. También trabajó para Fernando II del Tirol y para Rodolfo II. Sobre la figura de Joris Hoefnagel, *vid.* Fernando Bouza, *De Mercator a Blaeu España y la Edad de Oro de la cartografía en las diecisiete provincias de los Países Bajos*, Madrid, Nerea, 1995, pp. 141-142; Joaquín Gil Sanjuán y Juan Antonio Sánchez López, "El flamenco Joris Hoefnagel pintor de las capitales andaluzas del quinientos", en M. Begoña Villar García y Pilar Pezzi Cristóbal (eds.), *Actas del I Coloquio Internacional "Los extranjeros en la España Moderna"*, Málaga, 2003, Tomo II, pp. 341-358.

concebidas desde un punto de vista eminentemente escenográfico. En ellas el autor aunó su intención de producir un retrato fidedigno de la ciudad y su entorno con el pintoresquismo. En los dibujos de Granada, puede apreciarse su tendencia a sobredimensionar el paisaje natural y determinados hitos arquitectónicos, a detallar el entorno agrícola, así como su costumbre de introducir en primer plano personajes folclóricos realizando actividades cotidianas y portando la indumentaria de la época, a veces con un tamaño desproporcionado con respecto al conjunto; todo ello con la intención de ilustrar, a la par que una mitificada forma física de la ciudad, aspectos de la vida social, económica y cultural, de la Granada del momento. En este sentido, las vistas de Hoefnagel tienen un alto valor documental para el conjunto de investigaciones en torno a lo que la historiografía ha denominado el “tercer nivel”, es decir, las maneras de pensar y de vivir de los individuos de una época determinada.

De las cuatro vistas de Granada incluidas en el *Civitates*, la única que no presenta la firma de Hoefnagel sólo se incluyó en la edición príncipe del primer volumen de la obra, dado que, según parece, la plancha de grabado se fracturó durante el proceso de estampación¹²⁰. Se trata supuestamente de una vista de la ciudad desde la Vega con una breve descripción inscrita su ángulo inferior derecho¹²¹; sin embargo, más allá de su título –*GRANATA*– y de la existencia de varios perímetros amurallados, la ciudad de la imagen poco tiene que ver con Granada. Tal y como menciona el investigador Carlos Sánchez, esta representación parece estar en la línea de las muchas de carácter genérico que aparecían sobre todo en las obras de principios del siglo XVI, donde “una xilografía con río sirve para representar a Sevilla y a Toledo y otra con montañas a Ronda y a Granada”¹²². No es de extrañar, pues, que una xilografía muy similar a esta *Granata* del *Civitates*, menos detallada pero con el mismo título, se incorporara a *Raccolta di le più illustri e famose città di tutto il mondo* (“Colección de las más ilustres y famosas ciudades de todo el mundo”), la gran obra cartográfica del grabador e impresor de origen boloñés Francesco Valegio, que fue editada por primera vez en Venecia en torno al año 1590.

Entre 1563 y 1565, Hoefnagel confeccionó, como ya se ha mencionado, tres estampas de temática granadina: dos panorámicas de la ciudad, una desde poniente y otra desde mediodía, y una composición dedicada fundamentalmente a la Alhambra y sus alrededores.

120 Carlos Sánchez Gómez, *op. cit.*, p. 13.

121 *GRANATA, Regni Granatensis ciuitas máxima, metropolitico honore conspicua, motes habet, colles, atq̄ libratam planisiem, vicus autem, ob domor frequentiam, angustiores: Eius ager maximus, et omni genere fructibus abundatissimus, ex arborum folijs, quibus fit sericum, singulis annis vectigal aureorum milium ferè triginta quinq, Regibus pendet, proeternitas serici libras, cuius ambitus pasuum milia centrum, et decem complectitur. In cuius agri spacio ferè milium septem viginti fontes oriuntur, Qui sunt extra Granatam ad mare mediterraneum montes alti, perpetua Niue candentes, vel cestiuo tempore, menseà Quintili regnante canicula, Granatesium prospectum delectant, Nec hÿeme, quod mirabilis est, Granata ciues frigus nimium patiuntur. L. Mar: siculus lib. XX de bello Granatensi. Haec ciuitas vsque ad annum Christi 1480. In Saracenorum potestate fuit.* [Traducción de la autora: “Granada, la ciudad más grande del reino granatense, conspicua por su honor metropolitano, tiene montañas, colinas y un amplio llano, pero también calles bastante estrechas por el alto número de casas; su campo es muy extenso y rico en toda clase de frutos; con las hojas de los árboles con los que se hace la seda paga a los reyes un impuesto de casi treinta y cinco mil áureos cada año, además de muchas libras de seda. Su contorno comprende ciento diez mil pasos. En la extensión del campo nacen aproximadamente veintisiete mil fuentes. Las elevadas montañas que están fuera de Granada junto al mar Mediterráneo, con sus nieves perpetuas incluso en verano y en julio, cuando reina la canícula, deleitan la visión de los granadinos. Y lo que es más asombroso, en invierno, en Granada, sus habitantes no pasan demasiado frío. Lucio Marineo Siculo libro XX sobre la guerra de Granada. Esta ciudad estuvo en poder de los Sarracenos hasta el año 1480 de la era cristiana”].

122 *Ibid.*, p. 13.

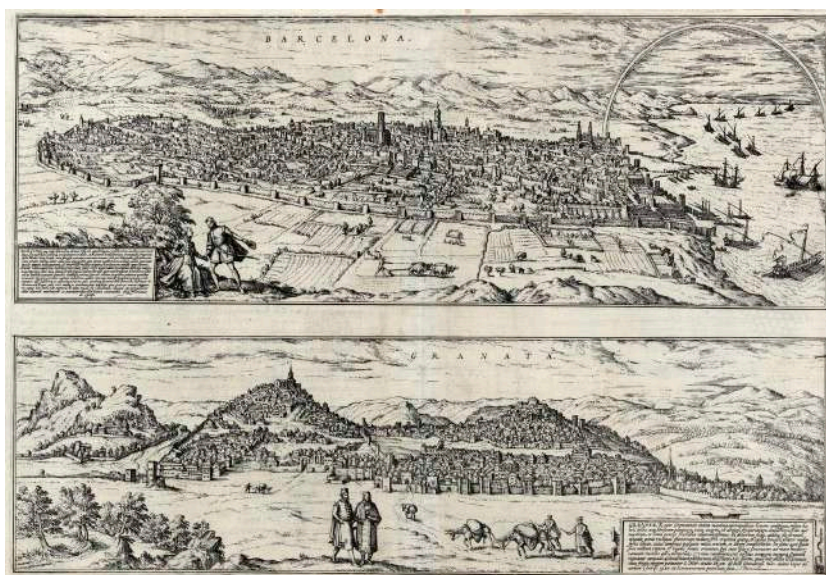


Figura 1.036: Franz Hogenberg (grabador), *BARCELONA / GRANATA*, publicada en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. I, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1572. En esta representación de Granada no pueden identificarse ni los edificios singulares de la ciudad, ni siquiera el conjunto de la Alhambra, ni su perfil topográfico. Es probable que Hogenberg realizara su grabado a partir de un dibujo genérico más antiguo. Originalmente, en el *Civitates Orbis Terrarum*, esta vista de Granada compartía lámina con una panorámica de Barcelona; en las ediciones posteriores, su lugar lo ocupó una vista de Écija. Se trata, por tanto, de una imagen de Granada apenas difundida y difícil de encontrar.



Figura 1.037: Francesco Valegio (grabador), *GRANATA*, publicada en *Raccolta di le più illustri e famose città di tutto il mondo*, Venezia, c. 1590. La obra de Valegio está compuesta por 168 vistas de ciudades grabadas en cobre. Muchas de ellas son prácticamente copias de las publicadas en la edición príncipe del primer volumen del *Civitates Orbis Terrarum*.



Figura 1.038: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador), *GRANADA* (vista desde poniente), publicada en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. I, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1572.

La vista desde poniente fue incluida en el volumen I de la obra. Se presenta enmarcada por una cenefa y con una elaborada cartela central en la que símbolos imperiales, guirnaldas, granadas y varios personajes, entre ellos dos putti que sostienen estandartes coronados por águilas bicéfalas con el lema *Plus Ultra*, rodean el título (*GRANADA*), la firma del autor (*Depingebat Georgius Hoefnagle Antverpianus*) y la fecha (1563) del dibujo original, así como un listado con las 19 referencias arquitectónicas numeradas en el dibujo. Rotulados en el dibujo pueden distinguirse también los topónimos: *El Alueÿsin* (Albaicín), *El Alhambre* (Alhambra) y *Antiqueruela* (Antequeruela).

El punto de vista escogido por Hoefnagel dejó fuera de la representación dos edificios tan importantes como el Hospital Real y el monasterio de San Jerónimo –protagonistas, como se apuntó más atrás, del extremo izquierdo de la panorámica de Wyngaerde–; en cambio, situó en el centro de la composición el colegio de San Pablo de los jesuitas, con la doble arcada del claustro y las siglas I.H.S. en la cubierta. Junto a éste, son también indiscutibles protagonistas de la escena el barrio del Albaicín (sobre dos cerros atestados de pequeñas edificaciones en torno a las parroquias de San Cristóbal y San Miguel Bajo), las imponentes torres de la Alcazaba de la Alhambra (la de la Vela rematada con espadaña y una cruz) y la Catedral, dibujada con todo detalle (ábside y cúpula terminadas) y algo sobredimensionada con respecto al resto del caserío.

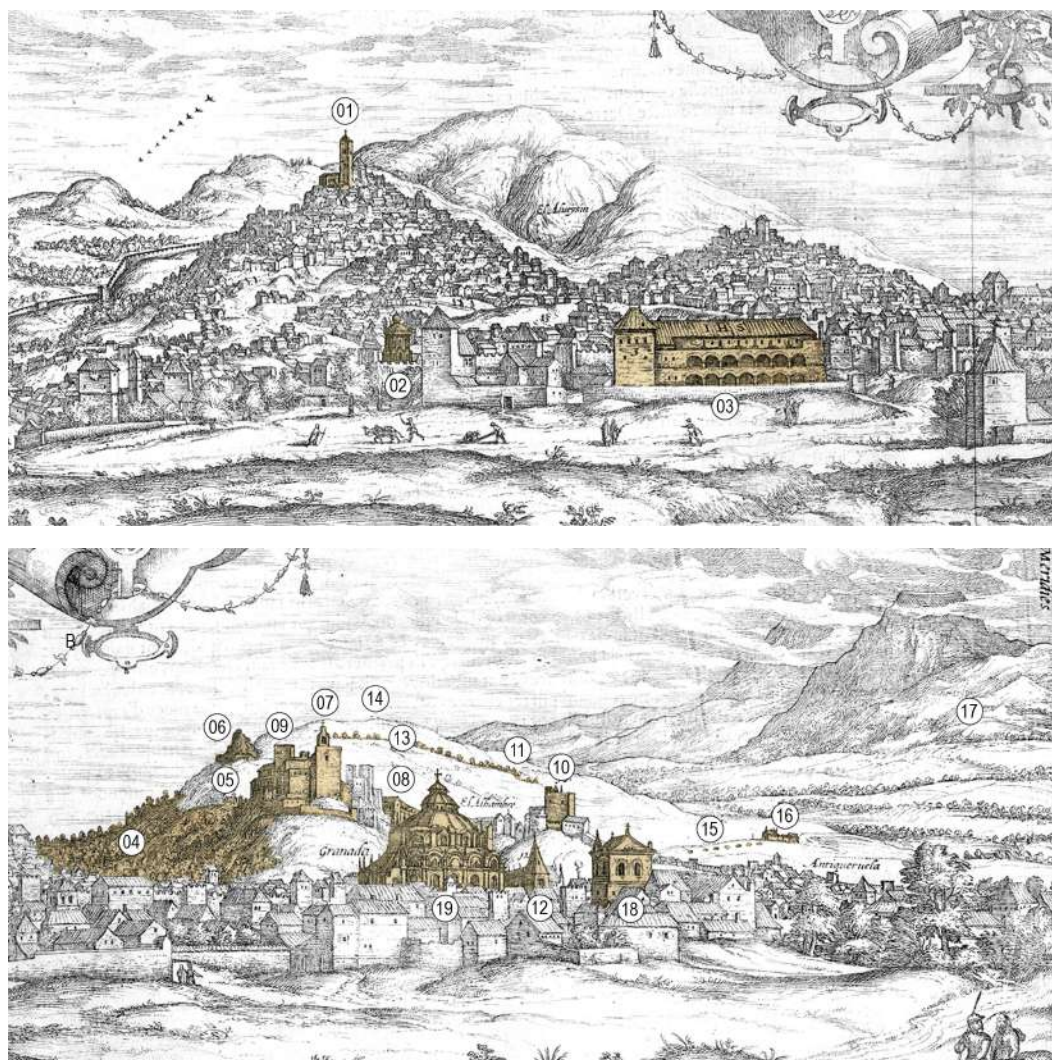


Figura 1.039: Detalles de la vista de Granada desde poniente de Joris Hoefnagel (figura 1.038). Reinterpretación cartográfica de la autora. En la cartela: 01. *S. Christoual* (iglesia de San Cristóbal); 02. *S. Andres* (iglesia de San Andrés), dibujada sin su torre; 03. *Los Teatinos* (colegio de San Pablo); 04. *El bosco* (bosque del cerro de la Sabika); 05. *Generalifha* (Generalife); 06. *S. Helena* (Silla del Moro), ya con un aspecto muy deteriorado; 07. *El Castillo Major* (Alcazaba de la Alhambra); 08. *Palacio Real nuevo* (Palacio de Carlos V); 09. *Palacio Real Antiquo* (palacios nazaries); 10. *El Castillo Atobin* (Torres Bermejas); 11. *Algibe*; 12. *Mesquita*, señala el antiguo alminar de la Mezquita Mayor, el cual dibuja rematado por un chapitel; 13. *Goerta del Rey Moro* (huerta?); 14. *La Sierra del Sol* (cerro del Sol); 15. *Los Masmoros* (mazmorras), silos nazaries en la colina de los Mártires; 16. *Los Martires* (ermita de los Mártires); 17. *La Sierra nevada*; 18. *Hospital Real* (Hospital de Inocentes), nombrado así mientras estaba en construcción el Hospital Real de la explanada del Triunfo; 19. *Yglesia Mayor* (Catedral).

El primer plano de la vista lo ocupa una secuencia de figuras en la que se observan algunos de los oficios cotidianos –como el aguador del extremo izquierdo o los campesinos del fondo– y clases sociales de la nueva población cristiano-morisca de Granada. Llama la atención el grupo compuesto por un hombre que guía de las riendas a una mula sobre la cual monta una mujer

acurrucada y cubierta por un manto. Como ya mencionaran Joaquín Gil y Juan Antonio Sánchez, es posible que, a través de estas figuras, Hoefnagel pretendiera establecer un paralelismo con el episodio bíblico de la huida de la Sagrada Familia a Egipto¹²³, lo cual demostraría una vez más la capacidad de reinterpretación del dibujante y sus licencias artísticas en las vistas para el *Civitates*. El desfile de figuras tiene lugar en una amplia franja de territorio –que ocupa más de un tercio de la vista– donde crece abundante vegetación y trabajan los campesinos; de este modo, Hoefnagel dotó de significación (también en lo económico) a la fértil periferia urbana granadina.

La panorámica realizada desde el sur lleva por título *GRANATA* y se incluyó en el volumen V del *Civitates*. Está enmarcada por un sencillo recuadro y presenta en el centro de la zona baja la firma del dibujante y la fecha (*Effigiabat Georgius Houfnaglius, ANNO MDLXV*). En el ángulo superior izquierdo, una ornamentada cartela que cuelga de la rama de un granado recoge una leyenda que identifica con 4 letras los principales barrios de la ciudad y con 17 números otros tantos hitos arquitectónicos del dibujo. La vista abarca desde el monasterio de San Jerónimo –ahora presente, aunque en una posición muy extrema– hasta la cumbre del cerro del Sol. Y de izquierda a derecha destacan: el desarrollo urbanístico de la ciudad baja, delimitado por el mencionado monasterio y una imponente Catedral, con el antiguo alminar de la Mezquita Mayor todavía a su lado; la iglesia de San Cristóbal en la pronunciada cumbre del Albaicín, la Alcazaba de la Alhambra y, tras ella, el Palacio de Carlos V y la iglesia de Santa María.

También en esta panorámica insertó Hoefnagel un pintoresco “teatro” en varios planos, en el que participan paseantes, campesinos dedicados a sus tareas de labranza y tres mujeres bailando y tocando instrumentos musicales ante la mirada de varios personajes. En este caso, el ya mencionado grupo que puede entenderse como una reinterpretación del viejo tema de la Huida a Egipto figura en un plano intermedio, saliendo de la ciudad, y establece una mediación tanto visual como seguramente simbólica entre el territorio rural y la ciudad.

Sin embargo, los verdaderos protagonistas de esta escena son el paisaje granadino y su simbiosis con el núcleo urbano. Aquí Hoefnagel se distanció decididamente del rigor topográfico (no hay más que observar la alterada localización de Sierra Nevada) y la asepsia propios de las vistas de Wyngaerde –en las que el carácter oficial del encargo no dejaba lugar a la subjetividad o a lo anecdótico–, y se entregó por completo al tratamiento pictórico de la imagen, con la clara intención de, por una parte, ensalzar la complejidad y la belleza del emplazamiento granadino, y por otra, evidenciar que la ciudad se había desarrollado en armonía con su territorio. A la transmisión de esta idea contribuyó, sin lugar a dudas, la aplicación del color a los grabados incluidos en muchas de las ediciones posteriores del *Civitates*. Finalmente, la versión coloreada de las vistas ha sido la más difundida.

123 Este relato evangélico (Mt 2, 13-18) fue uno de los temas religiosos más profusamente tratados por el arte medieval –es frecuente encontrarlo en capiteles y relieves– y por la pintura flamenca de los siglos XVI y XVII, con ejemplos como Rubens o van Herp. La composición solía incluir a la Virgen con el Niño montando una borriquilla que arrienda José.

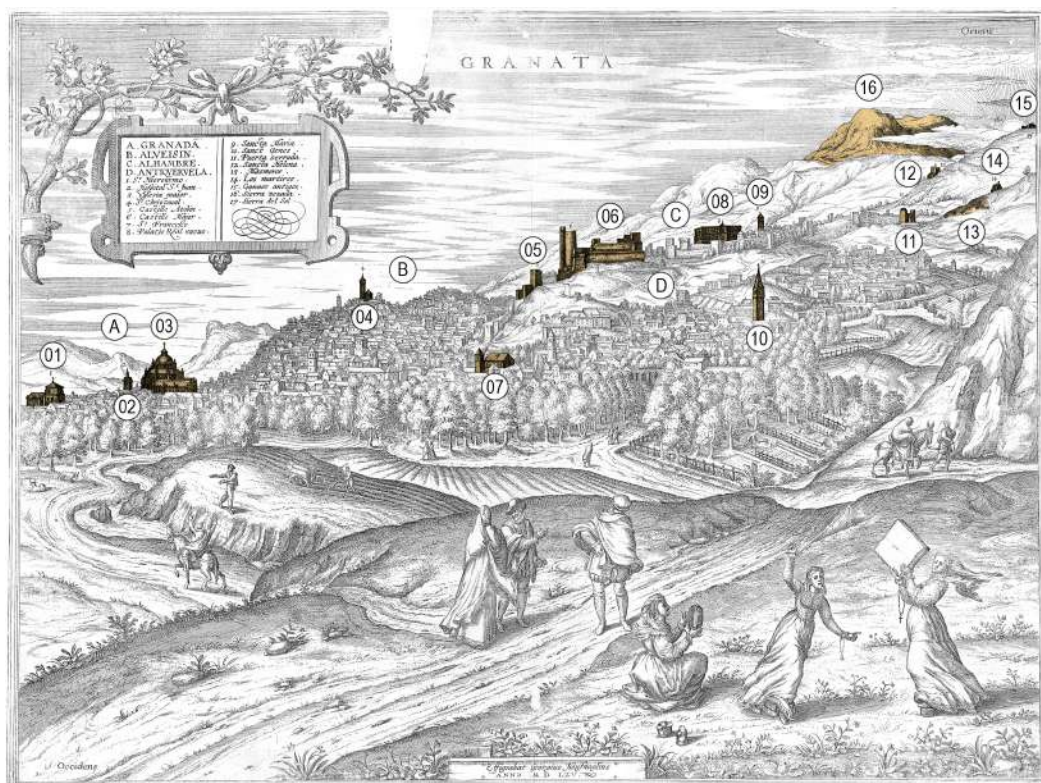


Figura 1.040: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador), *GRANADA* (vista desde el sur), publicada en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. V, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1598. Reinterpretación cartográfica de la autora. En la cartela: A. GRANADA (topónimo aplicado a la ciudad baja cristiana); B. EL ALVEISIN (Albaicín); C. ALHAMBRE (Alhambra); D. ANTIQVERVELA (Antequeruela); 01. *S. Hieronymo* (monasterio de San Jerónimo); 02. *Hospital S. Juan* (?), el número está situado sobre el alminar de la Mezquita Mayor y se desconoce el hospital al que hace referencia el rótulo de la cartela; 03. *Yglesia Maior* (Catedral); 04; *St. Cristoual* (iglesia de San Cristobal); 05. *Castillo Atobin* (Torres Bermejas); 06. *Castillo Maior* (Alcazaba de la Alhambra); 07. *S. Francesco* (iglesia del convento de San Francisco Casa-Grande); 08. *Palatio Real Nuevo* (Palacio de Carlos V); 09. *Sancta Maria* (iglesia de Santa María de la Alhambra); 10. *Sanct Genes* (iglesia de San Cecilio); 11. *Puerta serrada* (puerta de Siete Suelos); 12. *Sancta Helena* (Silla del Moro); 13. *Masmoros* (mazmorras); 14. *Los martires* (ermita de los Mártires); 15. *Gannos antigos* (?); 16. *Sierra neuada* (Sierra Nevada); 17. *Sierra del Sol* (cerro del Sol).

La vista principal sigue la misma línea de las panorámicas desde mediodía y poniente: unos detallados personajes en primer término, una vista urbana integrada en un paisaje de rasgos exagerados y una cartela adornada con ramas de granado en la que se recoge un listado de 16 referencias identificadas mediante letras en el dibujo; con la novedad de que la leyenda, además de señalar tres de los personajes o tipos sociales, indica topónimos de otros municipios cercanos a Granada. En cuanto a los edificios construidos, destacan de izquierda a derecha la Silla del Moro, el vergel del Generalife (a una cota muy exagerada), la iglesia de Santa María, el Palacio de Carlos V (en construcción y con grúas), la torre de Comares, la Alcazaba de la Alhambra, la Catedral y un fragmento de la muralla nazarí del Albaicín conocida popularmente como Cerca del Obispo D. Gonzalo.



Figura 1.041: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador), GRANATA (vista desde el sur), grabado coloreado incluido en la edición del *Civitates Orbis Terrarum* impresa en 1582 por Gottfried von Kempen y Phillips Galle.

No menos interesante es la tercera lámina que el *Civitates* dedicó al tema granadino –la segunda que se incluía en el volumen V de la obra. Está compuesta por cuatro ventanas desiguales, en tamaño y en punto de vista, que son un indicativo de las pretensiones didácticas del *Civitates*. La principal ocupa los dos tercios superiores de la plancha y está dedicada a una vista de la ciudad desde el noreste, donde la Alhambra es el elemento central de la composición. El tercio inferior de la plancha lo ocupan tres ventanas menores (la central con el doble de superficie que las dos laterales) donde se representan de izquierda a derecha la puerta de Siete Suelos, las legendarias mazmorras árabes del cerro de los Mártires y el llamado Aljibe de la Lluvia. En el intersticio horizontal que separa la ventana superior de las inferiores se halla la firma y la fecha del dibujo original (*Effigiabat Georgius Huefnaglig. Anno dnj. 1564*).

En la zona inferior de la lámina hay dos detalles que resultan de especial interés. En la ventana de la *Porta castris Granatensis, Semper clausa* o puerta de Siete Suelos, Hoefnagel dibujó un conjunto de edificios asomando por encima de las murallas de la Alhambra. Este documento se convirtió así en uno de los escasos testimonios gráficos de esa parte de la medina de la Alhambra, perdida hoy en su práctica totalidad (salvo restos arqueológicos), y conocida como Secano de la Alhambra.

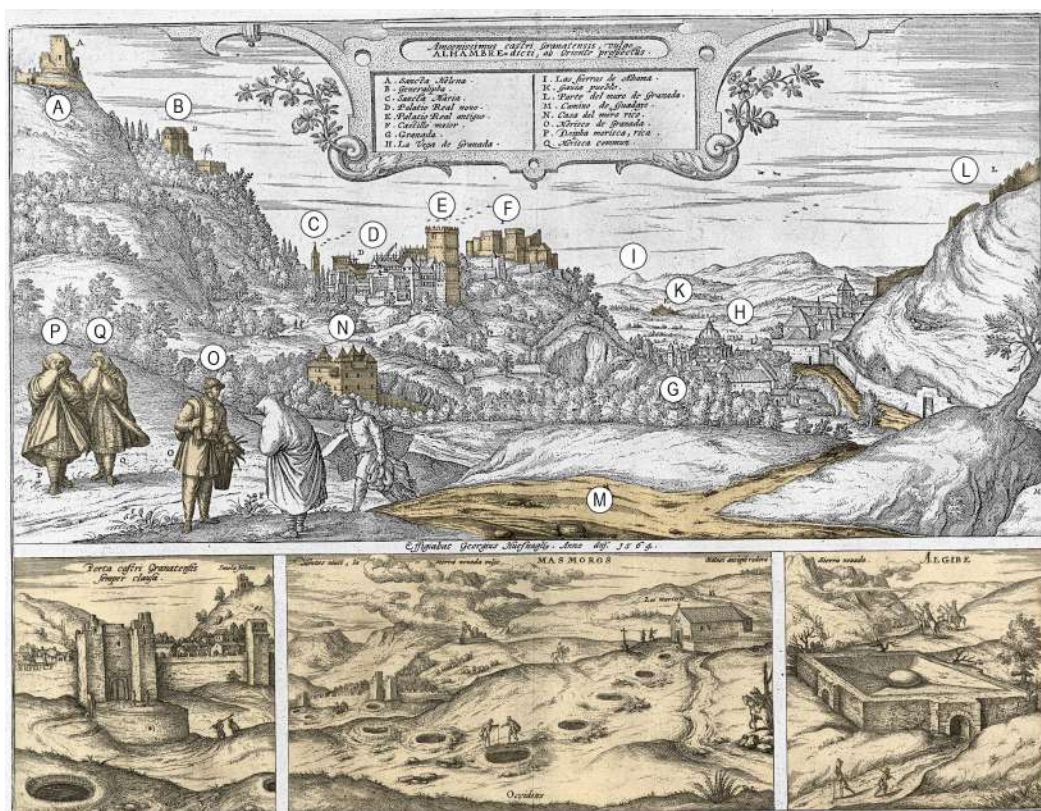


Figura 1.042: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador), *Amoenissimus castris Granatensis, vulgo ALHAMBRE dicti, ab Oriente prospectus* ("Placentero Castillo de Granada, comúnmente llamado Alhambra, desde la perspectiva este"), publicada en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. V, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1598. Reinterpretación cartográfica de la autora. En la cartela: A. *Sancta Helena* (Silla del Moro); B. *Generalipha* (Generalife); C. *Sancta Maria* (iglesia de Santa María de la Alhambra); D. *Palatio Real nouo* (Palacio de Carlos V); E. *Palatio Real antiquo* (torre de Comares); F. *Castillo maior* (Alcazaba de la Alhambra); G. *Granada* (topónimo aplicado a la ciudad baja); H. *La Vega de Granada*; I. *Las Sierras de Alhama*; K. *Gavia pueblo* (actual municipio de Las Gabias); L. *Parte del muro de Granada* (muralla nazarí o cerca del Obispo D. Gonzalo); M. *Camino de Guadays* (camino de Guadix); N. *Casa del moro rico* (Carmen de los Chapiteles?); O. *Morisco de Granada*; P. *Daipha morisca, rica* (señora); Q. *Morisca commun*.

Por motivos distintos, es igualmente interesante la imagen de los *MASMOROS* (en lugar de mazmorras) o silos de época nazarí. En la ventana central se representaron los pozos donde, según la tradición verbal, los musulmanes dieron prisión y martirio a los cristianos. Hoefnagel no obvió la presencia junto a ellos de la ermita que, años más tarde, daría lugar al convento de los Mártires. Dejaba constancia así del clima ideológico y religioso en el que comenzó a gestarse la vinculación de lo subterráneo con un antiquísimo pasado cristiano de la ciudad; idea que culminará a comienzos de la centuria siguiente con el hallazgo de las supuestas reliquias sacromontanas, de todo lo cual se hablará detenidamente más adelante.

Las vistas de Hoefnagel nos ofrecen, así, la posibilidad de una última mirada sobre esa ciudad altamente simbólica que parecía aún cargada de futuro y de posibilidades de desarrollo cultural

y material, pero permiten también intuir la brusca irrupción de otro tipo de problemática: la marcada por el nuevo clima cultural de la Contrarreforma, que estaba a punto de producir un giro copernicano en la historia de la imagen de la ciudad.

UN "PLANO" QUE NO LO ES: LA PLATAFORMA DE AMBROSIO DE VICO

El primer "plano" (e inmediatamente aclararemos la razón de entrecomillar el término) de la historia de Granada, la *Plataforma de la Ciudad de Granada* de Ambrosio de Vico, es un documento cartográfico de una extraordinaria complejidad no ya sólo gráfica sino sobre todo ideológica y simbólica, contenido que lo convierte sin duda en un ejemplo palpable de la densidad de estratos de significación que se superponen sobre un plano urbano desde el momento en que éste comienza a ser visto como un objeto histórico en sí mismo y no sólo como un mero portador de información. En el caso del plano de Vico, dicha complejidad se explica por las circunstancias especiales que rodearon su concepción y realización, circunstancias que tienen que ver tanto con la coyuntura histórica particular de la ciudad de Granada como con el nuevo clima cultural global determinado por la Contrarreforma católica y su obsesión por la resacralización de los espacios urbanos: dos líneas históricas que terminarán por converger en una nueva visión de lo que se espera de un plano de ciudad.

La Granada de las últimas décadas del siglo XVI, en la que se gesta el caldo de cultivo del que surgirá la Plataforma, sigue manteniendo el carácter especial que desde 1492 le otorgaban tanto el prestigio de la expulsión del Islam de suelo español como el hecho inquietante que suponía la permanencia de un fuerte elemento islámico sobre la realidad de cuya "cristianización" nadie se llamaba a engaño. A ello vino a sumarse en las décadas de 1520 y 1530 la consideración privilegiada de que la hace objeto Carlos V viéndola como posible centro simbólico de su fragmentario imperio y plasmando esta idea en dos construcciones excepcionales que no pueden entenderse si no es conjuntamente, como son la Catedral y el Palacio situado en la Alhambra¹²⁴. Pero tras disiparse este sueño imperial con el advenimiento de Felipe II (e incluso ya antes), Granada comienza a verse inmersa en un proceso de decadencia que le exige reinventarse como modelo urbano. Algo que logrará exitosamente al convertirse rápidamente en uno de los más acabados modelos hispanos de ciudad contrarreformista. Es un proceso que Granada recorre en paralelo con otras ciudades del reino, pero que presenta al mismo tiempo especificidades bien marcadas, la mayor de las cuales es, desde luego, el papel protagonista de la cuestión morisca y de las supervivencias del Islam.

Después de junio de 1569, tras el dificultoso aplastamiento de la rebelión morisca, fueron expulsadas de Granada unas 17.000 personas, más o menos un tercio de su población, agudizando así la crisis económica ya en marcha: las cifras de población anteriores a la sublevación morisca no volverán a alcanzarse hasta el siglo XVIII¹²⁵. Todo ello acarrea consecuencias urbanísticas de primer orden. El equilibrio de la vieja ciudad heredada de los nazaríes se rompe, produciéndose un brutal despoblamiento del Albaicín y pasando a asumir la zona baja de la ciudad, en expansión

124 Una conexión que ha puesto de relieve Manfredo Tafuri, al analizar los dos edificios como elementos interconectados de un programa urbano "imperial" global (e independientemente de la división que ha suscitado su polémica propuesta de considerar el Palacio de Carlos V como un proyecto original de Giulio Romano toscamente ejecutado): Manfredo Tafuri, *Sobre el Renacimiento. Principios, ciudades, arquitectos*, Madrid, Catedra, 1995.

125 Un excelente resumen de estos acontecimientos históricos en Antonio Luis Cortés Peña y Bernard Vincent, *Historia de Granada. III. La época moderna. Siglos XVI, XVII y XVIII*, Granada, Don Quijote, 1986.

hacia la Vega, el papel de indiscutible centro de la ciudad. Se abre así la vía para las grandes líneas de expansión cristiana por la zona baja. Una expansión que lo será tanto civil (barrios de la Magdalena o las Angustias) como religiosa y simbólica (con la definitiva configuración del nuevo eje urbano de la calle de San Jerónimo con la instalación en ese área de la Compañía de Jesús).

Pero también a nivel simbólico Granada perderá su singularidad ideológico-política para pasar a formar parte del entramado genérico de ciudades marcadas por las nuevas exigencias contrarreformistas, un nuevo terreno en el que deberá buscar a toda costa nuevos argumentos para seguir manteniendo su excepcionalidad. Es en esta clave en la que hay que entender hechos como el nuevo auge de la ciudad conventual (con el expresivo dato ofrecido por el censo elaborado para el servicio de millones de 1591, que arroja una cifra 1207 religiosos regulares en Granada) o la celebración en la ciudad de treinta y ocho autos de fe entre 1550 y 1595: en definitiva, la configuración de una ciudad sacralizada, de una “Cristianópolis”, como la definió José Luis Orozco¹²⁶.

Esto implica una nueva repartición en la ciudad entre lo civil y lo sagrado, con episodios que sólo integrados en tal contexto adquieren toda su relevancia, como pueden ser el tortuoso itinerario de la construcción de la Catedral, los avatares de la obra del Palacio de Carlos V, la instalación de los Jesuitas en la ciudad o la aparición, a partir de finales de siglo, de la gran cuestión que marca verdaderamente los inicios de la Granada contrarreformista y de cuyo contexto saldrá la visión cartográfica de la Plataforma de Ambrosio de Vico: los hallazgos de las presuntas reliquias del Sacromonte de Valparaíso.

En efecto, el punto de no retorno de esa gran transformación de la autoimagen de la ciudad vendrá dado, sin duda, por dichos hallazgos de esas supuestas reliquias martiriales primero en Granada (en marzo de 1588) y luego en el Sacromonte de Valparaíso. La historia ha sido prolijamente relatada y analizada en numerosas ocasiones¹²⁷. Semejantes “invenciones” no fueron en absoluto raras en la España de la Contrarreforma, pero en Granada contribuyeron de manera mucho más determinante a la cristalización de una nueva *imago urbis*, plasmada en la fundación y construcción de la abadía del Sacromonte y en los programas iconográficos y culturales que de ella surgieron.

El arzobispo Pedro de Castro, el gran defensor de la causa sacromontana, dirigió un gigantesco esfuerzo de reorganización y rearme ideológico de la Iglesia granadina, en el que nos interesa destacar a tres personajes que contribuirán de modo decisivo a esta refundación de la imagen de la ciudad de cuyas tesis la Plataforma de Vico puede considerarse cumplida ilustración

126 José Luis Orozco Pardo, *Christianopolis. Urbanismo y Contrarreforma en la Granada del Seiscientos*, Granada, Diputación Provincial, 1985.

127 Francisco Javier Martínez Medina, *San Gregorio y San Cecilio. Historia y tradiciones sobre los orígenes del cristianismo en Granada*, Granada, Facultad de Teología, 1997; AA.VV., *En torno a los plomos del Sacromonte, Al-Qantara*, números monográficos XXIII, 2002, y XXIV, 2003; A. Katie Harris, *From Muslim to Christian Granada. Inventigna City's Past in Early Modern Spain*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007; Manuel Barrios Aguilera y Mercedes García Arenal (eds.), *¿La historia inventada?: los libros plúmbeos y el legado sacromontano*, Granada, Universidad de Granada, 2008; Manuel Barrios Aguilera, *La invención de los libros plúmbeos. Fraude, historia y mito*, Granada, Universidad de Granada, 2011.

iconográfica: el jurista y clérigo Francisco Bermúdez de Pedraza (cuya relación con la *Plataforma* es tan sólo indirecta)¹²⁸, el también eclesiástico Justino Antolínez de Burgos, primer abad del Sacromonte, y el arquitecto Ambrosio de Vico.

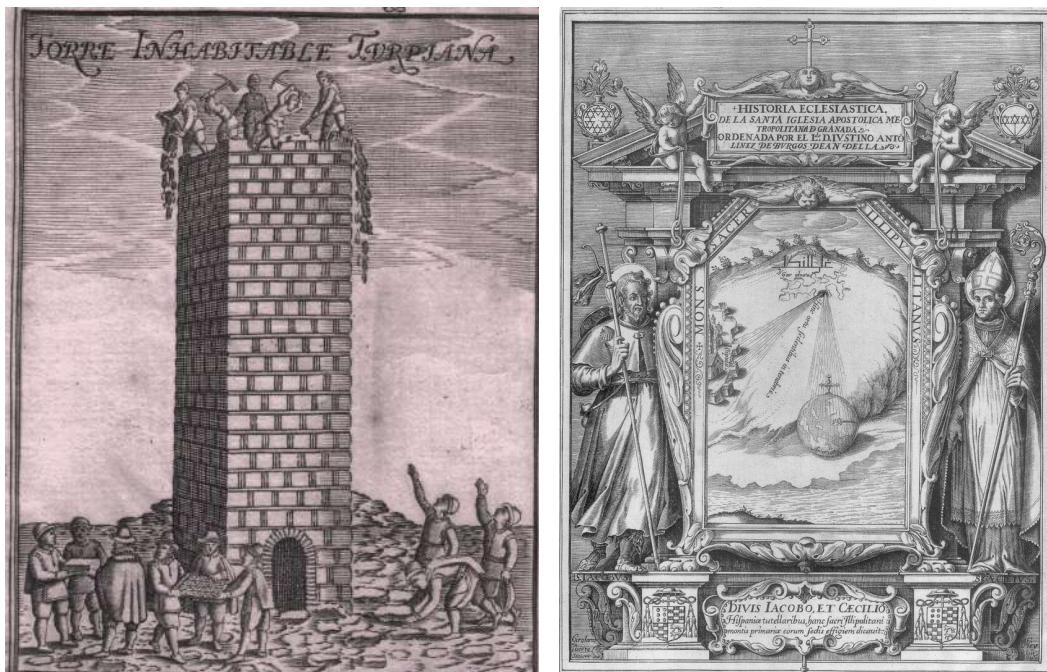


Figura 1.043: Francisco Heylan (grabador), *Torre Turpiana*, c. 1613 [izda]. Este grabado es copia de un dibujo de 1588, el año en que se hallaron las supuestas reliquias martiriales en el lugar de la catedral actual, y fue realizado para incluirlo en la obra no nata de Justino Antolínez de Burgos, *Historia eclesiástica de Granada*.

Figura 1.044: Girolamo Lucente (dibujante) y Francisco Heylan (grabador), portada de la *Historia eclesiástica de Granada*, c. 1613 [dcha]. Esta es la segunda y definitiva versión que los autores elaboraron para la obra de Justino Antolínez de Burgos. La cartela superior contiene el título: *HISTORIA ECLESIASTICA DE LA SANTA IGLESIA APOSTOLICA METROPOLITANA DE GRANADA. ORDENADA POR EL Ldo. D.IUSTINO ANTOLINEZ DE BURGOS DEAN DELLA*. En el centro del grabado, al amparo del Apóstol Santiago y de San Cecilio, una tortuosas cuevas del "MONS SACER ILLIPULITANUS" (rotulado así) irradian luz a un globo terráqueo coronado por una cruz y a una porción de ciudad amurallada con el nombre de "ILLIPULA". Entre los haces luminosos puede leerse en latín "Hinc ortu Sedentibus in tenebris" ("A los que están sentados en las tinieblas a la salida del sol").

Antolínez redactó, en el marco de la polémica defensa a ultranza de la autenticidad de las supuestas "reliquias" sacromontanas, su *Historia eclesiástica de Granada*, obra que no pasó del estado manuscrito¹²⁹ pero para la cual se diseñó un elaborado programa iconográfico de grabados

¹²⁸ Sobre Bermúdez de Pedraza, Juan Calatrava, "Encomium Urbis: la Antigüedad y Excelencias de Granada (1608) de Francisco Bermúdez de Pedraza", en AA.VV., *Iglesia y sociedad en el Reino de Granada (siglos XVI-XVIII)*, Granada, Universidad de Granada, 2003, pp. 467-485; *id.*, *Granada en la historiografía religiosa seicentista: la Historia Eclesiástica de Bermúdez de Pedraza (1639)*, en Manuel Barrios Aguilera y Ángel Galán Sánchez (eds.), *La historia del Reino de Granada a debate. Viejos y nuevos temas. Perspectivas de estudio*, Málaga, CEDMA, 2004, pp. 725-753.

¹²⁹ El manuscrito ha sido objeto de una publicación moderna por la Universidad de Granada en 1996, en edición a cargo de Manuel Sotomayor.

sobre plancha de cobre que sí se imprimieron¹³⁰ y entre los cuales se encontraba, justamente, el nuevo plano sacralizado de la ciudad: la “Plataforma” de Ambrosio de Vico. Este último se nos presenta, ante todo, como un arquitecto pragmático al servicio de un programa eclesiástico-administrativo¹³¹. A un tiempo arquitecto de la nueva ciudad contrarreformista y forjador de su imagen, su tarea como veedor de iglesias de la diócesis a partir de 1593 le convertirá en una de las manos ejecutoras del amplio programa eclesiástico de Pedro de Castro. Vico tendrá también un papel relevante en el gran programa emprendido de renovación de iglesias y que, con la participación de diversos artistas, incluye la realización de un buen número de portadas, retablos, torres, etc., que terminarán por aportar a la ciudad gran parte de su definitiva fisonomía.

El proceso histórico que vive Granada en esta segunda mitad del XVI puede quedar así perfectamente simbolizado desde la propia *imago urbis*. Si las ya mencionadas vistas urbanas de Joris Hoefnagel y Anton van den Wyngaerde aportan, en los inicios del reinado de Felipe II, el testimonio gráfico del último momento de esplendor postimperial de la ciudad, lo cierto es que entre sus visiones de Granada (que es importante recordar que no fueron un producto de autoencomio destilado por la cultura local sino que formaban parte de proyectos cosmográficos y topográficos de carácter universalista), y la fijación estrictamente local de la imagen de la nueva ciudad cristianizada que nos proporciona la “Plataforma” de Ambrosio de Vico, se cumple el paso de la Granada imperial a la Cristianópolis contrarreformista.

En los momentos finales del XVI, la exigencia de plasmar una nueva *imago urbis* en clave sacral no es, en absoluto, un hecho propio granadino. En el nuevo clima religioso que se aprecia con claridad en España desde el advenimiento mismo de Felipe II, fueron muchas las ciudades hispanas que se vieron sometidas a este proceso de sacralización tanto en su materialidad urbana como en los modos de su propia representación. Es bien conocido, por ejemplo, el caso de Toledo, urbe de especial significación religiosa de la que El Greco daría cumplida representación en sus extraordinarias *Vistas de Toledo*¹³². Pero pocas ciudades españolas podían competir en cuanto a prestigio religioso y densidad de evocaciones simbólicas con Granada, escenario de la expulsión definitiva de la “secta mahometana”.

No obstante, las claves de esta transformación de la imagen de la ciudad venían de fuera de la Península, y por encima de todo de Roma. Es cierto que la *Plataforma* de Vico está marcada por circunstancias estrictamente granadinas y, en segundo nivel, españolas, pero al mismo tiempo forma parte de un proceso global de transformación de los “retratos” de ciudades que ya desde aproximadamente 1570 había proporcionado diversos hitos de esta nueva cartografía teológica.

130 Antonio Moreno Garrido, “El grabado en Granada durante el siglo XVII. I. La calcografía”, *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, número monográfico XIV, 1976; *id.*, “El grabado en Granada a finales del siglo XVI: los descubrimientos del Sacromonte y su reproducción”, *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 20, 1989, pp. 101-110.

131 José Manuel Gómez-Moreno Calera, *El arquitecto granadino Ambrosio de Vico*, Granada, Universidad de Granada, 1992.

132 Estas imágenes han sido recientemente analizadas desde esta clave de simbolismo urbano trascendente en Fernando Rodríguez de la Flor, *Barroco. Representación e ideología en el mundo hispánico (1580-1680)*, Madrid, Cátedra, 2002 (en especial el cap. 3, “Blasón urbano. La visión ideal de la ciudadela contrarreformista”, pp. 123-160). *Vid.* además, Juan Calduch Cervera, “El Greco cartógrafo: vista y plano de Toledo (1608-1614)”, *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 19, 2012, pp. 68-77; Christine Tauber, “El Greco’s ‘Ansicht und Plan von Toledo’. Autonome Stadtlandschaftsmalerei oder Künstlermanifest?”, *Zeitschrift für Kunstgeschichte*, LXXI, 2008, pp. 207-228.

En este sentido, puede ser de utilidad recordar que, antes de Granada, ya Milán y Roma, las dos grandes cunas del movimiento contrarreformista en Italia, habían plasmado sus ansias de reconquista religiosa de la ciudad en sendas vistas urbanas.

Así, la célebre transformación sacralizadora de Roma emprendida durante el enérgico aunque breve pontificado de Felice Peretti, Sixto V (1585-1590), el llamado "plan sixtino", iba a convertir en poco tiempo a Roma en el paradigma del nuevo urbanismo sagrado, inaugurando una serie de intervenciones que se prolongarían a lo largo del siglo XVII (bajo Urbano VIII, Inocencio X, Alejandro VII, etc.) hasta plasmar la definitiva imagen de la Roma barroca¹³³. Es bien sabido que uno de los aspectos fundamentales del "plan sixtino" consistió en la apertura de nuevas calles rectilíneas, largas y amplias destinadas sobre todo (sin descartar el negocio inmobiliario) a facilitar el deambular de los peregrinos uniendo entre sí las grandes basílicas y superponiendo a la trama laica de la ciudad terrenal una nueva trama sagrada destinada a canalizar las formas más rituales y masivas de la religiosidad tridentina. En los puntos focales en los que se cruzaban estas vías hallaron nueva ubicación y función los viejos obeliscos egipcios, reliquias de la Roma imperial que, una vez restaurados y erigidos en sus nuevos lugares, servían como hitos que permitían a los peregrinos vislumbrar a lo lejos la siguiente etapa de su periplo, pero que representaban también el gran esfuerzo de la cultura eclesiástica romana (piénsese, sobre todo, en la figura excepcional del jesuita Athanasius Kircher¹³⁴) por integrar la sabiduría de los antepasados en el discurso contrarreformista. Si las Columnas Trajana y Antonina fueron exorcizadas para servir de pedestal a sendas estatuas de San Pedro y San Pablo, los obeliscos, ahora coronados con cruces, evocaban la sabiduría mítica de Egipto, el país que alumbró a Moisés y sirvió de refugio al propio Jesucristo niño.

Aunque podrían señalarse otros muchos aspectos del urbanismo sixtino (desde el nuevo papel que asumen las fuentes hasta el diseño de las fachadas de las iglesias), nos interesa ahora destacar cómo con estos tres elementos principales (nuevas vías sagradas, obeliscos e iglesias y basílicas) se alumbraba una nueva imagen cartográfica de la ciudad que prescindía ya por completo de la ciudad de los hombres para plantear como una única realidad digna de representación la Roma trascendente marcada por la profusión de los símbolos sagrados. Así, a una amplia cartografía urbana de Roma que, en el siglo XVI, había dado ya los planos (o planos-vistas) de Pirro Ligorio (1552), Hugues Pinard (1555), Francesco Paciotti (1557), Giovanni Antonio Dosio (1561), Mario Cartaro (1576) o Etienne Dupérac (1577), vienen ahora a añadirse otras visiones de la Urbe directamente marcadas por la nueva religiosidad tridentina y, más específicamente, sixtina¹³⁵.

133 Dentro de la extensísima bibliografía sobre el urbanismo sagrado de la Roma barroca, algunos estudios que han resultado especialmente útiles para nuestro trabajo son: Paolo Portoghesi, *Roma Barocca*, Roma-Bari, Laterza, 1978; Anthony Blunt y Cesare de Seta, *Architettura e città barocca*, Nápoles, Guida, 1978; Gerard Labrot, *L'image de Rome: une arme pour la Contre-Réforme, 1534-1677*, Seyssel, Champ Vallon, 1987; Maria Piera Sette (ed.), *Sisto V. Architettura per la città*, Roma, Multigrafica Editrice, 1992; Thomas Dandeleit, *La Roma española (1500-1700)*, Barcelona, Crítica, 2002.

134 Valerio Rivosecchi, *Esotismo in Roma barocca. Studi sul Padre Kircher*, Roma, Bulzoni, 1982.

135 Sobre la cartografía histórica de Roma sigue siendo esencial la obra clásica de Aimé-Pierre Frutaz, *Le Piante di Roma*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1962. Para el objeto de este trabajo ha resultado también muy estimulante el modo en que los planos históricos de Roma son utilizados a la hora de trazar la historia urbana de la ciudad por parte de Italo Insolera, *Roma. Immagini e realtà dal X al XX*

Ya cinco años antes del inicio del pontificado de Sixto V, Antonio Lafréry daba el tono de este nuevo tipo de imágenes con su grabado de *Le sette chiese di Roma*, realizado con motivo del jubileo del Año Santo de 1575, bajo el papado de Gregorio XIII (como se indica en la cartela situada en el ángulo inferior derecho). Se trata de una alucinada visión de la Ciudad Eterna de la que ha desaparecido todo rastro del caserío y del viario. Las únicas coordenadas geográficas nos vienen dadas por la muralla y el Tíber, que delimitan un espacio indiferenciado en el que se alzan las moles de las siete grandes basílicas dibujadas de manera perfectamente individualizada (incluso con rasgos de contemporaneidad como la presencia del tambor de San Pedro aún sin la cúpula) pero añadiendo la personificación de algunos de los santos titulares (San Pedro, San Pablo y San Juan de Letrán) y de la Virgen María agrupando a su alrededor multitudes orantes y destacando el reguero humano de las procesiones que unen entre sí estos hitos religiosos.

Otro importante ejemplo es la vista de Roma realizada en 1589 por un grabador desconocido para ser publicada en el libro editado en 1589 por Nicolaus van Aelst *Le sette chiese privilegiate di Roma*. También en ella ha desaparecido ya cualquier rastro de vida cotidiana, mostrándose tan sólo las construcciones que marcan en la Urbe la presencia de la Ciudad de Dios: los edificios sacros se agigantan y ocupan enormes trozos de una ciudad que, salvo por la presencia de los mismos, parecería un yermo vacío dentro del perímetro de las murallas. Ese espacio fantasmal delimitado por la muralla y punteado por las iglesias y los obeliscos carece de calles, ya que el desconocido autor de la imagen ha obviado por completo la representación del sistema viario. Y, sin embargo, algunos pequeños grupos de personajes deambulan por este vacío, marcándonos así con sus propios pasos un viario invisible: justo el que une entre sí los monumentos religiosos.

También de 1588 aproximadamente es un tercer documento representativo de esta particular iconografía urbana: el grabado del plan urbanístico sixtino que incluyó Giovanni Francesco Bordino en su biografía del propio Papa Peretti (*De rebus praeclaris gestis a Sisto V*) y que, al contrario que el anterior, tiene ahora como objeto la representación de los ejes principales del nuevo sistema viario diseñado por Sixto V y su arquitecto Domenico Fontana. En esta extraordinaria estampa la sensación de vacío y desolación es aún mayor, ya que han desaparecido los puntos de referencia de la muralla y el río. La Roma pagana está representada por el Coliseo y las Columnas de Trajano y Marco Aurelio, ya con las estatuas de San Pedro y San Pablo. Las basílicas no aparecen en este caso representadas arquitectónicamente, sino simbolizadas por las figuras sagradas de su advocación. El centro ideal de la composición lo ocupa Santa María la Mayor, a partir de la cual el plan viario adquiere, como destacó Marcello Fagiolo, la forma de una estrella simbólica, la estrella de cinco puntas que aludiría a María como “maris stella” y como “salus populi romani”.



Figura 1.045: Antonio Lafréry, *Le sette chiese di Roma*, 1575.

Junto a la Roma de los Papas, la segunda referencia de la cultura contrarreformista granadina es Milán, convertida en foco de elaboración de la nueva ideología sagrada gracias a la actividad incansable de San Carlos Borromeo¹³⁶. Es allí donde se elabora un plano que puede ser relacionado perfectamente con la Plataforma de Vico: el plano –o, más propiamente hablando, vista de pájaro– de Milán realizado en 1578 por Nunzio Galiti¹³⁷. Al igual que ocurrirá veinte años más tarde con la *Plataforma* de Vico, el plano de Galiti puede entenderse como una plegaria visual: si en Granada se tratará de exorcizar a la ciudad de su pasado islámico, en Milán tiene el valor de un exvoto por el final de la peste que desde 1576 asolaba a la capital lombarda. Y, lo mismo que en Granada, si los rasgos “fisionómicos” de Milán aparecen con un elevado grado de exactitud, el dominio científico de los instrumentos de la visión no se pone al servicio del afán de conocimiento científico del mundo, sino que sirve ante todo para aportar verosimilitud a lo trascendente, al milagro, a la singular relación que se establece entre el mundo terrenal y la esfera celeste.

136 Wietse de Boer, *The Conquest of the Soul: Confessions, Discipline, and Public Order in Counter-Reformation Milan*, Leiden-Boston-Köln, Brill, 2001; Evelyn C. Voelker, *Charles Borromeo's Instructiones fabricae et suppellectilis ecclesiasticae, 1577. A Translation with Commentary and Analysis*, Ann Arbor, UMI Research Press, 1979; AA.VV., *San Carlo e il suo tempo. Atti del Convegno Internazionale nel IV Centenario della Morte*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1986, 2 vols.; Stefano D'Amico, *Spanish Milan. A City within the Empire, 1535-1706*, New York, Palgrave MacMillan, 2012.

137 Paolo Arrigoni, *Milano nelle vecchie stampe*, Milán, Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde, 1979; Lucio Gambi y Maria Cristina Gozzoli, *Milano. La città nella storia d'Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1982, pp. 72-77; Maurizio Savoia, “L'immagine della città: la cartografia milanese”, en AA.VV., *Storia illustrata di Milano*, Milán, 1993, vol. IV; Ettore Verga, *Catalogo ragionato della raccolta cartografica e saggio storico sulla cartografia milanese*, Milán, Archivio Storico Civico, 1911.

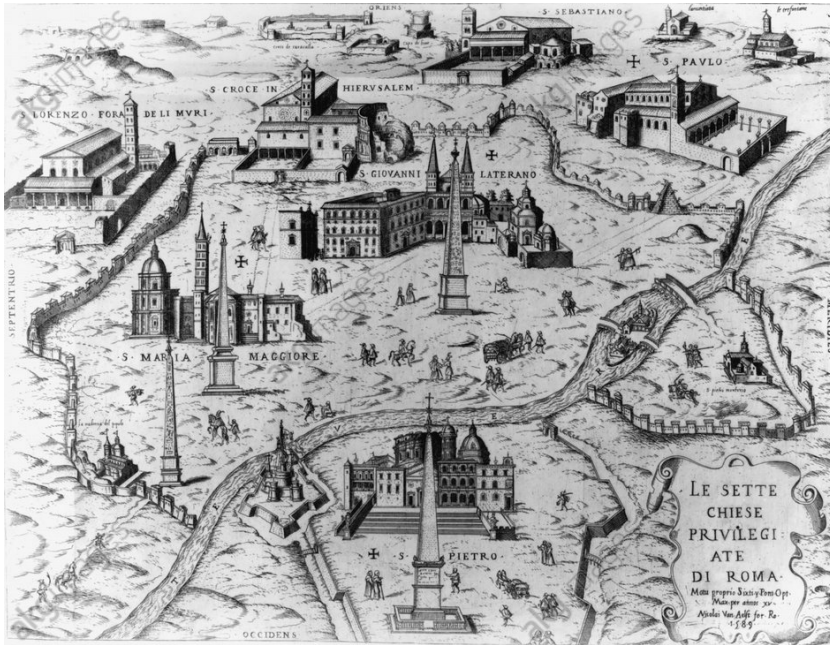


Figura 1.046: *Le sette chiese privilegiate di Roma*, grabado incluido en la obra de Nicolaus van Aelst, *Le sette chiese privilegiate di Roma*, publicada en Roma en 1589.

La escena se divide horizontalmente en dos campos: un tercio superior para las potencias celestiales y dos tercios inferiores para la ciudad y su periferia. Pero la escena celestial presenta una escala mucho mayor y las figuras celestes, entre las que se incluye San Ambrosio, el patrón de la ciudad, dominan el horizonte de una manera aplastante. En cuanto a la ciudad, un brusco salto de escala la relega a un plano mucho más alejado, con distorsiones que permiten destacar la presencia de los edificios más simbólicos, en especial los religiosos. El Milán de Galiti resulta ser, pues, una imagen más teológica que topográfica.

El rodeo por Roma y por Milán nos permite ahora volver a esa Granada que aspiraba nada menos que a consagrarse como una de las metrópolis religiosas clave del catolicismo restaurado.

Y es que, en efecto, a partir de 1570 quedaba claro no sólo para la poderosa Iglesia local sino para el conjunto de las élites de la ciudad que, si algún papel privilegiado había de tocar a Granada en el conjunto de las ciudades del reino, éste debería buscarse no ya en el terreno político o económico sino en el ámbito de lo religioso y, en especial, de los nuevos modos de la religiosidad contrarreformista. En los años de transición entre el siglo XVI y el XVII se fue diseñando, así, una historiografía sagrada encomiástica cuyas dos grandes figuras, Francisco Bermúdez de Pedraza y Justino Antolínez de Burgos, trataban de demostrar por todos los medios el especial papel de Granada en la historia del cristianismo hispánico y las relaciones privilegiadas de la ciudad con la divinidad. Ambos fueron los que dieron cuerpo histórico-literario a la idea de que la larga dominación islámica había sido sólo un paréntesis en la

antiguísima historia cristiana de Granada: cuidadosamente sepultadas en un suelo que ahora se revelaba sagrado yacían las reliquias que testimoniaban esta primacía granadina en la fe y que sólo en este histórico y trascendental momento salían de nuevo a la luz, como si se tratase de un tesoro devuelto por las entrañas de la tierra¹³⁸.

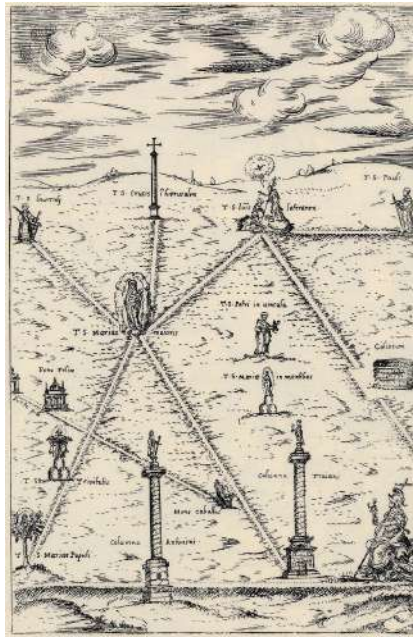


Figura 1.047: *Veduta schematica del piano stradale ideato da Sisto V*, grabado incluido en la obra de Giovanni Francesco Bordino, *De rebus praeclaris gestis a Sisto V*, editada en Roma por J. Tornerius y F. Zanettus en 1588.

Como se ha dicho, la Plataforma de la Ciudad de Granada¹³⁹ formaba parte de las ilustraciones (en este caso grabados calcográficos) destinadas a ilustrar la nonata *Historia eclesiástica de Granada* de Justino Antolínez de Burgos. Ya la estampa que iba a servir de portada al libro de Antolínez nos presentaba, entre las dos figuras tutelares del Apóstol Santiago y de San Cecilio, la irradiación del cristianismo al mundo desde las cuevas del Sacromonte, ante la presencia de una ciudad amurallada nombrada como "Illipula". Pero sin duda es nuestra "Plataforma" la pieza esencial de esta empresa editorial sacra.

¹³⁸ Sobre el papel esencial que tiene en toda esta historia el mito de lo subterráneo, de la Granada esencial oculta bajo tierra, *vid.* Francisco Antonio García Pérez, *Visiones de la no-Granada. Imágenes acuáticas y subterráneas en la ciudad contrarreformista y burguesa*, tesis doctoral inédita presentada en la Universidad de Granada el 24 de septiembre de 2013.

¹³⁹ Además de los estudios citados de Antonio Moreno Garrido y Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *vid.* Antonio Moreno, José Manuel Gómez-Moreno Calera y Rafael López Guzmán, "La Plataforma de Ambrosio de Vico: cronología y gestión", *Arquitectura Andalucía Oriental*, 2, 1984, pp. 6-11; Juan Manuel Barrios Rozúa, "La Plataforma de Granada de Ambrosio de Vico", en AA.VV., *Jesucristo y el Emperador cristiano*, Córdoba, Cajasur, 2000, pp. 133-136.



Figura 1.048: Nunzio Galiti, *Plano de Milán*, 1578. La realización de este grabado coincidió con el final de una gravísima epidemia de peste. Esto hizo que la representación asumiera, más que el papel de una vista real o científica de la ciudad, el de una ofrenda o acción de gracias. El grupo sagrado lo componen Cristo, en el centro, con la Virgen, San Pedro y San Ambrosio, a su derecha, y San José, San Roque y San Sebastián (los dos últimos, santos sanadores) a su izquierda. De la ciudad sólo se distinguen las murallas, parte del curso del Naviglio, el castillo Sforzesco, el Lazareto y algunos edificios religiosos sobredimensionados, como el Duomo.

Dibujada por Ambrosio de Vico en una fecha indeterminada, entre finales del siglo XVI y principios del XVII, fue grabado en torno a 1613 por el maestro –de origen flamenco e instalado primero en Sevilla y más tarde en Granada– Francisco Heylan, en talla dulce sobre dos planchas de cobre, dando como resultado final una lámina de 620 x 420 mm. Resultado directo del persistente uso que la cultura visual contrarreformista hizo del grabado como medio de difusión, este primer “plano” de Granada vehicula claramente la intención de presentar una nueva topografía ritual y sagrada de una urbe para la que importa mucho más su mítico y remoto pasado cristiano que el accidente histórico de la dominación árabe.

Dibujada en perspectiva caballera, nos muestra una nueva Granada en la que la trama islámica es objeto de una cierta regularización y en la que predominan los edificios y símbolos religiosos (aunque también con significativa presencia, como no podía ser menos, de los de la monarquía). Sobre 63 edificios numerados y 26 identificados mediante letras, hay 26 iglesias, 29 monasterios y conventos y 3 ermitas, además de los 11 hospitales y 4 colegios¹⁴⁰. En realidad, construcciones civiles lo son tan sólo las puertas de la ciudad (menciona 13) y las dos cárceles (la de la ciudad y la de la Chancillería). Es significativo, además, que no se indique en la cartela, aunque sí aparezca mencionado en el plano, el símbolo de la justicia regia, el

140 Vid. transcripción detallada de la cartela de la *Platadorna* de Ambrosio de Vico en Apéndice 01.

Palacio de la Chancillería (dibujado, por lo demás, a una escala menor que la iglesia de Santa Ana). Por otro lado, además de los edificios, el plano de Vico se hace eco de otro fenómeno bien conocido de la apropiación contrarreformista de la ciudad: la masiva proliferación de cruces aisladas que santificaban porciones de territorio, sobre todo en la periferia de la ciudad, y creaban verdaderos santuarios al aire libre que marcaban la vida cotidiana con una auténtica práctica devocional.



Figura 1.049: Ambrosio de Vico (dibujante) y Francisco Heylan (grabador), *Plataforma de la Ciudad de Granada*, c. 1613.

La Plataforma de Vico nos muestra, por otra parte, cómo la Granada cristiana, aunque comenzaba ya una expansión hacia la vega que se concretaría con la definitiva creación de los barrios de la Magdalena y las Angustias, aún desbordaba en muy poco los límites de la ciudad nazarí, cuyas murallas aparecen en gran parte todavía intactas, pero en cuyo interior destacan, como importantes hitos urbanísticos nuevos, los cuatro grandes vacíos regulares que, en medio de la compacta trama, reflejan en el plano a los que se irán configurando como espacios públicos y ceremoniales de la ciudad barroca¹⁴¹: plaza Nueva y plaza Bib-Rambla, sobre todo, pero también el Campillo y el Campo del Príncipe, además de, hacia el extremo oriental (parte superior del plano), la Carrera del Darro.

141 Fernando Acale Sánchez, *Plazas y paseos de Granada. De la remodelación cristiana de los espacios musulmanes a los proyectos de jardines en el Ochocientos*, Granada, Universidad de Granada-Editorial Atrio, 2005.

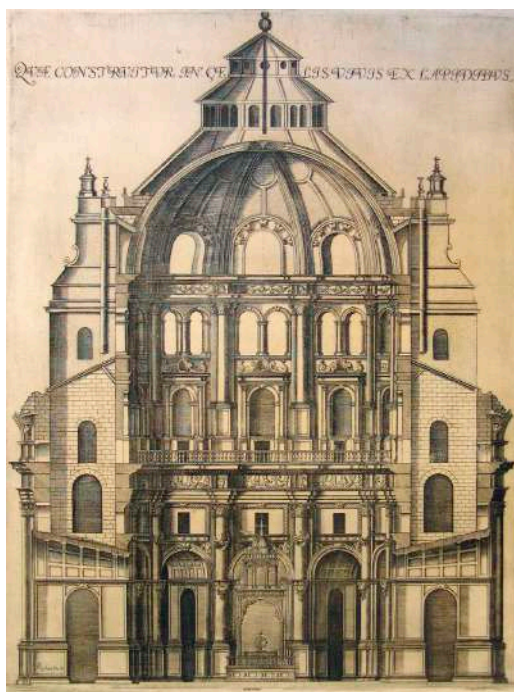


Figura 1.050: Detalle de la Catedral en la *Plataforma* de Vico (figura 1.049) [izda.]

Figura 1.051: Francisco Heylan (grabador), *QUAE CONSTRUITUR IN GELIS VIVIS EX LAPIDIBUS*, Sección transversal de la Capilla Mayor de la Catedral de Granada, c. 1613 [dcha.]

Destaca también, en una posición céntrica nada casual, la Catedral, por entonces inacabada: ese templo que, en el proyecto imperial de Carlos V, había de ser no sólo una mera iglesia metropolitano sino también el mausoleo imperial a imagen, nada menos, que de los edificios constantinianos de Tierra Santa. Como estudió Rosenthal¹⁴², tras el espectacular golpe de timón de 1526-28 que sustituyó el primer proyecto gótico de Enrique Egas por el proyecto “a lo romano” de Diego de Siloé, entre 1555 y 1557 se cerraron ya la capilla mayor y las capillas de la girola y entre 1556 y 1557 se instalaron las vidrieras. En 1561 se consagró la catedral, por el momento reducida a la sola cabecera que actuaría durante años como templo completo, pero sólo dos años más tarde, en 1563, sucedió, como todo un símbolo, la muerte de Diego de Siloé. Desde este año hasta 1577 prácticamente no hay avances. El año de 1577 quedará, en cambio, marcado por la famosa oposición para maestro mayor a la que concurren Lázaro de Velasco, Juan de Orea y Francisco del Castillo, con el nombramiento de Juan de Orea después de diversas vicisitudes. En 1594, uno de los conflictos internos a la propia Iglesia a que aludíamos antes adquiere gran importancia, no por sí mismo sino porque nos ha proporcionado el único dibujo del siglo XVI de la catedral conocido hasta la fecha: el de Juan de la Vega de 1591, un testimonio gráfico excepcional (directamente comparable con la situación de la catedral tal y como la representa la

142 Earl J. Rosenthal, *La Catedral de Granada. Un estudio sobre el Renacimiento español*, Granada-Universidad de Granada-Diputación Provincial de Granada, 1990.

Plataforma de Vico), derivado de la colocación de los sambenitos en la girola, cuestión estudiada por Domínguez Ortiz¹⁴³.

La maestría mayor del templo catedralicio asumida por Ambrosio de Vico, en funciones de 1582 a 1588 y como titular de 1588 a 1623, marcará la primera ruptura clara con respecto al programa de Siloé, hasta entonces mantenido como intocable, y el enlace definitivo con la problemática seicentista. En cualquier caso, los años finales del siglo XVI supondrán una nueva paralización de las obras debida, sobre todo, a la prioridad absoluta otorgada por el arzobispo Castro al Sacromonte: la rotonda de la Capilla mayor (pensada en principio como mausoleo imperial) había sido terminada, cerrada e inaugurada en 1560, comenzando a funcionar como sede provisional del culto¹⁴⁴, tal y como lo muestra uno de los grabados de Heylan para la misma serie de ilustraciones de la *Historia...* de Antolínez de que formaba parte la Plataforma.

Tal es la imagen que nos muestra la Plataforma de Vico, con el gran arco toral y los arcos de acceso a la girola, las naves con sólo las bases de los pilares puestas y la línea de fachada simplemente esbozada (es casi seguro que ya en época de Siloé se habían colocado los pedestales que luego habrían de determinar la organización de la espléndida fachada barroca de Alonso Cano). De gran interés es también la imagen de la torre, cuya terminación fue abordada por el propio Vico: se nos muestra aquí, completa, con los dos cuerpos de remate que finalmente hubieron de ser desmontados al detectarse problemas estructurales. Al lado de la Catedral puede reconocerse también la Mezquita mayor (ya sin su alminar, la "torre Turpiana", demolido en 1588), que perduraría hasta su derribo en 1704 para ser sustituida por la actual iglesia del Sagrario.

Del costado de esa Catedral que conoció mejores tiempos arranca, sin embargo, un nuevo eje urbanístico ya previamente esbozado pero llamado ahora a asumir un papel simbólico clave en la trama urbana: el de la calle de San Jerónimo. Esta vía llevaba, una vez sobrepasadas las viejas murallas nazaríes, al monasterio de San Jerónimo (fundación nobiliaria de la viuda del Gran Capitán y pieza fundamental del primer Renacimiento granadino).

En las décadas centrales del reinado de Felipe II su importancia quedará definitivamente asentada por dos hechos trascendentales.

El primero y más relevante de los mismos es la instalación de los jesuitas en la zona central de este recorrido. La Compañía se asienta oficialmente en Granada en 1554 y sólo dos años más tarde, en 1556, comienza la construcción del colegio de San Pablo justo en el lugar en el que la mencionada vía era cortada por la muralla nazarí, que es ahora derribada a tal efecto (como muy

143 Antonio Domínguez Ortiz, "Los sambenitos de la catedral de Granada", *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, XXVI-XXVIII, 1977-1979, pp. 315-318.

144 Un resumen de la compleja historia de la catedral de Granada en Juan Calatrava, "La Catedral de Granada: templo y mausoleo", en AA.VV., *Jesucristo y el Emperador cristiano*, Córdoba, Cajasur, 2000, pp. 67-86. El estado de la catedral más o menos por los mismos años en que Vico dibujaba la Plataforma está recogido en un dibujo de Juan de la Vega de 1594, detalladamente analizado por Delfín Rodríguez, "Sobre un dibujo inédito de la catedral de Granada en 1594", *Archivo Español de Arte*, 280, 1997, pp. 355-374.

bien se puede apreciar en el detalle de la Plataforma de Vico). La construcción del colegio e iglesia de los jesuitas (ésta última actual iglesia de los Santos Justo y Pastor) se prolongará durante un dilatado periodo hasta configurar al final del proceso, ya a principios del siglo XVIII, un conjunto de edificios de fortísima presencia sobre la ciudad, con especial relieve, como señaló Fernando Marías, de la cúpula de la iglesia, concebida a partir del modelo escurialense y punto de fuga de la nueva perspectiva urbana.

El segundo acontecimiento a que hacíamos alusión en este nuevo eje es la instalación, en un punto más lejano del mismo, en las proximidades del monasterio de San Jerónimo, de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios desde la fecha oficial de su creación, en 1571 (aunque ya desde los años treinta venía ejerciendo su labor). Los nuevos edificios hospitalarios y religiosos marcarán un hito esencial de la Granada barroca y significan, al mismo tiempo, una expresiva vuelta a la idea del hospital de caridad frente a la imagen pública que en los primeros momentos de la Granada cristiana había dado la fundación del Hospital Real por parte de los Reyes Católicos.

En cuanto a la Alhambra, que funciona, tanto en la práctica como –lo que es más relevante– incluso a nivel jurídico formal, como una estructura militar, administrativa y urbana separada de la ciudad, aparece sumaria e imperfectamente representada: si bien se describe con detalle el circuito de sus murallas (santificadas por una cruz junto a la torre de la Vela), el interés se centra, mucho más que en los palacios nazaríes, en el inacabado palacio de Carlos V (“Casa Real de la Alhambra”), arbitrariamente separado de aquéllos, y en el convento de San Francisco.

Y, si en la Alhambra languidecía poco a poco el proyectado palacio del César, en un punto no muy lejano a la fortaleza roja se registraba, entre tanto, la fundación de un establecimiento eclesiástico llamado a ocupar un papel de primer orden en la nueva Granada: el convento de Carmelitas descalzos de los Mártires San Cosme y San Damián, o “convento de los Mártires”, fundado en 1573, del que sería prior de 1582 a 1588, San Juan de la Cruz, y que desempeñaría un papel esencial en el desarrollo de la idea de lo subterráneo, ligando el recuerdo de los supuestos mártires paleocristianos a la memoria mucho más reciente de los sufrimientos de los prisioneros cristianos en las mazmorras nazaríes.



Figura 1.052: Detalle de la Alhambra en la Plataforma de Vico (figura 1.049) [izda.].

Figura 1.053: Detalle del convento de los Mártires en la Plataforma de Vico (figura 1.049) [dcha.].

Mención aparte merece la cuestión del Sacromonte, que se sitúa, como se ha visto, en el origen mismo del plano de Vico. Sorprendentemente, el área del Sacromonte, con las cuevas martiriales, la abadía y todo su territorio sagrado, está ausente de la Plataforma. Tan sólo aparece indicado el "Camino del Sacromonte" en el extremo superior. Tal ausencia no resulta, sin embargo, tan extraña si se recuerda que la *Plataforma* formaba parte de una serie de grabados en torno a la temática sacromontana. Entre tales estampas se encuentran otros planos, mucho menos difundidos que la propia *Plataforma*, diseñados también por Ambrosio de Vico y grabados algunos igualmente por Heylan pero otros, de manera mucho más tosca, por el platero Alberto Fernández (cuando aún no se encontraba en Granada el grabador flamenco).

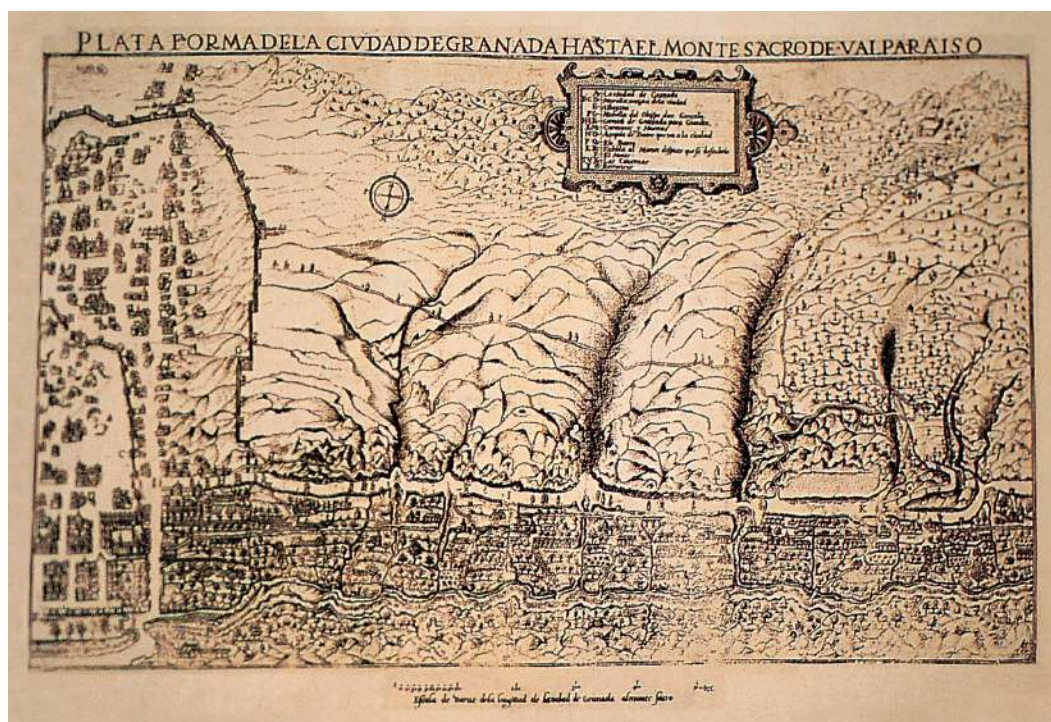


Figura 1.054: Ambrosio de Vico (dibujante) y Alberto Fernández (grabador), *Plataforma de la ciudad de Granada hasta el Monte Sacro de Valparaíso* [izda], finales del siglo XVI-principios del siglo XVII.

Así, la *Plataforma de la ciudad de Granada hasta el Monte Sacro de Valparaíso* representa el territorio entre el extremo Este de Granada y el propio Sacromonte. A su izquierda es reconocible el final del tramo urbano del Darro y del paseo de los Tristes (con el convento de la Victoria rotulado), y un Albaicín ceñido por la muralla y definido por sus iglesias. Pero la mayor parte del grabado muestra, con el eje del camino de Granada a Guadix y el curso del Darro (a lo largo de la parte inferior), la zona periférica de huertas a un lado y colina abrupta a otro, para terminar, a la derecha, en el Sacromonte, con las cuevas y el panorama de innumerables cruces. Otro grabado titulado *Descripción del Monte Sacro de Valparaíso* es una

lámina vertical que nos presenta también, en su tercio inferior, en un espacio en gran parte ocupado por la cartela, el área periférica de cármenes y huerta y el camino de Guadix, mientras que los dos tercios superiores están ocupados por una sumaria representación del “Monte Sacro” con sus cruces y por un plano, mucho más minucioso, de las cuevas. Estas últimas serán objeto, además, de otra estampa, la *Descripción de las cavernas del Monte Sacro de Granada en las cuales se hallaron las reliquias y libros de los Santos*, en la que destaca la mucho más elaborada cartela y la presencia de una escala de tercias con el símbolo del compás.



Figura 1.055: Ambrosio de Vico (dibujante) y Alberto Fernández (grabador), *Descripción del Monte Sacro de Valparaíso*, finales del siglo XVI-principios del siglo XVII.

Sin embargo, hay que señalar igualmente que, al margen de los avatares que sufren los grandes edificios procedentes del legado imperial, Granada tampoco quedará desprovista en esta segunda mitad del siglo de nueva arquitectura regia. Lo importante es, sin embargo, el paso de la idea del palacio del César a la no menos representativa y no menos regia sede de la burocracia, el nuevo poder: la fachada de la Chancillería. Terminada en 1587 por Francisco del Castillo, esta espléndida cortina arquitectónica (a la que “no se le conoce igual en estos tiempos”, como diría Mateo Alemán en el *Guzmán de Alfarache*), con su cromatismo pétreo y sus rasgos fuertemente innovadores y derivados de la tradición romana, aparece dominada por la inscripción redactada por Ambrosio de Morales y será justamente destacada por Henríquez de Jorquera en sus *Anales de Granada* como uno de los hitos de la nueva Granada filipina.

Estrechamente conectada, pues, con la problemática del Sacromonte, y resultado directo de la nueva difusión del grabado como medio propagandístico, marca la intención del arzobispado de presentar una nueva topografía ritual y eclesiástica, opuesta a la imagen de la ciudad nazarí tras la definitiva eliminación de los moriscos.

En definitiva y como resumen, la Plataforma nos presenta ya una nueva ciudad en la que la trama islámica queda regularizada y en la que adquieren un evidente protagonismo los edificios religiosos, los cuales están necesariamente acompañados por otros que pertenecen a la monarquía. Durante largos años, prácticamente hasta finales del siglo XVIII, la Plataforma de Vico sería el retrato oficial (independientemente de los detalles urbanísticos y topográficos, que importaban mucho menos que la intencionalidad simbólica) de la nueva Granada definitivamente exorcizada de sus demonios.

No obstante, habrá que esperar aún casi dos siglos hasta disponer de un verdadero plano geométrico, el de Francisco Dalmau, del que enseguida se hablará. A principios del siglo XIX, el intelectual afrancesado Simón de Argote resaltaría las diferencias entre estas dos representaciones de Granada al manifestar cómo, para su descripción de la ciudad, se había basado en el plano de Dalmau por considerar inservible la Plataforma de Vico, "... que no merece más nombre que el de un mal paño de pintura"¹⁴⁵.

145 Simón de Argote, *Nuevos paseos históricos, artísticos, económico-políticos, por Granada y sus contornos*, Granada, 1805, vol. I, p. 8 (edición facsímil, con prólogo de Antonio Domínguez Ortiz, Granada, Albalá, 1985). Vid. Juan Calatrava, "Un retrato de Granada a principios del siglo XIX: los *Nuevos Paseos* de Simón de Argote", *Demófilo*, 35, 2000, pp. 95-110.

Plataforma de la Ciudad de Granada por Ambrosio de Vico (fecha representada: c. 1613)

Figura 1.056: Reinterpretación cartográfica de la autora

Los edificios señalados son los recogidos en la cartela de la Plataforma (a excepción de las puertas de la ciudad).

La denominación de los edificios es también la que figura en la cartela, aunque su transcripción -para facilitar la lectura- no sea literal.

Destaca la ausencia del monasterio de la Cartuja y del complejo sacromontano. Vico tampoco se hizo eco de importantes equipamientos civiles como la Casa de Cabildos (antigua Madraza árabe), la lonja, la Casa de los Miradores, etc.

La iglesia de Santa María de la Alhambra se muestra en su localización primitiva en el interior de los palacios nazaries.

* Dibujo sin escala ni orientación

- 01 IGLESIA MAYOR
- 02 IGLESIA DE S. SALVADOR
- 03 CAPILLA REAL
- 04 IGLESIA DEL SAGRARIO
- 05 IGLESIA DE STA. MARÍA DE LA ALHAMBRA
- 06 IGLESIA DE LAS AGUSTIAS
- 07 IGLESIA DE S. JOSÉ
- 08 IGLESIA DE S. MIGUEL
- 09 IGLESIA DE S. JUAN
- 10 IGLESIA DE S. PEDRO Y S. PABLO
- 11 IGLESIA DE S. ANDRÉS
- 12 IGLESIA DE SANTIAGO
- 13 IGLESIA DE S. BARTOLOMÉ
- 14 IGLESIA DE S. MATÍAS
- 15 IGLESIA DE S. CECILIO
- 16 IGLESIA DE S. JUSTO Y PASTOR
- 17 IGLESIA DE S. CRISTÓBAL
- 18 IGLESIA DE S. GREGORIO
- 19 IGLESIA DE S. ILDEFONSO
- 20 IGLESIA DE S. NICOLÁS
- 21 IGLESIA DE S. GIL
- 22 IGLESIA DE S. LUIS
- 23 IGLESIA DE STA. MARÍA MAGDALENA
- 24 IGLESIA DE STA. ANA
- 25 IGLESIA DE STA. ESCOLÁSTICA
- 26 IGLESIA DE STA. ISABEL DE LOS ABADES
- 27 MONASTERIO DE S. JERÓNIMO
- 28 MONASTERIO DE STA. CRUZ LA REAL
- 29 MONASTERIO DE S. FRANCISCO
- 30 MONASTERIO DE S. FRANCISCO DE LA ALHAMBRA
- 31 MONASTERIO DE S. AGUSTÍN
- 32 MONASTERIO DE NTRA. SRA. DE LA CABEZA
- 33 MONASTERIO DE LA TRINIDAD
- 34 MONASTERIO DE NTRA. SRA. DE LA MERCED
- 35 MONASTERIO DE NTRA. SRA. DE LA VICTORIA
- 36 MONASTERIO DE S. ANTON
- 37 MONASTERIO DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS
- 38 MONASTERIO DE CARMELITAS DESCALZOS
- 39 MONASTERIO DE TRINITARIOS DESCALZOS
- 40 MONASTERIO DE SANTIAGO DE LAS MONJAS
- 41 MONASTERIO DE STA. CATALINA DE SIENA
- 42 MONASTERIO DE STA. CATALINA DE ZAFRA
- 43 MONASTERIO DE SANCTI SPIRITUS
- 44 MONASTERIO DE LA PIEDAD
- 45 MONASTERIO DE SANTA ISABEL LA REAL
- 46 MONASTERIO DE LA ENCARNACIÓN
- 47 MONASTERIO DE LA CONCEPCIÓN
- 48 MONASTERIO DE STA. INÉS
- 49 MONASTERIO DE LOS ÁNGELES
- 50 MONASTERIO DE STA. PAULA
- 51 MONASTERIO DE NTRA SRA. DEL CARMEN

- 52 MONASTERIO DE CARMELITAS DESCALZAS
- 53 MONASTERIO DE CAPUCHINAS
- 54 CASA DE RECOGIDAS
- 55 COLEGIO DE DONCELLAS
(más tarde HOSPITAL DE LA CARIDAD)
- 56 ERMITA DE S. GREGORIO
- 57 ERMITA DE S. SEBASTIÁN
- 58 ERMITA HUMILLADERO DE S. SEBASTIÁN
- 59 COLEGIO REAL
- 60 COLEGIO DE S. CATALINA

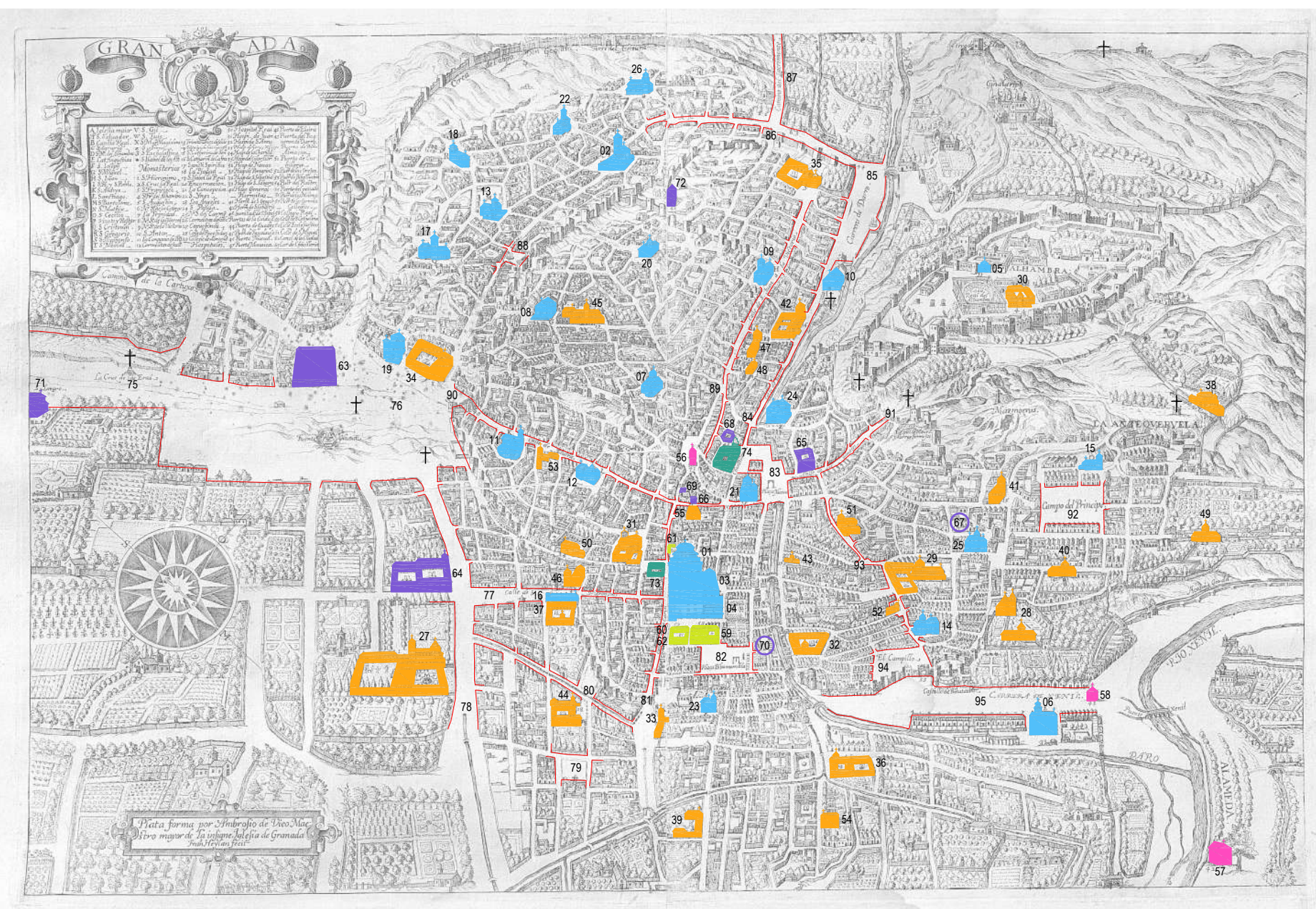
- 61 COLEGIO ECLESIASTICO
- 62 COLEGIO DE S. MIGUEL
- 63 HOSPITAL REAL
- 64 HOSPITAL DE S. JUAN
- 65 HOSPITAL DE S. ANA
- 66 HOSPITAL DE CORPUS CHRISTI
- 67 HOSPITAL DEL OIDOR ALARCÓN
(no identificable en plano)
- 68 HOSPITAL DE NAVAS
- 69 HOSPITAL DE PEREGRINOS

- 70 HOSPITAL DE S. SEBASTIÁN
(no identificable en plano)
- 71 HOSPITAL DE S. LÁZARO
- 72 HOSPITAL GENERAL
- 73 CÁRCEL DE LA CIUDAD
- 74 CÁRCEL DE CHANCILLERÍA
- 75 CRUZ DE LAS ERAS
- 76 TRIUNFO
- 77 CALLE S. JERÓNIMO
- 78 CALLE S. JUAN DE DIOS

- 79 PLAZA DE LOS LOBOS
- 80 CALLE DUQUESA
- 81 CALLE CÁRCEL BAJA
- 82 PLAZA BIB-RAMBLA
(rotulada en plano PLAZA BIBARRAMBLA)
- 83 PLAZA NUEVA + PLAZA DE STA. ANA
- 84 CARRERA DEL DARRO
(rotulada en plano CALLE DE DARRO)
- 85 PASEO DE LOS TRISTES
(rotulada en plano CARRERA DE DARRO)

- 86 CUESTA DEL CHAPIZ
- 87 CAMINO DEL SACROMONTE
- 88 PLAZA LARGA
- 89 CALLE S. JUAN DE LOS REYES
- 90 CALLE ELVIRA
- 91 CUESTA GOMÉREZ
- 92 CAMPO DEL PRINCIPE
- 93 CALLE S. MATÍAS
- 94 EL CAMPILLO
- 95 CARRERA DEL GENIL

- † CRUZ DE PIEDRA. SANTIFICACIÓN DE UN LUGAR
- ESPACIOS PÚBLICOS SIGNIFICATIVOS
- IGLESIA (26)
- CONVENTO O MONASTERIO (29)
- ERMITA (3)
- EDIFICIO DOCENTE (4)
- EDIFICIO HOSPITALARIO O ASISTENCIAL (11)
- EDIFICIO NO RELIGIOSO (2)



LA GRANADA QUE PUDO SER. MAPAS Y PLANOS COMO HERRAMIENTA PARA LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA (I)

El mapa topográfico de Francisco Dalmau: documento cartográfico y esperanza de futuro

En el siglo XVIII, sobre todo a partir de 1730-40, se produce un giro decisivo en la imagen visual de la ciudad: la matriz del pensamiento ilustrado y los avances geográficos y científicos dan un nuevo impulso a la cartografía urbana, sobre todo en Francia e Inglaterra, que rompen el anterior predominio cartográfico holandés. Algunos de los principales hitos de la historia de la cartografía moderna datan de estas fechas, como el plano de París de L. Bretez (más conocido como *plano de Turgot*, de 1739)¹⁴⁶, la *Nuova pianta di Roma* de Giambattista Nolli (1748)¹⁴⁷, los planos urbanos de Inglaterra y Escocia de J. Rocque (realizados entre 1734 y 1762) o el plano de San Petersburgo de la Academia Imperial rusa¹⁴⁸. Todos ellos son importantes jalones de este proceso, en el que tampoco podemos olvidar la contribución de los *vedutistas* del XVIII, es decir, de todo ese cúmulo de pintores y grabadores que hacen de la vista urbana su tema predilecto, como es el caso de Giuseppe Vasi, Giambattista Piranesi, Francesco Guardi, Bernardo Bellotto o, sobre todo, el gran Canaletto.

En este contexto, la cartografía urbana experimenta en España en el siglo XVIII un importante avance cuantitativo y cualitativo, gracias a la confluencia entre los nuevos ideales científicos de las Luces, la importante base científica de los ingenieros militares y las crecientes exigencias modernizadoras del aparato de Estado de la monarquía borbónica¹⁴⁹. En efecto, los sucesivos gobiernos borbónicos retoman, desde nuevas bases intelectuales y políticas, el interés ya bien presente en la época de Felipe II por disponer de cartografías fidedignas del territorio, entendiendo con claridad que los mapas podían ser una herramienta de primer orden en el gran proyecto de transformación territorial de España¹⁵⁰.

Los planos urbanos de la España de las Luces son así, al mismo tiempo, instrumento necesario para las reformas ilustradas y objeto cultural en el que se plasman las ideas de progreso, felicidad pública y riqueza de la nación, así como en no pocas ocasiones la cara utópica del pensamiento de las Luces. Puede decirse que el siglo XVIII supone en España el verdadero inicio de los planos de población, con escala idéntica en todo su campo y capaces de producir

146 Jean Boutier, *Les Plans de Paris*, Paris, Bibliothèque Nationale de France, 2007; Antoine Picon (ed.), *Le dessus des cartes, un atlas parisien*, Paris, Picard, 1999; Pierre Pinon, *Les Plans de Paris: histoire d'une capitale*, Paris, Le Passage, 2004; Jean-Yves Sarazin, *Le Paris des Lumières d'après le plan de Turgot, 1734-1739*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 2005.

147 Mario Bevilacqua, *Roma nel secolo dei Lumi. Architettura, erudizione, scienza nella Pianta di G.B. Nolli "celebre geometra"*, Nápoles, Electa Napoli, 1998; Ian Verstegen y Allan Ceen (eds.), *Giambattista Nolli and Rome. Mapping the City before and after the Pianta Grande*, Roma, Studium Urbis, 2013.

148 Alfredo Buccaro, "Nascita e rappresentazione di una capitale: i primi cinquant'anni di San Pietroburgo (1703-1753)", en Cesare de Seta (ed.), *Tra oriente e occidente: Città e iconografia dal XV al XIX secolo*, Napoli, Electa, 2004, pp. 93-103; Petrana Miltenov, "Le rappresentazioni di San Pietroburgo da Caterina II ad Alessandro I (1762-1825)", *ibid.*, pp. 104-115.

149 Juan Calatrava, "Urban Mapping in Spain", en AA.VV., *History of Cartography, The XVIIIth Century*, Chicago, University of Chicago Press, en prensa (texto consultado por amabilidad de su autor).

150 Carlos Sambricio, *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1991.

una imagen cada vez más exacta de la ciudad, con fines tanto representativos como operativos, y susceptibles al mismo tiempo no sólo de “retratar” la realidad sino también de plasmar, en un horizonte de futuro, la aspiración ilustrada a una ciudad geométrica, clara y ordenada.

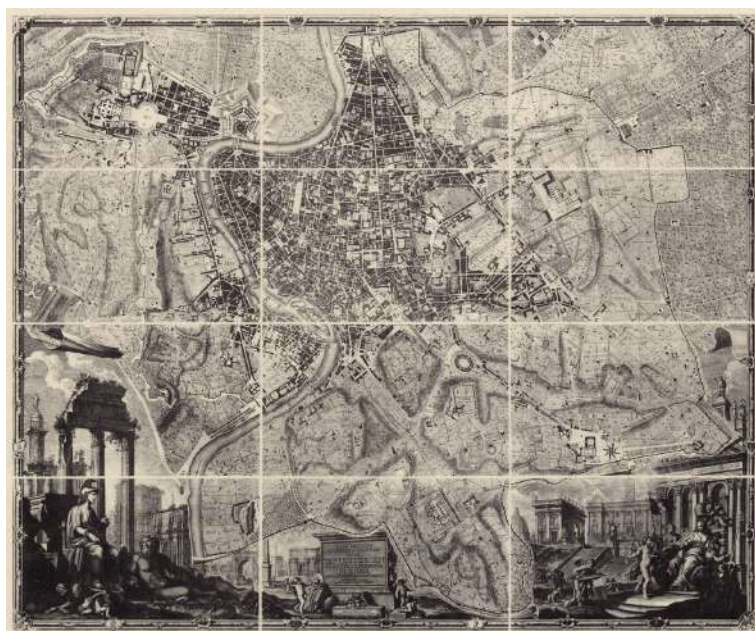


Figura 1.057: Giambattista Nolli, *Nuova pianta di Roma*, 1748.

Este impulso cartográfico se produce de la mano de la nueva *intelligentsia* de las Luces (científicos, ingenieros militares, ingenieros civiles, arquitectos, geógrafos, geómetras...), en empresas que unas veces son puro empeño personal (como los planos de Madrid de Tomás López y de Granada de Francisco Dalmau) y otras resultado de iniciativas oficiales y producto colectivo de la cada vez más eficiente organización estatal y, sobre todo, de esa verdadera élite científica que fue el cuerpo de los ingenieros militares, sin duda los grandes protagonistas de las propuestas de intervención sobre la ciudad y el territorio en la España de las Luces.

Podemos recordar, por ejemplo, cómo la reestructuración de la marina de guerra hispana, dirigida por el marqués de la Ensenada, produjo una abundante y avanzada cartografía de las plazas marítimas que centralizaron ese esfuerzo: sobre todo, las poblaciones de la bahía de Cádiz y las ciudades-puerto de Cartagena y El Ferrol. Los numerosísimos planos militares proporcionaban una representación fidedigna a efectos estratégicos y de control del territorio y reflejaban (anticipándose a veces a una realización efectiva que en algunos casos nunca se llevaría a efecto) los ambiciosos programas constructivos de la monarquía.

También al marqués de la Ensenada correspondió la iniciativa de la mayor operación organizada para el conocimiento científico del territorio hispánico: el gran censo poblacional, económico y territorial conocido como Catastro de Ensenada. Iniciado por orden de Fernando

VI en 1749, produjo miles de descripciones e imágenes de la mayoría de asentamientos urbanos de la Corona de Castilla. Aunque casi siempre se trata de croquis muy esquemáticos que no alcanzan nivel cartográfico, precisamente por su propia inmediatez estos dibujos siguen siendo (pese a que la documentación ha sufrido importantes pérdidas) una fuente de conocimiento de primer orden que aún está lejos de haber sido explotada en su totalidad.

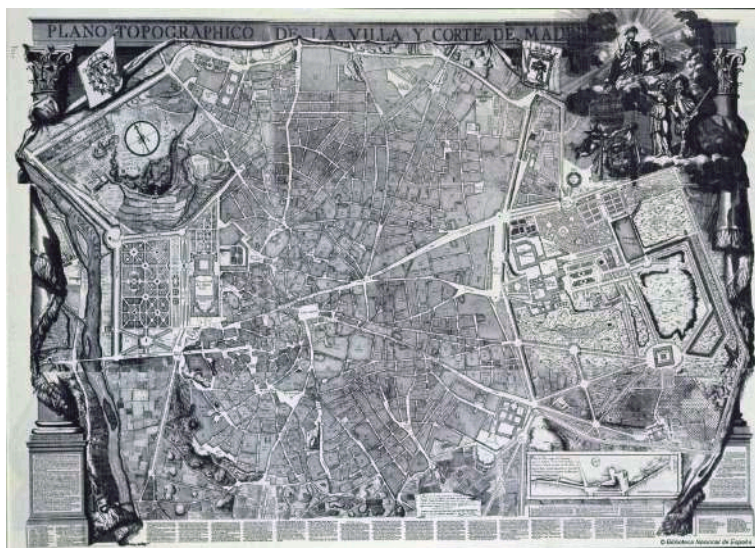


Figura 1.058: Antonio Espinosa de los Monteros, *Plano Topographico de la Villa y Corte de Madrid*, 1769.

Ese mismo anhelo de conocimiento minucioso del territorio peninsular aparece en la gran tentativa de Tomás López, el más destacado geógrafo de la España de las Luces¹⁵¹, de un *Diccionario Geográfico* de España, titánica iniciativa que quedó incompleta e inédita y que se basaba en las respuestas a un cuestionario que fue enviado a cientos de ciudades y lugares de España. Muchas respuestas iban acompañadas de representaciones planimétricas de calidad muy desigual y que luego con frecuencia eran retocadas por el propio López (“...que aunque no esté hecho como de mano de un profesor, nos contentamos con sólo una idea o borrón del terreno, porque la arreglaremos dándole la última mano”). El abismo entre las ambiciones de la empresa y la precariedad de los medios utilizados hace de este conjunto de imágenes no sólo una fuente de información sino también un símbolo de las grandes dificultades con que tropezaba en España la difusión del pensamiento ilustrado.

151 Carmen Lliter Mayayo y Francisca Sanchis Ballester, “La obra cartográfica Tomás López”, en AA.VV., *La obra de Tomás López*, Madrid, Biblioteca Nacional, Ministerio de Cultura, 2002; Agustín Hernando, *El atlas geográfico de España (1804) producido por Tomás López*, Madrid, Ministerio de Fomento, Centro Nacional de Información Geográfica, 2005; Carlos de San Antonio Gómez, Francisco Manzano y Miguel Ángel León Casas, “Tomás López, un cartógrafo de gabinete del siglo XVIII: fuentes y método de trabajo”, *Actas XVII Congreso Internacional Ingegraf-ADM*, Sevilla, 2005, accesible on line en http://refbase.iecolab.es/files/sanantonioigomez/2823_SanAntonioiGomez_et.al.pdf; Antonio López Gómez y Carmen Manso Porto, *Cartografía del siglo XVIII: Tomás López en la Real Academia de la Historia*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2006.

Sin embargo, pese a estos problemas, varias ciudades españolas lograron dotarse por vez primera de planos modernos realizados a partir de la nueva cartografía científica. Madrid, sede de la Corte y teatro principal de los desvelos reformistas de Carlos III, dispuso en poco tiempo de dos grandes planos que sustituyeron ventajosamente a las imágenes barrocas de los De Witt o Texeira: el plano de Antonio Espinosa de los Monteros (1769) y el que realizó en 1785 el citado Tomás López, estrictamente basado en realidad en el anterior de Espinosa. Del primero de ellos –al que estuvo estrechamente asociado José de Herosilla, ingeniero militar y figura clave del urbanismo ilustrado– cabe destacar que representa como acabados grandes proyectos arquitectónicos que, como el hospital de Atocha, nunca verían su culminación¹⁵² (algo que se repetía en el posterior plano de López).



Figura 1.059: Tomás López, *Plano Geométrico de Madrid*, 1785.

Por otro lado, las muestras de interés de los gobiernos borbónicos por una cartografía científica que proporcionase un conocimiento exacto y útil del territorio se extendieron también a la representación tridimensional. Es conocida, en este sentido, la iniciativa del conde de Ricla en 1772 de constituir una colección de modelos en bajorrelieve de todas las ciudades españolas con interés estratégico y militar, a imagen de lo realizado un siglo antes por Luis XIV con sus *plans-relief*. En la realización de esta idea estuvo implicado nada menos que Francisco Sabatini, en su calidad de teniente general del cuerpo de ingenieros militares de la Corona.

¹⁵² Ayuntamiento de Madrid, *Cartografía madrileña, 1635-1982*. Madrid, Museo Municipal, 1982; Carlos Sambricio y Concepción Lopezosa Aparicio, *Cartografía histórica*. Madrid. Región. Capital, Madrid, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, 2002, 2 vols.

Y quizás el resultado más famoso de la misma fue la gran maqueta de Cádiz (a escala 1:250) realizada en 1779 por el ingeniero Alfonso Jiménez. A principios del siglo XIX la continuidad de este tipo de representaciones urbanas estaría asegurada gracias a la figura de León Gil de Palacio, autor sobre todo de la espectacular maqueta de Madrid que se conserva hoy en el Museo Municipal de la villa¹⁵³.

Siguiendo el ejemplo de Madrid, otras ciudades españolas vieron cómo la nueva cartografía reunía la descripción gráfica de la realidad existente con las propuestas de reforma urbana, haciendo del plano de la ciudad un verdadero portador de los anhelos de transformación de la misma. En el norte de España, tales son los casos de, por ejemplo, Barcelona, Vitoria, Santander o San Sebastián. En Andalucía, la gran operación de colonización de Sierra Morena generó abundante cartografía urbana de los nuevos núcleos de población, con La Carolina como asentamiento más importante. Pero la Andalucía ilustrada ofrece también dos hitos de la cartografía urbana de las Luces: el plano de Sevilla conocido como “plano de Olavide” y el de Granada realizado por Francisco Dalmau.

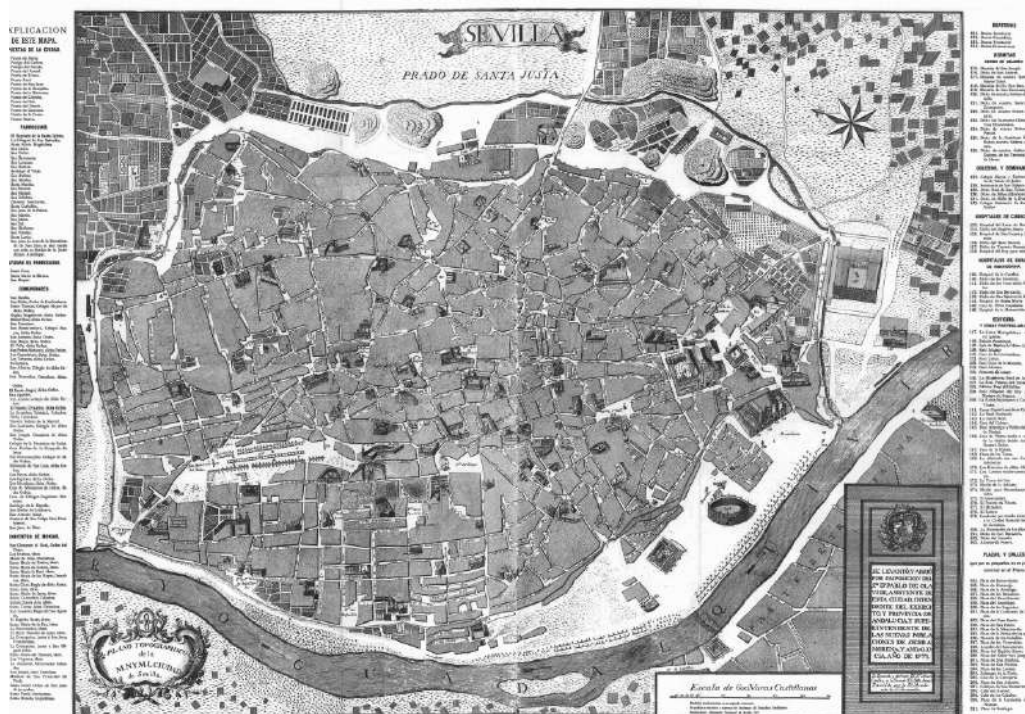


Figura 1.060: Francisco Manuel Coelho (dibujante) y José Amat (grabador), *Plano topográfico de la M.N y M.L. Ciudad de Sevilla o Plano de Olvide*, 1771.

153 Francisco Quirós Linares, "Las colecciones militares de modelos de ciudades españolas y el Real Gabinete Topográfico de Fernando VII. Una aproximación», *Eria. Revista cuatrimestral de Geografía*, 35, 1994, pp. 203-224; Pedro Moleón Gavilanes, "El Real Gabinete Topográfico del Buen Retiro (1832-1854)", *Reales Sitios*, 140, 1999, pp. 35-47; AA.VV., *Madrid, 1830. La maqueta de León Gil de Palacio y su época*, Madrid, Museo Municipal, 2006.

Fue en 1771 cuando el intendente de Sevilla Pablo de Olavide, una de las principales figuras de la Ilustración hispana, ordenó la realización de un plano de la ciudad. Diseñado por Francisco Manuel Coelho (o Coello) y conocido como “plano de Olavide”, hay que entenderlo en el marco de la reorganización administrativa emprendida dos años antes (Real Cédula de 13 de agosto de 1769) y que llevó a la división de la ciudad en cuarteles, manzanas y casas, divisiones¹⁵⁴ que se explicitan en los márgenes del plano (que carece aún, sin embargo, de la trama ortogonal con sistema alfanumérico de localización que será, por el contrario, uno de los rasgos más destacados del plano de Granada de Dalmau). La precisión con que se levantó este documento cartográfico era totalmente innovadora, aunque ello no impidió que fuera seguido tan sólo unos años más tarde por otro plano del omnipresente Tomás López (1788), lo que hizo que Sevilla contara en un breve intervalo con dos importantes muestras de la cartografía urbana ilustrada.

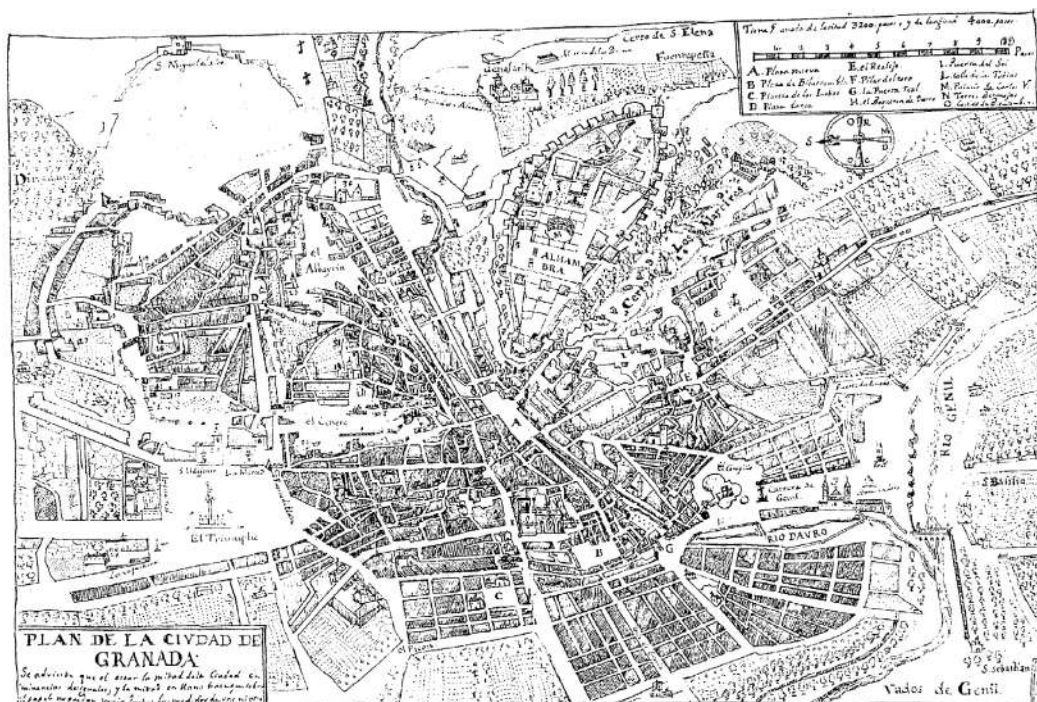


Figura 1.061: Francisco Fernández Navarrete, *Plano de la ciudad de Granada*, incluido su obra *Cielo y suelo granadino*, 1732.

Por supuesto, a este proceso no fue ajena Granada, que en breve aportará con el plano de Dalmau uno de los más acabados ejemplos de la cartografía ilustrada. Antes de llegar a ello, sin embargo, hay que mencionar algunas tentativas cartográficas anteriores dentro del propio siglo XVIII. Es el caso del inédito *Cielo y suelo granadino*, obra del médico Francisco Fernández Navarrete, fechada en 1732, y que incluía un rudimentario plano que, aun careciendo todavía

154 Francisco Aguilar Pila, *La Sevilla de Olavide, 1767-1778*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 1966.

del más mínimo rigor geométrico, no dejaba de representar una tentativa de ir más allá de la imagen pictórica de Vico, ilustrando además un texto en el que los intereses científicos adquirirían una novedosa relevancia en la descripción de la ciudad¹⁵⁵, por más que su impacto y difusión fuesen nulos.

También está representada Granada en alguno de los materiales que subsisten del proyectado *Diccionario Geográfico* de España de Tomás López, al que antes se hizo mención¹⁵⁶. Uno de estos dibujos es el enviado desde Santa Fe por el clérigo Luis de Vargas y Carrillo: una esquemática representación acotada del territorio de la Vega de Granada, con una representación del relieve mediante perfiles abatidos y sombreados y que debió ser luego “arreglado” por el cartógrafo madrileño. Orientado con el Sur en la parte superior, dentro de este croquis aparecía un sucinto esquema del casco urbano de Granada en el que únicamente se mencionaban por su nombre la Alhambra y el “Paseo de los Colegiales” (el colegio de los Escolapios, a orillas del Genil)¹⁵⁷.

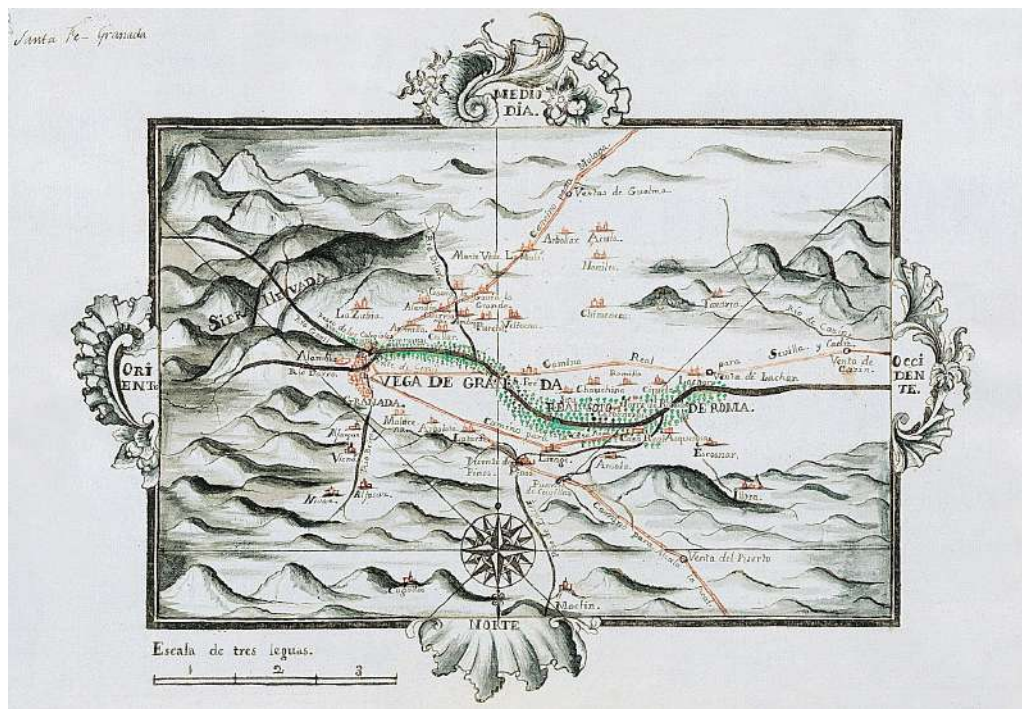


Figura 1.062: Luis de Vargas y Carrillo y Tomás López, Croquis a escala de la Vega de Granada para el *Diccionario Geográfico* de España, último cuarto del siglo XVIII.

155 Francisco Fernández Navarrete, *Cielo y suelo granadino*, ed. del manuscrito inédito de 1732 a cargo de Antonio Gil Albarracín, Almería-Barcelona, Ediciones GBG, 1997.

156 Sobre los materiales reunidos por Tomás López, *vid.* María José Ortega Chinchilla, *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita presentada en la Universidad de Granada el 12 de febrero de 2010.

157 Tomás López, *Diccionario Geográfico de Andalucía: Granada*, ed. de C. Segura y J.C. de Miguel, Granada, Don Quijote, 1990.

Pero, pese a estos antecedentes, como ya se ha señalado, si la ciudad de Granada ocupa un lugar de relieve en la historia de la cartografía ilustrada es sin duda gracias al plano elaborado por Francisco Dalmau y editado en 1796.

Durante los casi dos siglos transcurridos entre la realización de la Plataforma de Vico y el plano de Dalmau, Granada no parece haber sentido la necesidad de disponer de una representación urbana más exacta que la de Vico: es evidente que, a lo largo de todo el ciclo contrarreformista, sus exigencias eran de orden más simbólico que científico. Sólo a finales del XVIII, y de mano de un científico venido de fuera de la ciudad, se llega a una conciencia clara de que el tipo de plano representado por la *Plataforma* de Vico había quedado obsoleto desde el triple aspecto de la realidad de la ciudad, la técnica cartográfica y la propia ideología de la representación (y ello pese a que todavía en 1795 el plano viquiano fuese objeto de una nueva edición realizada en Salamanca).

Francisco Dalmau es un típico representante de la activa minoría intelectual hispana imbuida de los principios del pensamiento de las Luces y preocupada, sobre todo, por fomentar la difusión social de la ciencia y de la cultura. Catalán de origen, desempeñó en la Barcelona de la década de 1780 una importante labor docente y científica tendente siempre a la idea de la utilidad pública del saber y la reconciliación entre la ciencia y el mundo práctico de los artesanos y profesionales¹⁵⁸. En Barcelona diseñó un proyecto de escuela para artesanos y un programa de enseñanza de las matemáticas específicamente orientado a su utilización en las “artes mecánicas”. Fue allí donde adquirió su amplia formación matemática y donde sin duda se familiarizó con la utilización de instrumental científico avanzado en aplicaciones prácticas ligadas a la topografía y la cartografía.

En 1790 Dalmau se traslada a Granada, donde residirá ya hasta su muerte en 1824. Y en esta ciudad, además del plano que aquí nos ocupa, mantuvo una incesante actividad cultural y docente. Fue profesor de matemáticas en el curso organizado por la Real Maestranza de Caballería de Granada¹⁵⁹, desde unos parámetros de “utilidad pública” muy similares a los que por entonces predominaban en las numerosas Sociedades de amigos del País¹⁶⁰. El curso fue impartido por Dalmau primero en el antiguo convento de Santo Domingo y a partir de 1798 en la sede de la Sociedad Económica de Amigos del País. Sabemos incluso que en 1800 viajó a Madrid para tratar de convencer, sin éxito, a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de otorgar al curso de matemáticas de Granada un nivel de reconocimiento académico superior, y también que desde ese mismo año desempeñó interinamente la Dirección de Arquitectura

158 La actividad de Dalmau en Barcelona ha sido prolijamente estudiada por Julio Juste Ocaña, *Útil y sutil: Francisco Dalmau y el Plano topográfico de Granada de 1796. Barcelona-Granada, origen y destino*, trabajo de investigación presentado en 2005 en el marco del Programa de Doctorado Expresión Gráfica, Cartografía y Proyecto Urbano, de la Universidad de Granada, y accesible on line http://citywiki.ugr.es/wiki/FRANCISCO_DALMAU_Y_SU_PLANO_TOPOGR%C3%81FICO_DE_GRANADA.

159 Inmaculada Arias de Saavedra, *La Real Maestranza de Caballería de Granada en el siglo XVIII*, Granada, Diputación Provincial, 1988. Vid. también los *Estatutos y Ordenanzas de la Real Maestranza de Granada*, edición facsímil, con estudio introductorio de Inmaculada Arias de Saavedra, Granada, Universidad de Granada, 2005.

160 Juan Luis Castellano Castellano, *Luces y reformismo: las Sociedades Económicas de Amigos del País del Reino de Granada*, Granada, Diputación Provincial, 1984.

de la Escuela de Dibujo de Granada (en 1802 donó a esta Escuela una colección dibujos, y en ese mismo año la Sociedad Económica solicitó al rey su nombramiento en propiedad, que fue denegado).

Del mismo modo, Dalmau fue también el creador, editor y prácticamente autor único de una de las típicas publicaciones ilustradas que proliferaron como iniciativas individuales (por lo general de escasa duración) en muchas ciudades españolas. En su caso, se trata del semanario *Mensajero Erudito y Económico*, que se publicó desde el 2 de junio de 1796 hasta el 28 de septiembre de 1797, totalizando 139 entregas que incluían una amplia variedad de contenidos, desde noticias culturales hasta comentarios bibliográficos, poemas o artículos de fondo sobre los más diversos temas. Entre estos últimos, merece destacar el titulado “Retrato natural de Granada”, publicado por partes en los 4 primeros números del *Mensajero*, que constituye un análisis de la ciudad directamente coincidente en fechas con la preparación del plano topográfico y que constituye sin duda uno de sus sustratos teóricos.

El *MAPA TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE GRANADA* presenta como primera particularidad el no responder a una iniciativa institucional o colectiva: constituyó un empeño individual de su propio autor. Cinco años después de su instalación en Granada, en 1795, planteaba al Cabildo de la ciudad la necesidad de abordar la realización de un verdadero plano científico de la villa, y lo hacía en un escrito que, lejos de cualquier tono administrativo convencional, puede considerarse un texto de profunda enjundia teórica, en cuanto que argumenta dicha necesidad a partir de una defensa global de la cartografía científica desde el doble sentido de medio de descripción y conocimiento de la realidad y de herramienta para las necesarias transformaciones de esa misma realidad en aras del progreso¹⁶¹.

Sorprendentemente, la propuesta fue aceptada, no ya sólo por resultar evidente su necesidad sino también, sin duda, por la presión de influyentes miembros de la élite intelectual y social granadina, y muy especialmente de Pedro Mora, capitán de fragata (es decir, perteneciente a esa verdadera cúspide científica que en el siglo XVIII representaban los marinos profesionales), matemático, miembro de la Maestranza para la que el propio Dalmau trabajaba, y que ocupaba por entonces el cargo de Procurador Síndico Personero del Común. Consta que Pedro Mora fue un gran defensor de la propuesta de Dalmau, y además éste pudo contar con su apoyo en la nada fácil andadura de la realización del plano (por ejemplo, cuando en 1797 apoyó la petición de Dalmau de pagos por parte del Cabildo, así como la idea de éste de entelar el original y exhibirlo en las Casas Capitulares).

Como ya se ha señalado, el texto de la instancia de Dalmau al consistorio granadino, fechado el 6 de junio 1795¹⁶², resume con claridad meridiana los objetivos ideológicos de la empresa. En una amalgama de viejas y nuevas motivaciones, esgrime simultáneamente la tradicional idea encomiástica de la difusión de la “hermosura y feliz situación” de la ciudad y el nuevo criterio

161 La documentación sobre las relaciones de Dalmau con el Cabildo a propósito de la realización del plano se encuentra en el Archivo Histórico de la Ciudad de Granada, legajo 1876, pieza 17.

162 Texto completo reproducido en Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, pp. 144-145.

ilustrado por excelencia: el de la utilidad pública. Desde este último punto de vista, el de la utilidad, el provecho principal que puede rendir el mapa está relacionado con la memoria, con asentar en una imagen el recuerdo histórico de la ciudad. Dalmau considera a las ciudades como seres vivos, y, por tanto, perecederos (“Las ciudades nacen, se forman y perecen, lo mismo que los hombres”). El mapa puede desempeñar, así, un papel de verdadero *monumento* urbano: “Los Mapas topográficos son los Epitafios de las ciudades”, afirma explícitamente el autor. Reivindica, así el valor documental del plano y su papel de fehaciente testimonio de la historia, asumiendo en el terreno cartográfico las críticas globales de la historiografía ilustrada contra los “cronicones” o las historias urbanas barrocas encomiásticas y llenas de prejuicios y de elementos míticos y oscuros.

En este mismo documento declaraba Dalmau su admiración por el plano de Madrid de Tomás López y su intención de tomarlo como modelo, evidenciando así su conocimiento de los más avanzados hitos de la cartografía hispana de las Luces y planteando explícitamente su trabajo en la senda de los mismos (aunque, como se verá más adelante, en muchos aspectos el plano de Dalmau es más avanzado que el del geógrafo madrileño).



Figura 1.063: Francisco Dalmau, *MAPA TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE GRANADA*, 1795-1796.

Del propio documento se deduce también que, para las tareas de realización del plano, Dalmau recurrió a un amplio trabajo de campo y de mediciones topográficas, basado en su perfecto conocimiento, adquirido en Barcelona, de los más modernos métodos de medición

y representación cartográfica que la doctrina científica y la práctica de los ingenieros habían puesto a punto y perfeccionado desde la primera década del XVIII. Ya en su propio documento de solicitud dejaba clara la idea de que la bondad científica de su plano había de depender de una estricta labor de mediciones y acotaciones sobre el terreno: “No hay duda de que el trabajo será muy ímprobo y costoso. Es necesario medir, calcular y componer. Estas penosas faenas no puede ejecutarlas uno solo. Es necesario emplear en ellas algunos peones y oficiales”. Ello tuvo que redundar, naturalmente, en un coste imposible de soportar por el bolsillo privado de Dalmau. Aunque el Cabildo libró la ayuda solicitada, sabemos que los costes desbordaron su cuantía, sobre todo cuando llegó el momento de proceder al grabado y edición, de manera que ya en 1798 hubo que solicitar nuevas ayudas.

El resultado final fue un plano de grandes dimensiones (3580 x 2430 mm), con una escala gráfica en varas castellanas (1 vara castellana = 0,8359 metros), ejemplar único que, como recomendaba su autor, fue enmarcado y colgado en el Consistorio, con un valor no sólo de mera exhibición sino también de perpetuo recordatorio para los regidores de la realidad que estaban llamados a transformar para aumento de la felicidad pública.

El primer rasgo que otorga al plano de Dalmau su gran trascendencia es la inclusión de un procedimiento de relaciones basado en una cuadrícula que origina una trama con un sistema de referencia alfanumérico, algo de lo que carecían tanto el plano de Madrid de Espinosa de los Monteros (no así ya el de Tomás López, que sí la presenta) como el sevillano de Olavide, lo que da indicio del gran progreso en la mentalidad cartográfica realizado en apenas dos décadas.

En concreto, el rectángulo del plano aparece marcado por una malla superpuesta que divide la totalidad de la superficie representada en 18 cuadrantes numerados en su parte horizontal y otros 12 en el lado vertical; los primeros van designados con números, del 1 al 18, y los segundos con letras, de la A a la M. El mapa de Dalmau se convierte, así, en uno de los primeros documentos cartográficos españoles en los que el sistema de coordenadas de los mapas geográficos es trasplantado a la representación de la realidad urbana, asumiendo metafóricamente ese anhelo ilustrado al control absoluto y sin fisuras de la realidad.

Dicha malla alfanumérica es el soporte sobre el que se articula el segundo gran aspecto innovador del plano de Dalmau: la aspiración a poder localizar con exactitud cualquier referencia de la ciudad en uno de estos cuadrantes. La malla no es, pues, sino el correlato necesario de la amplísima cantidad de información e indicaciones que acompañan a la representación cartográfica propiamente dicha y que se desplegaban en el borde inferior del plano en el ejemplar único original (lamentablemente muy deteriorado en esta zona) y en los dos bordes laterales en la versión grabada. A ello que añadir la numeración de las manzanas, otro rasgo de modernidad cartográfica que abunda en estos criterios de control que empiezan ya a tener que ver con exigencias de orden catastral. Gracias a la combinación de este cúmulo de información, sobre la que nos extenderemos más abajo, y de su posibilidad de inmediata localización sobre la trama, podemos decir que con el plano de Dalmau aparece ya el primer callejero de la historia de Granada, incluyendo además la ubicación de los principales edificios

públicos¹⁶³.

El doble criterio de la difusión pública y de la utilidad determinó que, desde el principio, estuviese planteada la edición de una versión grabada, manejable y asequible, a partir del plano original. Dicho plano reducido (1020 x 630 mm y escala 1:4.000) fue grabado en Madrid, en los talleres del grabador Francisco Ribera, y se ofreció a la venta por suscripción. Aunque, lógicamente, la versión grabada es en su práctica totalidad una reducción del original, no dejan de registrarse algunas significativas diferencias entre una y otra.



Figura 1.064: Francisco Dalmau, *MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA*, versión grabada por Francisco Ribera en 1796.

La primera tiene que ver, por supuesto, con el aspecto general del grabado, en el que, como acertadamente señala Julio Juste, Dalmau ajusta el grafismo para su reproducción a una tinta, recurriendo a una armonía de grises de fácil lectura que matiza, con rallados más o menos densos, la importancia de ciertos edificios o las gradaciones del relieve, simbolizado mediante un rudimentario sistema de normales que aún no permite cuantificar las altitudes, como sucederá enseguida con el sistema de curvas de nivel, pero sí apreciar en líneas generales los desniveles.

También ha sido Julio Juste el primero en llamar la atención sobre las diferencias que

163 Vid. transcripción detallada de la leyenda del *Mapa Topográfico* de Francisco Dalmau en Apéndice 02.

se registran en cuanto a la resolución formal de la cartela que, en ambos planos, ocupa el ángulo superior izquierdo conteniendo el título, nombre y títulos del autor y fecha. Descrita en la instancia de 2 de marzo de 1797 en la que solicitaba más fondos como “un tarjetón adornado de dos figuras que representan a Granada y la abundancia, y de dos genios alusivos a las cualidades principales de la ciudad, no habiendo omitido nada que pudiera contribuir a su perfecta hermosura”, esta cartela sufre cambios significativos entre el plano original y su edición grabada. La del original estaba compuesta por dos cornucopias con figuras femeninas que se integraban en el propio marco, curvadas y en actitudes desenvueltas, recogiendo algo del ambiente sensual de las cartelas rococó, y que repetían la tradicional metáfora de los frutos de la naturaleza derramándose ubérrimamente sobre la ciudad. A ellas se añadían en la parte superior dos *putti* portadores de una corona de laurel que exalta a la propia ciudad. En la versión grabada, sin embargo, este mundo estético sensual y exuberante ha dado paso a un fuerte rigorismo geométrico, mucho más acorde con el lenguaje visual de esa claridad diagramática para la que los grabados de la *Encyclopédie* de Diderot proporcionaban desde hacía ya algunas décadas el modelo paradigmático¹⁶⁴. Los *putti* han desaparecido y las figuras femeninas, mucho más hieráticas, ya no se integran en el marco sino que se alzan sobre sólidos plintos y entre ellas se extiende un friso con los atributos de la Geografía y la Agricultura y un incensario.



Figura 1.065: Detalle de la cartela en la versión original del MAPA TOPOGRÁFICO de Dalmau (figura 1.063) [izda.]

Figura 1.066: Detalle de la cartela en la versión grabada por Ribera del MAPA TOPOGRÁFICO de Dalmau (figura 1.064) [dcha.]

Otra diferencia importante es la inclusión en la parte inferior de la versión grabada de dos ventanas que no aparecían en el plano original. Ocupando las cuadrículas 6, 7 y 8 / L, M, una de ellas encierra una larga inscripción informativa sobre la situación geográfica de Granada en el globo¹⁶⁵, con referencias también a su clima saludable y calidad de aguas y enumerando

164 Juan Calatrava, *La teoría de la arquitectura y de las bellas artes en la Encyclopédie de Diderot y D'Alembert*, Granada, Diputación Provincial, 1992, en especial el cap. "Las láminas de la Enciclopedia", pp. 589-598.

165 "Granada tiene su lugar en el globo terráqueo á los 37 gr. 22 m. de latitud septentrional, y á los 12 gr y 30 m. de longitud, contados desde el primer meridiano que pasa por la Isla del Hierro" (como ya se ha mencionado anteriormente, en el actual sistema ETRS89, la latitud de Granada es de 37° 11' al norte y la longitud de 3° 36' al oeste del meridiano de Greenwich).

los edificios públicos y religiosos, sin otorgar a éstos últimos más preeminencia que la de mencionarlos en primer lugar¹⁶⁶. Esta ventana refuerza, por tanto, con claridad, la orientación estrictamente científica del plano, prescindiendo ya de todos los aspectos ideológicos.

Este relegamiento del énfasis sobre lo sagrado que caracterizaba a la Plataforma de Vico es visible también en la segunda de las ventanas, albergada en las cuadrículas 1 y 2, letras K, L y M: en ella aparece un plano específico del Sacromonte, que quedaba fuera de campo en el área del plano y que vemos aquí representado a mayor escala y con una frialdad topográfica que nada tiene que ver ya con su pesado simbolismo contrarreformista.



Figura 1.067: Detalle de la inscripción informativa en la versión grabada por Ribera del MAPA TOPOGRÁFICO de Dalmau (figura 1.064) [izda.]

Figura 1.068: Detalle del Sacromonte en la versión grabada por Ribera del MAPA TOPOGRÁFICO de Dalmau (figura 1.064) [dcha.]

El plano de Dalmau presenta para la historia urbana de Granada un interés añadido, en el sentido de que nos transmite con el rigor científico del pensamiento ilustrado la imagen de una ciudad que no había registrado aún grandes fases de crecimiento en los dos siglos transcurridos desde la Plataforma de Vico. Dalmau nos permite, así, un conocimiento muy fidedigno de una realidad urbana que en breves décadas iba a empezar a sufrir los grandes procesos modernizadores del siglo XIX. De hecho, su plano se convirtió en un soporte visual

¹⁶⁶ Vid. transcripción detallada de la leyenda del Mapa Topográfico de Francisco Dalmau en Apéndice 02.

ineludible para las primeras propuestas de transformación, al menos hasta la realización del plano de José Contreras de 1853 (e incluso, como se verá más adelante, para dar cumplimiento a la R.O. de 1846 sobre obligatoriedad de realizar planos geométricos se llegó a plantear en un momento dado una simple actualización del mapa de Dalmau, aunque finalmente se optara por la elaboración de un nuevo plano).

Este carácter absolutamente avanzado fue puesto de rigor pocos años después en una obra que puede considerarse como el verdadero equivalente escrito de Dalmau: los *Nuevos paseos por Granada y sus contornos*, de Simón de Argote. Este liberal afrancesado, que, como tantos otros de sus correligionarios, tuvo que marchar al exilio al final de la Guerra de la Independencia, comenzó en 1805 la publicación de esta obra, que quedó interrumpida por el inicio de las hostilidades. Su descripción de Granada está llena tanto del cientifismo de los pensadores ilustrados como de un optimismo del progreso que pronto habría de quedar duramente desmentido. Y él mismo afirmó explícitamente su relación directa con el plano de Dalmau al contraponer su rigor y su veracidad al “mal paño de pintura” que en su opinión era la Plataforma de Vico¹⁶⁷.

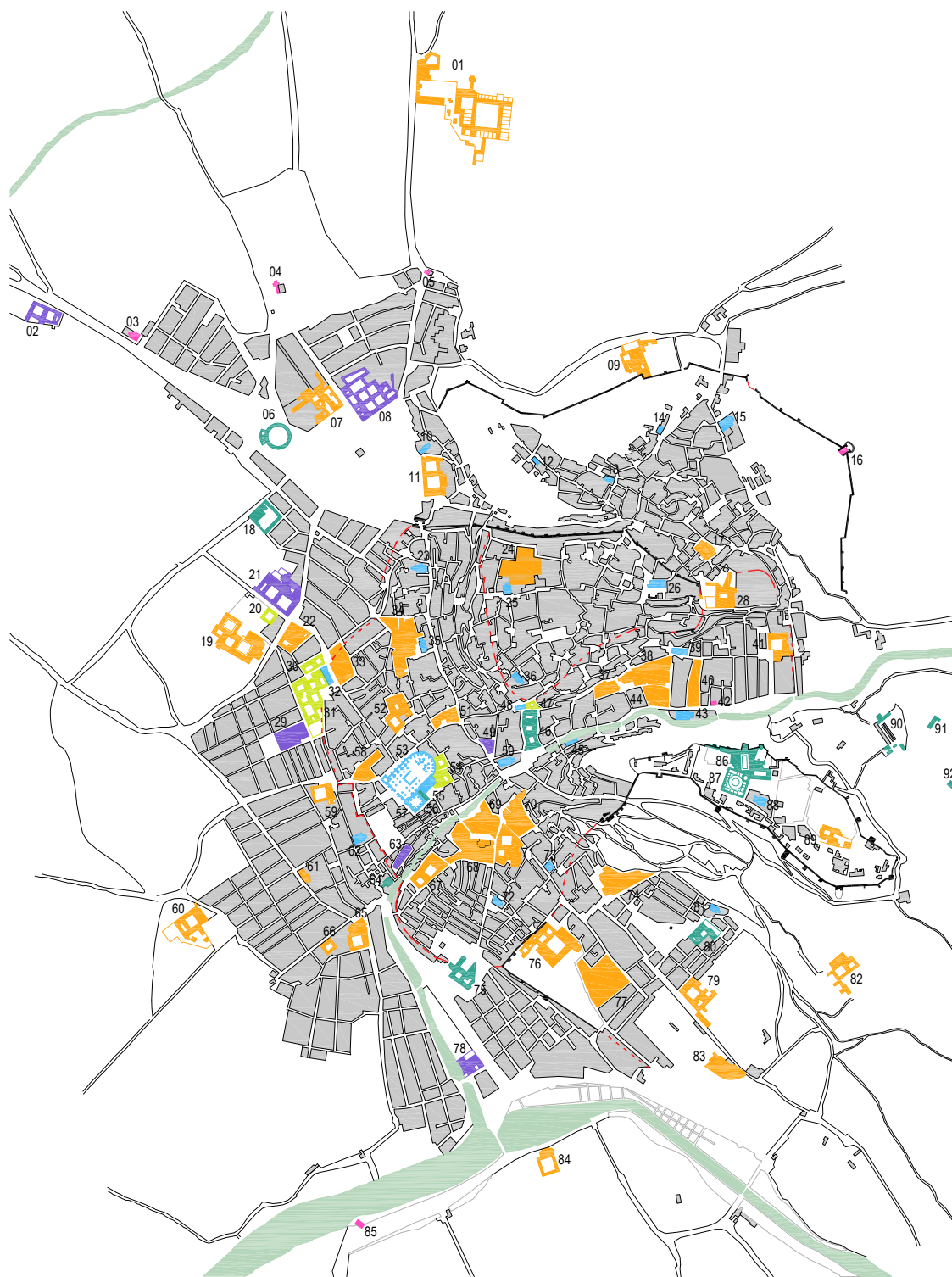
No podemos olvidar, por último, que en 1819 Dalmau fue autor de un segundo plano de Granada, el *Mapa topográfico de la ciudad de Granada y su término*, que no llegó a grabarse y del que se conserva el ejemplar único (en muy mal estado y a la espera de una restauración) que hoy custodia el Archivo Histórico de la Ciudad de Granada. Recientemente estudiado en profundidad por Luis J. García Pulido¹⁶⁸, abarca un área mucho más extensa que el plano urbano de 1796 y es de gran interés sobre todo para el estudio de la relación entre la ciudad de Granada y el rico territorio agrícola circundante.

167 Juan Calatrava, "Un retrato de Granada a principios del siglo XIX... cit., pp. 95-110.

168 Luis J. García Pulido, "Una precisa y artística representación gráfica del territorio granadino: el Mapa topográfico de la ciudad de Granada y su término de Francisco Dalmau (1819)", *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 44, 2013, pp. 171-198; *id.*, "Los pagos agrícolas representados en el Mapa topográfico de la ciudad de Granada y su término, realizado por Francisco Dalmau en 1819", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 26, 2014, pp. 245-287.

MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA por Francisco Dalmau (fecha representada: 1795-1796)

Figura 1.069a: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | |
|--|---|
| 01 MONASTERIO DE LA CARTUJA * | 47 COLEGIO DE S. GREGORIO |
| 02 HOSPITAL DE S. LÁZARO * | 48 IGLESIA DE S. GREGORIO BÉTICO |
| 03 ERMITA DE S. JUAN DE LETRÁN | 49 HOSPITAL DEL CORPUS CHRISTI |
| 04 ERMITA DE S. ISIDRO | 50 IGLESIA DE S. GIL |
| 05 ERMITA DEL STO. CRISTO DE LA YEDRA | 51 CONVENTO DEL ÁNGEL CUSTODIO * |
| 06 PLAZA DE TOROS DE LA REAL MAESTRANZA * | 52 CONVENTO DE AGUSTINOS CALZADOS |
| 07 CONVENTO DE CAPUCHINOS * | 53 CATEDRAL |
| 08 HOSPITAL REAL * | 54 COLEGIO ECLESIAÍSTICO Y |
| 09 CONVENTO DE S. ANTONIO DE PADUA | COLEGIO DE S. FERNANDO * |
| Y S. DIEGO * | 55 CAPILLA REAL * |
| 10 IGLESIA DE S. ILDEFONSO | 56 LONJA * |
| 11 CONVENTO DE LA MERCED * | 57 IGLESIA DEL SAGRARIO * |
| 12 IGLESIA DE S. CRISTÓBAL | 58 CONVENTO DE CAPUCHINOS |
| 13 IGLESIA DE S. BARTOLOMÉ | 59 CONVENTO DE LA TRINIDAD * |
| 14 IGLESIA DE S. GREGORIO MAGNO | 60 CONVENTO DE NTRA. SRA. DE GRACIA * |
| 15 IGLESIA DE S. LUIS | 61 CONVENTO DEL CORPUS CHRISTI * |
| 16 ERMITA DE S. MIGUEL ALTO * | 62 IGLESIA DE STA. MARÍA MAGDALENA |
| 17 COLEGIATA DEL SALVADOR * | 63 HOSPITAL DE S. SEBASTIÁN |
| 18 REFINERÍA DE SALITRE * | 64 CASA DE COMEDIAS |
| 19 MONASTERIO DE S. JERÓNIMO * | 65 CONVENTO DE S. ANTÓN * |
| 20 COLEGIO DE LA MÚSICA * | 66 BEATERÍO DE STA. MARÍA EGIPCIACA * |
| 21 IGLESIA Y HOSPITAL DE S. JUAN DE DIOS * | 67 CONVENTO DE NTRA. SRA. DE LA CABEZA * |
| 22 CONVENTO DE S. FELIPE NERI * | 68 CONVENTO DE CARMELITAS DESCALZAS |
| 23 IGLESIA DE S. ANDRÉS | 69 CONVENTO DE SANTO SPIRITUS |
| 24 CONVENTO DE STA. ISABEL LA REAL | 70 CONVENTO DE CARMELITAS CALZADAS |
| 25 IGLESIA DE S. MIGUEL BAJO | 71 CONVENTO DE S. FRANCISCO |
| 26 IGLESIA DE S. NICOLÁS * | CASA-GRANDE * |
| 27 CONVENTO DE STO. TOMÁS DE VILLANUEVA | 72 IGLESIA DE S. MATÍAS |
| 28 CONVENTO DE AGUSTINOS DESCALZOS * | 73 IGLESIA DE STA. ESCOLÁSTICA |
| 29 CONVENTO DE LA PIEDAD | 74 CONVENTO DE STA. CATALINA DE SIENA |
| Y HOSPITAL DE LA MISERICORDIA | 75 CASTILLO DE BIBATAUBÍN |
| 30 COLEGIO DE S. BARTOLOMÉ Y SANTIAGO * | 76 MONASTERIO DE SANTA CRUZ LA REAL * |
| 31 UNIVERSIDAD Y COLEGIOS REALES DE | 77 CONVENTO COMENDADORAS DE SANTIAGO |
| STA. CRUZ, S. MIGUEL Y STA. CATALINA * | 78 IGLESIA Y HOSPITAL DE LAS ANGIUSTIAS * |
| 32 IGLESIA DE LOS SANTOS JUSTO Y PASTOR | 79 CONVENTO DE BELÉN * |
| 33 CONVENTO DE LA ENCARNACIÓN | 80 HOSPITAL DE STA. ANA * |
| 34 CONVENTO DE STA. PAULA | 81 IGLESIA DE S. CECILIO |
| 35 IGLESIA DE SANTIAGO | 82 CONVENTO DE LOS MÁRTIRES * |
| 36 IGLESIA DE S. JOSÉ | 83 CONVENTO DE LOS ÁNGELES |
| 37 CONVENTO DE STA. INÉS | 84 MONASTERIO DE S. BASILIO * |
| 38 CONVENTO DE LA CONCEPCIÓN | 85 ERMITA DE SAN SEBASTIÁN |
| 39 IGLESIA DE S. JUAN DE LOS REYES * | 86 CASA REAL ÁRABE * |
| 40 CONVENTO DE S. BERNARDO | 87 PALACIO DEL EMPERADOR CARLOS V * |
| 41 CONVENTO DE NTRA. SRA. DE LA VICTORIA * | 88 IGLESIA DE STA. MARÍA DE LA ALHAMBRA * |
| 42 ORATORIO DE STA. RITA | 89 CONVENTO DE S. FRANCISCO * |
| 43 IGLESIA DE S. PEDRO Y S. PABLO | 90 GENERALIFE * |
| 44 CONVENTO DE STA. CATALINA DE ZAFRA | 91 SILLA DEL MORO * |
| 45 IGLESIA DE STA. ANA | 92 BAÑO DE LAS DAMAS * |
| 46 REAL CHANCILLERÍA Y CÁRCEL * | 93 ABADÍA DEL SACROMONTE (fuera del dibujo) |

* Edificios sombreados en el plano original de Francisco Dalmau.

A pesar de estar recogidos en la leyenda del plano original de Francisco Dalmau, no es posible distinguir la localización de los siguientes edificios: colegio de los Toribios, hospital de Peregrinos, hospital del Refugio, hospital de la Tiña, hospital de Niños Expósitos, aduana, Audiencia Eclesiástica, cárcel baja, Casas de Cabildo e *Inquisición*.

Por el contrario, Dalmau destacó a través del sombreado la presencia de la refinería de salitre de la ciudad (cercana a la plaza de toros), aunque su existencia no quedara registrada en la leyenda del plano.

- MURALLA
- - HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA SEGÚN FRANCISCO DALMAU
- IGLESIA
- CONVENTO O MONASTERIO
- ERMITA
- COLEGIO
- EDIFICIO HOSPITALARIO O ASISTENCIAL
- EDIFICIO SINGULAR



MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA por Francisco Dalmau (fecha representada: 1795-1796)

Figura 1.069b: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 PUERTA DE FAJALAUZA *
- 02 PUERTA NUEVA *
- 03 PUERTA MONAITA *
- 04 PUERTA DE ELVIRA *
- 05 PUERTA DE BIBATAUBÍN *
- 06 PUERTA DEL PESCADO *
- 07 PUERTA DE LOS GÓMEZ O DE LAS GRANADAS *
- 08 PUENTE DE LA CUESTA DEL CHAPIZ O DEL ALJIBILLO *
- 09 PUENTE DE CHIRIMÍAS
- 10 PUENTE DE ESPINOSA
- 11 PUENTE DE CABRERA *
- 12 PUENTE DE SANTA ANA *
- 13 PLAZA NUEVA
- 14 PUENTE DE LA GALLINERÍA O DE LOS ZAPATEROS
- 15 PUENTE DEL CARBÓN O NUEVO *
- 16 PUENTE DEL CARMEN
- 17 PUENTE DE LOS CURTIDORES *
- 18 PUERTA REAL
- 19 PUENTE DE CASTAÑEDA *
- 20 PUENTE DE LA VIRGEN
- 21 PUENTE DE GENIL
- 22 PUENTE VERDE
- 23 PUENTE DEL BEIRO *

* Puertas y puentes recogidos en la leyenda del plano original de Francisco Dalmau.

A pesar de estar recogidas en la leyenda del plano original de Francisco Dalmau, no es posible distinguir la ubicación de las siguientes puertas: Biba-almazen, del Boquerón de Darro, de Cuchilleros, de Guadix, de los Molinos, de las Orejas, del Rastro, Real y del Sol.

- MURALLA
- - HIPÓTESIS TRAZADO MURALLA SEGÚN FRANCISCO DALMAU
- ACEQUIA
- EDIFICIO SINGULAR
- EJE / NODO



INTERLUDIO: GRANADA EN LA CARTOGRAFÍA MILITAR DEL SIGLO XIX

Si uno de los usos primordiales que acompañan a la representación cartográfica desde sus propios orígenes es el militar, la historia de la imagen de Granada no carece de ejemplos en este sentido. No son, ciertamente, tan abundantes como en otras ciudades mucho más marcadas por una historia bélica. De hecho, si las primeras imágenes de la ciudad, en los años a caballo entre los siglos XV y XVI, se encuadran aún claramente en el contexto bélico de la Guerra de Granada y de la inestabilidad político-religiosa inmediatamente posterior, muy pronto Granada dejará de ser teatro de operaciones bélicas durante un largo de periodo de tiempo (el seísmo más notable de este largo periodo, la sublevación de las Alpujarras, tuvo, como es bien sabido, consecuencias trascendentales para la historia urbana de Granada, pero no implicó en la ciudad una dinámica bélica directa).

Sin embargo, en dos momentos del siglo XIX el casco urbano de Granada y el territorio circundante reclamarán otra vez la atención de los topógrafos, cartógrafos e ingenieros militares, recordándonos de nuevo esa función primordial de los mapas.

Conviene, pues, en este punto de la investigación, romper el orden cronológico e insertar una breve reflexión sobre estos dos hitos cartográficos militares, cada uno de ellos con sus propios objetivos y causas, pero ambos sin duda ligados al fenómeno de la modernización creciente de la guerra y los nuevos requerimientos que ésta planteaba a las representaciones cartográficas.

El primero de los episodios a que se ha hecho referencia tiene que ver con la Guerra de la Independencia (1808-1812), que produjo una abundante cartografía. En el caso de Granada, el exhaustivo estudio llevado a cabo por el profesor Bonet Correa en los Archives du Génie franceses permitió la localización de al menos cuatro planos de Granada realizados por el ejército napoleónico durante su ocupación de la ciudad¹⁶⁹, entre enero de 1810 y septiembre de 1812. Una visión conjunta de ellos evidencia cuál fue el planteamiento estratégico de los mandos militares franceses y cuáles los elementos territoriales, urbanos y arquitectónicos de los que se hizo uso para mantener el control de Granada.

En general, todos los documentos relativos a plazas fuertes, castillos y poblaciones de España elaborados o incautados entre los siglos XVII y XIX por las tropas francesas se conservan en los llamados Archives du Génie¹⁷⁰, o Archivos del Cuerpo de Ingenieros Militares de Francia, ubicado en el Castillo de Vincennes en París. Se trata de una colección compuesta por detalladas descripciones y testimonios, gráficos y escritos, sobre diferentes enclaves estratégicos de la geografía española que, junto con documentos similares concernientes a otras naciones de

169 Antonio Bonet Correa, *Cartografía militar de plazas fuertes y ciudades españolas. Siglos XVII-XIX*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1991. Estos planos fueron publicados de nuevo por Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.* Es probable que el tema merezca una nueva revisión, pues las relativamente intensas reformas urbanas llevadas a cabo en Granada durante la ocupación napoleónica –de las cuales se hablará más adelante– sugieren que en aquellos años pudieron elaborarse más planimetrías de las que se conocen hasta ahora. No sería raro descubrir en algún archivo planos o croquis trazados para planificar actuaciones urbanas y arquitectónicas.

170 Nelly Lacrocq et Nicole Salat, *Guide des Archives du Génie*, Vincennes, Archives de l'Inspection du Génie, 1981.

dentro y de fuera de Europa, se encuentra en el fondo documental que lleva por título “Places Etrangères. Article 14”¹⁷¹.

Los expedientes que corresponden a las fortificaciones y poblaciones españolas son, en relación al total, particularmente abundantes –cuestión que puede explicarse por la proximidad geográfica de España y Francia y por la antediluviana rivalidad política y militar entre ambas– y, además, son una fuente de información de capital importancia dada la escasez de cartografía militar española anterior al siglo XVIII. Hay que tener en cuenta que, a pesar de las reformas emprendidas por Felipe V y por sus inmediatos sucesores¹⁷² en lo que a los ingenieros militares y a la cartografía se refiere, verdaderamente no se logró sistematizar la recopilación y el inventario de la cartografía del ejército hasta 1810, fecha en la que nació el Depósito de la Guerra como una dependencia del Estado Mayor para recopilar y conservar documentación relativa a campañas y actuaciones militares.

En los Archives du Génie hay más de ochocientos expedientes compuestos por uno o varios planos, dibujos, informes, cuadernos o cartas, que hacen referencia a 140 ciudades y plazas fuertes de España¹⁷³. Los documentos tienen orígenes y edades diversos. En lo que se refiere a la cartografía, existen numerosos planos que fueron elaborados in situ por ingenieros militares franceses; pueden encontrarse también copias realizadas por dibujantes galos sobre originales españoles, e incluso existen algunos planos realizados por ingenieros militares españoles y que fueron a parar a manos francesas, bien después de operaciones conjuntas de ambos ejércitos bien como parte de un botín de guerra. Lo cierto es que a lo largo de los siglos XVIII y XIX el ejército francés tuvo diferentes ocasiones –véase la Guerra de la Sucesión (1701-1713), la Guerra de la Independencia (1808-1814) o la incursión de los Cien Mil Hijos de San Luis (1823-1825)– para hacerse, de una manera o de otra, con esta inestimable información de carácter estratégico.

No obstante, los servicios de inteligencia o espías franceses ya venían elaborando una importante colección cartográfica sobre las principales fortificaciones españolas desde finales del s. XVII. Uno de los casos más significativos es el del ingeniero militar francés Claude Masse¹⁷⁴, quien dirigió una exhaustiva recopilación de planos titulada *Recueil des Plans des Principales Places du Royaume d'Espagne depuis 1694 jusque 1721 où nous sommes*¹⁷⁵, más

171 Antonio Bonet Correa, *op. cit.*, p. 21.

172 Horacio Capel, “Geografía y Cartografía”, en Manuel A. Sellés *et al.*, *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, pp. 99-126.

173 La relación completa de los expedientes relativos a España custodiados en los Archives du Génie puede consultarse en Antonio Bonet Correa, *op. cit.*, pp. 62-82. Entre los enclaves más documentados por los militares franceses se encuentran Cádiz, La Coruña, Figueras y Menorca.

174 Claude Masse (1652-1737) era un ingeniero geógrafo francés que trabajó al servicio del ejército como dibujante y cartógrafo. A él se deban varios atlas de las costas del Atlántico, Flandes y Hainaut conservados en el mismo Castillo de Vincennes. Sobre la figura de Claude Masse, *vid.* Anne Blanchard, *Dictionnaire des ingénieurs militaires 1691-1791*, Montpellier, Université Paul Valéry, Centre d'histoire militaire et d'études de défense nationale, 1981, pp. 523-525; Marcel Delafosse y René Faille, *Recueil des plans de La Rochelle par l'ingénieur géographe Claude Masse*, La Rochelle, Éditions Rupella, 1979.

175 Traducción de la autora: *Compilación de los Planos de las Principales Plazas del Reino de España desde 1694 hasta 1721 en el que estamos*.

conocida como *Atlas de Luis XIII*, en la que el propio Masse y sus colaboradores (entre ellos sus dos hijos, François y Claude-Félix) elaboraron algunos de sus planos empleando como base originales españoles que se suponen traídos a Francia de manos de confidentes de la Corona¹⁷⁶.

Cabe mencionar aquí la figura de Alexandre Laborde¹⁷⁷, quien oficialmente ostentaba desde 1800 el cargo de agregado cultural de la Embajada de Luciano Bonaparte y cuya presencia en España ha sido puesta en entredicho por teorías que apuntan a que, en realidad, se trataba de un espía de Napoleón. Con el pretexto de componer sus libros *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* (1806-1820) e *Itineraire descriptif de l'Espagne* (1809), obras pioneras en el género literario de los libros de viaje –sobre las que se volverá más adelante–, recorrió España a comienzos del XIX estudiando y levantando planos detallados de ciudades, plazas fuertes y edificios singulares. Este material, elaborado supuestamente con una finalidad artística, fue seguro de gran valor para las tropas napoleónicas.



Figura 1.070: Alexandre Laborde, *Plano de la Ciudad y del Puerto de BARCELONA*, incluido en la obra *Voyage pittoresque et*

176 Conviene recordar que la información gráfica sobre fortificaciones y murallas urbanas constituyó durante todo el Antiguo Régimen un recurso estratégico de primer orden. De ahí que el valor de estas compilaciones cartográficas exceda con mucho su mero interés científico. Un conocido ejemplo de hasta qué punto las representaciones de defensas militares podían llegar a ser materia delicada es el episodio que le ocurrió en Calais al célebre pintor británico William Hogarth, que plasmó en su cuadro *¡Oh, el roast-beef de la vieja Inglaterra!* (1748)

177 Louis Joseph Alexandre Laborde (1773-1842?) fue militar, historiador, escritor, diplomático y político liberal. Aunque nacido en París, era descendiente de españoles por parte de padre. Sirvió en la Armada austríaca, estudió Historia y Arqueología y viajó por Italia, España, Inglaterra y Holanda. Su primera obra fue una monografía sobre un mosaico hallado en Itálica en 1799, que publicó en 1802 con el título *Description d'un pavé en mosaïque découvert dans l'ancienne ville d'Itálica*. Su producción literaria fue amplia y variada y es considerado como un precedente fundamental para la fijación de la imagen romántica de España. Sobre la figura de Alexandre Laborde y su obra, vid. AA.VV. *El viaje a España de Alexandre de Laborde* (catálogo de exposición), Barcelona, MNAC, 2006.

historique de l'Espagne editada por Pierre Didot en París entre 1806 y 1820. Alexandre Laborde pudo llevar a cabo una labor de espionaje encubierta en un libro de viaje. La imagen de Barcelona, tan minuciosa como el resto de planos e ilustraciones incluidas en la obra, es una completa descripción de la ciudad y de su entorno inmediato. Aparecen representadas con detalle todas las construcciones defensivas, incluida la fortaleza en la cumbre de Montjuïc, el puerto, el trazado viario interior, los principales espacios públicos y edificios singulares (identificados mediante letras los primeros y con números los segundos), las alineaciones de árboles y los caminos de llegada y salida de la ciudad. Véase detenidamente la representación de los taludes del perímetro defensivo y la identificación de sus baluartes, la distinción entre zonas boscosas y tierras de cultivo, la simulación de la topografía de Montjuïc y el relleno plano del área del puerto, así como la señalización de los tramos de costa abruptos e inaccesibles. No obstante, y a pesar de que estos últimos son detalles que parecen escaparse de las competencias de un plano confeccionado con fines artísticos, lo que suscita mayores sospechas acerca de las verdaderas intenciones de Laborde es la atención que dedicó a la representación del mar. Frente a la costa se indica, mediante números, la profundidad del agua y, mediante dos líneas de puntos, la presencia de un banco de arena extendido entre el puerto y Montjuïc. No parece aventurado decir que estos datos no son propios de un dibujo elaborado por alguien que viaja en calidad de arqueólogo.

Al hilo de lo anterior hay que decir que el espionaje cartográfico era algo habitual desde el s. XV, cuando dio comienzo la Era de los Descubrimientos, y que también España tenía sus informadores en el extranjero. Una prueba de ello, como se verá en la sección dedicada a Nueva York, es el ejemplar comúnmente conocido como *Mapa de Velasco* (1611). Se trata de una representación de las posesiones del Imperio Británico en Norteamérica que fue traída a España por el embajador de Felipe III en la Corte de Inglaterra.

Como ya se ha señalado al inicio, entre los fondos de los Archives du Génie, Granada es protagonista de cuatro representaciones cartográficas de naturaleza estratégico-militar elaboradas por ingenieros del ejército francés durante el breve pero intenso periodo de la dominación napoleónica de la ciudad.

Es bien conocido el interés de Napoleón por la cartografía estratégica –no en vano Bacler d'Albe, jefe de su servicio topográfico personal (*Cabinet topographique*), fue su cercano asesor durante todas las campañas militares¹⁷⁸–, pero lo que resultó decisivo para el vasto desarrollo de la actividad cartográfica francesa durante la Guerra de la Independencia Española fue el hecho de que los mandos militares napoleónicos tomaran conciencia muy pronto de la imposibilidad de ejercer vigilancia continua y regular sobre todo el territorio español, y decidieran entonces concentrar sus esfuerzos en hacerse con el control militar y político de una serie de posiciones clave. La estrategia napoleónica consistió, pues, en dominar el mayor número posible de plazas fuertes y núcleos de población para acuartelar sus tropas en ellas –y desde allí oponer resistencia a los ataques de la milicia española– y para gobernar la administración del país conquistado¹⁷⁹.

Para ello era indispensable conseguir documentos gráficos con contenido, escala y tratamiento adecuados a su finalidad; documentos que la propia administración española no tenía, a pesar de los esfuerzos realizados en este sentido durante el siglo XVIII, como se verá más adelante.

178 Juan Carlos Castañón y Jean-Yves Puyo, "La cartografía realizada por el ejército napoleónico durante la guerra de la Independencia", en Francisco Quirós y Juan Carlos Castañón (dir.), *Madrid, 1808: Guerra y territorio*, Madrid, Museo de Historia, 2008, pp. 67-108. El dato en p. 67.

179 *Ibid.*, p. 72.

Por todas estas razones, desde el mismo comienzo de la campaña, los ingenieros militares franceses –los ingenieros geógrafos encuadrados en el Bureau topographique de l'Armée d'Espagne y los oficiales de Estado Mayor¹⁸⁰ trabajaron ininterrumpidamente en la confección de mapas y planos de plazas fronterizas, fortificaciones, puertos marítimos y ciudades.

Granada estuvo ocupada por el ejército francés del 28 de enero de 1810 al 17 de septiembre de 1812¹⁸¹. Aunque las tropas del general Sebastiani¹⁸² entraron de manera pacífica a través de la plaza del Triunfo (convertida después en lugar de ejecuciones) y de la puerta de Elvira (acceso principal y emblemático desde su construcción en época zirí), para la ciudad este era el comienzo de una durísima etapa caracterizada por la militarización de la administración, la represión y las exigencias económicas a la ciudadanía, y el expolio y la destrucción de una parte importante del patrimonio histórico. Granada sufrió durante muchos años las consecuencias de la invasión francesa y concretamente en el aspecto urbanístico quedó marcada hasta el día de hoy.

En ese sentido, los dictados de Sebastiani se dirigieron en dos vertientes fundamentales. Por un lado, las obras de carácter militar o defensivo y, por otro, las actuaciones que, como tantas otras emanadas del gobierno de José Bonaparte, tuvieron como objetivo la modernización y el embellecimiento de la ciudad. En relación a estas últimas, pese a la creencia generalizada de que todas ellas fueron concebidas por los franceses, hay que recordar que algunas ya estaban en proyecto, o incluso en marcha, antes de la llegada de las tropas ocupantes. En esos casos, Sebastiani sólo tuvo que retomar las obras y concluir las. Además de estas dos líneas principales, se llevaron a cabo ciertas medidas que conectaban con el higienismo dieciochesco, como el traslado del matadero al convento de Gracia (un edificio más espacioso y salubre situado extramuros) o la intensificación de la iluminación nocturna y de la limpieza de calles y acequias.

A cambio, casi todos los edificios emblemáticos de la ciudad sufrieron daños. Tras la supresión de las órdenes religiosas¹⁸³, la mayoría de los conventos e iglesias fueron utilizados como cuarteles, almacenes y cuadras; así ocurrió con el convento de la Merced, el de la Victoria o el de los Ángeles. Y otros tantos fueron saqueados, abandonados y destruidos, como las iglesias del Ángel Custodio y de San Francisco Casa-Grande, el convento de Capuchinos y el de Agustinos Descalzos, la torre del monasterio de San Jerónimo o la ermita de San Miguel Alto¹⁸⁴.

180 Sobre la organización de los gabinetes cartográficos franceses en la Guerra de la Independencia Española, *vid. ibid.*, pp. 80-86.

181 Existen numerosas obras bibliográficas que tratan el tema de Granada durante la dominación napoleónica. A continuación se recogen algunos ejemplos que lo hacen de manera monográfica: Juan Manuel Barrios Rozúa, *Granada napoleónica. Ciudad, arquitectura y patrimonio*, Granada, Universidad de Granada, 2013; Francisco de Paula Valladar, "La invasión francesa en Granada, 1810-1812", *La Alhambra*, nº 13, 1911, pp. 284-307, y nº 14, 1912, pp. 308-329; Antonio Gallego Burín, *Granada en la Guerra de la Independencia*, Granada, 1923; Adolfo Martínez Ruiz, *El reino de Granada en la guerra de la Independencia*, Granada, 1977; *id.*, "Medidas urbanísticas de Sebastiani en Granada", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, nº 3, 1973, pp. 117-122; Cristina Viñes Millet, *Granada ante la invasión francesa*, Granada, Ayuntamiento de Granada, 2004.

182 Horace Sebastiani (1771-1851) fue el general al mando en Granada hasta junio de 1811, cuando fue relevado por Jean François Leval (1762-1834). Éste a su vez fue reemplazado por Jean de Dieu Soult (1769-1851) en agosto de 1812.

183 Sobre las exclaustaciones en Granada durante la dominación napoleónica, *vid. Juan Manuel Barrios Rozúa, Granada Napoleónica. Ciudad, arquitectura y patrimonio*, cit., pp. 201-232.

184 La ermita de San Miguel Alto se alzaba desde finales del s. XVII en el lugar del principal baluarte nazari del Cerro del Aceituno. Los

La Alhambra, por su lado, había entrado en decadencia prácticamente a la par que se iniciaba el s. XVIII. Durante toda esa centuria concurren las dificultades económicas para su mantenimiento, la incapacidad de sus gestores (alcaldes nombrados por la Corona) y el irrefrenable expolio de los propios ciudadanos y visitantes¹⁸⁵. A todo eso venían a sumarse a comienzos del s. XIX las dañinas actuaciones de las tropas napoleónicas durante sus más de dos años de estancia y en el mismo momento de su retirada; pues en 1812, mientras los franceses abandonaban la Alhambra, provocaron voladuras e incendios que acabaron con una parte de las murallas y con una decena de torres, la mayoría de ellas situadas en la zona alta del recinto. Este fue el caso de la hoy llamada Puerta de Siete Suelos.

La Alhambra es la protagonista de una de las representaciones cartográficas realizadas por los ingenieros militares franceses en Granada. Se trata de la más austera de las cuatro conocidas. Es un plano sin título, sin leyenda y sin escala –sí se indicó el norte, en cambio–, en el que el ámbito representado se reduce prácticamente a los límites del monumento. Más allá del perímetro amurallado solamente se dibujó la parte de ladera de la Sabika que había sido reforzada por las tropas de Sebastiani mediante empalizadas construidas con los troncos de los árboles talados, en su mayoría, en la zona de Purchil. En este sentido, los pinares y las alamedas de Granada y de la vega más próxima fueron igualmente saqueados por los franceses. Más allá de la ladera norte de la Sabika, tan sólo se dibujó el curso del río Darro y la línea de fachada que define el comienzo del barrio de los Alijares (Alixares).

Se trata claramente de una representación con una finalidad militar, muy lejos de cualquier interés artístico. Las líneas del dibujo son claras y precisas; incluso la topografía, habitualmente simulada a base de sombras, fue perfilada aquí haciendo uso de las llamadas líneas normales¹⁸⁶ o líneas de máxima pendiente. Las manchas de color no son más que un recurso para llamar la atención sobre partes reforzadas, en el caso del tono oscuro, sobre las grandes masas construidas, en el caso del color rosa, o sobre los cursos y las balsas de agua, en el caso del azul. Se trata pues de una representación de carácter técnico, ajenas a cualquier valor pictórico o escenográfico.

Para los autores de esta imagen, la Alhambra no era más que un espacio militar que, por cierto, parece aislado del resto de Granada. Tampoco hay lugar para ninguna otra cuestión arquitectónica que no sea la ocupación en planta de los edificios. No importan los estilos,

franceses devolvieron a aquel enclave el carácter defensivo derribando el templo con todas sus dependencias y levantando una nueva fortaleza. Cuando los invasores abandonaron la ciudad en 1812 volaron su edificio y los restos de cualquier construcción anterior. La actual ermita comenzó a levantarse en 1814 por iniciativa de los propios vecinos del Albaicín y fue inaugurada en 1828.

185 Sobre la Alhambra en el s. XVIII, *vid.* Cristina Viñes Millet, "Una prisión y un preso a finales del siglo XVIII: la Alhambra y Marcos del Castillo", *Anuario de historia contemporánea*, nº 2-3, 1975-1976, pp. 157-174; *id.*, "Sobre la vida interna de la Alhambra entre los siglos XVIII y XIX", *Cuadernos de La Alhambra*, nº 13, 1977, pp. 33-62

186 Para la representación de la topografía, los perfiles de montaña abatidos fueron sustituidos en el siglo XVIII por el dibujo de líneas de máxima pendiente (en España llamadas normales). El sistema fue iniciado por el ingeniero militar francés Louis Albert Bacler d'Albe, jefe del *Cabinet topographique* de Napoleón, en un mapa de Italia y pronto fue empleado por los cartógrafos franceses. No aportan información sobre altitud y una buena realización requiere un número elevado de horas. Posteriormente fueron sustituidas por las curvas de nivel, aunque el primer mapa nacional en el que se emplearon fue en el de Austria (1:25.000) en 1869. En José Martín López, *op. cit.*, pp. 269-272.

ni los materiales, ni los usos; ni siquiera las alturas o las inclinaciones de cubierta. Lo que interesa son las masas construidas y los espacios libres. Es un plano de llenos y vacíos. Y para el desarrollo de las actividades militares, tan importantes son los primeros como los segundos; aunque aquí es especialmente llamativa la cuidada representación del vacío, del espacio que se genera desocupando en lugar de construyendo.

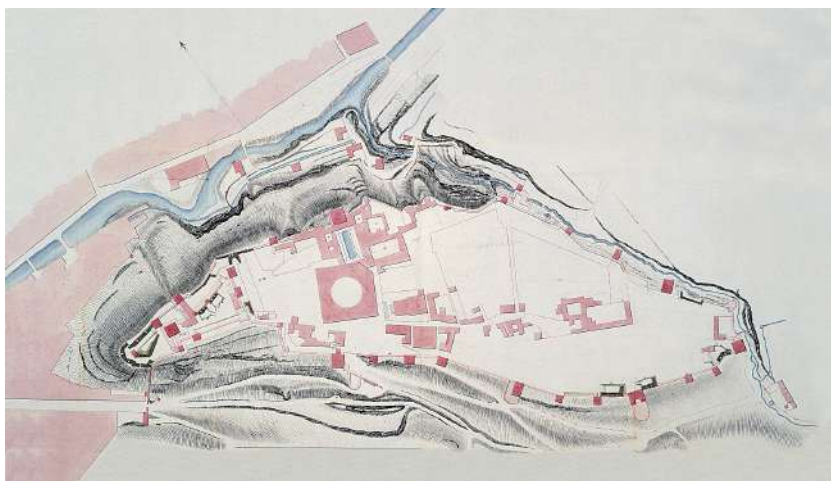


Figura 1.071: Plano de la Alhambra realizado por los ingenieros militares franceses durante la ocupación de Granada, c. 1811.

Dentro de la ciudadela son identificables los hoy llamados patios del Mexuar, de los Arrayanes, de los Leones, de Lindaraja y de la Reja; además de los de las principales construcciones cristianas: el patio del Palacio de Carlos V –en el que se acusa más fácilmente cierta desproporción respecto al volumen construido– y el del convento de San Francisco. Los grandes espacios exteriores, como el situado frente a la fachada sur del palacio cristiano o la llamada plaza de los Aljibes, eran fundamentales para la localización de la artillería pesada y para la formación de las tropas. También resulta singular que la zona que hoy se llama Secano de la Alhambra –precisamente a causa de los estragos causados por los franceses durante su estancia en Granada– sea un espacio completamente en blanco ya en este plano.

Fuera de la Alhambra, formando parte de la trama urbana, no podían dejar de señalarse los vacíos que flanquean el Darro por ambas márgenes, entre los que destacan el paseo de los Tristes y la placeta de la iglesia de San Pedro y San Pablo, así como la hoy famosa cuesta de Gómez, dibujada sorprendentemente con un inusitado y falso trazado rectilíneo. Quizás este último es la expresión de un deseo o de un proyecto no realizado para el que, desde hacía casi tres siglos, era el principal acceso a la Alhambra desde la ciudad.

Los ingenieros militares franceses hicieron uso de tres tonos rosados para distinguir el carácter de los volúmenes construidos. El más suave se aplicó sobre el indiferenciado casarío, el intermedio se empleó, por lo general, en toda la Alhambra así como en las construcciones aisladas fuera de ella, y el tono más intenso se utilizó para hacer destacar las torres de la

Alcazaba y del perímetro amurallado, principales elementos defensivos de la ciudadela desde los que se ejercía amenazante control sobre la ciudad.

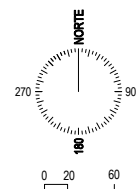
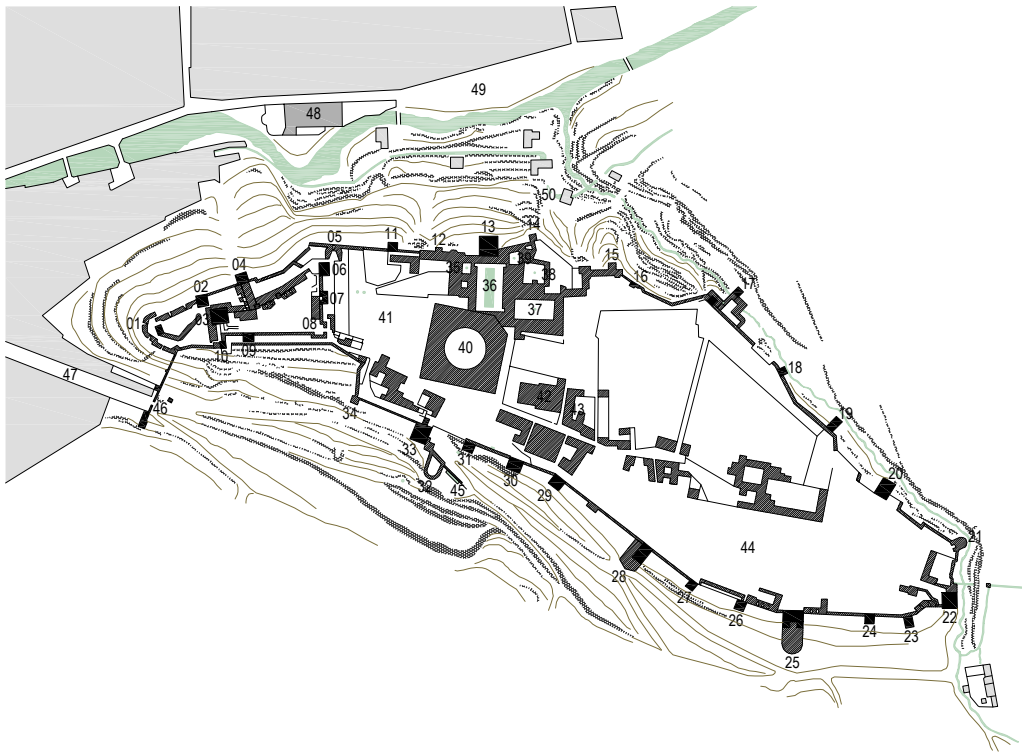
Las torres más emblemáticas y poderosas están dibujadas: Torre de la Vela, del Homenaje, de Siete Suelos y, por supuesto, la de Comares. En cambio no aparecen señaladas como tales –probablemente por la menor envergadura y por el carácter de éstas, más residencial que defensivo– ni la Torre de Machuca ni la de Abul Hachach (más conocida hoy como Peinador de la Reina). No hay rastro, por cierto, de la coracha que se extendía desde la Alcazaba hasta el río –a pesar de que incluso hoy pueden apreciarse restos de ella–, ni de la gran alberca del Palacio del Partal, aunque la de los Arrayanes sí que esté presente.

Todas las intervenciones llevadas a cabo sobre la Alhambra durante los años de dominación napoleónica formaban parte de la estrategia defensiva de Sebastiani. Dada la dificultad de fortificar toda una ciudad que desde el s. XVI había crecido por detrás de sus murallas medievales y ante la posibilidad de una rebelión ciudadana que, combinada con un ataque desde el exterior, pudiera poner en serios apuros a las tropas francesas, la decisión tomada por el general Sebastiani para defender Granada fue transformar la Alhambra en una auténtica ciudadela militar apoyada por otras tantas construcciones defensivas (unas de origen musulmán y otras de nueva planta) situadas a su alrededor y diseminadas por el cerro. Este complejo sistema defensivo situado en altura serviría así para alojar a miles de soldados franceses, para almacenar agua y víveres –necesarios en caso de asedio–, para custodiar el dinero, las obras de arte y los objetos de valor incautados a la ciudadanía, y para ejercer férreo control sobre la ciudad y su territorio más inmediato.

Las intensas labores de fortificación se llevaron a cabo sobre la propia ciudad palatina y sobre diversos enclaves en el cerro del Sol durante prácticamente dos años. En la Alhambra se reforzaron muros y torres, se construyeron empalizadas y se instalaron numerosos cañones¹⁸⁷. También fue reforzado lo que quedaba del castillo de Santa Elena (nombrado Fort Saint Hélène por los franceses), el baluarte musulmán conocido popularmente como Silla del Moro. Más arriba, para dominar el propio cerro del Sol, el valle del Darro y el cerro de Valparaíso, el ejército invasor levantó una nueva línea defensiva que afectó gravemente al ya ruinoso palacio de Dar al-Arusa. Por debajo del cementerio de las Barreras (uno de los dos existentes entonces en la ciudad), se elevó un pequeño fortín con planta en forma de cruz; y cerca de este último se construyó otra fortaleza –*Fort de la Barrera*– que extendía su empalizada hasta las proximidades del convento de los Mártires, también ocupado por la milicia. Estos dos últimos baluartes controlaban conjuntamente el Barranco del Abogado, el curso del Genil y la llegada a la ciudad desde la Vega.

187 *Ibid.*, pp. 150-152.

Plano de la ALHAMBRA por los ingenieros militares franceses durante la ocupación de Granada (fecha representada: c. 1811)
 Figura 1.072: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | | | |
|--------------------------|---|------------------------------|--|
| 01 BALUARTE / REVELLÍN | 14 TORRE DE ABUL HACHACH | 26 TORRE DEL CAPITÁN | 39 PATIO DE LA REJA |
| 02 TORRE DE LOS HIDALGOS | 15 TORRE DE LAS DAMAS | 27 TORRE DE LA BRUJA | 40 PATIO DE CARLOS V |
| 03 TORRE DE LA VELA | 16 TORRE DEL MIHRAB.
ORATORIO DEL PARTAL | 28 TORRE DE LAS CABEZAS | 41 PLAZA DE LOS ALJIBES |
| 04 TORRE DE LAS ARMAS | 17 TORRE DE LOS PICOS | 29 TORRE DE LOS ABENCERRAJES | 42 IGLESIA S. MARÍA |
| 05 TORRE DEL CUBO | 18 TORRE DEL CADÍ | 30 PUERTA DE LOS CARROS | 43 BAÑOS DEL POLINARIO |
| 06 TORRE DEL HOMENAJE | 19 TORRE DE LA CAUTIVA | 31 TORRE DE BARBA | 44 SECANO DE LA ALHAMBRA |
| 07 TORRE QUEBRADA | 20 TORRE DE LAS INFANTAS | 32 CUBO | 45 PILAR DE CARLOS V |
| 08 TORRE HUECA | 21 TORRE DEL CABO DE LA CARRERA | 33 TORRE DE LA JUSTICIA | 46 PUERTA DE LAS GRANADAS |
| 09 TORRE DE LA SULTANA | 22 TORRE DEL AGUA | 34 TORRE DE LAS ROCAS | 47 CUESTA DE GOMEZ |
| 10 TORRE DE LA PÓLVORA | 23 TORRE DE JUAN DE ARCE | 35 PATIOS DEL MEXUAR | 48 IGLESIA S. PEDRO Y S. PABLO |
| 11 TORRE DE LAS GALLINAS | 24 TORRE DE BALTASAR DE LA CRUZ | 36 PATIO DE LOS ARRAYANES | 49 PROMENADES DU DARRO
(Paseo de los Tristes) |
| 12 TORRE DE MACHUCA | 25 TORRE DE SIETE SUELOS | 37 PATIO DE LOS LEONES | 50 MOLINO DEL REY |
| 13 TORRE DE COMARES | | 38 PATIO DE LINDARAJA | |

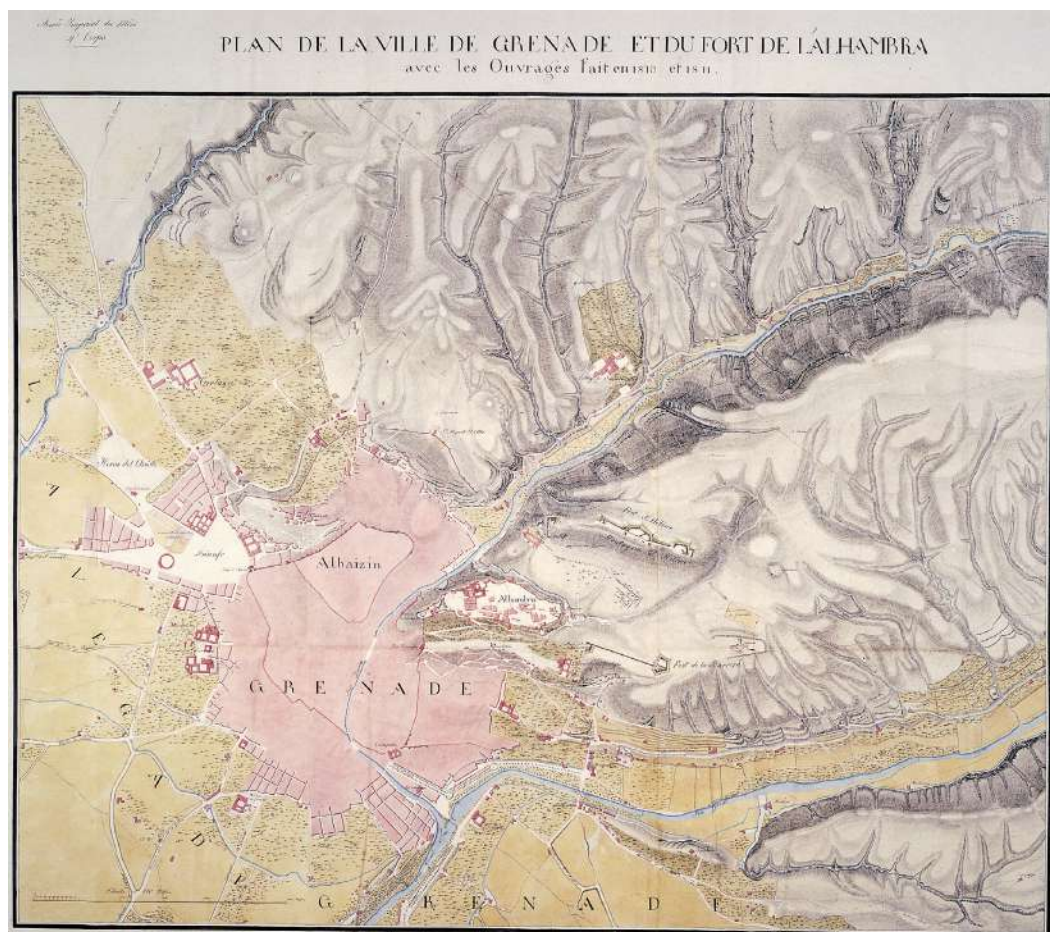


Figura 1.073: PLAN DE LA VILLE DE GRANADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA avec les Ouvrages fait en 1810 et 1811, 1810-1811.

La visión conjunta de la localización coordinada y del alcance de todas las defensas la aportan otros dos de los cuatro planos realizados por las tropas francesas en Granada. Se trata de dos representaciones prácticamente idénticas¹⁸⁸ que llevan por título *PLAN DE LA VILLE DE GRENADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA avec les Ouvrages fait en 1810 et 1811*¹⁸⁹. En ellos puede apreciarse cuál era la relación entre los diversos elementos que componían el sistema defensivo de Sebastiani, así como la conexión de cada uno de ellos con el territorio. Pero en estos planos también quedó constancia de que, aunque el bien estudiado conjunto de fortalezas instalado en el cerro del Sol era el centro neurálgico o base de operaciones de las tropas francesas, éstas ya ocupaban o pensaban ocupar, en caso de que así fuera necesario,

¹⁸⁸ La autora de este trabajo ha tenido acceso tan sólo a la versión digital de uno de estos dos planos incluida en Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*; con lo cual, no es posible poner de manifiesto cuáles son concretamente las diferencias entre ambos.

¹⁸⁹ Traducción de la autora: *Plano de la ciudad de Granada y del fuerte de la Alhambra con las obras hechas en 1810 y 1811.*

diversos edificios situados en la periferia granadina –algunos incluso algo alejados de la trama urbana– junto a las principales vías de acceso a la ciudad.

Así pues, con una estética muy similar al levantamiento de la Alhambra –en lo que a la gama de colores y al tipo de dibujo se refiere– aparecen aquí individualizadas las plantas de algunas de las construcciones más emblemáticas de la Granada del Antiguo Régimen. La mayoría de ellas eran edificios religiosos o asistenciales (igualmente en manos religiosas) susceptibles de uso militar; algunos, de hecho, ya lo tenían, como los conventos de Belén y de los Ángeles, a uno y otro lado del llamado camino de Cenes –que penetra en la ciudad desde el este y aproximadamente paralelo al Genil– utilizados respectivamente como cuartel y arsenal. O el caso del hospital de San Juan de Dios (controlando los trayectos hacia la Vega), el cual continuaba funcionando como tal aunque para uso exclusivo de los militares. El monasterio de la Cartuja, en cambio, aunque está presente en estos planos, sólo llegó a ser un edificio de uso militar en potencia. Su incorporación a los bienes del real patrimonio por orden de José Bonaparte durante su visita a la ciudad en marzo de 1810¹⁹⁰ evitó que fuera utilizado por el ejército, pese a que su arquitectura –típica de los monasterios benedictinos– y su localización, junto al camino de Alfacar y Jun, así lo propiciaban.

Además de los religiosos, entre los edificios destacados se advierte la presencia de edificios laicos: la plaza de toros de la Real Maestranza, frente a la “Porte d’Elvira” y al otro lado de la gran explanada rotulada como “Triunfo”, el colegio de la Música, en el cual se pensó ubicar la residencia del presidente del Tribunal Civil¹⁹¹, y el llamado Palacio de los Condes de Luque, una vivienda señorial frente a la Vega que acababa de ser construida y que acoge actualmente la Facultad de Traducción e Interpretación. Realmente, ninguno de estos edificios fue ocupado por las tropas francesas.

Conviene, además, llamar la atención sobre el hecho siguiente: mientras son varios los edificios que sin tener uso militar aparecen en estas dos representaciones, no son pocos los que estaban a disposición de las tropas francesas y que, a diferencia de los anteriores, no figuran en estos planos. Este es el caso de la antigua residencia de la congregación de San Felipe Neri¹⁹², utilizada como tribunal de policía, o del convento de Santo Domingo, que hacía las funciones de presidio y almacén. A la vista de esto, puede intuirse que la intención de los ingenieros militares era, por lo que se refiere a la representación gráfica de estas grandes estructuras, localizar exclusivamente aquéllas que se encontraban situadas en los bordes de la ciudad o algo más alejadas, pero siempre junto a los caminos que por distintos frentes, bien desde la Vega bien acompañando a los valles del Darro y del Genil, daban entrada y salida a Granada. Todavía hoy, dos siglos después de la invasión napoleónica, estos edificios conservan

190 Juan Manuel Barrios Rozúa, *Granada Napoleónica. Ciudad, arquitectura y patrimonio*, cit., p. 212.

191 *Ibid.*, p. 209.

192 Esta residencia conventual, que junto con su iglesia formaba una manzana completa a la entrada de la calle San Jerónimo, sufrió un largo ciclo de decadencia hasta su completa destrucción que comenzó con la ocupación francesa. Aunque los invasores le provocaron graves daños, lo peor serían los saqueos vecinales y los destrozos de las tropas españolas una vez reconquistada la ciudad. En Juan Manuel Barrios Rozúa, *Guía de la Granada desaparecida*, Granada, Comares, 1999, pp. 354-357.

el carácter fronterizo o limítrofe con el que son contemplados sobre estos planos, sólo que ahora definen los límites de una realidad bien distinta a la de entonces, la que comúnmente se conoce como “centro histórico”. Desde el punto de vista bélico con el que los cartógrafos franceses dibujaron sus planos de Granada, estos edificios, dado su tamaño, composición y su ubicación, podían ser fundamentales en la planificación de un ataque o de una retirada.

No puede dejar de mencionarse el llamativo fenómeno que afecta en el dibujo al antiguo convento de Capuchinos (frente a la puerta de Elvira y ocupando parte de la manzana comprendida entre el Hospital Real y la plaza de toros). Los cartógrafos franceses no destacaron este edificio como construcción de interés militar –quizás porque estaba previsto que se convirtiera en residencia de uno de los más temibles afrancesados, Antonio Falces (Comisario de Policía)¹⁹³– y su existencia entre huertas pasaría completamente desapercibida de no ser por el rótulo que lo identifica. El caso opuesto lo representa la Abadía del Sacromonte, donde los colores aplicados sobre el propio edificio y sus huertas lo hacen destacar entre los grises de la colina de Valparaíso. Este plano se convirtió así en el primero en mostrar la localización concreta de la abadía en relación a la ciudad, en lugar de relegarla a la convencional ventana independiente de planos anteriores. Entre la cartografía histórica de Granada no son muchos los ejemplares en los que esto ocurre, y el camino y la abadía del Sacromonte han sido generalmente mal tratados en las representaciones cartográficas de la ciudad; lo cual está en sintonía con la atención prestada por la administración a este entorno.

A la estrategia militar responde el dibujo del entramado viario de los barrios de Cartuja, San Lázaro, Gracia y San Antón que figura tan sólo en uno de los dos planos identificados con el mismo título¹⁹⁴. En él se perfilan las calles y manzanas de las áreas periféricas en las que la población cristiana, a partir de la llegada de los Reyes Católicos, había ido asentándose. El trazado más o menos regular de estos barrios que habían sobrepasado el perímetro amurallado de la ciudad nazarí denota su carácter renacentista.

Al hilo de esto, cabe destacar el dibujo de las murallas heredadas de la Granada hispanomusulmana. Los cartógrafos militares franceses perfilaron aquí los lienzos murarios todavía en pie de las cercas de Alcazaba Cadima, medina y Albaicín, pero también dejaron constancia, con una línea más suave y sin resaltar baluartes y torres, de las huellas que dentro de la mancha urbana más densa habían dejado las murallas para entonces derribadas. En dicho circuito defensivo destaca el punto estratégico de la fortaleza de Bibataubín, construida en tiempo de los ziríes para la defensa de la puerta homónima (dado lo vulnerable de su situación frente a la Vega)¹⁹⁵. Junto a esta fortaleza puede leerse el rótulo “Campillo”, nombre con el que a partir

193 Juan Manuel Barrios Rozúa, *Guía de la Granada desaparecida*, cit., p. 325.

194 Esta diferenciación entre los dos planos que llevan por título *PLAN DE LA VILLE DE GRENADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA...* está recogida en Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 85.

195 Puerta de Bibataubín es la castellanización de *Bab al-Tawwabín*. Esta puerta se conoció también con el nombre de puerta de los Penitentes por la presencia de varios morabitos en los alrededores construidos en memoria de diferentes musulmanes venerados. La propia puerta albergaba desde 1619 la capilla de Nuestra Señora de los Remedios, un pequeño oratorio que usaban los soldados que vivían acuartelados en el contiguo Castillo de Bibataubín. Sobre la historia y la configuración de esta puerta, *vid.* Juan Manuel Barrios Rozúa, *Guía de la Granada desaparecida*, cit., pp. 298-299.

de entonces se conocería aquella zona.

Los dos hitos de las operaciones de equipamiento y mejora del espacio público dirigidas por el general Sebastiani fueron la remodelación de la ribera del Genil, con la ordenación de tipo salón de un área situada en la margen derecha del río así como la construcción de un nuevo puente, y la terminación de un teatro a espaldas del castillo de Bibatubín, con la consiguiente reforma del llamado Campillo.

En cuanto a este último, el edificio del teatro¹⁹⁶ era una iniciativa tardoilustrada de la administración granadina. Había sido proyectado por el ingeniero militar español Joaquín María Pery, según los diseños coetáneos italianos y franceses, e iniciado en 1802; de manera que a la llegada de los franceses, el edificio estaba prácticamente terminado y Sebastiani sólo tuvo que asumir la última fase de la obra. La fecha de inauguración oficial fue el 15 de noviembre de 1810 –apenas diez meses después de la invasión de Granada– y el edificio fue bautizado como Teatro Napoleón. En realidad este fue el único edificio inaugurado en Granada durante la dominación napoleónica. Retirados los invasores el edificio fue rebautizado como Teatro Principal y, un tiempo después, cambió su nombre por el de Teatro Cervantes, manteniendo esta última denominación hasta que fuera demolido en 1966.

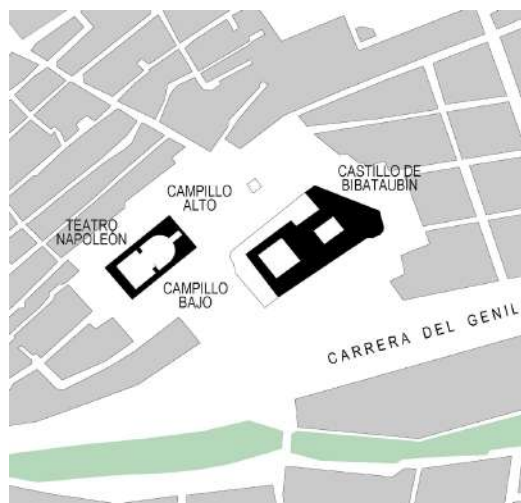
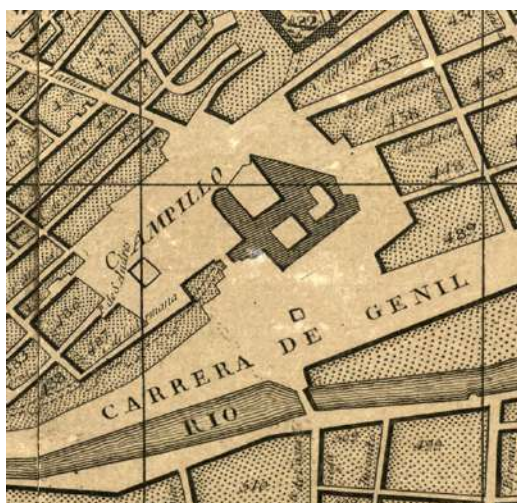


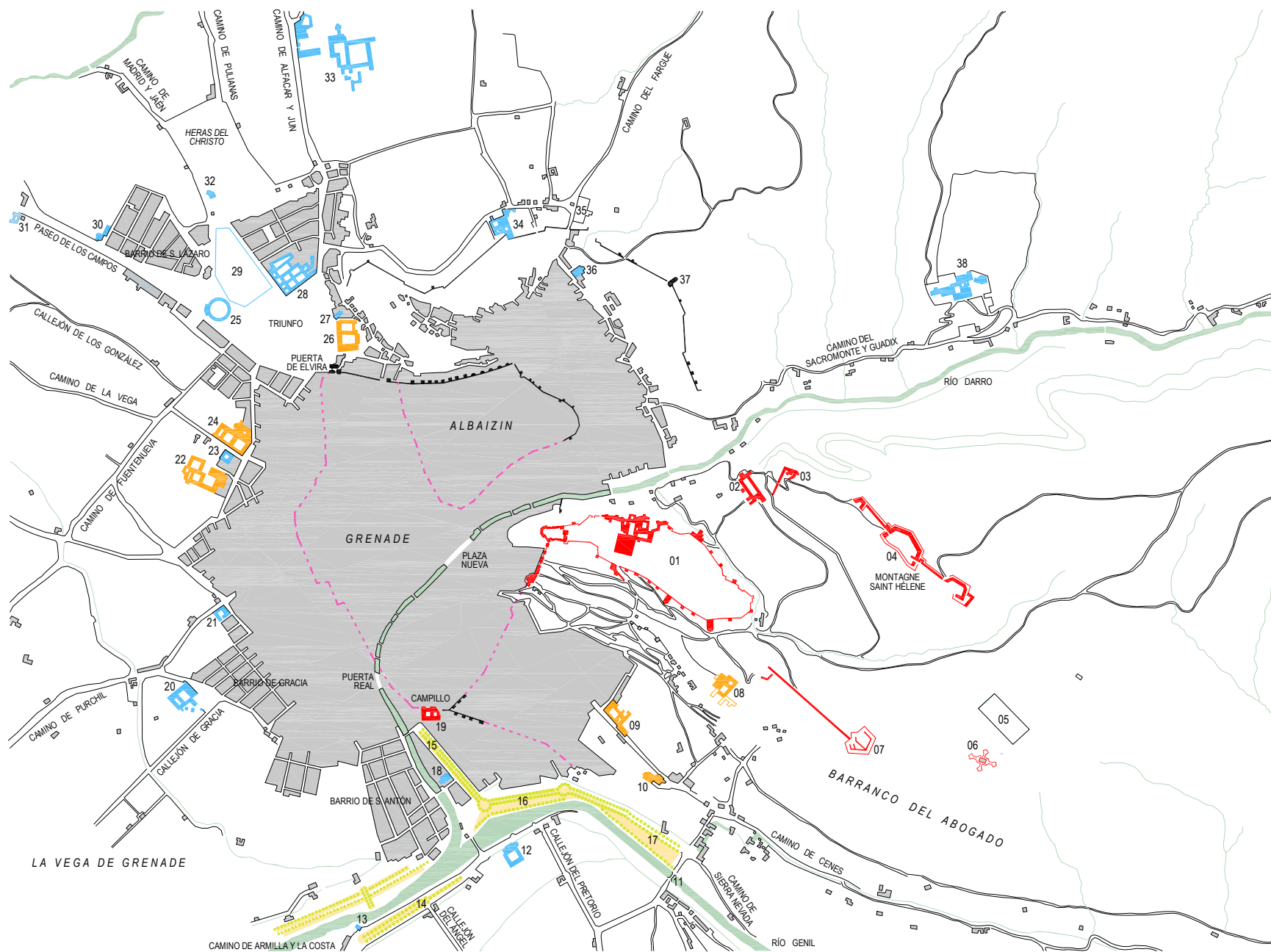
Figura 1.074: El Campillo en 1795. Detalle de la zona en la versión grabada por Ribera del *Mapa topográfico* de Dalmau (figura 1.064) [izda.]

Figura 1.075: El Campillo tras la construcción del Teatro Napoleón. Dibujo de la autora [dcha.].

196 Sobre el teatro del Campillo, *vid.* Francisco de Paula Valladar, "El Teatro del Campillo", *La Alhambra*, nº 15, 1912, pp. 426-430; José Luis López Jiménez, "El Teatro Cervantes: un proyecto para la ciudad", *Olvidos de Granada*, nº 4, 1985, pp. 10-11.

PLAN DE LA VILLE DE GRENADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA avec les Ouvrages fait en 1810 et 1811 (fecha representada: 1810-1811)

Figura 1.076: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | | | |
|---|---|--|---|
| 01 ALHAMBRA | 10 CONVENTO DE LOS ÁNGELES | 20 CONVENTO DE NTRA. SRA. GRACIA | 30 ERMITA DE S. JUAN DE LETRÁN |
| 02 GENERALIFE | 11 PUENTE DE SEBASTIANI | 21 PALACIO DE LOS CONDES DE LUQUE | 31 HOSPITAL DE S. LÁZARO |
| 03 SILLA DEL MORO | 12 MONASTERIO DE LOS BASILIOS | 22 MONASTERIO DE S. JERÓNIMO | 32 ERMITA DE S. ISIDRO |
| 04 FORT SAINT HÉLENE | 13 ERMITA DE S. SEBASTIÁN | 23 COLEGIO DE LA MÚSICA | 33 MONASTERIO DE LA CARTUJA |
| 05 CEMENTERIO DE GRANADA
O DE LAS BARRERAS | 14 PASEO DE S. SEBASTIÁN | 24 IGLESIA Y HOSPITAL DE S. JUAN DE DIOS | 34 CONVENTO DE S. ANTONIO
DE PADUA Y SAN DIEGO |
| 06 FORTÍN | 15 CARRERA DEL GENIL | 25 PLAZA DE TOROS DE LA REAL MAESTRANZA | 35 CEMENTERIO DE LA TINAJILLA |
| 07 FORT DE LA BARRERA | 16 PASEO DEL SALÓN | 26 CONVENTO DE NTRA. SRA. DE LA MERCED | 36 IGLESIA DE S. LUIS |
| 08 CONVENTO DE LOS MÁRTIRES | 17 PASEO DE LA BOMBA | 27 IGLESIA DE S. ILDEFONSO | 37 ERMITA DE S. MIGUEL ALTO |
| 09 CONVENTO DE BELÉN | 18 IGLESIA Y HOSPITAL DE LAS ANGIUSTIAS | 28 HOSPITAL REAL | 38 COLEGIATA DEL SACROMONTE |
| | 19 CASTILLO DE BIBATAUBÍN | 29 CONVENTO DE CAPUCHINOS | |

- MURALLA EXISTENTE
- - - VESTIGIO MURALLA
- FORTIFICACIÓN
- EDIFICIO SUSCEPTIBLE DE USO MILITAR
- EDIFICIO OCUPADO POR LAS TROPAS FRANCESAS



Pero también a nivel urbanístico la construcción del Teatro Napoleón fue la más importante de la época, ya que supuso la transformación de toda el área circundante –la hasta hacía poco “Rondilla”. Realmente la reforma de aquella zona había comenzado prácticamente un siglo antes. La fortaleza de Bibataubín había sido restaurada y ampliada en tiempo de los Reyes Católicos y, a lo largo del s. XVIII, sufrió también considerables modificaciones¹⁹⁷ que la convirtieron definitivamente en un verdadero cuartel para las tropas permanentes y temporales¹⁹⁸. Entre sus transformaciones, una de las primeras y de las más importantes a nivel urbanístico fue el relleno del foso contiguo (1718), intervención que la propia ciudadanía solicitó a Felipe V dado el peligro que suponía para la circulación y por lo insalubre de las aguas que allí se estancaban¹⁹⁹. En 1807 las reformas continuaron con la demolición de la propia puerta de Bibataubín, y la de parte de las murallas que llegaban hasta ella, junto con la de varias viviendas de alrededor.

El Teatro Napoleón era un edificio exento de planta rectangular, y con su construcción el amplio vacío existente en torno a la fortaleza quedó dividido en las llamadas plazas del Campillo Bajo y del Campillo Alto. A partir de aquel momento y a lo largo del s. XIX esta zona en los alrededores del teatro se convirtió en uno de los focos culturales de Granada, donde además de las representaciones teatrales, tenían lugar las reuniones y tertulias políticas. Con los franceses se inauguraba todo el ciclo de operaciones de regularización y ordenación del Campillo que se ha prolongado durante dos siglos hasta alcanzar el aspecto bajo el cual lo conocemos hoy.

De la construcción del teatro y la consiguiente reforma no quedó testimonio en los *PLAN DE LA VILLE DE GRENADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA...*; no ocurrió así con las modificaciones llevadas a cabo sobre la ribera y los paseos del Genil.

A la llegada de los franceses –según puede verse reflejado en el plano de Francisco Dalmau– la Carrera del Genil era una especie de plaza artificial que corría paralela al Darro (desde el Campillo hacia el sur) donde se celebraban espectáculos propios de la época; y en torno al Genil existían unas alamedas, boscosas en unas zonas y ajardinadas en otras, que eran el resultado de actuaciones que, bajo los criterios de salubridad de la Ilustración, se habían llevado a cabo a lo largo del s. XVIII sobre la arboleda que existía en este lugar desde época almorávide. La aportación napoleónica consistió básicamente en el estrechamiento del cauce del Genil en su recorrido más próximo a la ciudad y la reorganización del arbolado de ribera de acuerdo con el gusto francés; trabajos éstos que fueron decisivos en la composición de la imagen burguesa de la ciudad.

Según puede observarse en los planos franceses y por comparación con otros anteriores, la

197 Sobre esta cuestión, *vid.* Cristina Viñes Millet, “Bibataubín. El proceso de transformación de un castillo medieval”, *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8, 1981, pp. 83-116.

198 Conviene recordar aquí que hasta bien entrado el s. XVIII los vecinos estaban obligados a dar alojamiento a los soldados, tanto a los permanentes como a los que estaban de paso.

199 Cristina Viñes Millet, *Historia Urbana de Granada. cit.*, pp. 178-179.

actual Carrera de la Virgen –entonces Carrera del Genil– y los paseos del Salón y de la Bomba, en la margen derecha del río, y el opuesto paseo del Violón –entonces de San Sebastián, por la antigua ermita a la que conducía– fueron ensanchados y convertidos en ordenados bulevares arbolados. Entre dichos paseos y el cauce mismo del río, existía una segunda franja vegetal todavía sin regularizar y con cierta espontaneidad. La operación se completó con la construcción de un nuevo puente, conocido como puente de Sebastiani o puente Verde, que venía a sustituir uno anterior de madera pintado en ese color. El puente se construyó según el diseño del ingeniero Rafael Bauzá y con piedra procedente del convento de San Francisco y, sobre todo, de la torre de la iglesia del monasterio de San Jerónimo.

Todos estos trabajos en torno al río Genil, además de dotar a la ciudad de una nueva zona de recreo a medio camino entre lo urbano y lo rural para las clases acomodadas, tuvieron como principal objetivo práctico el control de los problemas que periódicamente provocaban las avenidas de agua. El río Darro, por el contrario, seguía manteniendo su aspecto pintoresco atravesado por puentes en pleno corazón de la ciudad²⁰⁰, tal y como refleja el dibujo.

Frente al detalle prestado en estos dos planos a la representación del sistema defensivo, a las plantas de los edificios susceptibles de uso militar y a la disposición de los nuevos paseos del Genil, el resto del casco urbano se presenta como una mancha rosada uniforme. Resulta evidente que no interesaba a los ingenieros militares franceses ofrecer una imagen fidedigna del interior de la ciudad sino más bien mostrar las líneas generales de ocupación del territorio. Esto justifica que el casco urbano sólo ocupe realmente el ángulo inferior izquierdo de los *PLAN DE LA VILLE DE GRENADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA...* y que el resto del papel esté dedicado a la representación del territorio al que la ciudad está íntimamente ligada: “*LA VEGA DE GRENADE*”, en las franjas inferior e izquierda, representada mediante un relleno plano en color ocre, y el accidentado relieve del valle del Darro, en la mitad derecha y la franja superior, simulado a base de líneas normales de diferente espesor y tonalidad.

El último de los cuatro planos napoleónicos de Granada pone el acento, precisamente, sobre la comprensión de un marco geográfico en el que Granada tampoco ocupa el centro. El corazón de este plano sin título y con dos escalas gráficas, una de 3000 toesas (1 toesa = 1,946 metros) y otra de una legua castellana (1 legua castellana = 5572,7 metros) –lo cual da una idea de la magnitud del ámbito representado– es la porción de Vega que rodean de este a oeste las últimas estribaciones de Sierra Nevada, Sierra de Alfacar, Sierra de Cogollos y Sierra Elvira. El corazón de la imagen es una meseta salpicada de pequeñas poblaciones que tiene a Granada en el extremo oriental y a la localidad de Atarfe –la de mayor tamaño entre las de su escala– en el occidental²⁰¹. En este caso pierde interés la estructura interna de Granada en favor de la de las poblaciones ubicadas dentro del marco de la representación. Así, frente a la planta

200 Francisco de Paula Valladar, “El río Darro en la ciudad. El revés del Zacatín”, *La Alhambra*, 1900, pp. 132-134; 156-161 y 182-184 vta. Vid. Cristina Viñes Millet, *op. cit.*, p. 174.

201 Hay que recordar aquí que muy cerca de la localidad de Atarfe, en la misma falda de Sierra Elvira, se ubicó varios siglos antes Medina Elvira, ciudad hispano-musulmana, capital de la cora homónima durante el Califato de Córdoba, destruida en torno al año 1010, a la par que se desintegraba el reino omeya.

esquemática de la capital, hubo intención de representar ciertos rasgos de la fisonomía de los principales núcleos de población: Maracena, Albolote, Atarfe, Pinos Puente, Peligros, Pulianas, Pulianillas, Jun, El Fargue, Víznar, Alfacar, Nívar, Gúevejar, Calicasas y Caparacena. También se dibujaron cortijos y ventorrillos. Precisamente hoy, a escala territorial, Granada no se contempla sin ese amplio cinturón de poblaciones, entre las que se encuentran las señaladas en este plano, que componen su área metropolitana²⁰².



Figura 1.077: Plano de la Vega realizado por los ingenieros militares franceses durante la ocupación de Granada, c. 1811.

En este tipo de representaciones a gran escala, los aspectos interesantes desde la perspectiva militar son muy concretos: la red de caminos y los pasos (collados de montañas y puentes, por ejemplo), los cursos y embalses de agua, las masas forestales, las fortificaciones y las ciudades. En este caso, el relieve está representado con especial intensidad y obsesión. Esto en cierto modo contrasta con la escasa toponimia que designa las cumbres; sólo algunas de ellas –las de mayor importancia a nivel estratégico– fueron rotuladas por los cartógrafos franceses. Este es el caso del risco situado en el límite norte de la representación: *Montagne de Cogollos*.

No pueden dejar de mencionarse las sorprendentes cualidades estéticas de numerosos mapas y planos ejecutados durante la Guerra de la Independencia: su cuidada composición y el empleo de diferentes efectos plásticos del gusto de la época. Se trataba, ante todo, de evocar suficientemente un territorio desconocido por las tropas, para lo cual, la cartografía militar francesa recurrió a la pintura, y, en particular, a la pintura paisajista. Así pues la calidad de estas representaciones hay que ponerla en relación con la sólida formación artística de

²⁰² Este planteamiento es el que se recogió en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (P.O.T.A.U.G) aprobado en 1999 y que vino a recuperar un enfoque territorial de la ciudad no contemplado en el anterior Plan General de Ordenación Urbana de Granada de 1985.

la mayoría de los ingenieros geógrafos que trabajaron en España²⁰³. La amplia colección de planos urbanos de ciudades españolas (Madrid, Zaragoza, Tarragona, Badajoz, Burgos, etc.) levantados por las tropas francesas durante la guerra de la Independencia sirvieron años después para ilustrar las crónicas bélicas y también para decorar otras obras cartográficas más generales.

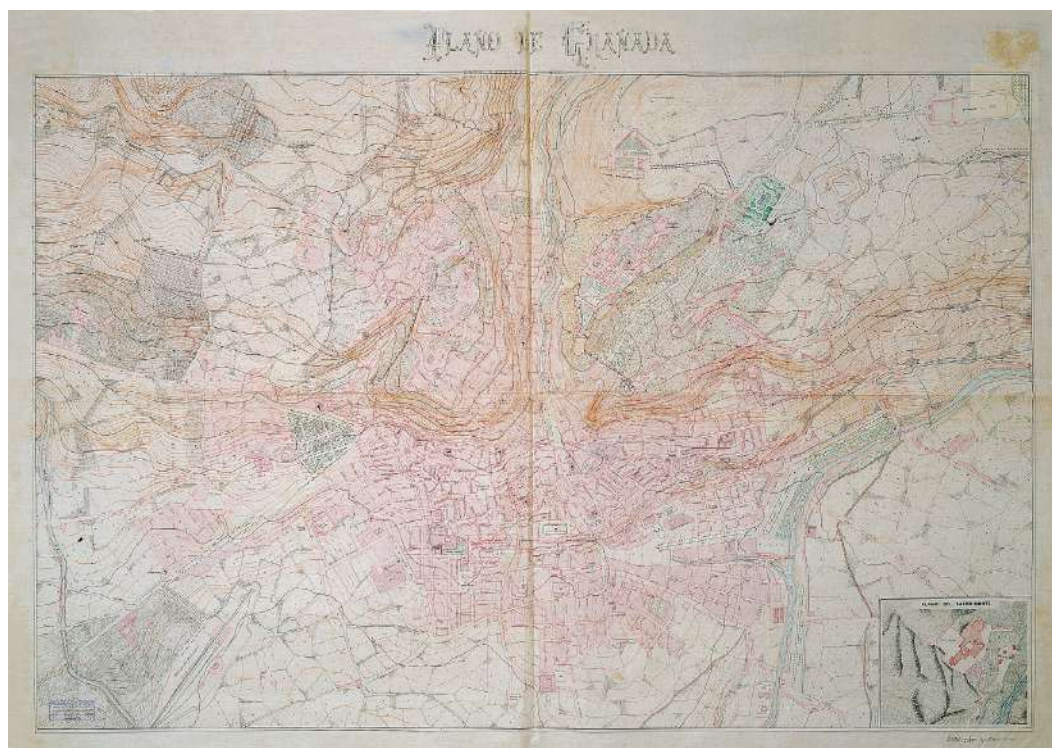


Figura 1.078: Cuerpo de Estado Mayor, PLANO DE GRANADA, 1887.

Sin duda, el episodio napoleónico es el más relevante en cuanto a cartografía militar en la historia de la imagen de Granada, pero no el único. En un salto temporal de más de siete décadas, hay que relacionar igualmente, aunque sea de modo sucinto, la proliferación de mapas militares que se registra en la década de 1880. Ligados al proceso de modernización del ejército en las últimas décadas del siglo, tienen que ver seguramente con la condición de cabeza de región militar que Granada siguió conservando incluso hasta la gran reorganización post-franquista del ejército. Este conjunto de mapas y planos, que carece aún de una catalogación que pueda considerarse definitiva, fue realizado por los topógrafos e ingenieros de Estado Mayor, una verdadera élite científica dentro de las fuerzas armadas. De entre los ejemplos

203 Sin ir más lejos, el ingeniero geógrafo francés Bayard, miembro del Bureau topographique de l'Armée d'Espagne que fue capturado como prisionero poco tiempo después de haber comenzado sus trabajos topográficos en España, se salvó de la muerte gracias a su talento como pintor. El propio Auguste Chabrier, jefe del Bureau, había trabajado como dibujante en la década de 1790. En Juan Carlos Castañón y Jean-Yves Puyo, *op. cit.*, p. 79.

conocidos y citados por Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, destacan los dos fechados en 1887 y realizados por el mencionado Cuerpo con los títulos de *PLANO DE GRANADA* y *PLANO DE GRANADA Y SUS ALREDEDORES*, así como el *Plano de Granada*, elaborado en el mismo año que los anteriores, por los oficiales Sebastián de la Torre y Juan Cortázar, tratándose éste de la primera representación de curvas de nivel en el interior del casco urbano. Sebastián de la Torre había sido, junto con el también oficial del Estado Mayor, José de Alcántara, el director en 1868 de una campaña planimétrica en Granada de la que todavía se conservan un croquis de triangulación a escala 1:100.000, conocido como *Plano de reunión*, así como un *Plano de Granada*, a escala 1:10.000 compuesto por 15 hojas, en el que aparece representado, además del casco urbano de Granada, el entramado de otras poblaciones cercanas. A ellos hay que añadir otros dos planos realizados también en 1887: el *Plano de Granada y sus inmediaciones*, obra de Enrique Cotta y Manuel Agar, y el *Plano de Granada. Curvas del casco urbano de la población*, del mismo Enrique Cotta en solitario, que presenta el interés de ser la primera imagen altimétrica de Granada. Rasgo común de todos ellos es, además de una notable exactitud, el interés por representar al casco urbano de Granada en la relación con su territorio rural circundante, ofreciendo así una imagen premonitoria de lo que tan sólo algunos años después constituiría el primer atisbo de área metropolitana con el boom del azúcar, la red de refinerías azucareras y la creación de la red de tranvías, de todo lo cual se hablará más adelante.

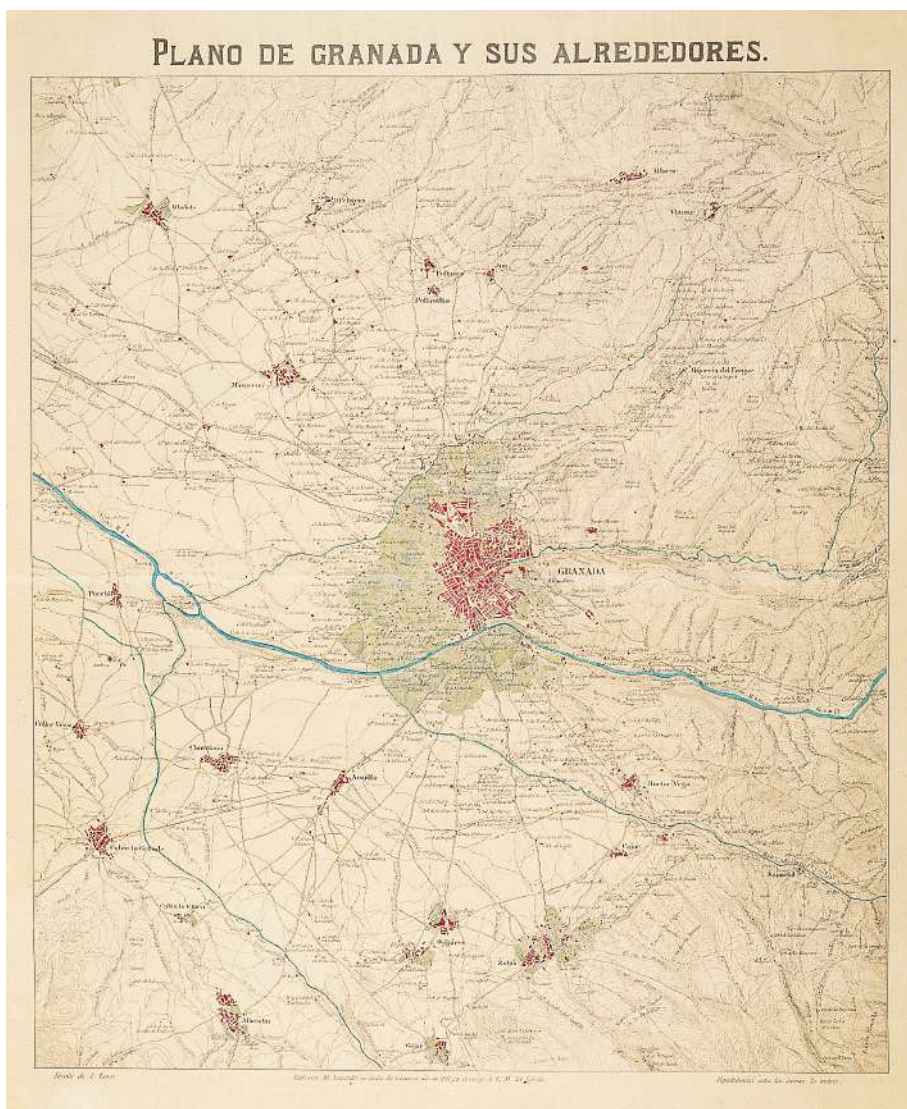


Figura 1.079: Cuerpo de Estado Mayor, PLANO DE GRANADA Y SUS ALREDEDORES, 1887.

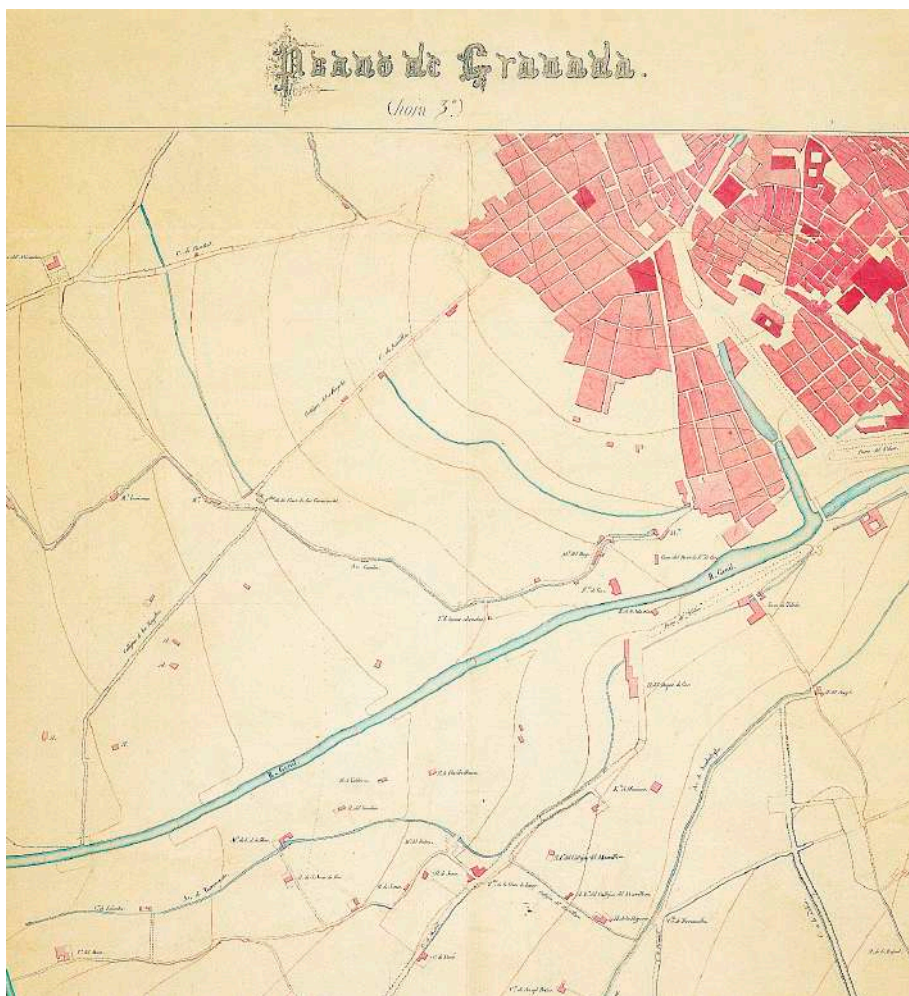


Figura 1.080: Sebastián de la Torre y Juan Cortázar, *Plano de Granada* (hoja nº 3), 1887.

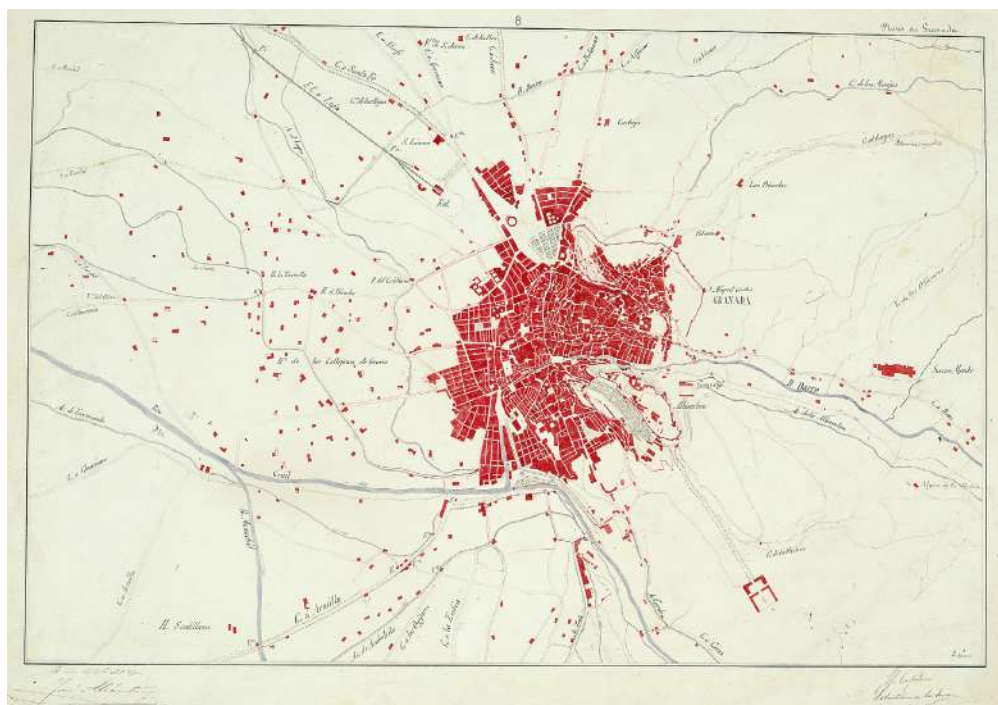


Figura 1.081: Sebastián de la Torre y José de Alcántara, *Plano de Granada* (hoja nº 8), 1868.

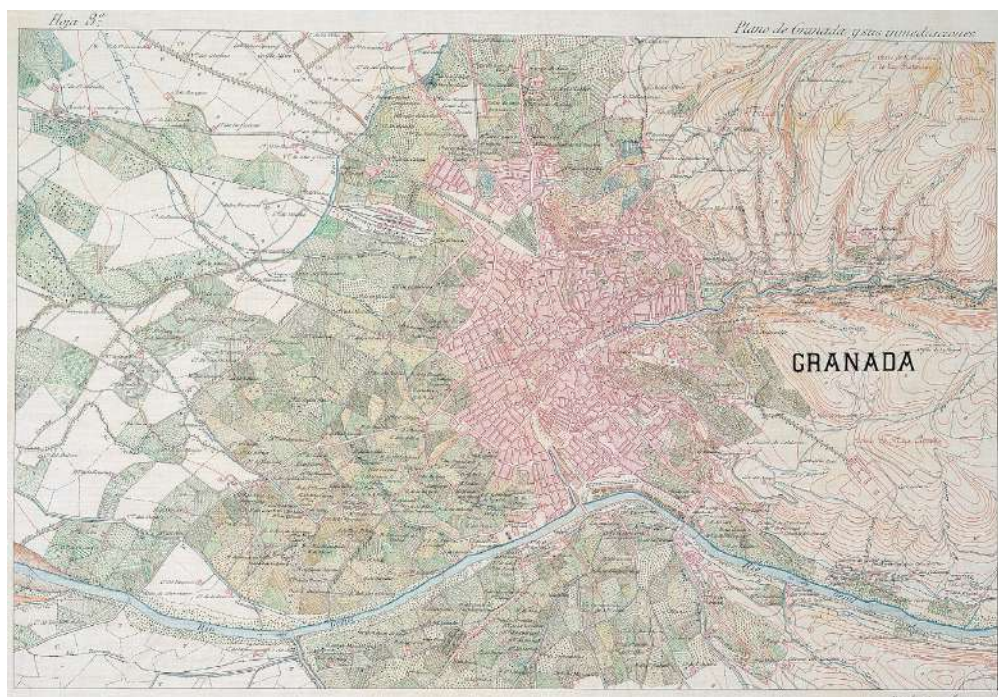


Figura 1.082: Enrique Cotta y Manuel Agar, *Plano de Granada y sus inmediaciones* (hoja nº 8), 1887.



Figura 1.083: Enrique Cotta, *Plano de Granada. Curvas del casco urbano de la población*, 1887.

LA GRANADA QUE PUDO SER. MAPAS Y PLANOS COMO HERRAMIENTA PARA LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA (II)

Entre Francisco Dalmau y José Contreras: planos de Granada en la primera mitad 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 ciudades españolas), lentamente y con grandes dificultades la ciudad retomó el pulso propio de la época en prácticamente todas las facetas de la vida urbana, incluida la que principalmente nos ocupa en el presente trabajo.

A lo largo del siglo XIX Granada no es ajena a ese hecho general que se puede detectar en la historia visual de la mayor parte de las ciudades europeas y americanas: un proceso de creciente aumento cuantitativo y, al mismo tiempo, diferenciación cualitativa y de géneros de las imágenes de la ciudad. Se trata de un fenómeno nada sorprendente, en cuanto que resulta coherente con el advenimiento de una cultura urbana moderna en la que el consumo de imágenes se multiplica de manera exponencial y a los tradicionales usos (celebrativo, religioso, político, militar, etc.) de la cartografía urbana vienen a añadirse –sin que desaparezcan los primeros– otros nuevos. No se trata sólo de la finalidad estrictamente científica, ya presente en muchos de los planos urbanos generados desde el pensamiento de las Luces, sino sobre todo de tres nuevas líneas de generación de imágenes urbanas que en poco tiempo van a adquirir un predominio aplastante.

La primera de ellas tiene que ver con la nueva utilidad de una cartografía urbana exacta en el marco de las grandes transformaciones modernizadoras que muchas ciudades sufrirán a lo largo de la centuria: se trata, pues, de planos que, como se verá más abajo con el plano de Granada de José Contreras de 1853, están concebidos ya no sólo para reflejar una realidad existente sino para servir de instrumento de transformación de esa realidad y de herramienta de trabajo en los cada vez más complejos procesos de carácter económico y social que afectan a la ciudad y al territorio (y de los que planos catastrales constituyen el más claro, aunque no único, ejemplo).

La segunda se refiere a la difusión de la imagen de la ciudad a nivel de cultura de masas, incluyendo la creciente presencia de imágenes ligadas al nuevo fenómeno del turismo: hablamos, entonces, de vistas de ciudades de amplia difusión popular y sobre todo tipo de soportes (incluyendo objetos domésticos de los cada vez más profusos ajueres de los hogares de las clases medias), o de planos concebidos y diseñados directamente para su uso turístico (ya sea como objetos individuales o bien como parte de ese otro fenómeno de alcance global que es la difusión de las guías turísticas).

Por último, la tercera de estas grandes líneas tiene que ver con el surgimiento y desarrollo en las primeras décadas del XIX de la idea de “patrimonio”, del creciente valor de la historia y la memoria y de la consiguiente valoración de los restos del pasado, incluyendo las propias ciudades tradicionales que estaban a punto de ser objeto de fuertes procesos de transformación.

Si, como señala Dominique Poulot²⁰⁴, la idea misma de “patrimonio” sólo puede surgir en el momento en el que la historia deja de fluir inadvertidamente y comienza a desaparecer de manera acelerada ante los ojos asombrados de toda una generación²⁰⁵, se comprende fácilmente la proliferación de imágenes urbanas (incluyendo cartografías tendentes a congelar la imagen histórica de las ciudades o incluso a reconstruir su hipotético pasado) de tinte histórico-nostálgico que pretenden preservar aunque sólo sea visualmente ese pasado que se sabe ya condenado²⁰⁶. Por supuesto, esta línea es, en gran medida, inseparable de la anterior, ya que se relaciona estrechamente con el fenómeno de los viajes y con la transición del “viajero” tradicional al “turista” moderno. Las imágenes urbanas, incluyendo en algunos casos planos de Granada o de la Alhambra, que proliferaron durante el Romanticismo de mano de pintores y grabadores que, en cierta forma, eran los sucesores de los *vedutistas* del siglo XVIII, tuvieron un ámbito privilegiado en la gran literatura de viajes artísticos de personajes como Swinburne, Owen Jones, Girault de Prangey, Richard Ford, el barón Taylor, Gustave Doré, David Roberts, Francisco Javier Parcerisa o J.F. Lewis.



Figura 1.084: Girault de Prangey, *Camino de la Fuente del Avellano (Alrededores de Granada)*, c. 1850.

204 Dominique Poulot, “Naissance du monument historique”, *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 23, 1985, p. 448. Vid. además, del mismo autor, *Musée, nation, patrimoine, 1789-1815*, Paris, Gallimard, 1997, así como la obra fundamental de Françoise Choay, *Allégorie du Patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.

205 Ninguna ilustración mejor de este proceso que 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'u mortel” (ed. cast. Las Flores del Mal, ed. bilingüe a cargo de Antonio López Castellón, Madrid, Abada editores, 2014, p. 384).

206 Un sentimiento que expresaría de manera transparente el poeta catalán Pablo Piferrer al explicar en 1839 el sentido de la gran compilación del pasado histórico español que fue la colección *Recuerdos y Bellezas de España*: “En los restos del lujo y poder de los antiguos mostremos lo que fuimos para ocultar y consolamos de lo que somos” (Pablo Piferrer, “Introducción” al volumen *Cataluña*, de la serie *Recuerdos y Bellezas de España*, Barcelona, Imprenta de Joaquín Verdaguer, 1839, p. 8).

Los aspectos relacionados con el hecho de convertirse la ciudad en objetivo de visitas turísticas resultan especialmente relevantes para el caso de Granada, ya que tienen que ver con la compleja cuestión del orientalismo decimonónico y de la función de la Alhambra en su concreción, algo que dará origen en Granada a una serie cartográfica bastante específica y que será tratado en un capítulo aparte de este trabajo.

Hay que añadir a todo ello el hecho de que no sólo se diversifican las funciones de las imágenes urbanas, sino que también lo hacen los propios soportes que las transmiten. Al lado de la pintura o del gran grabado calcográfico que había vehiculado las visiones de la ciudad de Vico o de Dalmau –y que continuará teniendo vigencia durante largo tiempo–, la eclosión de nuevas técnicas industriales mucho más baratas de reproducción de la imagen hará posible un grado mucho más amplio de difusión de las mismas en publicaciones sintomáticas de la velocidad de circulación de la nueva era: guías de viajes, periódicos, carteles, etc. Del mismo modo, aunque no se trate de un producto cartográfico en sentido estricto, no se puede dejar de reseñar lo que supone a todos los niveles la aparición y desarrollo de la fotografía y de su subgénero específico de la fotografía urbana. Granada 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 s. XVIII) aportó novedosas 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 litógrafo y arquitecto francés Alfred Guesdon, en cuya célebre obra dedicada a España (*L'Espagne à vol d'oiseau*, 1853) fueron precisamente incluidas dos perspectivas diferentes de Granada desde sendos puntos de vista elevados.



Figura 1.085: Granada. Vista tomada desde el Generalife, c. 1890.

Por último, otra gran cuestión a tener en cuenta, que será desarrollada más adelante, es cómo para el caso de Granada se comprueba con claridad hasta qué punto una buena parte de la cartografía del siglo XIX no es “sólo” una cartografía representativa, exacta y de base científica sino que es, sobre todo, una cartografía al servicio del Estado²⁰⁷.



Figura 1.086: Alfred Guesdon, *Granada*. Vista tomada desde encima de la Plaza de Toros, c. 1853.



Figura 1.087: Alfred Guesdon, *Granada*. Vista tomada desde encima del Generalife, c. 1853.

207 Francisc Nadal y Luis Urteaga, “Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX”, *Geo-Crítica*, 88, 1990, pp. 7-93.

Es cierto que la cartografía había sido desde siempre un asunto de interés para los gobernantes; baste con recordar la ya comentada participación de las monarquías europeas del Renacimiento en la producción y difusión de costosos proyectos cartográficos, sobre todo aquéllos en los que se exhibían sus posesiones, y que este mecenazgo no fue tanto un rasgo cultural propio de la época como una actividad política. Pero es, no obstante, en el siglo XIX cuando, a tenor de las nuevas exigencias de conocimiento de los Estados contemporáneos –en proceso de consolidación–, se produce el gran cambio cualitativo y cuantitativo de la cartografía territorial y urbana.

El siglo XIX fue la etapa de las grandes y ambiciosas iniciativas y empresas estatales, también en lo que a la cartografía se refiere. Muchos de los proyectos cartográficos que se habían gestado en la Ilustración fueron en estas fechas definitivamente acometidos por los Estados, quienes tuvieron que realizar, en la mayoría de los casos, esfuerzos de carácter organizativo y presupuestario sin parangón en siglos anteriores. En este sentido, los principales hitos de la cartografía decimonónica son los mapas topográficos nacionales, emprendidos entonces por la mayoría de los Estados europeos (salvo Grecia, Turquía y los Estados de los Balcanes) y de cuya realización se ocuparon durante décadas diversas instituciones gubernamentales. Conviene recordar, sin embargo, que Francia ya había conseguido completar su mapa topográfico nacional en 1793: el célebre “Mapa de la Academia” o “Mapa Cassini” –Cassini era el nombre familiar de los directores del levantamiento topográfico–, aunque esta representación a escala 1:86.400 apoyada sobre red geodésica de 440 puntos fuera desde muy pronto objeto de las críticas, dada su escasez de detalles planimétricos y su debilidad en la representación del relieve²⁰⁸.

Esta cartografía decimonónica de iniciativa estatal se fue convirtiendo cada vez más en una actividad a cargo de instituciones o cuerpos de funcionarios especializados, creados de forma desigual y con dificultades a lo largo del siglo, pero regulados por una reglamentación administrativa y caracterizados finalmente por modos de funcionamiento estrictamente científicos. Aunque, del mismo modo, es claro que este tipo de producción cartográfica iba a depender no sólo de criterios científicos sino de las necesidades político-administrativas y, por supuesto, de las posibilidades económicas de cada país. Los mapas topográficos nacionales y los planos geométricos de poblaciones, como herramientas indispensables para las reformas de las Administraciones públicas, se convierten pues en objetivos primordiales.

En este contexto, la política cartográfica en España, de acuerdo con las nuevas exigencias del Estado contemporáneo en materia de control y normalización –sobre todo a partir de 1820–, implicó, a veces incluso en proyectos cartográficos conjuntos, tanto al ejército (geodestas, ingenieros militares y oficiales de Estado Mayor), como a la administración central (corporaciones técnico-profesionales que culminaron en el organismo cartográfico de referencia: el Instituto Geográfico), como a la propia administración municipal, que con el desarrollo de la urbanística vio crecer sus posibilidades de proyección de la forma urbana.

208 Marc Duranthon, *La carte de France: son histoire 1678-1978*, Paris, Institut Geographique National, 1978.

Entrando ya concretamente en el desarrollo de la imagen cartográfica de Granada en la primera mitad del XIX, el primer hecho que llama la atención es el reiterado recurso al *Mapa topográfico* de Francisco Dalmau, lo que constituye, desde luego, una prueba indirecta del alto nivel científico que el matemático catalán había logrado a finales de la anterior centuria. Es significativo el hecho de que en 1831 se realizara una actualización de su plano de Granada, dando como resultado una nueva versión grabada del mismo, con similares dimensiones y escala que la primera (1030 x 620 mm y 1:4.000). En la cartela incluida en su margen inferior se hacía explícita esta tarea de actualización: “El presente Mapa se halla arreglado al estado de Granada en 1831 y para ello se han hecho las innovaciones siguientes”.

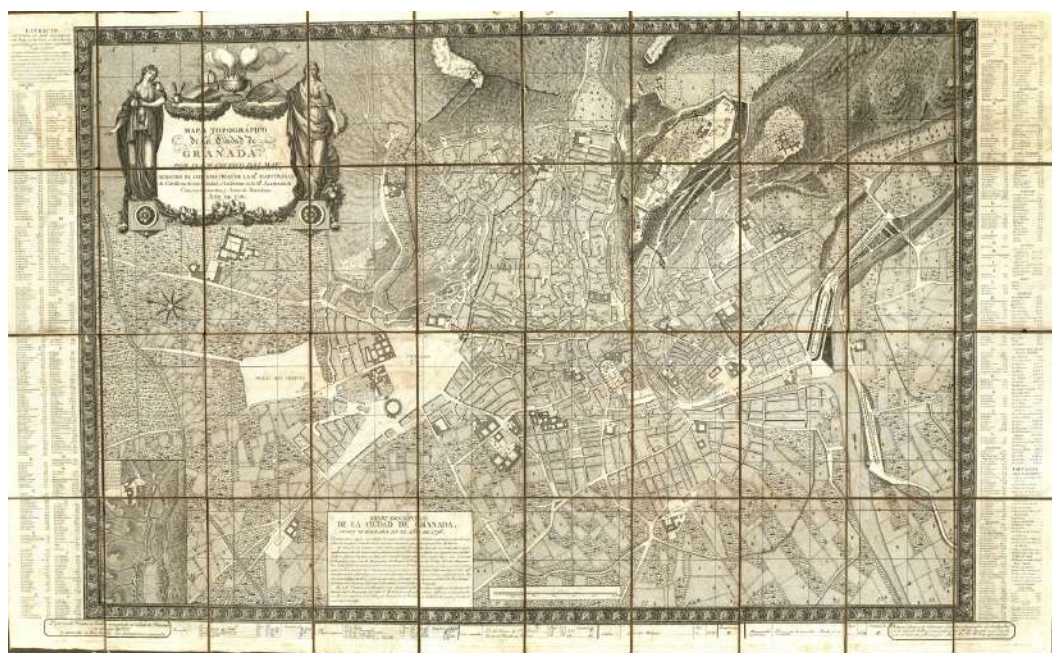


Figura 1.088: Francisco Dalmau, *MAPA TOPOGRÁFICO* de la Ciudad de GRANADA, versión actualizada y grabada de 1831.

Así, en esta nueva edición del plano de Dalmau quedaron registradas –en el dibujo y en la leyenda– las reformas acometidas en la ciudad durante el periodo de la dominación napoleónica y en los años inmediatamente posteriores: el nuevo teatro de la plaza del Campillo, las modificaciones en el castillo de Bibataubín, las escasas viviendas erigidas en el barrio de San Lázaro y en la plaza de Gracia, los paseos de tipo salón en ambas márgenes del Genil, en las llamadas “Eras de Cristo”, en la Alhambra y en la “Carrera de Darro y Aljibillo”, así como algunas fuentes situadas en los paseos arreglados.

Mención aparte merece el hecho de que la segunda versión grabada del plano de Dalmau sea el primer documento cartográfico que dejó constancia en su leyenda de los “Monumentos destruidos”, lo que lo emparenta con las preocupaciones de orden patrimonial antes mencionadas. Aunque a lo largo de todo el siglo XIX la demolición de edificios históricos

se convirtió en una práctica frecuente en los planes de reforma urbana, y Granada se vio duramente afectada por estos procesos, el nuevo grabado sólo reflejó el por entonces reciente derribo de “El arco de la muralla Arabe en el Campillo” o Puerta de Bibataubín (1807-1808). El acontecimiento también se plasmó en la planta de la ciudad, donde se trazaron con línea discontinua las huellas del mencionado monumento, como ya se hiciera con el resto de murallas que habían desaparecido hasta la fecha en la que fue la primera versión grabada del plano de Dalmau. Pudiera haber sido ésta una llamada de atención sobre la destrucción del patrimonio, aunque la idea contrasta con la realidad de las gravísimas pérdidas que sufrió la arquitectura granadina durante el resto del siglo²⁰⁹.

En las primeras décadas del siglo XIX, muchos de los trabajos realizados por cartógrafos e ingenieros militares españoles y franceses recibieron el influjo de Dalmau. Podemos encuadrar aquí la obra cartográfica realizada en Granada por el anteriormente mencionado, intelectual y político francés Alexandre Laborde. El *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* es un libro en cuatro volúmenes –publicados en 1806, 1810, 1812 y 1820, respectivamente– que vio la luz con la ayuda del rey de España y del Gobierno francés y en el que participó un amplio equipo de artistas y dibujantes. Entre estos últimos, eran figuras sobresalientes en su campo Jacques Moulinier, François Ligier, Jean-Lubin Vauzelle o Constant Bourgeois.

El *PLANO GENERAL de GRANADA* es uno de los 349 grabados que componen esta obra pionera en su género. El hecho de que el título del plano aparezca en la cartela, además de en español, en francés y en inglés es un indicativo del extenso y variado público hacia el cual Laborde enfocó su magna obra, en total sintonía con el espíritu ilustrado de la época. A ello responde también la publicación del trabajo en versión española e, incluso, la existencia de una edición parcial en alemán; así como la propaganda que la prensa hizo del proyecto. Todo ello anunciaba, ya a comienzos del siglo, el impacto y la profusión que la literatura de viajes iba a tener a lo largo de la centuria.

Otro aspecto a destacar es el valor documental del *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* que, desde la perspectiva actual, constituye un catálogo del patrimonio histórico de la España de la época. Si bien no puede obviarse que, en muchos casos, las ilustraciones y los textos exaltan intencionadamente la dimensión más pintoresca de los monumentos y de los paisajes urbanos y naturales, ni tampoco que la historia y el arte antiguos tienen, dentro de la obra, un peso mayor que los pertenecientes al medievo, dada la predilección de Laborde por la arquitectura e ingeniería clásicas.

Finalmente, del *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* hay que mencionar su influencia para la incorporación definitiva de España en las rutas de los viajeros eruditos y para la consolidación de los estereotipos románticos que situaron a la Península como lugar de encuentro entre Oriente y Occidente; una cuestión ésta que será tratada de manera específica

209 Conviene recordar que la primera Ley de Conservación de Monumentos Histórico Artísticos es de 1915. Un estudio sobre la destrucción del patrimonio arquitectónico en la Granada decimonónica en Juan Manuel Barrios Rozúa, *Reforma urbana y destrucción del patrimonio histórico en Granada. Ciudad y Desamortización*, Granada, Universidad de Granada, 1998.

en un capítulo próximo.

Por lo que se refiere al *PLANO GENERAL de GRANADA*, tal y como se sugería unos párrafos atrás, éste no era más que una reproducción del mapa de Dalmau realizada entre 1803 y 1806. Su escala numérica es aproximadamente 1:7.000, representada mediante una escala gráfica de 600 varras (varas). Por lo demás, el grabado no incorporó novedad alguna con respecto al original de Dalmau –dada la proximidad de ambos planos en el tiempo– incluso mantiene su peculiar orientación. No obstante, cabe destacar la buena calidad del grafismo: el empleo del rayado sencillo en las manzanas y del doble en los edificios singulares así como la exhaustiva representación de las colinas más elevadas a través de líneas normales.

También sobre el plano y empleando para ello letras y números, Laborde dejó constancia de los principales espacios públicos (como la plaza Bib-Rambla, el Campillo o el Triunfo) y de algunos de los edificios más relevantes. No puede decirse que Laborde fuera exhaustivo en esta tarea, si bien lo más probablemente es que tampoco tuviera nunca la intención de serlo. En sintonía con el carácter ya definido del *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, los edificios destacados en el plano son básicamente los de uso religioso; a ellos hay que sumar los restos de murallas y puertas árabes, la Alhambra y la plaza de toros. En la misma línea, los topónimos rotulados fueron, además del de Granada, los de los característicos barrios del *Albaicín* y la *Antequerula* (Antequeruela).

En 1831 –el mismo año que veía la luz la segunda versión grabada del *mapa* de Dalmau–, terminaba su *PLANO DE GRANADA* el ingeniero geógrafo francés Alexis Donnet²¹⁰. Esta imagen refleja igualmente la influencia del trabajo de Dalmau, sobre todo por lo que respecta a su grafismo. No obstante, el plano presentó aportaciones novedosas para su tiempo. Se trata del primero de la ciudad orientado con el norte hacia arriba (el de Dalmau, en cambio, tiene una inclinación aproximada de 75° en sentido antihorario). A escala 1:20.000, presenta en su margen inferior una escala gráfica en varas castellanas, otra en toesas francesas y una última en metros²¹¹. A pesar de tratarse de una imagen menos completa que la de Dalmau, apreciable especialmente en la representación del paisaje circundante y del relieve, destaca el interés con el que Donnet representó la hidrografía y la red de caminos que salían de la ciudad –como no podía ser de otra manera, tratándose de un cartógrafo militar. El ingeniero incluyó también una muy escueta relación de lugares y edificios notables, situada en el margen derecho del plano y encabezada con el título “EXPLICACION Granada”.

210 Alexis Donnet (c. 1782-c. 1867), ingeniero geógrafo francés autor de diversos trabajos cartográficos entre los que se encuentra una reducción del primer mapa topográfico nacional de Francia (la Bibliothèque Nationale de France conserva una abundante representación de su trabajo cartográfico, accesible on line en la web Gallica). Es, además, autor de una obra escrita publicada en 1821 con el título de *Architectonographie des théâtres de Paris, ou Parallèle historique et critique de ces édifices considérés sous le rapport de l'architecture et de la décoration*.

211 La Asamblea Nacional francesa adoptó el metro como unidad de medida en 1795. En 1803 hay testimonio de su utilización en España, pero la adopción definitiva se produjo en 1849 con la Ley de Unificación de Pesas y Medidas. Aun así, la implantación definitiva no llegó hasta la firma (junto con 16 países más) de la *Convention du Mètre* en 1875.



Figura 1.089: Alexandre Laborde, *PLANO GENERAL de GRANADA*, incluido en la obra *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, 1806-1820.

A pesar de que, como se ha dicho anteriormente, el plano estaba finalizado en 1831, en España no llegó a publicarse hasta finales de la década de 1840 cuando, junto a otros planos de ciudades españolas realizados por el propio Donnet, fueron incluidos como ilustraciones en el célebre *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*²¹², una fuente de conocimiento imprescindible sobre las ciudades españolas en la primera mitad del siglo XIX. Esta obra fue una iniciativa del magistrado y político español, Pascual Madoz²¹³, con el objeto, según él mismo expresaba en la dedicatoria, “de que se conozca lo que vale y lo que puede la magnánima *nacion Española*”.

212 Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, diversos impresores según los distintos volúmenes, 1846-1850.

213 Pascual Madoz (1806-1870), al inicio de su carrera y por cuestiones ideológicas, estuvo exiliado en París donde estudió geografía y estadística. Precisamente se encontraba en Francia cuando Donnet terminó sus planos de ciudades de la Península Ibérica. Dos años después regresó para ponerse al frente de las oficinas del *Diccionario Geográfico Universal* en Barcelona. Poco tiempo después, en torno a 1835, comenzó su obra más ambiciosa y conocida, el *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. A partir de aquel momento su carrera política fue en ascenso llegando a ser Ministro de Hacienda y Presidente de las Cortes. Sobre la figura de Pascual Madoz y su obra, vid. Francisco Javier Paredes Alonso, *Pascual Madoz (1805-1870): libertad y progreso monarquía isabelina*, Barañáin, Eunsa, 1991; Guillermo Morales et al. (ed.), *Pascual Madoz (1805-1870): un político transformador del territorio. Homenaje en el bicentenario de su nacimiento*, Madrid, Instituto Pascual Madoz del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente-Universidad Carlos III, 2005.

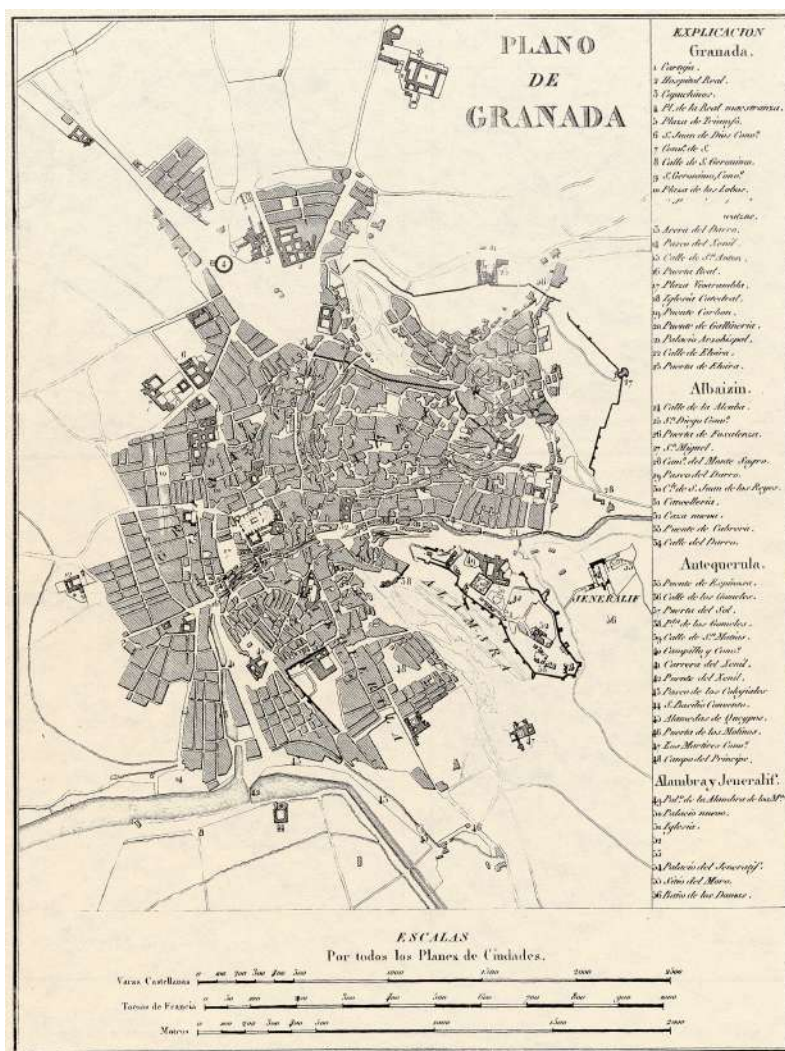


Figura 1.090: Alexis Donnet, *PLANO DE GRANADA*, 1831. Versión publicada en el volumen octavo del *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar* de Pascual Madoz, 1846-1850.

La planta de Granada dibujada por Donnet y una descripción pormenorizada de la ciudad están recogidas en el octavo volumen de los dieciséis que componen el *Diccionario Geográfico...* Madoz hizo una descripción de sus condiciones geográficas, sus barrios, calles, plazas, paseos, edificios públicos (ayuntamiento, cárceles, cementerio y “teatro de Sebastiani”), edificios de la beneficencia (incluido el Monte de Piedad), iglesias, ermitas y conventos, sin prescindir de los que ya entonces habían sido suprimidos. Prestó especial atención a un grupo reducido de edificios que, bajo el epígrafe de “monumentos”, reunía a la puerta de las Granadas y los bosques de la Alhambra, el Pilar de Carlos V, la *puerta judiciaria*, la puerta del Vino, la plaza de los Aljibes, el Palacio de Carlos V, la Alhambra (o palacio árabe), el Generalife, el Campo de los Mártires y las Torres Bermejas. Incluyó, además, esclarecedores comentarios acerca de

las actividades de la ciudad. Ensalzó la riqueza de los productos agrícolas de la Vega, de los cuales puntualizaba que “abundan en tanto grado que no solamente bastan para el consumo de la ciudad, sino que sobran para la exportación [...] para Málaga y pueblos de Levante”. De la industria, en cambio, afirmó rotundamente que “[Granada] en otro tiempo centro de actividad industrial [...] errores administrativos y calamidades imprevistas cortaron el vuelo de la industria granadina y privaron al pueblo de sus beneficios”. Igualmente revelador es su comentario acerca del comercio: “el de Granada pudiera ser muy activo [...] pero la falta de puentes y caminos y la imperfección de medios de transporte, estancan los frutos, los abaratan y deterioran y abruman a los cosecheros con la abundancia misma. El gobierno ha comprendido que uno de los medios más eficaces de dar algún impulso al abatido comercio de Granada, es la apertura de un camino sólido que conduzca a las playas de Motril y facilite con la costa las comunicaciones...”. Respecto al carácter alentador de las palabras de Madoz acerca de la toma de conciencia por parte de la administración del problema de la conexión con la costa, hay que decir que, pese a todo, éste ha sido uno de los eternos caballos de batalla de la ciudad.

Para la realización de tan amplia obra, Madoz contó con numerosos ayudantes, entre ellos el que poco después se convertiría en una de las figuras señeras de la cartografía española del XIX, el ingeniero geógrafo jienense Francisco Coello²¹⁴. A él se deben los primeros mapas catastrales por masas de cultivo de buena parte de España, como veremos más adelante. Tras su primera colaboración con Madoz en el *Diccionario Geográfico...* y dada la afinidad de sus ideas –los dos militaban en las filas del liberalismo progresista–, Madoz y Coello se embarcaron conjuntamente en el proyecto del *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*²¹⁵. La funcionalidad del *Atlas* y su consiguiente valía para los órganos de gobierno residirían, en gran parte, en la decisión de estructurar la obra por provincias, en lo que a España se refiere, y hacer destacar mediante colores tanto los límites provinciales como los de los partidos judiciales²¹⁶. La obra también destacó en su momento por su riguroso sistema científico, sus cualidades gráficas (similares a las de los planos que se hacían en Europa), por la calidad en

214 Francisco Coello de Portugal y Quesada (1822-1898) ingeniero militar, cartógrafo y geógrafo español. Fue una de las principales figuras de la geodesia y la cartografía en la España del siglo XIX. Fue miembro de la Comisión de Estadística, de la Real Academia de la Historia y de la Real Sociedad Geográfica. Fue el artífice del proyecto de un catastro parcelario vinculado a la formación del Mapa Topográfico Nacional. Sobre la figura de Francisco Coello y su obra, *vid.* José Gómez Pérez, “El geógrafo don Francisco Coello de Portugal y Quesada”, *Estudios Geográficos*, 103, pp. 249-308; Salvador Contreras Gila (ed.), *Centenario Francisco Coello (1898-1998)*, número monográfico de *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, XLIV, julio-diciembre 1998; AA.VV., *La nueva cartografía en España. Del siglo XVIII al XX. Centenario de Francisco Coello (Jaén, 1822- Madrid, 1898)*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 1998; José Martín López, *Primer centenario. Francisco Coello, su vida y su obra (1822-1898)*, Madrid, Centro Nacional de Información Geográfica, 1999; Francisco Quirós Linares, “La cartografía de la metrópoli en el Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar (1847-1870), de Francisco Coello. Características, fuentes y colaboradores”, *Eria*, 81, 2010, pp. 63-92.

215 En realidad el trabajo no era un atlas en sentido propio, sino más bien una colección de grabados realizados bajo la dirección de diferentes autores y editados en Madrid entre 1847 y 1870. El primero en editarse fue el de Madrid y el último el de Asturias. La diversidad de los formatos de las láminas hacía, además, que fuera inviable su encuadernación en un volumen.

216 Cuando se acometió el *Atlas*, tanto la división provincial (1833) como la compartimentación en partidos judiciales (1834) eran relativamente recientes, pero tenían gran trascendencia en la vida cotidiana (organización del correo, juzgados, notarías, circunscripciones electorales, etc.). En Francisco Quirós Linares, “La cartografía de la metrópoli en el Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar (1847-1870), de Francisco Coello. Características, fuentes y colaboradores”, *cit.*, pp. 68-69.

la representación del relieve y por el número y la correcta localización de las poblaciones representadas.

No obstante, a pesar del esfuerzo sostenido durante más de dos décadas, el *Atlas* quedó inconcluso, y de las 65 hojas que se habían proyectado, sólo se publicaron 46: 8 con las posesiones del norte de África y las colonias de Ultramar, y 38 de España²¹⁷. Por desgracia, a diferencia de otras ciudades de la provincia como Almunécar y Motril, el plano del casco urbano de Granada no llegó a ejecutarse. De haberse realizado, habría constituido sin duda un hito en la historia de la cartografía de la ciudad.

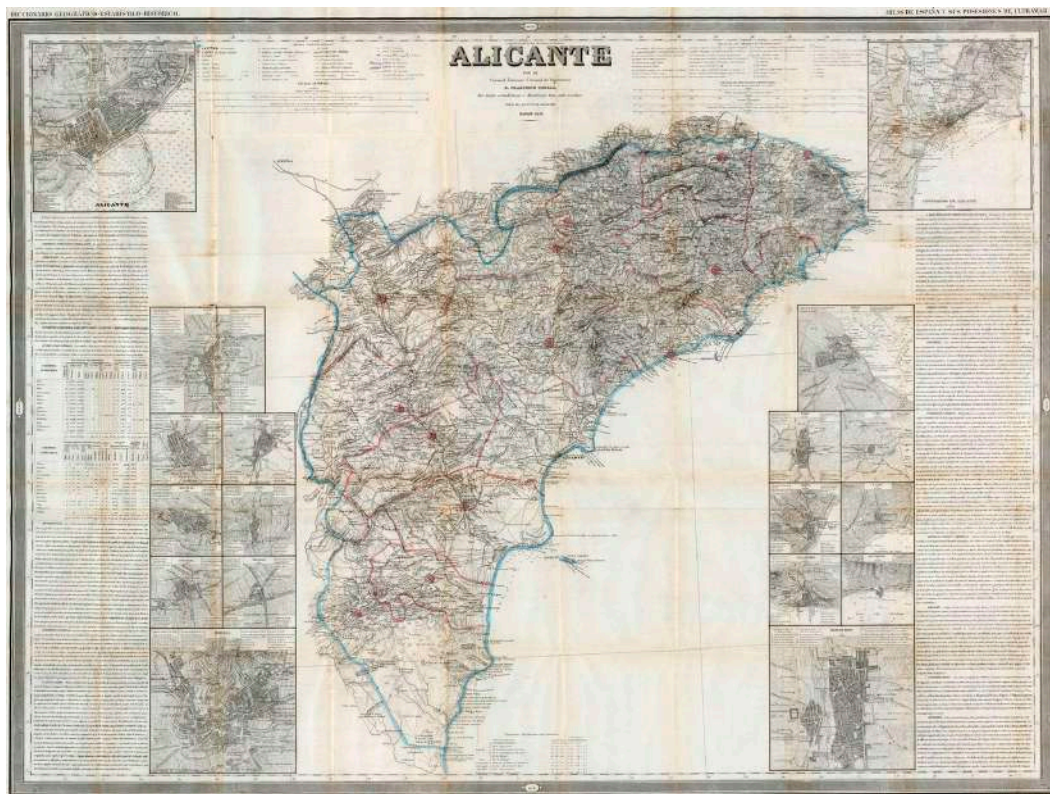


Figura 1.091: Mapa topográfico de la provincia de Alicante en el *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar* de Francisco Coello, 1855. Los mapas topográficos son provinciales a escala 1:200.000 y en ellos figuran además los planos de las ciudades más importantes de cada provincia a escala 1:20.000 o 1:10.000, a excepción de Madrid, representada a 1:5.000.

Es necesario señalar que, a pesar de sus evidentes rasgos de proyecto de alcance estatal, tanto el *Diccionario* como el *Atlas* fueron proyectos privados, si bien es cierto que los dos recibieron durante años apoyo económico del Gobierno. Ambos sirvieron para la difusión de la estructura

217 *Ibid.*, p. 67. Todos los mapas y planos del Atlas de Coello han sido recogidos y reproducidos en Francisco Quirós Linares, *Las ciudades españolas a mediados del siglo XIX*, Valladolid, Ámbito, 1991.

territorial (divisiones judiciales, administrativas, militares y eclesiásticas) del nuevo Estado liberal; el primero lo hizo por escrito y el segundo gráficamente. En cualquier caso, la ayuda del Estado estaba justificada pues la tarea acometida por Madoz y Coello era de interés público y hasta la creación del Instituto Geográfico Nacional, en 1870, la administración pública careció de un organismo cartográfico estable.



Figura 1.092: Planta de la ciudad de Alicante incluida en el Mapa topográfico de la provincia de Alicante del *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar* de Francisco Coello (figura 1.091).

Después de haber aparecido en el *Diccionario Geográfico...*, el plano de Granada de Alexis Donnet pudo verse de nuevo en España en 1857, y otra vez formando parte de un trabajo más amplio. La práctica de cubrir espacios en blanco y ornamentar grandes obras geográficas con pequeños planos de población venía desarrollándose desde hacía tiempo y, a mediados del siglo XIX, se había convertido ya en una técnica más que habitual. En esta línea, el plano de Granada y otros de otras ciudades de la Península Ibérica realizados por Donnet fueron incluidos en la fecha referida como complemento de un Mapa de España y Portugal de grandes dimensiones. El propio título del mapa, situado en el ángulo inferior derecho del mismo, hace referencia a estos levantamientos planimétricos: *Mapa Civil y Militar DE ESPAÑA Y PORTUGAL, CON LA NUEVA Division EN DISTRITOS, Enriquecido de los planes particulares de 34 Ciudades*

y puertos principales; DEDICADO A LAS HEROICAS NACIONES ESPAÑOLA Y PORTUGUESA POR LOS EDITORES DAUTY Y MALO. Después de esto puntualiza: Compuesto De 6 Pliegos y una Hoja de suplemento que contiene los Planes. Y construido sobre las observaciones astronómicas y náuticas mas nuevas, sobre los mas auténticos mapas, y sobre las operaciones géodésicas hechas por los oficiales Españoles, Franceses é Ingleses durante la guerra de la independencia. Por don Alejo Donnet Ingeniero geógrafo Empleado en el Catastro Real de Francia y de la Sociedad de geografía de Paris. Grabado por los hermanos MALO discipulos del Real Depósito de la guerra de Francia.

El mapa de 1857 está formado por seis hojas grabadas de 860 x 610 mm, que perfilan una imagen de la Península Ibérica y las islas Baleares a una escala aproximada de 1:750.000. De acuerdo con las convenciones cartográficas de la época, presenta márgenes graduados, cuadrícula de meridianos y paralelos, líneas normales y sombreados para la representación del relieve y rayado para la simulación de las olas junto a la costa, así como abundante toponimia, detallada red hidrográfica y de caminos, y divisiones administrativas diferenciadas por líneas de color.

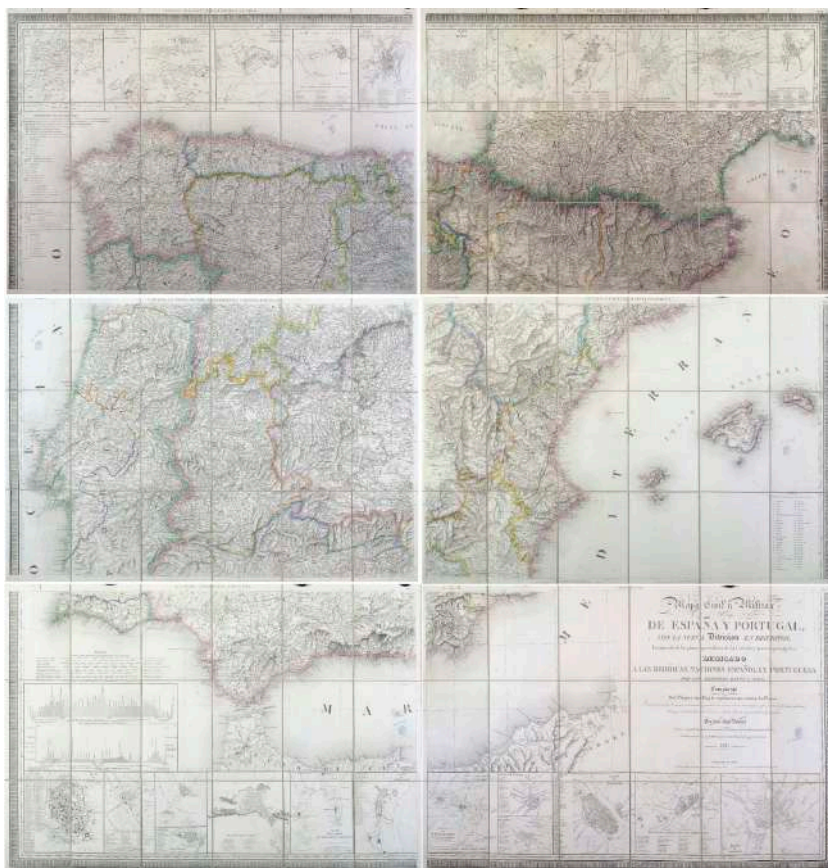


Figura 1.093: Alexis Donnet, *Mapa Civil y Militar DE ESPAÑA Y PORTUGAL, CON LA NUEVA Division EN DISTRITOS...*, 1857. Montaje de la autora realizado con la versión en soporte digital de las 6 hojas que componen el plano.

Como se ha dicho, en los márgenes de cuatro de las hojas se incluyeron 18 de los numerosos planos de ciudades españolas dibujados por Donnet: El Ferrol, San Sebastián y Santiago de Compostela, en la hoja 1; Toledo, Badajoz, Tarragona, Valladolid, Burgos y Alicante, en la 2; Sevilla, Mérida, Tarifa y su isla, “Murviedro (antigua Sagunto)”, Cádiz y Gibraltar, en la 5; y Tudela, Mahón, Zaragoza y Lérida, en la 6. Una séptima lámina, de las mismas dimensiones que las otras seis, complementa el conjunto con las representaciones de Barcelona –con su ciudadela y la Barceloneta–, Valencia, Cartagena (ciudad, puerto y arsenal), Madrid y sus cercanías, Ciudad Rodrigo, Tortosa, Oviedo, Denia, Cádiz y Granada. Además de las ciudades españolas, Donnet dibujó Oporto (recogida en la hoja 6) y Lisboa (en la 7). Todos los planos urbanos están a escala 1:20.000, excepto el segundo de Cádiz, dibujado a 1:60.000 para representar el resto de enclaves de la bahía; y todos, salvo los de Oporto y Valladolid, tienen un listado con referencias. Junto con las plantas de las ciudades se incluyeron tres planos regionales que carecen de escala y corresponden al puerto de Mahón, a la bahía de Algeciras, y a las rías del Ferrol, La Coruña y Betanzos²¹⁸.

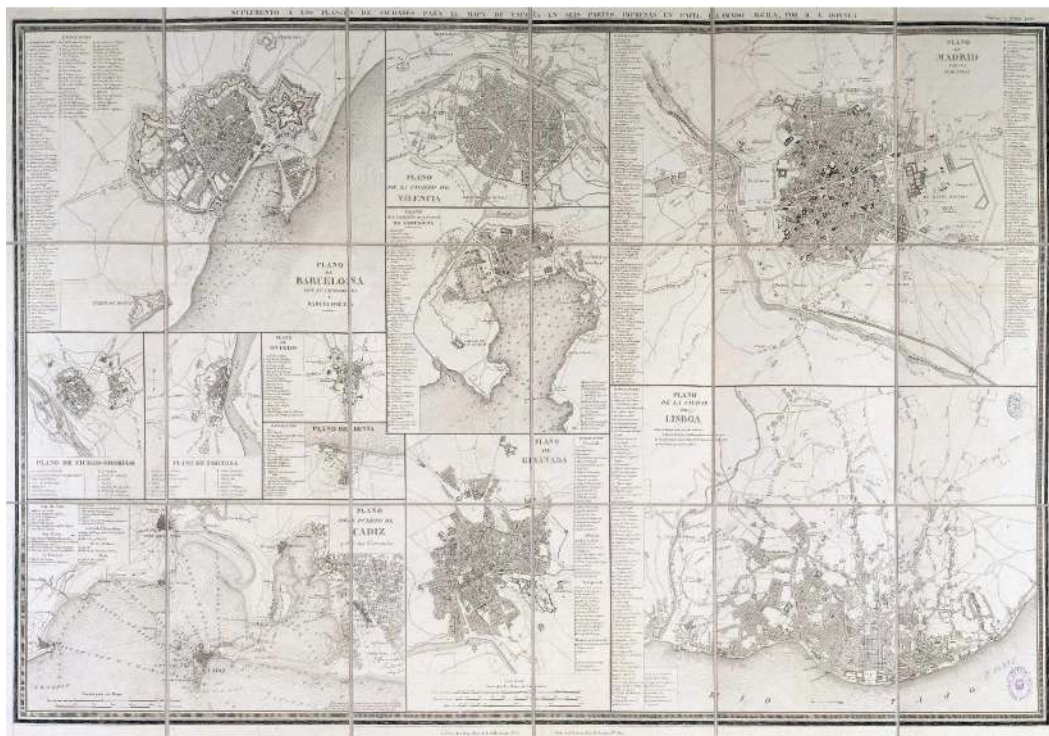


Figura 1.094: Alexis Donnet, hoja 7 (suplemento) del *Mapa Civil y Militar DE ESPAÑA Y PORTUGAL, CON LA NUEVA Division EN DISTritos...*, 1857. La planta de Granada ocupa el centro de la franja inferior de la lámina.

218 Francisco Quirós ha realizado diversos estudios sobre esta serie cartográfica de Alexis Donnet., *vid.* Francisco Quirós, “Una colección de planos de ciudades españolas y portuguesas de comienzos del siglo XX”, *Estudios Geográficos*, 119, 1970, pp. 332-334; *id.*, “El Plano de Oviedo de Alexis Donnet”, *Astura: Nuevos cartafueyos d’Asturies*, 2, 1984, pp. 93-95.

El desarrollo de la cartografía urbana granadina presenta otro hito específico en 1846, en fecha, por tanto, anterior incluso a que el plano de Granada de Donnet fuera publicado por primera vez en España. Se trata de la nueva planta de la ciudad elaborada por el teniente Francisco Martínez Palomino²¹⁹.

Como se ha visto en el capítulo anterior, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX fue apareciendo toda una serie de planos militares de la que eran responsables, fundamentalmente, los oficiales de Estado Mayor. Éstos, y en general los ingenieros militares, desempeñaron un papel fundamental en la oficialización de la cartografía urbana de España. Sin embargo, el plano de Granada de Francisco Martínez Palomino es un ejemplar anómalo: “una muestra de cartografía derivada” y sin levantamiento de campo, como señalaron Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales²²⁰. Cualquier duda al respecto es aclarada en la escueta y sobria cartela, donde puede leerse: *PLANO TOPOGRÁFICO de GRANADA Reducido por D. Francisco Martínez Palomino*. Queda claro, por tanto, que el autor se sirvió de levantamientos planimétricos anteriores para realizar su propia versión “reducida” del casco urbano granadino²²¹.

Según demuestran su orientación (con el norte inclinado hacia la izquierda), su escala gráfica de 600 varas castellanas y su información planimétrica, Palomino debió apoyarse en la segunda versión grabada del *Mapa Topográfico* de Dalmau, lo cual viene a constituir, en fecha aún más tardía, una nueva prueba de la utilidad del trabajo de este último. Sin embargo, el contraste es palpable: al contrario que el plano de Dalmau, el de Martínez Palomino está dibujado de una manera bastante ruda y descuidada, hasta el punto de dar la impresión de que su autor hubiera dejado a un lado la exactitud y el rigor geométrico propios de la época –y, especialmente, de los planos confeccionados por el ejército–, y se hubiera decantado por realizar un boceto en el que, paradójicamente, el protagonismo lo adquirieron determinados ornamentos gráficos y datos de carácter secundario. Llama así la atención que, mientras el plano carece de cualquier tipo de información altimétrica, trate de representar el inmediato entorno agrícola, distinguiendo incluso diferentes tipos de cultivo o de riego, mediante una laboriosa aunque tosca simbología.

No obstante, cabe señalar en el plano de Martínez Palomino ciertas novedades respecto a la información plasmada en la versión de Dalmau de 1831, algunas de ellas con cierto calado en la configuración de la ciudad. Puede intuirse la nueva ordenación de los jardines del Triunfo, la continuación de los paseos arbolados del Salón más allá de la ermita de San Sebastián,

219 Pese a su título, el artículo de Rafaela Purificación García Mera, “Granada en el plano topográfico de Francisco Martínez Palomino (1845): espacio de aristocratización de las elites”, *Demófilo. Revista de Cultura Tradicional*, 35, 2000, pp. 111-136, es más un análisis de la estructura social, económica y administrativa de la ciudad de Granada en la época en la que Francisco Martínez Palomino elaboró su plano, que no un estudio de la obra cartográfica.

220 Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 96.

221 Ha de señalarse que, aunque en la Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional se conserva un original entelado del “plano topográfico” de Martínez Palomino, para la realización de esta investigación se ha hecho uso de la reproducción digital –incluida en el ya citado trabajo de Juan Calatrava y Mario Ruiz– de una versión en papel que fue impresa, según figura en el margen derecho del plano, en Granada en la “Imprenta y Librería de D.M. Sanz” en 1846. Esta versión en papel, perteneciente a una colección privada, se encuentra en mejor estado que la conservada en el Archivo Municipal de la ciudad.

la ampliación de la plaza de los Lobos tras la demolición de una parte del convento de la Piedad, la nueva plaza de San Agustín en el lugar del antiguo convento de Agustinos Calzados –derribado por decisión del gobierno liberal en torno a 1835 en el contexto desamortizador–, la reconfiguración del castillo de Bibataubín y de la plaza anexa (con la localización del monumento a Mariana Pineda) o la reutilización del convento de San Francisco Casa-Grande como sede de Correos tras la exclaustación de los frailes igualmente como consecuencia de los procesos desamortizadores en 1835. En este caso, el mencionado cambio de uso del convento de San Francisco es perceptible en el plano por omisión, ya que Palomino obvió su presencia en la leyenda al igual que dejó de destacarlo con el sombreado cruzado de otros edificios religiosos. Además de éstas, otra novedad es la rotulación de los barrios de Boquerón, Picón, Realejo y San Lázaro, nunca antes indicados en un plano de la ciudad.

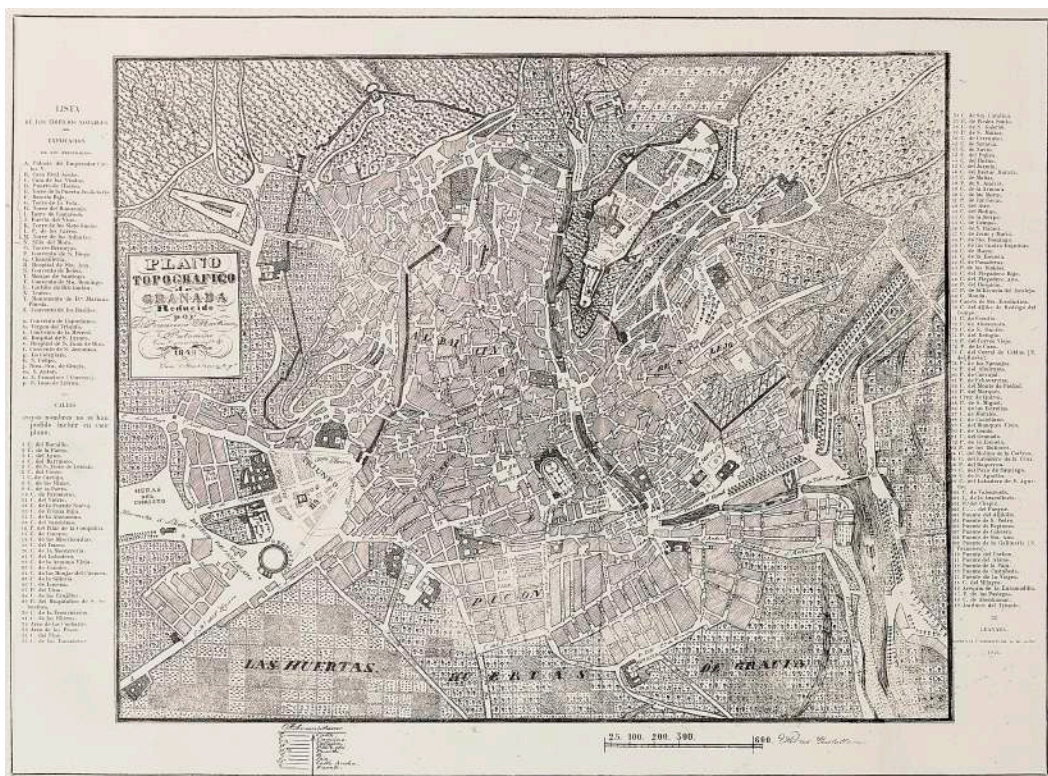
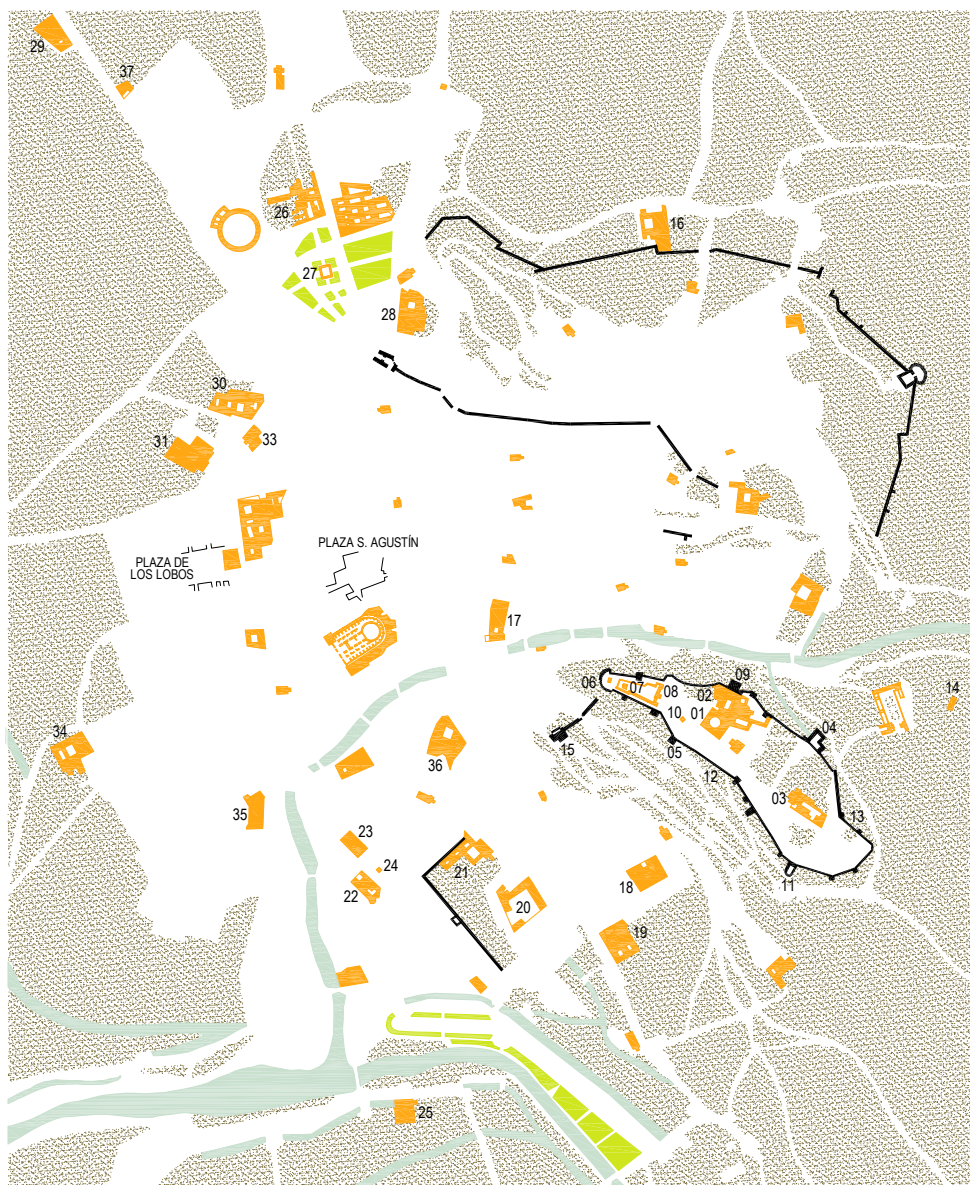


Figura 1.095: Francisco Martínez Palomino, *PLANO TOPOGRÁFICO de GRANADA*, versión en papel impresa en Granada en 1846.

Por otra parte, la representación era demasiado pequeña (escala 1:9.000 aproximadamente) como para permitir la rotulación de todas las calles. Esto obligó a Martínez Palomino a relegar una buena parte de esta nomenclatura a los dos márgenes del plano, haciéndolos corresponder con la numeración (del 1 al 119) ubicada en el dibujo. También en el margen izquierdo se incluyó una lista de 37 “edificios notables”, identificados mediante letras y destacados por un rayado cruzado sobre manzanas de rayado sencillo. Entre los monumentos se integró la

“Virgen del Triunfo” ubicada ya entre jardines. En el margen inferior sólo figuran la escala gráfica y un breve índice de abreviaturas. Por lo demás, la rotulación fue tan descuidada como el dibujo, y a las abundantes incorrecciones ortográficas hay que añadir el tamaño desmedido de los rótulos que nombran las huertas (“Huertas de Gracia”) ubicadas en la franja inferior del dibujo, entre el barrio de San Lázaro y el curso del Genil.

PLANO TOPOGRÁFICO de GRANADA por Francisco Martínez Palomino (fecha representada: 1846)
 Figura 1.096: Reinterpretación cartográfica de la autora



Los edificios señalados son los recogidos en la leyenda del Plano de Palomino. Su denominación es la que figura en la leyenda.

- | | | |
|--------------------------------------|--|--------------------------------|
| 01 PALACIO DEL EMPERADOR
CARLOS V | 13 TORRE DE LAS INFANTAS | 25 CONVENTO DE LOS BASILIOS |
| 02 CASA REAL ÁRABE | 14 SILLA DEL MORO | 26 CONVENTO DE CAPUCHINOS |
| 03 CASA DE LAS VIUDAS | 15 TORRES BERMEJAS | 27 VIRGEN DEL TRIUNFO |
| 04 PUERTA DE HIERRO | 16 CONVENTO DE S. DIEGO | 28 CONVENTO DE LA MERCED |
| 05 TORRE DE LA PUERTA JUDICIARIA | 17 CHANCILLERÍA | 29 HOSPITAL DE S. LÁZARO |
| 06 BATERÍA BAJA | 18 HOSPITAL DE STA. ANA | 30 HOSPITAL DE S. JUAN DE DIOS |
| 07 TORRE DE LA VELA | 19 CONVENTO DE BELÉN | 31 CONVENTO DE S. JERÓNIMO |
| 08 TORRE DEL HOMENAJE | 20 MONJAS DE SANTIAGO | 32 LA COLEGIATA |
| 09 TORRE DE COMARECH | 21 CONVENTO DE STO. DOMINGO | 33 S. FELIPE |
| 10 PUERTA DEL VINO | 22 CASTILLO DE BIB-TAUBIN | 34 NTRA. SRA. DE GRACIA |
| 11 TORRE DE LOS SIETE SUELOS | 23 TEATRO | 35 S. ANTÓN |
| 12 PUERTA DE LOS CARROS | 24 MONUMENTO DE
D ^a . MARIANA PINEDA | 36 S. FRANCISCO (CORREOS) |
| | | 37 S. JUAN DE LETRÁN |



Cartografía urbana y Estado moderno: la R.O. de 1846 y el plano topográfico de José Contreras de 1853

El plano de Granada finalizado por el arquitecto municipal José Contreras en 1853 es el resultado de la conjunción de una serie de disposiciones oficiales, venidas de la administración central en la década de 1840, con la intención de proporcionar indicaciones y un instrumento –el plan general de alineación– para acometer la reforma del espacio urbano en España; aunque en Granada y en la mayoría de los casos, salvo contadas ocasiones, los planos elaborados en este contexto no fueron finalmente empleados tal cual se había previsto y, en cambio, se perpetuaron como retratos urbanos de las ciudades de la época.



Figura 1.097: Vicente Montero de Espinosa, *PLANO GEOMÉTRICO Y TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID*, 1853.

Así pues, una vez más, la producción de tan célebre imagen cartográfica de Granada hay que entenderla en el amplio panorama (social, económico, técnico y legislativo) en el que también se ubican otras muchas realizaciones cartográficas como el plano de Valencia de Vicente Montero de Espinosa (1853)²²²; el de Alcoy de José Gisbert y Berenger (1849)²²³; los

222 Francisco Taberner Pastor, "Los inicios de la planificación urbana en Valencia: el plano geométrico de D. Vicente Montero de Espinosa", *Címal. Cuadernos de cultura artística*, 17, 1982, p. 44-48;

223 Juan Manuel Dávila Linares, "El planteamiento urbano de mediados del siglo XIX: el plan geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849", *Investigaciones geográficas*, 7, 1989, pp. 99-108.

de Albacete (1861), León (1862), Málaga (1863), Valladolid (1863) y Almería (1864)²²⁴ de Joaquín Pérez Rozas; el de Barcelona de Miquel Garriga i Roca (1862)²²⁵; el de Zaragoza de José Yarza (1861)²²⁶; el de Soria de Dionisio Badiola (1869)²²⁷ o el de Córdoba de Dionisio Casañal y Zapatero (1884)²²⁸.

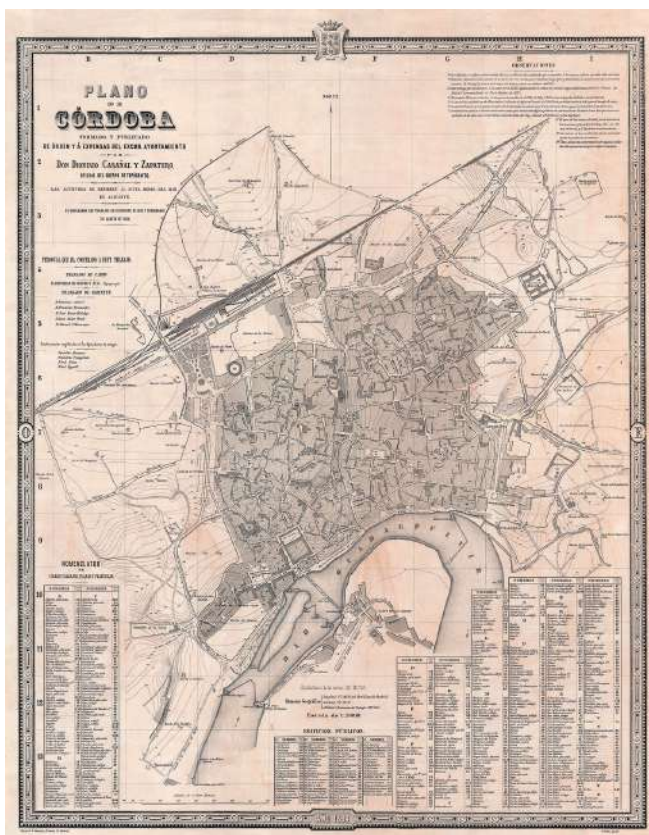


Figura 1.098: Dionisio Casañal y Zapatero, *PLANO DE CÓRDOBA*, 1884.

224 Amparo Ferrer Rodríguez y José Antonio Nieto Calmaestra, Cartografía urbana de la ciudad de Almería a mediados del siglo XIX: el plano de Pérez Rozas y el levantamiento topográfico-catastral de la Junta General de Estadística, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 77, 2014 pp. 65-90.

225 Francesc Nadal, "El Plànol de la Ciutat de Barcelona de Miquel Garriga", en Carme Montaner y Francesc Nadal (edit.), *Aproximacions a la historia de la cartografia de Barcelona*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2010; Francesc Nadal, *Miquel Garriga i el Plànol de Barcelona, 1856-1862*, Barcelona, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona, 2011.

226 Isabel Yeste navarro, "Reforma interior y ensanche en la segunda mitad del siglo XIX en Zaragoza: el plano geométrico", *Artigrama. Revista del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza*, 19, 2004, pp. 427-452; AA.VV., *Zaragoza en 1861. El plano geométrico de José Yarza*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2012.

227 Concepción Camarero Bullón y M. Jesús Vidal Domínguez, "Los levantamientos topográfico-parcelarios de la Junta General de Estadística en Soria (1867-1869): el plano de la ciudad de 1869", *CT Catastro*, 76, 2012, pp. 91-137.

228 José Luis Villanova Valero, "El plano de Córdoba (1884) de Dionisio Casañal y Zapatero", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 49, 2011-2012, pp. 123-152.

Hasta que terminó el Antiguo Régimen, las ciudades tradicionales españolas habían ido construyéndose a través de la práctica arquitectónica: la llegada de un nuevo periodo histórico, en el que también las necesidades de los ciudadanos eran otras, se había afrontado siempre sin grandes rupturas, compaginando el levantamiento de nuevas construcciones con la renovación de ciertas estructuras heredadas. En este sentido, como se ha venido defendiendo a lo largo de este trabajo, el caso de Granada resulta paradigmático: en el lugar de un primitivo *oppidum* íbero se había fundado, tras siglos de vicisitudes para toda la región, una ciudad hispano-musulmana que apenas seis siglos después era la ciudad más próspera de la Península; durante las tres centurias siguientes, al entramado medieval se superpusieron de manera relativamente armoniosa las centralidades parciales del Renacimiento y la Contrarreforma así como los cambios procedentes del pensamiento ilustrado. Y todas estas intervenciones sobre el mismo espacio urbano consolidado habían sido planteadas desde la lógica proyectual arquitectónica y, normalmente, en ausencia de un planteamiento más general o de una mínima correlación entre ellas.

Aunque a finales de la Ilustración se vislumbraba en las autoridades cierta inquietud por impulsar operaciones de equipamiento y mejora del espacio público, las cuales eran, por otro lado, inseparables de la preocupación por mantener el orden –recuérdese la creación de la *policía urbana* encargada de velar por la limpieza de las calles, precaver las ruinas, socorrer los incendios o recoger a los vagabundos²²⁹–, hasta la llegada del “orden burgués”, la ciudad fue sólo un marco de referencia sobre el que se llevaban a cabo intervenciones fragmentarias que cualificaban ciertos sectores, nunca el conjunto de la urbe. Así pues, hasta bien entrado el siglo XIX, las actuaciones en los cascos urbanos se limitaron prácticamente a la renovación del conjunto edilicio, si bien es cierto que en muchos casos estas intervenciones de carácter arquitectónico acarrearán ciertas modificaciones del espacio público.

La dinámica era ésta porque, en primer lugar, no había intención de transformar en profundidad la estructura urbana heredada, a lo más que se aspiraba era a corregirla o adaptarla; y en segundo lugar, porque los métodos de actuación sobre el entramado urbano –en un principio los llamados *acordelados* de las propiedades y, más adelante, las *alineaciones de calles*– eran todavía muy limitados y tenían poca capacidad para ello²³⁰. En este contexto de las primeras décadas del siglo XIX, el mayor logro de la incipiente urbanística fue la redacción y aprobación de diversas ordenanzas y reglamentos destinados a controlar cuestiones relacionadas con tipologías edificatorias, ornato de fachadas e infraestructuras higiénico-sanitarias, y a delimitar las competencias de los diferentes profesionales de la construcción: arquitectos, maestros de obras, alarifes, etc.²³¹.

229 Sobre los procedimientos empleados para intervenir en las ciudades del Antiguo Régimen, *vid.* Ricardo Anguita Cantero, *Ordenanza y Policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Granada, Universidad de Granada, 1995. Para el caso concreto de Granada, *vid.* del mismo autor, “Reglamentación urbana en Granada durante el Antiguo Régimen: de la ciudad cristiana a la ciudad ilustrada”, *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, 24, 1993, pp. 143-162.

230 Ricardo Anguita Cantero, “La planimetría urbana como instrumento para la transformación de la ciudad en el siglo XIX: la incidencia de los planos geométricos de población en España”, en Salvador Contreras Gila (ed.), *Centenario Francisco Coello (1898-1998)*, número monográfico del *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, XLIV, 1998, pp. 563-590.

231 Juan Manuel Dávila Linares, *op. cit.*, p. 102.

En Granada, las continuas involuciones políticas del primer tercio del siglo XIX tuvieron como resultado la vigencia, todavía en ese periodo, de unas Ordenanzas de Edificios redactadas en 1538 (casi tres siglos antes) así como la pervivencia de los oficios públicos de *alarife* y *maestro mayor de obras de la ciudad*. En 1836, el mismo año en que se restituyó el ayuntamiento constitucional de Granada, se creaba la Comisión de Ornato Público, un organismo municipal encargado de regular cualquier intervención urbana (incluida la concesión de licencias de obra a los propietarios). Un año después, se publicaba el *Bando de Buen Gobierno de la Ciudad* (1837), aunque a decir verdad el texto no presentaba innovaciones con respecto a los anteriores. Y en 1840, se iniciaba la formación de un nuevo cuerpo técnico municipal, los llamados *arquitectos de ciudad* o *arquitectos municipales*, responsables principales a partir de entonces de la ejecución de las reformas para adaptar la trama de la ciudad histórica a las nuevas necesidades de circulación, higiene, seguridad y ornato públicos²³². Con el nuevo régimen político constitucional, los ayuntamientos fueron los encargados de redactar sus propios reglamentos específicos sobre edificación.

El proyecto de alineación de calle –el establecimiento de dos líneas longitudinales para definir el límite ente el suelo que era susceptible de ser edificado y el que no– se convirtió definitivamente en el principal mecanismo de ordenación urbana en las ciudades españolas tras la muerte de Fernando VII, finalizado el primer tercio del siglo. A ello contribuyó la legislación municipal promulgada en España a los pocos años de iniciarse el reinado de Isabel II, la cual venía a confirmar el procedimiento de los planes de alineación como una técnica urbanística que dependía de las autoridades locales²³³. Las leyes municipales de 14 de julio de 1840 y 8 de enero 1845 otorgaron a los recién restituidos ayuntamientos constitucionales la competencia de trazar y aplicar planes de alineación en las calles y plazas de sus cascos urbanos, si bien es cierto que el ejercicio de esta competencia estaba supeditado a la aprobación de las administraciones provincial y central²³⁴.

Este mecanismo urbanístico se extendió por toda España durante las décadas centrales del siglo, a pesar de que las mencionadas leyes municipales no concretaban el procedimiento a seguir para la redacción y ejecución de los planes parciales de alineación –y eso que se trataba de operaciones complejas que afectaban a la propiedad privada y requerían de un método, a priori, planimétrico. En el caso de Granada, la Comisión de Ornato emprendió la elaboración de los primeros planes de alineación de calles (o planes parciales de alineación) en 1843. A partir de entonces y hasta mediados del siglo XX, la proyección de nuevas alineaciones para calles y plazas fue una práctica continua que generó, entre otras muchas cosas, una inmensa cantidad de planos, conservados hoy en el Archivo Municipal de la ciudad, que por ahora no

232 Ricardo Anguita Cantero, *La ciudad construida: control municipal y reglamentación edificatoria en la Granada del siglo XIX*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 1997 (en especial el cap. 3, "Reglamentación edificatoria en el reinado de Fernando VII: entre la pervivencia de las ordenanzas y oficios públicos tradicionales y la promulgación de los primeros reglamentos modernos", pp. 53-59; y el cap. 4, "El restablecimiento constitucional y la instauración del control municipal sobre la edificación: de la Comisión de Ornato Público al cuerpo técnico de arquitectos de ciudad", pp. 60-81)

233 Ricardo Anguita Cantero, "La planimetría urbana como instrumento..." *cit.*, p. 567.

234 Francesc Nadal, *Miquel Garriga i el Plànol de Barcelona, 1856-1862*. *cit.*, p. 9.

ha sido objeto del profundo estudio que sería de desear.

Superado el primer tercio del siglo, comenzaba a plasmarse, además, la preocupación de los ayuntamientos de las principales ciudades del país (Madrid, Barcelona o Sevilla) por confeccionar planos topográficos de sus poblaciones en los que recoger todos los planes parciales de alineación que debieran ejecutarse en un futuro inmediato. En esta línea se trazaron el *Plano topográfico de Madrid*, elaborado por el arquitecto municipal Custodio Moreno en 1834, y el plano de Barcelona, encargado por el Ayuntamiento de la ciudad a Miguel Feliner en 1840²³⁵. Estas son, por tanto, las primeras propuestas que abogaron en España (como ya había ocurrido en Francia a comienzos de siglo) por un planeamiento urbanístico concebido desde una cierta visión global de la ciudad, y fueron presentadas como planes generales de alineación en los que quedaban programadas y, lo que es más importante, ensambladas todas las reformas viarias que debían ejecutarse en un núcleo urbano durante los próximos años.

En vista de estas propuestas cartográficas municipales y dadas las carencias de las leyes de 1840 y 1845, se promulgó la Real Orden de 25 de julio de 1846 *sobre planos geométricos de población*. Esta ley obligaba a todos los municipios españoles de “crecido vecindario” a “... levantar el plano geométrico de la población, sus arrabales y paseos, trazándolos según su estado actual en escala de uno por mil doscientos cincuenta [y] que en el mismo plano se marquen con líneas convencionales las alteraciones que hayan de hacerse para la alineación futura de cada calle, plaza...”²³⁶. Es decir, la R.O. de 1846 obligaba a levantar planos geométricos que deberían servir a cada municipio como base para el trazado de un plan general de alineaciones, instrumento técnico que según parece la nueva ley pretendía instaurar en los ayuntamientos para lograr que las ciudades se adaptaran a las necesidades de movilidad, higiene y salubridad modernas. Para ello, además, la R.O. establecía que serían los propios consistorios los encargados de sufragar todos los gastos derivados de la confección de los planos y apuntaba como responsables directos de los levantamientos a los arquitectos municipales o, en su defecto, a otros técnicos reconocidos.

Tal y como recoge Francesc Nadal²³⁷, respecto a la R.O. de 1846 es necesario señalar que, si bien su referencia urbanística había sido la ley napoleónica de 16 de septiembre de 1807 sobre planes de alineación (precedente del planeamiento urbano moderno), su modelo cartográfico era el *Plano geométrico de Madrid* levantado a petición de la Dirección General de Obras Públicas por los ingenieros de caminos Juan Merlo, Juan Rivera y Fernando Gutiérrez. Ha de añadirse que, además del plano de Madrid a escala 1:1.250, estos ingenieros realizaron una segunda representación de la capital en 580 hojas a escala 1:312,5 que constituye un hito dentro de la cartografía urbana española del siglo XIX²³⁸.

235 Ricardo Anguita Cantero, “La planimetría urbana como instrumento...”. *cit.*, p. 569.

236 Juan Manuel Dávila Linares, *op. cit.*, p. 103.

237 Francesc Nadal, *Miquel Garriga i el Plànol de Barcelona, 1856-1862. cit.*, pp. 9-10.

238 Alfonso Mora Palazón, “El plano de Madrid de 1849, declarado ‘Plano Oficial de la Villa’”, *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 169, 1998, pp. 553-562; Javier Ortega Vidal, “Los planos históricos de Madrid y su fiabilidad topográfica”, *CT Catastro*, 39,



Figura 1.099: *Plano de Madrid ... levantado a expensas del Excmo. Ayuntamiento desde 1841 a 1846 por los ingenieros de caminos D. Juan Merlo, D. Fernando Gutierrez y D. Juan Ribera ... ; la rectificación interior, el aumento exterior y el dibujo, han sido hechos por D. José Pilar Morales; Pedro Peñas grabó, 1866.* Como su propio nombre indica, se trata de una versión ampliada del plano geométrico de Madrid de Merlo, Rivera y Gutiérrez realizada por José Pilar Morales (dibujante) y Pedro Peñas (grabador) en 1866. El plano está a escala 1:10.000, con escalas gráficas en metros y en pies, y presenta en ambos márgenes un nomenclátor de las calles de la capital y de sus inmediaciones. En el ángulo inferior derecho se encuentra la "Advertencia", donde figura la mención de responsabilidad; en ella se explica que el plano está basado en el levantado a expensas del Excmo. Ayuntamiento desde 1841 a 1846, ampliándolo con las reformas realizadas desde 1848 hasta 1866.

Sin embargo, la R.O. de 1846 se incumplió de manera generalizada. Esto se debió fundamentalmente a dos problemas: muchas poblaciones carecían de técnicos con los conocimientos y medios necesarios para realizar el levantamiento del plano geométrico (una cuestión que la propia orden había solventado sugiriendo que, dado el caso, se encargara la tarea a los técnicos de poblaciones cercanas o a otros facultativos); y también eran muchos los ayuntamientos que no disponían de fondos suficientes para afrontar los gastos que acarrearía el cumplimiento de la orden. Estas cuestiones llevaron a la revisión del mandato y mediante la Real Orden de 20 de febrero de 1848 se redujo el marco de aplicación de la R.O. de 1846 a "las capitales de provincia y las poblaciones de crecido vecindario, que á la circunstancia de su riqueza y extensión, reúnan elementos para que su progresivo desarrollo, y cuenten en su término ó en los inmediatos, arquitectos con título ó ingenieros que puedan levantar dichos planos"²³⁹.

Aun así, seguía existiendo un obstáculo más que se vería reflejado en las realizaciones

cartográficas que, tras varios años de esfuerzo por parte de los ayuntamientos, vieron la luz: las disposiciones no llegaban a especificar unos criterios o normas concretas acerca de cómo debían ejecutarse los planos geométricos y el consiguiente plan general de alineaciones. Es por eso que, a pesar de la Real Orden de 16 de junio de 1854 *sobre trámites en los expedientes de alineaciones* (con la que se publicaron unas bases para confeccionar, tramitar y aprobar expedientes de alineación)²⁴⁰, fueron muy pocas las ciudades –y entre ellas estuvo Granada– que consiguieron concluir su plano geométrico en los años siguientes; si bien es cierto que tampoco ninguna de éstas inició su plan general de alineaciones hasta tiempo después.

Ante esta situación, la Real Orden de 19 de diciembre de 1859 *sobre instrucción para la ejecución de las alineaciones de calles* redujo la obligatoriedad del levantamiento del plan general de alineaciones a las poblaciones de más de 8.000 habitantes, y además admitió, en un ejercicio de realismo, que dichas poblaciones ejecutaran alineaciones parciales de manera provisional hasta que su plan general estuviera finalizado. Asimismo, en la R.O. se detallaron ciertas prescripciones sobre el grafismo de los planos (escala, orientación, simbología, color, etc.), su presentación (formato, soporte) y sobre su contenido (perfiles, rasantes, separación de predios, etc.).

Finalmente, a consecuencia de la R.O. de 1846 y de sus posteriores revisiones, fueron muchos los planos de poblaciones españolas que se levantaron por iniciativa municipal en la segunda mitad del siglo XIX; aunque también hay que decir que fueron muy pocos los ayuntamientos que consiguieron dar verdadero cumplimiento a los mandatos estatales. En la mayoría de los casos –entre ellos, Granada–, las poblaciones consiguieron después de años completar un plano geométrico sobre el que nunca llegó a trazarse un plan general de alineaciones.

En el caso de Granada, como señala Ricardo Anguita²⁴¹, ésta fue una rémora con la que la ciudad tuvo que cargar durante el resto del siglo XIX y parte del XX.

* * *

La Real Orden de 25 de julio de 1846 *sobre planos geométricos de población* fue recibida por una Granada que, en líneas generales, estaba en plena decadencia, sobre todo si se compara el estado de su economía con el de siglos anteriores. Su proyección exterior –se había convertido en el escenario ideal de escritores, artistas y viajeros románticos– contrasta con su menoscabo a nivel regional (dada la nueva división provincial), su crisis económica y demográfica, y su precariedad en cuestión de infraestructuras. El panorama no mejoraría hasta las últimas décadas del siglo gracias al auge adquirido por el cultivo de la remolacha y el consiguiente despegue de la industria azucarera, que serían los responsables de una nueva etapa de florecimiento para la ciudad²⁴².

240 José Luis Villanova Valero, *op. cit.*, p. 125.

241 Ricardo Anguita Cantero, *La ciudad construida: control municipal...*. cit. (en especial el cap. 6, "La reglamentación edificatoria en la segunda mitad del siglo XIX: imposición final de la legislación edificatoria y urbanística nacional", pp. 99-118)

242 Un análisis pormenorizado de la economía, la política y la sociedad decimonónicas en Granada en Juan Gay Armenteros y Cristina

Así pues, a mediados del siglo XIX, Granada continuaba siendo una ciudad eminentemente agraria; pero incluso la agricultura no atravesaba por una buena situación entonces: los rendimientos eran bajos, las técnicas inadecuadas y rudimentarias, y los impuestos sobre las tierras elevados. Y aunque los campos de labor aumentaron como consecuencia de las desamortizaciones (1835 y 1855-1856), tampoco supo sacarse partido de ellos. La presencia de la industria era todavía muy débil (textiles, papel, pólvora y metalurgia) y pese a que subsistía parte de la importante tradición artesana, la actividad comercial también era escasa, debido a la caída de la producción sedera y a la falta de comunicaciones adecuadas –todavía hoy, Granada sigue sin estar integrada en una red de comunicaciones eficaz.

El índice de crecimiento demográfico era también muy bajo: a principios y a mediados de siglo la ciudad tenía prácticamente los mismos habitantes (en torno a 54.900 en 1804 y cerca de 56.900 en 1840). Las causas de este estancamiento eran la débil inmigración rural y la elevada tasa de mortalidad; ésta última debido a las epidemias, las crisis de subsistencias y la precariedad de las dotaciones higiénico-sanitarias (principalmente las redes de alcantarillado y de abastecimiento de agua). El auge demográfico llegaría también con el azúcar, sobrepasando los 69.700 habitantes en el año 1900.

En consecuencia, la crisis económica, la pobre industrialización y el exiguo crecimiento demográfico motivaron una escasa expansión urbana durante el resto del siglo, mientras otras ciudades españolas se sumaban al modelo urbanístico del ensanche. No obstante, la crisis económica no impidió, como ya se ha mencionado, que con la restitución del ayuntamiento constitucional en 1836 y en aplicación del ideal reformista, se iniciara una profunda renovación de la estructura urbana que afectó al espacio público, al parcelario, a los usos del suelo, a los edificios y al paisaje. La reforma fue regulada por la Comisión de Ornato Público, la cual, a partir de 1847, pudo hacer uso de su propio Reglamento para dirigir la sustitución del caserío tradicional en estado ruinoso por los nuevos modelos arquitectónicos de estilo ecléctico.

Estos son los años en los que se impulsa la demolición de las murallas y puertas que quedaban de la antigua medina para mejorar las comunicaciones con el centro de la actividad; o se derriban edificios monumentales, considerados incompatibles con la higiene pública, para ensanchar y regularizar plazas y calles. Se reutilizan antiguos edificios de propiedad religiosa para usos derivados de la nueva administración civil, y se construyen otros nuevos destinados a usos reglamentados por la política higienista. Se amplían y crean nuevos paseos y jardines tanto en el perímetro como en el interior de la compacta trama medieval. Se acometen reformas en las infraestructuras y en el servicio administrativo de las aguas potables (tanto de uso doméstico como agrícola e industrial), las cloacas y el alumbrado público. Y por último, pero absolutamente decisivo en la formación y el desarrollo de la ciudad burguesa, se contribuye a la activación del mercado del suelo.

Y mientras en Granada se llevaban a cabo todas estas reformas en pos de la higiene y

salubridad públicas y el ornato urbano, los pintores y grabadores románticos immortalizaban sus rincones pintorescos y los intelectuales denunciaban la pérdida de parte de esa ciudad tradicional, en la que estaba consignada la identidad de un pueblo, y la actuación de las autoridades públicas. A finales de siglo, Manuel Gómez-Moreno González en su *Breve reseña de los monumentos y obras de arte que ha perdido Granada en lo que va de siglo* declaraba: "... que se tenga conocimiento de la riqueza artística que hemos perdido y el modo que se ha tenido de conservar las obras que legaron épocas pasadas. Muchas personas hay en nuestros días, tal vez más de lo que parece, á las cuales poco importan los monumentos, de cualquiera clase que sean; desconocen que ellos constituyen la historia de los pueblos, que son testigos de sus glorias pasadas, que con ellos se esclarecen puntos oscuros en los períodos históricos [...] Esas personas creen y sostienen que sólo son de estimar las cosas de aplicación positiva; que una casa moderna, blanqueada ó pintada de vistosos colores, sustituirá ventajosamente al máspreciado edificio de la antigüedad [...] Este modo de pensar es corriente en nuestro país, aun en personas que pasan por ilustradas, respetables á veces por la alta posición que ocupan en la sociedad..."²⁴³.

Esta coexistencia y, en cierta medida, colisión entre las visiones nostálgicas y pintoresquistas propias de la matriz cultural del Romanticismo y las nuevas exigencias modernas en torno a los criterios de sanidad y geometría –por otro lado herederas de las teorizaciones de los urbanistas de las Luces– puede reconocerse en el *PLANO TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA* elaborado, como su propia cartela indica: "con arreglo á lo mandado en la Real Orden del 25 de julio de 1846"²⁴⁴.

Efectivamente, dos meses después de que la mencionada orden fuera promulgada, en la sesión de 2 de octubre de ese mismo año, el Cabildo granadino acordó su cumplimiento y trasladó el asunto del levantamiento del plano geométrico a la Comisión de Ornato²⁴⁵. Los debates previos se prolongaron durante años; en primera instancia se barajó incluso la posibilidad de reaprovechar el Mapa Topográfico de Francisco Dalmau (1796), haciendo sobre él las rectificaciones que fueran necesarias, dado el elevado gasto económico que para las maltrechas arcas municipales podía suponer la realización de un nuevo levantamiento²⁴⁶. Ésta y otras cuestiones, como el ámbito de la ciudad que debía figurar en el nuevo plano, fueron objeto de debate durante años, quizás con la intención de demorar todo lo posible el abordaje de la tarea. En 1849 el Cabildo sacó a subasta la confección del nuevo plano y en

243 Manuel Gómez-Moreno González, *Breve reseña de los monumentos y obras de arte que ha perdido Granada en lo que va de siglo*, Granada, Imprenta de D. José López Guevara, 1884, pp. 3-4.

244 El contenido completo de la cartela es el siguiente: *PLANO TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA. Reinando D^o. Ysabel 2^a. Siendo Gobernador de esta Provincia D. Fernando Balboa y Alcalde Presidente del E.mo. Ayuntamiento de esta Capital D. Mariano Zayas de la Vega. se levantó este Plano con arreglo á lo mandado en la Real Orden del 25 de Julio de 1846, por el Arquitecto D. José Contreras el año de 1853.*

245 Libro de Actas Capitulares del Ayuntamiento de Granada de 1846 (L0186), fol. 123 (Archivo Municipal de Granada) *vta. Vid. Concepción Camarero Bullón et al., El levantamiento del plano geométrico de la ciudad de Granada (siglo XIX): una historia interminable*, Granada, Universidad de Granada, 2012, pp. 13-14. Esta obra incluye un estudio específico sobre todo el proceso administrativo que rodeó al plano geométrico de José Contreras.

246 Libro de Actas de la Comisión de Ornato (L01326), fols. 23-24 (Archivo Municipal de Granada) *vta. Vid. Ibid.*, pp. 14-15.

sesión de 17 de enero de 1850²⁴⁷ comunicaba que el encargo había recaído sobre el arquitecto José Contreras²⁴⁸ por la cantidad de “60.000 reales bajo las condiciones que constan del pliego formado al efecto”. En el mismo documento figuraba el año de 1852 como la fecha de entrega del trabajo.



Figura 1.100: José Contreras, *PLANO TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA*, 1853.

De esta forma se iniciaba el primer gran plano de población de Granada después del de Dalmau; y en principio, al igual que este último aunque en un contexto bien distinto (el de la R.O. de 1846), nació con la intención de ser una herramienta para la planificación de las futuras intervenciones urbanísticas, pues debía ser el soporte sobre el que se trazaría

247 Libro de Actas Capitulares del Ayuntamiento de Granada de 1850 (L00189), fols. 10 vº. y 11 (Archivo Municipal de Granada) *vta. Vid. Ibid.*, p. 20.

248 José Contreras Osorio (1795-1868) era maestro de obras cuando marchó a Madrid para obtener el título de arquitecto por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en 1833. De vuelta en Granada, ocupó en interinidad la plaza de arquitecto municipal (1854?-1866) y en 1840 fue nombrado, además, director de las obras del *Real Sitio y Fortaleza de la Alhambra*. José Contreras fue el primero de una saga familiar que dirigió importantes operaciones de conservación, restauración y reinención orientalista en el conjunto alhambrenño durante prácticamente ocho décadas. Su hijo Rafael fue, sin embargo, el miembro más afamado e influyente de la familia. Sobre la figura de José Contreras, *vid.* Juan Manuel Barrios Rozúa, “José Contreras, un pionero de la arquitectura neoárabe: sus trabajos en la Alhambra y la Alcaicería”, en José A. González Alcantud (ed.), *La invención del estilo hispano-magrebí. Presente y futuros del pasado*, Barcelona, Anthropos, 2010, pp. 311-338.

inmediatamente después el plan general de alineaciones reclamado desde la Administración central. Sin embargo, bien es sabido ya que tal fin no se conseguiría nunca; y ello a pesar de que años después la propia Comisión de Ornato exigiera su realización²⁴⁹.

Contreras finalizó su plano geométrico en 1853²⁵⁰. Se trata de un ejemplar dibujado en papel y pegado después sobre tela, de 3150 x 2280 mm, que hoy se halla restaurado y enmarcado en el Archivo de la ciudad. Si bien no presenta escala, ni numérica ni gráfica, ésta se estima de 1:1.031,5 (cercana a la 1:1.250 que exigía la R.O. de 1846). El dato ha sido deducido gracias al informe²⁵¹ del ingeniero que, en 1861, llevó a cabo la tarea de comprobar la exactitud del plano confeccionado por José Contreras. Según el mencionado informe, que en su momento fue por supuesto remitido al Ayuntamiento, la escala es “de 1 a 1.234 varas”.

Al hilo de esto, hay que mencionar que entre las singularidades del plano no está la fiabilidad geométrica. La comprobación de la exactitud y la calidad del trabajo de Contreras se debía haber llevado a cabo por los arquitectos municipales en torno a 1852 –antes de la entrega del documento–, según acordó la Comisión de Ornato en sesión de 10 de mayo de aquel año²⁵², pero por diversos motivos (principalmente económicos) aquella fue una tarea pendiente durante casi una década. En 1861 el asunto fue retomado por el Gobierno Civil y el 28 de agosto de aquel mismo año –conviene no olvidar que Contreras había hecho entrega definitiva de su trabajo en 1853–, el Ayuntamiento dejaba constancia de la recepción de un informe procedente de la mencionada Administración provincial. En palabras del ingeniero jefe del distrito que redactó el informe: “[el plano de Contreras] no conviene en nada ni tiene más que una semejanza de forma para dar una idea general de la Población; pero de ninguna manera para servir de base a las ulteriores reformas que deban proyectarse...”²⁵³. Poco más se puede decir al respecto, no sólo por la contundencia del dictamen sino porque no se conoce que el Consistorio municipal sancionara en forma alguna a José Contreras –es más, después de haberse emitido tan desfavorable juicio acerca de su trabajo, Contreras continuó ocupando la plaza de arquitecto municipal durante cinco años.

Parece ser que tanto la exigencia de responsabilidades como la confección de un nuevo plano geométrico que diera paso a la elaboración definitiva del plan general de alineaciones fueron aparcadas, una y otra vez, sin que todavía hoy estén claros los motivos. La solución adoptada para continuar con la transformación de la ciudad fue la elaboración, por parte de los sucesivos arquitectos municipales, de planes parciales de alineación, gracias al amparo que brindaba, mientras no se dispusiera de un plan general, la ya mencionada Real Orden de 19 de diciembre de 1859 *sobre instrucción para la ejecución de las alineaciones de calles*. Camarero,

249 Concepción Camarero Bullón *et al.*, *op. cit.*, p. 31.

250 *Ibid.*, p. 24.

251 Un fragmento de este informe ha sido recogido en *Ibid.*, pp. 44-45.

252 Libro de Actas de la Comisión de Ornato (L01327), fol. 89 (Archivo Municipal de Granada) *vtá. Vid. Ibid.*, pp. 22-23.

253 Libro de Actas de la Comisión de Ornato de 1861 (L0133), fol. 44 (Archivo Municipal de Granada) *vtá. Vid. Ibid.*, pp. 44-45. Estos investigadores han realizado mediante SIG una comprobación de la exactitud del plano de Granada de José Contreras (*vid.* pp. 81-86), siendo su conclusión que “la precisión y la calidad del plano son escasas”.

Ferrer y Nieto²⁵⁴ apuntan que la solución fue ésta porque el método de los planes parciales abría las puertas a que en cada caso se interviniera según intereses individuales, hipótesis que no es de extrañar teniendo en cuenta que las élites granadinas nunca se caracterizaron por defender el patrimonio histórico. Así, la reforma del espacio público quedó en muchos casos a merced de los propietarios burgueses con influencia en el entorno del Ayuntamiento.

Por lo demás, el plano demuestra la alargada influencia del *Mapa Topográfico* de Francisco Dalmau (1796). Tiene una majestuosa cartela, con alegorías geométricas y llamativa caligrafía en varios estilos, y la misma orientación –el este hacia arriba–, señalizada con una elaborada rosa de los vientos de ocho puntas (junto a las rotuladas *Heras de Cristo*) que hoy es difícilmente perceptible a causa del deterioro del plano. Al igual que su antecesor, tiene las manzanas numeradas interiormente, los principales espacios públicos rotulados y el margen inferior ocupado por un callejero que incluye también la ubicación de otros elementos singulares. El callejero lleva por título: *ESPLICACION DE LAS CALLES, PLAZAS, EDIFICIOS PUBLICOS, ESTABLECIMIENTOS É INSTITUCIONES DE TODAS CLASES, PASEOS, MONUMENTOS ANTIGUOS Y MODERNOS, TORRES, FORTALEZAS Y MURALLAS ARABES CON LA DESIGNACION DE LAS PUERTAS PRINCIPALES DE LA CIUDAD, CUYOS VESTIGIOS SE CONSERVAN TODAVIA, Y DEMAS OBJETOS DE ESPECIAL MENCIÓN QUE CONTIENE ESTE PLANO*; y debajo del extenso título puntualiza: *Los nombres de cada uno estan puestos por abecedario, y señalados con el número de la manzana á que corresponden: las fortalezas y recintos de muralla &ª. con sus puertas estan indicados, bien por [!]as nombres propios en el sitio correspondiente, ó bien por letras ó numeracion particular*. En este caso, parece que la falta de cuadrícula alfanumérica (diferencia fundamental con respecto al plano de Dalmau) obligó a hacer uso de la numeración interior de las manzanas en el callejero, lo cual dificulta considerablemente la localización de cualquier elemento sobre el plano. Por desgracia, hoy el callejero es legible sólo parcialmente, dadas las pérdidas materiales que ha sufrido la zona baja del plano.

También incluyó Contreras, tal cual había hecho anteriormente Dalmau para reforzar el carácter científico de su representación, un comentario sobre la situación geográfica de Granada en el globo terráqueo²⁵⁵, con referencias a su clima saludable, la calidad del agua, el paisaje de colinas y la enumeración de los edificios singulares. Contreras integró esta información de forma parecida a como se hizo no en la versión original del plano de Dalmau sino en sus dos versiones grabadas (1796 y 1831): fuera de la cartela, en la zona baja del plano –en el caso de Contreras el texto desciende hasta el margen– y con un título indiscutible, *BREBE DESCRIPCION DE LA CIUDAD DE GRANADA según se halla en el presente año de 1853*²⁵⁶.

254 *Ibid.*, p. 75.

255 "Granada tiene su lugar en el globo que habitamos á los 36 grados 57 minutos de latitud septentrional, y á los [?] grados 25 minutos de longitud contados al Este del Observatorio de S^o. Fernando". La descripción es legible sólo parcialmente desde el primer meridiano que pasa por la Isla del Hierro" (como ya se ha mencionado anteriormente, en el actual sistema ETRS89, la latitud de Granada es de 37° 11' al norte y la longitud de 3° 36' al oeste del meridiano de Greenwich).

256 Recuérdese que la inscripción informativa en ambas versiones grabadas del plano de Dalmau tenía por título: *BREBE DESCRIPCION DE LA CIUDAD DE GRANADA, SEGÚN SE HALLABA EN EL AÑO DE 1796*.

Asimismo, de las versiones grabadas de Dalmau debió tomar Contreras la ventana abierta en el ángulo superior derecho del campo del plano en la que representa el área del Sacromonte. Dentro de la propia ventana y prácticamente con las mismas palabras que en su día usó Dalmau, Contreras justifica: *Para no omitir el Sacromonte que está extramuros de Granada se ha formado este plano aparte el cual empieza en el tercer [?] del Camino del Sacromonte, y sigue hasta mas arriba del Santuario, comprendiendo parte del rio Darro y camino de la Fuente del Avellano.*

Resulta novedoso, por el contrario, el vistoso colorido del plano de Conteras. A las manzanas y las construcciones dispersas por la Vega se les aplicó un fondo color carmín, mientras que la planta de los edificios singulares y de otros elementos de especial interés, como los escasos fragmentos de muralla que quedaban en pie, se hizo resaltar con un sólido relleno negro. Para el dibujo de jardines, zonas arboladas y algunas parcelas agrícolas del interior y de la periferia se emplearon diferentes tonos de verde que hoy sólo son apreciables a muy corta distancia. En los ríos se combinaron un degradado fondo cian y finas líneas onduladas de color negro que apenas pueden verse en la actualidad.

Si José Contreras no había sido exacto y riguroso con la geometría de la trama urbana, resulta coherente que tampoco lo fuera ni con la representación del parcelario, que parece un mosaico ornamental en torno a la ciudad, ni con la del relieve, dibujado de manera muy esquemática y sin efecto plástico alguno. Todo lleva a pensar que en este caso el autor prestó más atención a la forma que al contenido de su obra y que posiblemente perdiera de vista que su misión no era componer una obra pictórica sino una herramienta para la incipiente ciencia urbanística. Salvo por la policromía, el plano de Contreras no supuso ningún avance cartográfico con respecto al de Dalmau.

Existe, no obstante, un detalle ornamental que tiene cierta trascendencia: la artificiosa cinta de arabescos que acota el dibujo. Como ya señalaron Juan Calatrava y Mario Ruiz²⁵⁷, este elemento decorativo demuestra el interés por el pasado árabe de la ciudad que desde hacía unos años se había despertado en un sector de la intelectualidad granadina. Este interés conocerá un gran desarrollo en la segunda mitad de la centuria, como demuestra, en el ámbito de la cartografía urbana, el plano que en 1872 realizó Rafael Contreras, hijo de José, de todo lo cual se hablará detalladamente más adelante.

Son muchas las novedades arquitectónicas y urbanísticas que median entre la reedición actualizada de Dalmau de 1831 y el plano geométrico de Contreras de 1853. La mayor parte de ellas, y quizás las más relevantes, por cuanto reformaron la estructura y el sistema urbano granadino, guardan relación con la política desamortizadora del recién instaurado gobierno liberal. Se calcula que desde 1835 hasta 1874, alrededor de mil predios urbanos fueron desamortizados, lo cual representaba aproximadamente un 10% del total que existía²⁵⁸. En

257 Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 104.

258 Ángel Isac, *op. cit.*, p. 35.

el plano geométrico, el primer indicio de este proceso se observa en los dos inventarios que, junto al resto de edificios religiosos (*Iglesias, Ayudas de Parroquias, Conventos de Monjas y Hermitas*) y bajo los epígrafes de *Monasterios estinguidos* y *Conventos de Frailes estinguidos*, Contreras se encargó de subrayar en el margen inferior²⁵⁹.

Como consecuencia de las medidas desamortizadoras de 1835, Granada sufrió pérdidas patrimoniales irreparables. Entre las primeras estuvo la de la torre del convento de Trinitarios Calzados, destinado tras la exclaustación a ser la sede de la Delegación de Hacienda, tal y como figura en el plano de Contreras. El derribo de todo el edificio se completaría en 1890 y unos años después lucía en su lugar la hoy llamada plaza de la Trinidad, con la fuente del antiguo convento en el centro²⁶⁰.

El derribo de la iglesia del convento de Carmelitas Calzados comenzó en 1837, probablemente por la “poderosa” razón de reaprovechar sus materiales en obras públicas o, simplemente, con motivo del anticlericalismo de las autoridades liberales. En 1853, en el lugar de la ya entonces desaparecida iglesia, Contreras rotuló en su plano la plaza del Carmen; aunque lo cierto es que, en aquel momento, tanto lo que quedaba del convento como el espacio de alrededor estaban en plena transformación. Poco después, el Ayuntamiento había trasladado su sede al reformado convento y la plaza del Carmen se situaba en su actual posición frente a la fachada principal del edificio²⁶¹.

Peor suerte corrieron los conventos de Agustinos Calzados²⁶² y Capuchinas²⁶³, situados en las actuales plazas de San Agustín y la Romanilla. Estos edificios –fundados en 1553 y en 1629, respectivamente– fueron derribados en su totalidad nada más producirse la exclaustación, con el argumento de crear en su lugar nuevas plazas y nuevos mercados de abastos. En el solar que ocupaba el primero, Contreras representó un gran espacio vacío, centrado por una fuente y rotulado como plaza de San Agustín. En realidad, la construcción del deseado mercado moderno no llegó hasta la década de 1880 –y además su vida sería muy breve– y la plaza fue colonizada por pequeños puestos distribuidos sin orden en torno a la fuente (utilizada como vertedero). El lugar del convento de Capuchinas se muestra, en cambio, en plena transformación: con pequeñas casetas edificadas y otros elementos en proceso de construcción dibujados con líneas de trazos. El edificio del mercado tampoco se levantó en este caso antes de la década de 1880.

259 Se transcriben a continuación los nombres incluidos en el listado de conventos que figura en el plano: “de Agustinos calz., de Agustinos desc., de S^o. Anton, de Capuchinos, de Carmelitas calz., de Carmelitas desc., de S^o. Diego, de S^o. Domingo, de S^o. Fran^o. casa grande, de S^o. Fran^o. de Paula, de S^o. Juan de Dios, de Mercen^o. calz., de Mercen^o. desc., de Trinitarios calz., de Trinitarios desc., Oratorio de S^o. Felipe Neri”. El fragmento del plano donde figuraba el inventario de monasterios ha desaparecido.

260 Sobre la configuración original y el posterior proceso de desaparición del convento de Trinitarios Calzados o de la Trinidad, *vid.* Juan Manuel Barrios Rozúa, *Guía de la Granada desaparecida, cit.*, pp. 387-390.

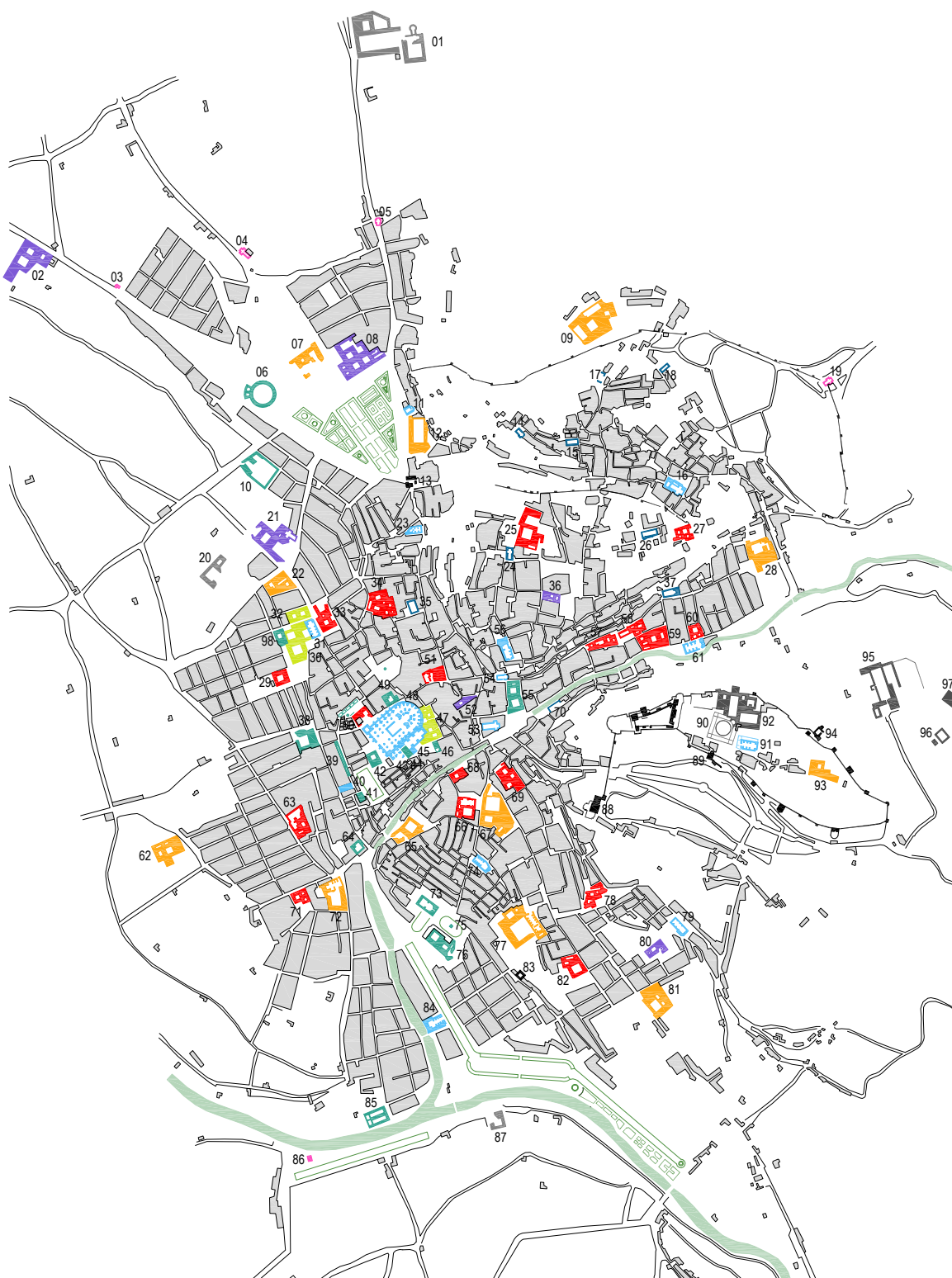
261 Sobre la configuración original y el posterior proceso de desaparición del convento de Carmelitas Calzados o del Carmen, *vid. Ibid.*, pp. 286-289.

262 Sobre la configuración original y el posterior proceso de desaparición del convento de Agustinos Calzados, *vid. Ibid.*, pp. 227-229.

263 Sobre la configuración original y el posterior proceso de desaparición del convento de Capuchinas, *vid. Ibid.*, pp. 229-230.

PLANO TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA por José Contreras (fecha representada: c. 1853)

Figura 1.101: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | | |
|--|--|---|
| 01 MONASTERIO DE LA CARTUJA
(SIN USO) | 41 CASA DE LOS MIRADORES | 80 HOSPITAL DE STA. ANA |
| 02 HOSPITAL DE S. LÁZARO | 42 PALACIO ARZOBISPAL Y AUDIENCIA
ECLESIASTICA | 81 CONVENTO DE MERCEDARIOS DESCALZOS
O DE BELÉN (CARCEL) |
| 03 ERMITA DE S. JUAN DE LETRÁN | 43 IGLESIA DEL SAGRARIO | 82 CONVENTO COMENDADORAS DE SANTIAGO |
| 04 ERMITA DE S. ISIDRO | 44 LONJA | 83 CUARTO REAL DE STO. DOMINGO |
| 05 ERMITA DEL STO. CRISTO DE LA YEDRA | 45 CAPILLA REAL | 84 IGLESIA DE LAS ANGIUSTIAS |
| 06 ANFITEATRO | 46 CASAS DE CABILDOS | 85 MATADERO MUNICIPAL |
| 07 CONVENTO DE CAPUCHINOS
(SIN USO) | 47 COLEGIO DE S. CECILIO Y
COLEGIO DE S. FERNANDO | 86 ERMITA DE S. SEBASTIÁN ANTIGUA
(SIN USO) |
| 08 HOSPITAL REAL | 48 CATEDRAL | 87 MONASTERIO DE S. BASILIO
(SIN USO) |
| 09 CONVENTO DE S. DIEGO
(SIN USO) | 49 CÁRCEL BAJA | 88 TORRES BERMEJAS |
| 10 REFINERÍA DE SALITRE | 50 CONVENTO DE CAPUCHINAS | 89 TORRE DE PUERTA JUDICIARIA
Y PILAR DE CARLOS V |
| 11 IGLESIA DE S. ILDEFONSO | 51 CONVENTO DEL ÁNGEL
O DEL ÁNGEL CUSTODIO | 90 PALACIO DEL EMPERADOR CARLOS V |
| 12 CONVENTO DE MERCEDARIOS CALZADOS
O DE LA MERCED (USO MILITAR) | 52 HOSPITAL DEL CORPUS CHRISTI | 91 PARROQUIA DE STA. MARÍA DE LA ALHAMBRA |
| 13 PUERTA DE ELVIRA | 53 IGLESIA DE S. GIL | 92 PALACIO ÁRABE |
| 14 AYUDA DE PARROQUIA DE S. CRISTÓBAL | 54 IGLESIA DE S. GREGORIO BÉTICO | 93 CONVENTO DE S. FRANCISCO
(USO MILITAR) |
| 15 AYUDA DE PARROQUIA DE S. BARTOLOMÉ | 55 AUDIENCIA TERRITORIAL
Y CÁRCEL DE CORTE | 94 PUERTA DE HIERRO
(SIN USO) |
| 16 IGLESIA Y COLEGIATA DEL SALVADOR | 56 IGLESIA DE S. JOSÉ | 95 GENERALIFE |
| 17 AYUDA DE PARROQUIA DE S. GREGORIO | 57 CONVENTO DE STA. INÉS | 96 BAÑO DE LAS DAMAS |
| 18 AYUDA DE PARROQUIA DE S. LUIS | 58 CONVENTO DE LA CONCEPCIÓN | 97 SILLA DEL MORO |
| 19 ERMITA DE S. MIGUEL EL ALTO | 59 CONVENTO DE ZAFRA
O DE STA. CATALINA DE ZAFRA | 98 GOBIERNO DE PROVINCIAS |
| 20 MONASTERIO DE S. JERÓNIMO
(USO MILITAR) | 60 CONVENTO DE S. BERNARDO | |
| 21 IGLESIA Y HOSPITAL DE S. JUAN DE DIOS | 61 IGLESIA DE S. PEDRO Y S. PABLO | EDIFICIOS RELIGIOSOS DESTRUIDOS
TOTAL O PARCIALMENTE |
| 22 ORATORIO DE S. FELIPE NERI
(SIN USO) | 62 CONVENTO TRINITARIOS DESCALZOS
O DE NTRA. SRA. DE GRACIA (SIN USO) | - CONVENTO DE AGUSTINOS CALZADOS
O DE S. AGUSTÍN |
| 23 IGLESIA DE S. ANDRÉS | 63 CONVENTO DE S. AGUSTÍN
O DEL CORPUS CHRISTI | - CONVENTO DE AGUSTINOS DESCALZOS |
| 24 AYUDA DE PARROQUIA DE S. MIGUEL | 64 CASA DE COMEDIAS | - CONVENTO DE CAPUCHINAS |
| 25 CONVENTO DE STA. ISABEL | 65 CONVENTO DE CARMELITAS CALZADOS
(USO MILITAR) | - CONVENTO DE CARMELITAS CALZADOS |
| 26 AYUDA DE PARROQUIA DE S. NICOLÁS | 66 CONVENTO DE CARMELITAS DESCALZAS | - CONVENTO DE CARMELITAS DESCALZOS |
| 27 CONVENTO DE STO. TOMÁS | 67 CONVENTO DE S. FRANCISCO CASA-GRANDE
(USO MILITAR + CENTRAL CORREOS) | - CONVENTO DE CARMELITAS DESCALZOS
O DE LOS MÁRTIRES |
| 28 CONVENTO DE S. FRANCISCO DE PAULA
O DE LA VICTORIA (USO MILITAR) | 68 CONVENTO DE SANCTI-SPIRITUS | - CONVENTO DE LA ENCARNACIÓN |
| 29 CONVENTO DE LA PIEDAD
Y HOSPITAL DE LA MISERICORDIA | 69 CONVENTO DE CARMELITAS CALZADAS | - CONVENTO DE S. FRANCISCO CASA-GRANDE |
| 30 UNIVERSIDAD | 70 AYUDA DE PARROQUIA DE STA. ANA | - CONVENTO DE SANCTI-SPIRITUS |
| 31 IGLESIA DE S. JUSTO Y PASTOR | 71 CASA DE MADRES RECOGIDAS
O BEATERÍO DE STA. MARÍA EGIPCIACA | - CONVENTO DE S. FRANCISCO DE PAULA |
| 32 COLEGIO DE SANTIAGO
O DE S. BARTOLOMÉ Y SANTIAGO | 72 CONVENTO DE S. ANTON
(ACOGIÓ A LAS MONJAS CAPUCHINAS) | - IGLESIA DE SANTA ESCOLÁSTICA |
| 33 CONVENTO DE LA ENCARNACIÓN | 73 TEATRO | - MONASTERIO DE LA CARTUJA |
| 34 CONVENTO DE STA. PAULA | 74 IGLESIA DE S. MATÍAS | EDIFICIOS RECOGIDOS EN LA LEYENDA Y NO
REPRESENTADOS |
| 35 AYUDA DE PARROQUIA DE SANTIAGO | 75 MONUMENTO A MARIANA PINEDA | - COLEGIO NORMAL (EN PLAZA DE LOS TIROS) |
| 36 HOSPITAL DE NTRA. SRA. DEL PILAR | 76 CASTILLO DE BIBATAUBÍN | - CONVENTO DE AGUSTINOS CALZADOS
O DE S. AGUSTÍN |
| 37 AYUDA DE PARROQUIA DE
S. JUAN DE LOS REYES | 77 CONVENTO DE STO. DOMINGO
ESCUELA DE BB.AA. Y MUSEO DE PINTURAS | - CONVENTO DE AGUSTINOS DESCALZOS |
| 38 CONVENTO DE TRINITARIOS CALZADOS
ADUANA Y RENTAS PÚBLICAS | 78 CONVENTO DE STA. CATALINA DE SIENA | - CONVENTO DE CARMELITAS DESCALZOS
O DE LOS MÁRTIRES |
| 39 CARNICERÍA Y PESCADERÍA | 79 IGLESIA DE S. CECILIO | |
| 40 IGLESIA DE STA. MARÍA MAGDALENA | | |

Los edificios señalados son los que aparecen sombreados en el Plano Topográfico de José Contreras. Dadas las pérdidas de material que ha sufrido el documento original (sobre el que se ha realizado el dibujo), la planta de algunos de estos edificios aparece representada sólo parcialmente.

Las denominaciones en cursiva se corresponden con las de la leyenda del plano, aunque su transcripción -para facilitar la lectura- no sea literal. Las denominaciones sin cursiva son aquellas que no figuran en la leyenda o, al menos, que hoy no son legibles debido al deterioro de la misma. Entre estas últimas cabe destacar la refinería de salitre, la Casa de Comedias, la carnicería y pescadería nuevas o la lonja.

● IGLESIA	Según las categorías establecidas en la leyenda del plano original de José Contreras	— MURALLA
● AYUDA DE PARROQUIA		● RELATIVO A LA ALHAMBRA
● MONASTERIO EXTINGUIDO		● VERDE PÚBLICO
● CONVENTO DE FRAILES EXTINGUIDO		
● CONVENTO DE MONJAS		
● ERMITA		
● COLEGIO		
● HOSPITAL		
● EDIFICIO PÚBLICO		

NORTE

0 50 150

Muy cerca de este lugar, Contreras destacó como edificios singulares la Pescadería y la Carnicería, aunque éstas no eran obras del reformismo liberal sino construcciones del siglo XVI. Es cierto, en cualquier caso, que ambas sufrieron remodelaciones en las últimas décadas del siglo XIX.

Muchos otros edificios pertenecientes a órdenes religiosas fueron paulatinamente demolidos, transformados, ocupados por organismos oficiales o vendidos a particulares. Los conventos de San Jerónimo, la Merced y la Victoria comenzaron a funcionar como cuarteles; el convento de Belén se convirtió en cárcel provincial; y los de Cartuja y Santo Domingo así como la iglesia de Santa María Magdalena pasaron a manos privadas. El de Contreras es también el último de los planos de Granada en el que figura la renacentista iglesia de San Gil²⁶⁴, la cual fue demolida en 1868 para ampliar y regularizar plaza Nueva según el proyecto del arquitecto municipal Cecilio Díaz de Losada. Del que ya no hay rastro en el plano de Contreras es del convento de los Mártires que había sido vendido a un particular en 1837 y demolido en varias fases hasta que en 1851 concluyó definitivamente el proceso²⁶⁵.

A la fiebre destructiva tampoco escaparon las murallas y puertas de la ciudad bajo el pretexto de mejorar la circulación y ampliar las vías de acceso a los centros de actividad. A la demolición de las llamadas puertas de los Molinos (*Bab Nayd*) y del Pescado (*Bab al-Hayar*), en 1833 y 1840 respectivamente, se fueron sumando otras en las décadas siguientes, como las de la puerta del Sol (1867), la Alhacaba (1879) o las Orejas (1884). Paradójicamente, todas ellas, incluso las que estaban siendo derruidas en aquellos años por decisión del Consistorio, aparecen relacionadas como edificios singulares en el margen inferior del plano de Contreras. Si esto último puede entenderse como un reconocimiento del valor de estas construcciones históricas, tanto más difícil se hace entender que en aquella época se impulsara la demolición de las pocas que todavía quedaban en pie. El conocido como Cuarto Real de Santo Domingo es ya en el plano geométrico una torre exenta, pues el gran lienzo murario del que formaba parte había sido completamente derruido.

El plano de Contreras es también el reflejo de otro fenómeno característico del urbanismo decimonónico: la introducción de lo que la historiografía urbana ha dado en llamar el verde público²⁶⁶. Desde principios del siglo XIX –con la reorganización del arbolado de ribera bajo el mando del General francés Sebastiani– pero sobre todo a partir de 1840, se llevó a cabo el ajardinamiento de diversos espacios públicos; a mediados de siglo este era un asunto central en el proceso de transformación burguesa de Granada. Entre las actuaciones de este tipo, destacan sobre el plano de Contreras las modificaciones en los paseos del Genil, con las que

264 Sobre la configuración original y el posterior proceso de desaparición de la iglesia de San Gil, *vid. Ibid.*, pp. 211-212.

265 Sobre la configuración original y el posterior proceso de desaparición del convento de Carmelitas Descalzos o de la Mártires, *vid. Ibid.*, pp. 158-161.

266 De entre una inabarcable bibliografía un adecuado resumen de la cuestión puede encontrarse en Monique Mosser e Georges Teyssot (eds.), *L'architettura dei giardini d'Occidente. Dal Rinascimento al Novecento*, Milano, Electa, 1990; Michel Baridon, *Los jardines. Paisajistas, jardineros, poetas. Siglos XVIII-XX*, Madrid, Abada editores, 2008; SCHAMA, Simon, *Landscape and memory*, New York, Alfred A. Knopf, 1995; Giovanni Cerami, *Il giardino e la città. Il progetto del parco urbano in Europa*, Roma-Bari, Laterza, 1996.

casi todas las alamedas fueron sustituidas por una amplia variedad de plantas organizadas en trazado geométrico, que convirtieron a aquel lugar en un auténtico parque para la nueva clase burguesa; o la creación de un jardín en la gran explanada del Triunfo, que transformó en sitio de recreo un área que, a lo largo de los siglos, había tenido usos tan dispares como el de cementerio, mercado de cerdos o escenario de festejos y ejecuciones. También dibujó Contreras la inclusión de vegetación en algunas de las principales plazas de la ciudad: Bib-Rambla –más un proyecto en aquel momento que una realidad–, Mariana Pineda o los Lobos –aunque en su lugar hoy sólo sea visible un borrrón. Pero en éstos casos, la operación no fue siempre bien recibida por la ciudadanía, dado que la introducción del jardín chocaba de pleno con unos usos tradicionales (celebración de fiestas y juegos, mercado) a los que el pueblo no quería renunciar²⁶⁷.

Entre los nuevos equipamientos representados en el plano de Contreras, cabe destacar los relacionados con la política de saneamiento y salubridad, como el Matadero –en la margen derecha del Genil, donde el río sale de la ciudad– y el Cementerio –embrión del actual cementerio municipal–, así como algunos otros vinculados con las inquietudes culturales decimonónicas, como el Jardín Botánico –anexo a la Universidad– y el “Museo de Pinturas” –tal cual fue rotulado por Contreras–, germen del actual Museo de Bellas Artes (en las dependencias altas del Palacio de Carlos V), que había sido fundado en 1839 y provisionalmente instalado en el antiguo convento de Santo Domingo²⁶⁸.

El plano geométrico de 1853 es también la última imagen cartográfica oficial en la que puede observarse el cauce del Darro atravesando el centro de la antigua medina musulmana. El mismo año en que Contreras hacía entrega de su plano, comenzaban los trabajos para el embovedado del río en el tramo comprendido entre los puentes de la Paja (Puerta Real) y del Carmen. Aquella actuación cambiaría definitivamente la fisonomía de la ciudad.

Para los reformistas locales, el Darro no era sólo un obstáculo que dificultaba la conexión entre los principales espacios públicos de la ciudad (plaza Bib-Rambla, del Carmen o Campillo) – que a su vez, como es sabido, estaban siendo remodelados– sino también una amenaza para la población, debido a sus frecuentes desbordamientos y a las condiciones insalubres que los vertidos de las industrias artesanales asentadas en sus márgenes causaban. Pero además de estos motivos, tanto la burguesía como las autoridades municipales vieron en este proyecto la oportunidad para crear una nueva calle comercial y burocrática –la actual Reyes Católicos–, renovar la arquitectura de la zona con edificios uniformes de corte moderno, generar plusvalías inmobiliarias y ocupar mano de obra. Así pues, el embovedado del río y, de camino, la reestructuración de las calles y los edificios de alrededor, se convirtió en una de las principales aspiraciones del sector más poderoso de la sociedad granadina decimonónica.

Aunque puede decirse que la historia de esta intervención se remonta a principios del siglo

267 Sobre la introducción del verde público en Granada, *vid.* Ángel Isac, *op. cit.*, pp. 56-71.

268 Al respecto, *vid.* María del Mar Villafranca, *Los museos de Granada. Génesis y evolución histórica, 1835-1975*, Granada, Diputación Provincial, 1998, pp. 53-59.

XVI, con la ampliación del llamado puente de los Leñadores (al-Hattabin) para la formación de Plaza Nueva, e incluso que también forman parte de la misma las intervenciones de la última década del siglo XVIII para el ensanche del puente de la Paja cauce abajo, no fue hasta el siglo XIX cuando surgieron los primeros proyectos de embovedado integral del Darro en su transcurso urbano. Las obras, realizadas en varias fases y a un ritmo muy lento, se prolongaron hasta 1884, fecha en la que quedó concluido el tramo entre Plaza Nueva y el Puente de Castañeda. Aun así, fueron varias las ocasiones en las que una fuerte crecida de las aguas hizo saltar la bóveda y se hicieron necesarios trabajos de reparación y reforma. El embovedado desde el puente de Castañeda hasta la desembocadura en el Genil fue acometido medio siglo después, entre 1936 y 1938.

Este proyecto, probablemente el más significativo para la creación de la Granada burguesa hasta la apertura de la Gran Vía, supuso también la práctica desaparición de la visión romántica de la ciudad, puesto que la imagen pintoresca de la hasta entonces conocida como *Riberilla*, había sido uno de los jalones de esa estética de la ruina difundida a través de los escritos y las ilustraciones de los viajeros europeos. En este sentido, es bien conocido cómo en los años finales del siglo XIX estos arquetipos de la visión romántica serán recogidos y reciclados en la teorización anti-moderna de Ángel Ganivet y, en especial, en su *Granada la Bella* (1896). Casi podría decirse que la Granada ideal de Ángel Ganivet compone un plano mental de una ciudad soñada que, anclada en su *aurea aetas*, encuentra su identidad en el rechazo radical de la cultura contemporánea.

El umbral del siglo XX: el *Plano de 1909*

El *PLANO DE GRANADA* realizado por el Instituto Geográfico y Estadístico es la última (sólo cronológicamente hablando) pieza fundamental de la cartografía histórica de Granada anterior a las grandes transformaciones del siglo XX (con sus consiguientes representaciones cartográficas), y cierra por ello el recorrido del presente trabajo.

A este plano también se le conoce habitualmente como *Plano de Granada de 1909* o, simplemente, *Plano de 1909*, dado que ésta es la fecha que figura en su cartela; y ello a pesar de que el primer ejemplar, por circunstancias de índole nacional, no llegó a ser publicado antes de 1932. No obstante, a pesar de su valor intrínseco como pieza histórica y de su interés como fuente de información acerca de las grandes transformaciones emprendidas en la segunda mitad del siglo XIX para la “modernización” de Granada, todavía no se ha realizado un estudio verdaderamente exhaustivo sobre esta realización cartográfica.

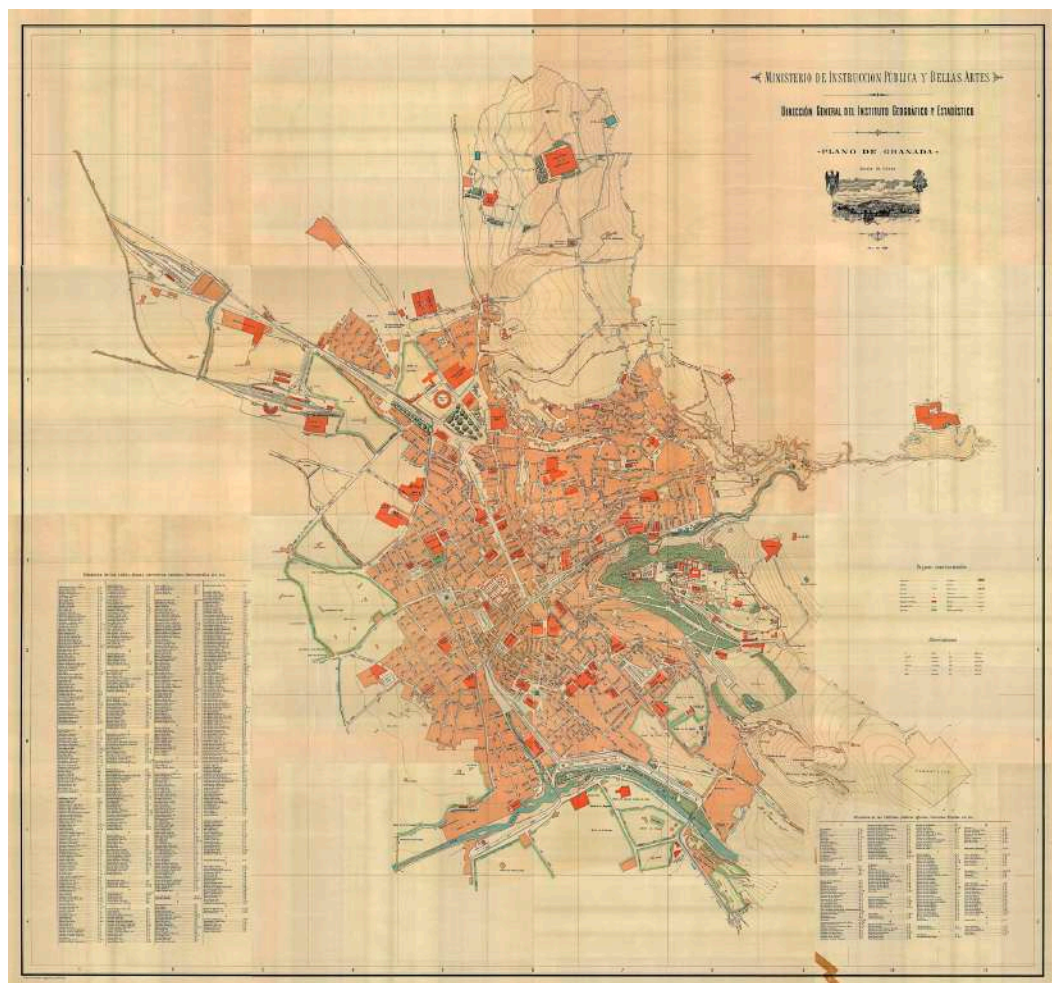


Figura 1.102: Instituto Geográfico y Estadístico, *PLANO DE GRANADA*, 1909. Versión de 16 hojas (numeradas de izquierda a

derecha y de arriba abajo) del plano de población de Granada a escala 1:2.000 realizado como parte de los trabajos del Instituto Geográfico y Estadístico para la conformación del MTN50. Montaje de la autora realizado con la versión en soporte digital de las 16 hojas que componen el plano.

El levantamiento de este plano de población hay que entenderlo, además, enmarcado por un episodio esencial en la evolución de la cartografía española: la creación del Mapa Topográfico Nacional (en adelante, MTN)²⁶⁹. La historia de este ambicioso documento refleja como ninguna otra las relaciones entre la cartografía y la construcción del Estado moderno. La reforma de la división territorial y la construcción del MTN corrieron siempre paralelas, pues la primera –ya fuera a escala local, como en los trabajos de demarcación municipal, o a escala regional– no era posible a partir de la deficiente información geográfica de la que disponía el Estado en fechas tan próximas a la actual como mediados del siglo XIX²⁷⁰. Además, el MTN era una herramienta imprescindible para desarrollar obras públicas, inventariar recursos naturales o, en el ámbito puramente administrativo, para acometer reformas fiscales.

La necesidad de contar con un mapa topográfico de España con el debido rigor geométrico venía siendo defendida desde la Ilustración. Los reformistas del siglo XVIII habían emprendido ambiciosos planes de reestructuración del territorio –establecimiento del catastro, tratamiento uniforme del mapa aduanero y racionalización de la división administrativa²⁷¹– que demandaban un mapa general del Estado con todos los avances científicos de la época. En 1751, Jorge Juan²⁷² y Antonio de Ulloa²⁷³, conocedores de las más modernas técnicas geodésicas y cartográficas y de los esfuerzos que se estaban llevando a cabo en Francia para la consecución de su mapa topográfico nacional, presentaron al Marqués de la Ensenada un proyecto para levantar un plano general de España. Sin embargo, diversos avatares políticos derribaron a Ensenada e hicieron que la iniciativa no prosperara. Tampoco salieron adelante

269 Sobre el MTN y su elaboración, José J. Cortés (coord.), *La nueva cartografía en España del siglo XVIII al XX*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1998; Mario Ruiz Morales, “El primer sistema cartográfico del mapa topográfico nacional de España”, *Mapping*, 109, 2006, pp. 52-62; Luis Urteaga y Francesc Nadal, “La formación del mapa de España”, *Mundo Científico*, 97, 1989, pp. 1190-1197; Luis Urteaga y Francesc Nadal, *Las series del mapa topográfico de España a 1:50.000*, Madrid, Centro Nacional de Información Geográfica, 2001.

270 Cuando los progresistas llegaron al poder en 1840, los mapas y planos con los que contaba el Gobierno eran los que habían sido realizados casi un siglo antes por Tomás López.

271 Luis Urteaga y Francesc Nadal, “La formación del mapa de España”. *cit.* p. 1190.

272 Jorge Juan y Santacilla (1713-1773) cosmógrafo, astrónomo y marino español. Durante sus años de formación en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz participó en numerosas campañas militares por el Mediterráneo. En 1734 se embarcó en la expedición a Quito de la Academia Real de las Ciencias de París que tenía como objetivo la medición de un grado del arco de meridiano terrestre en la línea ecuatorial en América del Sur y la consecuente determinación del achatamiento de la Tierra. Realizó para el Estado diversas misiones en el extranjero y, por orden de Carlos III, fundó el Real Observatorio de Madrid. Sobre la figura de Jorge Juan, *vid.* Armando Alberola Romá *et al.* (eds.), *Jorge Juan Santacilla en la España de la Ilustración*, Alicante, Universidad de Alicante, 2015; Emilio Becerra de Becerra, “Jorge Juan, modelo de ilustrado”, *Serie histórica*, 16, 1997, pp. 55-76; Magdalena Martínez Almira, *Jorge Juan y las Ciencias. Bajo el signo de la monarquía ilustrada*, Alicante, Gil Navarro editor, 2002.

273 Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral (1716-1795) militar y naturalista español. Al igual que Jorge Juan, se formó en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz y participó en la expedición científica a Quito organizada por la Academia de París. Fue el fundador del Gabinete de Historia Natural, institución que daría origen al actual Museo Nacional de Ciencias Naturales. Sobre la figura de Antonio de Ulloa, *vid.* Miguel Losada y Consuelo Varela (coord.), *Actas del II Centenario de don Antonio de Ulloa*, Madrid, CSIC, 1995; Francisco de Paula Solano, “Antonio de Ulloa”, *Historia* 16, 236, 1995, pp. 129-136; M. A. Martínez Prieto, “Un científico de la Ilustración: D. Antonio de Ulloa”, *Serie histórica*, 30, 2009, pp. 281-322.

las propuestas que en los años siguientes formularon desde el Depósito Hidrográfico los marinos y geógrafos José Espinosa y Tello (1763-1815) y Dionisio Alcalá Galiano (1760-1805), colaboradores en la creación del Atlas Marítimo de España y de las expediciones científicas de Alejandro Malaspina²⁷⁴. El mapa topográfico de España recibió un nuevo impulso en 1796 con la creación del Cuerpo de Ingenieros Cosmógrafos, el cual tenía encargo expreso de levantar según los criterios científicos que se empleaban en Europa la *Carta Geográfica del Reino*. Pero el plan se vio frustrado una vez más en 1804, cuando por diversas presiones el Cuerpo terminó por disolverse²⁷⁵.

Durante los primeros años del siglo XIX los proyectos cartográficos ilustrados tuvieron continuidad, aunque sin darse una verdadera labor de equipo a nivel institucional y siempre empujados o frenados a tenor de la agitada situación política del país. Y, aunque en 1821, con la planificación propuesta por Felipe Bauzá²⁷⁶ y José Agustín Larramendi²⁷⁷, la confección de la *Carta Geográfica de España* parecía estar más cerca que nunca, las dificultades para la consolidación del Estado liberal volvieron a truncar la empresa.

Después de éste, hubo nuevos intentos fallidos que hicieron que el descontento de muchos intelectuales con respecto a este asunto fuera en aumento; más aun teniendo en cuenta que otros países como Francia, Inglaterra, Portugal, Austria, Suiza, Dinamarca o Italia ya tenían mapas y cartas precisas para el desarrollo de sus funciones político-administrativas. Mientras en muchos de los países europeos se producían importantes avances científicos y técnicos, España se había quedado paralizada. En 1852, la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales se pronunciaba en los siguientes términos: "... que no se deje pasar más tiempo sin que, con la energía de una voluntad decidida, y con el noble empeño de vencer todo género de obstáculos, por grandes que sean los sacrificios que lleve esto consigo, se emprenda una obra tan necesaria, y se adopten al plantearla todas las precauciones capaces de asegurar su éxito en medio de la inconstancia natural de los hombres y de los tiempos"²⁷⁸.

274 Alejandro Malaspina (1754-1809) era un marino italiano, brigadier de la Armada española. Protagonizó uno de los más importantes viajes científicos de la época ilustrada donde se exploraron detenidamente territorios en América, Asia y Oceanía.

275 Sobre la cartografía española del siglo XVIII, *vid.* Horacio Capel, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Oikos-Tau, 1981; Federico de Bordejé Morencos, "Cartografía y navegación españolas en el s. XVIII", *Militaria. Revista de cultura militar*, 3, 1991, pp. 37-52; Antonio Gil Olcina, "Conocer el territorio en el siglo XVIII: Jorge Juan y el mapa de España", en Armando Alberola Romá *et al.* (eds.), *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, Alicante, Universidad de Alicante, 2015, pp. 377-400; Francisco Vázquez Maure, *Jorge Juan y la cartografía española del s. XVIII*, Boletín de la Real Sociedad Geográfica, 118, 1982, pp. 127-140.

276 Felipe Bauzá y Cañas (1764-1834) militar, geógrafo y cartógrafo español. Participó en las expediciones de Alejandro Malaspina, fue director del Depósito Hidrográfico y, junto con José Agustín Larramendi, realizó los trabajos que dieron origen a la actual división provincial de España. Sobre la figura de Felipe Bauzá, *vid.* M. Luisa Martín-Merás, "Felipe Bauzá: sus trabajos sobre el mapa de España", *Revista de historia naval*, 27, 1989, pp. 33-48; Antonio Luis Martínez y Guanter, "Biografía de don Felipe Bauzá y Cañas. Capitán de navío de la Real Armada española", *Revista general de marina*, 261, 2011, pp. 855-864.

277 José Agustín Larramendi Muguruza (1769-1848) ingeniero, geógrafo y político español. Fue director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, desarrolló gran parte de su carrera en la Inspección de Caminos y Canales de la Corona y, junto con Felipe Bauzá, realizó los trabajos que dieron origen a la actual división provincial de España. Sobre la figura de José Agustín Larramendi, *vid.* Carlos Domínguez, "Notas sobre Agustín de Larramendi", *Revista de Obras Públicas*, 138, 1991, pp. 31-35; Fernando Sáenz Ridruejo y Carlos Domínguez, *José Agustín de Larramendi. Primer Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*, Bilbao, Elkar, 1999.

278 En un informe de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales elevado a S.M. vta. *Vid.* M. Carmen Martínez Utesa, *Ciencia y milicia en el siglo XIX en España: el general Ibáñez e Ibáñez de Ibero*, Madrid, Instituto Geográfico Nacional, 1995, p. 129.

Aunque no se puede asegurar que se produjera una reacción de causa y efecto, lo cierto es que pocos meses después, ya en 1853, se crearon la Dirección de la Carta Geográfica de España y la Comisión del Mapa, y con ellas se iniciaron definitivamente y bajo la dirección del ingeniero militar Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero²⁷⁹ los trabajos para la triangulación geodésica de la Península. Es necesario hacer constar que, pese a que estos eran organismos civiles dependientes del Ministerio de Fomento, muchos de los puestos de responsabilidad fueron ocupados por profesionales (ingenieros, geodestas, cartógrafos, etc.) del ejército²⁸⁰. También es cierto que poco después, en 1854 y hasta 1856, fecha en la que se creó la Comisión de Estadística General del Reino (adscrita al Consejo de Ministros), todo lo relativo a la Carta Geográfica de España pasaría a depender del Ministerio de la Guerra.

La llamada Comisión del Mapa comenzó definitivamente con los trabajos geodésicos en 1854 y a partir de entonces éstos tuvieron una relativa continuidad. La medición de la base central de toda la triangulación geodésica nacional, realizada en un terreno llano cerca de Madrudejos (Toledo), fue dirigida por el entonces Comandante de Ingenieros Ibáñez de Ibero entre mayo y octubre de 1858²⁸¹. En sesión pública de 1863, la Academia de Ciencias de París calificaría la citada medición de Madrudejos de memorable aportación científica²⁸².

La creación de la ya mencionada Comisión de Estadística General del Reino fue consecuencia de la voluntad de unificar en un solo organismo todos los trabajos cartográficos, catastrales y estadísticos que acometían las diferentes instituciones españolas. La idea venía fraguándose desde la década de 1840 entre los reformistas liberales, quienes abogaban por que el mapa topográfico y el catastro parcelario fueran una única empresa de información del territorio al servicio de la Administración pública, a pesar de tratarse de documentos cartográficos distintos y de que en casi todos los países europeos su levantamiento se había hecho por parado²⁸³.

279 Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero (1825-1891) ingeniero militar y científico español. Su extraordinaria trayectoria militar, la cual inició siendo todavía un niño, terminó en 1854 cuando se incorporó a la Comisión del Mapa de España. Comenzaba así una brillante carrera en el campo de las ciencias geodésicas y geográficas. Era miembro de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, escribió varias obras cartográficas, realizó numerosos trabajos para el Gobierno dentro y fuera de España y estuvo en contacto con renombrados científicos europeos. Ocupó la dirección del Instituto Geográfico entre 1870 y 1889. Entre sus trabajos más destacados hay que mencionar el enlace entre las redes geodésicas española y argelina, trabajo por el que recibió el título de Marqués de Mulhacén, al ser el pico de este nombre uno de los vértices geodésicos de la operación. Sobre la figura de Ibáñez de Ibero, *vid.* M. Carmen Martínez Utesa, *Ciencia y milicia en el siglo XIX en España: el general Ibáñez e Ibáñez de Ibero*, Madrid, Universidad Complutense, 2001; M. del Mar Merino, "Nombres propios: Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero", *Revista del Ministerio de Fomento*, 510, 2002, pp. 77-78; Rodolfo Núñez de las Cuevas, "El general don Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero (1825-1891)" en Mariano Cuesta y Miguel Alonso (coord.) *Militares y marinos en la Real Sociedad Geográfica*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, 2005, p.15-36.

280 Según el Real Decreto por el que quedaba establecida la Dirección de la Carta Geográfica, la junta debía estar constituida por un Presidente, un Secretario y Cinco Vocales, de los cuales el primero pertenecería al Cuerpo de Ingenieros del Ejército, el segundo al Cuerpo de Oficiales de la Armada, el tercero al Estado Mayor del Ejército, el cuarto sería Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y el quinto sería Ingeniero de Minas. En Carmen Martínez Utesa, *op. cit.*, p. 96.

281 Ibáñez de Ibero y sus colaboradores relataron sus experiencias en el diseño del sistema geodésico de referencia y la medición de bases en Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero *et al.*, *Base Central de la triangulación geodésica de España*, Madrid, Impr. y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 1865.

282 Carmen Martínez Utesa, *op. cit.*, p. 109.

283 Francesc Nadal, Jose Ignacio Muro y Luis Urteaga, "Los orígenes del Instituto Geográfico y Estadístico", *Arbor*, 609-610, 1996, pp. 59-91.

La idea se hizo una realidad efectiva en 1859 con la aprobación en el Parlamento de la Ley de Medición del Territorio redactada por Francisco Coello. Esta ley fusionaba el levantamiento del MTN con la formación de un catastro general, y designaba a la Comisión de Estadística General del Reino (Junta General de Estadística, en 1860) responsable de este doble cometido²⁸⁴. Dada la función administrativa que con esta ley adquirió el Mapa Topográfico de España, su confección no dependería del ejército –a pesar de las tensiones entre militares y civiles que esta decisión provocó– sino que, a diferencia de lo que había ocurrido en la mayoría de los países europeos, el mapa quedaría finalmente en manos de un único órgano de carácter civil. Se ha de aclarar que a lo largo del siglo XIX, el MTN tuvo todavía reiterados cambios de sede que, por cierto, sólo consiguieron frenar su marcha.

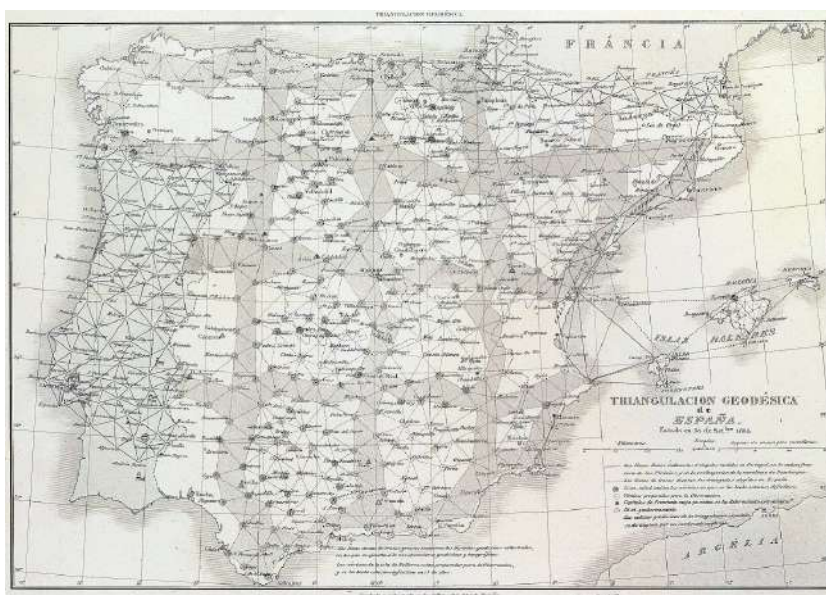


Figura 1.103: TRIANGULACIÓN GEODÉSICA DE ESPAÑA: Estado en 30 de Set^{bre}. 1865, grabado en los talleres del Atlas de España. La escala es 1:4.000.000 expresada gráficamente en kilómetros y en leguas de 20.000 pies castellanos. Los márgenes están graduados y las costas de la Península y de las islas Baleares sombreadas. La confección de un mapa topográfico, antes de la puesta en práctica de la fotografía aérea, comprendía operaciones de tres tipos: el levantamiento geodésico, las operaciones topográficas y de nivelación, y los trabajos de delineación y grabado de originales. Las tareas geodésicas eran las que mayor dificultad científica entrañaban. Se tomó como “datum” (punto fundamental) el Observatorio del Retiro en Madrid, como elipsoide de referencia el de Struve y como origen de longitudes el meridiano de Madrid. La base inicial de la triangulación estuvo en Madridejos (Toledo) y tenía una longitud de 14.662,887m. Este sistema geodésico de referencia estuvo vigente hasta

284 Sobre La ley de Medición del Territorio y sus consecuencias cartográficas, *vid.* Elia Canosa Zamora, “El Catastro Topográfico Parcelario y el estudio de la provincia de Madrid”, *CT Catastro*, 15, 1993, pp. 100-110; José Ignacio Muro, Francesc Nadal y Luis Urteaga, “Los trabajos topográficos-catastrales de la Junta General de Estadística”, *Ciudad y Territorio*, 94, 1992, pp. 33-59; José Ignacio Muro, Francesc Nadal y Luis Urteaga, *Geografía, Estadística y Catastro en España, 1856-1870*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996; Francesc Nadal, Luis Urteaga y José Ignacio Muro, “Reconocer el territorio, medir la propiedad y evaluar los recursos: la Junta General de Estadística y la cartografía temática en España (1856-1870)”, *Anthropos: Boletín de información y documentación*, 43 (extra), 1994, pp. 66-75; Luis Urteaga, Francesc Nadal y José Ignacio Muro, “La Ley de Medición del Territorio de 1859 y sus repercusiones cartográficas”, *Estudios Geográficos*, 231, 1998, pp. 311-338.

que fue sustituido en 1970 por el European Datum de 1950 (ED50); este último fue el oficial hasta 2007, fecha en la que fue reemplazado por el European Terrestrial Reference System (ETRS89), en el ámbito de la Península y las islas Baleares, y por el REGCAN95 en el archipiélago canario.

La estructura geodésica básica del MTN la proporciona la Red Geodésica de Primer Orden. Ésta, por lo que respecta a la Península, consta de diez cadenas de triangulación: cuatro de ellas siguen aproximadamente los meridianos de Salamanca, Madrid, Pamplona y Lérida, otra recoge de norte a sur la costa mediterránea, tres más siguen los paralelos de Palencia, Madrid y Badajoz, y las dos últimas van de este a oeste ciñendo la costa norte, una, y la costa sur, la otra. Entre los vértices de la triangulación de primer orden se encontraba uno instalado en la torre de la Catedral de Granada. Este vértice pertenece hoy a la red de tercer orden. Todavía en el intento de fusionar mapa topográfico con catastro parcelario, puede leerse en la zona inferior del mapa (frente a las dibujadas costas de Málaga, Granada y Almería): “las líneas curvas de trazos gruesos encierran los distritos geodésico-catastrales, en los que se ejecutan a la vez operaciones geodésicas y topográficas”.

El proyecto topográfico-catastral fue, sin embargo, una labor demasiado ambiciosa y compleja para la época. Así que, después de una década en la que pudieron comprobarse la dificultad técnica, la lentitud de los trabajos y el desembolso económico que dicha fusión acarrearía – precisamente en tiempos de agitación política y de grave crisis para la economía española– el proyecto catastral, tal cual había sido planteado por Francisco Coello, fue abandonado. Los objetivos y la planificación definitiva del MTN serían redefinidos entonces por Ibáñez de Ibero al frente de un nuevo organismo que venía a sustituir a todos los anteriores: el Instituto Geográfico –sucesivamente llamado Instituto Geográfico y Estadístico (1873), Instituto Geográfico y Catastral (1925), Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1931), Instituto Geográfico Catastral (1938) y, a partir de 1977, Instituto Geográfico Nacional (IGN)²⁸⁵.



Figura 1.104: Retrato de Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero, Centro Español de Metrología [izda].

Figura 1.105: Joaquín Sorolla, *Retrato de José de Echegaray*, 1910, Hispanic Society of America, Nueva York [dcha].

285 Sobre el Instituto Geográfico, *vid.* Mario Ruiz Morales, “Los primeros trabajos del Instituto Geográfico”, *Mapping*, 103, 2005, pp. 6-17

El Instituto Geográfico fue creado en 1870 e ideado por los políticos liberales José de Echegaray y Laureano Figuerola junto al propio Ibáñez de Ibero. Este nuevo organismo, adscrito al Ministerio de Fomento, tenía entre sus funciones “los trabajos relativos a la determinación de la forma y dimensiones de la Tierra, triangulaciones geodésicas de diversos órdenes, nivelaciones de precisión, triangulación topográfica, topografía del mapa y de catastro, y pesas y medidas”²⁸⁶. Ibáñez de Ibero, director del centro durante casi veinte años (1870-1889), imprimió entonces un nuevo giro al proyecto del MTN: decidió paralizar el catastro tal y como se venía ejecutando y emplear todos los recursos disponibles en la finalización del levantamiento topográfico. Aun así, es decir, a pesar de este planteamiento rupturista, las necesidades de la Hacienda española hicieron que el MTN continuara asumiendo dos tareas específicas además de las de utilidad topográfica estricta: deslinde y demarcación municipal, y determinación de las masas de cultivo²⁸⁷.

A nivel cartográfico, la asunción de estas dos tareas llamadas de “avance catastral” supuso, por un lado, la necesidad de rebajar la escala de las minutas hasta 1:25.000 –aunque estuviera previsto que las hojas del MTN se publicaran a 1:50.000–, con la consiguiente lentitud en la toma de datos; y por otro lado, la obligación de incorporar a la edición una información detallada acerca de los usos del suelo, que no sólo ralentizaba sino que aumentaba el coste de los trabajos de grabado e impresión, por no mencionar que esto forzaba a revisar y actualizar los datos con cierta asiduidad. Sin embargo, desde otro punto de vista y a pesar de los efectos negativos, la inclusión de esta información aportó riqueza geográfica y estética a la edición del MTN

El MTN se convirtió así en la tarea prioritaria del Instituto Geográfico. El primer paso era completar el armazón geodésico y astronómico en el que posteriormente se apoyarían todos los levantamientos topográficos. Aunque, como ya se ha mencionado, los primeros vértices de esta red se habían estacionado en Madrیدهjos en 1858, cuando se organizó el Instituto Geográfico todavía quedaba mucho trabajo por delante. De hecho, el establecimiento de la red geodésica de Primer Orden no finalizó hasta 1915, y las de Segundo y Tercer Orden se retrasaron hasta 1924 y 1930 respectivamente. Es por eso que el Plano de Granada de 1909 no llegó a editarse hasta 1932.

Aun sin redes geodésicas completas, para agilizar la formación del mapa los trabajos topográficos también comenzaron en 1870. Se optó entonces por utilizar como apoyo de los levantamientos triangulaciones especiales que posteriormente serían enlazadas con las redes oficiales para la orientación y el encaje geométrico definitivo de los planos. En el caso de las triangulaciones urbanas se optó por vértices situados tanto en las proximidades como en el interior de las ciudades. En Granada destaca la utilización, como ya se ha indicado, del vértice

286 Rodolfo Núñez de las Cuevas *et al.*, *La Cartografía de la Península Ibérica i la seva extensió al Continent Americà*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 1991, p. 91.

287 Hay que recordar que en 1870 España todavía carecía de un auténtico mapa de base municipal que sirviera como instrumento de gestión a las distintas Administraciones (locales, regionales y estatales). Luis Urteaga, Francesc Nadal y José Ignacio Muro, *op. cit.*, p. 333.

localizado en la torre de la Catedral (inicialmente perteneciente a la red geodésica de primer orden, hoy a la de tercer orden), así como la señal de nivelación de alta precisión ubicada desde 1866 en la plaza del Triunfo.

Las *minutas* o documentos previos a la formación de las hojas del MTN a escala 1:50.000 –MTN50 para el IGN– pueden dividirse, en función de su contenido y de su escala, en tres grupos: *minutas cartográficas*, *planos de población* y *planos de edificios*²⁸⁸.

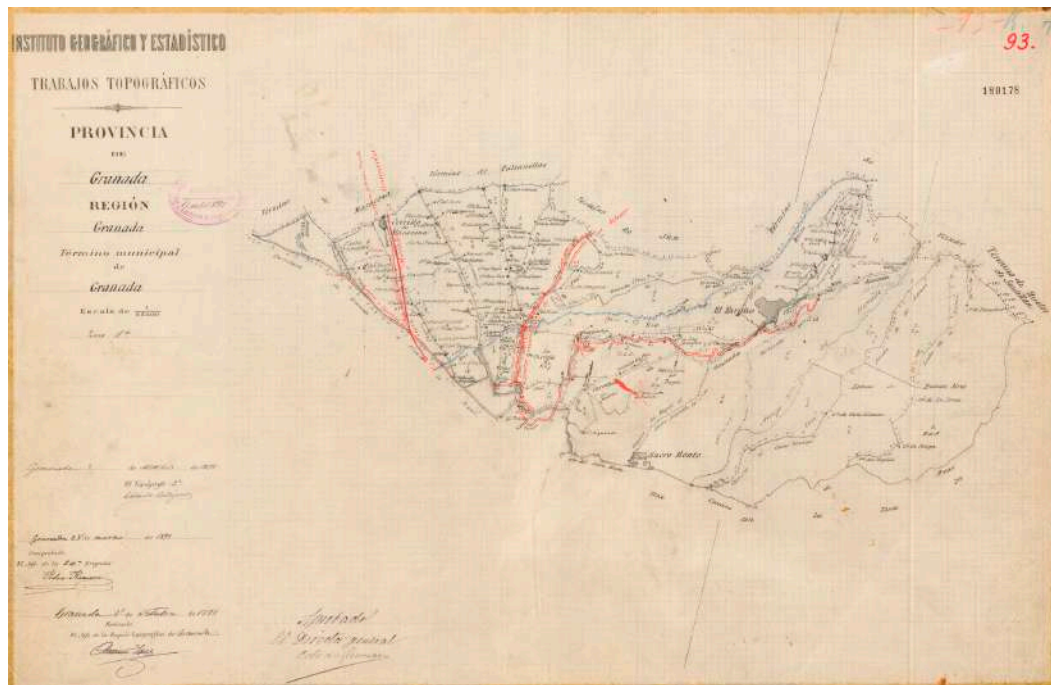


Figura 1.106: Instituto Geográfico y Estadístico, *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS*, *PROVINCIA DE Granada*, *REGIÓN Granada*, *Término municipal de Granada*, *Zona 1ª*, 1895. Minuta planimétrica a escala 1:25.000 correspondiente a la primera de las cuatro zonas en las que se dividió el Término Municipal de Granada. La minuta fue elaborada por el *Topógrafo 2º* (Eduardo Rodríguez), comprobada por el *Jefe de la 20 Brigada*, revisada por el *Jefe de la Región Topográfica de Granada* y, finalmente, aprobada por el Director General. En la representación destacan los mojones del deslinde municipal, las masas de cultivo superiores a 10 Ha. y la red de carreteras, caminos y sendas. Son singulares las rectificaciones realizadas sobre el viario para publicar la segunda y sucesivas ediciones de la *Hoja 1009-Granada* del MTN50. En este caso las rectificaciones afectaron principalmente a las líneas del ferrocarril eléctrico entre Granada y la Vega, un agente fundamental en la transformación de la ciudad a finales del siglo XIX. Destacan también las innumerables ventas y caseríos de la zona, el *Sacro Monte*, la alquería de *El Fargüe* y el perfil del casco urbano de la capital.

Las *minutas cartográficas*, realizadas a escala 1:25.000 –aunque realmente el detalle de la

288 En el Archivo Topográfico del Instituto Geográfico Nacional pueden consultarse las cerca de 48.500 *minutas* originales manuscritas para el MTN50. La versión digitalizada de cada uno de estos documentos está disponible a través del enlace: <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/catalogo.do>.

representación fuera el de un levantamiento a 1:50.000– pueden ser también de tres tipos: planimétricas, altimétricas y minutas conjuntas. Por lo general, las primeras representan información referente a vías de comunicación, construcciones, masas de cultivo con una extensión superior a 10 Ha. (aunque sin anotar la propiedad del suelo), hidrografía y líneas administrativas; mientras que las minutas altimétricas simbolizan el relieve mediante curvas de nivel y puntos con cota. La información de las minutas planimétricas se representa junto con la orografía en las minutas conjuntas.

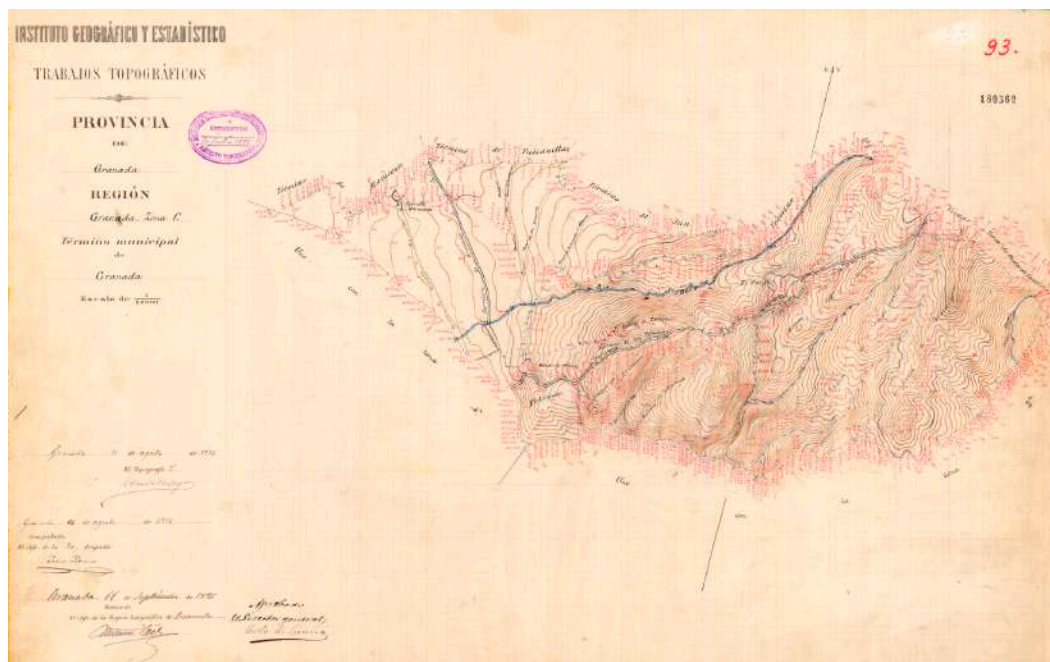


Figura 1.107: Instituto Geográfico y Estadístico, *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE Granada, REGIÓN Granada, Zona 1ª, Término municipal de Granada*, 1896. Minuta altimétrica a escala 1:25.000 correspondiente a la zona 1ª del Término Municipal de Granada. Era habitual que las minutas altimétricas tuvieran cierto retraso con respecto a las planimétricas, tal y como muestran las fechas en este caso. La razón fundamental era que, mientras las planimetrías resultaban indispensables para desarrollar el nuevo sistema catastral, las altimetrías consumían abundante tiempo y recursos, pero no aportaban información útil a nivel fiscal. Destaca la representación de la orografía mediante curvas de nivel con equidistancia de 10m. Se trata posiblemente de la imagen más amplia y exacta de las colinas que conforman la ladera norte del valle del Darro. La imagen contrasta fuertemente con la que Ambrosio de Vico había confeccionado de esta zona en su *Plataforma de la ciudad de Granada hasta el Monte Sacro de Valparaíso* en 1613. En otro orden de cosas cabe destacar también la importancia de estos planos topográficos como base para el conocimiento de la toponimia local y de sus posibles connotaciones geográficas o históricas.

Merece aquí mención especial la innovación que supuso el MTN para la representación del relieve en la cartografía nacional, pues sin que existieran demasiados precedentes se optó por el todavía novedoso método de las curvas de nivel²⁸⁹. Antes que España, sólo los Estados

²⁸⁹ El método de las curvas de nivel fue concebido en torno a 1729 por el holandés Nicholas Cruquius (1678-1754), quien las empleó como curvas batimétricas en la carta hidrográfica del estuario del río Merwede.

de Austria y Suiza (en 1869 y en 1870 respectivamente) había optado por emplear curvas de nivel en sus mapas topográficos nacionales. La precisión de esta técnica y la simplicidad de su dibujo hicieron que el sistema fuera progresivamente adoptado por el resto de países.

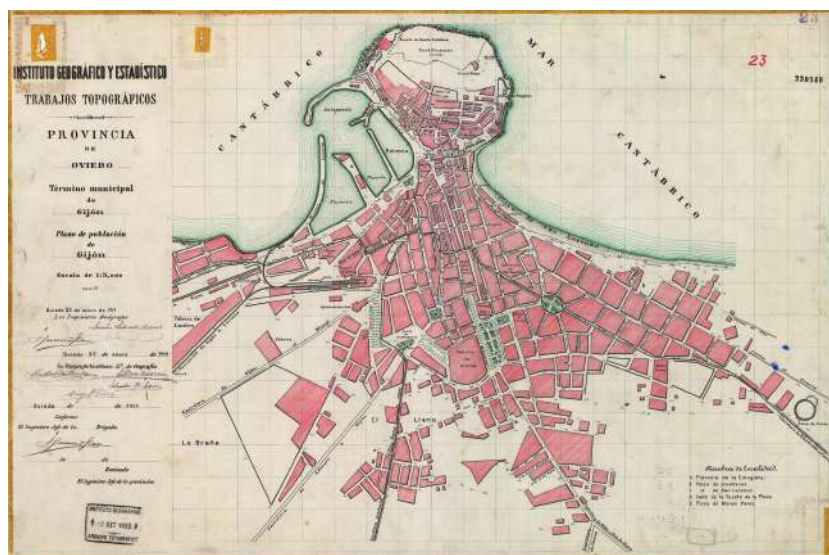


Figura 1.108: Instituto Geográfico y Estadístico, *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE OVIEDO, Término municipal de Gijón, Plano de Población de Gijón*, 1919. Gijón, como cabeza de Ayuntamiento, fue representada a escala 1:5.000. En los planos de población quedaban reflejadas las manzanas, no así los edificios ni las parcelas. En este caso, además de trama construida destacan los espacios libres ajardinados y las líneas de ferrocarril y tranvía que conectan centro y periferia. Como es sabido, el verde público y el transporte eléctrico fueron durante la segunda mitad del siglo XIX dos de los principales temas de la Urbanística y el trasfondo de muchas de las operaciones de reforma urbana en las ciudades españolas y europeas.

Los planos de población, por su parte, iban desarrollándose a la par que las minutas cartográficas de las zonas rústicas. En las hojas del MTN la planta de las poblaciones se representaba con tanto detalle que hacía necesarios verdaderos levantamientos topográficos de cada núcleo. Estos trabajos son los que después veían la luz como planos de población. Las instrucciones para los trabajos topográficos en áreas urbanas clasificaron las poblaciones en tres grupos: capitales de provincia o ciudades de gran extensión e importancia; poblaciones que, aun no cumpliendo con las condiciones anteriores, fueran cabezas de Ayuntamiento; y, por último, el resto de núcleos poblacionales que contaran con más de diez edificios. El trabajo para cada uno de estos grupos presentaba singularidades –entre ellas la escala de la representación–, pero en todos ellos el principal objetivo era la fiabilidad geométrica²⁹⁰. La especial atención que se reclamó al Cuerpo de Topógrafos encargado de los planos de población, a tenor de las posibles aplicaciones posteriores de los mismos, puede verse reflejada en estas palabras de Ignacio Fossi, Ingeniero Geógrafo del Instituto Geográfico y Estadístico: “Los planos de población [...] han llegado ya a ser absolutamente indispensables, pues sobre ellos o con su

290 Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 128.

auxilio se trazan las redes del alcantarillado, líneas de transporte, canalizaciones diversas, y se hacen los estudios de nuevas vías, plazas, parques, jardines, etc.”²⁹¹. Frases que sin duda apuntan hacia el pleno funcionamiento de la Urbanística moderna y del ya comentado proceso de reforma de la “ciudad sana y geométrica”.

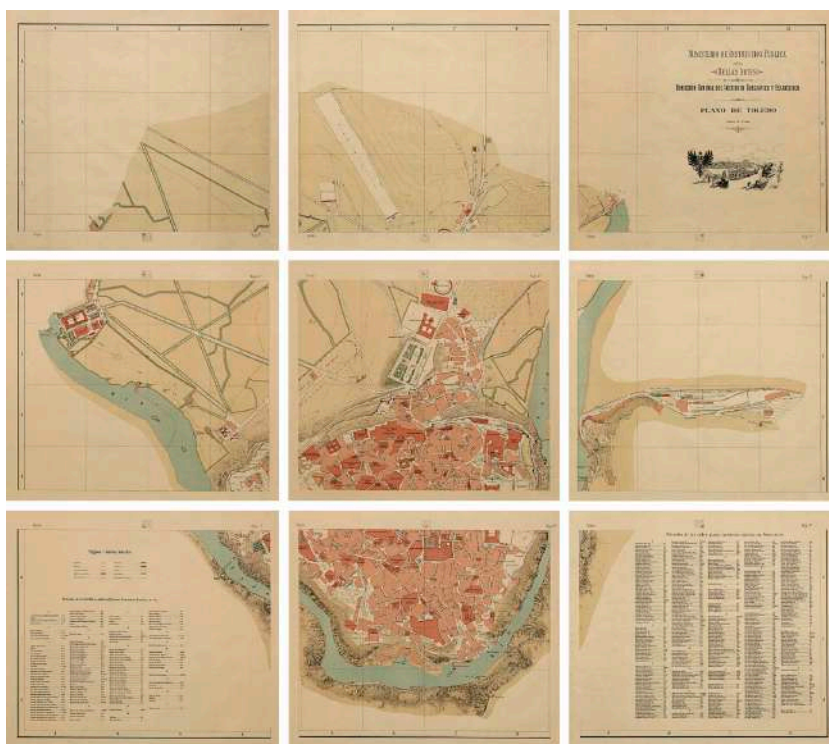


Figura 1.109: Instituto Geográfico y Estadístico, *PLANO DE TOLEDO*, 1909. Versión de 9 hojas (numeradas de izquierda a derecha y de arriba abajo) del plano de población de Toledo a escala 1:2.000 realizado como parte de los trabajos del Instituto Geográfico y Estadístico para la conformación del MTN50. Montaje de la autora realizado con la versión en soporte digital de las 9 hojas que componen el plano. Sus características son muy similares a las de su homólogo de Granada, aunque hay que destacar que, a diferencia de este último, las curvas de nivel no son el único recurso empleado para la representación del relieve. La compleja orografía de la ribera del Tajo es simulada mediante sombras que, si bien es cierto que aportan belleza a la imagen, también le restan en la misma proporción carácter científico. De alguna forma las ensombrecidas riberas desvelan que el Tajo continuaría funcionando como borde meridional de la ciudad. Paralelamente, la misma representación anticipa cuál iba a ser la dirección de los crecimientos urbanos del siglo XX: el llano situado al noroeste de la población. Así lo indica el hecho de que el dibujo del casco urbano ocupe una posición excéntrica en el plano –casi todo en la hoja 8– y ceda parte del protagonismo a un extenso territorio –en las hojas 1, 2, 4 y 5– todavía sin edificar, aunque ya atravesado por unas llamativas avenidas rectilíneas contorneadas de verde. (Fuente: Ayuntamiento de Toledo).

Granada se encontraba, obviamente, dada su condición de capital de provincia, en la primera categoría definida por las instrucciones del Instituto Geográfico; sin embargo, tanto para

²⁹¹ Ignacio Fossi Gutiérrez, “Tratado de Topografía Clásica”, Cádiz, Imprenta La Marina, 1911. Esta obra fue declarada texto de referencia en el Instituto Geográfico y Estadístico por R.O. de 17 de junio de 1911.

Granada como para otras ciudades –por ejemplo, Toledo– se decidió realizar una edición especial a escala 1:2.000, supuestamente con la intención de que fuera empleada por la administración local como instrumento de planificación urbanística²⁹². Es así como el llamado *Plano de Granada de 1909* se hace presente en la historia cartográfica de la ciudad: como un producto derivado del más ambicioso proyecto cartográfico de índole nacional planteado hasta entonces.

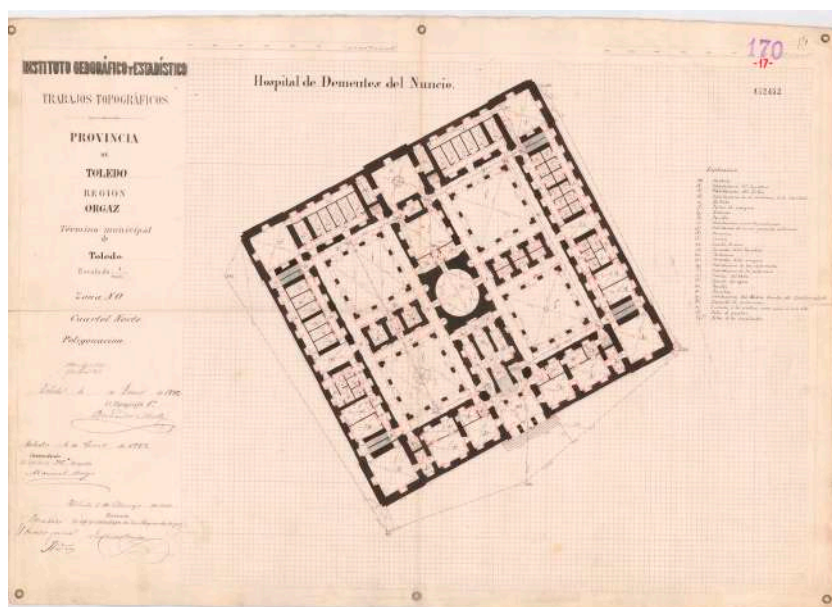


Figura 1.110: Instituto Geográfico y Estadístico, *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE TOLEDO, REGIÓN ORGAZ, Término municipal de Toledo, Hospital de Dementes del Nuncio*, 1882. Plano a escala 1:250 de la planta baja del hospital de la Visitación, más conocido como hospital del Nuncio. A la manera del modelo hospitalario italiano del siglo XV, el edificio se configura básicamente como una cruz, formada por dos crujeas perpendiculares y capilla en el crucero, enmarcada por un cuadrado que alberga un patio en cada ángulo.

El tercer grupo de documentos gráficos que fueron generados durante el proceso de formación del MTN lo componen los levantamientos que el Cuerpo de Topógrafos del Instituto Geográfico realizó de ciertos edificios significativos. Son vistas en planta, de escala comprendida entre 1:100 y 1:500, que aportan abundante información sobre la configuración de estos edificios a finales del siglo XIX. Estos trabajos son escasos –no puede perderse de vista que el marco en el que fueron realizados es el del MTN– y se llevaron a cabo principalmente en las provincias de Toledo y Madrid, aunque también existen algunos que pertenecen a edificios de Ciudad Real, Segovia, Badajoz y Guadalajara.

²⁹² Esta es la justificación hacia la que se apunta en Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, p. 128. Conviene recordar que la principal herramienta de planeamiento con la que contaba la administración granadina desde 1853 era el deficiente Plano Topográfico de José Contreras. Así que el Ayuntamiento tuvo que esperar más de medio siglo para disponer de un plano de alta calidad de la ciudad que pudiera servir de base para la gestión y el trazado de proyectos urbanos.

En 1875 (5 años después de la creación del Instituto Geográfico) comenzó la publicación del MTN. El formato definitivo de las hojas es, según puede comprobarse en su margen graduado, de 10' de latitud por 20' de longitud. El relieve se representa mediante curvas de nivel con equidistancia de 20m. Según se indica en el margen inferior de cada hoja "las altitudes se refieren al nivel medio del Mediterráneo en Alicante". En este mismo margen, todas las hojas incluyen escalas numérica y gráfica en metros así como varias referencias –diferentes en cada caso– acerca del lugar y la forma de impresión y de los agentes que participaron en la elaboración de la hoja correspondiente. Sistemáticamente todas las hojas presentan su número en el ángulo derecho del margen superior, mientras en el ángulo izquierdo hay un pequeño croquis con su situación con respecto a las de alrededor.

La primera hoja publicada del MTN fue la *Hoja 559-Madrid*. Esta primera edición del MTN no llegó a completarse hasta 1968, cuando vio la luz la hoja correspondiente a San Nicolás de Tolentino en Gran Canaria. Es decir, se invirtió prácticamente un siglo en publicar las 1.106 hojas (numeradas de oeste a este y de norte a sur) que componen la totalidad del MTN.

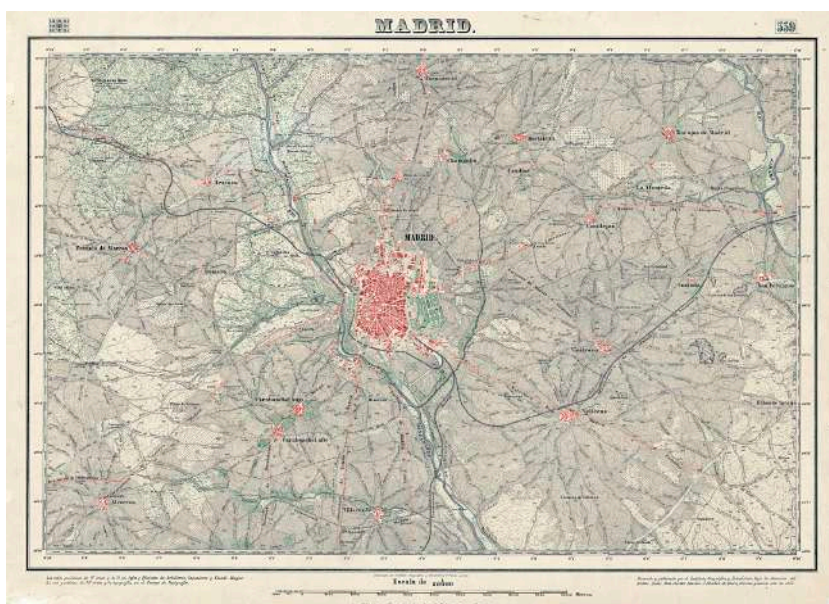


Figura 1.111: Instituto Geográfico, *Hoja 559-Madrid del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50.000*, 1875. Entre la información contenida en la hoja hay que destacar la pormenorizada representación del núcleo urbano. Para ello, el plano de población se reducía primero a 1:25.000, para incluirlo en la minuta, y después ésta volvía a reducirse para formar la hoja definitiva del MTN a 1:50.000. El sistema de cinco colores empleado desde la primera hoja del MTN resultó muy novedoso en la Europa del último cuarto del siglo XIX: azul para la hidrografía, verde para las masas vegetales, siena para las curvas de nivel, carmín para los volúmenes construidos y negro para los vértices geodésicos, los límites administrativos, el viario y la rotulación. En otro orden de cosas, resulta singular que en el margen inferior de este primer plano del MTN se hiciera mención expresa a los "Jefes y Oficiales de Artillería, Ingenieros y Estado Mayor" como artífices de las redes geodésicas de primer y segundo orden, y al Cuerpo de Topógrafos como responsable de la red geodésica de tercer orden y de los levantamientos topográficos.

Este lento ritmo de edición, del que el sistema de grabado e impresión era parcialmente

responsable²⁹³, hizo necesaria la revisión y la actualización de las hojas más antiguas antes incluso de que hubiera finalizado la primera tirada del Mapa. Así pues, la publicación de una segunda edición revisada y actualizada comenzó en 1905; y ya en 1927 comenzó la tercera.

Desde su creación en 1870, el objetivo fundamental del Instituto Geográfico ha sido la formación y actualización permanente del MTN, haciendo uso primero de la Topografía clásica (triangulaciones, poligonales, itinerarios, etc.) y después de la fotogrametría aérea²⁹⁴.

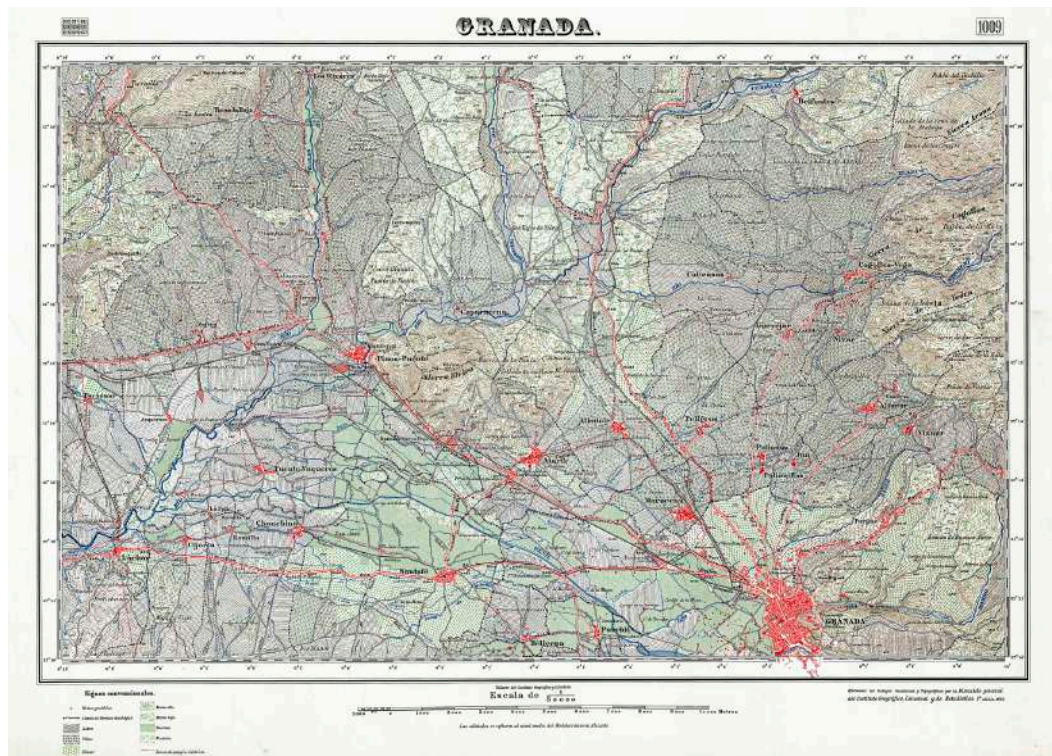


Figura 1.112: Instituto Geográfico Catastral y de Estadística, *Hoja 1009-Granada*, 1932. En un principio el núcleo urbano de Granada apareció localizado en las denominadas *Hoja 1009-Granada* y *Hoja 1026-Padul*, editadas en 1932 y 1931 respectivamente. Sin embargo, dada la irrefrenable expansión de la ciudad, en 1997 se hizo efectivo el cambio de denominación de las referidas hojas, llamadas desde entonces *Hoja 1009-Granada Norte* y *Hoja 1026-Granada Sur*.

293 Hasta 1908 se empleó como sistema de reproducción de las hojas el costoso y lento procedimiento del grabado litográfico a color. A partir de 1912 todas las hojas se imprimieron fotomecánicamente mediante heliograbado en cobre.

294 Los primeros desarrollos de la fotografía aérea en España se remontan a 1896 por parte del Servicio de Aeroestación Militar. Estas primeras experiencias se realizaron sobre territorios concretos. El primer vuelo de cobertura nacional se realizó en 1946 por el Army Map Service (AMS) de los EE.UU., hoy conocido como "Serie A". El mismo servicio realizó un segundo vuelo de cobertura nacional, esta vez en colaboración con el Servicio Geográfico del Ejército (SGE) y el Instituto Geográfico Nacional, en 1956. La fecha resulta especialmente significativa por cuanto ese mismo año se aprobó en España la primera Ley del Suelo. Este segundo vuelo del AMS se conoce como "Serie B" o "Vuelo americano de 1956". El IGN y el SGE realizaron un nuevo vuelo de cobertura nacional en 1984. La fotogrametría aérea es hoy la técnica generalizada y su repercusión sobre la cartografía ha sido notable por cuanto ha ampliado cuantitativa y cualitativamente la producción de mapas y planos. Hoy diferentes organismos públicos y privados realizan vuelos para dar soporte a una producción cartográfica propia con diversos objetivos.

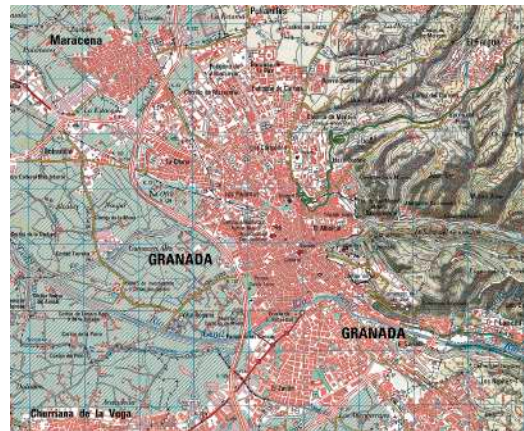
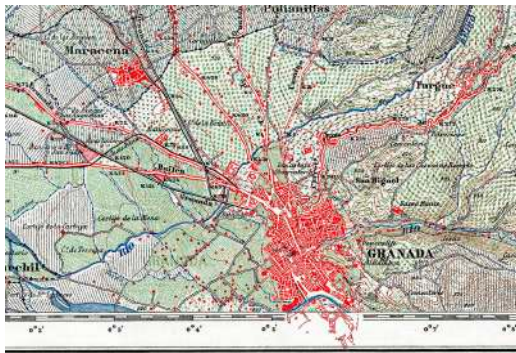


Figura 1.113: Detalle del núcleo urbano de Granada en la hoja 1009 del MTN editada en 1932 (figura 1.112) [izda.]

Figura 1.114: Detalle del núcleo urbano de Granada una vez ensambladas las hojas 1009 y 1026 del MTN editadas en 2008 [dcha.].

El proceso de elaboración del *Plano de Granada de 1909*, como el resto de los trabajos ejecutados en el marco del MTN, puede rastrearse a través de la rica documentación – básicamente cuadernos de campo y minutas–, que se conserva en el Archivo Topográfico del Instituto Geográfico Nacional en Madrid: triangulación urbana apoyada en vértices geodésicos provisionales, diseño de una densa red de itinerarios topográficos, división en distritos, trazado de poligonales, medición de ángulos y longitudes, nivelaciones geométricas, etc. Las observaciones de los llamados operadores de campo del Cuerpo de Topógrafos se iniciaron a principios de 1909 y finalizaron apenas cuatro meses después, dando como resultado un levantamiento topográfico exacto, aunque todavía por fragmentos, de toda Granada.

A partir de la abundante y heterogénea documentación de campo, se plasmaron las 11 minutas normalizadas que sirvieron de base para producir la versión definitiva del plano de población de Granada pero, sobre todo y más importante –pues no puede perderse de vista cuál era el verdadero objetivo de semejante proyecto–, para obtener la planta de la ciudad que figura a escala 1:50.000 en la primera edición del MTN. Las 11 minutas, cuidadosamente delineadas y rotuladas –a pesar de que por lo general estos documentos no son más que un borrador–, ofrecen por tanto una primera imagen de Granada en 1909. El dibujo original debió realizarse en tinta negra, a excepción de la hidrografía (en cian), las curvas de nivel (en siena) y los puntos acotados ubicados en los cruces de calles (en carmín). El resto de los trazos a color, en tonos rojo y magenta, parecen ser fruto de diferentes actualizaciones del documento realizadas entre 1909 y 1932, fecha en la que, como ya es sabido, se publicó la hoja del MTN correspondiente a Granada. Esto explicaría que en la versión definitiva del plano de población no figuren ciertos elementos (edificios, manzanas y vías) que sí están presentes, en cambio, en la ciudad del MTN. Sobre esta cuestión volveremos al final de este capítulo.

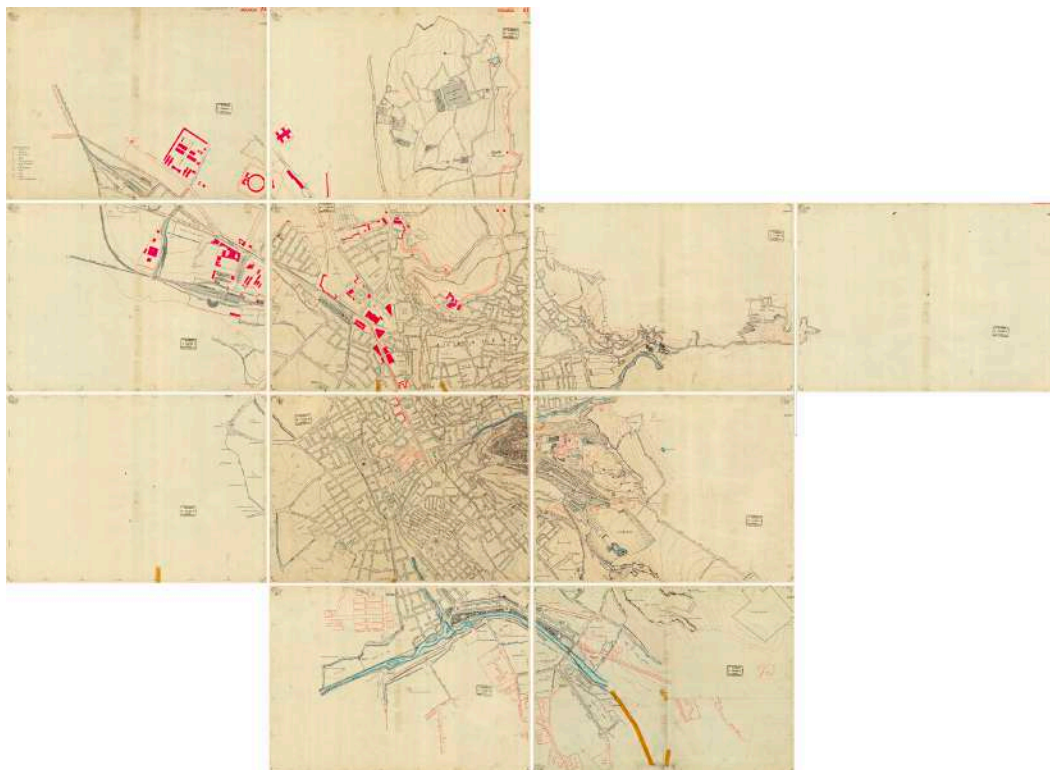


Figura 1.115: Instituto Geográfico y Estadístico, minutas del *Plano de Granada de 1909*, 1909-1932. Montaje de la autora realizado con la versión en soporte digital de las 11 minutas (numeradas de izquierda a derecha y de arriba abajo) que componen un dibujo completo de la trama urbana de Granada.

Tomando como base las 11 minutas originales (sin actualizaciones) se confeccionó la versión final del *Plano de Granada de 1909*. Se trata de un ejemplar en 16 hojas, numeradas de oeste a este y de norte a sur²⁹⁵. Cada una de las hojas tiene unas dimensiones aproximadas de 680 x 710 mm de alto, a excepción de la hoja 2, de 705 x 675 mm²⁹⁶. Sistemáticamente, todas y cada una de ellas presentan en el margen superior y de izquierda a derecha (salvo las hojas 1, 2, 3 y 4, que lo presentan en el margen inferior) el número de la hoja, el rótulo *PLANO DE GRANADA*, y un pequeño croquis en el que se indica la situación de la hoja correspondiente con respecto a las demás. También en todas figura un fragmento del doble marco y de la cuadrícula alfanumérica que acotan el plano.

295 Se ha de aclarar que esta investigación se ha llevado a cabo sobre un original que se encuentra depositado en la Delegación de Granada del Instituto Geográfico Nacional, gracias a la amabilidad de su antiguo director, Mario Ruiz Morales.

296 Las dimensiones (ancho x alto) de cada una de las hojas son: hoja 1 (68,4x71,1cm); hoja 2 (70,5x67,5cm); hoja 3 (68,2x70,9cm); hoja 4 (68,4x70,8cm); hoja 5 (68,4x71,0cm); hoja 6 (68,1x70,9cm); hoja 7 (68,5x71,0cm); hoja 8 (68,1x70,9cm); hoja 9 (68,2x71,0cm); hoja 10 (68,4x70,9cm); hoja 11 (68,0x70,4cm); hoja 12 (68,3x71,0cm); hoja 13 (68,3x70,7cm); hoja 14 (68,2x71,0cm); hoja 15 (68,1x70,9cm); hoja 16 (68,1x71,1cm).

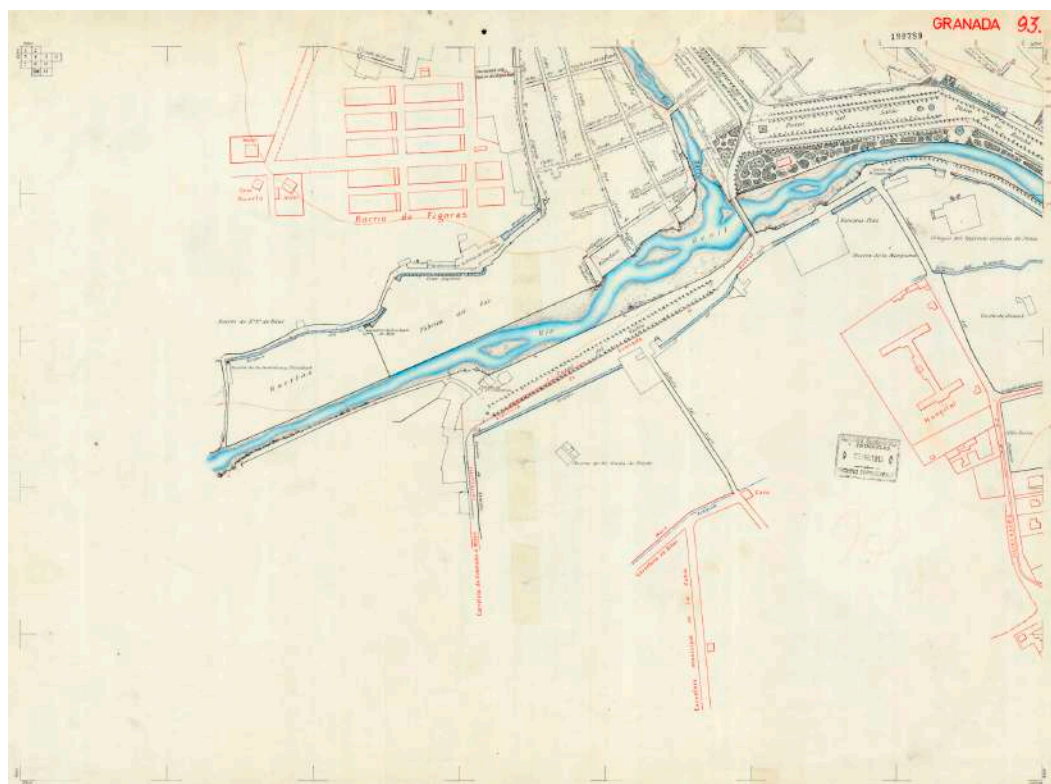


Figura 1.116: Instituto Geográfico y Estadístico, minuta nº 10 del *Plano de Granada de 1909*, 1909-1932.

Toda la hoja 4 así como el ángulo superior derecho de la hoja 3 contienen los rótulos y el título del plano²⁹⁷, la escala numérica (1:2.000) y una vista panorámica de parte de la ciudad, con la Alhambra y Sierra Nevada como protagonistas, ceñida lateralmente por el escudo real y por un laureado escudo de Granada, y subrayada por el “Año de 1909”. De alguna forma la vista de la ciudad flanqueada por los emblemas remite a esas imágenes precartográficas preparadas para la realeza y los altos mandatarios de varios siglos atrás.

Las hojas 9 y 13 contienen un callejero con la “Situación de las calles, plazas, carreteras, caminos, ferrocarriles, etc. etc.” referida a la cuadrícula alfanumérica. La hoja 12 presenta una leyenda de “Signos convencionales” y otra de “Abreviaturas”. Y, por último, la hoja 16 incluye un inventario con la “Situación de los Edificios públicos, Iglesias, Conventos, Ermitas, etc. etc.” referida igualmente a la cuadrícula alfanumérica²⁹⁸. A pesar de la numerosa y detallada información, en ninguna de las hojas se dibujaron la escala gráfica ni el norte.

297 Los rótulos y el título son: MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES, DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO, PLANO DE GRANADA.

298 Vid. transcripción detallada de las leyendas del *Plano de Granada de 1909* en Apéndice 03.

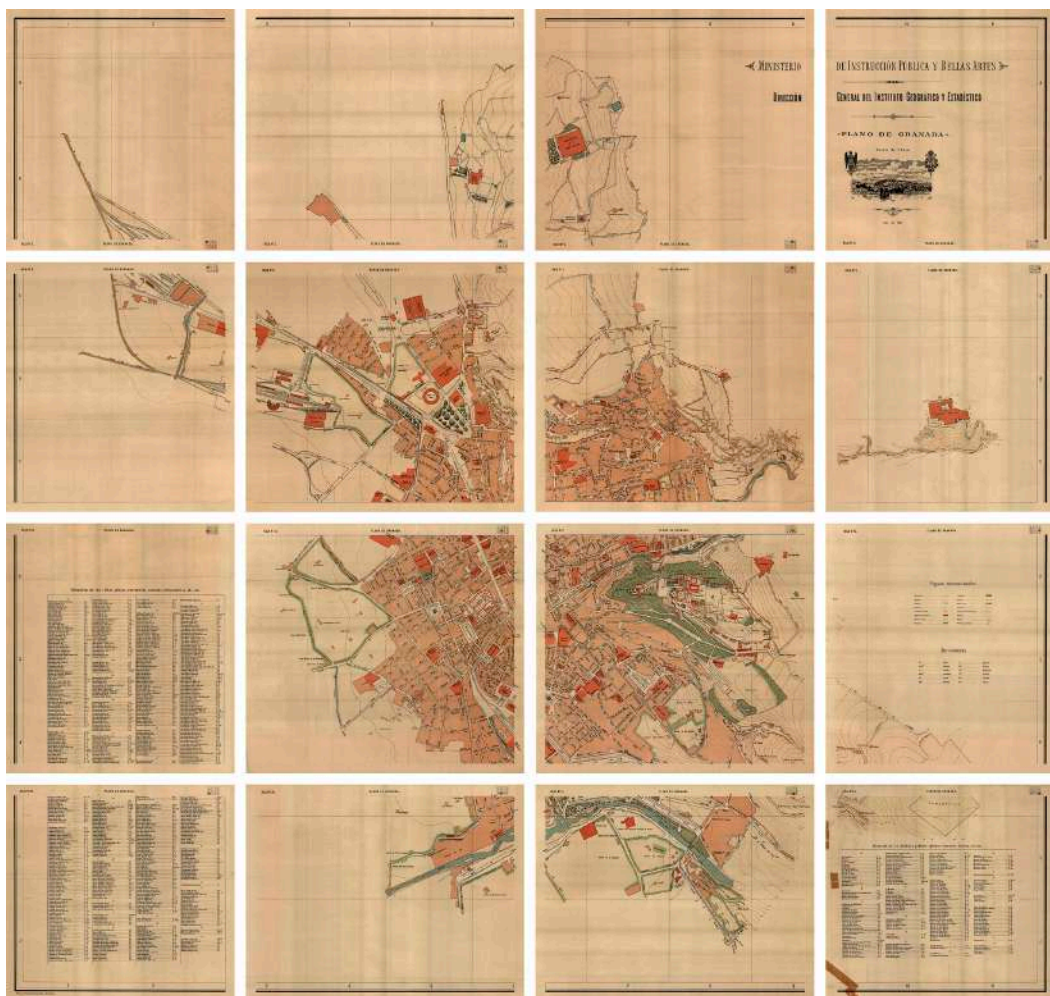


Figura 1.117: Instituto Geográfico y Estadístico, *PLANO DE GRANADA*, 1909. Versión de 16 hojas (numeradas de izquierda a derecha y de arriba abajo). Montaje de la autora realizado con la versión en soporte digital de las 16 hojas que forman el plano.



Figura 1.118: Detalle de la cartela en las hojas nº 3 y 4 del *Plano de Granada de 1909* (figura 1.102) [izda.]

Figura 1.119: Detalle del callejero en la hoja nº 9 del *Plano de Granada de 1909* (figura 1.117) [centro]

Figura 1.120: Detalle de la leyenda de "signos convencionales" en la hoja nº 12 del *Plano de Granada de 1909* (figura 1.117) [dcha.]

El ejemplar compuesto, ordenadas y parcialmente superpuestas sus 16 hojas en matriz de 4 x 4, tiene una superficie de 2250 x 2300 mm; y proporciona una imagen fiel y precisa – como ahora veremos– de Granada y de algunos fragmentos de su periferia más inmediata a comienzos del siglo XX. De él se conservan, al menos, tres copias ubicadas en diferentes repositorios: la delegación provincial y la sede central del Instituto Geográfico Nacional, y el Archivo Municipal de Granada.

Entre las muchas cualidades que reúne el *Plano de Granada de 1909* se encuentran la extraordinaria calidad del grafismo y su clara legibilidad, a la que sin duda contribuye su sistemática e intuitiva policromía. El dibujo a línea y toda la rotulación (salvo los nombres de ríos y acequias) se realizó con tinta negra. Se empleó el color cian para los detalles hidrográficos (ríos, acequias, estanques, albercas y fuentes) y el habitual color siena para las curvas de nivel, los datos altimétricos y los discretos sombreados de roquedos y lechos de río. El tono verde se aplicó como fondo de las amplias zonas de bosque en torno a la Alhambra, como relleno de los árboles y del resto de vegetación que se ubica en calles, plazas y paseos ajardinados, y como franja que delimita las grandes huertas de la periferia. Las manzanas se colorearon en ocre, independientemente de cuál fuera la superficie construida real de cada una de ellas, con excepción de las que en torno a la Gran Vía estaban en plena transformación. Respecto a las manzanas hay que añadir que, aunque no se dibujaran las cubiertas de los edificios, sí se definió la extensión de sus fachadas mediante unos pequeños trazos perpendiculares al perímetro de cada manzana²⁹⁹. Sólo la superficie de los edificios singulares –sin atender tampoco a la verdadera superficie construida– puede averiguarse en el plano mediante la aplicación de un color naranja que los hace destacar entre el resto del caserío. Las excepciones son en este caso el conjunto catedralicio y los palacios reales de la Alhambra, en los que se llevó a cabo un levantamiento arquitectónico en planta baja.

Es necesario poner énfasis, una vez más, en la novedad cartográfica que supuso la incorporación de curvas de nivel en el *Plano de Granada de 1909*. La representación de la topografía es continua, mediante curvas de nivel con equidistancia de 5m que se introducen en el entramado urbano. Así pues, el curvado figura incluso en el interior de las manzanas, donde sus líneas se dibujaron punteadas. Éste es, por tanto, a pesar de los esfuerzos que habían realizado dos décadas antes Sebastián de la Torre y Juan Cortázar y los ingenieros de Estado Mayor, el primer plano urbano en aportar una imagen real de la geomorfología del emplazamiento granadino y en permitir la lectura de las altitudes extremas de su casco urbano: los poco menos de 665m de altitud de la ermita de San Sebastián y los 850m de la ermita de San Miguel Alto; un dato que había tardado demasiado tiempo en quedar plasmado gráficamente, sobre todo teniendo en cuenta que la orografía es uno de los rasgos que más influencia ha tenido en la morfología de la ciudad.

299 En las minutas originales, se indica frente a cada una de las fachadas el número de calle de cada edificio. En la versión definitiva del plano, en cambio, sólo se rotularon algunos de ellos.

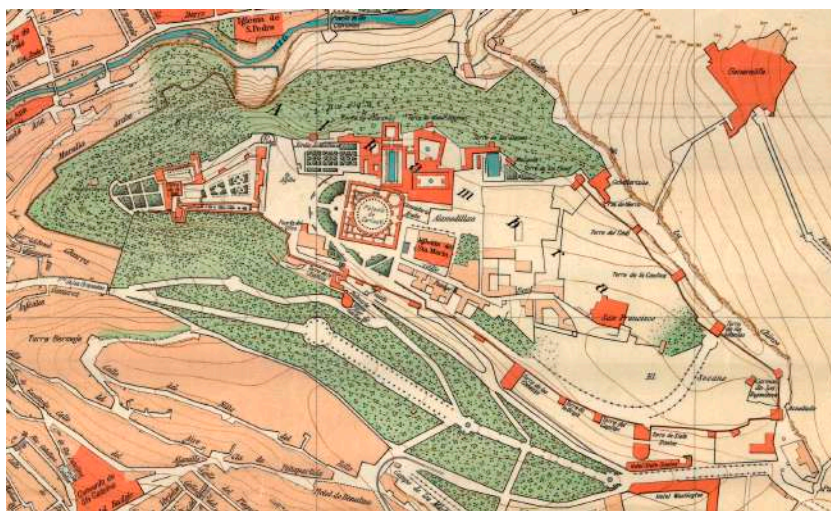


Figura 1.121: Detalle de la Alhambra en la hoja nº 11 del *Plano de Granada de 1909* (figura 1.117).

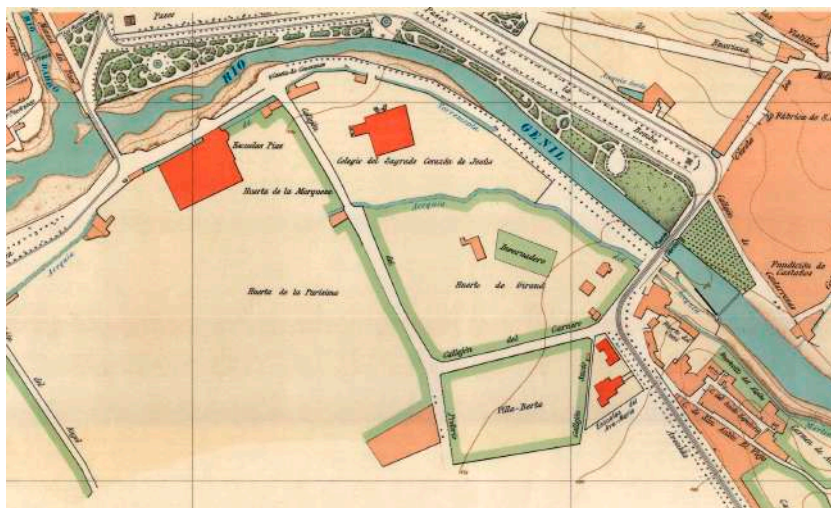


Figura 1.122: Detalle de los Paseos del Salón en la hoja nº 15 del *Plano de Granada de 1909* (figura 1.117).

* * *

Otra de las singularidades cartográficas del *Plano de 1909* estriba en su fiabilidad geométrica, una cualidad que hasta ahora podíamos haber tildado de supuesta, puesto que desconocemos la existencia de investigación alguna dedicada a comprobar la veracidad de esta hipótesis. Es por eso que en su momento consideramos que una parte imprescindible de esta investigación debía pasar por abordar un estudio que, en la medida de lo posible, pusiera de manifiesto de forma cuantificable la exactitud de nuestro ejemplar. Para ello, siguiendo las pautas de otras investigaciones sobre cartografía histórica que se han llevado a cabo durante las dos últimas décadas, hemos hecho uso de una potente herramienta digital: los conocidos como Sistemas

de Información Geográfica (en adelante SIG)³⁰⁰.

La investigación se ha llevado a cabo empleando como fuente la versión de 16 hojas del *Plano de Granada de 1909* depositada en la delegación provincial del Instituto Geográfico Nacional. La primera labor consistió, por tanto, en la consecución de una reproducción digital de la fuente cartográfica original, manteniendo su calidad y nivel de detalle acordes a la escala de representación (1:2.000). Básicamente, este proceso previo al inicio del trabajo con SIG puede resumirse en dos pasos: escaneado de las 16 hojas originales para obtener 16 hojas digitales en formato de imagen .jpg (resolución de 600 ppp) y rotación de las 16 imágenes obtenidas para subsanar los mínimos pero habituales giros producidos por un escáner rotativo (el tipo empleado en el proceso dadas las grandes dimensiones de las hojas originales). A partir de este punto, todo el estudio se ha realizado con la versión digital de la fuente cartográfica original y el software propietario ArcGis 10³⁰¹.

La primera fase del trabajo con SIG ha consistido en lo que podríamos llamar “georreferenciación topológica” de las hojas digitales incorporadas como datos ráster al entorno SIG. Este proceso no es más que la reconstrucción de la imagen digital completa del *Plano de 1909*, mediante la composición en matriz (4x4) de las 16 hojas digitales. Cada hoja ha sido georreferenciada empleando como puntos de control los vértices de la cuadrícula alfanumérica que presenta el plano original, tanto en su versión completa como en su versión fragmentada, y haciendo coincidir dichos puntos con los vértices de una malla ideal de las mismas dimensiones (400 x 400 m) mediante lo que se conoce como una “transformación de ajuste”³⁰². Esta metodología ha provocado una apenas perceptible deformación elástica a las imágenes, que hemos admitido como válida al interpretar que, en cierta manera, la operación ha servido para corregir las imperfecciones del soporte cartográfico original³⁰³.

Esta primera georreferenciación ha dado como resultado lo que podemos considerar una reproducción digital de la versión compuesta del Plano de Granada de 1909; a pesar de ello, esta reproducción todavía no disponía de información de referencia espacial. Las coordenadas del mundo real en un sistema de proyección las ha aportado una segunda georreferenciación aplicada ya sobre esta imagen del plano histórico completo.

300 La aplicación de SIG para el análisis de fuentes cartográficas históricas tiene numerosos ejemplos entre los que destacamos: Valerio Baiocchi *et al.*, “Knowing the past for managing the present: a comparison between historical cartography and satellite images for the study of Rome’s city centre”, *Geographia Technica*, 1, 2013, pp. 17-27; Gabriele Bitelli *et al.*, “Ancient map comparisons and georeferencing techniques: a case study from the Po River Delta (Italy)”, *e-Perimtron*, 4, 2009, pp. 221-233; Amy Hillier, “Invitation to Mapping: How GIS can Facilitate New Discovering in Urban and Planning History”, *Journal of Planning History*, 9, 2010, pp. 122-134; Keti Lelo *et al.*, “Old sources and new tools for the analysis of urban spaces: eighteenth century Rome as measures by G.B. Nolli” en Donatella Calabi (ed.), *Built city, designed city, virtual city: the museum of the city*, Rome, CROMA-University Roma Tre, 2013, pp. 199-213.

301 La Universidad de Granada dispone de licencia del mencionado software y su uso está abierto al personal docente e investigador de la Universidad.

302 Este método se basa en un algoritmo que combina una transformación polinómica con técnicas de interpolación de red irregular de triángulos (TIN).

303 Es habitual que los documentos históricos se deformen levemente debido al paso del tiempo y a los cambios de humedad y temperatura. Conviene recordar que hasta fechas relativamente recientes los documentos históricos se han custodiado bajo pésimas condiciones.

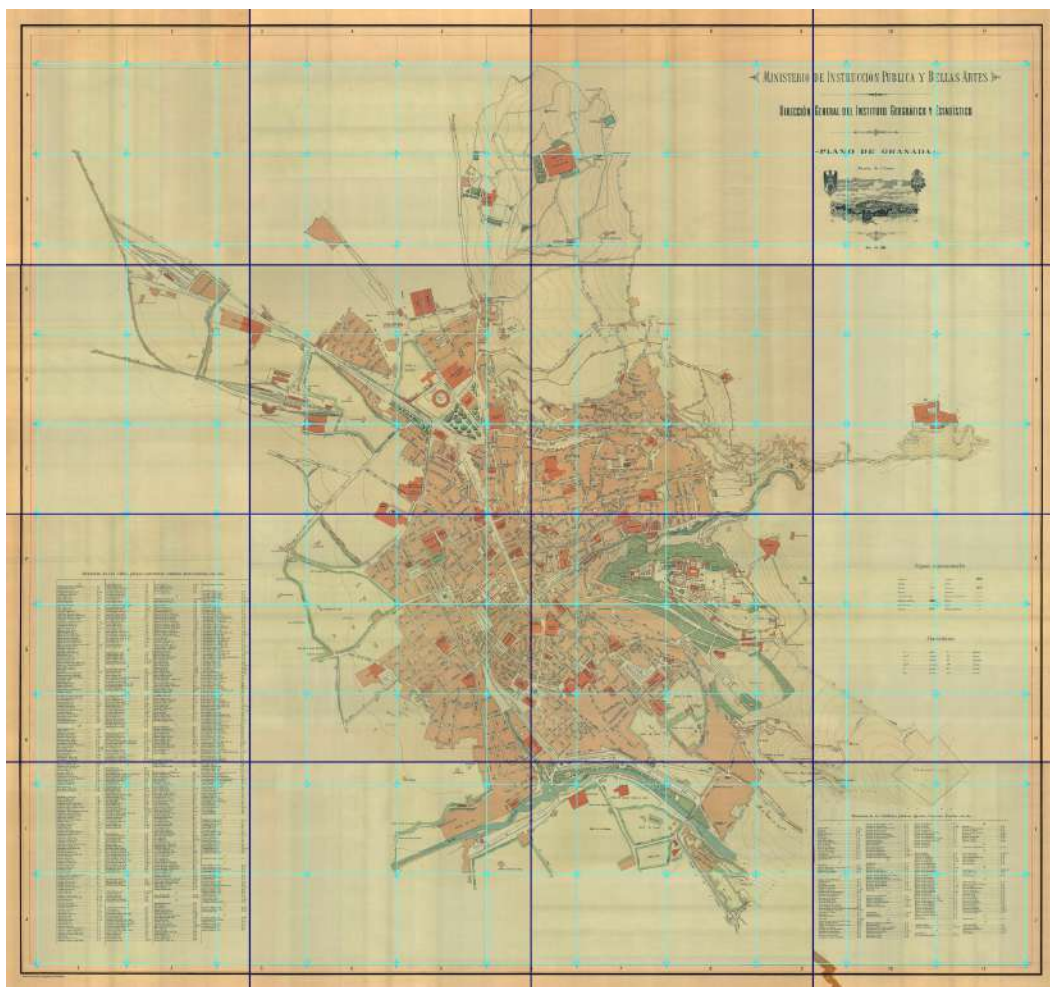


Figura 1.123: *Plano de Granada de 1909* (mosaico resultante de la primera georreferenciación de las 16 hojas digitales) y malla ideal de 400 x 400 m.

La correcta georreferenciación de la imagen sólo podía hacerse obteniendo previamente las coordenadas geográficas del conjunto de puntos que iban a utilizarse como puntos de control. La manera más rápida y sencilla de obtener estas coordenadas pasaba por definir como puntos de control aquellos que, estando presentes en el plano histórico, también lo siguen estando en un plano actual correctamente georreferenciado, para así obtener de este último las necesarias coordenadas. Es decir, debíamos emplear como puntos de control una serie de vértices que han permanecido invariantes con el tiempo y que, por tanto, pueden ser localizados tanto en el plano histórico como en el plano actual³⁰⁴.

³⁰⁴ Denominamos *plano actual* a la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada, una vez aplicada sobre ella una transformación de su sistema de coordenadas UTM: del antiguo ED50 al actual y universal ETRS89. Esta operación ha sido realizada igualmente mediante SIG.

Así pues, como puntos de control de esta segunda georreferenciación se han tomado un total de 21 puntos invariantes que, a la vez que pertenecen a edificios singulares cuyo perímetro no ha sido modificado en el último siglo –sirva como ejemplo el monasterio de la Cartuja, la ermita de San Sebastián, la Real Chancillería o la iglesia de Gracia–, se encuentran distribuidos de manera más o menos homogénea por la trama consolidada de la ciudad de 1909. (Ver tabla adjunta)

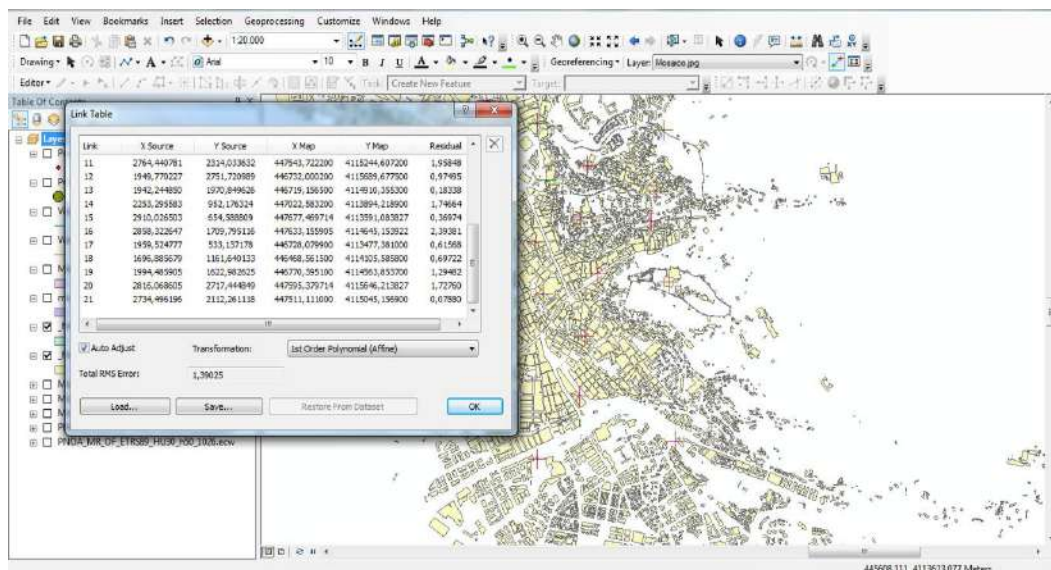


Figura 1.124: Segundo proceso de georreferenciación mediante SIG del Plano de Granada de 1909.

La georreferenciación basada en estos 21 puntos, aplicando una transformación polinómica de primer grado³⁰⁵, ha dado como resultado un valor residual medio (o error total RMS) de 1,39m³⁰⁶. Teniendo en cuenta la escala 1:2.000 de la fuente cartográfica original, se puede afirmar que el plano presenta sobre el papel un error medio de 0,695mm. Esto significa, por tanto, que la supuesta exactitud geométrica del Plano de Granada de 1909 es real. Con lo cual, a partir de aquí se abren nuevas puertas para el análisis espacial de orden cuantitativo (longitudes, superficies, distancias, recorridos, índice de ocupación, etc.) de la ciudad retratada en este plano³⁰⁷.

305 Con este tipo de transformación se busca un ajuste global de la imagen sin permitir la deformación de la misma. Dado que nuestro objetivo consistía en averiguar la desviación que los puntos de control localizados en la imagen histórica tienen con respecto a su posición teórica, era condición imprescindible bloquear la deformación de la imagen.

306 Aunque éste sea el error medio, es necesario señalar que el trabajo con SIG desveló que la precisión de nuestra fuente cartográfica es notablemente inferior en la zona alta de la ciudad, donde probablemente la accidentada topografía dificultaba las tareas de medición. Los errores son sobre todo constatables en el trazado de conjuntos monumentales como la Alhambra, el Generalife o la Abadía del Sacromonte.

307 Apuntamos aquí la posibilidad de ampliar este estudio en una investigación próxima.

ID. Punto invariante	Edificio singular	Coordenada X	Coordenada Y	Error RMS
01	Facultad de Comunicación y Documentación Antiguo Colegio Máximo	447032.4257	4116530.9567	2.23016
02	Basílica de Nuestra Señora de las Angustias	447022.5832	4113894.2189	1.66474
03	Observatorio Universitario de Cartuja	447150.3144	4116143.2343	2.62054
04	Ermida de San Isidro	446382.3891	4115839.0217	1.11599
05	Convento del Santísimo Corpus Christi Iglesia de la Magdalena	446550.5632	4114383.7257	1.95665
06	Iglesia de San Matías	447056.7652	4114284.9197	1.42593
07	Palacio de Carlos V	447657.7499	4114607.9006	2.64123
08	Ermida de San Miguel Alto	447825.4349	4115527.0750	3.35747
09	Hospital de San Juan de Dios	446464.2056	4114994.6684	3.83929
10	Real Chancillería	447147.2076	4114701.4599	0.07827
11	Convento e Iglesia de Santo Tomás de Villanueva	447516.9015	4115125.2371	0.97822
12	Iglesia de San Cristóbal	447055.5106	4115421.0831	1.33497
13	Gobierno militar Antiguo Convento de la Merced	446792.8188	4115314.1157	1.39901
14	Iglesia de San Miguel Bajo	447028.0888	4115065.3424	1.02383
15	Puente Verde	447677.4697	4113591.0838	0.36974
16	Palacio de Carlos V	447633.1559	4114645.1539	2.39381
17	Iglesia de San Sebastián	446728.0799	4113477.3810	0.61568
18	Palacio de los Patos	446468.5615	4114105.5858	0.69722
19	Palacio Arzobispal	446770.3951	4114563.8537	1.29482
20	Muralla	447595.3797	4115646.2138	1.72760
21	Iglesia de San Juan de los Reyes	447511.1110	4115045.1569	0.07880

Figura 1.125: Relación de los 21 puntos empleados para la segunda georreferenciación del *Plano de Granada de 1909*. De cada uno de los 21 puntos, la tabla recoge el edificio al que pertenece, sus coordenadas geográficas y el error RMS. Este último valor debe interpretarse como la diferencia en metros entre la ubicación real de un punto y su ubicación en el plano georreferenciado.

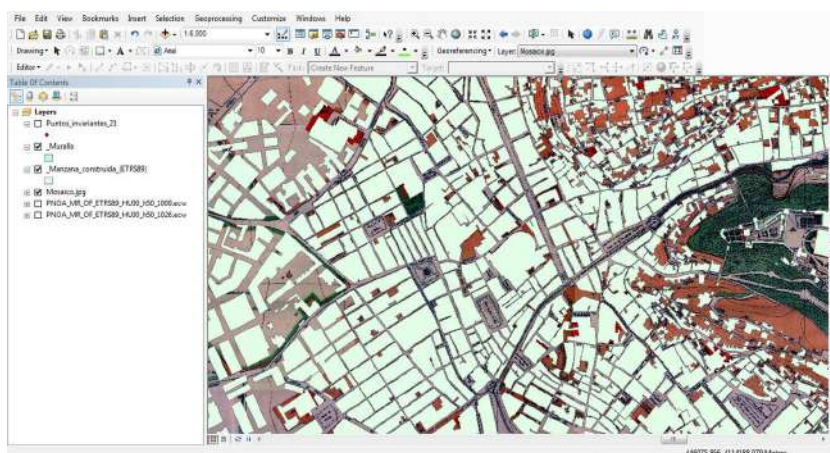


Figura 1.126: Resultado del segundo proceso de georreferenciación mediante SIG del *Plano de Granada de 1909*. Con la segunda georreferenciación del plano histórico se ha producido de manera automática una superposición de tramas de la misma ciudad en dos momentos de su proceso de construcción: principios del siglo XX y principios del XXI. De alguna forma, la metodología de trabajo ha dado un resultado paralelo al que se buscaba, que consiste en la representación gráfica del proceso de transformación de Granada desarrollado durante todo el siglo XX de acuerdo con los mecanismos de la urbanística contemporánea.

El *Plano de 1909* del Instituto Geográfico y Estadístico es la representación cartográfica de la renovación decimonónica de Granada al gusto burgués. Una renovación que buscaba una ciudad más sana, más regular, más funcional, más decorosa y –debemos añadir– más segregada socialmente y más rentable económicamente que la ciudad romántica. El *plano de 1909* es la imagen de todo un proceso de mutación de la fisonomía urbana granadina que venía desarrollándose desde la invasión francesa y que culminó con la apertura de la Gran Vía (de Colón)³⁰⁸.

A lo largo de todo el siglo XIX se fue produciendo la ruptura con la visión romántica de Granada –que quedó relegada prácticamente al conjunto de la Alhambra y al tándem Albaicín-Sacromonte– mientras en la ciudad baja se llevaba a cabo un programa urbano-arquitectónico amparado siempre en los principios de higiene y salubridad públicas y belleza; aunque hay que decir que en ocasiones estos principios fueron más bien el escudo que cubrió intereses de índole económica. En definitiva, a la visión romántica de la ciudad se impuso a lo largo de la centuria la nueva perspectiva de los reformistas liberales, quienes encontraron en la obra de Ángel Fernández de los Ríos, *El futuro Madrid. Paseos mentales por la capital de España tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución* (1868) todo un compendio de sus ideales urbanos.

A este empeño por modernizar la ciudad respondían, según vimos en el capítulo anterior, operaciones como la supresión de adarves, las realineaciones y los ensanches de cientos de calles heredadas de la ciudad nazarí, la eliminación del caserío ruinoso, la introducción del alumbrado público y de las nuevas infraestructuras de agua, la creación de equipamientos y servicios (mercados, estaciones, museos, etc.), o la regularización y el ajardinamiento de las plazas. Y ésta siguió siendo la dinámica en Granada durante las primeras décadas del siglo XX, pues no existió una ruptura entre la urbanística decimonónica y la que continuó ejerciéndose durante prácticamente los treinta primeros años del siglo siguiente.

A los motores que habían impulsado las operaciones urbanísticas y la gestión municipal desde que terminara la Guerra de la Independencia, se unió en el último cuarto de siglo la tardía industrialización provocada por la introducción del cultivo de la remolacha en la Vega. Las nuevas fuerzas productivas se abrieron paso –literalmente– en la ciudad a través de las demandas y propuestas de una influyente burguesía en auge por los beneficios de la industria azucarera³⁰⁹. La ahora firme y poderosa clase burguesa granadina reclamaba “su gran vía” (al estilo haussmanniano) alegando que la actuación mejoraría el sistema de comunicaciones, sanearía la vieja medina musulmana –que estaba muy lejos de ser la ciudad sana y geométrica

308 Sobre la Gran Vía, Manuel Martín Rodríguez, *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., 1986; Javier Pozo Felguera, *La Gran Vía de Granada, un siglo*, Granada, Caja Rural de Granada, 1997.

309 Entre 1882 y 1888 se construyeron tres fábricas azucareras en los alrededores de Granada. En los últimos años del siglo XIX existían en funcionamiento diez. Sobre la industria azucarera en Granada, vid. Manuel Titos Rodríguez (dir.), *Historia Económica de Granada*, Granada, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada, 1998; *id.*, *Patrimonio Industrial en Granada*, Granada, Asukaría Mediterránea, 2003; Manuel Martín Rodríguez, *Azúcar e intervención económica en España. La Fábrica Azucarera de San Isidro, 1904-1984*, Granada, Universidad de Granada, 2009.

del reformismo urbano liberal– y dotaría a la ciudad de un amplio y hermoso bulevar acorde con su brillante situación económica. 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.

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 construir una nueva estación en la zona sur (en la margen izquierda del río Genil, frente a la plaza del Humilladero) y que sería necesaria una vía de enlace directo entre ambas estaciones a través del centro urbano. La primera estación había sido proyectada y construida entre 1862 y 1866 y su posición en el norte y a cierta distancia del centro urbano había promovido la ordenación de dos bulevares arbolados: las actuales avenidas de la Constitución y de Andaluces, cuya disposición quedó plasmada en el Plano de 1909 como “Carretera de Málaga” y “Paseo de la Estación” respectivamente. La estación sur, sin embargo, a pesar de lo importante que para el desarrollo económico y comercial de la provincia habría sido el ferrocarril del Litoral, nunca llegó a crearse.

En la segunda mitad del siglo XIX, fueron varios los proyectos presentados para el enlace entre las dos supuestas estaciones de ferrocarril y el centro urbano –por cierto, una cuestión a resolver en muchas de las capitales españolas y europeas–, pero el que finalmente salió adelante fue el que consistía en abrir una amplia y rápida arteria desde la explanada del Triunfo hasta el centro comercial de la ciudad, aunque, sólo a nivel viario (que no es poco), la solución dejara por resolver todas las conexiones transversales a la nueva vía y la unión de ésta con la mitad meridional de la ciudad; problemas que pueden apreciarse a simple vista en nuestro plano y que debió afrontar la urbanística del siglo XX.

En 1890 la Cámara de Comercio de Granada, a propuesta del industrial azucarero Juan López Rubio, fundador y copropietario de la primera fábrica de azúcar (llamada San Juan o San Isidro) todavía en pie en la periferia más inmediata de la ciudad, presentó al Ayuntamiento el proyecto de la Gran Vía. El arquitecto municipal Modesto Cendoya emitió un informe favorable al proyecto en 1891 y en 1894, después de ser declarado de utilidad pública, el proyecto recibió aprobación definitiva. Para llevarlo a cabo se constituyó una sociedad anónima, la Reformadora Granadina (integrada por importantes nombres de la industria azucarera, la banca y el comercio local, entre otros)³¹⁰, que fue la encargada de acometer tanto las obras de urbanización como las de edificación.

Los trabajos se iniciaron en 1895 y en torno a 1916 la mayoría de los edificios estaban terminados. El primer edificio construido en la Gran Vía fue la iglesia neogótica del Sagrado Corazón de Jesús (1897-1900). El dato es significativo por cuanto demuestra que, con toda la renovación que supuso la apertura de esta calle, sobre todo en lo que se refiere a la

³¹⁰ La documentación sobre las obras de Gran Vía y la Reformadora Granadina es abundante y se encuentra custodiada en el Archivo Municipal de Granada y en el archivo de la Abadía del Sacromonte.

destrucción de parte importante de la ciudad árabe y a la consolidación de la burguesía como clase social dominante, desde determinados planteamientos la operación no supuso novedad alguna. Resulta paradójico que la moderna Gran Vía se estrenara precisamente con un edificio historicista de uso religioso, con el que se daba continuidad a la tradición devota de la ciudad, inaugurada con la conquista cristiana y confirmada en el panorama contrarreformista, y a las tendencias arquitectónicas que venían desarrollándose durante todo el siglo XIX. Probablemente porque, como explicó Chueca Goitia "... esa dignidad, esa honorabilidad, a que aspiraba por encima de todo el burgués, se la ofrecía mejor que nada, de una manera fácil y asequible, el prestigio del pasado. Para sus grandes edificios públicos [...] las columnas clásicas, las agujas góticas, las cúpulas barrocas, eran algo así como una honorable prueba de limpieza de sangre. Posiblemente, en ninguna época de la historia se construyeron más iglesias góticas que en el siglo XIX"³¹¹.

El último edificio fue, en cambio, el Banco de España (1933-1941), construido según el proyecto del arquitecto bilbaíno Secundino Zuazo, quien en la misma fecha veía levantarse su monumental edificio de Nuevos Ministerios en Madrid³¹². El Banco de España representa como ningún otro edificio de la Gran Vía granadina el cambio socio-económico que estuvo gestándose durante aquellos años y la consecuente pérdida del carácter residencial que hasta entonces había mantenido el centro urbano; aunque esto último no sería una realidad hasta una vez transcurrido el primer tercio del siglo XX. El edificio de Zuazo se alzó, a la postre, sobre el solar en el que anteriormente se encontraba el convento del Ángel Custodio³¹³, también varias veces reformado desde su construcción a mediados del siglo XVII según trazas de Alonso Cano. El *Plano de 1909* refleja la época en la que el mencionado convento todavía ocupaba su lugar en la Gran Vía mientras una primitiva sucursal del Banco de España se ubicaba en la actual calle San Antón –rotulada en el plano como calle Sagasta. En 1932, ambas instituciones llegaron a un acuerdo para intercambiar posiciones y mientras las monjas franciscanas se trasladaban al edificio de San Antón, previamente adaptado para su nuevo uso, el Banco de España derribaba el antiguo convento y encargaba su nueva sede en pleno centro urbano al anteriormente mencionado Secundino Zuazo.

En 1909 un segundo convento, el de Santa Paula, daba fachada a Gran Vía. Iglesia y residencia, implantadas en aquel lugar desde el siglo XVI, habían tenido su acceso principal por calle Santa Paula. Con la apertura de Gran Vía sufrieron la pérdida de una parte importante de su huerta que fue sustituida por un nuevo cuerpo de tres plantas, con establecimientos comerciales en planta baja y fachada historicista a la nueva calle. Puede decirse que, de alguna forma, Gran Vía le "dio la vuelta" al conjunto colocando su alzado principal donde una vez se situó su trasera.

311 Fernando Chueca Goitia, *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1968, p. 183.

312 Secundino Zuazo inauguraba con el Banco de España en Granada todo un ciclo de proyectos dedicado a esta tipología edificatoria. Después de la sucursal de Granada, el arquitecto diseñó las de Córdoba, Barcelona, Toledo y Santiago de Compostela, aunque las tres últimas no llegaron a construirse. Con sus proyectos Zuazo trató de crear edificios funcionales que pudieran instituirse como monumentos de la nueva época.

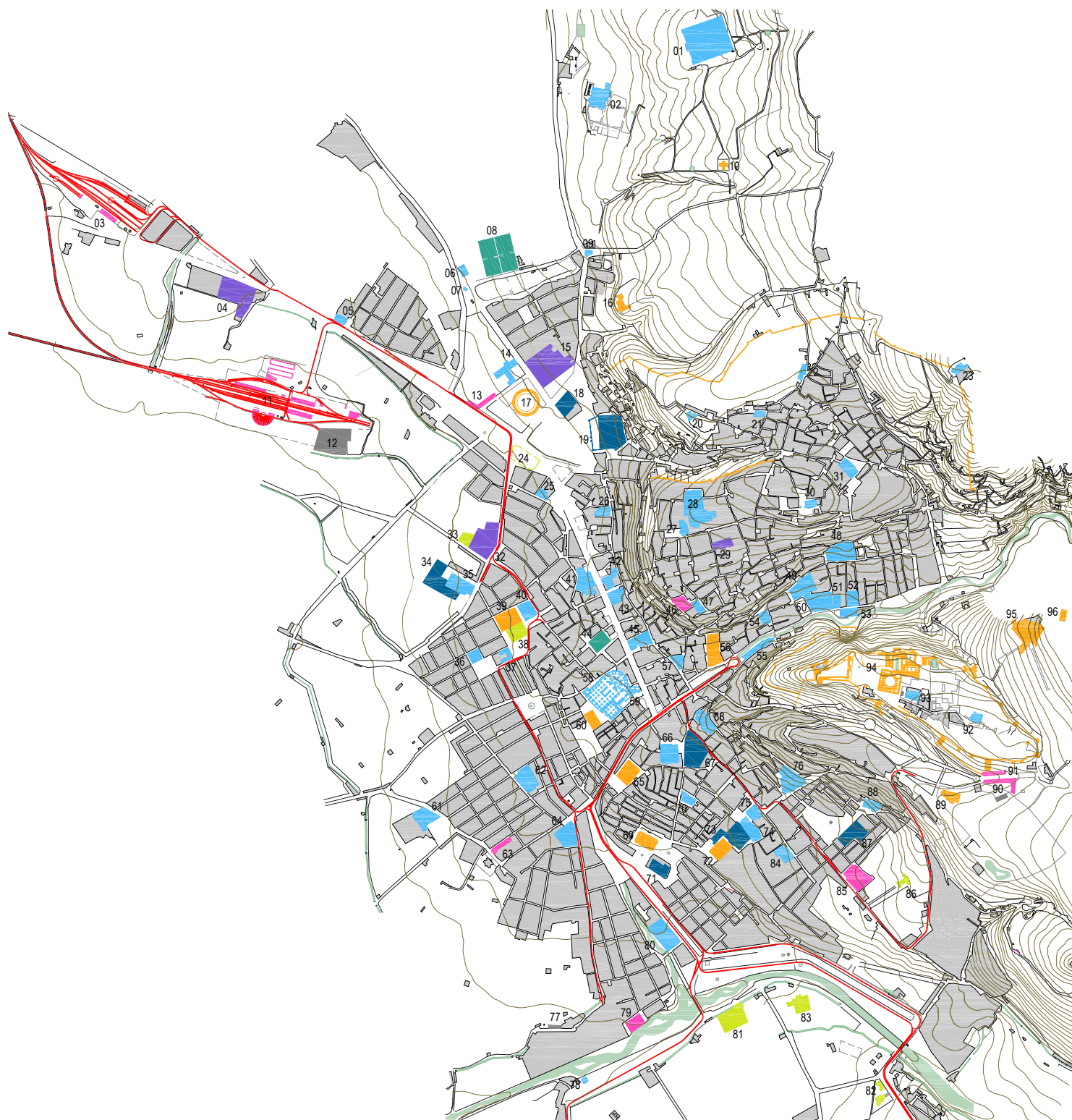
313 Sobre el desaparecido convento del Ángel Custodio, *vid.* Juan Manuel Barrios Rozúa, *Guía de la Granada desaparecida, cit.*, pp. 207-210.

Como prematura imagen planimétrica del nuevo bulvar, el *Plano de 1909* muestra también los numerosos solares en torno a la Gran Vía que todavía estaban por edificar. Puede observarse así el vacío que hoy todavía ocupa el llamado Palacio de los Müller (sede actual de la Delegación del Gobierno), un edificio de estilo neoplateresco proyectado en 1916 por el arquitecto granadino Ángel Casas y única representación en Gran Vía del tipo residencial unifamiliar conocido como palacete urbano. También es visible el privilegiado solar en esquina, para el cual el mismo Ángel Casas recibió en 1917 el encargo de levantar el Banco Central, junto a la solicitud expresa de que fuera una copia de la premiada sede de la Compañía de Aguas New-York (del arquitecto Morin-Gostiaux) en París. En diagonal con el Banco Central, tampoco figura en el plano el entonces llamado Instituto Nacional de Previsión (sede actual del INSS), construido entre 1925 y 1928 según el proyecto de José Fernández Fígares en colaboración con Hermenegildo Lanz. Precisamente este último edificio vino a cerrar la primera etapa arquitectónica de la nueva calle burguesa.

La Gran Vía, al igual que el resto de avenidas de tipo haussmanniano abiertas en tantas otras ciudades, ofrecía el variado y optimista espectáculo visual de los locales comerciales, de los bancos, de los hoteles y, sobre todo, de las nuevas viviendas burguesas. En realidad casi todos los edificios eran básicamente un mismo tipo constructivo, el más que conocido inmueble de renta, al que se superponían fachadas inspiradas en estilos y tendencias diversas. Una vez finalizados, todos ellos componían dos enormes pantallas que ocultaban la parte de la vieja medina musulmana que todavía subsistía a uno y otro lado de la nueva arteria; una situación cuya filosofía recuerda a la de los célebres pueblos Potemkin de Catalina II de Rusia.

Así pues, la ejecución de la Gran Vía ocasionó, además de los ya mencionados cambios en la estructura viaria y en la distribución de los usos, la segregación espacial de la población en función de los niveles de renta: las clases más modestas se vieron desplazadas del centro a otras zonas más deterioradas como el Albaicín y la Manigua. Esta última sería después objeto de importantes reformas que alterarían por completo su configuración. El Plano de 1909 ofrece la imagen primitiva de este barrio, así como de algún otro –véase el caso del barrio de San Lázaro–, antes de que sobre ellos se pusieran en marcha los mecanismos urbanísticos del siglo XX.

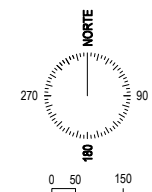
PLANO DE GRANADA del Instituto Geográfico y Estadístico (fecha representada: c. 1909)
 Figura 1.127: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | |
|--|---|
| 01 COLEGIO NOVICIADO DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS | 49 CONVENTO DE LA CONCEPCIÓN DE JESÚS |
| 02 IGLESIA DE LA CARTUJA | 50 CONVENTO DE ZAFRA |
| 03 ESTACIÓN | 51 CONVENTO DE SIERVAS DE MARÍA |
| 04 HOSPITAL DE S. LÁZARO | 52 CONVENTO DE S. BERNARDO |
| 05 IGLESIA DE S. JUAN DE LETRÁN | 53 IGLESIA DE S. PEDRO |
| 06 ERMITA DE S. ISIDRO | 54 CONVENTO DE STA. INÉS |
| 07 ERMITA Y VENTORRILLO DEL SEÑOR DEL PAÑO | 55 IGLESIA DE STA. ANA |
| 08 MERCADO DE CERDOS | 56 AUDIENCIA |
| 09 ERMITA DEL STO. CRISTO DE LA YEDRA | 57 IGLESIA DE LOS HOSPITALICOS |
| 10 OBSERVATORIO ASTRONÓMICO | 58 IGLESIA CATEDRAL |
| 11 ESTACIÓN | 59 CAPILLA REAL |
| 12 FÁBRICA DE CERÁMICA | 60 PALACIO ARZOBISPAL |
| 13 MATADERO VIEJO DE CERDOS | 61 SEMINARIO |
| 14 CONVENTO DE CAPUCHINOS | 62 IGLESIA DE LA MAGDALENA |
| 15 HOSPITAL DE DEMENTES Y HOSPICIO | 63 CASA DE MISERICORDIA DE LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN |
| 16 MIRADOR DE ROLANDO | 64 IGLESIA DE S. ANTÓN |
| 17 PLAZA DE TOROS | 65 AYUNTAMIENTO |
| 18 FACTORÍAS MILITARES | 66 IGLESIA DE LAS DESCALZAS |
| 19 CUARTEL DE LA MERCED | 67 CAPITANÍA GENERAL |
| 20 IGLESIA DE S. CRISTÓBAL | 68 IGLESIA DE LAS CARMELITAS |
| 21 IGLESIA DE S. BARTOLOMÉ | 69 TEATRO CERVANTES |
| 22 CONVENTO DE S. GREGORIO EL ALTO | 70 IGLESIA DE S. MATÍAS |
| 23 ERMITA DE S. MIGUEL EL ALTO | 71 CUARTEL DE ARTILLERÍA |
| 24 INSTITUTO (EN CONSTRUCCIÓN) | 72 TEATRO DE ISABEL LA CATÓLICA |
| 25 CONVENTO DEL SANTÍSIMO | 73 CUARTEL DE STO. DOMINGO |
| 26 IGLESIA DE S. ANDRÉS | 74 IGLESIA DE STO. DOMINGO |
| 27 IGLESIA DE S. MIGUEL | 75 BEATERÍO DE STO. DOMINGO |
| 28 CONVENTO DE STA. ISABEL LA REAL | 76 CONVENTO DE STA. CATALINA |
| 29 HOSPITAL DE NTRA. SRA. DEL PILAR | 77 FÁBRICA DE ELECTRICIDAD |
| 30 IGLESIA DE S. NICOLÁS | 78 ERMITA DE S. SEBASTIÁN |
| 31 IGLESIA DEL SALVADOR | 79 MATADERO |
| 32 IGLESIA Y HOSPITAL DE S. JUAN DE DIOS | 80 IGLESIA DE LAS ANGIUSTIAS |
| 33 FACULTAD DE MEDICINA | 81 ESCUELAS PÍAS |
| 34 CUARTEL DE CABALLERÍA | 82 ESCUELAS DEL AVE-MARÍA |
| 35 IGLESIA DE S. JERÓNIMO | 83 COLEGIO DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS |
| 36 CONVENTO DE LAS SIERVAS DE MARÍA | 84 IGLESIA DE SANTIAGO |
| 37 CONVENTO DE LA PIEDAD | 85 PENAL DE BELÉN |
| 38 UNIVERSIDAD | 86 ESCUELAS DEL AVE-MARÍA |
| 39 GOBIERNO CIVIL | 87 HOSPITAL MILITAR |
| 40 IGLESIA COLEGIATA | 88 IGLESIA DE S. CECILIO |
| 41 CONVENTO DE STA. PAULA | 89 MUSEO PARTICULAR |
| 42 IGLESIA DE SANTIAGO | 90 HOTEL WASHINGTON |
| 43 IGLESIA DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS | 91 HOTEL SIETE SUELOS |
| 44 MERCADO DE S. AGUSTÍN | 92 SAN FRANCISCO |
| 45 CONVENTO DEL ÁNGEL | 93 IGLESIA DE STA. MARÍA |
| 46 ASILO DE S. JOSÉ | 94 ALHAMBRA |
| 47 IGLESIA DE S. JOSÉ | 95 GENERALIFE |
| 48 IGLESIA DE S. JUAN DE LOS REYES | 96 SILLA DEL MORO |

Los edificios señalados son los destacados por el Instituto Geográfico y Estadístico en su Plano de Granada de 1909, a excepción de la abadía del *Sacro Monte* que, en este caso y por una cuestión de escala, ha quedado fuera del ámbito del dibujo.
 Las denominaciones se corresponden con las del plano original.

- LÍNEA DE FERROCARRIL / TRANVÍA
- EDIFICIO MILITAR
- EDIFICIO RELIGIOSO
- EDIFICIO SINGULAR
- OTROS SERVICIOS
- EDIFICIO DOCENTE
- EDIFICIO SANITARIO
- EDIFICIO COMERCIAL
- EDIFICIO INDUSTRIAL
- VERDE PÚBLICO



No podemos dejar de señalar que la Gran Vía tuvo un efecto más sobre la ciudad: se convirtió en el objeto de una fuerte crítica por parte de aquellos que rechazaban este tipo de modernización que estaba arrasando indiscriminadamente con edificios singulares y viviendas de arquitectura popular.

Ya a finales del siglo XIX el ideólogo antimoderno por excelencia de la Granada finisecular, Ángel Ganivet, denigraba en *Granada la Bella* la propuesta de un “ensanche interior”: “A Granada llegó la epidemia del ensanche, y como no había razón para que nos ensancháramos, porque teníamos nuestros ensanches naturales en el barrio de San Lázaro, Albaicín y Camino de Huétor, y más bien nos sobraba población, concebimos la idea de ensancharnos por el centro y el proyecto diabólico de destruir la ciudad, para que el núcleo ideal de ella tuviera que refugiarse en el Albaicín”³¹⁴. Y veinticinco años después las destrucciones patrimoniales que había implicado la apertura de la Gran Vía constituyeron el objeto principal de un lúcido texto de Leopoldo Torres Balbás³¹⁵, que incluía un aspecto que aquí nos interesa particularmente: una cartografía de estas desapariciones patrimoniales, numeradas y marcadas sobre un calco del plano de Dalmau de 1796.



Figura 1.128: Postal de Gran Vía, s.f. En primer plano se observa el ya desaparecido convento del Ángel Custodio.

314 Ángel Ganivet, *Granada la bella*, conjunto de cartas escritas desde Helsingfors y publicadas por el diario *El Defensor de Granada* entre el 29 de febrero y el 13 de abril de 1896, reunidas en ese mismo año de 1896 en forma de libro por el propio Ángel Ganivet en edición privada publicada en Helsingfors. Vid. Ángel Isac, “Ganivet y la crítica de la ciudad moderna”, estudio preliminar a la edición de *Granada la Bella*, Granada, Diputación Provincial, 1996, pp. 11-52. La cita, en la carta IV, “Luz y sombra”, p. 33 de la edición de Helsingford de 1896 y pp. 93-94 de la edición moderna citada.

315 Leopoldo Torres Balbás, “Granada, la ciudad que desaparece”, *Arquitectura*, nº 53, 1923, pp. 301-318 (reedición Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1997).



Figura 1.129: José Ruiz de Almodóvar Burgos, *Retrato de Ángel Ganivet*, s.f., Museo de Bellas Artes de Granada.

Entre las novedades arquitectónicas plasmadas en el Plano de 1909 cabe también reseñar el colegio Máximo (1891), edificio neomudéjar diseñado por el arquitecto Francisco Rabanal como colegio y noviciado de la Compañía de Jesús, y el observatorio astronómico (1902), ambos en Cartuja; el Instituto Padre Suárez, diseño de Fernando Wilhelmi y sobre el cual un rótulo aclara que estaba en construcción; o el primitivo teatro de Isabel la Católica, que se encontraba situado en la actual plaza de los Campos (“Campos Elíseos” en 1909) ocupando parte de las antiguas huertas nazaríes de aquella zona. El teatro había terminado de construirse en 1865 y permaneció en funcionamiento acogiendo actividades artísticas y reuniones políticas hasta 1936, cuando fue asaltado y quemado en unos disturbios.

En otro orden de cosas y en sintonía con la política higienista decimonónica destacan en el plano los numerosos fieltos y casetas de consumo implantados frente a los principales accesos –también frente a la estación que desempeñaba entonces el papel de verdadera “puerta de la ciudad”–; y en la misma línea pueden verse el mercado de cerdos, junto a la ermita de San Isidro, y los mataderos del barrio de San Antón y del Triunfo. El Rastro continuaba ocupando la posición a la que había sido trasladado a comienzos del siglo XVII, junto a la iglesia de las Angustias y dando trasera a un último tramo del Darro todavía por embovedar. Muy cerca de esta zona, donde el Genil abandonaba la capital, se agrupaban las fábricas de gas, electricidad y harina, en lo que puede verse como un conato de periferia industrial.

De la detallada planta de la Catedral y sus alrededores hay que decir que muestra todavía el coro en el lugar del que sería removido en 1926 y una plaza de las Pasiegas sin el tratamiento escenográfico al que sería sometida unos años después como parte del programa de

embellecimiento orquestado por el alcalde Antonio Gallego Burín. La Alhambra fue asimismo objeto de interés y su dibujo es igualmente detallado. De manera similar, es fiel testimonio de la minuciosidad del plano la vegetación en los jardines y espacios abiertos, el mobiliario urbano (fuentes, farolas y bancos) así como el trazado de las primeras líneas de transporte público.

El despegue industrial y económico derivado de la revolución de la remolacha azucarera motivó también la aparición de los tranvías³¹⁶. Es indudable la importante relación que existe entre expansión urbana y nacimiento de los transportes colectivos, pero en el caso de Granada no fue tanto este motivo como la necesidad de un contacto fluido entre la ciudad y su entorno agrario la razón que puso en marcha un medio de transporte cuya red iba a entretrejerse con la del propio casco urbano. Ya en los últimos años del siglo XIX había estado en funcionamiento un tranvía de tracción animal que con el cambio de siglo fue sustituido por un estable y completo servicio de tranvías eléctricos. En 1904 la todavía modesta Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada –empresa que acabaría por alzarse como una de las más importantes del país en este sector– ponía en funcionamiento una primera línea cuyo destino era la Azucarera de Santa Juliana en Armilla. Después se trazaron las de La Purísima (en el puente de los Vados) y La Vega (en Atarfe). La red fue sufriendo continuas mejoras y ampliaciones para facilitar las comunicaciones e intercambios no sólo entre la industria y Granada sino entre ésta última y los pequeños municipios de la Vega. En las dos primeras décadas del siglo XX las líneas se habían prolongado hasta Gabia Grande, Chauchina, Pinos Puente y La Zubia. Se advierten aquí los primeros indicios de esa función metropolitana, anunciada con anterioridad, que ejerce la ciudad Granada en la economía moderna dentro del ámbito territorial de la Vega³¹⁷ y que generará ya desde la temprana fecha de 1900 una cartografía propia destinada a representar esta nueva realidad territorial con sus ingenios azucareros y sus infraestructuras de comunicación.

La primera línea de tranvía urbano en Granada entró en funcionamiento también en 1904. Su recorrido se extendía desde plaza Nueva hasta los paseos de la Bomba y del Salón atravesando el centro de la ciudad sobre el embovedado y la Carrera del Genil. En poco tiempo la línea se había alargado por un extremo hasta el final de la avenida Cervantes y por el otro hasta las estaciones. Sin embargo, a pesar de que la Gran Vía se había gestado adaptada al tráfico de tranvías y aunque, efectivamente, un ramal acabó discurriendo por ella, en el Plano de 1909 este trazado no está presente. No ocurre así en las 11 minutas normalizadas que sirvieron de base para producir la versión definitiva de este plano, pues, como ya dijimos, este documento fue objeto de sucesivas actualizaciones delineadas con llamativo color púrpura. Además de este ramal, las minutas recogieron las líneas tranviarias de La Zubia, Dúrcal, Chauchina y Pinos Puente.

316 Javier Piñar Samos y Miguel Giménez Yanguas (eds.), *Granada. El tiempo de los tranvías*, Granada, Caja Granada, 2004; José Miguel Reyes Mesa y Miguel Giménez Yanguas, *Miradas desde el ferrocarril del azúcar. Paisaje y patrimonio industrial en la Vega de Granada*, Granada, Axares, 2014.

317 La última línea, construida entre 1925 y 1926, rebasaba el ámbito de la Vega y llegaba hasta Dúrcal.

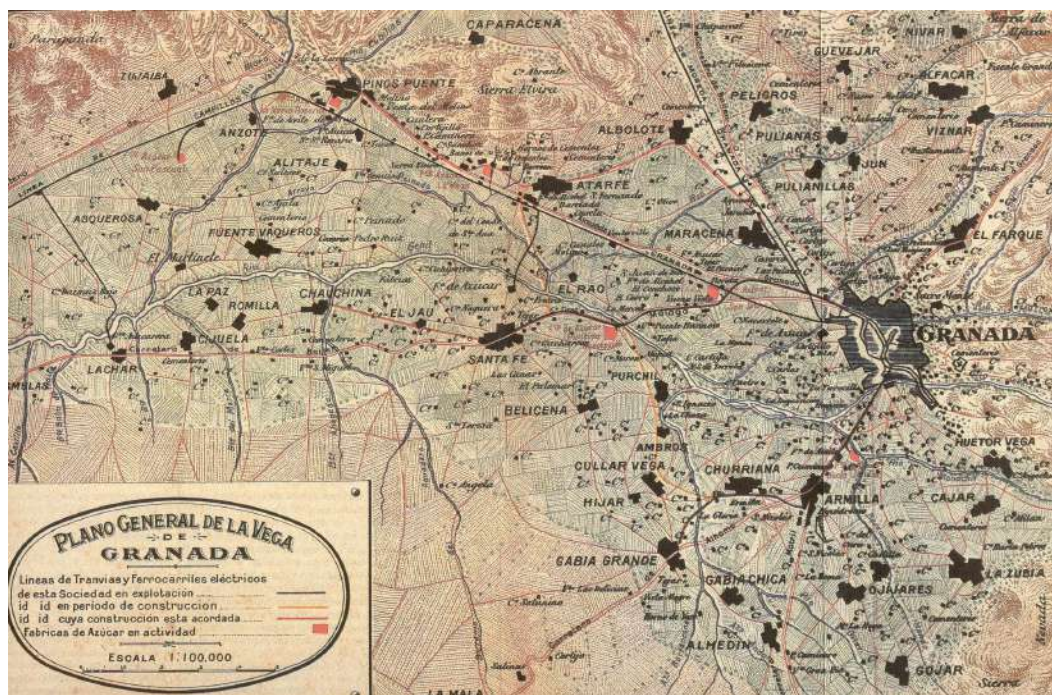


Figura 1.130: TEGSA (Tranvías eléctricos de Granada, S.A.), *PLANO GENERAL DE LA VEGA DE GRANADA*, 1911-1916. Plano a escala 1:100.000 incluido en las memorias de TEGSA en el que se muestran, en color negro, las líneas de tranvías y ferrocarriles eléctricos que estaban en funcionamiento en esa época; en color amarillo, las que se encontraban en construcción (como la que desde la azucarera Purísima Concepción llegaba a Cúllar Vega pasando por Purchil y Ambroz); y en color rojo, aquéllas cuya construcción estaba acordada (como el tramo que desde Maracena llegaba hasta las dos azucareras del Rosario situadas en las inmediaciones de Pinos Puente). En el mismo plano, unas formas más o menos rectangulares de color rojo indican la posición de las siete azucareras que estaban en funcionamiento en aquella época: San Pascual, Nuestra Señora del Rosario, Nueva del Rosario, La Vega, San Isidro, Purísima Concepción y Santa Juliana.

Las sobrias pero brillantes minutas reflejan otros tantos añadidos posteriores. Es el caso de tres importantes infraestructuras –por cuanto todavía hoy tienen un carácter inconcluso– situadas en los márgenes del Beiro: la *Cárcel modelo*, el cuartel de Artillería y la siderúrgica. Lo son también el resto de transformaciones en el entorno de la estación de ferrocarril; entre ellas la apertura de una nueva vía arbolada (hoy Avenida Doctor Olóriz) como continuación del llamado paseo de la Estación. Destacan también grandes hitos arquitectónicos como la nueva plaza de toros neomudéjar, levantada en 1928 según proyecto de Ángel Casas –la única que sobrevive desde que se derribara la del Triunfo en torno a 1950–, o la Escuela Normal de Maestros, construida entre 1923 y 1933 según proyecto de Antonio Flórez y bajo la dirección de Leopoldo Torres Balbás, ocupando parte de los antiguos paseos del Triunfo y como punto de fuga de la Gran Vía, o como el hospital de la Caridad y el Refugio –hoy asilo de ancianos–, obra de Fernando Wilhelmi en 1919.

Entre las intervenciones más interesantes registradas en este documento –no así en el *Plano de 1909*– se encuentra también la urbanización de unas huertas situadas a espaldas de la calle

San Antón, actuación que fue promovida y proyectada en 1925 por Matías Fernández Fígares. En la línea de otras propuestas de la época, es decir, con ecos de ciudad-jardín y acogida a la legislación de “casas baratas” del gobierno de Primo de Rivera, el arquitecto propuso una retícula de varias manzanas cerradas compuestas por viviendas unifamiliares en hilera y jardín interior.

La continua revisión y actualización de las minutas dejó también constancia de una incipiente potenciación de la industria turística de Granada a comienzos del siglo XX. El deseo de incrementar el turismo en la ciudad está en el origen de las importantes obras de conservación que se estaban llevando a cabo en la Alhambra así como de la proliferación de hoteles durante estos años. A los ya entonces renombrados hoteles Victoria y Alameda –que sin embargo no aparecen referenciados ni en la minuta correspondiente ni en el plano definitivo–, se habían sumado con el cambio de siglo los hoteles *Siete Suelos*, *Washington* y *Alhambra Palace*, situados en las proximidades de la Alhambra y señalados como edificios singulares. Respecto al último de estos tres, aunque inaugurado en el mismo año de 1909, parece que su presencia en la minuta se debe a una actualización de la misma, dado que en la versión definitiva del plano tan sólo figura el rótulo *Hotel Benalua*. También fueron añadidos posteriores los numerosos hoteles surgidos al sur de la ciudad que, aunque situados a una distancia considerable del centro urbano y del monumento nazarí, estaban conectados con ambos a través de las también revisadas y actualizadas líneas de ferrocarril eléctrico.

Con el fenómeno turístico debe relacionarse igualmente la apertura de la *Carrera de Sierra Nevada* y, sobre todo, el trazado de la línea de ferrocarril paralela a ella, cuya estación se ubicaba a continuación del paseo de la Bomba. La creación en 1925 del Ferrocarril Eléctrico de Sierra Nevada, conocido popularmente como “el tranvía de la Sierra”³¹⁸, fue una iniciativa del Duque de San Pedro de Galatino (y Conde de Benalúa), quien puede considerarse un pionero en vislumbrar las posibilidades turísticas de Granada y un adelantado en la creación de infraestructuras en este sentido. Él fue el impulsor del hotel del Duque, en la Sierra, y del ya mencionado Alhambra Palace³¹⁹.

318 Manuel Titos Martínez, *El tranvía de Sierra Nevada*, Málaga, Arguval, 1995.

319 Sobre la figura de Julio Quesada Cañaverl o Duque de San Pedro de Galatino (1858-1936), *vid.* Julio Quesada Cañaverl Piédrola y Manuel Titos Martínez, *Memorias del Conde de Benalúa*, Granada, Universidad de Granada, 2007; Manuel Titos Martínez, “Julio Quesada: Grande de España, empresario y soñador”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 10-11, 1996-1997, pp. 377-402; *id.*, *El Duque de San Pedro de Galatino*, Granada, Comares, 1999.

EL MITO DE LA GRANADA ORIENTAL

Si la imagen de Granada había sufrido en la segunda mitad del siglo XVI un radical proceso de reinención, originando, como vimos, la fundamentación de su excepcionalidad dentro del discurso urbano sacro de la Contrarreforma, a lo largo del siglo XIX se producirá un segundo proceso global de reelaboración paradigmática de la visión de la ciudad, que, como en el caso anterior, se plasmará también en una serie de documentos cartográficos muy específicos: se trata de la “invención” de una Granada orientalista que, superadas ya anteriores reticencias religiosas, encuentra en su pasado árabe la razón de ser de su existencia.

A lo largo de la centuria, en efecto, Granada se convertirá de nuevo en una urbe con una imagen mítica muy por encima de la triste realidad económica, social y política de una ciudad en la que los días de esplendor eran ya lejanos recuerdos envueltos en la mitología de aquella *aurea aetas* que resultaba cada vez más irreal. Y en esta ocasión una buena parte del discurso vendrá de fuera, de la mano de los viajeros y escritores que, desde finales del siglo XVIII, visitan Granada y contribuyen a definirla y a visualizarla desde los parámetros del *orientalismo*.

En esta reinención, el verdadero vórtice de la ciudad ya nada tiene que ver con los lugares que fundamentaban su cristianismo ancestral (es decir, el Sacromonte y la Catedral, además de los múltiples hitos arquitectónicos salpicados por el mapa de la *christianopolis*): Granada se identificará cada vez en mayor medida con una Alhambra convertida en referencia esencial del moderno orientalismo europeo.

Hay que recordar en este punto que, aunque el propio concepto de “orientalismo”³²⁰ está lejos de haber logrado una exacta delimitación teórica e histórica, y sigue constituyendo un gran tema de debate, es indiscutible que el mito de lo islámico se inserta con fuerza en la construcción material e imaginaria de las modernas metrópolis capitalistas. Desde el romanticismo, la ciudad árabe, su mitificada forma de vida y sus manifestaciones arquitectónicas serán objeto de una atención cada vez mayor, y ello desde una doble mirada en la que el convencimiento de la superioridad intrínseca de la cultura occidental puede convivir sin problemas con la fascinación por el exotismo oriental. A lo largo del siglo XIX, el Romanticismo dio amplias alas a esa fascinación orientalista y otorgó carta de naturaleza a ese interés sesgado por lo árabe, creando las bases para que enseguida la arquitectura islámica, reinterpretada y domesticada, pudiera servir de pretexto a algunas de las más interesantes elaboraciones estilísticas del eclecticismo arquitectónico de la segunda mitad de la centuria.

En este terreno del orientalismo contemporáneo y de su papel en la ciudad moderna, Granada y la Alhambra jugaron, como no podía ser menos, un papel muy especial, tanto en

320 El debate actual sobre el orientalismo tiene un punto focal, como es bien sabido, en el polémico libro de Edward Saïd, *Orientalism*, Londres, Penguin, 1977 (edición castellana *Orientalismo*, Madrid, Ediciones Libertarias, 1990). Las ramificaciones de este debate y la inmensa bibliografía generada en las tres últimas décadas son imposibles de resumir aquí, pero un excelente compendio del estado de la cuestión puede encontrarse en los diversos estudios incluidos en José Antonio González Alcantud (ed.), *El Orientalismo desde el Sur*, Barcelona, Antrhpos, 2006.

las descripciones e imágenes de los viajeros ingleses o franceses, en los lienzos y grabados de toda una pléyade de pintores orientalistas o en las ensoñaciones literarias de los escritores románticos (campos ambos no tan exhaustivamente estudiados y conocidos como a veces se piensa). Al mismo tiempo, el mito alhambrista no sólo se plasmó en el discurso escrito o visual, sino que terminó por impregnar a la propia arquitectura construida, dando origen a edificios más o menos inspirados en el monumento nazarí y directamente dependientes de ese “orientalismo” arquitectónico³²¹.

El primer hito, tanto cultural como cartográfico, en esta historia que jalona las etapas por las que Granada fue perfilando esa imagen “orientalista” de la que aún hoy se alimenta en buena medida el turismo de masas, debe retrotraernos a la década de 1760. En 1766 llegó a la ciudad una peculiar expedición enviada desde Madrid por la Real Academia de San Fernando con el objetivo declarado, por vez primera, de estudiar las “antigüedades árabes” de Granada y de Córdoba. Estaba dirigida por el ingeniero militar José de Hermosilla, a quien acompañaban dos por entonces jóvenes arquitectos llamados a asumir un indiscutible protagonismo en la arquitectura española de las décadas inmediatas: Juan Pedro Arnal y, sobre todo, el gran Juan de Villanueva.

Las circunstancias de este viaje son excepcionales, pues no se trató del periplo privado de unos “curiosos”, sino de una iniciativa oficial derivada del anhelo de la Academia madrileña por organizar la enseñanza de la arquitectura sobre nuevas bases intelectuales y científicas ajenas al tradicional practicismo del mundo de los maestros de obras, empeño para el que parecía inexcusable el “historiar” por vez primera la evolución de la arquitectura sobre el suelo patrio e integrar la mayor cantidad de referencias posible (aunque, como se verá, reservando siempre un lugar privilegiado a la tradición clásica). El viaje de los académicos se presenta, así, como una expedición específicamente arquitectónica tendente a proporcionar argumentos a las propuestas de reforma de la arquitectura, y es bien significativo que la Academia no considerara incompatible su pasión por la antigüedad grecorromana con el interés por los monumentos islámicos de Granada y Córdoba³²².

Resultado de la labor desarrollada por Hermosilla y su equipo sería una extraordinaria documentación gráfica que dio lugar a la publicación (tras numerosas peripecias que más

321 Sobre el fenómeno del orientalismo arquitectónico y artístico en la Europa del XIX, *vid.* Michael Darby, *The Islamic perspective: an aspect of British architecture and design in the 19th century*, London, The world of Islam festival trust, 1983; John Sweetman, *The Oriental obsession: Islamic inspiration in British and American art and architecture, 1500-1920*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987; Zeynep Çelik, *Displaying the Orient: architecture of Islam at nineteenth-century world's fairs*, Berkeley, University of California Press, 1992; Pierre-Robert Baduel (ed.), *Figures de l'orientalisme en architecture*, número monográfico de la *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 73-74, 1994; Miles Danby, *Moorish Style*, London, Phaidon Press, 1995; Mark Crinson, *Empire building: Orientalism and Victorian architecture*, London-New York, Routledge, 1996; Rémi Labrusse (ed.), *Purs décors? Arts de l'Islam, regards du XIX^e siècle. Collections des Arts Décoratifs* (catálogo de exposición), Paris, Musée du Louvre, 2007; Nabila Oulebsir y Mercedes Volait (eds.), *L'Orientalisme architectural. Entre imaginaires et savoirs*, Paris, Picard, 2009; Rémi Labrusse (ed.), *Islamophilies. L'Europe moderne et les arts de l'Islam* (catálogo de exposición: *Le Génie de l'Orient*), Lyon, Somogy, 2011; Juan Calatrava y Guido Zucconi (eds.), *Orientalismo. Arte y arquitectura entre Granada y Venecia*, Madrid, Abada editores, 2012.

322 Delfín Rodríguez Ruiz, *La memoria frágil. José de Hermosilla y las Antigüedades árabes de España*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1992.

tarde resumirá Jovellanos en su *Informe sobre los Monumentos de Granada y Córdoba de 1786*³²³) en 1787 y 1804 de los dos volúmenes de las *Antigüedades árabes de España*.

Los académicos realizaron gran cantidad de dibujos que habrían de servir de base a los grabados de la publicación definitiva. Su mirada abarcó todo el espectro arquitectónico, desde el detalle decorativo o las inscripciones hasta las grandes vistas de conjunto. Pero sobre todo lo que nos interesa ahora es el hecho de que elaboraran, por vez primera, una planimetría bastante exacta del conjunto de la Alhambra y de los palacios islámicos (así como, en un significativo plano de igualdad, de los dos grandes monumentos renacentistas de Granada: el palacio de Carlos V y la Catedral). Tras las imágenes de Wyngaerde o Hoefnagel y la esquemática representación contenida en la Plataforma de Vico, la Alhambra accedía por fin con los académicos al máximo nivel científico de la representación arquitectónica.

EL PLANO GENERAL DE LA FORTALEZA DEL ALHAMBRA, SUS CONTORNOS I PARTE DE LA JURISDICCIÓN &c. fue fruto de los dibujos sobre el terreno de Hermosilla y su elaboración posterior en Madrid, hasta ser grabado por Juan de la Cruz en 1770. Se trata del primer retrato fidedigno de la gran ciudad palaciega nazarí. La mirada clara y científica del ingeniero ilustrado acaba con la borrosa imagen genérica de las “casas reales” y procede a la identificación rigurosa de sus diversas partes, diferenciando gráficamente tanto sus épocas de realización como su estado contemporáneo mediante el recurso gráfico de diferentes intensidades de grises. A este gran plano de la Alhambra hay que añadir otra imagen absolutamente novedosa: la representación del perfil topográfico de la colina de la Alhambra y sus edificaciones, que por primera vez permitía apreciar las circunstancias topográficas de su relación con la ciudad baja. Otras láminas de las *Antigüedades árabes* perfilarán más en detalle este nuevo grado de conocimiento del conjunto alhambrense, poniendo el énfasis, por ejemplo, en la relación de los palacios árabes con la mole moderna del palacio de Carlos V, o en el estudio de todo el mundo oculto de galerías subterráneas (esencial para el funcionamiento de la estructura alhambrense, pero no visible, carente de virtualidades estéticas y que, por ello, estará ausente de la posterior mirada de los orientalistas). No deja de resultar esclarecedor, sin embargo, el contraste entre el alto grado de exactitud de los levantamientos de las partes subsistentes de la Alhambra y las tentativas de reconstrucción ideal de las partes desaparecidas imaginada por Hermosilla: en uno de sus dibujos (que será incluido posteriormente en el *Voyage* de Laborde, gozando por ello de amplia difusión europea), junto a la representación muy exacta de los patios de Comares y de los Leones, se nos presenta la hipótesis de otros dos patios prácticamente simétricos que hubiesen convertido al patio de Comares en eje central de una construcción simétrica completamente ajena a la realidad histórica pero coherente con la mentalidad clasicista del ingeniero ilustrado.

323 Ignacio Henares Cuéllar, “Arqueología e historia del arte islámico en el siglo de las Luces. El Informe de Jovellanos sobre los monumentos árabes de Granada y Córdoba”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 2, 1988, pp. 165-176.

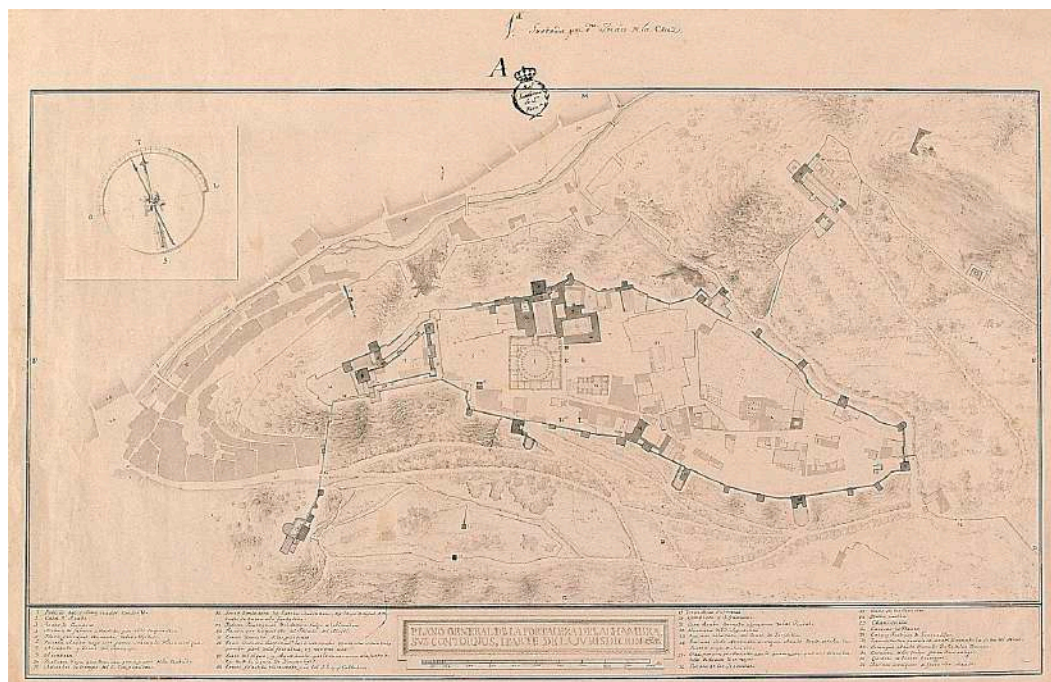


Figura 1.131: José de Hermosilla y colaboradores, *PLANO GENERAL DE LA FORTALEZA DEL ALHAMBRA, SUS CONTORNOS / I PARTE DE LA JURISDICCIÓN &c., 1770.*

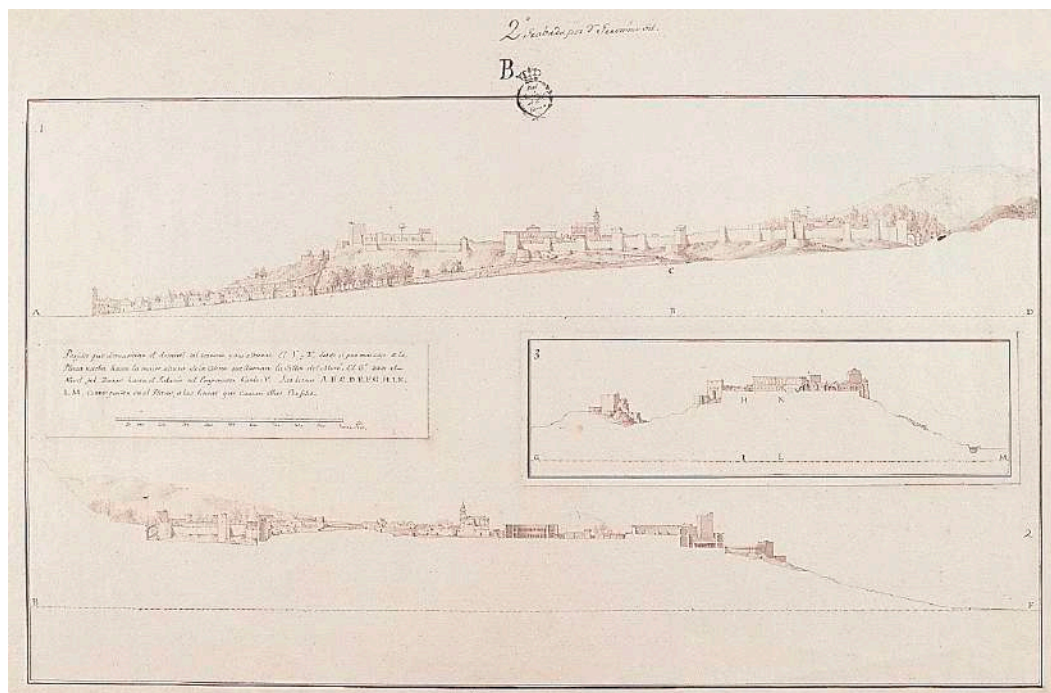


Figura 1.132: José de Hermosilla y colaboradores, *Perfiles topográficos de la Alhambra, 1766.*

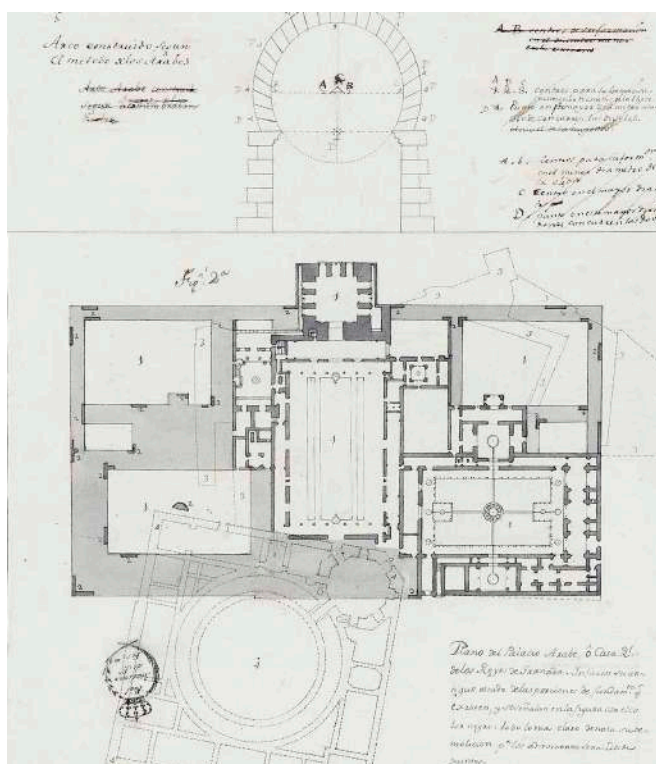


Figura 1.133: José de Hermosilla y colaboradores, Palacio de los reyes moros de Granada, como estaría en su tiempo, 1766.

Ya se ha hablado de cómo exactamente treinta años después la mentalidad científica ilustrada cristalizó en el primer plano geométrico de la ciudad, el de Francisco Dalmau de 1796. Pero sólo nueve años después de ello, en 1805, en fecha prácticamente contemporánea a la publicación de los resultados del viaje de los académicos, la minoritaria cultura ilustrada granadina destiló otra nueva imagen de la ciudad. En ese año comenzó Simón de Argote la publicación, ya mencionada anteriormente, de sus *Nuevos paseos por Granada*. Como ha estudiado Juan Calatrava³²⁴, la visión de la Alhambra de Simón de Argote es muy interesante por su carácter híbrido, al presentarnos un momento de transición entre la exaltación ilustrada de la tradición clásica (presente en este caso en el palacio de Carlos V, considerado por Argote como una lección de arquitectura muy superior a la de los propios palacios nazaries) y la fascinación proto-orientalista por el exotismo y el carácter pasional de la cultura árabe y la exuberancia ornamental de su arquitectura (una fascinación que produce a Argote un alto sentimiento de culpabilidad).

La interrupción de los *Nuevos paseos* por el estallido de la Guerra de la Independencia y el posterior exilio de su autor nos dejan la duda de si estaba prevista su ilustración mediante un plano de Granada. De lo que no cabe duda es de que, de haber sido así, se hubiera tratado de

324 Juan Calatrava, "Un retrato de Granada...", cit.

una reducción o simple reproducción del plano de Dalmau de 1796, que es objeto por parte de Argote de un encendido elogio en contraste con la descalificación que sufre la Plataforma de Vico.

Pero si los interrumpidos *Nuevos paseos* de Argote representaban, en el umbral de la nueva centuria, el canto del cisne de la problemática ilustrada, la primera mitad del siglo XIX contempla ya el pleno desarrollo de la cultura romántica, uno de cuyos componentes esenciales es un nuevo orientalismo, impensable sin el sustrato dieciochesco previo pero, al mismo tiempo, profundamente distinto. Escritores, artistas, viajeros, historiadores y arquitectos, en su mayor parte foráneos al principio pero con crecientes aportaciones desde la cultura española y también desde el sustrato local granadino (representado sobre todo por la saga familiar de los Contreras) terminarán por perfilar una nueva imagen “oriental” de Granada conforme avanzaba el siglo.

Como se ha señalado, es esencial –y sin duda el aspecto más estudiado de esta Granada orientalista³²⁵, aunque se trata de un territorio ni mucho menos agotado– la contribución de los viajeros británicos (desde los precedentes dieciochescos de R. Twiss o H. Swinburne, hasta James Cavannah Murphy, David Roberts, Owen Jones, Richard Ford o J.F. Lewis, “the Spanish Lewis”) o franceses (Chateaubriand, Théophile Gautier, Girault de Prangey, el barón Taylor o Gustave Doré), además del papel esencial jugado por el norteamericano Washington Irving con sus *Alhambra Tales*. Todos ellos contribuyen a la consolidación de una manera específicamente romántica de mirar el pasado islámico de Granada y muy especialmente la Alhambra. En dicha visión romántica quedarán progresivamente amputados los aspectos más estrictamente disciplinares de la arquitectura y del análisis de la ciudad, resultando en cambio potenciadas las consideraciones basadas en unos términos emocionales y míticos, que ejemplifican a la perfección los célebres versos de Victor Hugo: “L’Alhambra! l’Alhambra! palais que les Génies / Ont doré comme un rêve et rempli d’harmonies; / Forteresse aux créneaux festonnés et croulants / Où l’on entend la nuit de magiques syllabes, / Quand la lune, à travers les mille arceaux arabes, / Sème les murs de trèfles”³²⁶.

El cúmulo de libros de viaje sobre Granada y la Alhambra que se suceden a lo largo de estas décadas contribuyó decisivamente a la configuración de esta nueva imagen de la ciudad. Los centenares de imágenes grabadas que los ilustraban componen un corpus en el que paulatinamente va tomando forma la visualización de Granada como un territorio oriental dentro de las fronteras de Europa. Sin embargo, el desarrollo de la producción cartográfica no es acorde (dejando a un lado la notable excepción de Alexandre de Laborde) con la trascendencia de este gran fenómeno cultural. Esto es algo perfectamente comprensible y coherente con

325 AA.VV., *Imagen romántica de España* (catálogo de exposición), Madrid, Ministerio de Cultura, 1981; Pedro Galera Andreu, *La imagen romántica de la Alhambra*, Madrid, Ediciones El Viso, 1992; AA.VV., *La imagen romántica del legado andalusí*, Barcelona, Lunwerg, 1995; Antonio Gámiz Gordo, *Alhambra. Imágenes de ciudad y paisaje (hasta 1800)*, Granada, Fundación El Legado Andalusi, 2008.

326 “La Alhambra! la Alhambra! palacio que los genios / Han dorado como un sueño y llenado de armonías; / Fortaleza de almenas festoneadas y ruinosas / Donde de noche se oyen mágicas sílabas / Cuando la luna, a través de mil arcadas árabes, / siembra los muros de tréboles” (Victor Hugo, *Les Orientales*, 1829).

un tipo de visión estética de la realidad que, por encima de la exactitud topográfica de la cartografía, privilegiará esa evanescencia de los lugares que podemos apreciar en muchos de los grabados de los viajeros románticos. Prácticamente todos los grandes libros sobre Granada a lo largo del siglo XIX incluirán, como no podía ser de otra forma, un plano de la Alhambra, pero prestarán escasa o nula atención a la representación cartográfica de la ciudad.



Figura 1.134: David Roberts (dibujante) y E. Goodman (grabador), *The Alhambra from the Albaycin*, 1834.



Figura 1.135: George Vivian, *View from San Cristobal*, 1838.

Figura clave de transición de la problemática romántica a un “alhambrismo” directamente implicado en los debates de la arquitectura contemporánea es la del británico Owen Jones³²⁷, quien realizó dos estancias en Granada, en 1834 y 1837. Su gran obra *Plans, elevations, sections and details of the Alhambra*, contenía 101 estampas que se beneficiaban ya de la disponibilidad de un nuevo medio técnico idóneo para su especial interés por el color, la cromolitografía. En ella Jones defiende la independencia del *moorish art*, dominado por la elegancia y el refinamiento, con respecto al *arabian art*, marcado por la grandeza.

A partir de un exhaustivo trabajo de estudio sobre el terreno, análisis de los restos cromáticos, vaciados, calcos en papel, etc., el artista británico imagina una Alhambra completamente cubierta de color, pero muestra también un interés especial por los mocárabes, las “ojivas” nazaríes, las decoraciones de los falsos arcos..., es decir, los elementos que hacen de la Alhambra la cima de la coherencia entre arquitectura y decoración o entre forma y color.

Una década más tarde, en 1856, en su *The Grammar of Ornament*, uno de los escritos sobre arquitectura más influyentes en la segunda mitad del XIX, Jones reivindicará, finalmente, este papel universal del sistema estético de la Alhambra a la hora de definir los principios ornamentales de la arquitectura moderna, considerándola un verdadero equivalente de la importancia del Partenón para el arte griego. La Alhambra se convertía, para Jones, en el laboratorio del que cabía deducir principios ornamentales y cromáticos de validez universal, y esta es la imagen que plasmaría en su célebre reconstrucción del patio de los Leones en el Crystal Palace de Sydenham en 1854³²⁸.

En este contexto, como se ha señalado, al lado de los extranjeros no dejan de estar presentes los intelectuales granadinos, cada vez más activos en la elaboración de esta mítica Granada “oriental”. A efectos del objeto del presente estudio, interesa destacar de manera especial la labor historiográfica de Rafael Contreras Muñoz.

Hijo del arquitecto José Contreras, autor del plano de Granada de 1853, erróneamente citado a veces él mismo como arquitecto (título que no llegó a poseer pese a su calidad de miembro electo del Royal Institute of British Architects, un dato que evidencia las estrechas relaciones de su familia con los orientalistas británicos), Rafael Contreras fue el responsable de la conservación y restauración de la Alhambra entre 1847 y 1888, con una labor altamente polémica, basada en un “orientalismo” ideal que a menudo carecía de justificación histórica alguna: es bien conocido el episodio de los templetos polícromos del Patio de los Leones, que luego serían desmontados por Leopoldo Torres Balbás para gran escándalo de una

327 Kathryn Ferry, “Printing the Alhambra: Jones and chromolithography”, *Architectural History*, 46, 2003, pp. 175-188; Carol A. Hrvol Flores, *Owen Jones. Design, ornament, architecture, and theory in an age in transition*, New York, Rizzoli, 2006; Juan Calatrava, “Owen Jones: diseño islámico y arquitectura”, en Juan Calatrava (ed.), *Owen Jones y la Alhambra*, Granada, Patronato de la Alhambra y Generalife, 2011, pp. 9-41.

328 A esta reconstrucción dedicó el propio Jones su libro *The Alhambra Court in the Crystal Palace, erected and described by Owen Jones*, London, Crystal Palace Library and Bradbury and Evans, 1854 (edición castellana, con estudios introductorios de Juan Calatrava y José Tito Rojo, *El Patio Alhambra en el Crystal Palace*, Madrid, Abada editores, 2010. Vid., además, Jan R. Piggott, *Palace of the people: the Crystal Palace at Sydenham 1854-1936*, London, Hurst & Company, 2004.

opinión pública granadina que, de hecho, se identificaba mucho más estrechamente con las mistificaciones orientalistas que con el rigor científico.

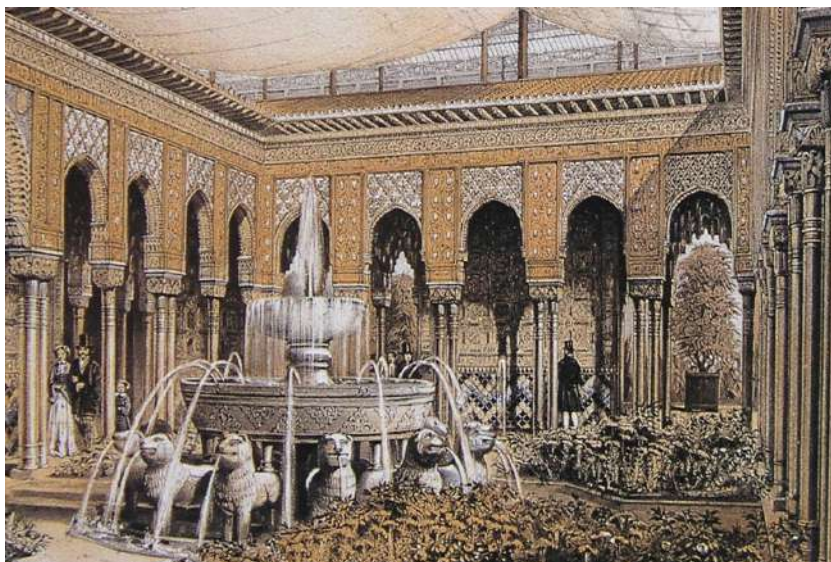


Figura 1.136: M.D. Wyatt, *Alhambra Court, Views of the Crystal Palace and Park*, Sydenham, 1854.



Figura 1.137: Owen Jones, Plano general de la Alhambra, ilustración incluida en su obra *Plans, elevations, sections and details of the Alhambra*, editada en Londres en 1842.

Pero de Rafael Contreras nos interesa ahora sobre todo la publicación en 1878, en directa relación con su actividad de conservador de la Alhambra, de su *Estudio descriptivo de los*

*monumentos árabes de Granada, Sevilla y Córdoba*³²⁹. Concebido este estudio en directa conexión con su empeño restaurador, haciendo gala en su escrito de una actitud rotundamente contraria a las efusiones literarias románticas que contrasta sorprendentemente con algunas de sus propias actuaciones restauradoras, Contreras dice aspirar a asentar el predominio del análisis arquitectónico racional sobre el sentimiento estético emocional y propone, en función de ello, desvelar la simetría esencial que se oculta bajo lo que creíamos fruto de la mera fantasía. Una simetría, sin embargo, que nada tiene que ver con la rigidez de la simetría clasicista esgrimida por José de Hermosilla (cuyo intento de reconstrucción simétrica es explícitamente criticado por Contreras³³⁰) y que, en la línea de Owen Jones, reclama una especificidad propia de la arquitectura árabe, basada en un principio de sencillez no monótona, que Contreras querría ver recuperado en la arquitectura contemporánea. En la línea de lo ya planteado en 1848 en la obra historiográfica pionera de José Caveda³³¹, para Contreras son los últimos siglos de la España islámica los que producen un arte verdaderamente original, y la Alhambra se presenta como culmen de la evolución histórica de la arquitectura hispanoárabe, como esa especie de Partenón oriental al que unos años antes había hecho referencia Owen Jones.

El libro de Rafael Contreras incluía, como no podía ser menos, un detallado plano de la Alhambra que, según nos informa, fue realizado por él mismo en 1865. Pero no se reduce a ello su labor cartográfica, ya que en 1872 tomó el relevo de su padre al realizar y publicar un nuevo plano completo de Granada.

Si en el plano de 1853 algunos detalles ornamentales dejaban ya ver el interés de los Contreras por la ornamentación islámica y más concretamente alhambresca (que les llevaría, entre otras cosas, a fundar una empresa de reproducciones en maquetas de ciertas partes de la Alhambra, que encontró un mercado floreciente sobre todo en la Inglaterra victoriana), el nuevo plano de la ciudad que realiza Rafael Contreras en 1872 es un documento cartográfico que evidencia de manera mucho más clara hasta qué punto la imagen de Granada se anclaba ya de manera indisoluble a su pasado árabe mitificado. Ya lo deja claro el propio título del plano, que acierta a combinar el interés histórico por el pasado árabe con las modernas exigencias del visitante foráneo: *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, POR D. RAFAEL CONTRERAS*.

329 *Estudio descriptivo de los monumentos árabes de Granada, Sevilla y Córdoba: ó sea La Alhambra, El Alcázar y la Gran Mezquita de Occidente*, Madrid, Imprenta y Litografía de A. Rodero, 1878 (edición facsímil, con Introducción de José Laborda, Zaragoza, Delegación en Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, 1993).

330 "¡Qué uniformidad tan deliciosa para aquellas gentes! De este modo se contentaron con lo que existía, imaginándose lo que había desaparecido [...]. Lo que habían hallado nuestros académicos no era el mérito especial de la Alhambra, era la interpretación equivocada de su carácter y de su símbolo. El libro y el plano de la academia quedaron en nuestro tiempo relegados al olvido, y si no bastaran las teorías para negar su importancia, lo demostraríamos por las recientes excavaciones que hemos hecho con este propósito" (*Ibid.*, p. 153).

331 En su *Ensayo histórico sobre los diversos géneros de arquitectura empleados en España desde la dominación romana hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta de D. Santiago Saunaque, 1848, p. 225. Vid. Juan Calatrava, "La construcción romántica de la historia de la arquitectura española, 1829-1848", en Juan Calatrava (ed.), *Romanticismo y arquitectura. La historiografía arquitectónica en la España de mediados del siglo XIX*, Madrid, Abada editores, 2011, pp. 14-52.

En efecto, en este plano de 1872 –realizado a una escala de 1:7500, la cual, en la práctica, impidió la rotulación de la mayor parte de sus calles, confiando la localización a un imperfecto sistema de numeración– se destacaban de un modo relevante todos los vestigios arquitectónicos de la Granada árabe. Además, combinaba –como ya habían hecho antes otros cartógrafos de la ciudad– el retrato de la realidad existente con la evocación del patrimonio perdido, al representar con un trazado discontinuo los tramos de muralla desaparecidos. En referencia a esto último cabe destacar su hipótesis, reflejada en el plano, acerca de la muralla del arrabal de los Alfareros: cual representa acometiendo con la muralla de la Alhambra en la hoy llamada torre del Agua.

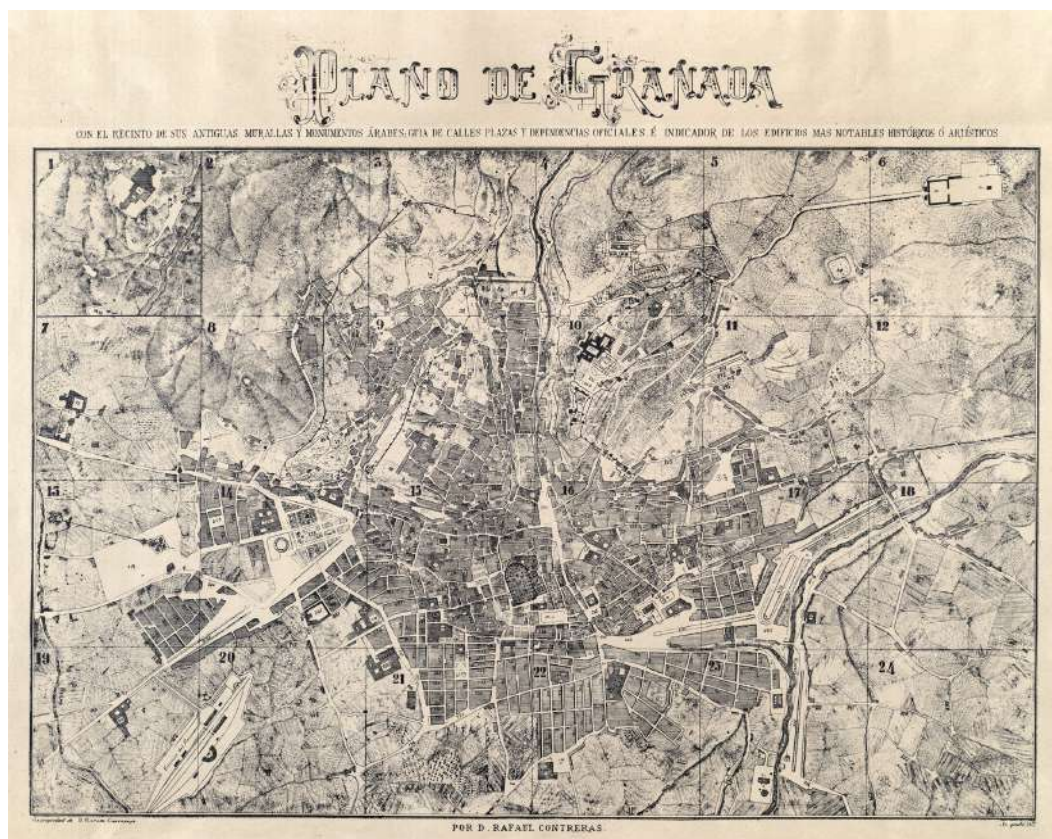


Figura 1.138: Rafael Contreras, *PLANO DE GRANADA CON EL RECINTO DE SUS ANTIGUAS MURALLAS Y MONUMENTOS ÁRABES, GUÍA DE CALLES, PLAZAS Y DEPENDENCIAS OFICIALES, E INDICADOR DE LOS EDIFICIOS MÁS NOTABLES HISTÓRICOS O ARTÍSTICOS, POR D. RAFAEL CONTRERAS, 1872.*

Por supuesto, se reflejaban las principales novedades arquitectónicas y urbanísticas que Granada había experimentado en los casi veinte años transcurridos desde el plano de José Contreras. Aparecen, así, la estación de ferrocarril, construida en 1862, o los primeros tramos de embovedado del río Darro (obras iniciadas en 1854 y que, como es bien sabido, suscitarían años más tarde las duras críticas de Ángel Ganivet). Del mismo modo, la atención de Rafael

Para finales del siglo XIX la imagen orientalista de Granada estaba ya, en efecto, más que asentada, y es entonces cuando se registra el paso desde su fruición elitista, representada por la figura del *viajero*, a la aparición del fenómeno moderno del *turista*. Las nuevas facilidades de viaje ofrecidas por el ferrocarril culminaron en una normalización de la travesía hacia ese cómodo “oriente en occidente” que era Granada. Si quisiéramos hallar un ejemplo de esta transformación podríamos verlo en los numerosos escritos del periodista Victor Fournel³³⁴ o en los apuntes de viaje de Charles Garnier, el célebre arquitecto de la Ópera de París, recientemente editados³³⁵. Estos viajeros modernos nada tienen que ver ya con los que gustaban del periplo pausado: sus visitas son mucho más rápidas, sus escritos más sucintos y sus imágenes más determinadas por el nuevo imperio de la fotografía. Para estos turistas apresurados se requerían no sólo infraestructuras más adecuadas sino también nuevos soportes de información sobre las ciudades a visitar.

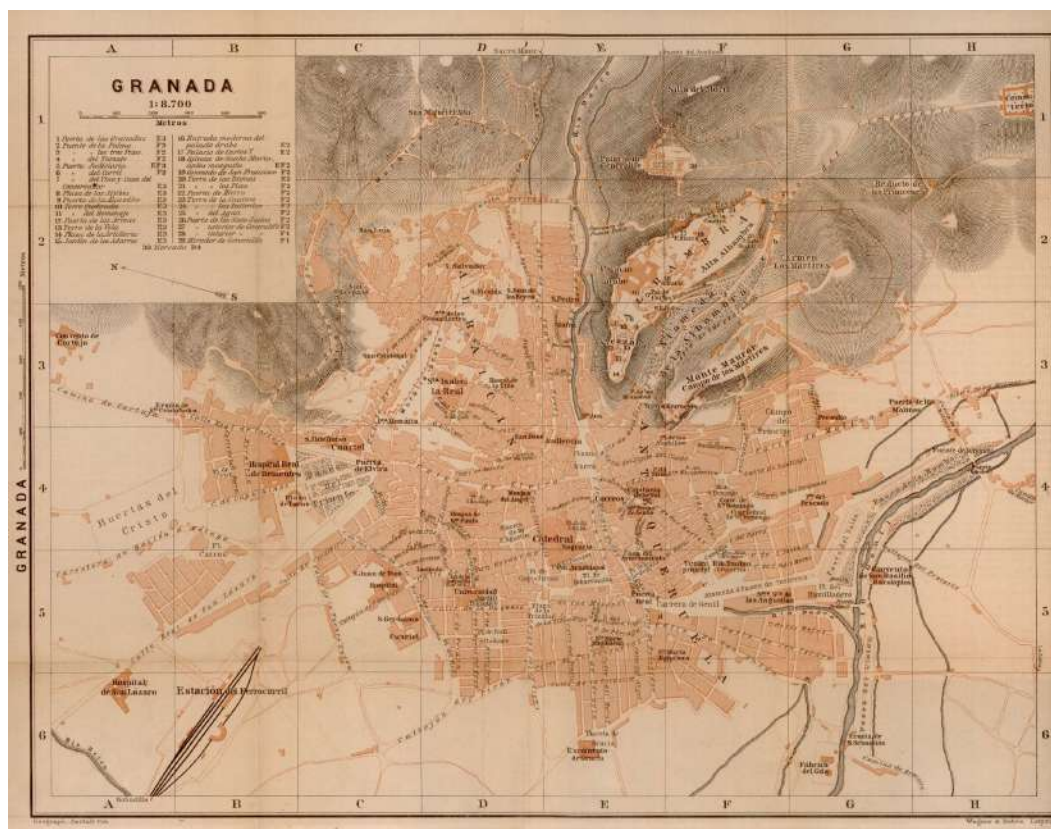


Figura 1.140: Karl Baedeker, *GRANADA*, en *Espagne et Portugal. Manuel du Voyageur*, Leipzig-Paris, Karl Baedeker éditeur-Paul Ollendorf, 1900; el plano de Granada, en inserción sin paginar ubicada entre las pp. 358 y 359

334 Juan Calatrava, "Granada y Venecia desde París: orientalismo y ciudad en la mirada de Victor Fournel", en Juan Calatrava y Guido Zucconi (eds.), *op. cit.*, pp. 133-158.

335 Fernando Marías y Véronique Gerard-Powell (eds.), *Viaje a España de Charles Garnier*, Hondarribia, Ed. Nerea, 2012.

Esta es la motivación que determinó la aparición en numerosas ciudades, en distintas fechas, 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 (como habían hecho las imágenes contrarreformistas de Roma) todo el callejero y parcelario real y ofreciendo una imagen de la ciudad marcada sólo por sus hitos turísticos.

Del mismo modo, el gran fenómeno editorial y cultural de las guías turísticas³³⁶ se convirtió en el vehículo portador de planos urbanos en muchos casos reutilizados y simplemente actualizados. Tomemos como ejemplo la *Guía Baedeker* de España y Portugal, en su edición de 1900, que incluye en el capítulo dedicado a Granada un plano que no es sino el de Rafael Contreras de 1872 rotulado y coloreado de una manera diferente tendente a destacar los puntos de interés turístico.

Finalmente, en 1894 desde la propia Granada se dio una respuesta cartográfica a estos modernos requerimientos con la realización y edición del primer plano de la ciudad pensado ya expresamente para uso de visitantes foráneos: el de Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi, publicado en Barcelona en la imprenta de Eduardo Domenech.

Su escala (1:5300) estaba calibrada, según expresan sus autores, para combinar las exigencias contradictorias de ser un objeto manejable y contener una buena cantidad de información para el turista. Además, en aras a este mismo objetivo, no sólo se editó en lámina única de mayor tamaño (805 x 565 mm) sino también en un formato menor y plegado a modo de cartera portátil, con la lista de edificios y su localización en hojas aparte y no en el cuerpo del plano como en la lámina única.

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", diferenciando con claridad los "edificios notables" (la Alhambra, por supuesto, pero también la Casa de Castril, la Madraza, el Corral del Carbón, la casa del Gran Capitán, la Alcaicería, la Casa de los Tiros, la Casa de los Girones, el Cuarto Real de Santo Domingo, etc.). Además, el plano señalaba expresamente un conjunto de "edificios que siendo Dependencias del Estado merecen visitarse". Esta breve relación incluía la Universidad, la Escuela de Bellas Artes, el Hospital de San Juan de Dios y Facultad de Medicina, el Cuartel de Caballería (San Jerónimo), el Hospital Real, el Palacio de la Audiencia y el Cuartel de Artillería (Castillo de Bibataubín).

La directa utilidad turística del plano se reafirmaba, finalmente, con la inclusión de información plurilingüe sobre los hoteles Victoria y Alameda, los "mejor establecidos y situados de Granada" antes de la edificación en 1910 del Alhambra Palace, del que enseguida se hablará.

336 Claire Hancock, *Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, Éditions du CNRS, 2003.

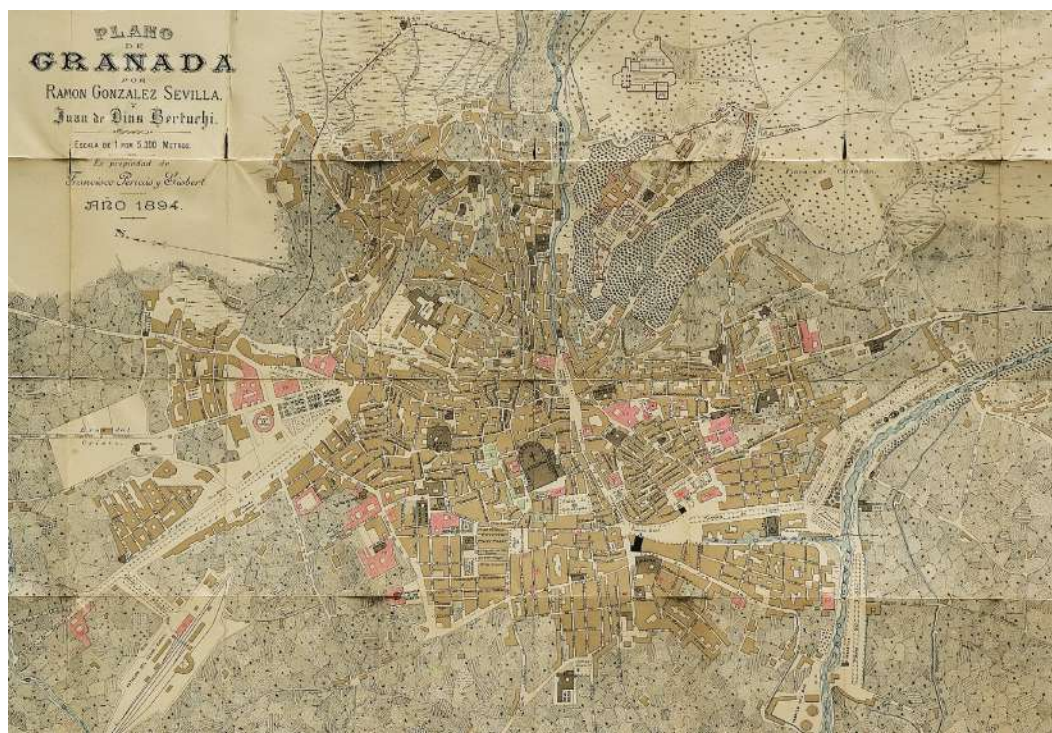


Figura 1.142: Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi, *PLANO DE GRANADA POR RAMÓN GONZÁLEZ SEVILLA Y Juan de Dios Bertuchi*, 1894. Versión en pequeño formato plegable.

Precisamente ese año de 1910, en un momento en el que la imagen de *lo moro* ha pasado ya a integrarse en el imaginario de las élites granadinas como parte de la configuración mítica de una ciudad cerrada al cambio moderno, puede constituir el cierre de este recorrido por el orientalismo alhambresco, ya que en él se concentran tres hechos fundamentales, y uno de ellos nos permite apreciar una nueva visualización cartográfica de esta imagen orientalista de Granada: se trata de la construcción del pabellón español en la Exposición Universal de Bruselas y la edificación en Granada del Hotel Alhambra Palace, por un lado, y, por otro, de la publicación del *Plano de Granada Árabe* de Luis Seco de Lucena.

No es casual que el pabellón de España en Bruselas y el Hotel Alhambra Palace fuesen obras de un mismo arquitecto, Modesto Cendoya, que acababa de ser nombrado (1907) conservador de la Alhambra. Para Bruselas se optó por recuperar, tras el estilo neoplateresco de la exposición de 1900, la identificación de lo español con el estilo neoárabe, que ya había estado presente en las ferias de Viena (1873) o París (1878)³³⁷.

337 M. José Bueno Fidel, *Arquitectura y nacionalismo (pabellones españoles en las exposiciones universales del siglo XIX)*, Málaga, Colegio de Arquitectos-Universidad, 1987; Daniel Canogar, *Pabellones españoles en las Exposiciones Universales*, Madrid, Sociedad Estatal Hannover, 2000; Luis Sazatornil Ruiz y Ana Belén Lasheras Peña, "París y la española: casticismo y estereotipos nacionales en las exposiciones universales (1855-1900)", *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série*, 35(2), pp. 265-290; Ana Belén Lasheras

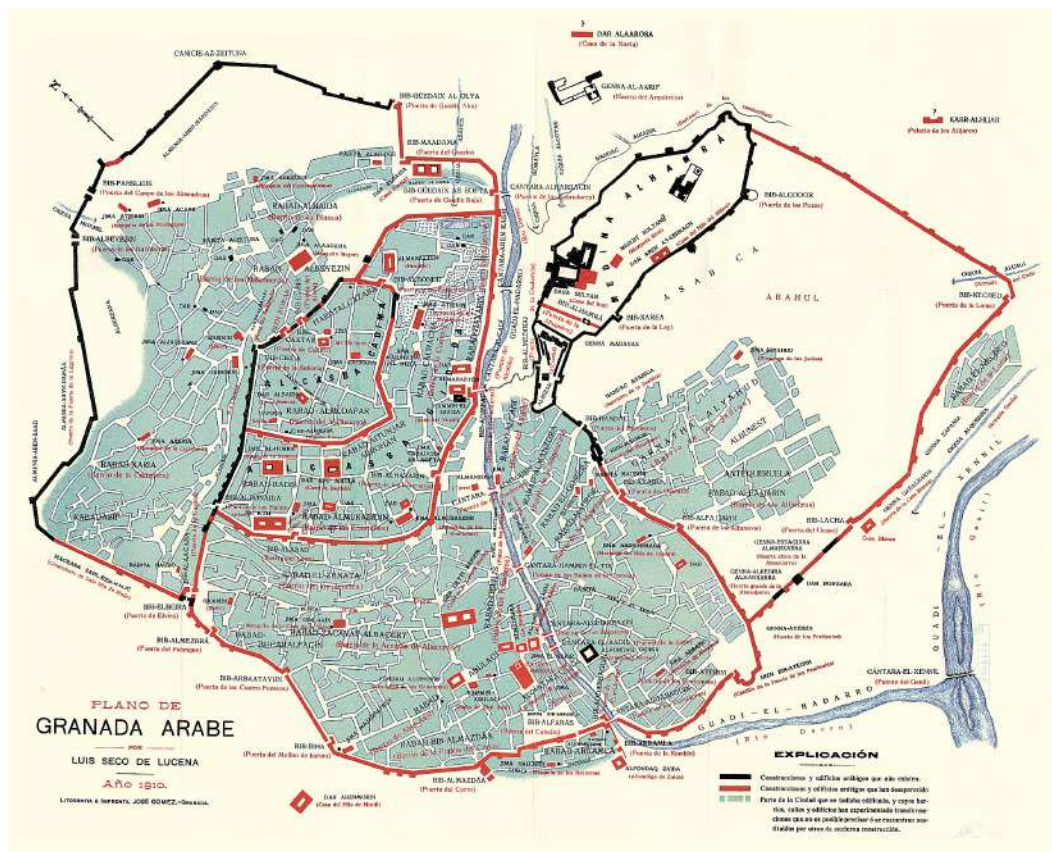


Figura 1.143: Luis Seco de Lucena, *PLANO DE GRANADA ÁRABE*, 1910.

El pabellón de Cendoya encerraba una reproducción bastante exacta, aunque reduciendo el número de arcadas, del patio de los Leones, constituyendo un episodio más de la tradición granadina de reproducciones alhambristas inaugurada por los Contreras. Y en ese mismo año el Hotel Alhambra Palace comenzaba a imponer sobre la ciudad su pesada mole de un arabismo sincrético que sintetizaba la definitiva unión entre evocación islámica y exigencias turísticas modernas.

Peña, España en París. La imagen nacional en las Exposiciones Universales, 1855-1900, Tesis Doctoral, Universidad de Cantabria, 2009, accesible on line en <http://www.tdx.cat/handle/10803/10660>; Juan Calatrava, "Paradigma islámico e historia de la arquitectura española: de las exposiciones universales al Manifiesto de la Alhambra", en AA.VV., Las exposiciones de arquitectura y la arquitectura de las exposiciones. La arquitectura española y las exposiciones internacionales (1929-1975), Pamplona, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra, 2014, pp. 27-36. Específicamente sobre el pabellón de Bruselas, José Manuel Rodríguez Domingo, "La Alhambra efímera: el pabellón de España en la Exposición Universal de Bruselas (1910)", Cuadernos de Arte, 28, 1997, pp. 125-139.

PLANO DE GRANADA POR RAMÓN GONZÁLEZ SEVILLA Y Juan de Dios Bertuchi (fecha representada: 1894)

Figura 1.144: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | |
|---|--|
| 01 GOBIERNO CIVIL
DIPUTACIÓN PROVINCIAL | 48 GIRO MUTUO |
| 02 UNIVERSIDAD | 49 BANCO DE ESPAÑA |
| 03 JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO | 50 MATADERO PÚBLICO |
| 04 INSTITUTO DE SEGUNDA ENSEÑANZA | 51 JEFATURA DE ESTADÍSTICAS |
| 05 CUARTEL DE LA GUARDIA CIVIL | 52 CASA REAL |
| 06 ESCUELA DE BELLAS ARTES. SAN FELIPE | 53 TORRE DE LAS DAMAS |
| 07 HOSPITAL DE S. RAFAEL
INSTITUTO DE CURACIÓN DE NIÑOS POBRES | 54 TORRE DEL MIHRAB |
| 08 FACULTAD DE MEDICINA
HOSPITAL DE S. JUAN DE DIOS | 55 TORRE DE LOS RICOS |
| 09 REFINO | 56 PUERTA DE HIERRO |
| 10 CUARTEL DE CABALLERÍA. SAN JERÓNIMO | 57 TORRE DE CAMBIL |
| 11 HERMANITAS DE LA CARIDAD | 58 TORRE DE LA CAUTIVA |
| 12 ESTACIÓN DE FERRO-CARRIL | 59 TORRE DE LAS INFANTAS |
| 13 HOSPITAL DE S. LÁZARO PARA
ENFERMEADES INFECCIOSAS | 60 ARCO DEL DIABLO |
| 14 HOSPITAL DE DEMENTES Y HOSPICIO
HOSPITAL REAL | 61 TORRE DEL AGUA. EN RUINAS |
| 15 FACTORÍA MILITAR | 62 TORRE DE LOS SIETE ZUELOS |
| 16 CUARTEL DE LA MERCED. INFANTERÍA | 63 TORRE DEL GRAN CAPITÁN |
| 17 PALACIO DE LA AUDIENCIA | 64 TORRE DE LAS CABEZAS. EN RUINAS |
| 18 JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA | 65 BATERÍA DEL PRINCIPAL |
| 19 REFUGIO PARA CURACIÓN DE MUJERES POBRES | 66 TORRE Y PUERTA DE LA JUSTICIA |
| 20 JUZGADO MUNICIPAL DEL SAGRARIO (?) | 67 PUERTA DEL VINO |
| 21 CENTRAL DE CORREOS (?) | 68 TORRES DE LA ALCAZABA |
| 22 GOBIERNO MILITAR | 69 TORRE DE LA SULTANA |
| 23 NORMAL DE MAESTROS | 70 TORRE DE LA PÓLVORA |
| 24 COLEGIO NOTARIAL | 71 TORRE DE LOS PUÑALES |
| 25 CUARTEL DE ARTILLERÍA. ANTES COLEGIO MILITAR | 72 TORRE DE LA VELA |
| 26 TEATRO ISABEL LA CATÓLICA | 73 TORRE DE LA ARMERÍA |
| 27 JEFATURA DE MONTES (?) | 74 TORRE DEL HOMENAJE |
| 28 JUZGADO MUNICIPAL DEL CAMPILLO (?) | 75 TORRE QUEBRADOS |
| 29 ARRESTO MUNICIPAL (?) | 76 CUBO |
| 30 HOSPITAL MILITAR | 77 TORRE DE LAS GALLINAS |
| 31 PRESIDIO (ANTES FRAILES DE BELÉN) | 78 TORRE DE MACHUCA |
| 32 CASA DE SOCORRO (?) | 79 TORRE BERMEJA. PRISIONES MILITARES |
| 33 CENTRAL DE TELÉGRAFOS | 80 CASA CASTRIL, PROPIEDAD DE D. LEOPOLDO EGUILAR |
| 34 CUARTEL DE ARTILLERÍA. CASTILLO DE BIBATAUBÍN | 81 CASA DE LAS PIZAS |
| 35 TEATRO PRINCIPAL | 82 LA MADRAZA, DE LOS SRES. HERMANOS ECHEVARRÍA.
ANTES AYUNTAMIENTO |
| 36 DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS PROVINCIALES (?) | 83 CASA DEL CARBÓN, DE LOS SRES. RODRÍGUEZ ACOSTA |
| 37 AYUNTAMIENTO, PARQUE DE BOMBEROS E
INSTITUTO DE VACUNACIÓN | 84 CASA DEL GRAN CAPITÁN |
| 38 CURIA Y PALACIO ARZOBISPAL | 85 ALCAICERÍA; SE ENCUENTRAN EN ESTA
LAS ESCRIBANÍAS PÚBLICAS |
| 39 CÁRCEL CORRECCIONAL | 86 CASA DE LOS TIROS, PERTENECE AL
EXMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO TEJAS |
| 40 JUZGADO MUNICIPAL DEL SALVADOR (no localizado) | 87 CASA DE LOS GIRONES, PROPIEDAD DE
LOS SRES. VENTURA TRABESSELL |
| 41 JEFATURA DE MINAS (?) | 88 CUARTO REAL |
| 42 CENTRAL DE TELÉFONOS | 89 HUERTA EN EL CAMINO DE ARMILLA |
| 43 BANCO HIPOTECARIO | 90 GENERALIFE, PROPIEDAD DEL
EXMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO TEJAR |
| 44 DELEGACIÓN DE HACIENDA | 91 MERCADO D S. AGUSTÍN |
| 45 JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS | 92 MAERCADO DE CAPUCHINAS |
| 46 CENTRAL DE FERROCARRILES | 93 MERCADO DE PESCADERÍA |
| 47 REGISTRO DE LA PROPIEDAD | 94 GRAN HOTEL VICTORIA |
| | 95 GRAN HOTEL ALAMEDA |

Los edificios coloreados coinciden con los del Plano de Granada de Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi. Los edificios numerados coinciden con los recogidos en la leyenda del mismo plano. Sus denominaciones han sido literalmente transcritas.

Ha de aclararse que todos los edificios identificados como "iglesias, conventos y colegios" no aparecen identificados individualmente en la leyenda del plano original, circunstancia que se ha decidido mantener en esta reinterpretación.

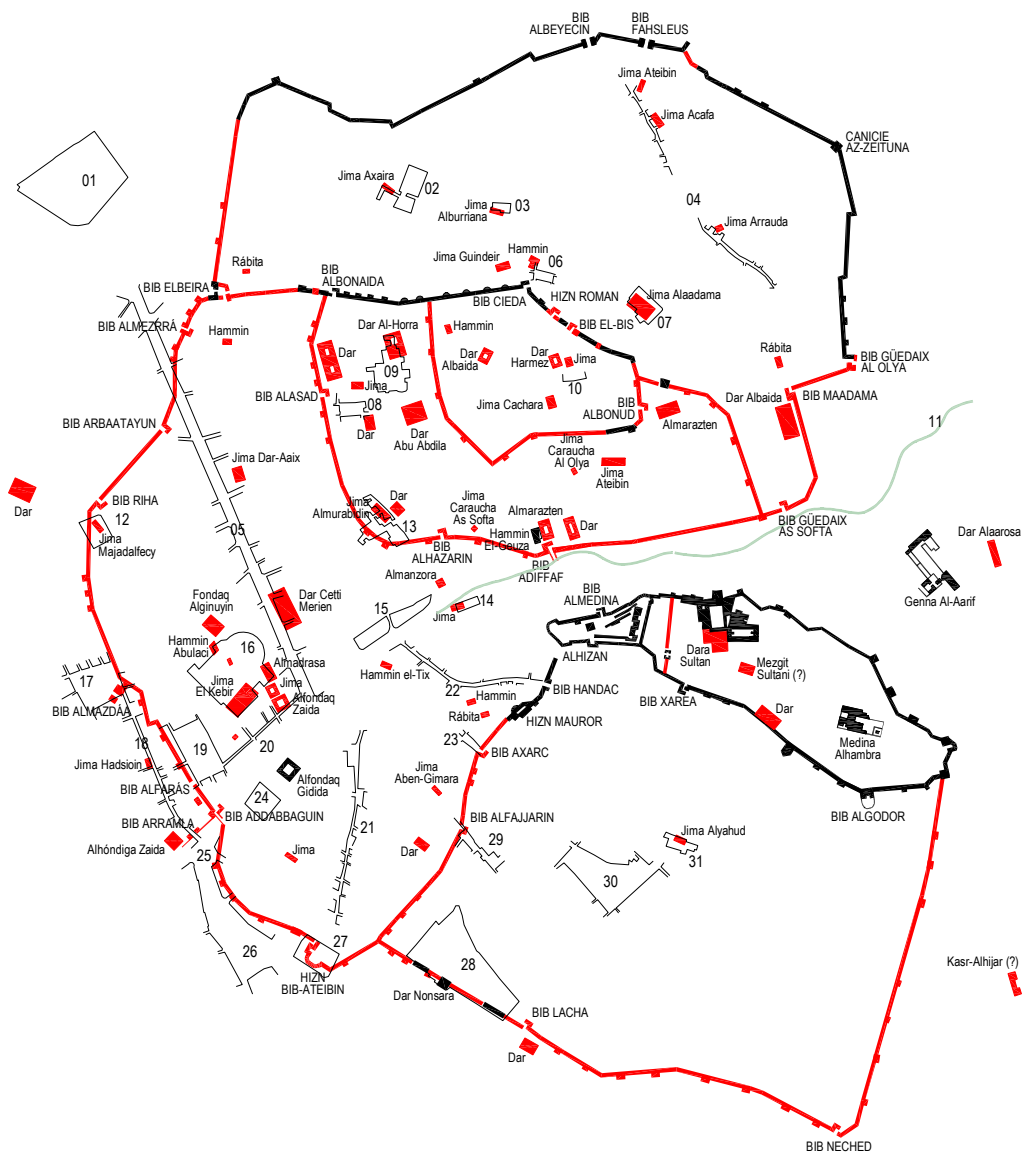
- DEPENDENCIA PÚBLICA
- EDIFICIO NOTABLE PERTENECIENTE AL ESTADO O PARTICULAR
- MERCADO
- IGLESIA, CONVENTO O COLEGIO
- HOTEL
- FUENTE PÚBLICA
- VERDE PÚBLICO

Según las categorías establecidas en la leyenda del plano original de González Sevilla y Betuchi



PLANO DE GRANADA ÁRABE por Luis Seco de Lucena

Figura 1.145: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 01 JARDINES DEL TRIUNFO | 17 PLAZA DE LA TRINIDAD |
| 02 COLEGIO AVE MARÍA | 18 CALLE MESONES |
| 03 IGLESIA DE S. BARTOLOMÉ | 19 PLAZA BIB-RAMBLA |
| 04 CALLE S. LUIS | 20 CALLE ZACATÍN |
| 05 GRAN VÍA | 21 CALLE S. MATÍAS |
| 06 PLAZA LARGA | 22 CUESTA DE GOMÉREZ |
| 07 COLEGIATA DEL SALVADOR | 23 PLACETA DE LA PUERTA DEL SOL |
| 08 PLAZA S. MIGUEL BAJO | 24 AYUNTAMIENTO |
| 09 MONASTERIO STA. ISABEL LA REAL | 25 PUERTA REAL |
| 10 MIRADOR DE S. NICOLÁS | 26 FUENTE DE LAS BATALLAS |
| 11 CAUCE RÍO DARRO | 27 PALACIO DE BIBATAUBÍN |
| 12 PLAZA DE LA UNIVERSIDAD | 28 CUARTO REAL DE SANTO DOMINGO |
| 13 IGLESIA Y HOGAR DE S. JOSÉ | 29 PLAZA FORTUNY-PLAZA DEL REALEJO |
| 14 IGLESIA DE STA. ANA | 30 CAMPO DEL PRÍNCIPE |
| 15 PLAZA NUEVA | 31 IGLESIA DE S. CECILIO |
| 16 CATEDRAL | |

- REFERENCIAS A LA TRAMA DE LA CIUDAD ACTUAL
- CONSTRUCCIÓN ÁRABE DESAPARECIDA
- CONSTRUCCIÓN ÁRABE EXISTENTE



Pero, volviendo a Bruselas, precisamente una de las cosas que se exponían en el interior del pabellón de Cendoya era el recién publicado *Plano de Granada árabe* del que era autor el periodista granadino Luis Seco de Lucena³³⁸ y que, pese a sus numerosas deficiencias, representaba una tentativa de reconstrucción histórica de la Granada nazarí.

De hecho, las últimas décadas del siglo XIX habían visto en Granada el surgimiento de toda una serie de estudiosos del pasado árabe de la ciudad, intelectuales como Francisco Javier Simonet, Manuel Gómez-Moreno González o el propio Seco de Lucena, que trataban de introducir un nuevo rigor histórico en el conocimiento de este pasado. Uno de los más claros frutos de ello fue ese plano, primera gran tentativa de cartografía histórica, si exceptuamos el antecedente antes mencionado del escueto *Plano de las murallas y recintos árabes de Granada* realizado en 1874 por los hermanos Oliver Hurtado.

Para la realización de su planimetría histórica, Seco de Lucena declara haberse basado en la Plataforma de Vico, el plano de Dalmau (en su edición revisada de 1831) o el plano-croquis de las murallas árabes de Granada de los hermanos Oliver Hurtado. De entre todos, su referencia esencial fue el plano de Dalmau, decisión un tanto sorprendente si se piensa que pudo disponer de los planos de ambos Contreras (y en especial el de Rafael Contreras de 1872, particularmente adecuado a su propósito) y que pudo incluso conocer si no la versión terminada sí sin duda los trabajos de elaboración del *Plano de Granada* del Instituto Geográfico y Estadístico de 1909.

El plano aparece al final del pequeño libro en el que, a lo largo de unas cien páginas, Seco de Lucena desgana sus conocimientos e hipótesis sobre la estructura urbana y arquitectónica de la Granada nazarí. Carece de escala explícita y está contenido en una lámina plegada de 440 x 550 mm. Es notable por su fuerza expresiva, claramente encaminada a proporcionar una idea de conjunto desde la primera mirada, y basada tanto en la firmeza del grafismo como en el recurso a tres colores básicos: el negro para “construcciones y edificios arábigos que aún existen”, el rojo para “construcciones y edificios arábigos que han desaparecido” y el verde azulado para la “parte de la ciudad que se hallaba edificada, y cuyos barrios, calles y edificios han experimentado transformaciones que no es posible precisar ó se encuentran sustituidos por otros de moderna construcción”.

La exactitud histórica de este ejercicio de cartografía en el tiempo es bastante cuestionable, ya que, como señala Antonio Orihuela, la recreación del trazado árabe de Granada fue en algunos puntos sometida a un proceso arbitrario de “des-regularización” para adecuarla a la idea genérica del carácter caótico del urbanismo islámico. Hoy debe ser usado con bastante precaución y ser considerado, ante todo, como un documento histórico del orientalismo granadino, mucho más que como una fuente fidedigna.

En cualquier caso, con la propuesta de Seco de Lucena Granada accedía por fin a un género

338 Granada, Imprenta de El Defensor de Granada, 1910 (edición facsímil, con estudio introductorio de Antonio Orihuela Uzal, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2002).

de cartografía histórica del que otras ciudades poseían ejemplos desde siglos antes³³⁹, y este último encuentro entre orientalismo e imagen de la ciudad no venía sino a abundar en la imagen áurea de una Granada más anclada a su pasado que a las realidades contemporáneas.

339 Recuérdense, por ejemplo, la serie de planos históricos con la evolución de París contenidos en la obra de Nicolas Delamare, *Traité de la Police*, Paris, Brunet, 1705-1738.

CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

doctoranda: ANA DEL CID MENDOZA

director de la tesis: JUAN CALATRAVA ESCOBAR

UNIVERSIDAD DE GRANADA

programa de doctorado: EXPRESIÓN GRÁFICA, CARTOGRAFÍA Y PROYECTO URBANO

línea de investigación: PATRIMONIO HISTÓRICO Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA



CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD
GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

Ana del Cid Mendoza

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	[I]
Consideraciones sobre las representaciones cartográficas	21
Las razones de la “historia de dos ciudades”	32
La reinterpretación cartográfica como herramienta de análisis	37
Resumen	38
LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA CIUDAD HISTÓRICA.	
CASO DE ESTUDIO: GRANADA	43
La historia dibujada. Una reinterpretación gráfica desde la Granada prerromana a la ciudad nazarí	45
La imagen de Granada durante la Antigüedad y la Edad Media	89
“Retratos de ciudad”: las vistas perspectivas de Granada en los siglos XVI y XVII	103
Un “plano” que no lo es: la <i>Plataforma</i> de Ambrosio de Vico	129
La Granada que pudo ser. Mapas y planos como herramienta para la planificación urbanística (I)	149
Interludio: Granada en la cartografía militar del siglo XIX	167
La Granada que pudo ser. Mapas y planos como herramienta para la planificación urbanística (II)	193
El mito de la Granada oriental	269
LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA METRÓPOLIS CONTEMPORÁNEA.	[II]
CASO DE ESTUDIO: NUEVA YORK	305
Los mapas de los exploradores (1524-1621)	311
La cartografía primitiva de Fort Amsterdam (1621-1647)	317
La imagen del puesto comercial neerlandés (1647-1664)	329
La Nueva York británica. Mapas y planos de la ciudad en tiempos de paz (1664-1765)	341
La cartografía de Nueva York durante los conflictos con Inglaterra (1765-1783)	369
La Nueva York estadounidense. El periodo de ajuste y reconstrucción de la ciudad (1783-1811)	439
El prototipo bidimensional: <i>The Commissioners’ Plan</i> (1811)	469
CONCLUSIONES	
Análisis de resultados	507
Conclusiones	509
ABSTRACT	515
APÉNDICES	[III]
A 01: Transcripción de la <i>Plataforma de Granada</i> de Ambrosio de Vico	533
A 02: Transcripción del <i>MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA</i> de Francisco Dalmau	537
A 03: Transcripción del <i>PLANO DE GRANADA</i> de 1909 del Instituto Geográfico y Estadístico	553
RELACIÓN DE FIGURAS	
Figuras sobre Granada	573
Figuras sobre Nueva York	591
BIBLIOGRAFÍA	
Bibliografía general	613
Bibliografía específica sobre Granada	637
Bibliografía específica sobre Nueva York	652

LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE
LA METRÓPOLIS CONTEMPORÁNEA

LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA METRÓPOLIS CONTEMPORÁNEA CASO DE ESTUDIO: NUEVA YORK

La isla de Manhattan ha sido el corazón del paradigma metropolitano por excelencia, así como el centro financiero y artístico del mundo durante buena parte del siglo XX. Esta doble condición le ha servido para que sus imágenes se multiplicaran y difundieran profusamente durante décadas, eclipsando en este campo a cualquier otra ciudad.

Sus iconos han sido tan reproducidos en fotografías, películas y espectáculos televisivos que todos podemos tener la sensación de conocer Manhattan, incluso quien nunca la ha visitado. No es difícil para cualquiera de nosotros imaginar una abarrotada Quinta Avenida, un paseo en bicicleta por Central Park, la maratón por las calles del East Side, o el Año Nuevo en Times Square.

Tanto una vista de una ciudad como un mapa territorial tienen una función comunicativa. En general, las representaciones cartográficas (englobando con el término el amplio repertorio que componen cartas, mapas, planos y vistas) son instrumentos de comunicación cuyo fin último es la transmisión de un mensaje directo y con una determinada intención a sus posibles observadores, ya sean éstos los exploradores del siglo XVI, los colonos holandeses, los soldados británicos, los *commissioners* o el ciudadano del siglo XXI. Y, tras la lectura de un mapa, siempre tiene lugar un proceso inverso (cuyo sentido va desde el mapa hacia el territorio) y necesariamente complementario al de su elaboración; en él, las líneas abstractas sobre el papel se materializan y participan activamente en la construcción física y espiritual –a nivel del imaginario colectivo– de una ciudad, en la construcción de lo que llamamos identidad urbana.

Manhattan es un buen ejemplo de esa “ida y vuelta cartográfica” que permite la lectura de su construcción en el tiempo y en el espacio a través de sus numerosas representaciones territoriales y urbanas y, además, participa de la singularidad con la que nacieron e iniciaron su desarrollo muchas de las ciudades del *Nuevo Mundo* durante los siglos XVI y XVII: haber sido *mapeada* (dibujada en su territorio) con anterioridad a su ocupación europea; con lo cual no existe periodo en su historia, aunque retrocedamos varias décadas desde su nacimiento, en el que la ciudad carezca de representación gráfica. Entre el rico patrimonio neoyorquino se conservan, incluso, antiguos mapas del paisaje virgen de su famosa isla: un mundo natural de colinas, lagos y arroyos difícil de imaginar hoy.

En coherencia con ello, la historiografía moderna sobre la ciudad abunda en estudios sobre

la configuración de la imagen de Nueva York, tanto en la pintura y las artes plásticas³⁴⁰ como en la literatura³⁴¹ o, por supuesto, en el cine³⁴². Todas estas manifestaciones de la cultura contemporánea terminan por producir una imagen absolutamente arquetípica en la que los datos concretos del territorio, el paisaje o las construcciones humanas parecen perder su carácter histórico para devenir elementos icónicos atemporales. A este fenómeno no es ajena la propia cartografía de la urbe norteamericana por excelencia: desde la gran aceleración que experimentó su desarrollo urbano en el siglo XIX, la célebre forma ahusada de la vieja isla de Mannahatta parece desprenderse, en sus planos, de sus condiciones geográficas, de su propia realidad física, para identificarse de modo absolutamente indisoluble con la metáfora más representativa de los nuevos ritmos frenéticos de la vida metropolitana.

No obstante, la proliferación y la divulgación de imágenes de la universalmente conocida como *Gran Manzana* no es un fenómeno reciente, desencadenado a partir de que Nueva York se impusiera a las grandes ciudades europeas como capital económica y cultural tras la II Guerra Mundial, como podría pensarse, sino que ha sido una constante desde los albores de la colonización europea de la isla, ya con sus primeras representaciones cartográficas. Es cierto que Nueva York es una urbe “reciente” para los parámetros europeos y que carece de las densas capas de historia que caracterizan a sus metrópolis homólogas al otro lado del Atlántico. Pero lo que más relevante resulta para los objetivos de este estudio es el hecho de que, en la configuración mítica de la Gran Manzana, esta corta historia real se ve aún más condicionada por la práctica desaparición del imaginario urbano de todo lo que tiene que ver con los primeros dos siglos de su historia.

Y, sin embargo, en el periodo que transcurre, grosso modo, entre los primeros asentamientos europeos en la zona, a principios del siglo XVII, y el plan de desarrollo de 1811 (probablemente el más trascendente para la configuración urbanística de la ciudad) del que se hablará ampliamente más adelante, en momentos en que aún resultaba imposible prever las extraordinarias transformaciones del siglo XIX en adelante, ya se puede apreciar un notable desarrollo cartográfico e icónico que permite comprobar hasta qué punto desde los mismos orígenes está presente la clara intuición del carácter privilegiado de su emplazamiento. Procede, pues, en este sentido, restituir toda su importancia a la historia y a las imágenes urbanas de esta primera fase, evitando cualquier mirada teleológica pero restituyéndole su papel inicial en la configuración mítica de la urbe.

La New York Public Library y la New-York Historical Society, junto a la Library of Congress, son los repositorios donde se conserva la mayor parte de la cartografía neoyorquina, aunque algunos ejemplares significativos se encuentran en archivos ingleses (fundamentalmente en la British Library), italianos, holandeses y españoles. Por ejemplo, el único registro cartográfico

340 AA.VV., *Our Town. Images and stories from the Museum of the City of New York*, New York, Harry N. Abrams Publishers, 1997; Bruce Weber, *Paintings of New York, 1800-1950*, Warwick, Chameleon Books, 2005.

341 Philip Lopate (ed.), *Writing New York. A literary anthology*, New York, Washington Square Press, 1998; Bayrd Still, *Mirror for Gotham: New York as seen by contemporaries from Dutch days to the present*, New York, University Press, 1956.

342 James Sanders, *Celluloid skylines. New York and the movies*, New York, Alfred A. Knopf, 2001.

contemporáneo de la exploración que realizó el explorador inglés Henry Hudson del área de Nueva York se encuentra en un manuscrito, el comúnmente llamado *Mapa de Velasco*, localizado en el Archivo General de Simancas. Este mapa fue traído a España en el siglo XVII por Alonso de Velasco, embajador español en Inglaterra (quien a su vez debió obtenerlo de manos de algún espía en la corte británica³⁴³), para informar sobre el establecimiento de los ingleses en Virginia.

Manhattan es, por tanto, un caso especial también a nivel cartográfico: a comienzos del siglo XIX era ya el área urbana más cartografiada de América. A esta suerte contribuyeron varios factores.

En primer lugar, las expediciones de los navegantes europeos durante la Era de los Descubrimientos (siglos XV y XVI) provocaron una avalancha cartográfica con numerosas representaciones primero de la costa atlántica del continente americano y, después, concretamente de la región de Nueva York.

En segundo lugar, los primeros pobladores de Manhattan procedentes de Europa durante la época que los neoyorquinos conocen como *Dutch period* (1609-1664) eran “especialistas en mapas”. Los Países Bajos, la mayor potencia mercantil y colonial de la Europa del siglo XVII, se habían convertido entonces, por una cuestión meramente estratégica, en el mayor productor, impresor y vendedor de cartografía a nivel internacional. A diferencia de España, donde una especie de política de silencio fue la causa del escaso número de cartas, mapas, y planos editados³⁴⁴, en los Países Bajos el arte de hacer y vender mapas se convirtió en un negocio muy lucrativo. Proliferaron los cartógrafos-editores cuya depurada técnica consistía en hacer representaciones en las que se combinaban ciencia y arte a partes iguales; de tal modo que las carencias informativas se suplían con motivos decorativos. La imagen que se tenía del mundo en la Europa de los siglos XVI y XVII estuvo en manos de los dibujantes e impresores neerlandeses.

El hecho de que el nuevo asentamiento en la isla de Manhattan fuera una empresa comercial gestionada desde Europa por la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales fomentó decididamente la elaboración de mapas de la nueva colonia, Nueva Ámsterdam, con el fin de supervisar su desarrollo. A esta época pertenecen ejemplares como el *Minuit Chart* (1630), el *Manatus Map* (1639) o el *Castello Plan* (1660) así como el *Jansson-Visscher Map* (1653)³⁴⁵.

343 Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *Manhattan in maps, 1527-1995*, New York, Rizzoli, 1997, p. 11.

344 España, embarcada en plena expansión colonial en el siglo XVI, entendió la cartografía como una cuestión estratégica que debía guardar en secreto. Una prueba de ello es la Cédula Real emitida en 1510 en la que se pedía a Américo Vesputio (piloto mayor de la Casa de la Contratación) que no facilitara “cartas de marear sin una orden del rey o de los oficiales de la Casa de la Contratación” (Ricardo Cerezo Martínez, “Los padrones reales del primer cuarto del siglo XVI” en Antonio Acosta Rodríguez *et al.* (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Fundación El Monte, 2004, pp. 605-637; la cita en p. 613).

345 Para ser rigurosos hay que aclarar que esta datación está hecha en función del momento representado en cada uno de los mapas y no guarda relación con el año de publicación. Entre ambas fechas, la representada en el dibujo y la de edición, era habitual que transcurriera una década o incluso varias.

Todo ello debe ser entendido, naturalmente, en el contexto del extraordinario desarrollo que adquirieron la geografía y la cartografía en la Holanda del siglo XVII, donde ambos saberes llegaron a desbordar el ámbito estrictamente científico para impregnar la vida cotidiana de la culta burguesía neerlandesa y aparecieron a menudo como elementos iconográficos en la pintura de Vermeer, Pieter de Hooch y otros grandes maestros de la edad de oro de la pintura holandesa³⁴⁶.



Figura 2.001: Johannes Vermeer, *El Geógrafo*, c. 1668 [izda.]



Figura 2.002: Johannes Vermeer, *El arte de la pintura*, c. 1666 [dcha.]

Más tarde, la conversión de América del Norte en teatro de importantes operaciones militares en el marco de las grandes guerras europeas del siglo XVIII propiciará, especialmente del lado británico, una vez descartada Holanda como gran potencia europea, el desarrollo cartográfico siempre inherente al reconocimiento del valor estratégico de los territorios. A pesar de que los primeros años de dominación inglesa no fueron muy prolíficos a nivel cartográfico, debido probablemente al lento crecimiento de la ciudad y a las no muy estrechas relaciones entre la Corona Británica y sus colonias norteamericanas, los enfrentamientos con Francia por la

346 Vid. AA.VV., *De Mercator a Blaeu. España y la edad de oro de la cartografía en las diecisiete provincias de los Países Bajos*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 1995; Svetlana Alpers, *El arte de describir. El arte holandés en el siglo XVII*, Madrid, Blume, 1987 (en especial pp. 178-238); Joan Moreno Sanz, "La brocha y el lienzo, el compás y la carta. La construcción del territorio neerlandés a partir del paisajismo pictórico y la ciencia cartográfica", *Diagonal*, 37, 2014, pp. 29-34; Tzvetan Todorov, *Éloge du quotidien. Essai sur la peinture hollandaise du XVIIe siècle*, Paris, Seuil, 1997. El propio Vermeer, al que podríamos atribuirle el papel de cronista de su época por el carácter de algunas de sus obras, desvela la importancia de la Cartografía para la Edad de Oro neerlandesa con sus representaciones del *Astrónomo* (1668) y del *Geógrafo* (c. 1668) además de otras obras donde los grandes mapas decoran la escena. Vid. George Kampen, "Vermeer de Delft cartographe", *Mappe-monde*, 3, 1986, pp. 9-12; Jean Martinon, "Vermeer et les cartes de géographie", *Mappe-monde*, 3, 1987, pp. 24-26; James A. Welu, "Vermeer: his cartographic sources", *The Art Bulletin*, 57, 1975, pp. 529-547; id., "La carte de L'Atelier de Vermeer", *Imago Mundi*, 30, 1978, pp. 9-30.

posesión del territorio (la llamada *French and Indian War*, 1754-1763) y, más tarde, la Guerra de la Independencia (la *American Revolutionary War*, 1775-1783) sumaron gran cantidad de mapas y planos de detalle de Nueva York, centro de mando de las fuerzas británicas. Uno de los prototipos más precisos de la cartografía de campaña es el conocido como *Hollan Map* (1776-1778?).

Finalmente, resulta imprescindible hacer un minucioso examen del periodo fundacional de la moderna metrópolis, que transcurre entre la constitución de la nueva nación norteamericana (1776) y el Plan de los Comisionados de 1811, por lo que se refiere a las bases originarias de la cartografía neoyorquina. En ese breve arco cronológico no solamente se registra un importante crecimiento cuantitativo de la ciudad (que ya no se detendrá ni siquiera por acontecimientos bélicos puntuales como la nueva guerra con Inglaterra en 1812) sino algo mucho más importante: el surgimiento de la conciencia de un inminente destino metropolitano.

El Plan de 1811 marca en lo esencial las líneas futuras de desarrollo de la metrópolis neoyorquina. Si bien, no dejaron de registrarse algunas modificaciones significativas (la más importante de ellas, la creación de Central Park, no previsto en el plan), lo cierto es que los comisionados realizan la operación esencial de cristalización de la trama urbana de Manhattan en un diseño geométrico cerrado que venía a introducir el Orden en la hasta entonces abierta andadura de la urbe. A partir de este verdadero hito de la historia de la ciudad el desarrollo de la producción cartográfica aumenta de manera exponencial y ha sido estudiado mucho más profundamente que el periodo anterior. Por ello, y aun admitiendo que se podría haber elegido otro punto de ruptura (sobre todo, quizás, el de la decisión de crear Central Park, que en algún momento del desarrollo de este trabajo fue considerado) se decidió finalmente elegir 1811 como fecha de finalización de la presente aproximación gráfica a la historia de la Gran Manzana.

El Plan de los Comisionados será, en este sentido, un documento cartográfico extraordinario en cuanto que portador simultáneamente de dos tipos de visiones: un retrato fidedigno de la Nueva York contemporánea, desde luego, pero también una declaración de confianza inquebrantable en el vertiginoso futuro de expansión urbana, así como un reconocimiento de la necesidad imperiosa de ordenar dicha expansión.

LOS MAPAS DE LOS EXPLORADORES (1524-1621)

A lo largo de todo el siglo XVI, tras una centuria protagonizada por las expediciones portuguesas por el Atlántico sur, las grandes potencias europeas no cesaron en su empeño de encontrar una ruta más corta hacia las Indias Orientales navegando hacia occidente, aunque ello implicara atravesar el recién descubierto continente americano, cuyas dimensiones verdaderas eran todavía desconocidas. En una batalla no declarada, las monarquías europeas más poderosas financiaron una y otra vez las expediciones al Nuevo Mundo en busca de este atajo marítimo. Así fue como Francisco I de Francia promocionó el viaje con el que el florentino Giovanni da Verrazzano se convirtió, en abril de 1524, en el primer navegante europeo conocido en vislumbrar la costa de la región de Nueva York³⁴⁷.

Sus cartas, de carácter positivo aunque ciertamente no muy entusiastas acerca de las bondades de la zona explorada³⁴⁸, fueron complementadas pocos años después (en 1529) por el *mappamundi* dibujado a mano por su hermano, Girolamo da Verrazzano, el primero todavía conservado en el que se representa el área de Nueva York. A pesar de sus errores (el más acusado el del cálculo de las latitudes) Girolamo trazó de manera admirable para su época la costa atlántica desde Carolina del Norte hasta el Cabo Bretón³⁴⁹. Con esta imagen, además, los europeos recibieron una primera idea de la extensión real de América del Norte, lo cual también dilataría enormemente su concepción del tamaño de la Tierra. Este mapa se conserva actualmente en la Biblioteca del Vaticano, hecho que tampoco deja de ser significativo.

Después de esta primera y única expedición de Verrazzano, empleando sus cartas y el mapa que había trazado su hermano –conservado actualmente en el archivo de Propaganda Fide en Roma–, se dibujaron otros que incluían como dato relevante el perfil de la costa atlántica de Norteamérica, aunque este perfil no fuera todavía exacto ni completo. Es el caso del mapa del cartógrafo genovés Vesconte de Maggiolo (c. 1527?), que se había conservado en la Biblioteca Ambrosiana de Milán hasta su destrucción en la II Guerra Mundial (aunque la Universidad de Harvard conserva un facsímil de 1905), y el de Giacomo di Gastaldi (1556), que se trata de una imagen más detallada, en perspectiva, la cual fue ampliamente difundida en su día mediante numerosas copias manuscritas y a través de la popular obra del geógrafo G.B. Ramusio, *Navigazioni et viaggi*³⁵⁰, en la que aparece impresa.

347 Curiosamente si Cristóbal Colón en su expedición hubiera conseguido su propósito de seguir el paralelo mencionado por el geógrafo griego Estrabón en sus estudios, habría llegado a Nueva York en lugar de a las Bahamas. En James Cowan, *El sueño de un cartógrafo*, Barcelona, Península, 1997.

348 Verrazzano escribió: "es un lugar bastante agradable, no sin algunas riquezas". En Antonio Pizza y Maurici Pla, *Chicago-Nueva York: teoría, arte y arquitectura entre los siglos XIX y XX*, Madrid, Abada Editores, 2012. Vid, una traducción inglesa de la carta de Verrazzano a Francisco I en *Letter to King Francis 1 of France 8 July 1524, reporting on his voyage to the New World*, que puede consultarse online en <http://nationalhumanitiescenter.org/pds/amerbegin/contact/text4/verrazzano.pdf>.

349 Benjamin F. DeCosta, *Verrazzano the explorer: being a vindication of his letter and voyage, with an examination of the map of Hieronimo da Verrazzano and a dissertation upon the globe of Ulpius: to which is prefixed a bibliography of the subject*, New York, A.S. Barnes & Co., 1880, p. 48.

350 Giovanni Battista Ramusio, *Navigazioni et viaggi*, primera colección completa de los registros de las exploraciones relativas al Nuevo Mundo. La obra se editó en tres ocasiones: 1556, 1565 y 1606.

Estos tres mapas mencionados (Verrazzano, Maggiolo y Gastaldi) representan el Área de Nueva York algo sobredimensionada, con dos bahías separadas por un estrecho (el conocido como The Narrows, cruzado ahora por el puente colgante que lleva el nombre de Verrazano en honor al navegante) y con un río que remonta hacia el norte desde la bahía situada más a occidente (el hoy llamado Hudson River). Al mismo tiempo, ninguno de los tres mapas representa la isla de Manhattan como tal, de lo que se deduce que Verrazzano en su expedición hacia el interior de la bahía no debió percatarse de que aquella masa de tierra estaba separada del resto del continente.

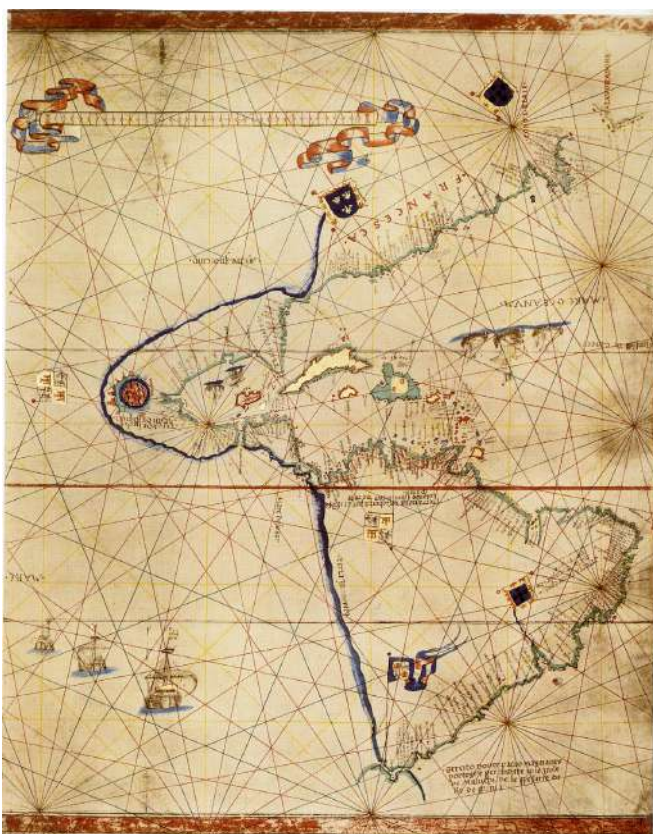


Figura 2.003: Facsimil del mapa de Vesconte de Maggiolo conservado en la Harvard Map Collection, 1905. En este ejemplar, el actual puerto de Nueva York puede identificarse como una bahía, situada al oeste de la isla rotulada como "luisa", en la que desemboca un río.

De hecho, el hallazgo de la insularidad de Manhattan y su primera representación cartográfica no llegarían, sorprendentemente, hasta unos noventa años después del primer avistamiento, pues la región de Nueva York fue prácticamente olvidada por los europeos durante todo el siglo. Este peculiar descuido tiene su explicación en dos factores principalmente: en la idea latente de que la expedición de Verrazzano había sido un fracaso, al no encontrar el paso marítimo a las Indias Orientales, y en el hecho de que los cartógrafos del siglo XVI, en su

mayoría, decidieran ignorar en gran medida los informes detallados de Verrazzano (tan sólo un empleado francés) sobre la zona y basaron sus mapas en los datos aportados por los navegantes de las naciones pioneras en la exploración de los océanos (España o Portugal), quienes precisamente habían viajado demasiado lejos de la costa de los alrededores de Nueva York como para hacer una descripción precisa³⁵¹. Es decir, gran parte de la responsabilidad de que la bahía de Nueva York no se examinara a fondo hasta comienzos del siglo XVII la tuvo su laxa representación cartográfica, que la hizo pasar desapercibida a pesar de sus indudables cualidades geográficas naturales³⁵².

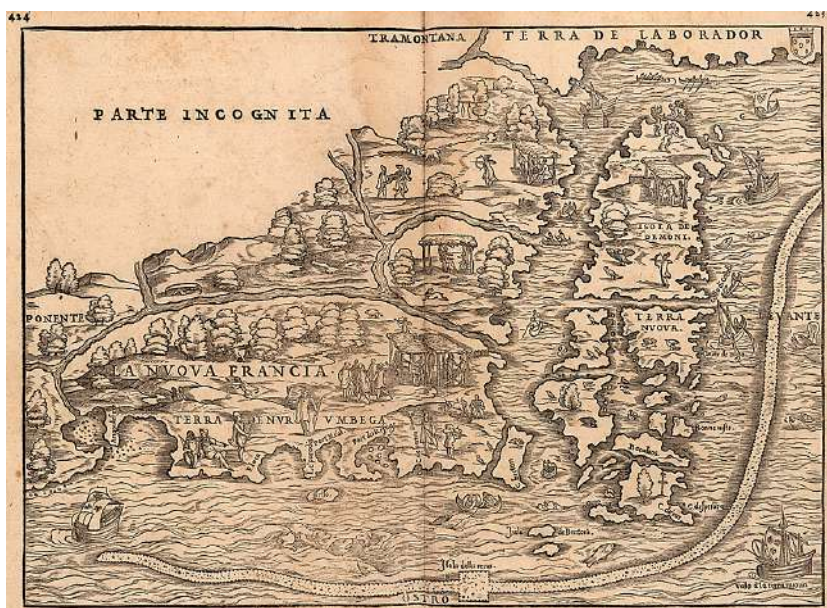


Figura 2.004: Giacomo di Gastaldi, *La Nuova Francia*, imagen publicada en G.B. Ramusio, *Navigazioni et viaggi*, vol. 3, Venecia, 1556. El puerto de Nueva York (abajo a la izquierda) es una forma aproximadamente triangular que se abre al mar por uno de sus vértices. En su lado oriental, una península que simula la actual Long Island aparece rotulada como “Angoulesme”. Gastaldi recogió así el nombre con el que Verrazzano nombró el actual puerto de Nueva York en honor al rey Francisco I de Francia (Francisco de Angouleme antes de su ascenso al trono). La isla de “Nuova Francia” representa los actuales territorios de New Brunswick, Nueva Inglaterra y el este de Nueva York y la llamativa banda de puntos que recorre las aguas del Atlántico simula los numerosos bancos de arena que dificultan el desembarco en estas costas.

351 Este fue el caso del navegante y piloto de la Casa de la Contratación Española, Estevao Gomes. Contemporáneo de Giovanni da Verrazzano en sus viajes al Nuevo Mundo, su carta incompleta fue aceptada por la mayoría de los cartógrafos, incluido Diego Ribero. Ribero, cartógrafo portugués al servicio de España, confeccionó entre 1527 y 1529 tres cartas mundiales que registraban gráficamente los descubrimientos más recientes, a modo de actualización del llamado “Padrón Real” (el mapa del mundo oficial y secreto elaborado en la Casa de Contratación por orden de Fernando el Católico). Entre las novedades del mapamundi de Ribero figuraba la representación continua de las costas de América del Norte y del Sur.

352 Hoy son conocidas todas las cifras del puerto de Nueva York (unos 1.300 km de costa, siete bahías, cuatro estuarios, etc.) que lo sitúan entre los puertos naturales más grandes del mundo, junto a los de San Francisco y Hong Kong.

Fue justamente esa misma costa, incierta en aquel momento, la que atrajo a Henry Hudson en el verano de 1609³⁵³. Este explorador inglés había recibido de Holanda (entonces en proceso de expansión comercial como Estado independiente) el encargo de buscar el Paso del Noroeste, la tan ansiada ruta comercial a Oriente navegando por el Ártico; pero cuando su camino se vio interrumpido por el hielo se dirigió al centro de la costa norteamericana menos conocida. Una vez allí, Hudson examinó en buena medida los dos ríos y las islas de la bahía alta de Nueva York (Manhattan, Governors, Ellis y Liberty Island)³⁵⁴. Aunque los testimonios cartográficos de su viaje no se hicieron públicos, pues fueron incautados por Inglaterra durante la vuelta y nunca más salieron a la luz³⁵⁵, Hudson regresó con una información que despertaría el interés de los holandeses: la existencia en la zona de abundantes castores y otros animales de piel con la que hacer negocio³⁵⁶.

En los tiempos de la exploración de Hudson los holandeses estaban ocupados construyendo su gran sistema comercial, cuya estructura territorial consistía en una red de pequeños puestos o establecimientos repartidos a lo largo de las principales rutas marítimas. Enclaves en Ghana, Sudáfrica, Indonesia, Ceilán e incluso en Japón formaron parte del que llegó a ser el mayor imperio colonial de la primera mitad del siglo XVII³⁵⁷.

La descripción del escritor inglés Daniel Defoe, universalmente conocido por su novela *Robinson Crusoe* (que ha sido interpretada precisamente como un símbolo del colonialismo), explica a la perfección cuál era la política exterior de Holanda:

“The Dutch must be understood to be as they really are, the carriers of the world, the middle persons in trade, the factors and brokers of Europe [...] they buy to sell again, take in to send out; and the greatest part of their vast commerce consists in being supply'd from all parts of the world, that they may supply all the world again”³⁵⁸

353 No es una casualidad que el encargo a Hudson se produjera en 1609, pues se trató de un año clave en la historia de las relaciones diplomáticas europeas. En abril de ese año tuvo lugar la firma de la Tregua de los Doce Años o Tregua de Amberes, tratado de paz que suponía un receso en la llamada Guerra de los Ochenta Años. Desde 1568, España estaba en conflicto con sus provincias holandesas, las cuales buscaban su independencia de la Corona Española con el apoyo de Francia e Inglaterra. Esta tregua (1609-1621) permitió a Holanda consolidarse como aspirante a gran potencia en el panorama internacional.

354 Los informes diarios de Robert Juet, oficial de primera de Hudson, en los que se relatan los acontecimientos del viaje y las cualidades de la zona explorada pueden ser consultados en Robert Juet, *Extract from the journal of the voyage of the Half-Moon, Henry Hudson, master, from the Netherlands to the coast of North America, in the year 1609. By Robert Juet, mate*, Nueva York, 1841.

355 La prueba de que los documentos de esta exploración cayeron en manos británicas es que los mapas contemporáneos elaborados en Inglaterra representaban ya el curso del río Hudson. Éste es el caso del anteriormente mencionado *Mapa de Velasco*. Es probable que las cartas y los mapas confiscados en el asalto al navío de Hudson ardieran en el *Gran incendio* de Londres (1666). El diario de Robert Juet es el único documento conocido de este viaje que ha sobrevivido.

356 Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, pp. 16-21.

357 Por supuesto, la bibliografía sobre el gran despegue holandés del siglo XVII, particularmente en el favorable periodo de la Tregua de los Doce Años con España (1609-1621) y a partir de la independencia definitiva consagrada en 1648 en la Paz de Westfalia, es inabarcable, pero, para los objetivos del presente estudio, han resultado de especial interés Charles Wilson, *Los Países Bajos y la cultura europea en el siglo XVII*, Madrid, Guadarrama, 1968; Simon Schama, *The embarrassment of riches. An interpretation of Dutch culture in the Golden Age*, Berkeley, University of California Press, 1988.

358 Traducción de la autora: “Los holandeses deben ser entendidos como lo que realmente son, los transportistas del mundo, los intermediarios comerciales, los cambistas de Europa [...] compran para vender de nuevo, importan para exportar; y la mayor parte de su vasto comercio consiste en comprar suministros a una parte del mundo y volver a venderlos a la otra parte.” (Daniel Defoe, *A plan of the English commerce: being a complete prospect of the trade of this nation, as well the home trade as the foreign*, London, Charles

A la luz de estas palabras, no es de extrañar que las noticias de Hudson alentaran a las compañías neerlandesas a emprender viaje al área de Nueva York y conseguir un cargamento de piel de castor (ya entonces difícil de encontrar en Europa) con el que hacer la competencia a los franceses, quienes llevaban varias décadas explotando ese mismo recurso en sus colonias norteamericanas, en tierras de la actual Canadá.

De estos viajes saldría un plano decisivo para el futuro urbano de Manhattan, el conocido como *Block's Map* (1614), conservado en los Archivos Estatales de La Haya. Esta imagen, producida por el cartógrafo Cornelis Doetsz y por el comerciante Adriaen Block, fue la primera en representar la insularidad de Manhattan (y de Long Island) y la que definitivamente mostró a ojos de los holandeses un valioso territorio aún no reclamado por ninguna nación, con diversas bahías, en la encrucijada de varios ríos, con posibilidades comerciales y de fácil defensa frente a posibles invasores marítimos.



Figura 2.005: Mapa sin título realizado en 1614 por Cornelis Doetsz y Adriaen Block.

El mapa, además, ya rotulaba una franja de la costa, entre los actuales Delaware y Connecticut River, como *Niev Nederlandt*, convirtiéndose así en el medio de creación gráfica de una comarca neerlandesa en el nuevo continente. El *Block's Map* hizo realidad un enclave estratégico en la costa norteamericana (concretamente en el paralelo 40° Norte), un territorio virgen con inmensas oportunidades de desarrollo donde poder hacer realidad sus ilusiones de conquista y sus fantasías urbanas y que, además, resultaba ser propiedad de los Países Bajos.

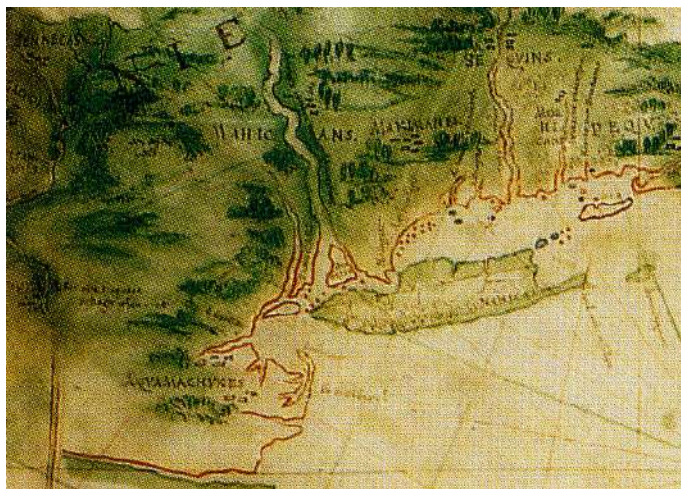


Figura 2.006: Detalle del área de Nueva York en el *Block's Map* (figura 2.005). Manhattan es la isla con forma aproximadamente triangular situada entre Long Island y la masa continental.

LA CARTOGRAFÍA PRIMITIVA DE FORT AMSTERDAM (1621-1647)

He aquí el punto de partida de la gran metrópolis del siglo XX. A diferencia de otros enclaves del Nuevo Mundo fundados por una motivación religiosa (como las misiones católicas), la colonia holandesa tuvo desde su nacimiento un fin económico, siendo más correcto hablar de un puesto comercial que de una auténtica ciudad. Es por eso que en Nueva Ámsterdam (hoy Nueva York), a diferencia de lo que ocurrió en Europa en determinados periodos de su historia, siempre fue moralmente lícito el deseo de enriquecerse de manera individual, y su economía, su sociedad y su arquitectura, apoyándose mutuamente, así lo han reflejado³⁵⁹.

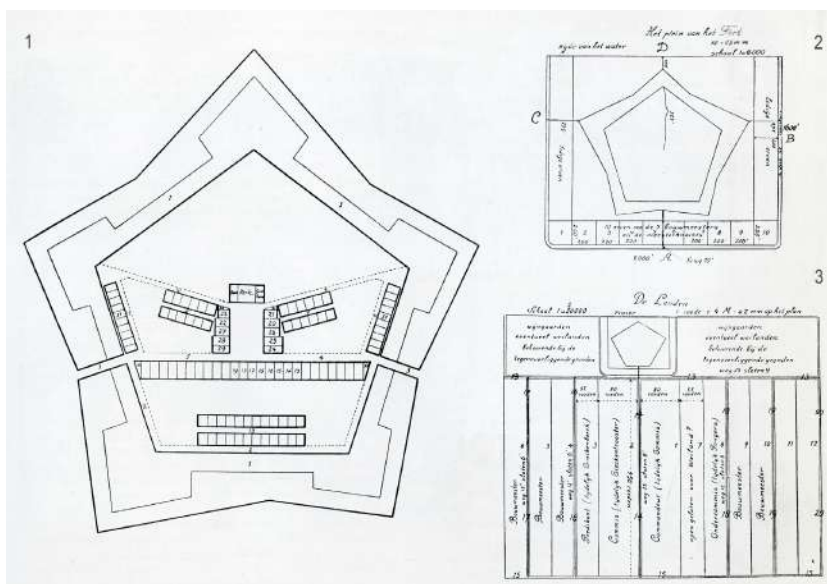


Figura 2.007: Plantas para el fuerte y la ciudad de Nueva Ámsterdam (1625) realizadas por el historiador holandés Frederic C. Weider. Weider realizó su reconstrucción teórica basándose en las instrucciones para Cryn Fredericks y por comparación con las más tempranas ciudades-fortaleza fundadas en los Países Bajos, como Philippeville, levantada en 1555 en Bélgica, muy cerca de la frontera con Francia. Esquema 1: planta de la fortaleza. Una plaza central de 160 x 165 pies en uno de cuyos lados menores se sitúan la escuela, el hospital y la iglesia. La distancia desde cualquiera de los vértices a la plaza central es de 500 pies, dejando un amplio terreno libre para futuras construcciones. Una calle de 25 pies de ancho conecta los dos accesos y a lo largo de ella 25 parcelas de 25 x 50 pies cada una. Se plantean otras calles, parcelas, almacenes y tiendas; Esquema 2: la fortaleza queda inscrita en un rectángulo de 2000 x 1600 pies, delimitado en los laterales A, B y C por una empalizada. En el lateral A, se disponen diez parcelas de terreno agrícola de 200 x 200 pies que serían asignadas por sorteo a los primeros granjeros. Esquema 3: planta del asentamiento completo. El terreno a ambos lados del rectángulo en el que se inscribe la fortaleza se destina a la plantación de viñedos. Se prevén además parcelas agrícolas alargadas y estrechas (con una longitud de 450 varas y una anchura comprendida entre las 55 y las 80 varas) delimitadas por caminos y zanjas para el riego.

359 Como ya argumentara el economista y sociólogo alemán Max Weber en su célebre obra *Die protestantische Ethik und der 'Geist' des Kapitalismus* (*La ética protestante y el espíritu del capitalismo*), publicada en 1904, donde hace un estudio sobre la influencia de la religión protestante (específicamente la rama calvinista) sobre la construcción de una sociedad capitalista.

En 1621 los primeros desembarcados en la isla eran empleados de la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales o WIC, una compañía privada (cuya constitución había sido aprobada ese mismo año por la Asamblea General de los Países Bajos) que recibió el monopolio de las actividades comerciales en Norteamérica y a la que también se le concedió el control gubernamental y todos los derechos sobre la tierra. La WIC envió desde Europa al ingeniero Cryn Fredericksz con instrucciones precisas acerca de la ubicación y la configuración arquitectónica de un nuevo fuerte:

“A ditch 24 feet wide and 4 feet deep enclosing a rectangle extending back 1,600 feet from the water and 2,000 feet wide [...] The outside of the surrounding ditch having been staked out as above, 200 feet shall be staked off from the inside along all three sides, A, B, C, for the purpose of locating therein the dwellings of the farmers and their gardens, and what is left shall remain vacant for the erection of more houses in the future...”³⁶⁰

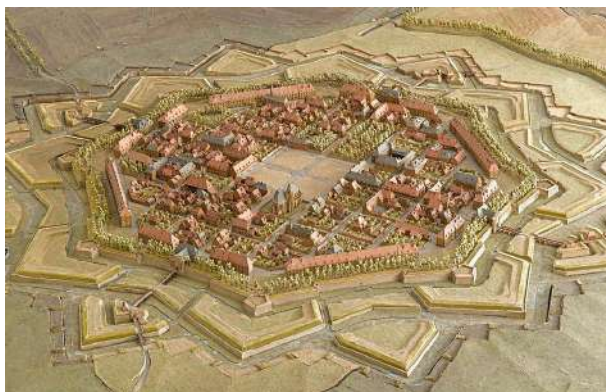
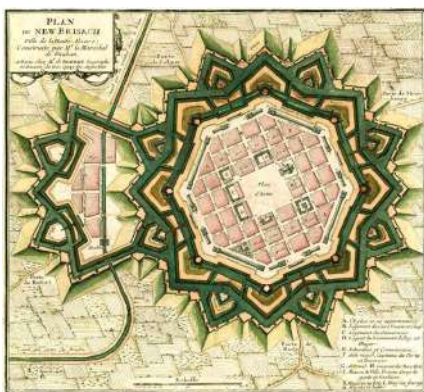


Figura 2.008: Sébastien Le Prestre de Vauban, *PLAN DU NEW BRISACH*, c. 1697 [izda.]

Figura 2.009: Sébastien Le Prestre de Vauban, *Plan-relief de la ville de Neuf-Brisach*, 1706, localizado en el Musée des Plans-Reliefs, París [dcha.]

Representaciones de la ciudad alsaciana de Neuf-Brisach, situada en la frontera de Francia y Alemania y construida *ex nihilo* en 1697 bajo la dirección de Sébastien Le Prestre de Vauban, el célebre ingeniero militar y comisario general de fortificaciones de Luis XIV. Considerada una de las fortalezas más perfectas, el trazado de Neuf-Brisach está enraizado en las ciudades ideales italianas del Renacimiento (Sforzinda, Palmanova, etc.). Al otro lado de sus muros y baluartes geométricos, la trama ortogonal se organiza de manera uniforme en torno a una plaza de armas rectangular.

El diseño original de Fredericksz para Fort Amsterdam era una fortaleza de cinco puntas que se ordenaba interiormente a partir de una plaza-mercado central, con forma rectangular, en cuyo extremo se situaban la escuela, el hospital y la iglesia y de la cual partían unas vías que

360 Traducción de la autora: "... una zanja de 24 pies (aprox. 7m) de ancho y 4 pies (aprox. 1m) de profundidad que define un rectángulo que se remonta desde el agua hacia el interior 1.600 pies (aprox. 488m) y de 2.000 pies (aprox. 610m) de ancho. [...] Replanteado el perímetro de la zanja, se replantearán 200 pies (aprox. 61m) hacia el interior a lo largo de los tres lados A, B, C, con el propósito de situar en su interior las viviendas de los campesinos y sus huertos y el resto permanecerá vacante para la construcción de más casas en el futuro..." (*Special instructions for Cryn Fredericksz regarding the laying out of the fort, vta. Vid. John W. Reys, The making of urban America: a history of city planning in the United States*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 1965, p. 148).

comunicaban con las puertas. En torno a esas vías se ubicaban las parcelas con vivienda y las construcciones para el almacenaje y la venta de productos. Esta configuración obedecía a los cánones de la arquitectura bélica moderna tal y como venían desarrollándose en Europa desde mediados del siglo XVI, con la sustitución del sistema medieval de fortaleza por el nuevo sistema abaluartado, pensado específicamente para defensa contra la artillería y que, como es bien sabido, hallaría su máximo exponente en el ingeniero francés de la época de Luis XIV Sébastien Le Prestre Vauban³⁶¹. Con el fuerte de Cryn Fredericksz, Nueva Ámsterdam venía a unirse, al otro lado del Atlántico, a los cientos de ciudades defendidas por este tipo de fortificación moderna.

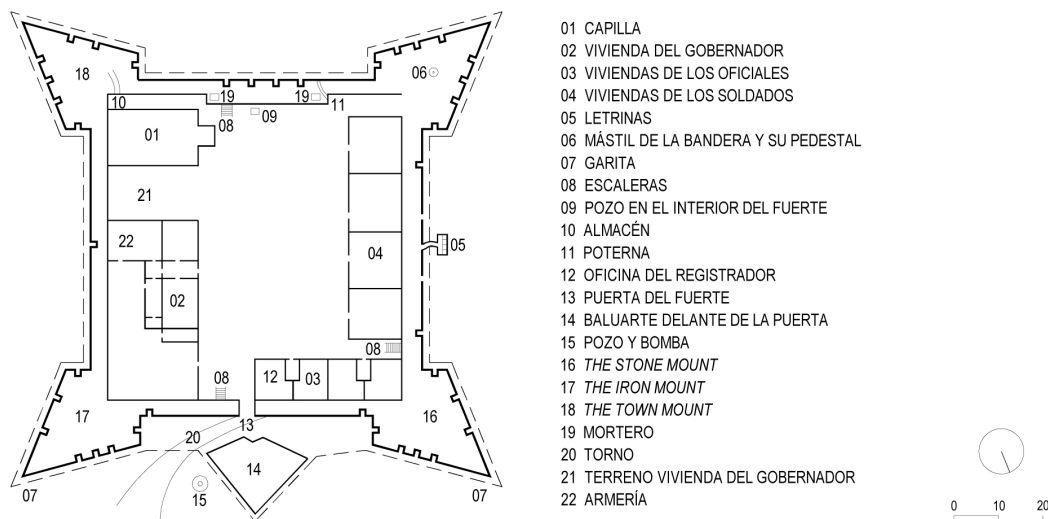


Figura 2.010: Planta del fuerte de Nueva York. Reinterpretación de la autora elaborado sobre un facsímil de 1843 del plano *The Forte in New Yorke*, realizado de memoria por el Reverendo John Miller en 1695 y custodiado actualmente en la New York Public Library. El plano original de Miller es el más antiguo de los que se conservan del fuerte de Nueva York; pero aun así, el dibujo no muestra la configuración primitiva de la fortaleza, sino la que tenía en el momento en que Miller regresó a Europa y confeccionó su plano. La capilla representada es, pues, la construida entre 1694 y 1696 que vino a sustituir al edificio de culto original erigido en 1642 y derribado por orden del Gobernador Fletcher en 1693.

Sin embargo, Fort Amsterdam, concebida desde la distancia como una máquina defensiva y productiva perfecta, tampoco llegó a ser construida en la forma y escala imaginadas; no lo permitieron ni la topografía del terreno virgen (mucho más difícil de manipular que las llanuras holandesas), ni la insuficiente capacidad económica, ni el escaso ánimo de los colonos por participar en este esfuerzo constructivo (hay que tener en cuenta que para ellos el asentamiento tenía un carácter temporal, pues estaban decididos a regresar a Europa tan pronto como su contrato con la WIC lo permitiera). El fuerte, construido en su mayor parte entre 1626 y 1635 (aunque sufrió diversas intervenciones a lo largo de los años, sobre

361 De entre la amplia bibliografía sobre estos cambios en el concepto y diseño de las fortificaciones urbanas, han resultado de especial interés para el presente estudio Cesare De Seta y Jacques Le Goff (ed.), *La ciudad y las murallas*, Madrid, Cátedra, 1991; Amelio Fara, *La città da guerra*, Torino, Einaudi, 1993; Antoine Picon (ed.), *La ville et la guerre*, Paris, Les Éditions de l'Imprimeur, 1996.

todo intervenciones de reparación y refuerzo) tuvo una escala menor y albergó tan sólo los edificios militares, la casa del Gobernador, la capilla (reconstruida en varias ocasiones) y las oficinas comerciales de la empresa. Sin embargo, un hecho de la máxima importancia para la historia urbana de Nueva York es la tenacidad con la que, en el futuro, en medio de los gigantescos cambios que esperaban a la punta sur de Manhattan, permanecería inalterada la vocación defensiva del lugar donde se alzó el fuerte, convertido así en un claro lugar de anclaje de memoria.

La primera imagen conocida, a día de hoy, en la que aparece el fuerte holandés insertado en su territorio es la oficialmente titulada *NOORT RIVIER in Niew Neerlandt*, aunque habitualmente es citada como *Minuit Chart*. Se trata de una copia realizada en 1660 sobre un dibujo original, hoy perdido, que registraba el estuario y el valle del Hudson (el North River, antes de ser rebautizado por los ingleses) hasta su confluencia con el río Mohawk. Probablemente el dibujo original fue fruto del reconocimiento de los cursos de agua, el hábitat natural del principal incentivo comercial de los colonos: los castores; aunque las circunstancias exactas que envolvieron a esta copia, tres décadas posterior al original, continúan siendo desconocidas.

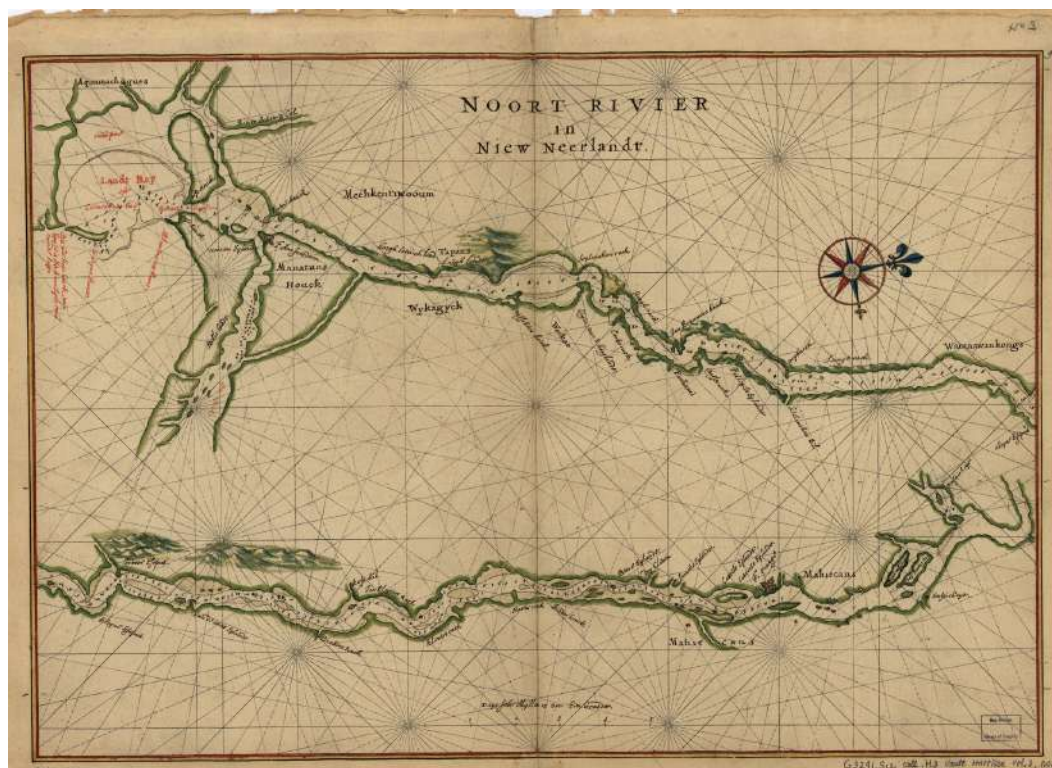


Figura 2.011: Peter Minuit (?), *NOORT RIVIER in Niew Neerlandt* o *Minuit Chart*, c. 1660.

Comúnmente se ha aceptado que el autor del ejemplar fue Peter Minuit, Director General de Niev Nederlandt entre 1626 y 1632, quien es más conocido por haber protagonizado la supuesta transacción comercial por la que los indios locales cedían la propiedad de Manhattan

a la WIC por el equivalente a unos 18 euros de hoy; una historia, ésta de la compra de Manhattan, que como es bien sabido sigue formando parte de la mitología oficial de la ciudad pese a que hace ya mucho que los historiadores han cuestionado su veracidad (al menos en los términos exactos en que nos ha sido transmitida la leyenda). Sin duda una parte de la personalidad de Minuit³⁶² quedó impresa en esta sugerente imagen del recorrido del Hudson, que es capaz de despertar inquietud e instinto aventurero en el observador.



Figura 2.012: La isla de "Manatans" en el NOORT RIVIER in *Niew Neerlandt* o *Minuit Chart* (figura 2.011).

El mapa, orientado con el norte hacia la derecha y dividido en dos franjas horizontales, dibuja el curso bajo del río en la franja superior y el curso alto en la inferior. El trazado es preciso para su época, a pesar de la forma triangular con la que se representa Manhattan o *Manatuns Houck*, como aparece rotulada. La toponimia es precisamente una de las singularidades de este mapa; las denominaciones son las originalmente otorgadas por los colonos holandeses, de las cuales ninguna se mantuvo en el tiempo ni volvió a aparecer en documentos posteriores. Pueden identificarse *Godyn's Punt* (designando el extremo de Sandy Hook), *Blommaert's Punt* (para el cabo suroccidental de Long Island), *Coenraedes baye* (como nombre alternativo de la bahía baja) y *Hamels Hoofden* (para el estrecho The Narrows); todos ellos son nombres de los

362 Del espíritu inquieto y oportunista de Peter Minuit (1580-1638) podemos hacernos una idea por su papel en la colonización de Norteamérica. Además de su protagonismo en la fundación de Nueva Ámsterdam, más tarde, al servicio de la Corona Sueca, dirigió también las negociaciones para la fundación de una nueva colonia en la orilla del río Delaware, Fort Christina. Sobre la figura de Minuit, vid. William L. Brower, *A tribute to the settlement of Manhattan Island, now New York, by the Dutch, early in the seventeenth century. This monograph issued to commemorate the three hundredth anniversary of the purchase of the island by Peter Minuit*, New York, The Consistory of the Collegiate Reformed Dutch church, 1926; Joseph J. Mickley, *Some account of William Usselinx and Peter Minuit, two individuals who were instrumental in establishing the first permanent colony in Delaware*, Wilmington, Historical Society of Delaware, 1881; Clinton A. Weslager, *A man and his ship: Peter Minuit and the Kalmar Nyckel*, Wilmington, Kalmar Nyckel Foundation, 1989.

primeros “patronos”³⁶³ de la WIC³⁶⁴.

El origen del topónimo *Manhattan* es incierto. Las palabras indígenas *manahactanienk* (“lugar de embriaguez general”), *manahatouh* (“lugar donde adquirir madera”) y *menatay* (“isla”) deben estar en su raíz etimológica³⁶⁵. Aun así, lo único indiscutible es que *Manhattan* procede del nombre que los indígenas locales atribuyeron a la isla (sea cual fuere su significado) y que apareció escrito por primera vez en 1610, en el mencionado mapa de Velasco, donde puede leerse con la forma *Manahata*.

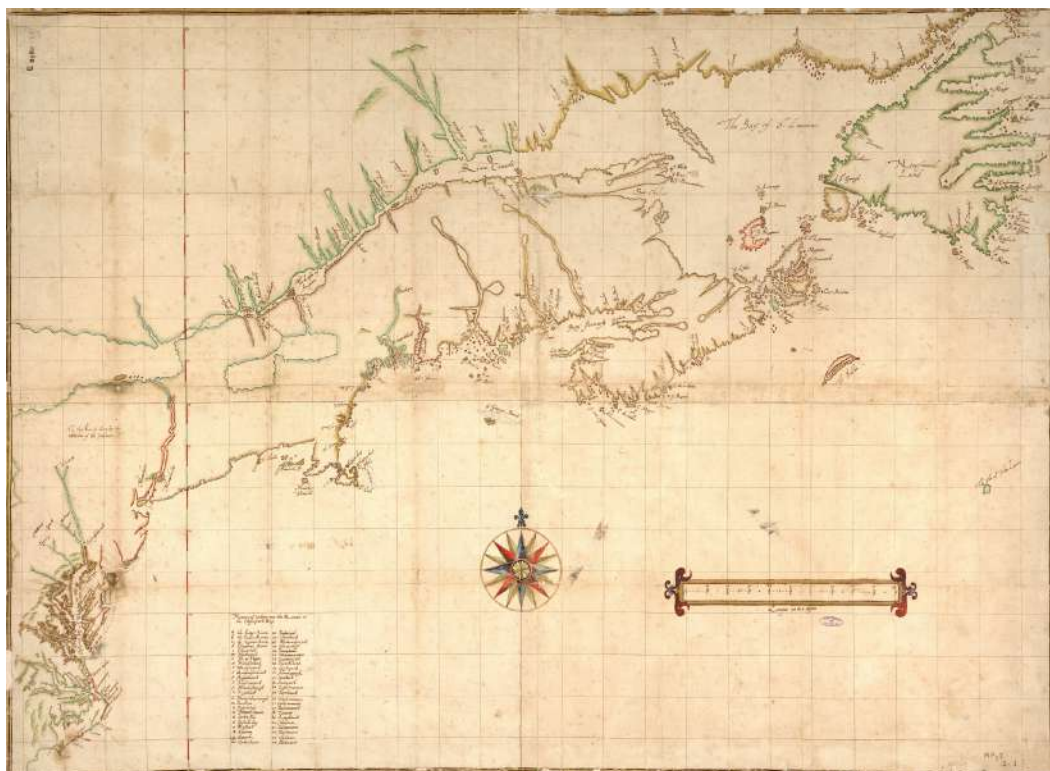


Figura 2.013: Mapa de las colonias inglesas y costa atlántica desde Belle Isle hasta el cabo Fear o Mapa de Velasco, c. 1611.

363 Los *patroons* holandeses en Norteamérica eran miembros inversionistas de la WIC, que adquirieron grandes extensiones de tierra, facultades de gobierno local y participación en el comercio de pieles a cambio del establecimiento de colonos en Nueva Holanda. El órgano rector de la Compañía, el Consejo de los Diecinueve, estableció este sistema (*patroon system*) a través de la *Carta de Libertades y Exenciones* de 1629 con la intención de fomentar la colonización de Nueva Holanda.

364 I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island, 1498-1909: compiled from original sources and illustrated by photointaglio reproductions of important maps, plans, views, and documents in public and private collections*, New York, R.H. Dodd, 1915-1928, vol. 2, p. 113.

365 Sobre el origen del topónimo Manhattan, *vid.* Robert S. Grumet, *Native American place names in New York City*, New York, Museum of the City of New York, 1981; Kenneth T. Jackson (ed.), *The encyclopedia of New York City* (2nd ed.), New Haven: Yale University Press; New York, New-York Historical Society, 2014, p. 786; William W. Tooker, *The Algonquian series, I. Indian names of Manhattan*, New York, FP. Harper, 1901.

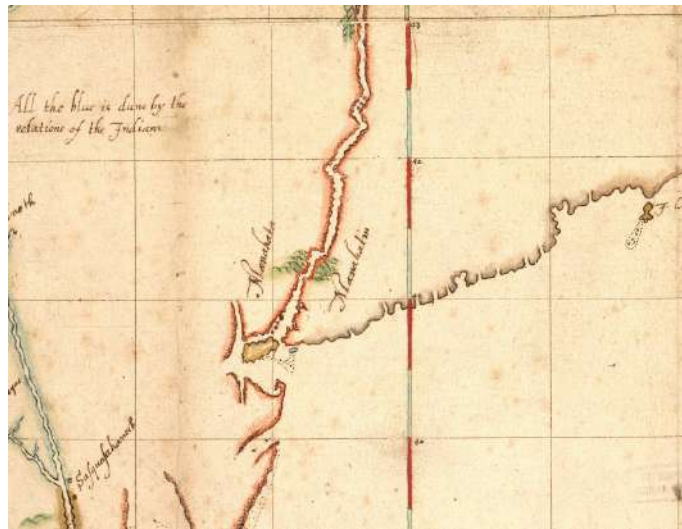


Figura 2.014: Detalle del Mapa de Velasco (figura 2.013), donde puede leerse el topónimo *Manahata* sobre la isla.

Los topónimos, sobre todo los que proceden de los primeros patronos, también han contribuido a la datación del dibujo original del Minuit Chart en torno al año 1629, puesto que esos son los nombres que figuran en la reglamentación de la WIC conocida como la *Carta de Libertades y Exenciones*, publicada ese mismo año. Por otro lado, el detallado Minuit Chart es también un indicativo de la precocidad cartográfica de los colonos, teniendo en cuenta que el primer desembarco en la isla se había producido tan sólo nueve años antes de su realización.



Figura 2.015: Portada del libelo *Libertades otorgadas por el Consejo de los diecinueve de la acreditada Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales a todos aquellos que quieren establecer una colonia en Nueva Holanda*, 1629.

A nivel práctico, el mapa recoge una información especialmente útil para acceder a las dos grandes bahías del puerto de Nueva York y navegar aguas arriba de su río principal. Líneas de puntos perfilan los numerosos bancos de arena de un puerto especialmente escabroso, mientras una cadena de números fija la profundidad de la sección navegable y dibuja, a la vez, un itinerario desde la península de Sandy Hook (representada como una isla) hasta *Fort Orange* (más tarde la ciudad de Albany), otro puesto comercial clave, en este caso para las transacciones con los indios del interior del continente, y que fue en realidad el primer asentamiento neerlandés estable en Norteamérica³⁶⁶. Pequeñas cruces, junto a la costa este de la triangular Manhattan, pueden ser interpretadas como un indicativo de las turbulencias a la salida del río East, un lugar que más tarde los mismos holandeses bautizarían como *Helle Gadt* (*Puerta del Infierno*) tal cual aparece en el *Manatus Map*, del que hablaremos a continuación.

Además, junto a Sandy Hook (en el ángulo superior izquierdo), puede leerse en holandés esta nota aclaratoria escrita con tinta roja: “Este es el extremo alto de la bahía y puede ser fácilmente reconocido conforme uno se aproxima desde el sur”³⁶⁷. La referencia hace alusión al accidente geográfico conocido hoy como Navesink Highlands o Atlantic Highlands, una meseta alta a lo largo de la costa de Nueva Jersey, visible desde el Atlántico, que debió ser como un faro para los navegantes.

La primera representación cartográfica a gran escala, completa y, podemos añadir también, “correcta” (o al menos no tan diferente a la geografía real) del puerto natural de Nueva York fue *The Manatus Map* (1639). Este mapa estaba destinado a mostrar con detalle la localización y el estado de la colonia a la dirección de la WIC que la gestionaba desde la distancia. La imagen nos ha llegado a través de dos copias manuscritas elaboradas entre 1665 y 1670; una de ellas se conserva en Villa di Castello, un palacio Medici cercano a Florencia, y la otra en la Library of Congress de EE.UU en Washington D.C., tras ser donada por el coleccionista Henry Harrisse a comienzos del siglo XX³⁶⁸. Ambas copias fueron realizadas del mismo original, y no una de la otra, pues como desvela el minucioso estudio de Phelps Stokes³⁶⁹ existen pequeñas variaciones entre ambas (errores de escritura, omisión de algunos datos o diferencias en la representación gráfica) que no podrían explicarse si no hubiera sido ése el procedimiento de elaboración. La fecha del dibujo original perdido se evidencia en ambas copias (junto a los números del 2 al 6 en la leyenda), donde se indica: “... five bouweries of the company, three of which are now (*anno 1639*) again occupied”³⁷⁰. La nota aclaratoria entre paréntesis no deja, por tanto, lugar a dudas acerca del momento de captación de la imagen.

366 Sobre los asentamientos holandeses que surgieron a lo largo del río Hudson, vid. Irving Elting, *Dutch village communities on the Hudson River*, Baltimore, N. Murray, 1886.

367 Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 24.

368 Para el presente estudio se ha tenido acceso al ejemplar disponible en EE.UU. La copia conservada en Italia se conoce tan sólo a través de la obra de I.N. Phelps Stokes, *op. cit.*

369 *Ibid.*, vol. 2, pp. 181-183.

370 “... cinco granjas de la compañía, tres de las cuales están ahora (año 1639) ocupadas de nuevo” (*Ibid.*, p. 182).



Figura 2.016: MANATVS Gelegen op de Noot Riuiet o Manatus Map, c. 1665-1670. Copia manuscrita conservada en la Library of Congress de EE.UU.

Para la realización del mapa original debió ser necesario un laborioso estudio geográfico. La cuidada representación de las líneas de costa, de la topografía y de los cursos de agua de todo tipo constituye uno de los grandes valores del documento, que prácticamente llega a mostrar el paisaje virgen del que apenas quedaba rastro no mucho tiempo después de la llegada de los colonizadores. El área representada incluye el extremo occidental de Long Island, parte del Bronx, la costa de New Jersey y de la bahía baja hasta Sandy Hook (*Sant Punt*), la isla de los Gobernadores (*Nooten Island*), Staten Island (*Staten Eylant*) y, por supuesto, la isla de Manhattan rotulada como *Manatus*, con una latinización de su denominación indígena. Es interesante en este punto aludir a la importancia que reviste el estudio de la toponimia histórica a la hora de identificar hitos de persistencia de memoria en el imaginario urbano. En el *Manatus Map* tenemos, además, la primera aparición de un topónimo de sorprendente persistencia a pesar del posterior paso de Manhattan a manos inglesas: la denominación de Coney Island, es decir, “la isla de las conejos”, cuyo nombre deriva del holandés “konijn” y no, como sería de esperar, del inglés “rabbitt”.

Al hilo de este estudio geográfico, aunque también es una cuestión interesante a nivel gráfico, es importante no pasar por alto el dibujo de tres pequeñas anclas, una de ellas a la entrada de la bahía baja (junto a Sandy Hook) y las otras dos en el extremo meridional de Manhattan, cuyo propósito sería indicar los lugares apropiados para el anclaje de las naves antes de la

construcción de los embarcaderos. Se trata de la primera alusión a las virtualidades portuarias que más tarde se revelarían como uno de los principales factores del gran desarrollo neoyorquino: puede decirse que en el Manatus Map aparece ya *in nuce* el gran puerto que empezaría a consolidarse décadas más tarde.

Otro elemento a destacar es la leyenda, en el ángulo inferior derecho del mapa, que en este caso proporciona abundante información sobre las características sociales del asentamiento. Contiene un listado de los edificios y sus propietarios, entre los que se encontraba la granja del danés Jonas Bronck, del cual tomó su nombre el popular barrio del Bronx (al otro lado del río Harlem). Los nombres son, además, un indicativo de las diferentes procedencias de estos primeros pobladores; entre ellos había no sólo holandeses, sino daneses, ingleses, noruegos e incluso un marroquí identificado como *Antoni du Turck*, lo cual da una idea de lo temprana que fue la diversidad étnica del asentamiento. También la leyenda desvela la existencia, ya en aquel momento, de un barrio de esclavos negros en Manhattan, al que hace referencia la letra "F" situada en la costa este frente a la actual Roosevelt Island.

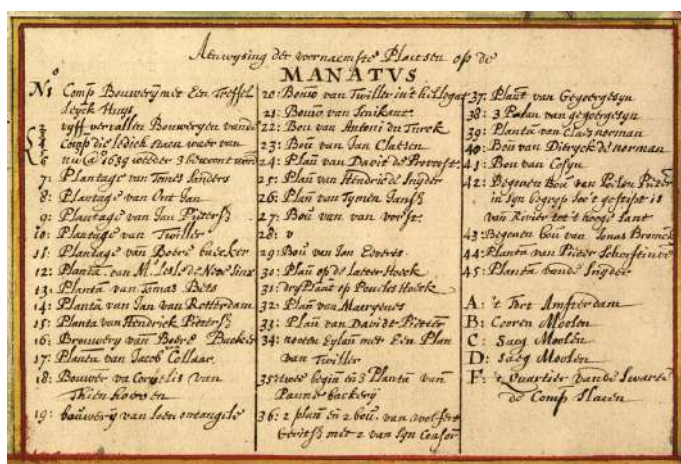


Figura 2.017: Detalle de la leyenda del MANATVS Gelegen op de Noot Rivier o Manatus Map (figura 2.016)

A nivel arquitectónico se distinguen el fuerte (A), un molino de grano (B), dos aserraderos (C y D) y varias fincas o explotaciones, unas con ganado (que figuran como *bouweries* en la leyenda) y otras más sencillas, simplemente agrícolas, (las llamadas *plantations*), aunque todas destinadas al autoabastecimiento de la población y provistas con los animales, las semillas y los utensilios traídos en barco desde Europa. Estas construcciones, que ya empezaban a ser numerosas en la época de preparación del Manatus Map, se situaban dispersas ocupando parte de Manhattan, de New Jersey, de Long Island y del Bronx. Esta configuración diseminada durante los primeros años de vida de la colonia puede ser interpretada como el embrión de la desmesurada tendencia expansiva de Nueva York y de su actual realidad metropolitana. En este sentido, uno de los mayores puntos de interés del Manatus Map consiste en transmitirnos la evidencia de una original tendencia expansiva que abarcaba ya la idea de la colonización del territorio completo de Manhattan y no la mera concentración en su punta Sur: la dinámica

de crecimiento de la urbe parece así oscilar entre un primer atisbo de ocupación dispersa de la totalidad del espacio, una posterior tendencia a la concentración en el extremo sur y, finalmente, el inicio de la nueva y definitiva expansión territorial, en este caso ya no dispersa sino concentrada, tal y como reflejaría posteriormente el Plan de los Comisionados de 1811.

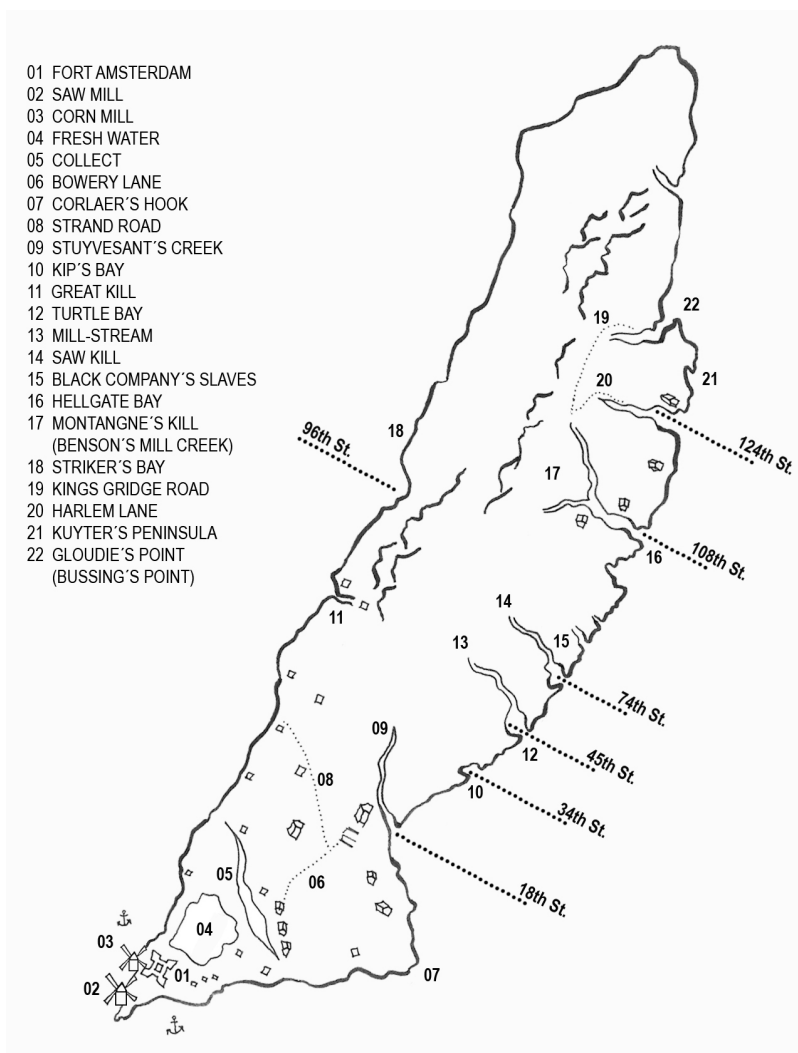


Figura 2.018: *MANATVS Gelegen op de Noot Rivier o Manatus Map*, c. 1665-1670. Reinterpretación cartográfica de la autora con la inclusión de los datos contenidos en sus dos versiones manuscritas.

Hasta entonces, tampoco las explotaciones en el extremo de Manhattan mostraron atisbo alguno de organización comunal. Sería más tarde cuando, sintiendo la amenaza de los indios y viéndose rodeados por las colonias inglesas y suecas cerca del Delaware, pensarían en los beneficios de la vida en comunidad y en la necesidad de concentración por cuestiones de protección mutua.



Figura 2.019: Vista de la Pieter Claesen Wyckoff House (1652) en octubre de 2014 [izda].

Figura 2.020: Vista de la Pieter Claesen Wyckoff House (1652) en octubre de 2014 [dcha].

Ubicada en Claredon Road (Brooklyn), ha sido catalogada como la vivienda conservada más antigua de toda Nueva York. El ala oeste (módulo de la derecha) es de 1652; el resto de la vivienda fue construida en torno a 1740.

LA IMAGEN DEL PUESTO COMERCIAL NEERLANDÉS (1647-1664)

Puede decirse que la más temprana operación de marketing de Manhattan fue la emprendida, alrededor de veinticinco años después de su colonización oficial, con el mapa titulado *NOVI BELGII NOVAEQUE ANGLIAE NEC NON PARTIS VIRGINIAE TABULA*, también conocido como *Jansson-Visscher Map* (1651-53). Este mapa se reprodujo a lo largo de todo un siglo en decenas de publicaciones, entre ellas los respectivos atlas de los editores holandeses Jan Jansson y C.J. Visscher, de los que procede su sobrenombre³⁷¹. Su realización tiene que ver con el liderazgo político de Adriaen van der Donck, autor del texto conocido como la *Protesta de Nueva Holanda*³⁷², en el que se daba voz a las reivindicaciones de los colonos con respecto a la poderosa WIC.



Figura 2.021: *NOVI BELGII NOVAEQUE ANGLIAE NEC NON PARTIS VIRGINIAE TABULA*, versión grabada por Claes Janszoon Visscher para *Atlas Contractus*, Ámsterdam, c. 1655-1677.

El mapa Jansson-Visscher incluía en su ángulo inferior derecho una perspectiva de la entonces Nueva Ámsterdam vista desde las aguas meridionales de Manhattan, que transmitía una

371 Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, pp. 32-33. Vid., además, Tony Campbell, *New Light on the Jansson-Visscher Maps of New England*, London, *The Map Collector's Circle*, 24, 1965; Joep M.J. De Koning, "From Van der Donck to Visscher. A 1648 View of New Amsterdam", número monográfico de *Mercator's World*, 5/4, 2000.

372 Edición moderna en inglés, Adrian Van der Donck, *A Description of the New Netherlands*, Syracuse (New York), Syracuse University Press, 1968.

atmósfera tranquila y acogedora de pueblo costero holandés, la cual seguramente poco tenía que ver con la sin duda dura realidad cotidiana del asentamiento, y que en gran medida tenía objetivos propagandísticos destinados a atraer migración a la colonia. Esa perspectiva consolidó la imagen de Nueva Ámsterdam prácticamente durante un siglo, hasta mediados del siglo XVIII, siendo objeto de al menos hasta 30 reimpressiones en ese periodo.



Figura 2.022: Detalle de la vista *NIEUW AMSTERDAM* incluida en *NOVI BELGII NOVAEQUE ANGLIAE NEC NON PARTIS VIRGINIAE TABULA* (figura 2.021)



Figura 2.023: Johannes Vermeer, *Vista de Delft*, c. 1660.

Lo cierto es que la racionalidad y el orden no rigieron la configuración espacial de Nueva Ámsterdam durante los primeros tiempos de su existencia. Fuera de la fortaleza la mayoría de las construcciones eran toscas, de madera, con cubierta de cañas y paja, dispuestas sin más en el extremo sur de la isla, mientras que las calles no serían sino caminos fangosos dibujados por el ir y venir de personas y animales. Con la llegada de nuevos pobladores en la década de 1630, cuando el comercio de pieles dejó de estar reservado a la WIC para abrirse a todos los habitantes de la colonia, la situación no hizo más que complicarse con la presencia

de demasiados mercaderes y marineros y la proliferación de nuevas construcciones sin un claro orden ni jerarquía³⁷³. Se trata de una situación en la que poco a poco va dejándose atrás el carácter efímero de factoría comercial que estaba en el origen de la ciudad y comienza a consolidarse una realidad urbana permanente. Se trata del momento que dos siglos más tarde describiría Washington Irving en su narración *Rip van Winkle*³⁷⁴, con su agudo sentido del pasado de la ciudad que le llevaría a convertirse en el primer historiador de la misma. Conforme el asentamiento se consolidaba como una realidad permanente y experimentaba un crecimiento cuantitativo, comenzó paulatinamente a abrirse paso entre los directores de la WIC la necesidad de un planeamiento urbanístico entendido como herramienta no tan sólo de ordenación del espacio sino también de gobierno político y control social. Se va instalando, pues, una idea de planeamiento futuro que llegaría a su culmen en 1811 con el ambicioso Plan de los Comisionados al que nos referiremos más adelante.

La primera medida en este sentido fue la implantación del llamado “patroon system”: la división del territorio en parcelas agrícolas, cuya propiedad se concedió a los directores de la WIC y a otras personalidades holandesas destacables para que, a su vez, éstos las subarrendaran a los pobladores que se encargarían de trabajarlas. Esta estrategia provocó varios efectos todavía presentes en la cultura *manhattaniana*: por un lado, la privatización del proceso de asentamiento (y con ella la atracción de especuladores que a menudo vendían rápidamente sus propiedades) y por otro, la introducción en la colonia de la actividad agropecuaria siguiendo las técnicas neerlandesas, incluyendo la de dividir el terreno en lotes individuales normalmente estrechos y alargados, división que ha conseguido sobrevivir y continúa presente en la retícula catastral del siglo XXI.

El *Plano de las concesiones originales de los lotes* (1642)³⁷⁵ es la imagen cartográfica de este *proto-planeamiento*, pero además sugiere, a través del color y del nombre de los propietarios de cada lote, la traslación a Nueva Ámsterdam de valores fundamentales de la sociedad neerlandesa, como la diversidad étnica, la libertad religiosa o la ideología liberal, que también hoy son pilares de la identidad neoyorquina.

Así pues, el mapa más básico de Nueva Ámsterdam a mediados del siglo XVII podría reducirse a una enrevesada línea costera, un polígono defensivo-comercial de cuatro puntas (la fortaleza) y varias agrupaciones de parcelas individuales inspiradas en el ordenado loteo agropecuario neerlandés.

373 Hasta entonces la población no había superado los 300 habitantes (Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 25).

374 Publicado en 1819, el relato de Irving constituye una agudísima reflexión sobre los profundos cambios históricos que se aceleran en la transición de la ciudad holandesa a la Nueva York británica.

375 El título original completo del plano es *Map of the ORIGINAL GRANTS of village lots from the DUTCH WEST INDIA COMPANY to the inhabitants of NEW-AMSTERDAM, (now NEW-YORK) lying below the present line of Wall Street. Grants commencing A.D. 1642*. [Traducción de la autora: “Plano de las concesiones originales de los lotes de la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales a los habitantes de Nueva Ámsterdam (ahora Nueva York) situados por debajo de la línea actual de Wall Street. Inicio de las concesiones en 1642”]. Las concesiones originales se realizaron entre 1642 y 1658; este es, pues, el periodo representado en este retrato catastral de Nueva Ámsterdam. Sin embargo, el plano fue confeccionado por Henry D. Tyler en 1834 y no llegó a publicarse hasta 1897, tal y como figura bajo el título.

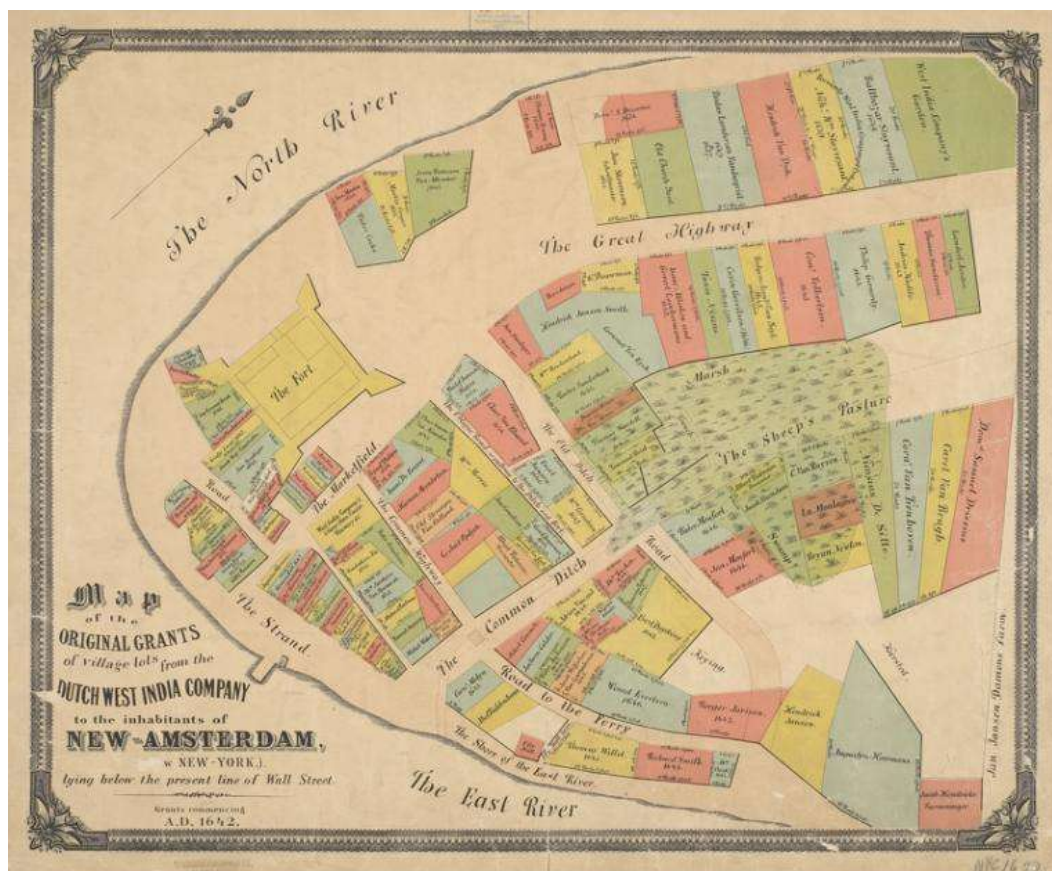


Figura 2.024: Henry Dunreath Tyler, *Map of the ORIGINAL GRANTS of village lots from the DUTCH WEST INDIA COMPANY to the inhabitants of NEW-AMSTERDAM, (now NEW-YORK) lying below the present line of Wall Street. Grants commencing A.D. 1642., 1897.*

A estas líneas se sumaron posteriormente otras que reforzaron el carácter urbano de la colonia, como la muralla, construida ante la posibilidad de un inminente ataque británico, o los canales de agua, otra seña de identidad holandesa cargada de historia pero con relevancia de modernidad añadida tras la puesta en práctica en Ámsterdam del famoso *Plan de los tres canales* que, sin duda, constituye la referencia última y el modelo que aparece siempre entre bastidores en numerosas intervenciones urbanísticas holandesas del siglo XVII³⁷⁶.

376 El Plan de los Tres Canales, diseñado por Hendrik Jz. Staets y aprobado por el Consejo municipal de Ámsterdam en 1607, rigió el desarrollo urbanístico de la ciudad durante dos siglos y se convirtió en la principal marca de identidad de la misma, determinando incluso en muchos aspectos la configuración de la ciudad contemporánea. Tras la destrucción del puerto de Amberes en 1570, Ámsterdam tomó el relevo como principal puerto del Mar del Norte y pasó de una superficie aproximada de 180 Ha. a finales del siglo XVI a 750 Ha. dos siglos después. El Plan consistió básicamente en represar el río Amstel y desviar su corriente en tres canales concéntricos en torno al Dam (el centro de la actividad política, comercial y social), permitiendo así el acceso fluvial a almacenes y viviendas y habitando un puerto exterior (Damrack) aguas abajo de la presa y uno interior (Rodin) aguas arriba, entre la presa y los canales. Los tres canales principales, de unos 25 metros de anchura (Herengracht, Keizersgracht y Prinsengracht), estaban además conectados entre sí por otros canales navegables menores y todos contaban con muelles para el desembarco de personas y mercancías. La actuación culminaba

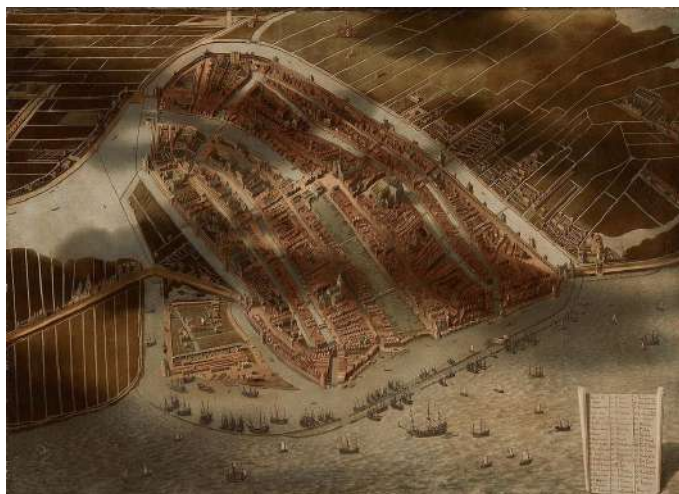


Figura 2.025: Jan Micker, Vista de pájaro de Ámsterdam, c. 1652. Pintura basada en una anterior realizada por Cornelius Antoniszoon en torno a 1538.



Figura 2.026: Daniel Stalpaert, *Amstelodami veteris et novissima urbis accuratissima delineatio*, grabado por Nicolaes J. Visscher y editado en Ámsterdam c. 1635-1679.

con la construcción de un férreo cinturón defensivo de numerosos baluartes alrededor de todo el ensanche. Hay que mencionar que el plan pudo ejecutarse gracias al poder de la municipalidad de adquirir tierras mediante expropiación forzosa para después lotearlas y venderlas en el mercado libre sometidas a una estricta legislación concerniente a los usos, la ocupación y los materiales constructivos permitidos.

En 1647, con la llegada a la Dirección General de la colonia de uno de los primeros personajes míticos de la historia de la ciudad, Pieter Stuyvesant³⁷⁷, se inició un plan de reforma para la mejora de las infraestructuras (muelles, empalizadas y puentes sobre el canal) y de las características arquitectónicas del asentamiento (incluyendo un plan de restauración para Fort Amsterdam). A partir de entonces, una comisión integrada por tres miembros sería la encargada de supervisar antiguas y nuevas construcciones, con la potestad para rescindir cualquier acuerdo de arrendamiento y poner de nuevo el lote (parcela+construcción) a cargo de su propietario en caso de que ésta no se ajustara a las ordenanzas³⁷⁸.

De esta forma fueron desapareciendo poco a poco las antiguas cubiertas de paja y las chimeneas de tablas de madera, mientras se iban haciendo comunes las cubiertas de teja, los gabletes escalonados y el empleo de la piedra y el ladrillo³⁷⁹. Esta nueva situación encontrará enseguida su imagen representativa, ya que así es como se muestra la ciudad en la vista de Nueva Ámsterdam titulada *NIEUW AMSTERDAM OFTE NIE NIEUW IORX OPT' TEYLANT MAN*³⁸⁰, más conocida como *The Prototype View* (1650-53). Se trata de una acuarela, conservada hoy en los Archivos Reales de La Haya como parte de una amplia colección de 155 vistas, confeccionadas en los Países Bajos durante la segunda mitad del siglo XVII, sobre apuntes originales tomados en diferentes posesiones coloniales neerlandesas. La estampa es un retrato del asentamiento en torno a 1650, que no llegó a ser publicado hasta dos décadas después (c. 1670), cuando Nueva Ámsterdam se trataba de una colonia británica, tal y como se deduce del título.

La perspectiva es muy similar a la insertada en el *Jansson-Visscher Map*. El peso y la horca dibujados en primer plano pueden interpretarse como sendos símbolos tanto del impulso comercial y las transformaciones materiales del asentamiento como del nuevo orden coercitivo impuesto por el director Stuyvesant. También en esta imagen aparece una alusión a las potencialidades portuarias del lugar, ya que entre los aspectos representados figura el pequeño muelle de madera construido en Schreyer's Hook entre 1648-1649 (que fue el único muelle de Nueva Ámsterdam durante toda una década), aunque sin embargo no es visible todavía la defensa a lo largo del East River.

377 Sobre la figura de Peter Stuyvesant (c. 1600-1672), *vid.* Albert Ulmann, *New Yorkers, from Stuyvesant to Roosevelt*, Port Washington, I.J. Friedman, 1969 (1ª edición 1928); John S.C. Abbott, *Peter Stuyvesant*, New York, Dodd, Mead and Co., 1898; Hymen W.J. Picard, *Peter Stuyvesant, builder of New York*, Cape Town: Hollandsch Afrikaansche Uitgevers Maatschappij, 1975; Henry H. Kessler, *Peter Stuyvesant and his New York*, New York, Random House, 1959.

378 "Como hemos visto y comentado la forma desordenada ... en la construcción de casas, en la ampliación de los lotes más allá de sus fronteras, en la colocación de corrales de cerdos y letrinas en los caminos y calles, en el descuido del cultivo de lotes concedidos, el Director General Petrus Stuyvesant y el Consejo han considerado conveniente decidir sobre el nombramiento de tres inspectores ... a los que por la presente se les autoriza y da potestad para condenar todos los edificios impropios y desordenados, así como las cercas, empalizadas, correos, rieles, etc ... asimismo, advertimos a todos y cada uno a los que se les puede haber concedido lotes que deben erigir en ellos casas buenas y prácticas dentro de un plazo de 9 meses, de acuerdo con la orden, o en su defecto dichos lotes no mejorados caerán de nuevo en manos del patrón o arrendador para ser dados por él como le plazca" (cit. en John W. Reys, *op. cit.*, p. 148, traducción de la autora)

379 "Ordenanza del 18 de enero de 1656: de aquí en adelante ninguna casa se cubrirá con paja o caña, ni ninguna chimenea será construida de tablas de madera" (cit. en I.N. Phelps Stokes, *op. cit.*, vol. 2, p. 211, traducción de la autora).

380 Traducción de la autora: *Nueva Ámsterdam ahora Nueva York en la Isla de Manhattan*.



Figura 2.027: *NIEUW AMSTERDAM OFTE NIEU NIEUW IORX OPT' TEYLANT MAN* o *The Prototype View*, c. 1650-1653. Los aguzados piñones de las cubiertas remiten al tipo residencial holandés. Eran casas de madera y piedra, muchas de ellas con cubierta de paja y chimenea de tablillas de madera. Interiormente había una única estancia que hacía las funciones de cocina, comedor y dormitorio de una familia al completo. A pesar de la brevedad de este periodo holandés, en la cultura arquitectónica neoyorquina han permanecido estas viviendas unifamiliares de estructura de madera y cubierta muy inclinada a dos aguas como respuesta contraria al rascacielos, el tipo arquitectónico predilecto de la cultura metropolitana.

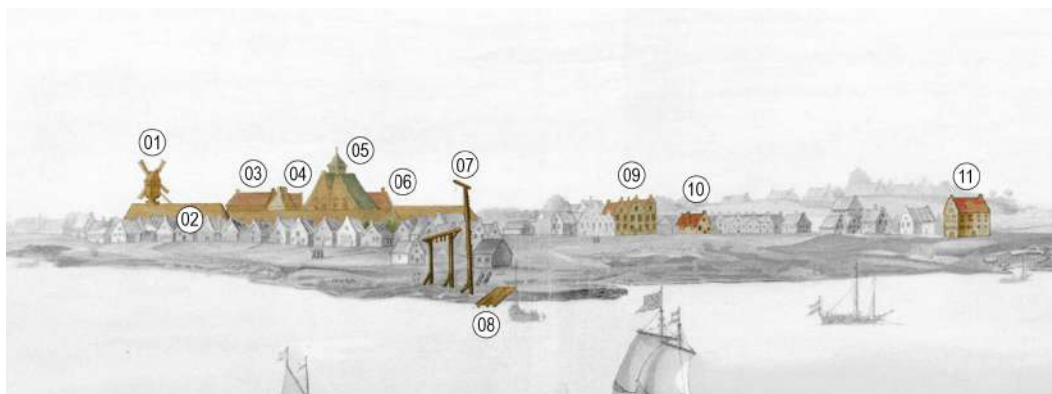


Figura 2.028: *NIEUW AMSTERDAM OFTE NIEU NIEUW IORX OPT' TEYLANT MAN* o *The Prototype View* (c. 1650-1653). Reinterpretación cartográfica de la autora. Se distinguen: 01. Molino de grano; 02. Fort Amsterdam; 03. Barracones; 04. Cárcel; 05. King's Chapel; 06. Casa del Gobernador de la colonia; 07. Peso y horca; 08. Screyer Hook (muelle); 09. Almacenes de la WIC; 10. Antigua iglesia transformada en vivienda; 11. Stadt Huys o City Hall.

Pero la imagen más detallada de la colonia ya en los momentos finales del periodo holandés es la oficialmente titulada *Afbeeldinge Van de Stadt Amsterdam in Nieuw Neerlandt*, y popularmente conocida como *The Castello Plan* (c. 1660). El mapa, llamado así por Villa di

Castello (el palacio florentino en el que se encontró en 1900 junto a uno de los ejemplares del *Manatus Map*), fue realizado originalmente por Jacques Cortelyou, quien ostentaba el título oficial de agrimensor de Nieuw Nederlandt; sin embargo, el ejemplar del Castello Plan que ha sobrevivido hasta hoy es en realidad una copia del que fuese trazado por Cortelyou, enviado acompañando a una carta del gobernador de la colonia a los directores de la WIC en Holanda.



Figura 2.029: Jacques Cortelyou, *Afbeltinge Van de Stadt Amsterdam in Nieuw Neederlandt* o *Castello Plan*, c. 1665-70.

Dado el destino del documento, se trata por tanto de una vista de pájaro que debemos suponer fiel a la configuración física real de Nueva Ámsterdam cuatro años antes de que fuera tomada por el ejército británico. En la imagen se aprecia una muralla de piedra con sus baluartes que se extiende de este a oeste, entre el East River y el Hudson, lugar en el que gira 90° para dar frente a la costa de la actual New Jersey, hasta un punto incierto en el que se transforma en empalizada que acompaña a la línea costera, para volver a encontrarse con el muro pétreo y completar así el perímetro defensivo. Se observa igualmente el trazado del canal (coincidiendo con las actuales Broad y Beaver Street, que permitía con la marea alta la entrada de pequeños botes cargados de mercancía), el molino de grano (al oeste de la fortaleza), un cementerio intramuros (en las proximidades de la moderna Morris Street) y la casa del peso (o almotacén) construida por iniciativa popular junto al nuevo muelle (en la prolongación de Moore Street).

Entre el caserío de ladrillo con cubierta de teja se distinguen varios edificios de mejor calidad constructiva (representados algo más grandes y con cubierta de pizarra) que corresponden a las viviendas y almacenes que eran propiedad de la Compañía, a la vivienda de Stuyvesant y a una antigua fonda levantada en la actual Pearl Street (a orillas del East River), para albergar

el creciente número de marineros que hacían escala en Manhattan, y que funcionó a la par como *City Hall* o Sede del Consejo entre 1653 y 1667. A este respecto hay que señalar que la simultaneidad funcional del edificio, un centro de la vida social que se usaba además como ayuntamiento un día a la semana³⁸¹, puede ser interpretada como una muestra de la condición práctica de los habitantes de Nueva Ámsterdam y también como un reflejo del carácter abierto y cotidiano de su política.



Figura 2.030: Vista de Broad Street desde el cruce con Beaver St. en noviembre de 2014 [izda.]

Figura 2.031: Vista de Broad Street desde el cruce con Wall St. en noviembre de 2014 [dcha.]

A través de la suma de minuciosos estudios (en los que ha sido fundamental el análisis de otro importante documento de la época, el censo de 1660 conocido como *Nicasius de Sille List*) se han conseguido identificar la función y la propiedad (incluso cambios de titularidad y precios de venta) así como las características arquitectónicas de todas y cada una de las construcciones visibles en *The Castello Plan*. Sabemos, gracias a estos estudios, que eran alrededor de 350 edificios, unas 253 viviendas con huerto o jardín, 57 almacenes, más de 20 fondas y tabernas y unos 11 equipamientos (escuela, hospital, asilo...) ³⁸², los que componían el panorama edilicio de la colonia holandesa.

En respuesta a la carta del director Stuyvesant en la que se enviaba adjunta la imagen

381 "(to) inform everybody that they shall hold their regular meetings in the house hitherto called the City Tavern, henceforth the City Hall, on Monday mornings from 9 o'clock, to hear there all questions of difference between litigants and decide them the best they can" [Traducción de la autora: "(para) informar a todo el mundo que se celebrarán sus reuniones regulares en la casa hasta ahora llamada City Tavern, de aquí en adelante Ayuntamiento, las mañanas del lunes a partir de las 9, para escuchar allí todas las cuestiones de diferencia entre los litigantes y decidir lo mejor que puedan] en Russell Shorto, *The island at the center of the world: the epic story of Dutch Manhattan and the forgotten colony that shaped America*, New York: Vintage Books, 2005, p. 257.

382 Jim Meek, NC-CHAP 2011, accesible online en <http://www.nc-chap.org/castello/index.php>.

cartográfica original elaborada por Cortelyou, los directores de la WIC escribieron:

“Hemos tenido el placer de recibir el mapa de la ciudad de Nueva Ámsterdam: apreciamos que, de acuerdo con nuestra opinión, demasiados espacios extensos están todavía sin edificios, como por ejemplo, entre *Smee Straet* [actual *William St.*] y *Prince Gracht* [*Broad St.*] o entre *Prince Straet* [tramo este de *Beaver St.*] y *Tuyn Straet* [*Exchange Pl.*], también entre *Heere Straet* [actual *Broadway*] y *Bevers Gracht* [tramo oeste de *Beaver St.*], donde aparentemente las casas están rodeadas por lotes excesivamente grandes y jardines; tal vez con la intención de trazar calles a través de ellos cuando la población aumente, aunque estando más próximas, la defensa podría ser más sencilla”³⁸³. [Traducción de la autora]

Pero lo más llamativo en este caso es que el espacio público carecía de tratamiento; se limitaba a ser el vacío intersticial entre los edificios, cuya única función era permitir la conexión entre ellos. Dos de los lugares hoy más emblemáticos de Manhattan, *Bowling Green* y la calle *Broadway*, pueden identificarse con su forma incipiente en el *Castello Plan*, y ambos parecen fruto del tránsito cotidiano entre el fuerte y unas granjas que habían surgido en el extremo norte de la isla (el futuro asentamiento llamado *New Harlem*), y no consecuencia del planeamiento.

Cuestiones como ésta reafirman la defensa del individualismo y de la propiedad privada en los principios del diseño de Manhattan por encima de lo colectivo y de la construcción del espacio público. Y aunque a este firme carácter se sumarían posteriormente con la colonización inglesa nuevos matices para terminar de completar la base ideológica, social y económica sobre la que se han construido la cultura y el urbanismo de la isla, lo cierto es que todavía hoy aquellos rasgos de identidad que importaron los primeros colonos holandeses y que tan claramente han quedado plasmados en las representaciones cartográficas, siguen presentes en la Manhattan contemporánea.

383 Texto en inglés, traducido del original holandés, en I.N. Phelps Stokes, *op. cit.*, vol. 2, p. 210.

Afbeelding Van de Stadt Amsterdam in Nieuw Nederlandt o The Castello Plan (fecha representada: c. 1660)

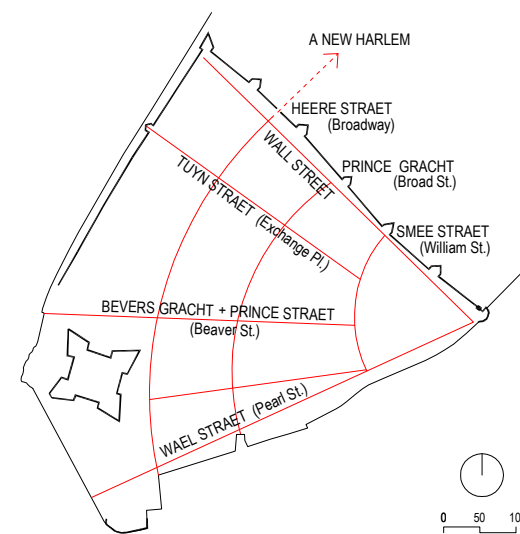
Figura 2.032: Reinterpretación cartográfica de la autora



- 01 MANSIÓN DE PETER STUYVESANT
- 02 CASA DEL PESO O ALMACÉN
- 03 ALMACÉN DE LA WIC
- 04 ANTIGUA IGLESIA (transformada en vivienda en 1642)
- 05 SEDE DEL CONSEJO (comúnmente llamada *Stadt Huys*)
- 06 OFICINA DEL TOPÓGRAFO JACQUES CORTELYOU
- 07 OFICINA DEL FISCAL
- 08 HOSPITAL (comúnmente llamado *Gast Huys*)
- 09 MOLINO DE GRANO
- 10 FÁBRICA DE CERVEZA DE OLOFF STEVENSEN
- 11 CASA DE LOS ESCLAVOS NEGROS DE LA WIC
- 12 HOSPICIO
- 13 ESCUELA ELEMENTAL
- 14 ASILO (comúnmente llamado *Diaconies Huys*)
- 15 ESCUELA DE LATINIDAD
- 16 CEMENTERIO
- 17 *COMPANY'S GARDEN* (jardín de la WIC)
- 18 MERCADO DE GANADO
- 19 MERCADO DE PESCADO
- 20 FORT AMSTERDAM

SUPERFICIE TOTAL INTRAMUROS: 21,4 Ha.
 SUPERFICIE EDIFICADA INTRAMUROS: 1,8 Ha.
 POBLACIÓN: 1.500 hab.

- MURALLA O EMPALIZADA
- ALMACÉN (57)
- EDIFICIO SINGULAR (10)
- FONDA O TABERNA (20)
- OFICINA (4)
- NEGOCIO (17)
- VIVIENDA (253)



Sin olvidar que entonces las calles eran en realidad caminos fangosos sin planificación previa dibujados por el tránsito cotidiano, es posible adivinar ya algunas de las actuales vías del Downtown en su estado incipiente. Las calles principales tienen un trazado casi concéntrico, para acometer perpendicularmente la costa del East River y las que se cruzan con ellas, de carácter algo secundario, tienen un trazado aproximadamente radial, de manera que su prolongación hipotética pudiera acometer perpendicularmente la costa del Hudson River.

Existía un planteamiento para determinadas infraestructuras (murallas, canales, muelles) y una cierta distribución funcional, pero no puede decirse que se tratara de una estructura urbana ordenada y jerarquizada.

Desde que comenzara la ocupación de Manhattan, la localización del fuerte (Fort Amsterdam) y de la mayoría de los almacenes y negocios en el extremo meridional de la isla configuró esta zona como el centro administrativo y financiero de la colonia. Este carácter se mantiene en actualmente en la Nueva York metropolitana.

El City Hall ocupaba una posición central en la costa construida del East River. Esta cuestión no deja de ser significativa, habida cuenta del mayor peso que el flanco oriental de la isla ha tenido en el desarrollo urbanístico y económico de la ciudad.

Los equipamientos sociales (escuelas, asilo y hospicio) estaban distribuidos en torno a los dos ramales del canal: Prince Gracht (Broad St.) y Bevers Straet (Beaver St.).

Con la introducción del patroon system en 1629 como incentivo de la colonización, el territorio quedó dividido en lotes individuales, normalmente estrechos y alargados, con una pequeña vivienda ocupando buena parte del frente de la parcela. Esta estructura catastral todavía presente en la metrópolis del s. XXI, remite a los orígenes neerlandeses de Nueva Amsterdam.

LA NUEVA YORK BRITÁNICA. MAPAS Y PLANOS DE LA CIUDAD EN TIEMPOS DE PAZ (1664-1765)

El retrato de la sociedad anglo-americana

Nueva Ámsterdam fue oficialmente tomada por los británicos en septiembre de 1664, después de que Carlos II de Inglaterra decidiera ignorar los derechos neerlandeses y concediera a su hermano Jacobo, por entonces Duque de York, "... all the land from the west side of the Conneticut River to the east side of the De la Ware Bay"³⁸⁴.

Para aquel entonces, Nueva Ámsterdam se encontraba ya en una situación de declive económico; las expectativas comerciales de los holandeses no se habían cumplido transcurridas cuatro décadas desde su llegada a la isla y, además y sobre todo, la colonia vivía aislada, rodeada por las posesiones de Inglaterra a lo largo de toda la costa atlántica de Norteamérica (desde Maine hasta Carolina), y bajo continua amenaza de invasión. Se trataba de una situación que no dejaba de reflejar, a la pequeña escala urbana de Nueva Ámsterdam, el cambio radical que por esas mismas décadas se estaba registrando, en detrimento holandés, en la correlación de fuerzas entre las dos grandes potencias comerciales europeas.

A pesar de ello, cuando en el verano de 1664 las fuerzas británicas asediaron Manhattan, la colonia holandesa opuso resistencia durante varias semanas hasta que, finalmente, el director Stuyvesant decidió entregarla tras una negociación en la que consiguió de los mandos británicos el compromiso de respeto a los bienes y derechos de propiedad de los ciudadanos holandeses que decidieran permanecer en la ya británica *Nueva York*.

Lejos de ser una transición traumática, lo cierto es que el proceso de anglicanización de la colonia bajo el mando del benevolente coronel Richard Nicolls y de su sucesor Francis Lovelace (los primeros gobernadores ingleses) fue rápido y sencillo. A ello contribuyó la incompetente y fraudulenta gestión que la WIC había llevado a cabo en Nueva Ámsterdam durante años: impuestos elevados, aranceles abusivos, prepotentes directores generales y diversas desatenciones sociales habían consumido el ánimo de los colonos. Igualmente relevante fue la actuación de los primeros gobernadores ingleses, pues no sólo mantuvieron su compromiso con Stuyvesant sino otros privilegios como un cierto grado de autogobierno para la población de origen holandés (en parte independiente respecto a la Corona Británica), la libertad religiosa, el comercio libre o el modelo de concesión de tierras. Gracias a esta estrategia los británicos consiguieron mantener Nueva York, con gran vitalidad y sin mayores disputas, bajo su dominio hasta la segunda mitad del siglo XVIII, pese a que, en realidad, la convivencia cultural no siempre fue sencilla ni estuvo exenta de enfrentamientos entre los diferentes colectivos (ingleses, holandeses, irlandeses, alemanes, negros africanos e indígenas).

384 Traducción de la autora: "... todas las tierras desde el lado oeste del Conneticut River al lado este de la Delaware Bay" (I.N. Phelps Stokes, *New York past and present, its history and landmarks 1524-1939; one hundred views reproduced and described from old prints, etc., and modern photographs, compiled from original sources for the New York Historical Society on the occasion of the New York World's Fair, 1939*, by I.N. Phelps Stokes, author of *The iconography of Manhattan Island*, New York, Platin Press, 1939, p. 7).

La primera y muy prematura representación de la recién bautizada Nueva York puede interpretarse como parte de la celebración británica por la victoria sobre los Países Bajos. Se trata del plano conocido como *The Duke's Plan* (1664), conservado en la British Library de Londres desde que fuera redescubierto en 1858 por George H. Moore, miembro de la New York Historical Society, y tras haber permanecido ignorado más de un siglo en el Museo Británico. La representación muestra numerosos navíos y otras embarcaciones menores con la bandera inglesa o Cruz de San Jorge (cruz roja sobre fondo blanco) y la enseña de su Marina Real (fondo rojo con la Cruz de San Jorge en la esquina superior izquierda) navegando en las aguas de alrededor de Manhattan, así como una enorme bandera de Gran Bretaña (en aquel momento resultado de la unión de las de Inglaterra y Escocia) ondeando sobre la fortaleza militar del extremo de la isla. En cambio, no se otorgó importancia al hecho de que la configuración de la colonia representada estuviera un tanto desactualizada para la fecha, tal y como indica su título original: *A DESCRIPTION OF THE TOWNE OF MANNADOS OR NEW AMSTERDAM as it was in September 1661*³⁸⁵.

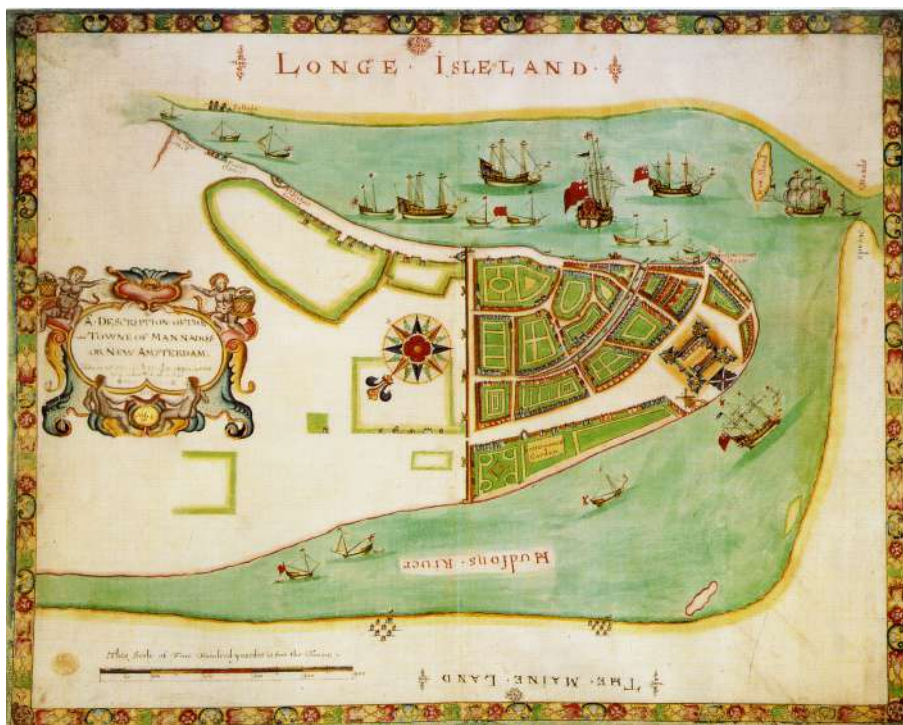


Figura 2.033: *A DESCRIPTION OF THE TOWNE OF MANNADOS OR NEW AMSTERDAM as it was in September 1661* o *The Duke's Plan*, 1664.

385 Traducción de la autora: *Una descripción de la ciudad de Mannados o Nueva Ámsterdam tal cual era en septiembre de 1661*.

Probablemente este retrato algo idealizado, adornado y colorido fue creado por un dibujante británico sobre un estudio previo realizado por Jacques Cortelyou y entregado durante la rendición; pero, a decir verdad, ni el dibujante, ni la fuente, ni el resto de las circunstancias que rodearon al plano son ciertamente conocidas y requieren de ulteriores estudios monográficos³⁸⁶.

Llama poderosamente la atención el hecho de que en la primera representación de la Nueva York británica, en la que el dibujante insiste en mostrar Nueva Ámsterdam como parte de las posesiones coloniales de Carlos II de Inglaterra (dando prioridad a este objetivo mediante el repetido dibujo de sus insignias imperiales por encima, incluso, de otras cuestiones cartográficas ya mencionadas), el nuevo nombre de la colonia, Nueva York, no figure rotulado en el plano, ni siquiera en el título. El detalle resulta todavía más llamativo al conocer que el cambio de topónimo se hizo efectivo nada más tomar el asentamiento, como era costumbre entre los conquistadores, y que se ratificó con la carta que el coronel Nicolls mandó a Inglaterra tras la firma de las capitulaciones.

La sorpresa es aún mayor al observar que, en cambio, el río North (bautizado así por los neerlandeses) sí que aparece rotulado como *Hudson River* en *The Duke's Plan*. Lo extraño de esta circunstancia se advierte al recordar que el explorador inglés Henry Hudson (al que hacía honor el nuevo nombre), durante la expedición en la que encontró, examinó y desembarcó en el área de Nueva York, no estaba empleado por el Imperio Británico sino por la que entonces era su mayor rival, Holanda. Como cabría esperar, el río recuperó su aséptica denominación neerlandesa y el nombre de Hudson no volvió a ser empleado hasta comienzos del siglo XIX.

La efímera reconquista de la ciudad por los holandeses en 1673, pese a su brevedad (apenas un año) quedó también reflejada en un documento cartográfico, el conocido vulgarmente como *Allard Map*. Realizado a partir del de Jansson-Visscher pero con algunas modificaciones (entre las que se encuentra, irónicamente, la inclusión de los nuevos nombres ligados a la reciente dominación inglesa), el *Allard Map* presenta en el ángulo inferior derecho una vista –la denominada *Restitutio View, en referencia a la restitución del poder holandés*– donde aparecen representadas las tropas holandesas desfilando por el puerto.

Pese a su falta de fidelidad histórica, ya que el desembarco y la marcha se realizaron realmente en la orilla opuesta, se trata de un interesante documento cartográfico de función al mismo conmemorativa del acontecimiento y política, en el sentido de constituir una especie de reivindicación visual de territorios que aún no se consideraban irremisiblemente perdidos.

386 Existen diferentes hipótesis acerca de la combinación de factores que dio origen a *The Duke's Plan*. Entre dichas hipótesis se baraja que el documento fuera el resultado de una operación de espionaje previa al asalto británico de la Nueva Ámsterdam holandesa. Ésta y otras teorías sobre *The Duke's Plan* son estudiadas con mayor profundidad en Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, pp. 42-43.



Figura 2.034: Augustine Hermann (?), *TOTIUS NEOBELGII NOVA ET ACCURATISSIMA TABULA* o *Allard Map*, editado por Carolus Allard en Ámsterdam en torno a 1674.



Figura 2.035: Detalle de la *Restitutio View* incluida en *TOTIUS NEOBELGII NOVA ET ACCURATISSIMA TABULA* o *Allard Map* (figura 2.034).

El primer documento cartográfico en el que sí aparece de forma explícita la denominación *New York* es el conocido como *The Nicolls Map* (c. 1664-1668), conservado hoy en el Museo Británico. Se trata de un plano a gran escala, donde se muestra la isla al completo, realizado probablemente por iniciativa del Gobernador Nicolls con el objetivo de servir de instrumento

gráfico a sus oficiales en la administración de la nueva colonia³⁸⁷. El plano no presenta más título que el que aparece en el ángulo superior derecho, en el interior de un recuadro con una planta a menor escala del asentamiento. El título en cuestión, *THE TOWNE OF NEW YORK*, convierte a este plano en el primero que contiene la denominación británica y definitiva de la ciudad.

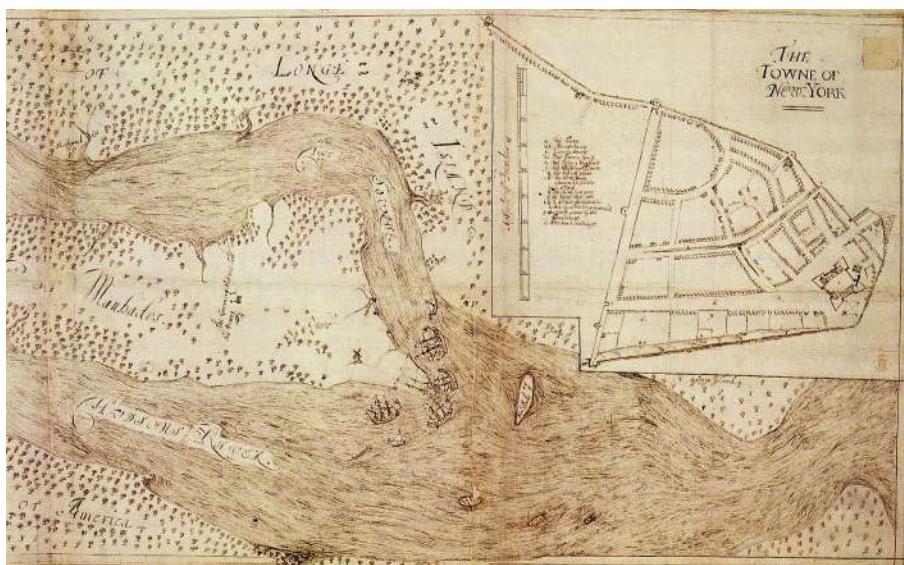


Figura 2.036: Detalle de *THE TOWNE OF NEW YORK* o *The Nicolls Map*, c. 1664-1668.

Este mapa fue también el primero en mostrar Harlem, un asentamiento independiente fundado en 1659 en el extremo norte de Manhattan, como parte de la ciudad. En 1665 el Gobernador Nicolls lo declaró, junto con el resto del territorio de la isla, un fragmento más de Nueva York. A pesar de ello, el extremo meridional y Harlem no estuvieron conectados por un auténtico camino (es decir, algo más que un surco trazado en la tierra) hasta 1669, cuando el Gobernador Lovelace ordenó la construcción del posteriormente conocido como Wagon Way.

A pesar del mencionado desajuste entre la configuración urbana real de la colonia al inicio de la ocupación británica (en 1664) y la que se muestra en *The Duke's Plan* (la de una ficticia Nueva Ámsterdam anglicanizada ya en 1661) es posible, por comparación con *The Castello Plan* (1660), determinar algunos de los cambios más significativos experimentados por la isla durante los cuatro primeros años de la década de 1660.

Puede reconocerse en la imagen una cierta consolidación del primer desarrollo suburbano: las parcelas, levemente dibujadas hacia el norte de la muralla en *The Castello Plan*, habían comenzado a ocuparse con diferentes construcciones. También extramuros, a continuación

387 *Ibid.*, pp. 44-45.

del área irregular designada *Smith's Fly*³⁸⁸ y en la costa del East River se distinguen tres estructuras originales de este periodo: el gran almacén conocido como *Alderton's Building*, el embarcadero para el transbordador a Brooklyn (entonces *Breuckelen*) llamado *Passage Place*, y el molino de agua construido en 1658 al final de uno de los arroyos que emergían del gran lago del centro de Manhattan (*Fresh Water*), aunque el lago en cuestión no aparezca representado ni en *The Castello* ni en *The Duke's Plan*.

Hacia el interior de la muralla se le dio prominencia a los edificios y terrenos recién adquiridos por el nuevo Gobierno local británico. Éste es el caso del City Hall, representado como un gran edificio junto a la entrada del canal y con un pequeño ensanche costero frente a él, o el caso de la *Governors House* (antigua vivienda del director Stuyvesant), de la fortaleza (*Fort James*, a partir de ahora y hasta 1714), del molino de grano (representado aquí por última vez)³⁸⁹ y del *Governors Garden* (el antiguo jardín de la WIC). Por el contrario, no hay ni rastro del cementerio intramuros perfectamente diferenciado en *The Castello Plan*.

Dejando pequeños detalles al margen, en el plano encontramos una destacada cuestión gráfica que se convierte en especialmente significativa desde el punto de vista urbanístico y arquitectónico: el dibujante, en este caso, pasó por alto la división en lotes neerlandesa para poner el énfasis sobre las líneas, unas veces construidas y otras no, que definían los perímetros de las manzanas. Así, en *The Duke's Plan*, la manzana es la pieza clave o la unidad fundamental que organiza el territorio y Nueva York parece, por primera vez, una composición ordenada de estas piezas con algo de espacio libre entre ellas. Podemos decir que este plano otorgaba relevancia a la manzana como unidad territorial de orden superior al lote (siendo ambos, manzana y lote, dos patrones de diferente escala para la ordenación urbanística) y que, de alguna manera, estaba adelantando el futuro papel del *block manhattaniano* como condensador o fragmento autosuficiente en la metrópolis del siglo XX. Es significativo, además, el hecho de que cada manzana encierre en su interior un jardín de trazado geométrico: una visión que sabemos en gran medida ficticia y que pone de manifiesto la persistencia del modelo de jardín holandés (mucho más tendente a la regularidad) sobre los nuevos desarrollos paisajísticos naturalistas que por entonces comenzaban ya a debatirse en Inglaterra.

Los ingleses, a diferencia de sus predecesores neerlandeses, no prestaron atención exclusivamente a las posibilidades comerciales de la isla sino que supieron ver su capacidad productiva y entender, a la par, las posibilidades manufactureras que ello ofrecía. Las principales medidas para sacar adelante la colonia fueron: reorganizar el anterior mercado holandés, intensificar el transporte marítimo y, junto a la habitual venta de materias primas al exterior (como la madera de bosque), promover la exportación de nuevos productos de

388 El nombre de esta pradera es resultado de la anglicización de la denominación holandesa "Smee's Vly".

389 Suponemos, aunque no hemos encontrado referencia a este hecho en las fuentes consultadas, que este molino de grano debió ser derribado poco después de la conquista británica, pues no aparece representado en la cartografía posterior a *The Duke's Plan* (1664). Del mismo modo, es de suponer que el aserradero que se situaba al suroeste de la fortaleza y que aparece claramente representado e inventariado en *The Manatus Map*, debió desaparecer con anterioridad a 1660, quedando así justificada su ausencia tanto en *The Duke's Plan* como en *The Castello Plan* (1660).

fabricación propia (como el azúcar, el tabaco y las construcciones navales) sobre todo a África a través de Londres.

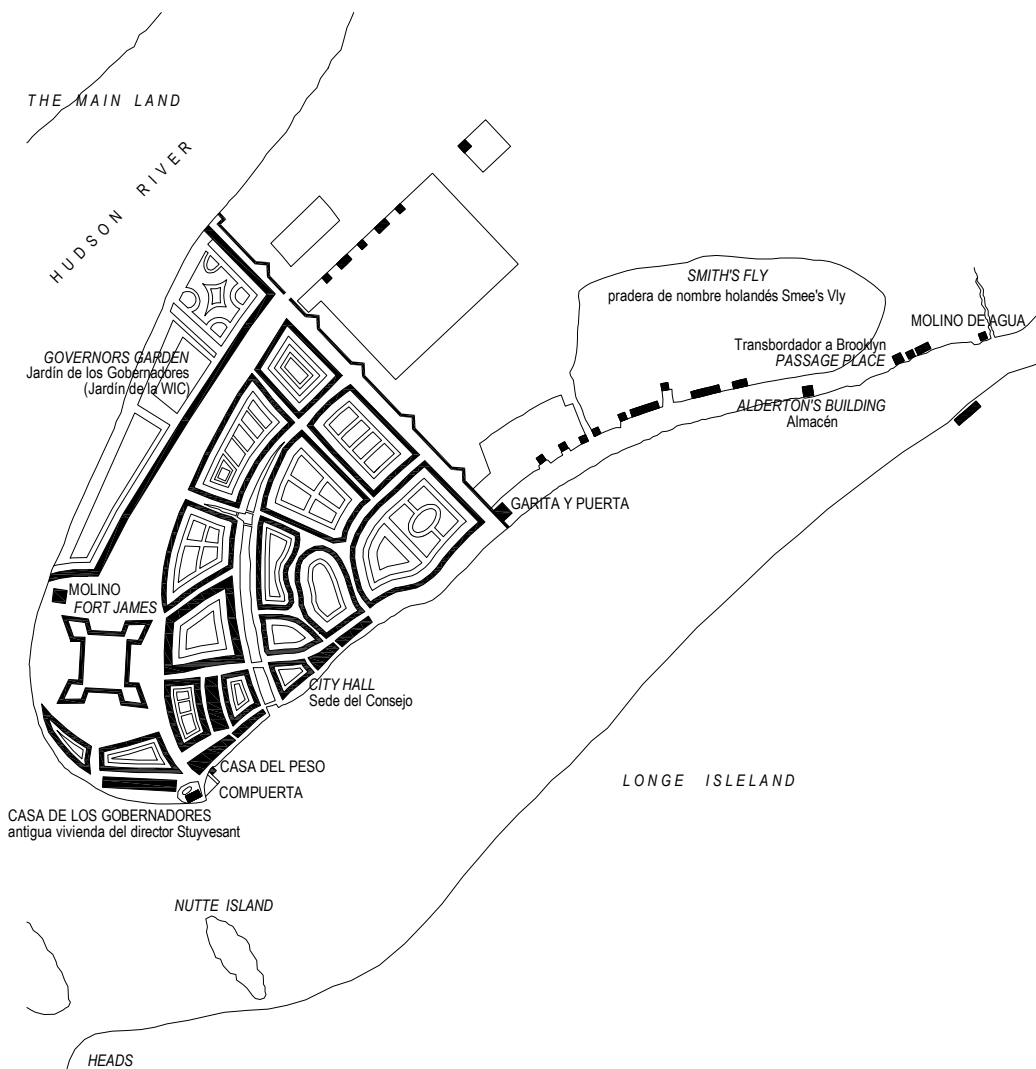
Así, Nueva York se afianzó, como tantas otras colonias inglesas, a través del comercio y de la manufacturación; y llegó a convertirse en una de las ciudades más poderosas de toda Norteamérica. Durante el largo periodo de colonización británica (1664-1783), Nueva York fue creciendo lentamente –debido a las graves pérdidas poblacionales causadas por la *French and Indian War* y las varias epidemias de viruela y de fiebre amarilla–, pero pasó de ser un asentamiento de poco más de 1.500 habitantes en el año 1665 a convertirse en una relativamente pequeña –Boston y Filadelfia eran más grandes– aunque importantísima ciudad comercial, con una población de unos 25.000 habitantes al inicio de la Guerra de la Independencia Americana (1775)³⁹⁰.

La superficie de Nueva York a finales del siglo XVII era casi el doble de la representada treinta años antes en *The Duke's Plan*. El territorio construido hacia el norte de la muralla era aproximadamente el mismo que hacia el sur. La prolongación extramuros de Broad y Kings streets (Nassau y William St. respectivamente) y las nuevas transversales trazadas de este a oeste durante los primeros años de la década de 1690, las actuales Pine, Cedar, Liberty y Maiden Lane, fueron entonces la única infraestructura del crecimiento. Las manzanas compuestas a partir de estos trazos, algunas de ellas de geometría casi regular (especialmente las situadas al oeste de Broadway), se consolidaron conforme fueron construyéndose en los frentes de parcela (hasta componer, en algunos casos, una manzana cerrada) edificios todavía pequeños, normalmente de dos plantas de altura, donde por lo común una misma familia vivía y trabajaba.

390 Datos de población extraídos en Donald A. Mackay, *The building of Manhattan*, New York, Harper & Row, 1987, p. 14.

A DESCRIPTION OF THE TOWNE OF MANNADOS OR NEW AMSTERDAM... o The Duke's Plan (fecha representada: 1664)

Figura 2.037: Reinterpretación cartográfica de la autora



En este dibujo, al igual que en *The Duke's Plan* original, ha desaparecido la división en lotes neerlandesa y la unidad fundamental que organiza el territorio es la manzana, adelantando en cierto modo el futuro papel del block *manhattaniano*. Las manzanas, posicionadas más o menos al azar en el territorio virgen (sin preexistencias arquitectónicas de ningún tipo) se arraigan y forman un ensamblaje. La calle (el vacío entre manzanas) se enfrenta al jardín comunal (vacío interior de la manzana), convertido en el espacio al aire libre que absorbe las relaciones colectivas.

Se reconoce cierto avance en el crecimiento urbano más allá del límite definido por la muralla.

La costa del East River acumula las nuevas infraestructuras que determinarán a partir de entonces la dirección del crecimiento.

— JARDÍN GEOMÉTRICO
 ● SUPERFICIE CONSTRUIDA





Figura 2.038: Madelon Vriesendorp, *La ciudad del globo cautivo*, 1975. Ilustración incluida en Rem Koolhaas, *Delirious New York: a retroactive manifesto for Manhattan*, New York, Oxford University Press, 1978.

La única imagen cartográfica que describe este interesante periodo de desarrollo de la ciudad es la conocida como *Miller Plan* (1695). En ella se muestra ese crecimiento septentrional extendido desde Wall Street hasta poco más arriba de Maiden Lane³⁹¹, que para más señas constituye hoy el corazón del distrito financiero de Manhattan, donde las grandes compañías multinacionales han erigido sus edificios más altos desde comienzos del siglo XX. Además, en la imagen se observa otro fenómeno incipiente a finales del siglo XVII: la creación de nuevas parcelas en el lado este de la actual Pearl Street, a base del vertido de material de relleno a lo largo de la costa del East River. Estas nuevas parcelas de formación artificial eran vendidas a diferentes compradores “con la única condición de erigir un muelle colindante a su propiedad”³⁹².

Esto demuestra que, de algún modo, seguía vigente el método neerlandés de crecimiento físico, esto es, calle a calle y lote a lote, sin ayuda de un plan integral que guiara el desarrollo de la colonia. La administración inglesa había reemplazado (sabiamente y con buen resultado) las antiguas fórmulas políticas y económicas neerlandesas por las suyas propias, excepto en el caso del control de la fisonomía de la ciudad. Éste se mantuvo prácticamente en manos de los propietarios de las tierras, quienes, salvo indicación expresa del Gobierno local (algo que al parecer no era muy frecuente), podían delinear y vender sus terrenos siguiendo sus propios caprichos de diseño³⁹³.

Otra de las peculiaridades más interesantes de este plano está en relación directa con su autor y

391 El nombre Maiden Lane [*Carril de la doncella*] es original del siglo XVII, puesto que éste era entonces el camino transitado por las mujeres que lavaban la ropa en el arroyo de agua dulce más cercano.

392 Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 52.

393 John W. Reys, *op. cit.*, p. 154.

las circunstancias de su realización. El plano fue dibujado a mano por el reverendo John Miller, quien había ejercido como capellán de las tropas del rey, Guillermo III de Inglaterra, en Nueva York entre 1692 y 1695³⁹⁴. Ese mismo año, en el trayecto de vuelta a Europa, la embarcación en la que viajaba fue capturada por un buque francés y Miller prefirió deshacerse de todos sus apuntes sobre la ciudad antes de que cayeran en manos enemigas. Un año después, todavía encarcelado en Saint-Malo (Francia), realizó de memoria este dibujo de la planta de Nueva York para enviarlo junto con un relato al obispo de Londres.

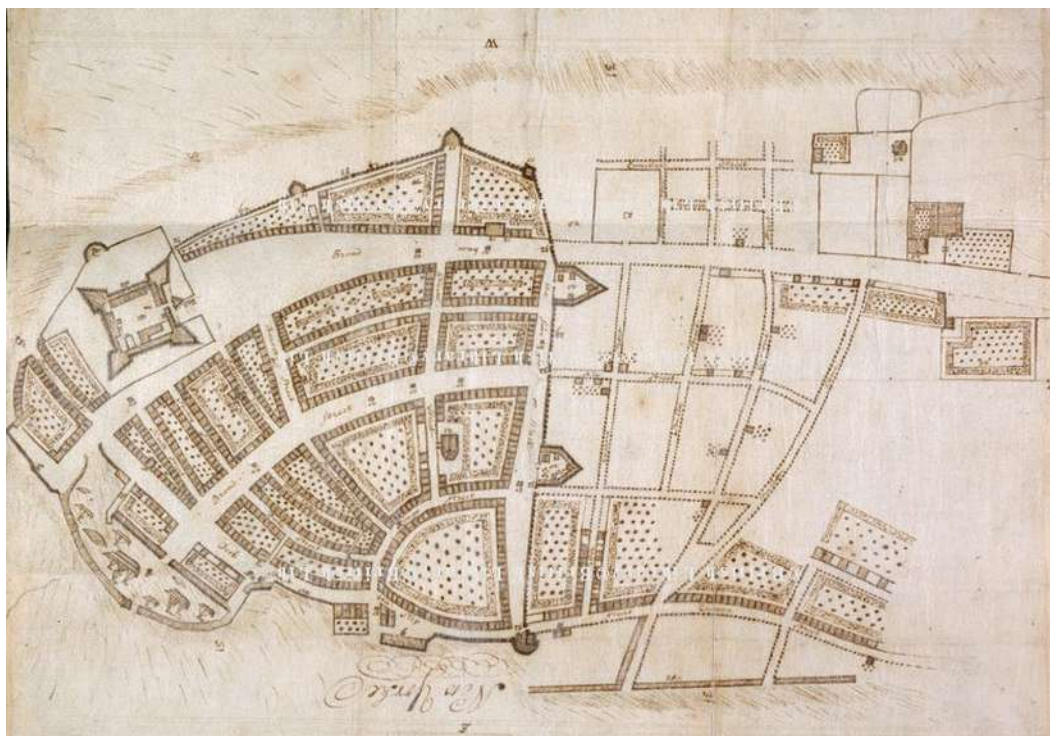


Figura 2.039: John Miller, *New Yorke (considered and improved Anno Dni 1695)* o *The Miller Plan*, 1696.

El plano (elaborado, como acabamos de decir, por un clérigo) desvela, como cabría esperar, una faceta cultural ineludible en una ciudad, también en el caso de Nueva York: la componente religiosa. De hecho, pone de manifiesto que, en lo que a religión se refiere, la comparación de Nueva York con las ciudades que se alzaron como los paradigmas devotos de la época, tanto en Europa como en América, tan sólo evidencia grandes discrepancias y ninguna similitud en el tratamiento urbano (material e inmaterial) del programa religioso.

Los grandes debates religiosos en la Europa de la segunda mitad del siglo XVI tuvieron una

³⁹⁴ Antes de su traslado a Nueva York, el reverendo Miller había trabajado en el Fuerte William Henry. Este fuerte ha pasado a la historia como el lugar donde en 1757 las tribus indígenas aliadas de los franceses llevaron a cabo un ataque atroz contra las tropas británicas ya rendidas tras una de las batallas de la Guerra franco-india.

repercusión indirecta sobre la caracterización de Nueva Holanda; tanto, que la libertad religiosa de estas colonias se convirtió en una de sus más sonadas señas de identidad. Aunque es cierto que, en ocasiones, la tolerancia religiosa fue forzada por las circunstancias, como en el caso de los judíos, aceptados (no sin reticencias por parte de otros colonos) tan sólo porque entre ellos se encontraban algunos de los directivos de la WIC. Esta libertad de creencias fue asumida sin más por los conquistadores británicos, aun cuando la propia Inglaterra, como ya se ha mencionado anteriormente, enfebrecía con los conflictos religiosos. El propio Miller, como capellán rígido y de pensamiento idealista procedente de la madre patria, tras tres años de ejercicio en Nueva York señalaba con desavenencia³⁹⁵ que la religión no era una preocupación primordial para sus ciudadanos³⁹⁶.

De manera que el Miller Plan es lo más parecido a una inicial “imagen religiosa” de la ciudad, puesto que por primera vez para Nueva York un plano ponía de relieve en su leyenda todos los edificios destinados al culto. Pero lo más significativo de la imagen es que cada uno de los edificios señalados pertenece a una confesión religiosa diferente (anglicanismo, calvinismo, luteranismo, judaísmo, etc.); así pues, lo que Miller estaba poniendo de relieve con su imagen era lo que él interpretaba (probablemente el obispo londinense haría la misma interpretación) como la auténtica profanidad de los ciudadanos neoyorquinos.

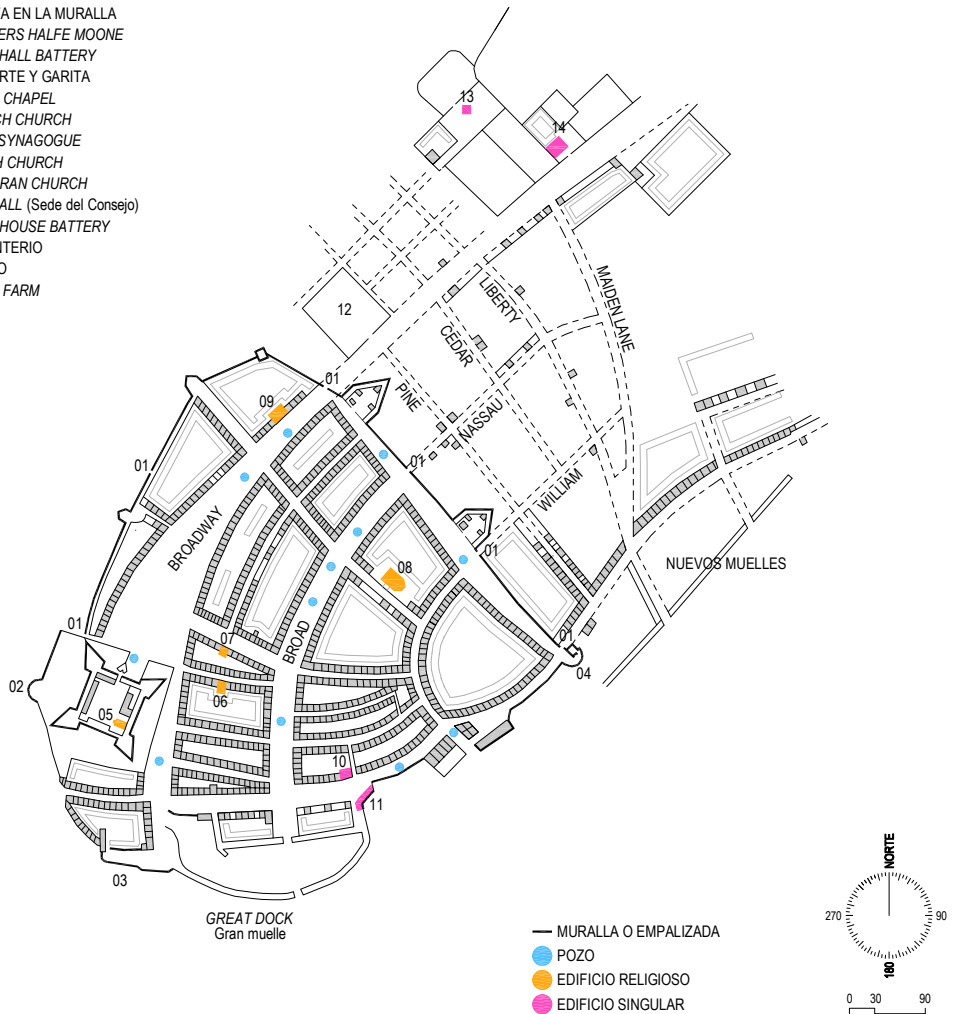
395 Miller describió Nueva York como “a sink of irreligion, drunkenness, cursing and swearing, fornication and adultery, thieving and other evils” [Traducción de la autora: “un vertedero de profanidad, embriaguez, maldiciones y juramentos, fornicación y adulterio, ratería y otros males”] (Edwin G. Burrows and Mike Wallace, *Gotham: a History of New York City to 1898*, New York: Oxford University Press, 1999, p. 103).

396 Sobre la historia religiosa de Nueva York, *vid.* Edwin S. Gaustad, *A religious history of America*, New York Harper & Row, 1974; John T. Noonan, *Religious freedom: history, cases, and other materials on the interaction of religion and government*, New York, Foundation Press, 2001; Thomas F. O'Connor, *Religious toleration in New York, 1664-1700*, Albany, New York State Historical Association, 1936; Richard W. Pointer, *Protestant pluralism and the New York experience: a study of eighteenth-century religious*, Bloomington, Indiana University Press, 1988.

New Yorke (considered and improved Anno Dni 1695) o The Miller Plan (fecha representada: 1695)

Figura 2.040: Reinterpretación cartográfica de la autora

- 01 PUERTA EN LA MURALLA
- 02 LEYSLERS HALFE MOONE
- 03 WHITEHALL BATTERY
- 04 BALUARTE Y GARITA
- 05 KING'S CHAPEL
- 06 FRENCH CHURCH
- 07 JEWS SYNAGOGUE
- 08 DUTCH CHURCH
- 09 LUTHERAN CHURCH
- 10 CITY HALL (Sede del Consejo)
- 11 STADTHOUSE BATTERY
- 12 CEMENTERIO
- 13 MOLINO
- 14 KING'S FARM



La línea de la costa se interrumpe en reiteradas ocasiones hasta desaparecer aguas arriba del río Hudson. Manhattan pierde así sus límites precisos en el dibujo y se presenta como un territorio en expansión. Los nuevos muelles hacia el East River son la mejor demostración de este crecimiento a expensas de los ríos que rodean Manhattan que se convirtió, a partir de aquel momento, en una práctica habitual.

La vinculación del desarrollo de la colonia con el mar es evidente en la lectura de su crecimiento. La superficie construida en el frente del East River es muy superior a la del Hudson, debido a la mayor importancia del frente oriental en la actividad portuaria de la ciudad.

El tamaño de las parcelas planteadas al oeste de Broadway es muy inferior al resto.

La importancia concedida en la representación a las defensas militares, ampliadas y mejoradas durante las últimas décadas del s. XVII (refuerzo y nuevas construcciones en Fort James, en murallas, empalizadas y baluartes), por una parte revela que la ciudad se encontraba bajo la amenaza de una invasión francesa desde Canadá y, por otra parte, contribuye a la construcción mental de una Nueva York más cercana al prototipo de ciudad medieval portuaria procedente de Europa.

Cubiertos los canales de Broad y Beaver St. quedaba enterrada parte importante de las referencias urbanas al lejano lugar del que procedían los primeros colonos.

Las manzanas intramuros se consolidan como en *The Duke's Plan*: manzanas cerradas con jardín o terreno agrícola en el interior. Los edificios eran todavía pequeños, por lo común de dos plantas de altura, donde una misma familia vivía y trabajaba.

El primer crecimiento suburbano, ocupando el territorio disponible entre la muralla y las explotaciones agrícolas y ganaderas que surgieron durante los primeros años de la colonia, se representa con trazos discontinuos, es decir, todavía en proceso de consolidación. Sus incipientes calles dan continuidad a la estructura urbana intramuros.

Entre 1691 y 1730 el culto judío se celebró en una vivienda privada de Beaver St., lo que de algún modo explica la marginación del colectivo durante los primeros años de Nueva York.

Igualmente, por lo que a la cuestión religiosa se refiere, hay que mencionar el *Plano de la ciudad de Nueva York* (c. 1730) conocido como The Carwitham View debido al nombre de su grabador, John Carwitham. Este plano, del que sólo se conocen dos ejemplares, ambos redescubiertos en el s. XX, presenta en realidad dos imágenes de Nueva York a diferente escala: una de ellas es una planta de la ciudad, *A plan of the CITY of New York*, y la otra es una imagen general de todo el puerto, *A plan of the HARBOUR of New York*.



Figura 2.041: The Carwitham View, compuesta por *A plan of the CITY of New York* [izda.] y *A plan of the HARBOUR of New York* [dcha.], c. 1740.

Tiene como característica más relevante el diminuto dibujo en perspectiva de los edificios religiosos, levantados entre todo un conjunto urbano homogéneamente representado mediante el sombreado perimetral de las manzanas. Es posible distinguir la anglicana *Trinity Church* (construida en 1696 en la intersección de Broadway y Wall Street), la primera de las tres iglesias de Nueva York que han llevado este nombre, la iglesia francesa (*iglesia del Santo Espíritu*, erigida en 1704 en la actual Pine St. entre Nassau y William), dos iglesias holandesas (la primera, construida en 1692 en Exchange Pl. y la segunda de 1729 en Nassau St., ente Liberty y Cedar), la iglesia luterana (levantada entre 1727 y 1729 en el encuentro entre Broadway y Rector St.) y la primera sinagoga de la ciudad y de toda Norteamérica (terminada en 1730 en Stone St. entre Broad y William)³⁹⁷. A éstos hay que añadir otros tantos edificios

397 Entre 1691 y 1730 el culto judío se celebró en una vivienda privada de Beaver St. Esto demuestra la no muy buena aceptación de esta religión por la sociedad del momento.

igualmente identificables en el plano y que también forman parte de la historia religiosa de la ciudad; se trata de las conocidas *meeting house* (casas de reunión), entre las que figuraban la casa cuáquera (1703), la presbiteriana (1719) y la casa de reunión baptista (1724).

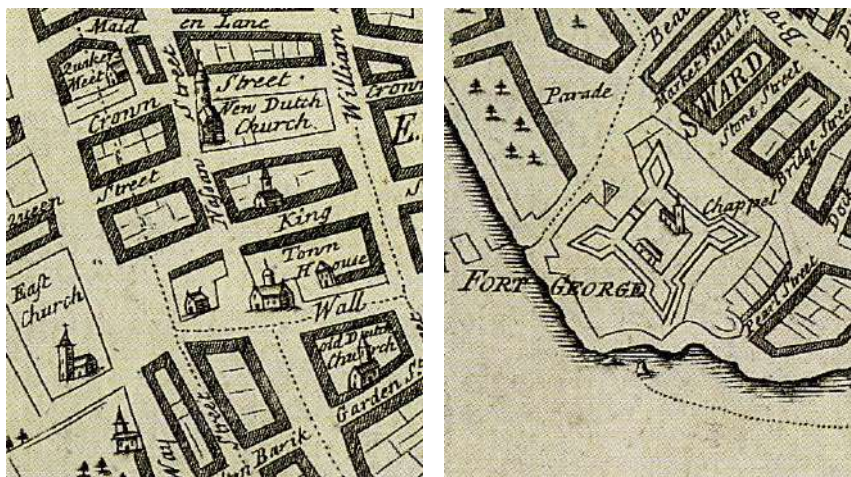


Figura 2.042: Detalles de *A plan of the CITY of New York en The Carwitham View* (figura 2.041).

Aun así, a pesar de que *The Carwitham View* destaca estos edificios por encima de cualquier otro equipamiento, se trata de una vista tímida y escéptica que dista mucho de las moralizantes e influyentes representaciones religiosas generadas por “el empeño de la Iglesia y de una gran parte de las élites urbanas por ofrecer una nueva imagen trascendente y sagrada del espacio de la ciudad”³⁹⁸ en el complejo clima cultural de la *Contrarreforma*, de las cuales el mejor ejemplo es la ya mencionada vista de pájaro de la Roma del pontificado de Sixto V, *Le sette chiese privilegiate di Roma* (1589).

A nivel práctico, las instituciones religiosas se convirtieron en Nueva York en un medio para que ciudadanos que compartían no tanto valores espirituales como procedencia o tradiciones, entablaran relaciones colectivas y desarrollaran una identidad o un sentimiento de pertenencia; y los edificios de estas instituciones asumieron durante sus primeros años de vida la representatividad de tales agrupaciones, si bien dichos edificios no pretendían ser la representación de lo sublime, de la divinidad en la tierra, por lo que se conformaban con una arquitectura todavía modesta, alejada de misticismos, sin grandes opulencias, como sería la de cualquier otro equipamiento.

398 Juan Calatrava, “Cartografías sagradas: tres imágenes urbanas de finales del siglo XVI (Roma, Milán, Granada)” en José L. Betrán Moya, Antonio L. Cortés Peña y Eliseo Serrano Martín (coord.), *Religión y poder en la Edad Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 2005, pp. 193-211.

De colonia a ciudad portuaria

Poco a poco Nueva York se iba consolidando como una ciudad portuaria, en detrimento de otras colonias británicas como Southampton. Éste carácter portuario es evidente en una de las representaciones más afamadas de la época, *A Plan of the City of New York from an actual Survey Made by James Lyne*³⁹⁹ (1730-1731), conocido también como *The Lyne-Bradford Plan*, en correspondencia con los apellidos del topógrafo y del editor del plano respectivamente. William Bradford es, de hecho, un personaje bien conocido de esta Nueva York del siglo XVIII, por ser el propietario de la primera imprenta de la ciudad. En su negocio se estamparon el primer libro (en 1693) y el primer periódico (en 1725) neoyorquinos.

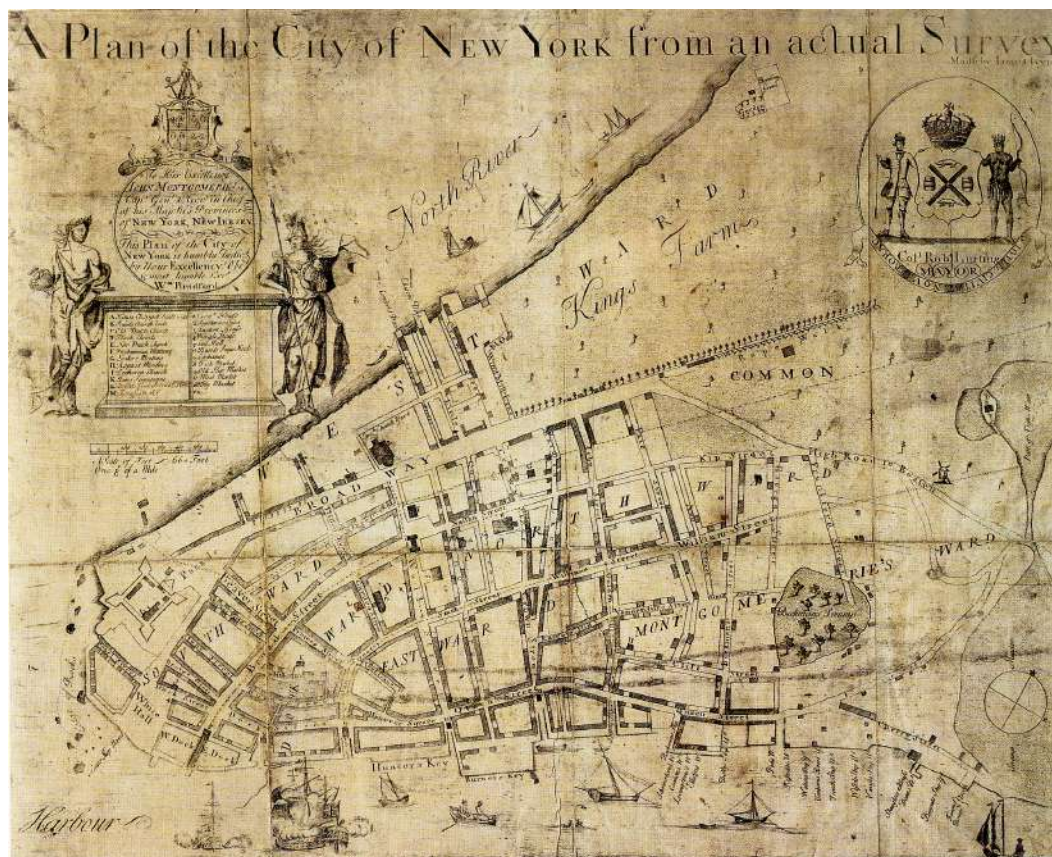


Figura 2.043: James Lyne, *A Plan of the City of New York from an actual Survey Made by James Lyne* o *The Lyne-Bradford Plan*, editado por William Bradford en Nueva York en 1731.

El periódico en cuestión, el *New-York Gazette*, en su edición semanal del 30 al 6 de agosto de 1731 anunció la publicación de *A Plan of the City of New York...*⁴⁰⁰; esto ha permitido fijar

399 Traducción de la autora: *Plano de la ciudad de Nueva York a partir de un estudio actual hecho por James Lyne*.

400 Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 54.

la fecha de la primera edición del plano, a pesar de que éste no la lleve impresa. El ejemplar volvió a publicarse en dos ocasiones posteriores (1807 y 1834), pero el número total de copias debió ser escaso porque solamente han sobrevivido tres de ellas.

Se trata de una representación en la que salta a la vista el novedoso trazado de numerosos muelles y diques que cubren la orilla del East River, desde donde se encuentra hoy aproximadamente el puente de Manhattan hasta el extremo sur de la isla. Además, en la franja inferior del plano, el autor incorporó como motivo decorativo un grupo de embarcaciones navegando en aguas del East River y precedidas por la palabra *Harbour* (Puerto), suponemos que con la intención de enfatizar el buen funcionamiento de las instalaciones portuarias neoyorquinas.



Figura 2.044: Georg Braun y Franz Hogenberg: *Olissipo quae nunc Lisboa, civitas amplissima Lusitaniae ad Tagum, totiq; Orientis, et multarum Insularum Africoeque et Americae emporium nobilissimum*, c. 1593. Grabado de Lisboa incluido en el volumen V (editado en 1598) de la obra Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, Colonia, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1572-1617. En la época en la que Hogenberg realizó el grabado de Lisboa que aparecería incluido en el *Civitates Orbis Terrarum*, la capital del floreciente imperio portugués estaba en uno de sus momentos más álgidos. Su trazado urbano respondía al de una ciudad situada a las puertas del Océano Atlántico, fundada por los fenicios y ocupada sucesivamente por griegos, romanos, visigodos y musulmanes, hasta su definitiva conquista cristiana a mediados del s. XII. Su urbanismo era el resultado de estos 28 siglos de Historia (nada más lejos de Nueva York, que contaba con un pasado de apenas 50 años cuando Jollain realizó su grabado). El retrato de Lisboa muestra, por tanto, una ciudad densa con diferentes recintos amurallados, con calles angostas de trazado sinuoso (algunas, por aquel entonces, en proceso de ensanche y regularización), con los nuevos espacios de la colectividad (centros cívicos, comerciales y lúdicos) fruto de las operaciones de urbanismo quirúrgico cristiano y con la presencia de innumerables conventos, monasterios, iglesias y edificios de la monarquía que destacaban por su riqueza arquitectónica entre una masa de humildes viviendas.

De hecho, la fama de Nueva York como ciudad portuaria ya venía cocinándose y extendiéndose por Europa desde el último tercio del siglo XVII, aunque la verdadera apariencia de la ciudad continuara siendo una gran incógnita para los ciudadanos del Viejo Mundo. El mejor ejemplo de este desconocimiento es la peculiar imagen a vista de pájaro que se incluyó en el libro de panorámicas y planos de ciudades *Trésor des cartes géographiques des principaux états de l'univers* publicado en París por los Jollain, una familia de grabadores parisinos. Con esta representación, titulada *Nowel Amsterdam en L'Amérique*⁴⁰¹ (1672?), Nueva York entraba a formar parte de una magna obra cartográfica francesa junto a las capitales europeas más importantes.



Figura 2.045: *Nowel Amsterdam en L'Amérique* o *The Jollain View*, c. 1672. Reinterpretación cartográfica de la autora. Se distinguen: 01. Horca; 02. Le chateau de Nassau (Castillo de San Jorge en Lisboa); 03. Fortin de Quebec (sin identificación en el grabado de Lisboa); 04. Iglesia o templo de Bikerque (?) (iglesia de Gracia en Lisboa); 05. Cárcel (Monasterio lisboeta); 06. Plaza de la Bolsa (plaza del Rossio en Lisboa); 07. Edificio de la Bolsa (Hospital de Todos los Santos en Lisboa); 08. Sede del Consejo (Catedral lisboeta); 09. Peletería (sin identificación en el grabado de Lisboa); 10. Tiendas de castores (sin identificación en el grabado de Lisboa); 11. Hospital (Monasterio de Santa Clara en Lisboa); 12. Tiendas de pieles (sin identificación en el grabado de Lisboa); 13. Almirantazgo (Palacio Real lisboeta); 14. Aduana (astilleros en Lisboa).

401 Se desconoce el motivo por el que en 1672 (fecha aproximada de la realización de este grabado), tras ocho años de dominio británico, los Jollain continuaban hablando de la ciudad de Nueva Ámsterdam y no ya de Nueva York. Puede ser que la noticia del control británico en Norteamérica no hubiera trascendido aún o que, por el contrario, fueran bien conocidas las pretensiones neerlandesas de recuperar sus colonias americanas. De hecho, en el mismo año 1672 partiría de Holanda la pequeña flota que conseguiría restablecer Nueva Ámsterdam durante poco más de un año (agosto 1673 - octubre 1674) hasta que se hizo efectivo el *Tratado de Westminster* que ponía definitivamente Nueva York en manos británicas.

Curiosamente Nueva York era presentada con el aspecto físico de una típica ciudad medieval portuaria; una ciudad con una trama densa y adaptada a las líneas topográficas de su territorio en la costa del *Mer du Nort* (antigua denominación del Océano Atlántico Norte). Una Nueva York con varios recintos amurallados, situada en un paisaje de múltiples colinas, con calles sinuosas entre las que se abren dos grandes plazas (una hacia el interior y la otra en primera línea de costa) donde tienen lugar la vida social y la actividad comercial de sus habitantes. Entre la densidad construida se distinguen también otros edificios, dibujados a mayor escala que el resto, propios de las estructuras urbanas medievales: el castillo (en el punto más elevado), varias iglesias, monasterios y conventos, el ayuntamiento, el almirantazgo, la aduana y el edificio de la bolsa; todos ellos rotulados en francés en el propio dibujo, prescindiendo así de la leyenda. En lugar de ésta, en el ángulo superior izquierdo de la imagen, se incluía un plano minúsculo (tan inexacto y confuso como la propia vista panorámica) con la ubicación de la ciudad y de otros asentamientos neerlandeses próximos (como *Fort Nassau*, situado en la actual Gloucester City en New Jersey, y *Fort Orange*) dentro de la región denominada *La Nouvelle Holande en L'Amérique*.

En realidad, la vista panorámica realizada por Gérard Jollain era una copia casi exacta de uno de los grabados incluidos en la que ya conocemos como una de las mayores empresas cartográficas privadas de la Edad Moderna: la encomiable obra del canónigo Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum* (1572-1617). El grabado original era la vista de la ciudad de Lisboa desde el río Tajo a finales del siglo XVI⁴⁰² y, por tanto, poco tenía que ver con Nueva York a finales del siglo XVII, salvo por la creciente importancia de ambas ciudades como puerto en sus respectivos continentes, carácter que bien se refleja en la perspectiva mediante el litoral, la afluencia de barcos y la actividad comercial en primer plano.

En el borde inferior, un texto describe por dos veces (en latín y en francés) las bondades de la ciudad, entre las que se encontraban como primordiales su comercio, su puerto y su ubicación:

“Nueva Ámsterdam es una Ciudad construida por los Holandeses en la Nueva Holanda en América entre Virginia y Nueva Inglaterra, es célebre por su tamaño, su comercio, el gran número de sus habitantes, y la bondad de su Puerto, la bella estructura de sus Templos, y soberbios edificios, y por su admirable Situación, de modo que los Holandeses no han errado al darle el nombre de su Ámsterdam. Es la Capital de la Nueva Holanda, que la fertilidad de su Territorio hace recomendable. Abunda en Viñas, Árboles adecuados para hacer Casas y Barcos, plantas e hierbas algunas de las cuales dan muy buenos y bellos frutos, y otras son propias para la medicina. El país fue primeramente descubierto por los Holandeses, que le han dado su nombre. Está bajo el poder de los Estados de Holanda, que hacen guardar en él la misma policía que en su

402 En realidad el plagio de mapas y vistas urbanas era algo usual en aquella época de frenesí cartográfico, pues la demanda de las representaciones era tan elevada que en ocasiones no se disponía ni del tiempo ni de los recursos económicos necesarios para realizar imágenes nuevas, viéndose los cartógrafos obligados a reutilizar los modelos. Los autores eran pocos y muchos los copistas que empleaban las mismas perspectivas con diferentes escalas y propósitos. Así, Jollain hizo una copia de una vista de Lisboa realizada unos años antes por el afamado cartógrafo holandés Frederick de Wit, quien a su vez había realizado una copia del grabado de Franz Hogenberg para el *Civitates Orbis Terrarum*. Es posible que de Wit dispusiera incluso de las planchas originales de Hogenberg, pues se conoce que dichas planchas cambiaron de manos por Europa hasta ir a parar a Holanda.

país, y adonde a menudo se retiran los descontentos”. [Traducción de la autora]

Las escasas diferencias entre ambas ciudades (Lisboa y Nueva York), según se muestran en sus respectivas panorámicas, son básicamente dos: los topónimos e identificaciones de los edificios relevantes (entre los que se encuentran almacenes y tiendas de piel de animales) y la horca presente en Nowel Amsterdam bajo el título de *La Iustice*, situada en la cumbre que, en el grabado original, figura la colina de San Francisco en Lisboa. Poco más abajo, otro edificio (también existente en la perspectiva de Lisboa) se identifica con la letra “A” como *het Tuchthuys cesta dire Maison de Dicipline, aussí en icele sont renfermer des Faineans que lon fait travailler*⁴⁰³.

Por otro lado, la fortaleza dibujada en una colina a la derecha del Castillo de San Jorge fue transformada por Jollain, al igual que tantos otros edificios, en el fortín de Quebec (colonia francesa fundada a comienzos del siglo XVII). Este gesto puede entenderse como una representación del interés que tenía Francia, en guerra con los Países Bajos en la misma fecha en que se estaba realizando este grabado, por incorporar el territorio de Nueva Holanda al resto de sus posesiones norteamericanas. Con la intromisión de Quebec en un paisaje urbano que no le correspondía, el cartógrafo (de nacionalidad francesa) sumaba cierta tensión a la escena y situaba a Nowel Amsterdam bajo la amenaza de un ataque francés inminente, lo cual, dicho sea de paso, era la situación real.

Éstas, y la sustitución de las carabelas portuguesas por los buques y galeones de la marina holandesa (en la franja inferior del plano), fueron las originales aportaciones con las que Jollain participaba en la construcción de un prototipo europeo para Nueva York, haciendo uso para ello de la imagen cartográfica como un instrumento ideológico. La misma vista fraudulenta (puesto que se trata probablemente de la más espectacular de todas las que se han hecho de este tipo) fue empleada por Rem Koolhaas en su ensayo *Delirious New York* para ilustrar sus ideas sobre la ficción urbana de Manhattan; y el mismo Koolhaas recogió e incorporó a su vez esta acertada y explicativa cita de J.A. Kouwenhoven: “Para mucha gente de Europa, naturalmente, los hechos relacionados con Nueva Ámsterdam carecían de toda importancia. Bastaba con una visión completamente ficticia, siempre que encajase con su idea de lo que era una ciudad”⁴⁰⁴.

En el extremo opuesto a The Jollain View debemos situar el anteriormente mencionado The Lyne-Bradford Plan, pues se trata de un auténtico plano de Nueva York, no de una vista en perspectiva, estampado en la propia ciudad, concretamente en la imprenta de W. Bradford, que ya entonces ocupaba el cargo oficial de “impresor público”. Aunque las circunstancias exactas de la edición del plano nos sean desconocidas, es incuestionable que está realizado con la intención de ser un retrato fiel de la configuración física de la ciudad, y no un modelo ficticio, pues el escudo de la ciudad, las armas de la Corona y la esmerada dedicatoria al

403 Traducción de la autora: “Cárcel o Casa de Disciplina, en la que son encerrados los Holgazanes y obligados a trabajar”.

404 Rem Koolhaas, *Delirio de Nueva York*, Barcelona, Gustavo Gili, 2004 (1ª edición 1978), p. 15.

gobernador Montgomerie⁴⁰⁵ –presentes en la mitad superior del plano– nos hacen pensar que se trató de un documento oficial de la época, probablemente vinculado a un escrito político algo anterior, la *Carta Montgomerie*⁴⁰⁶ (1730).

El gobernador de Nueva York John Montgomerie aprobó durante su mandato un estatuto que ratificaba y ampliaba los anteriores de los gobernadores Dongan (1686) y Cornbury (1708). La llamada Carta Montgomerie establecía la existencia de una corporación o sociedad formada por el Consejo de Gobierno y la Comunidad de la Ciudad de Nueva York, cuyo patrimonio consistía en el ayuntamiento y todos los edificios públicos, mercados, muelles, diques y puentes, así como las tierras de Manhattan, los terrenos del Hudson y del East River en torno a la isla hasta un límite de unos 120 metros aguas adentro, una franja costera de Long Island (desde la bahía Wallabout hasta el actual South Brooklyn) y el derecho exclusivo de explotación de los transbordadores entre Manhattan y Long Island; y, al igual que los propietarios privados, esta corporación podría ampliar, renovar, vender, arrendar o hacer uso de su patrimonio como tuviera a bien⁴⁰⁷.

El estatuto, por tanto, tendría consecuencias a nivel urbanístico y arquitectónico (planeamiento del espacio público, trazado de infraestructuras, promulgación de leyes y ordenanzas, etc.) y es evidente que requería de un plano detallado de la ciudad como instrumento complementario imprescindible. Es por eso que, aunque no se haya demostrado una vinculación oficial entre la Carta Montgomerie y The Lyne-Bradford Plan, pensamos que éste fue, cuanto menos, un resultado directo de aquélla. Y precisamente por eso el plano recogía los primeros avances cartográficos de la Ilustración, tanto desde el punto de vista de técnico como desde la propia ideología u objetivo de la representación.

Observado detenidamente, en el plano se hacen patentes tres cuestiones urbanísticas sobre las que el Estatuto Montgomerie pudo despertar especial interés: las propiedades inmobiliarias de las que disponía la ciudad, la reorganización administrativa del municipio, y los bordes del mismo.

En relación a la primera de las tres cuestiones, el plano muestra, mediante el uso de un sombreado (sin más detalle), cuáles eran las tierras ocupadas por las construcciones y cuáles estaban aún disponibles y quedaban bajo el control de la ciudad. La exactitud de la representación era importante para cumplir correctamente con esta función informativa acerca del patrimonio inmobiliario de la Ciudad de Nueva York. Por otro lado, respecto al empleo

405 La dedicatoria reza: *To His Excellency John Montgomerie sq. Cap't Gen'l and Gov'r in Chief of his Majestis Provinces of New York, New Jersey. This plan of the City of New York is humbly Dedic'd by Your Excellency's Obe't & most humble Serv't Wm. Bradford.* [Traducción de la autora: "A Su Excelencia John Montgomerie Capitán General y Gobernador en Jefe de las Provincias de su Majestad Nueva York, Nueva Jersey. Este plano de la ciudad de Nueva York está humildemente dedicado por el obediente y más humilde servidor de Su Excelencia William Bradford"]

406 Sobre ésta y otras cuestiones de la vida política neoyorquina de los siglos XVIII y XIX, *vid.* Hendrik Hartog, *Public property and private power: the corporation of the City of New York in American law, 1730-1870*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1983.

407 Aun así, Nueva York no era completamente autónoma. Todavía debía cumplir las leyes británicas provinciales y, además, los altos funcionarios del Consejo Comunal (alcalde, sheriff, juez y registrador) eran elegidos por el gobernador colonial.

del sombreado hay que señalar que el relleno indiscriminado de las porciones de manzana ocupadas no deja a la vista (a pesar de que la escala de la representación –aproximadamente 1:3.180– lo hubiera permitido) ni el tipo ni las dimensiones de las construcciones comunes; solamente puede reconocerse la planta de los edificios más significativos (indicados también en la leyenda) como el ayuntamiento, los equipamientos religiosos, los mercados y la primera azucarera de la ciudad, la llamada *Bayard's Sugar House* (construida en 1728).

A título aclaratorio debe decirse que treinta años antes de la publicación de The Lyne-Bradford Plan, en 1699 se decidió asignar al Gobierno local una sede propia en la intersección de Broad con Wall St., tal y como aparece dibujado en el plano. En este punto representativo (desde el que se tenía una vista completa del extremo meridional de la isla), el edificio se convertiría en todo un símbolo de la definitiva anglicanización de la colonia, más que la Trinity Church⁴⁰⁸. Además, para su construcción se emplearon los bloques de piedra procedentes de los baluartes defensivos de Wall St., pues la muralla, otro de los emblemas de la fundación neerlandesa de la ciudad, estaba siendo demolida al mismo tiempo que se edificaba aquel.

En cuanto a la reorganización municipal, The Lyne-Bradford Plan fue también el primero en mostrar una división en distritos. Seis grandes rótulos sobre las manzanas indican las seis unidades administrativas en las que quedó dividida la ciudad tras la promulgación del Estatuto (*West Ward, South Ward, Dock Ward, East Ward, North Ward y Montgomerie Ward*) y unas líneas de trazos dibujan sus límites. Esta división, con finalidad exclusivamente administrativa, podría pasar inadvertida si no fuera porque entendemos que la Nueva York actual es, más que nunca, una ciudad hecha de estos fragmentos urbanos que, en su evolución a lo largo de la Historia desde la colonia hasta la metrópolis de los rascacielos, han ido desarrollando sus propios valores culturales, arquitectónicos y sociales que son los que les confieren el sentido de lugar.

Por último, en lo que se refiere a los bordes de la isla, el plano revela cómo la relación entre la configuración física de la ciudad y el mar era cada vez más estrecha. Las operaciones de mejora y ampliación de los muelles habían comenzado mucho antes, en 1676, con la construcción del *Great Dock* (Gran Muelle), que se extendía en el espacio que hoy ocupa Water Street entre la amplia explanada conocida como *Whitehall* (a los pies de la neerlandesa vivienda de Stuyvesant, para entonces en ruinas) y el saliente en forma de media luna delante del antiguo City Hall. La entrada de los barcos se producía entre los dos brazos del Gran Muelle, en línea con Broad Street, aunque en aquel momento el canal que había sido abierto en esta vía por los ingenieros hidráulicos neerlandeses (para el transporte de mercancías hacia el interior) ya estaba cubierto y pavimentado.

El Gran Muelle resultó pronto inadecuado para satisfacer las crecientes posibilidades exportadoras y comerciales de la ciudad inglesa, dado el éxito de la actividad productiva. Para

408 Como se ha venido diciendo, la vida política era entendida como un bien colectivo y tenía un carácter cotidiano para los ciudadanos. No ocurría así con la vida religiosa, relegada al ámbito de lo privado, a pesar de que tampoco faltaron los intentos por parte de algún gobernante de incorporarla al ámbito público.

dar soporte a las operaciones mercantiles de esta nueva entidad urbana, que era ya el germen de la futura metrópolis, se requerían nuevos almacenes y nuevos muelles. Así fue cómo en las primeras décadas del siglo XVIII se abordó con un impulso definitivo la construcción de una nueva franja costera hacia ambos ríos. Toda la superficie extendida desde Queen Street hacia el East River (entre Beekman St. y el Gran Muelle), era material de relleno que había ido cubriendo el río. El plano dibuja cuidadosamente una costa geométrica donde se alinean los muelles y embarcaderos con los nombres de las familias más importantes de Nueva York (Livingston, Schermerhorn o Roosevelt). Mientras, hacia el río Hudson la extensión no había hecho más que empezar; así lo demuestran los dos pequeños rectángulos que flotan en las aguas cercanas al fuerte, de los que surgirían las calles *Greenwich* y *Washington* poco después. Esto significa que la ciudad lleva imbuida por la dinámica expansiva desde comienzos del siglo XVIII hasta hoy, con realizaciones tan recientes como el proyecto del Battery Park City, que ocupa alrededor de 37 Ha. ganadas al Hudson.

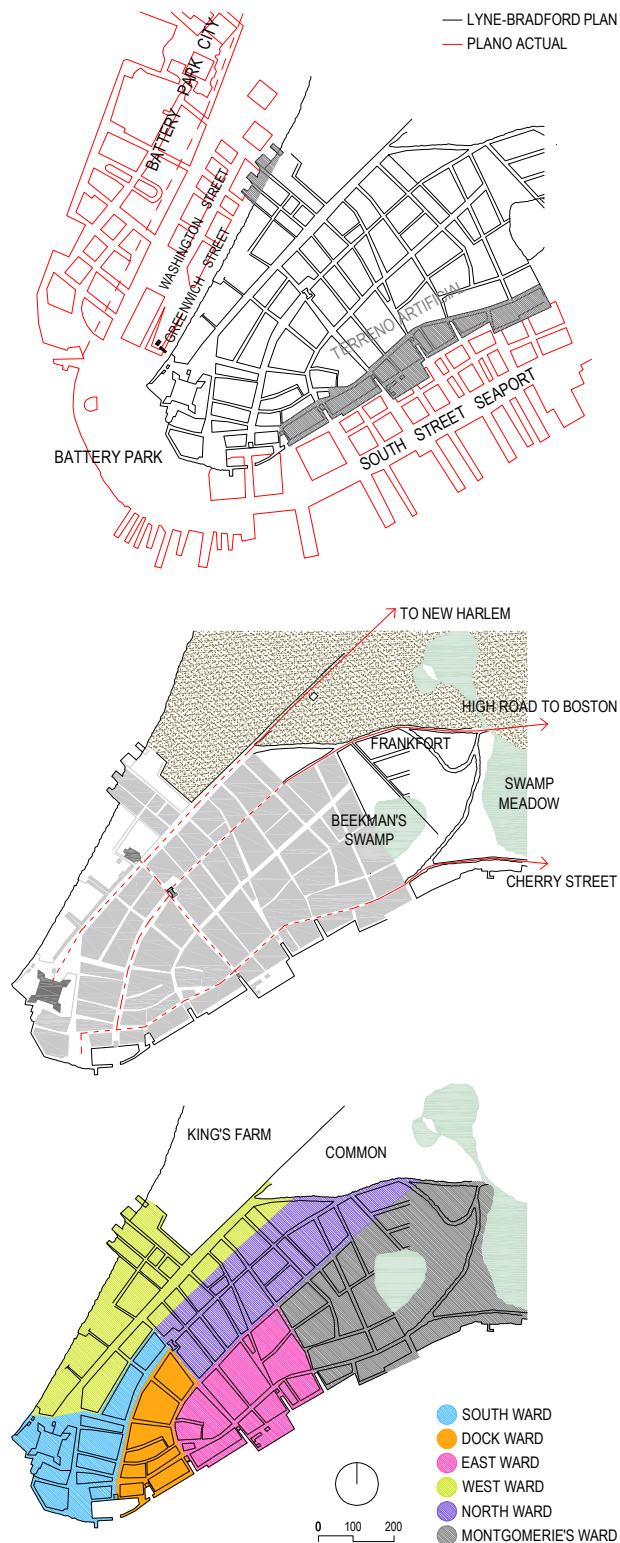


Figura 2.046: Vista actual del *Battery Park City* en el borde occidental del *Lower Manhattan*. El complejo ocupa unas 37 hectáreas de material de relleno y fue proyectado a finales de 1970 por el estudio de arquitectura *EE&K Architects*.

Hacia el norte la ciudad había crecido hasta más allá de la actual *Fulton Street*. El plano muestra mediante gestos sutiles esa tendencia de crecimiento voraz que es capaz de arrasar cualquier obstáculo natural. Podemos ver las líneas que delimitan las calles *Frankfort* (erróneamente escrita *Frankford*) y *Gold* penetrando el pantano *Beekman* y la *High Road to Boston* (el camino a Boston) saliendo hacia el norte y pinchando la gran balsa de agua conocida como *Swamp Meadow*. Tampoco hay señales de la orografía de la isla, ni siquiera mediante alguno de los métodos de representación más rudimentarios, como los perfiles abatidos.

A Plan of the City of New York from an actual Survey Made by James Lyne o The Lyne-Bradford Plan (fecha representada: 1730-1731)

Figura 2.047: Reinterpretación cartográfica de la autora



El plano muestra mediante gestos sutiles esa tendencia de crecimiento voraz, propia de la metrópolis contemporánea, que es capaz de arrasar cualquier obstáculo natural. Nuevas parcelas, muelles y embarcaderos, con los nombres de las familias que comenzaron a hacer sus fortunas en esta época, se construyeron a lo largo de la costa del East River ganando terreno al río. Hacia el Hudson la extensión estaba comenzando. Así lo demuestran los dos pequeños rectángulos que flotan en las aguas cercanas al fuerte, de los que surgirán posteriormente las calles Greenwich y Washington. Esto significa que la ciudad lleva imbuida por la dinámica expansiva desde comienzos del siglo XVIII hasta hoy, con realizaciones tan recientes como el proyecto del Battery Park City.

Pueden verse las líneas de las calles Frankfort y Gold penetrando el pantano Beekman y la High Road to Boston saliendo hacia el norte y pinchando la gran balsa de agua conocida como Swamp Meadow.

Aunque la ciudad se había extendido hacia el norte hasta la localización del actual City Hall, la mayoría de la población se concentraba todavía por debajo de Wall Street.

Una vez eliminada la muralla, Wall Street se mantuvo como el principal eje oeste-este de la ciudad: desde la anglicana Trinity Church hasta el Meal Market, pasando por la nueva sede del Consejo o City Hall.

El East Ward, extendido al este de William Street (entonces Smith St.), entre el Old Slip Market y John Street, comenzó a reemplazar al Dock Ward (en el entorno del Gran Muelle) como centro de gravedad del comercio de la ciudad. Las necesidades comerciales determinaron la expansión de la ciudad.

La rotulación de todas las calles en el Lyne-Bradford Plan puede entenderse como un aumento del interés por el espacio colectivo que quedaba entre las diferentes construcciones. De hecho, en la época en la que James Lyne confeccionó su obra cartográfica, la mayoría de las calles se encontraban ya pavimentadas y contaban con un sistema de limpieza periódico, aunque no público.

Llama la atención el hecho de que muchas de las calles situadas en la zona norte del plano hayan sobrevivido al paso de los años con sus denominaciones originales, incluidas aquellas de menor longitud como Gold, Cliff, Ann y Frankfort (rotulada erróneamente Frankford). Durante la American Revolution, desaparecieron todos los nombres que, como George Street, hacían referencia a la monarquía británica.

High Road to Boston y Cherry Street se extendían hacia el norte. Cherry Street hasta aproximadamente la altura del actual puente de Manhattan..

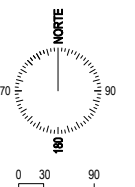
The Lyne-Bradford Plan pone de manifiesto el primer intento de educación pública en Nueva York con la representación de las escuelas gratuitas holandesa e inglesa. La posición de cada una de ellas, frente a las iglesias holandesa e inglesa respectivamente, evidencia su vinculación inicial con las comunidades religiosas. En cualquier caso, es necesario aclarar que la localización de las escuelas es un añadido posterior a la obra de James Lyne, puesto que su construcción no tuvo lugar hasta 1748 (prácticamente dos décadas después de la representada por Lyne en su obra).



- 01 KING'S CHAPEL (1694)
- 02 JEWS SYNAGOGUE (1730)
- 03 OLD DUTCH CHURCH (1692)
- 04 LUTHERAN CHURCH
- 05 TRINITY CHURCH (1696)
- 06 PRESBYTERIAN MEETING HOUSE (1719)
- 07 FRENCH CHURCH (1704)
- 08 NEW DUTCH CHURCH (1719)
- 09 QUAKER MEETING HOUSE (1703)
- 10 BAPTIST MEETING HOUSE (1724)
- 11 EXCHANGE (1670)
- 12 FISH MARKET
- 13 OLD SLIP MARKET (1701)
- 14 MEAL MARKET
- 15 FLY MARKET (1706)
- 16 CASA DEL GOBERNADOR
- 17 ADUANA
- 18 CASA DEL PESO O ALMOTACÉN
- 19 CITY HALL (Sede del Consejo)
- 20 BAYARD'S SUGAR HOUSE (azucarera)
- 21 ESCUELA PÚBLICA HOLANDESA
- 22 ESCUELA PÚBLICA INGLESA

SUPERFICIE TOTAL DE LA CIUDAD: 65,7 Ha.
 SUPERFICIE EDIFICADA INTRAMUROS: 8,7 Ha.
 POBLACIÓN: aprox. 10.000 hab.

- MERCADO
- EDIFICIO RELIGIOSO
- EDIFICIO SINGULAR
- EDIFICIO DOCENTE
- EDIFICIO INDUSTRIAL



LA CARTOGRAFÍA DE NUEVA YORK DURANTE LOS CONFLICTOS CON INGLATERRA (1765-1783)

Los acontecimientos políticos y militares que en las décadas finales del siglo XVIII llevarían finalmente, tras una cruenta guerra, a la independencia de los Estados Unidos no podían dejar de tener una influencia determinante sobre el desarrollo de la imagen cartográfica de la ciudad y su territorio, aunque sólo fuese por las necesidades militares. Entramos así en un periodo breve pero de gran intensidad, en el cual la cartografía de la urbe no sólo experimentará un desarrollo cuantitativo sino que, más concretamente, se aplicará a la realización de un retrato topográfico determinado por las exigencias específicas de exactitud representativa inherentes a toda cartografía de finalidad, directa o indirectamente, militar.

Los mapas de Nueva York en la Revolución Americana

El *Plano de la ciudad de Nueva York y sus inmediaciones* (1766) fue encargado por el General Thomas Gage, “Comandante en Jefe de las Fuerzas de su Majestad en Norteamérica y Coronel del 22º Regimiento de Infantería”, a quien el plano está dedicado⁴⁰⁹.

El título original completo de este mapa es: *A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich, on the North or Hudsons River, and to Crown Point, on the East or Sound River, Shewing the Several Streets, Publick Buildings, Docks, Fort & Battery, with the true Form & Course of the Commanding Grounds, with and without the Town. Survey'd in the winter, 1766*⁴¹⁰. Debemos abrir aquí un paréntesis para hacer alusión a dos topónimos que aparecen en este título y que no se han empleado hasta ahora en nuestro texto. El primero de ellos es Crown Point, que durante los años de la ocupación británica fue el nombre del actual Corlear's Hook; y el segundo es Sound River, empleado como topónimo alternativo para el East River, debido a su nacimiento en el estuario del Océano Atlántico comprendido entre Connecticut y Long Island cuyo nombre es Long Island Sound.

El encargo fue realizado el 16 de diciembre de 1765 al capitán John Montresor, según figura en el diario de éste:

“1765, Dec. 16th... The Commander in Chief requested of me to Sketch him a Plan of this Place on a large Scale with its environs and adjacent country together with its harbour, but particularly to shew the ground to the North and North East of the Town & c.”⁴¹¹

409 La dedicatoria, recogida en una amplia cartela de bordes sinuosos y ornamentales (de inspiración vegetal) que ocupa el centro de la banda superior del grabado, reza originalmente: *To the Honble. Thos. Gage. Esqr. Major General and Commander in Chief of his Majesty's Forces in North America, and Colonel of the 22d Regiment of Foot.*

410 Traducción de la autora: “Plano de la Ciudad de Nueva York y sus inmediaciones hasta Greenwich, en el North o Hudson River, y hasta Crown Point, en el East o Sound River, mostrando diversas calles, edificios públicos, muelles, fuerte y batería, con la verdadera forma y curso de las tierras comandadas, con y sin la ciudad. Medido en el invierno de 1766”.

411 Traducción de la autora: “1765, Dic. 16... El Comandante en Jefe me solicitó que le dibuje un plano de este lugar a gran escala con sus inmediaciones y el campo adyacente junto con su puerto, pero en particular que muestre las tierras al norte y noreste de la ciudad” (Giedion D. Skull (ed.), *The Montresor Journals*, New York, Collections of the New York Historical Society for 1881, 1882, p. 342).

Jonh Montresor fue uno de los ingenieros militares más activos del ejército británico durante la Guerra franco-india y los años inmediatamente posteriores⁴¹². Trabajó en la construcción de diferentes cuarteles y fortificaciones en Nueva York, Boston y Filadelfia y, a raíz de su nombramiento como ingeniero jefe en 1775, se encargó de otros importantes proyectos cartográficos, como un estudio de la ciudad de Filadelfia y sus inmediaciones (1777)⁴¹³ o un mapa de la provincia de Nueva York, sobre el que se volverá más adelante.



Figura 2.048: John Singleton Copley: *A portrait of John Montresor*, c. 1771.

John Singleton Copley, famoso por sus pinturas de los grandes personajes de la Norteamérica británica⁴¹⁴, le retrató en 1771 vestido de uniforme y sosteniendo en sus manos una copia de un manual de la época titulado *The field engineer (El ingeniero de campo)*⁴¹⁵, lo que de alguna manera fue una demostración de su estatus y un reconocimiento a su buena labor

412 John Montresor (1736-1799) era hijo del ingeniero militar británico James G. Montresor y de su primera mujer. Nació en Gibraltar y pasó su infancia en esta ciudad y, presumiblemente, también en Menorca donde su padre estuvo destinado. Precisamente, como ya enunciara Joan E. Vilardell en su Tesis Doctoral titulada *La fundación de Georgetown (1771). Patrick MacKellar y el urbanismo militar británico* y leída en 2003 en la Universidad Politécnica de Cataluña, los trabajos de fortificación de estas dos ciudades, Gibraltar y Menorca, sirvieron para la formación de los primeros ingenieros militares ingleses, no tan hábiles en estas tareas como otros europeos.

413 *A drawn survey of the city of Philadelphia and its environs, four small sheets, 1777.*

414 John Singleton Copley (1738-1815) está reconocido como el artista más importante de la Norteamérica colonial gracias a sus fabulosos retratos de estilo inglés. Sus pinturas de la élite comerciante del siglo XVIII en Boston y Nueva York, en las cuales el atuendo que porta el personaje y los objetos que lo rodean desvelan al observador importantes detalles de su biografía, son la mejor descripción pictórica de esta emergente clase social. En 1774 abandonó definitivamente su América natal para asentarse en Londres. Allí desarrolló sobre todo su faceta como pintor de escenas históricas y fue elegido miembro de la Royal Academy. Sobre la figura de John Singleton Copley, vid. Jules D. Prown, *John Singleton Copley*, Cambridge, Harvard University Press, 1966; Carrie Rebora et al. *John Singleton Copley in America*, New York: The Metropolitan Museum of Art, 1995.

415 Louis-André de La Mamie Clairac, *The field engineer*, translated from the French by Captain Charles Vallancey, 1st Ed. in Frech, 1757, Dublin, printed for John Smith, 1758.

como ingeniero del ejército⁴¹⁶.

El encargo del plano de la colonia y de su entorno más inmediato vino motivado por el deseo del General Gage de contar con un instrumento de control territorial en el momento en el que la ciudad se encontraba sumida en los disturbios provocados por la imposición, desde el Parlamento inglés, de la *Stamp Act* (1765)⁴¹⁷. En realidad las fricciones entre Inglaterra y sus colonias norteamericanas, especialmente en el caso de Nueva York, venían de más atrás: desde la implantación de otras normas como, por ejemplo, las llamadas *Navigation Acts*⁴¹⁸. Cuando concluyó la Guerra de los siete años en 1763 (cuya mayor consecuencia, en lo que a la ocupación del territorio americano se refiere, fue la conquista inglesa de los dominios franceses en Canadá y de los españoles en Florida) Inglaterra intentó una férrea revisión de su política con el objetivo de buscar los dispositivos legales que permitieran, a costa de los ciudadanos de las prósperas colonias americanas, aumentar los ingresos para la Corona y contrarrestar la deuda contraída por la guerra. Entre las nuevas medidas, además de la *Quartering Act* (1766)⁴¹⁹, se encontraba la anteriormente mencionada *Stamp Act* (*Ley del Timbre o del Sello*), que obligaba al uso de un papel sellado y producido en Londres en todos los documentos legales y en muchos otros materiales impresos como periódicos o revistas. Debemos señalar que, aunque esta ley fue impuesta con una intención recaudatoria, tuvo una adicional consecuencia de carácter censorador, pues acabó con muchas publicaciones periódicas que no pudieron asumir este coste económico. Nueva York volvió a ser, también en este caso, una de las ciudades más perjudicadas por la nueva norma, debido al elevado número de mercaderes y abogados que se afincaban en ella y que debían hacer uso del sello.

Todas estas imposiciones generaron un ambiente hostil en las trece colonias norteamericanas y, concretamente en Nueva York, los llamados Hijos de la Libertad (una agrupación de patriotas americanos) comenzaron una serie de manifestaciones y protestas que a menudo se tornaban violentas y destructivas. Suponemos que el General Gage, temeroso ante la posibilidad de una

416 Sobre la figura de John Montresor, *vid.* R. Arthur Bowler, "Montresor, John," in *Dictionary of Canadian Biography*, vol. 4, University of Toronto/Université Laval, 2003; John C. Webster, "Life of John Montresor," *Transactions of the Royal Society of Canada*, sec. II, ser. III, XXII, 1928, pp. 1–31. John Montresor ganó cierta popularidad por una circunstancia ajena a su carrera militar. Se cree que fue la figura que inspiró, al menos en parte, a Susanna H. Rowson (prima del propio Montresor) para la creación de John Montraville, uno de los personajes principales de su popular novela *Charlotte Temple*. Esta novela, que se publicó por primera vez en Inglaterra en el año 1791 con el título *Charlotte, a tale of truth* (*Charlotte, un relato de la verdad*), se convirtió en todo un *best seller* en América con su edición de 1794.

417 Sobre la Revolución Americana existen innumerables obras bibliográficas, a continuación se citan algunos ejemplos que tratan la temática ciñéndose al ámbito de Nueva York: Alexander C. Flick (ed.), *The American Revolution in New York: its political, social and economic significance*, Port Washington, I.J. Friedman, 1967; Larry L. Gerlach, *The American Revolution: New York as a case study*, Belmont, Wadsworth Pub. Co., 1972; Joseph S. Tiedemann and Eugene R. Fingerhut (ed.), *The other New York: the American Revolution beyond New York City, 1763-1787*, Albany, State University of New York Press, 2005.

418 Las *Navigation Acts* (*Leyes de Navegación*) fueron una serie de leyes impuestas en 1651 por Inglaterra a sus colonias; entre ellas una que impedía el uso de barcos extranjeros (no ingleses) en los intercambios comerciales. Esta medida afectaba particularmente a la creciente economía neoyorquina, que veía peligrar sus extendidas relaciones comerciales internacionales.

419 La *Quartering Act* (*Ley de Alojamiento*) obligaba a los colonos a alimentar y a alojar en sus hogares a los soldados que llegaban desde Inglaterra, pues supuestamente los directos beneficiarios de la presencia militar eran los propios colonos que tenían así garantizada su seguridad. Esta medida también afectaba de manera especial a los ciudadanos de Nueva York, puesto que la ciudad se había convertido en el centro de mando de las fuerzas británicas y el número de soldados era muy elevado.

gran revuelta que terminara de sumir a la ciudad en el caos, encargó al capitán Montresor que produjera un plano apropiado (en sus instrucciones, como ya se ha visto, el general apuntaba directamente a la escala y al ámbito territorial que debía tener la representación) a fin de ampliar su conocimiento sobre la región y planear posibles estrategias de control y orden.

A esto siguió, en 1691, la fundación del Cuerpo de Ingenieros Militares –que se encargaba de la fortificación de las defensas–, y en 1726, la formación del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos Militares, un cuerpo aparte del de ingenieros ordinarios que, como ya es sabido, se dedicaba específicamente a confeccionar levantamientos topográficos, mapas y planos de todo tipo⁴²⁰. Así, en la segunda mitad del siglo XVIII, el nivel de exactitud y las posibilidades de utilización de la cartografía se elevaron considerablemente⁴²¹.

En el caso de Inglaterra, sus avances en la topografía geodésica coincidieron con la expansión de su imperio colonial: a medida que aumentaban sus territorios de ultramar crecía también su demanda de representaciones cartográficas rigurosas que serían empleadas como instrumentos de administración y de defensa. En esta evolución de los mapas jugaron un papel importante los topógrafos militares adiestrados en Inglaterra cuya misión consistía en el cuidado de las fortificaciones, pues tal misión implicaba obligatoriamente la elaboración de mapas y planos de sus lugares de destino. Así fue como Norteamérica se convirtió en un campo de experimentación cartográfica donde los topógrafos ingleses llevaron a cabo “encomiables trabajos con los que proporcionaron las primeras mediciones topográficas adecuadas y abrieron el camino a los adelantos que vinieron después”⁴²².

El periodo comprendido entre el final de la llamada Guerra franco-india y el comienzo de la Guerra de la Independencia Americana (es decir, entre 1763 y 1775) fue el más fértil para la cartografía inglesa en Norteamérica. Los británicos fueron conscientes de la importancia de los cursos de agua en la conformación de la geografía y en el trascurso de la historia de Nueva York, por eso sus ingenieros militares dirigieron su atención principalmente hacia el paisaje en el que acabarían basando todas sus estrategias posteriores: el corredor que componen de norte a sur el río Richelieu, los lagos Champlain y George y el curso del río Hudson hasta su

420 Es necesario recordar aquí que el mismo año en que se creó la Academia de las Ciencias en París (organismo encargado de la supervisión de todos los trabajos cartográficos de Francia) se fundó el Cuerpo de Ingenieros Geógrafos. Francia se convirtió entonces en uno de los más importantes centros de producción cartográfica y en el primer país en impulsar un levantamiento topográfico de su territorio, aunque dicho levantamiento no llegara hasta 1793. Estimulada por el trabajo de sus contemporáneos franceses, España fundó el Real Cuerpo de Ingenieros Militares en 1710. La reacción de Inglaterra, en cambio, fue bastante más tardía y los ingenieros y artilleros británicos compartieron cuerpo militar hasta la creación definitiva del Corps of Royal Engineers en 1787. Sobre las labores cartográficas de estos ingenieros militares británicos en Norteamérica, *vid.* Douglas W. Marshall, “The British Engineers in America: 1755-1783”, *Journal of the Society for Army Historical Research*, 51, 1973, pp. 155-63; R. A. Bowler, *Logistics and the failure of the British army in America, 1775-1783*, Princeton, Princeton University Press, 1975, pp. 175-178; William P. Cumming, *British maps of colonial America*, Chicago, University of Chicago Press, 1974.

421 La prueba del conocimiento alcanzado en esta época es la obra de Jean H. Lambert *Anmerkungen und Zusätze zur Entwerfung der Land- und Himmelscharten*, publicada en 1772. En ella se enunciaban principios esenciales de la representación cartográfica como no deformar el territorio (respetando las dimensiones relativas), conservar la escala de distancias, conservar las alineaciones y permitir el cálculo de las coordenadas.

422 Gerald R. Crone, *Historia de los mapas*, Madrid, F.C.E de España, 1998, p. 208.

desembocadura; es decir, la alternativa ruta fluvial para el movimiento de las tropas entre Nueva York y Quebec.

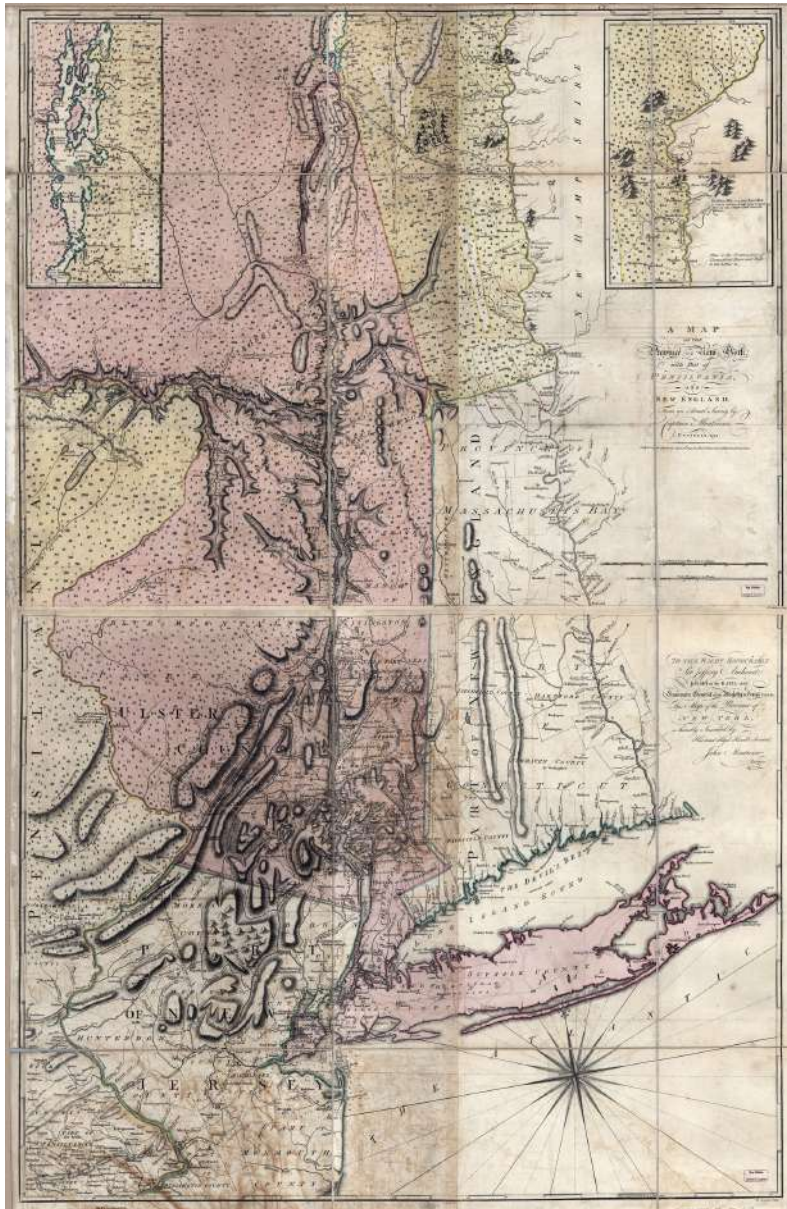


Figura 2.049: John Montresor, *A MAP OF THE Province OF New York, with Part of PENSILVANIA AND NEW ENGLAND, From an Actual Survey by Captain Montresor, ENGINEER, 1775*, editado por Andrew Dury en Londres en 1775.

Al grupo de representaciones centradas en esta ruta de importancia militar pertenece el plano de la provincia de Nueva York elaborado por John Montresor⁴²³. Su título es *A MAP OF THE Province OF New York, with Part of PENSILVANIA AND NEW ENGLAND, From an Actual Survey by Captain Montresor, ENGINEER, 1775* y está compuesto, en su versión original, por cuatro hojas a una escala aproximada de 1:320.000. En él se observa una franja amplia del referido recorrido y, en consecuencia, la provincia de Nueva York al completo y parte de las de Nueva Jersey, Pensilvania, Connecticut, Massachusetts y Vermont. Además, en los ángulos superiores de la lámina se incluyeron dos ventanas independientes con la continuación del Lago Champlain y del río Connecticut que quedaba fuera del ámbito representado.



Figura 2.050: Detalles de *A MAP OF THE Province OF New York, with Part of PENSILVANIA AND NEW ENGLAND,...* (figura 2.049).

De acuerdo con su finalidad, el documento informa acerca de todas las características del territorio que podían afectar a la movilidad de las tropas. La red de caminos, los cursos de los ríos y arroyos así como los lagos se representan con detalle. Igualmente se indica la localización de fortalezas y pequeñas ciudades en el entorno más próximo de los ríos Hudson, Mohawk y Delaware (sirvan como ejemplo: Fort Hamilton, Fort Hardy, Fort Millar o Fort William Henry). También se delinearon los límites administrativos y se emplearon sombreados de color para la distinción de cada una de las provincias (posteriormente, estados). Pero la característica más notable del plano es la cuidada representación de la topografía mediante el uso de rayados y

423 David Y. Allen (2011, p. 166) señala que se trata de un hecho demostrado que Montresor no participó directamente en la toma de datos para el levantamiento de este mapa y que su trabajo consistió básicamente en recopilar en una única representación diferentes estudios cartográficos inéditos realizados por otros militares.

sombreados que, dentro de las limitaciones que dicho método supone, fue una representación inusualmente precisa para su tiempo.

Éste fue también un periodo de colaboración entre topógrafos militares y navales⁴²⁴; tanto fue así que cuando Montresor cartografió la ciudad decidió incluir en su trabajo un estudio (esquemático aunque bastante expresivo y útil a nivel práctico) de todo el puerto natural de Nueva York y su acceso desde el Atlántico. Aproximadamente la mitad del cuarto superior izquierdo de la lámina está ocupada por una ventana que tiene por título *A CHART of the Entrance to NEW YORK from Sandy Hook, showing the properest Channel for sailing with y^e Banks and Depths of Water*⁴²⁵. El magnífico y bello puerto natural se había convertido en una seña de identidad de la ciudad, pues formaba parte inseparable de cualquier ámbito de su vida práctica incluyendo, como había sido siempre, el de su carácter militar.

La pequeña carta de navegación dibuja, a una escala aproximada de 1:130.000, el territorio que se extiende entre Shrewsbury River (un regato situado en el centro del estado de Nueva Jersey, convertido hoy en un popular sitio de recreo por el puerto deportivo instalado en su estuario) y la actual Roosevelt Island (contorneada pero sin nombre).

Esta isla que hoy conocemos como Roosevelt Island, localizada entre Manhattan y Queens en aguas del East River, ha recibido diferentes topónimos a lo largo de su historia. Durante la colonización holandesa fue Vercken's Island, al tomar el nombre del primer granjero allí instalado, y como tal aparece rotulada en la versión del Manatus Map (1665-1670) encontrada en Florencia (en la versión conservada en Washington D.C, aunque sobre el dibujo la isla es señalada con la letra "E", dicha referencia no aparece luego recogida en la leyenda). Cuando los ingleses se hicieron con Nueva York la isla tomó el nombre del que fuera su nuevo ocupante a partir de 1666, el Capitán John Manning; y aproximadamente veinte años después, cuando la isla fue heredada por el yerno de Manning, Robert Blackwell, comenzó a llamarse Blackwell's Island. Este nombre se incluyó por primera vez en una de las representaciones dibujadas por el lugarteniente Bernard Ratzer en torno a 1766, pues en los planos que fueron elaborados durante el siglo que separa el Manatus del Ratzer Map, el contorno insular figura siempre sin topónimo. En 1828 la Ciudad de Nueva York compró la isla a la familia Blackwell para instalar en ella varios hospitales como el Penitentiary Hospital, el Lunatic Asylum (al que pertenecía la torre rehabilitada en 2006 como edificio de viviendas y que se conoce como The Octagon) o el City Hospital, así como una prisión, una capilla y un faro en el extremo norte de la isla. El nombre de Balckwell se mantuvo durante el resto del siglo XIX y parte del XX hasta su sustitución en 1921 por el de Walfare Island, después de que el City Hospital fuera igualmente renombrado. La denominación Roosevelt Island, en honor al trigésimo segundo presidente de

424 Una de las mayores contribuciones de los ingleses a las Ciencias en la época de la Ilustración fue la construcción de diversos instrumentos geodésicos o de navegación, como el primer cronómetro preciso (en 1728), para calcular longitudes, la máquina de graduar (en 1763), para resolver la división exacta de un círculo de bronce, y la construcción del primer teodolito (en 1787), que fue empleado en la primera triangulación precisa del país.

425 Traducción de la autora: *Una carta de la entrada a Nueva York desde Sandy Hook, mostrando el canal apropiado para navegar con los bancos y las profundidades del agua.*

los EE.UU, es la oficial desde 1971.



Figura 2.051: Detalle de A CHART of the Entrance to NEW YORK from Sandy Hook, showing the properest Channel for sailing with y^e Banks and Depths of Water incluido en A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich, on the North or Hudsons River, [...] Survey'd in the Winter, 1775, editado a color por A. Dury e incluido en la obra William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777 (figura 2.053).

Además de las masas de tierra perfiladas con gruesas líneas serradas que aportan volumen al dibujo, se representaron haciendo uso de sombreados y líneas de puntos los bancos de arena que convertían el acceso marítimo en una ruta especialmente complicada. El banco más cercano a Manhattan, situado al suroeste con respecto a ella, es nombrado como Oyster Bank (dado que se trataba de la mejor fuente de ostras de todo el puerto) y se esquematiza como

una bolsa que recoge las actuales Ellis Island (aquí con dos nombres: *Brown's* y *Oyster*)⁴²⁶ y Liberty Island (también con dos rótulos: *Kennedy's* y *Corporation*)⁴²⁷. Junto a esta última, un texto advierte: "an Island of Rocks not seen at High water"⁴²⁸.

La rotulación hace destacar cuatro puntos clave en la geografía portuaria neoyorquina: la península de Sandy Hook (en cuyo extremo se dibuja y se anuncia un faro), la de Coney Island (escrita en su forma inglesa actual, ya en 1766), la también península de Red Hook y Governors Island. Curiosamente, el propio dibujo destaca la posición de estos cuatro enclaves alineados entre sí y con el extremo meridional de Manhattan, pues aparecen cosidos por el eje norte-sur de la rosa de los vientos que se ubica en el interior del recuadro. Respecto a los medios gráficos del mapa que contribuyen a la orientación del usuario, la cadena de bajas colinas conocida como Navesink Highlands (situada a lo largo de la costa sur de Rariton Bay) es representada empleando el vistoso recurso cartográfico de los perfiles abatidos, para servir como referencia para las tropas de marina cuando se acercaran desde el Atlántico; mientras, el resto de superficies de tierra figuran como manchas planas. También era muy útil la determinación de las profundidades del itinerario de navegación desde Sandy Hook hasta el asentamiento de Hoboken, por el lado del Hudson River, y hasta Bushwick, por el del East River.

Hay que decir que la legibilidad de la imagen aumentó considerablemente con la introducción del color en la versión editada por A. Dury, donde las masas de tierra pertenecientes a la provincia de Nueva York tienen color rosa, las de la provincia de Nueva Jersey son verdes y los sombreados de los bancos de arena tienen tono beige.

Debido al ambiente hostil que respiraba la ciudad desde la imposición de las nuevas leyes británicas y dado el carácter militar de la misión, Montresor tuvo que trabajar en su plano de forma apresurada y en secreto. Apenas dos meses después del encargo (el día 8 de febrero de 1766, según anotó en su diario) el ingeniero había finalizado la toma de datos y a partir de entonces, y hasta que regresara a Londres en octubre de ese mismo año, se dedicó a preparar la versión manuscrita que entregaría al General Gage. El original entregado, de 910 x 610 mm (3 x 2 pies), sobrevive expuesto en Firlie Place, la villa solariega construida en el siglo XV por la familia Gage en East Sussex (Reino Unido). En Londres, Peter Andrews realizó en la tienda de La Rocque la primera versión grabada del plano; versión de la que Montresor recibió, al

426 Hasta que recibiera definitivamente el nombre de Ellis Island durante la Guerra de la Independencia Americana, esta isla ha sido llamada Kioshk (por los indígenas), Oyster, Dyre's, Bucking's and Anderson's Island. Algunos de estos nombres han quedado registrados cartográficamente.

427 Los indios locales llamaron a esta isla *Minnissais*. Bajo la bandera holandesa fue *Bedloo's Island* porque pertenecía al comerciante de origen francés Isaack Bedloo. A mediados del siglo XVIII la isla fue adquirida por el concejal de la ciudad de Nueva York Archibald Kennedy, quien una década después, en torno a 1759, la vendió a la Corporación de la ciudad para que ésta levantara una estación de cuarentena (entonces la viruela estaba causando estragos en ciudades como Filadelfia). En la fecha en la que John Montresor elaboró su plano (1766), ambas denominaciones (*Kennedy's* y *Corporation*) estaban por tanto en uso. Al inicio de la Guerra de la Independencia Americana comenzó a llamarse *Bedlow's Island*, forma inglesa del nombre holandés del propietario original, y más tarde, *Bedloe's Island*, un giro ortográfico sin más fundamento histórico. En 1956 el Congreso de los EE.UU la renombró por última vez como *Liberty Island*.

428 Traducción de la autora: "una isla de rocas no visible con la marea alta".

menos, dos pruebas en mayo de 1767 (según dejó constancia en su diario)⁴²⁹. Una de estas pruebas se conserva hoy en la Stokes Collection de la New York Public Library.



Figura 2.052: John Montresor, *A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich, on the North or Hudsons River, [...] Survey'd in the Winter, 1766*. Versión de prueba grabada por Peter Andrews y recibida por John Montresor en 1767 para ser revisada antes de la impresión de las copias definitivas.

Paradójicamente, el plano que Montresor realizó en secreto como una cuestión de Estado tuvo una versión comercial incluso en el mismo año de 1767. Esta cuidada y hermosa versión está decorada con un borde con motivos vegetales, dos pomposas cartelas, una para el título y la otra para la dedicatoria al General Gage, y una breve descripción que alude a los orígenes y a la localización de la ciudad así como a numerosas cuestiones que afectaban al diseño, al funcionamiento y al estado de conservación del ahora llamado Fort George⁴³⁰. En el texto Montresor critica duramente y con un vocabulario propio de la jerga militar la vulnerabilidad

429 "1767, May. 2nd... Got 2 of my plans of New York and Environs with the Hook and Channel from the engravers being just finished [...] upon the Examination of it found Thirty one Erratas" [Traducción de la autora: "Conseguí 2 de mis planos de Nueva York y sus inmediaciones con el cabo y el canal de los grabadores recién terminado [...] en el examen de la misma encontré treinta y una erratas"] (Giedion D. Skull (ed.), *The Montresor Journals*, New York, Collections of the New York Historical Society for 1881, 1882, p. 392).

430 El primitivo Fort Amsterdam pasó a llamarse Fort James durante los primeros años de ocupación británica y tomó el nombre de Fort George en 1714, cuando Jorge I subió al trono de Gran Bretaña.

de una fortaleza pequeña, varias veces reconstruida, de pésima calidad defensiva y con escasos recursos armamentísticos:

“Novum Eboracum, a City in the Province of that Name, formerly New Amsterdam, and the Country New Netherland, or Nova Belgia from having been first settled by the Dutch, though first discovered by Hen. Hudson, an Englishman commissioned by King James, and employed by the E. India Company, for finding a Passage through N. America to China, in 1608, who sold his Discovery to them. This its Metropolis is situated in 40.Deg.42.Min.40.Sec.N.Lat. and on the South West end of an Island, of the same Name, 14 Miles in length, and about one Mile wide, which comprehends the Liberties of Charter of the City, and was call'd by its original Natives the Savages, Manhattans Island. the City is Constructed at the confluence of the North or Hudson's River, leading to Albany, and the East or Sound, which divides Nassau now Long Island (and by the Natives Meitowacks) from the Main, and the direct Navigation for small Vessells to the Eastern Provinces; it's about thirty Miles from Sandy Hook, the entrance from the Ocean, so through a winding course call'd the East and West Banks, to the Narrows one Mile across, being formd by Long and Staaten Island, both in this Province, on the S. West end of the City. stands a Fort of Stone, where the Governor resides, constructed by the Dutch in 1615, call'd Fort Amsterdam, now Fort George, which has often been repair'd the whole en Barbette & whose Exterior Line is 330.Feet, its Flanks which are very Insignificant, are nearly at Right Angles: it contains Barracks for 200 Men& constructed originally for two of the four New York, Independent Companies (who paid by the Crown) it has two Powder Magazs. but damp, &no other Casemates, & badly supplied with water: in its N.East Front towards the Town is situated a Ravelin or Couvert-Port en-Barbette, that rather obstructs its Defences, which are of themselves but bad. this Front is Command. By a Piece of Ground Equal to it at the end of ye Bowling Green its Original Parade & formerly in the Jurisdiction of the Fort; this height is 530.feet from it & where its Principal Streets commences called the Broad way; this Fort is constructed on a Small Nole, just sufficient for the work, which has two fronts to the Town & two to ye Water, one facing the East and one the North Rivers, ye Battery which carries a respectfull appearance with it (at a distance) is in a very ruinous situation, & was constructed at an Enormous Expence, & seems to have been intended for Profit & Form then Defence, it being entirely exposed to a fire in reverse, & Enfilade; it consists of 91. Embrasures, in which are 71. Pieces of Cannon mounted”⁴³¹.

431 Traducción de la autora: “Nueva York, una ciudad en la provincia homónima; anteriormente Nueva Ámsterdam en Nuevos Países Bajos o Nueva Bélgica, por haber sido colonizada primero por los holandeses; aunque fue descubierta por Henry Hudson, un inglés comisionado por el Rey Jacobo y contratado por la Compañía de las Indias Orientales para encontrar un pasaje a China a través de América del Norte en 1608, quien finalmente vendió su descubrimiento a los holandeses. Esta metrópolis está situada a 40°42'4" Lat. N., en el extremo suroeste de la isla homónima. La isla tiene 14 millas de largo y alrededor de 1 milla de ancho según se recoge en la Carta de Libertades de la Ciudad y fue llamada por los Salvajes, sus originales nativos, Isla de Manhattan. La ciudad está construida en la confluencia del North o Hudson River, que lleva a Albany, con el East o Sound River, que separa Nassau o Long Island (llamada por los nativos Meitowacks) de la isla principal y que conduce a las pequeñas embarcaciones hacia las provincias orientales. Está a unas treinta millas de Sandy Hook, la entrada desde el océano, y se accede a través de un curso sinuoso llamado East and West Banks, en dirección al estrecho llamado the Narrows, de una milla de ancho y formado entre Long y Staaten Island (islas que también pertenecen a esta provincia). En el extremo suroeste de la ciudad se encuentra una fortaleza de piedra, donde reside el gobernador, construida

Casi una década después de esta primera versión comercial de *The Montresor's Plan*, el editor inglés Andrew Dury publicó una hermosa réplica a color en la que, por cuestiones de *marketing*, introdujo dos cambios (ambos localizados en la cartela): su impronta y la fecha de elaboración del plano. Así, en el título se sustituyó el año 1766 por 1775 (la fecha de publicación), haciendo creer que se trataba de un estudio reciente de la ciudad. Dos años más tarde, la versión de Dury sería también incluida en la obra del cartógrafo y editor William Faden titulada *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*⁴³², una importante publicación sobre la cartografía militar británica que se confeccionó durante los primeros años de la Revolución de las Trece Colonias.

El plano de Montresor tuvo incluso una edición francesa en 1777 a cargo de Georges L. Le Rouge. Al parecer era una práctica habitual que los mapas elaborados en América por los ingenieros ingleses fueran comercializados; con lo cual, al estallar la guerra, muchos de estos mapas acabaron en manos de los revolucionarios americanos probablemente suministrados por los franceses, quienes eran sus aliados en este conflicto.

Pero no hay que olvidar que, aun existiendo varias ediciones comerciales, *El plano de la ciudad de Nueva York y sus inmediaciones, etc.* no dejaba de ser un plano para uso militar y esta finalidad, como no podía ser de otra manera, determinó la forma y el contenido de la representación. Como cuestiones instrumentales, además de esa ventana con un pequeño estudio del puerto de Nueva York (de la que ya se ha hablado anteriormente), se incluyeron una rosa de los vientos de ocho puntas, con indicación del norte magnético y del norte geográfico (como era habitual en los mapas topográficos, aunque éste no podamos calificarlo propiamente como tal⁴³³) y cuatro escalas gráficas diferentes que permitían hacer mediciones en pies, en yardas, en millas y en estadios.

En lo que se refiere al dibujo propiamente dicho, se trata del primer plano en proporcionar, a la vez, una planta de la ciudad de Nueva York y una visión detallada del territorio de Manhattan que la rodea. Esto supone toda una novedad no sólo a nivel cartográfico sino a nivel urbanístico, porque de alguna manera la imagen mostraba cómo la ciudad había crecido

por los holandeses en 1615, llamada entonces Fort Amsterdam y ahora Fort George y que a menudo ha sido reparada y fortificada a barbata. Su lado exterior es de 330 pies (100m aprox.), sus insignificantes flancos están casi en ángulo recto, contiene barracones para 200 hombres que fueron construidos originalmente para dos de las cuatro Compañías Independientes de Nueva York (quienes pagaron por la Corona). Tiene dos almacenes de pólvora húmeda y ninguna casamata. Tiene mal suministro de agua. En su frente noreste, hacia la ciudad, está situado un revellín a barbata que obstruye unas defensas que son malas de por sí. Este frente es precedido por una explanada de su mismo tamaño, al final de Bowling Green y que anteriormente era Jurisdicción de la Fortaleza. Su altura es de 530 pies (161m aprox.) donde comienza su calle principal llamada Broad way. Este fuerte está construido sobre un pequeño promontorio, que apenas funciona y que tiene dos frentes a la ciudad y otros dos al agua, uno encarando el East River y el otro el North River. La batería, que tiene un aspecto respetable en la distancia, está en una situación muy ruinosa; fue construida con un coste enorme y parece haber sido concebida para lucrarse y no para dar defensa, pues está completamente expuesta al fuego enemigo. Consta de 91 troneras en las cuales hay 71 cañones montados" (los signos de puntuación y la estructura de las frases se han modificado para facilitar su comprensión al lector actual).

432 William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777.

433 Para ser un mapa topográfico su levantamiento tendría que haberse apoyado en una triangulación del territorio. Montresor no escribió nada en su diario acerca de ninguna triangulación o del uso de instrumentos de medición como el teodolito.

hasta entonces y cómo podía crecer en el futuro mirando al entorno suburbano, aunque esto nada tuviera que ver con los objetivos militares de la imagen.



Figura 2.053: John Montresor, *A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich, on the North or Hudsons River, [...] Survey'd in the Winter, 1775.* Versión comercial a color editada por A. Dury e incluida en la obra William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777.

Como ya se ha puesto de manifiesto en reiteradas ocasiones a lo largo de este trabajo, la cartografía, lejos de ser inocua, participa del proceso de transformación de la ciudad y, en este caso, no podemos dejar de preguntarnos cuál pudo ser la influencia de esta imagen urbano-territorial más allá de su utilidad práctica. En este sentido imaginamos que el plano pudo ser un arma de doble filo, generando ideas que saldrían a la luz a la hora de plantear futuras líneas de crecimiento hacia el norte de la isla, pues podía provocar la repulsa hacia el modelo artificial de crecimiento que arrasaba con el paisaje natural, (el modelo seguido hasta entonces, a pesar de que la cuadrícula no había llegado aún), y a la vez la imagen podía interpretarse como la

entrega definitiva del territorio salvaje a la ciudad al dejar a la vista que el reto de “conquistar” toda Manhattan y convertirla rápidamente en un lugar urbanizado resultaba factible.

De hecho, el plano evidencia tres crecimientos del segundo tercio del siglo XVIII que presentan un trazado con una regularidad geométrica nunca vista en Nueva York, anticipando así la respuesta que a comienzos del siglo XIX iba a dar el planeamiento a las necesidades espaciales de una población cada vez mayor. El primero de estos desarrollos, y quizás el más evidente por su amplia extensión, es el situado en el West Ward, al oeste de la consolidada Broadway, en unos terrenos de la Trinity Church conocidos como King’s Farm (donde en el s. XX se levantaría el World Trade Center). El segundo crecimiento es un conjunto de manzanas, algo más pequeñas que las anteriores, distribuidas en calles paralelas y perpendiculares a la costa del East River entre los actuales puentes de Brooklyn y Manhattan, en unos terrenos que pertenecían a la acaudalada familia Rutgers. Por último, aunque sin llegar a ser un crecimiento consolidado, donde hoy se levantan la popular Little Italy y una parte del Lower East Side, una parrilla de paralelas y perpendiculares a *Bowry Lane* dibuja la reparcelación de unas tierras que eran propiedad de los Bayard y los DeLancey.

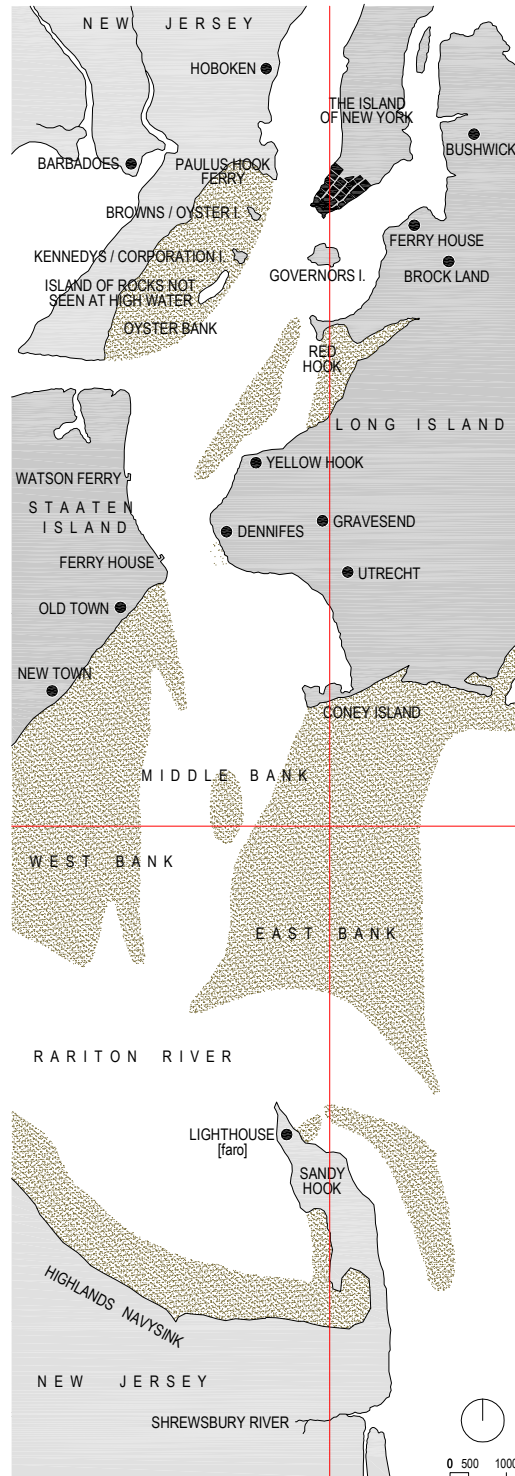
En una ciudad donde la actividad comercial prosperaba y donde la tierra era vista como un producto más (así había sido siempre en Nueva York, desde la llegada de los primeros colonos con la WIC), el crecimiento en retícula era claramente el más ventajoso para los propietarios de las tierras, pues una malla maximiza el número de lotes y de calles que es posible obtener de una porción de terreno. Así que estos son los primeros ensayos de un modelo de desarrollo sistemático que acabaría imponiéndose, pues el rendimiento económico de la tierra estaba por encima de cualquier otro condicionante natural ya sea una balsa de agua, un arroyo, la línea de costa o la topografía. El crecimiento reticular era sobre todo una forma sencilla, ordenada y rentable de dominar un territorio salvaje.

El plano deja ver una tendencia que se extendió primero hacia el norte de la isla y posteriormente, a medida que fue avanzando el siglo XX, hacia el extrarradio (buscando el contacto con la naturaleza). Se trata de la construcción de haciendas con pequeñas mansiones de estilo georgiano y jardines de trazado geométrico, tan sólo al alcance de las familias neoyorquinas más prósperas como los Walk, Rutgers, DeLancey, Bayard, Lispenard o Mortier, dedicadas a los negocios e inmensamente ricas a partir de la década de 1760, cuando percibieron económicamente los efectos positivos de la Guerra de los Siete Años (1756-1763) gracias al afianzamiento de Nueva York como gran puerto de Norteamérica.

A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich... o The Montresor's Plan (fecha representada: 1765-1766)

Figura 2.054: Reinterpretación cartográfica de la autora

A CHART of the Entrance to NEW YORK from Sandy Hook, showing the properest Channel for sailing with ye Banks and Depths of Wate



The Montresor's Plan es el primer plano en proporcionar, a la vez, una planta de la ciudad de Nueva York y una visión detallada de su entorno suburbano. A partir de entonces, la reiterada representación de este territorio significará su entrega definitiva a la ciudad.

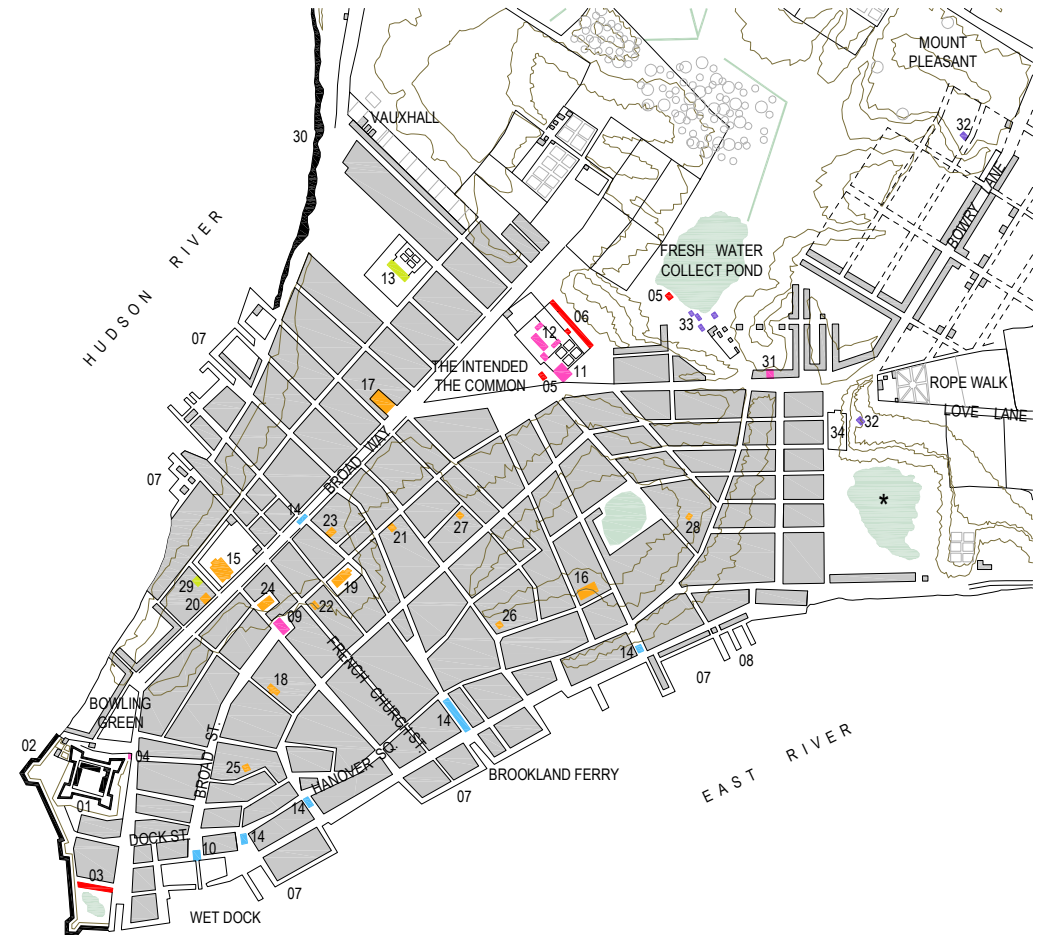
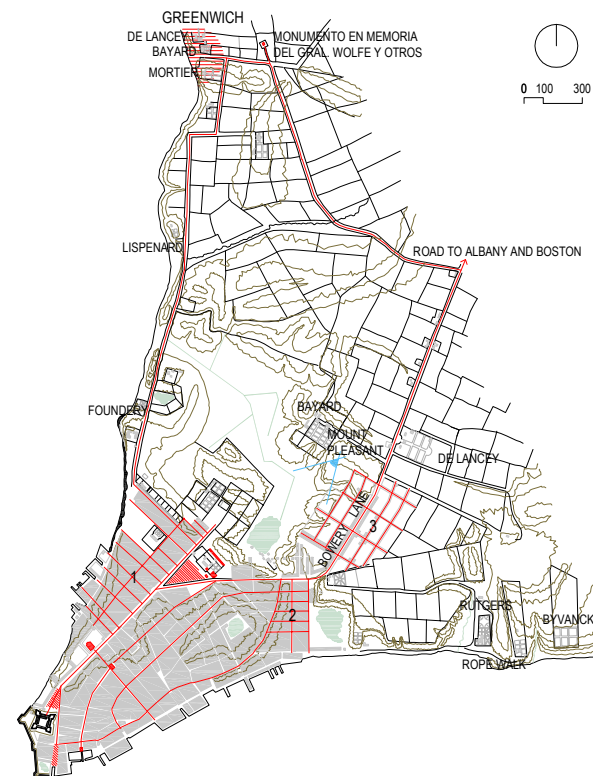
Se evidencian tres crecimientos que presentan un trazado con una regularidad geométrica inusitada en Nueva York, anticipando así la respuesta que el Plan de los Comisionados (1811) dará a las necesidades espaciales de una población en aumento:

1. Crecimiento en el West Ward, al oeste de una consolidada *Broad way*.
2. Crecimiento junto al East River.
3. Crecimiento en torno a *Bowry Lane*.

El crecimiento en retícula es sobre todo una forma sencilla, ordenada y rentable de dominar un territorio salvaje, por encima de cualquier condicionante natural (balsas de agua, arroyos, líneas de costa o topografía).

Los ejes principales del núcleo urbano tienen sentido longitudinal. Las vías transversales, de segundo orden, conectan estos ejes entre sí. Ninguna de ellas tiene un trazado continuo de este a oeste, es decir, desde la costa del East River a la del Hudson. Fort Geoge y The Common son dos polos gubernamentales y militares interconectados a través de Broadway, que ya se postula como arteria fundamental norte-sur de la ciudad.

Paralelamente, entre las familias neoyorquinas más prósperas se difunde el gusto por construir, en sus haciendas suburbanas, pequeñas mansiones de estilo georgiano con jardines de trazado geométrico. Esta tendencia se extiende en principio hacia el norte de la isla, pero a medida que la ciudad vaya avanzando, esta tipología de raíces anglosajonas alcanzará territorios más alejados.



SUPERFICIE TOTAL DE LA CIUDAD: 128,7 Ha.
POBLACIÓN: 18.000 hab.

- 01 FORT GEORGE
- 02 BATERÍA
- 03 HOSPITAL MILITAR
- 04 SECRETARIES OFFICE
- 05 POLVORÍN
- 06 BARRACONES
- 07 EMBARCADEROS
- 08 ASTILLERO
- 09 CITY HALL
- 10 EXCHANGE
- 11 CÁRCEL
- 12 HOSPICIO
- 13 KING'S COLLEGE
- 14 MERCADOS
- 15 TRINITY CHURCH
- 16 S. GEORGE CHAPEL
- 17 S. PAULS CHURCH
- 18 OLD DUTCH CHURCH
- 19 NEW DUTCH CHURCH
- 20 LUTHERAN CHURCH
- 21 CALVINISTS CHUCH
- 22 FRENCH PROTESTANT CHURCH
- 23 QUAKER MEETING HOUSE
- 24 PRESBYTERIAN MEETING HOUSE
- 25 JEWS SYNAGOGUE

* THIS OVERFLOW IS CONSTANTLY FILLING UP IN ORDER TO BUILD ON
[Esta marisma se está rellenando constantemente para construir sobre ella]

- DEFENSA
- EDIFICIO MILITAR
- EDIFICIO COMERCIAL
- EDIFICIO RELIGIOSO
- EDIFICIO SINGULAR
- EDIFICIO DOCENTE
- EDIFICIO INDUSTRIAL

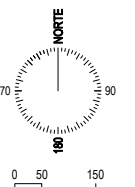




Figura 2.055: Vista de la Morris-Jumel Mansion (1765) también conocida como Mount Morris en Manhattan. Ubicada en la actual West 160th St. con Edgecombe Avenue, fue construida como vivienda de verano para la familia del oficial británico Roger Morris. Se trata de un ejemplo temprano del uso de las formas *palladianas* en Norteamérica, llegadas en el segundo tercio del s. XVIII a través de las primeras traducciones al inglés de la obra de Palladio. Históricamente la vivienda es conocida por albergar en 1776, durante poco más de un mes, el cuartel del General George Washington. La mansión contiene la que ha sido considerada como la primera sala de planta octagonal del país.

En relación a sus objetivos inmediatos, Montresor, a una escala aproximada de 1:6.300 (más cercana a la escala urbana que no a la regional), dirigió su mirada de manera intencionada hacia las grandes líneas para controlar militarmente la ciudad y del territorio. Con respecto al casco urbano, no le preocupa ofrecer un retrato exacto de la realidad sino señalar los edificios e instalaciones que eran y que podían llegar a ser, en caso de que estallara la guerra, de interés bélico. Así la leyenda del plano recoge 31 referencias que corresponden a otros tantos enclaves estratégicos; entre ellos están, por supuesto, Fort George, las baterías y el hospital militar, situados todos en el sur de la isla, además de los almacenes de pólvora y los nuevos barracones localizados en ese otro punto neurálgico en que se había convertido The Common⁴³⁴. Fort George y The Common eran dos polos gubernamentales y militares interconectados a través de Broadway (la mayor arteria urbana) y su control era por tanto esencial para las tropas inglesas. Igual de importante era el dominio de las principales infraestructuras de abastecimiento, abarcando con este término las instalaciones portuarias, los mercados (y la lonja) los molinos y el “Fresh Water Engine from whence the town is supplied”⁴³⁵; pero también los colegios (como el King’s College, futura Universidad de Columbia, que parece representado ya como un campus) y los catorce edificios de carácter religioso, entre iglesias, capillas y meetinghouses que podían ser los centros donde se gestaran las revueltas o convertirse en lugares de atrincheramiento.

434 Esta área adquirió un protagonismo que ha perdurado a pesar de los años transcurridos, pues desde comienzos del siglo XIX hasta hoy es el lugar donde se ubica el New York City Hall. Este edificio construido entre 1803 y 1815 es obra de Joseph François Mangin y de John McComb, Jr., los ganadores del concurso público convocado en 1802.

435 Traducción de la autora: “motor de agua dulce de donde se suministra la ciudad”.

Con más detalle que la ciudad se representan sus inmediaciones. En el plano se reconoce el esfuerzo por dibujar el relieve de la isla; empleando un sombreado bastante rudimentario (acorde con la época y sobre todo con las condiciones de clandestinidad con la que se tomaron los datos) se daba una idea de esa tercera dimensión de carácter natural que en reiteradas ocasiones hasta ese momento había sido denostada por los cartógrafos. El método era suficiente para poner de relieve, nunca mejor dicho, a los ojos de los mandos militares los puntos que por su localización y su altura en relación a la ciudad tenían un valor estratégico. Este es el caso de la elevación rotulada como Mount Pleasant, en las proximidades de la hacienda Bayard's.

Destaca también la atención prestada a las balsas de agua y terrenos pantanosos, a los arroyos y a lo que parece una red de acequias, así como a la cuidada diferenciación entre áreas boscosas, parcelas cultivadas, pastos, pequeños huertos y jardines. Y, como no podía ser de otra manera, Montresor también llevó a cabo una minuciosa representación de la red de caminos que registraba el territorio, desde los más pequeños de carácter rural hasta los más importantes, como el camino a Greenwich⁴³⁶, que corría acompañando a la orilla del Hudson, o Bowery Lane⁴³⁷, que atravesaba el centro de la isla hasta llegar a Albany, según está rotulado.

A diferencia del anterior, los conocidos como *Ratzer Map* (1766-1767) y *Ratzen Plan* (1766-1767) no parecen haber tenido nunca una finalidad bélica, a pesar de ser dos planos realizados por un oficial del ejército; más bien da la impresión de que fueron dos vistas (en realidad tres, pues una de las láminas incluye un perfil panorámico al pie) de una ciudad que era el centro comercial y militar de la Norteamérica británica pasada la primera mitad del siglo XVIII. Ésta fue una época determinante en la historia de los EE.UU, pues fueron los años del inicio de la convulsión política conocida como la American Revolution, que culminaría con la creación de una nación ya independiente de Europa.

Las imágenes muestran con detalle la configuración de una Nueva York floreciente y en pleno crecimiento a escasos metros del paisaje salvaje del resto de la isla. La ciudad captada por Ratzer era muy diferente a la retratada treinta y cinco años antes por James Lyne para dar imagen al texto de la Carta Montgomerie. Entonces Nueva York era una más de las varias ciudades portuarias de Norteamérica, que comenzaba a despuntar por sus actividades productivas y comerciales y por el nacimiento de una nueva clase social burguesa (comerciante y abogado eran las profesiones más abundantes); pero su posición estratégica a las puertas del río Hudson (la ruta fluvial hacia el norte) la convirtió definitivamente en el centro de abastecimiento más importante durante la Guerra franco-india. Así, en el transcurso de los siete años de guerra toda la población neoyorquina hizo dinero como proveedora de uniformes, armas, caballos, alimentos, alcohol y otros bienes para el ejército británico. Además de los comerciantes,

436 En este lugar había un asentamiento indio cuando los colonos holandeses llegaron a la isla. Permaneció como un asentamiento independiente hasta que comenzó su crecimiento en 1820, cuando una epidemia de peste obligó a gran parte de la población a abandonar la ciudad y desplazarse a las afueras.

437 El nombre de Bowery Lane procede de la palabra holandesa *boerderij* (granja) o *bouwery* como aparecía escrito en la leyenda del Manatus Map.

también se beneficiaron de esta situación los artesanos (carpinteros, curtidores, herreros... entre muchos otros), los dueños de astilleros, los constructores o los propietarios de casas de huéspedes y tabernas, que veían aumentar el número de militares en las calles.



Figura 2.056: Vista de la azucarera Rhineland en 1875. Construido en 1763 en la esquina de Rose Street con Duane Street, este fue uno de los edificios industriales más grandes cuando Nueva York era todavía una colonia británica. Esta azucarera fue todo un símbolo de la prosperidad neoyorquina a mediados del siglo XVIII.

Brooklyn, el condado vecino representado muy ampliamente en uno de los planos de Ratzer, estimuló el crecimiento de la ciudad de Nueva York mediante su propia agricultura, actividad que se intuye en el mapa a través de la cuidada representación del parcelario en el que pueden distinguirse cultivos y huertos. Al otro lado del East River se producían cereales, frutas y verduras que podían venderse en los mercados de Manhattan gracias al *Brookland Ferry*, así rotulado por Ratzer. El éxito de la industria y sobre todo del comercio (como demuestra la presencia de mercados especializados en diferentes productos) tuvo como consecuencia que la ciudad dejara de ser autosuficiente y pasara a depender también de otras fuentes externas, puesto que la mayor parte de sus ciudadanos ya no producían sus alimentos. Sólo a modo de paréntesis cabe decir que la actividad agrícola en Brooklyn se ejercía fundamentalmente a través de la mano de obra esclava y que, mientras en Manhattan el 15% de la población era de origen africano, en el condado vecino hasta un tercio de los residentes eran esclavos negros.

A pesar de esta bonanza, con el final de la Guerra franco-india y la consiguiente caída de la actividad comercial, Nueva York se sumió en una grave depresión económica. Todos los sectores sentían los efectos de esta situación cuando, para mayor escarnio, el Parlamento inglés, igualmente afectado por la deuda, decidió aumentar la presión fiscal sobre sus colonias, como ya se ha mencionado anteriormente. Las protestas comenzaron en Nueva York

en octubre de 1765 y se volvieron más violentas con la entrada en vigor de la *Stamp Act* y el comienzo de la actividad de los *Hijos de la Libertad*. Las protestas surtieron efecto y en marzo de 1766, apenas cuatro meses después de su puesta en marcha, el Parlamento se vió obligado a derogar la ley y con ello la violencia en la ciudad también cesó.

Fue a partir de este momento, en una Nueva York apaciguada, cuando Bernard Ratzer comenzó la toma de datos para el levantamiento de sus dos planos; sus circunstancias fueron, por tanto, muy diferentes a las que tuvo que asumir John Montresor, quien (como ya se ha dicho) debió realizar su trabajo de manera subrepticia durante dos meses de enérgicas revueltas. En diferentes trabajos⁴³⁸ se señalan estas circunstancias como las causantes del escaso detalle con el que Montresor representó la ciudad, citándose como ejemplo la no identificación de las calles mediante rótulos. Si bien dichas circunstancias debieron obviamente afectar a la toma de datos y, por tanto, al aspecto de la imagen definitiva, y las secuelas se dejan ver en la ya sabida inexactitud geométrica del plano (observándose por ejemplo deficiencias en la representación de los muelles del East River), lo cierto es, sin embargo, que la sumaria representación de las manzanas construidas o la privación de un callejero pudieron ser intencionadas y no fruto de las condiciones de trabajo, pues es probable que, tratándose de un plano con finalidad militar, Montresor descartara esta información como algo imprescindible y más bien lo considerara un añadido innecesario para que el plano cumpliera con su función.

Casualmente la primera edición de los dos planos de Ratzer sobre la ciudad de Nueva York (en 1769 el *Ratzen Plan* y en 1770 el *Ratzer Map*) coincidió en el tiempo con la vuelta a la lucha de los patriotas americanos; y la segunda edición (los dos a la par en enero de 1776) vio la luz el mismo año en que se redactó la Declaración de Independencia de los EE.UU., se libró la primera gran batalla de la guerra (la batalla de Long Island) y se produjo un gran incendio, con origen en una taberna de Whitehall, que acabó con la cuarta parte de las construcciones de la ciudad (entre ellas Trinity Church) y cambió para siempre su imagen al borrar la mayor parte de la arquitectura doméstica neerlandesa original (en total se perdieron unas de 1.000 viviendas⁴³⁹).

Así pues, el retrato ofrecido por Ratzer mediante sus dos planos es el último y más detallado de la próspera y bulliciosa colonia británica. Stokes afirma que “the Ratzen and Ratzer Plans are the most accurate and reliable which we have of New York at this period”⁴⁴⁰; y Cohen y Augustyn sentencian respecto a la versión definitiva de ambos que “its geographic precision combined with highly artistic engraving was unsurpassed in the urban cartography of its day”⁴⁴¹.

438 Vid. Phelps Stokes (1939), Cohen and Augustyn (1997) y Allen (2011).

439 Eric Homburger, *The historical atlas of New York City: a visual celebration of nearly 400 years of New York City's history*, New York: H. Holt and Co., 1996, p. 50.

440 Traducción de la autora: “el Ratzen Plan y el Ratzer Map son los planos más precisos y fiables que tenemos de Nueva York en este periodo” (I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, p. 343).

441 Traducción de la autora: “su precisión geográfica combinada con el alto nivel artístico de su grabado fue insuperable en la cartografía urbana de su día” (Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 73).

Bernard Ratzer fue oficial en el 60º Regimiento de infantería (posteriormente Royal American Regiment) donde coincidió con muchos otros ingenieros militares como Samuel Holland o Joseph DesBarres quienes realizaron importantes trabajos cartográficos para el ejército británico. Ratzer participó como topógrafo y dibujante en diferentes proyectos entre los que destaca el de estudiar el límite entre los condados de Nueva York y Nueva Jersey, encomendado por el General Henry Moore. A este General están dedicados tanto el Ratzen Plan como el Ratzer Map, posiblemente en agradecimiento a dicha misión en la frontera. Lo que nos es desconocido es quién realizó el encargo de los dos planos neoyorquinos. Cabe la posibilidad muy verosímil de que fuera el propio Moore (entonces gobernador de la ciudad) el autor del encargo; también pudo ser una petición de otro oficial al mando (aunque desde luego el plano, como ya se ha apuntado, no parece que tuviera una finalidad militar), o también podría ser que no se tratara de un encargo sino de una iniciativa del propio Ratzer.

El título original completo del *Ratzen Plan* (así llamado debido a un error ortográfico del grabador Thomas Kitchin), es *To His Excellency Sr. Hery Moore. Bart. Captain General and Governour in Chief, in & over the Province of NEW YORK & the Territories depending thereon in AMERICA. Chancellor & Vice Admiral of the fame. This PLAN of the CITY of NEW YORK, Is Most Humbly Inscribed, by His Excellency's Most Obedient Servant, Bern^d. Ratzen. Lieut in the 60th. Reg^t. Survey'd in 1767⁴⁴²*. El plano cubre un área de Manhattan que se extiende desde el Battery hasta aproximadamente el límite que definiría una línea trazada entre un punto ficticio donde se unen la actual 14th Street y la orilla del East River, y otro punto hipotético en la confluencia de la actual Canal Street con la orilla del Hudson. Puesto que en aquella época la ciudad no llegaba mucho más al norte de la actual Chambers Street, una porción amplia de la lámina está dedicada a la representación del entorno natural. Al otro lado del East River asoma además una pequeña porción de Long Island que deja a la vista la instalación portuaria del Brookland Ferry, fundamental en la cadena productiva de Nueva York.

A una escala aproximada de 1:5.000 el plano proporciona amplia y minuciosa información tanto del medio urbano como del rural. En la leyenda se recogieron treinta y una referencias (igual número había recogido anteriormente Montresor) de importancia social, cívica, religiosa y, también, militar. Los colegios, las casas de reunión, la prisión, el asilo, el ayuntamiento, la lonja, los mercados, las iglesias y, cómo no, los barracones de los oficiales y Fort George (del que además se indicaba la latitud) fueron referenciados en una leyenda profusamente ornamentada con el escudo de la ciudad y con símbolos de su carácter comercial. Sobre el propio dibujo se rotuló el nombre de la mayoría de las calles, incluidas muchas de las recientemente trazadas en los tres barrios de las afueras que Ratzer, a diferencia de Montresor, mostraba ya como fragmentos urbanos casi consolidados. Más allá de estos barrios se muestran las extensas y suntuosas haciendas de las familias más poderosas, representadas con una definición asombrosa, pues dentro de una misma propiedad pueden distinguirse varios tipos de cultivo.

442 Traducción de la autora: *A Su Excelencia Sir Hery Moore. Bart. Capitán General y Gobernador en Jefe, en y sobre la provincia de Nueva York y los territorios dependientes de la misma en América. Canciller y Vice Almirante de fama. Este plano de la Ciudad de Nueva York, está inscrito muy humildemente, por el más obediente servidor de Su Excelencia, Bernard Ratzen. Lugarteniente en el 60º Regimiento. Levantado en 1767.*

El esfuerzo también estuvo en la reproducción de la accidentada topografía de la isla y en la representación pormenorizada de los cursos y balsas de agua, así como de las carreteras y caminos rurales (con una rotulación similar a las calles). El detalle del dibujo es tal que se advierte la porción del Fresh Water que ya había sido drenada en el momento de la toma de datos⁴⁴³. De este nivel de precisión podemos deducir que la ausencia en el plano de determinadas estructuras de cuya existencia se tiene hoy constancia no es fruto de un descuido sino de una decisión tomada en su momento de manera voluntaria por el cartógrafo. Este es el caso del cementerio judío, identificado en el dibujo aunque no recogido en la leyenda, y del cementerio de la población negra, que se sabe situado en las cercanías del Fresh Water y del que ni siquiera hay rastro en el plano, a pesar de que llevaba en funcionamiento desde 1712. Es el propio cartógrafo quien, con esta representación gráfica, nos proporciona una idea acerca del estatus que ocupaban ambas minorías en la sociedad neoyorquina de mediados del siglo XVIII.

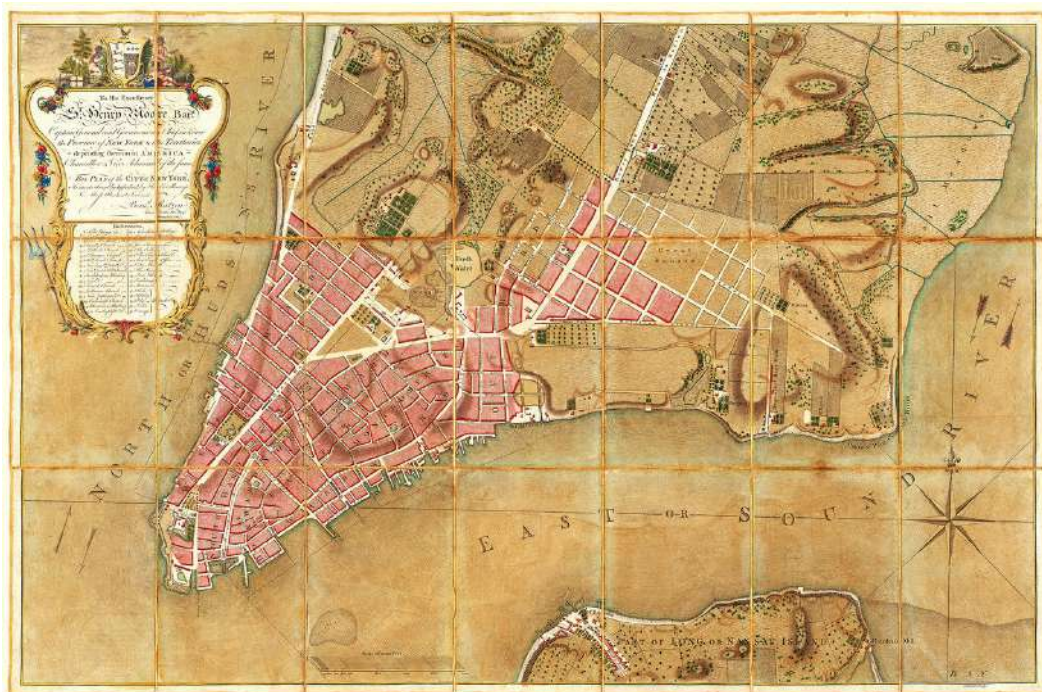


Figura 2.057: Bernard Ratzer, *To His Excellency Sr. Hery Moore. Bart. Captain General and Governour in Chief, [...] Survey'd in 1767* o *Ratzen Plan*. Versión comercial a color editada en Londres por Faden and Jefferys, 1776.

443 Hay que decir que, en la década de 1760, lo que quedaba del gran lago conocido como Fresh Water o Collect Pond estaba ya contaminado a causa de los desechos vertidos por las tenerías situadas junto a él. Un lugar con potencial para convertirse en una zona de recreo en contacto con la naturaleza y que, además, podría haber ayudado a la conservación de la fuente natural de abastecimiento de agua de la ciudad acabó convertido en un vertedero.



Figura 2.058: Detalles del *Ratzen Plan* en su versión comercial editada en Londres por Thomas Kitchin, 1769.

Complementario al *Ratzen Plan* es el *Ratzer Map*, cuyo título original y completo es *PLAN of the CITY of NEW YORK, in NORTH AMERICA: Surveyed in the Years 1766 & 1767*⁴⁴⁴. No presenta fecha impresa, pero se puede adivinar posterior al *Ratzen Plan* porque incorpora nuevos datos y pequeñas correcciones con respecto al anterior. Por citar algunos ejemplos entre muchos, la casa de reunión metodista (completada en 1768) se incluía tan sólo en el *Ratzer Map*; Beekman y Cliff streets (incorrectamente escritas *Deekman* y *Clist* en el *Ratzen*) habían sido corregidas y, como último ejemplo, el gran espacio público planificado sobre el papel y nunca construido llamado *Great Square* en el mapa más temprano aparece con su nombre definitivo, *DeLancey Square*, en la versión más moderna. Sin embargo, el hecho que puso fecha definitiva a la primera edición del *Ratzer Map* fue la presencia de un anuncio emitido en el periódico *New-York Gazette* en octubre de 1770 para promocionar su venta. La conclusión a la que se ha llegado es que los dos planos de *Ratzer* fueron publicados con apenas un año de diferencia (1769 y 1770), después de que *Ratzer* llevara sus originales manuscritos a Londres y se los entregara al editor Thomas Kitchin.

Sólo cuatro ejemplares de la primera edición del *Ratzer Map* han sobrevivido; uno de ellos perteneció al rey Jorge III y hoy se conserva en la British Library, otros dos forman parte de la New-York Historical Society Collection y el cuarto ejemplar fue encontrado por azar en 2010, en Connecticut, en un almacén de la Brooklyn Historical Society, institución que se ha encargado de su restauración y custodia desde entonces⁴⁴⁵.

Tanto el *Ratzen Plan* como el *Ratzer Map* tuvieron una segunda edición comercial (mencionada anteriormente) que vio la luz en Londres en 1776 de la mano de William Faden y Thomas

444 Traducción de la autora: *Plano de la ciudad de Nueva York, en Norteamérica: Medido en los años 1766 y 1767*.

445 "A 240-year-old Map is reborn", *New York Times*, 16 enero 2011, accesible online en <http://www.nytimes.com/interactive/2011/01/17/nyregion/20110117-map-restoration.html>.

Jefferys⁴⁴⁶. Se trata de una versión idéntica a la primera salvo por la presencia del color. En el caso del Ratzer Map, al ser una imagen a escala 1:10.000 cargada de información, el estudio colorido mejora en mucho su legibilidad; el tono cian para la hidrografía, el verde para las zonas ajardinadas y bosques, diferentes tonalidades de beige para las áreas cultivadas de las que sobresalen unos caminos de color ocre, el carmín pálido del fondo de cada una de las manzanas y el sombreado oscuro para destacar el relieve topográfico componen la paleta cromática de este bellissimo ejemplar cartográfico.

En el Ratzer Map, en torno a la planta de la ciudad, dibujada con el mismo nivel de detalle que en el Ratzen Plan (con su leyenda adjunta, en este caso de 35 referencias, con los nombres de las calles, con la delimitación de los barrios, etc.) se representa de modo igualmente exhaustivo la superficie de Manhattan extendida hasta la actual 50th Street, un fragmento de unas 2.245 Ha. del extremo occidental de Long Island y una porción de 645 Ha., aproximadamente, de la costa de Nueva Jersey. Si comparamos las leyendas de los dos planos de Bernard Ratzer, observamos que en el segundo se añadieron los siguientes edificios: la casa de reunión metodista, el teatro, los polvorines, los almacenes de armas y el cementerio judío. Se extrajeron, en cambio, el edificio del secretariado y la escuela pública inglesa. Mientras el Ratzen Plan no hace distinción entre los barracones, el Ratzer Map diferencia los Upper Barracks (situados en The Common) de los Lower Barracks (situados en el Battery). En la misma leyenda, bajo las referencias puede leerse: "The City of New York lies in Lat. 40º,42' & in Long. 74º,14' West from Meridian of London". La descripción tan meticulosa de un territorio tan amplio es lo realmente extraordinario de esta obra y lo que la convierte en un ejemplar único de la cartografía neoyorquina previa al Plan de los Comisionados.

Además, el plano se complementó con la inserción al pie de una vista suroeste de la ciudad desde la Isla de los Gobernadores, tal y como indica el rótulo "A South West View of the City of New York, Taken from the Governours Island At" inscrito en una pequeña cartela que se superpone al cielo azul de la vista. Se trata de una alejada panorámica, que es una obra maestra en sí misma, en la que se perfila el skyline de la ciudad desde el Battery hasta el actual Corlear's Hook (llamado Crown Point en el mapa). En los extremos de la imagen asoman Nueva Jersey a la izquierda y Long Island a la derecha con el Brookland Ferry atracando. En primer plano se muestra la playa de la Governours Island y varios personajes ataviados con la indumentaria de la época.

446 Sobre la actividad de estos editores londinenses, *vid.* Mary Pedley (ed.), *The map trade in the late eighteenth century: letters to the London map sellers Jefferys & Faden*, Oxford, Voltaire Foundation, 2000; Mary Pedley "Maps, war, and commerce: business correspondence with the London map firm of Thomas Jefferys and William Faden", *Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography*, 48, 1996, pp. 161-173.



Figura 2.059: Bernard Ratzler, *PLAN of the CITY of NEW YORK, in NORTH AMERICA: Surveyed in the Years 1766 & 1767 o Ratzler Map*. Versión comercial a color editada en Londres por Faden and Jefferys, 1776.

Los ingleses ciertamente habían puesto en marcha todos los mecanismos que estaban a su alcance para la creación de la gran capital del Nuevo Mundo. Y, efectivamente, lo consiguieron; el problema fue que, a la par, Nueva York iba dejando de verse a sí misma como “una lejana colonia inglesa” para sentirse, cada vez con más seguridad, la capital de un territorio independiente del Imperio Británico. La prueba de que en 1770 Norteamérica ya había sido asumida como una entidad en sí misma está en el propio título original del Ratzler Map, *Plano de la ciudad de Nueva York en Norteamérica*.

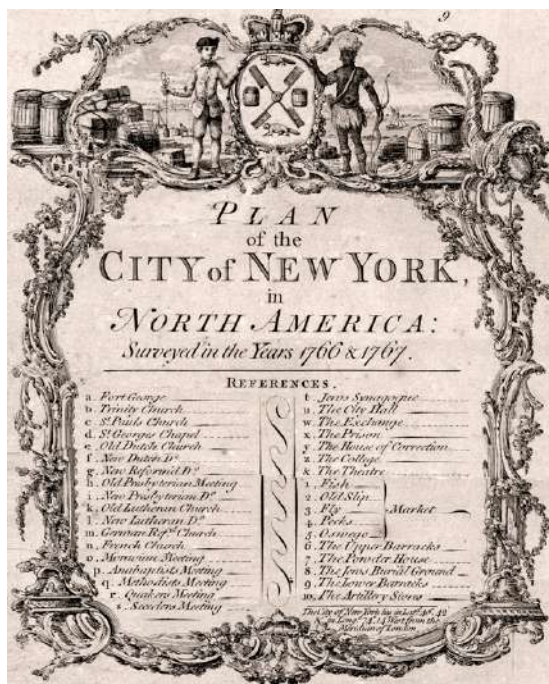


Figura 2.060: Detalle de la leyenda del *Ratzer Map* en su versión comercial editada en Londres por Thomas Kitchin, 1770.



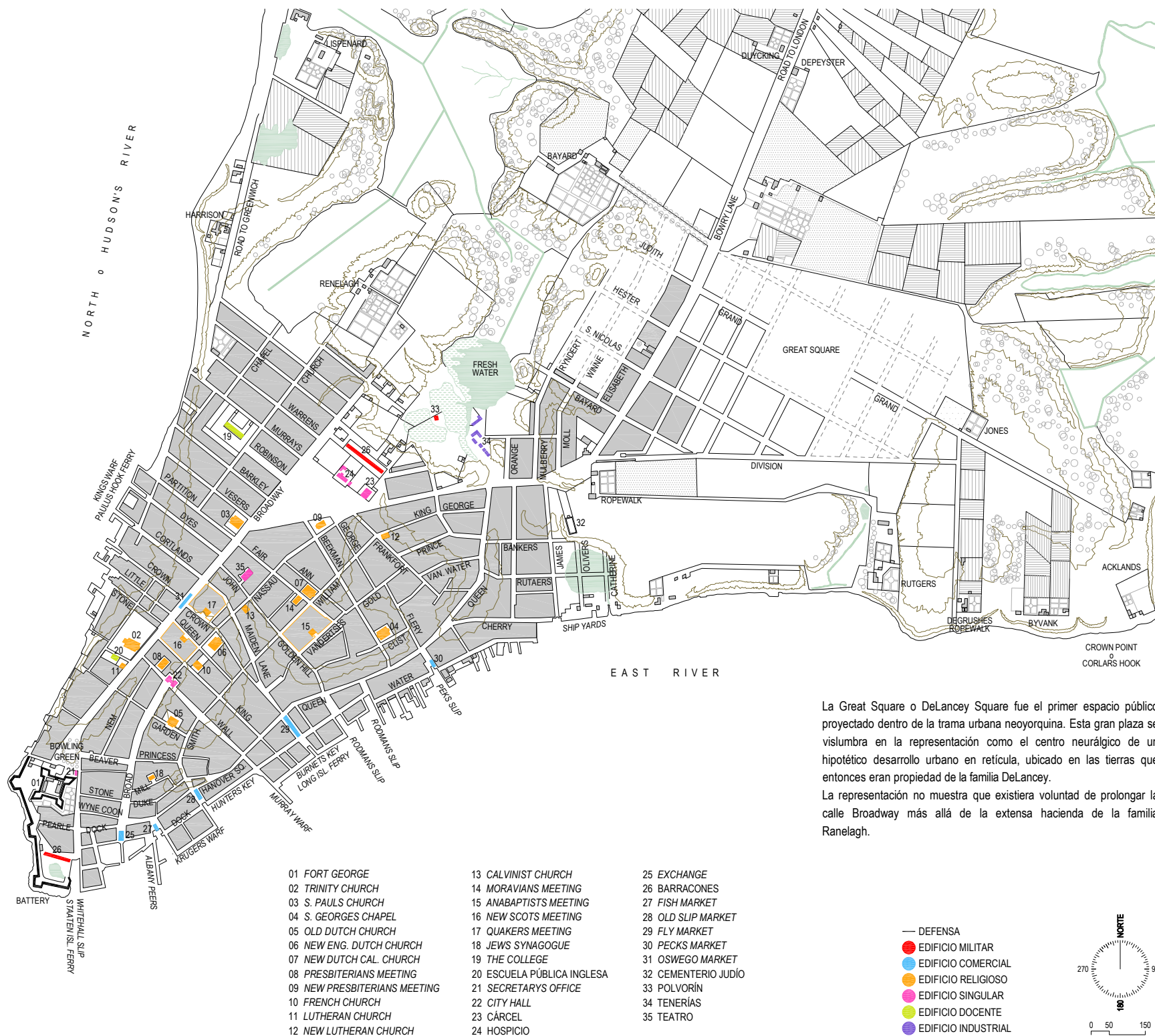
Figura 2.061: Detalle de la vista panorámica incluida al pie del *Ratzer Map* en su versión comercial editada en Londres por Thomas Kitchin, 1770. El skyline de Nueva York en la segunda mitad del siglo XVIII era muy diferente al actual. Los edificios se mantenían con una altura de entre una y tres plantas y por encima de ellos tan sólo asomaban las agujas de las iglesias. En Fort George ondeaba la bandera de Gran Bretaña.



Figura 2.062: Detalle de la vista panorámica incluida al pie del *Ratzer Map* en su versión comercial editada en Londres por Thomas Kitchin, 1770.

To His Excellency Sr. Henry Moore. Bart. Captain General and Governour in Chief... o Ratzen Plan (fecha representada: 1767)

Figura 2.063: Reinterpretación cartográfica de la autora



La Great Square o DeLancey Square fue el primer espacio público proyectado dentro de la trama urbana neoyorquina. Esta gran plaza se vislumbra en la representación como el centro neurálgico de un hipotético desarrollo urbano en retícula, ubicado en las tierras que entonces eran propiedad de la familia DeLancey.

La representación no muestra que existiera voluntad de prolongar la calle Broadway más allá de la extensa hacienda de la familia Ranelagh.

Los mapas durante la Guerra de la Independencia

El patrimonio cartográfico relacionado con la Guerra de la Independencia Americana es extraordinariamente abundante. A diferencia de lo ocurrido anteriormente en la Guerra franco-india (1754-1763), la producción de mapas de reconocimiento del territorio durante los años de enfrentamiento entre Gran Bretaña y sus colonias norteamericanas (1775-1783) fue muy cuantiosa. Esta afluencia cartográfica se justifica, al menos en parte, en relación con la táctica bélica que generalmente fue empleada por ambos bandos en la contienda, sobre todo por los insurgentes americanos organizados en el llamado Ejército Continental. Dicha táctica consistió, en gran medida, en forzar el movimiento de las tropas enemigas hacia territorio abierto para entablar batalla campal, en lugar de asaltar fortificaciones o luchar por el control de posiciones específicas⁴⁴⁷. La propia logística nacida del desarrollo de la guerra situó, pues, a la cartografía a la altura de cualquier otro instrumento bélico de primera necesidad, y está en el origen de los numerosos mapas y planos empleados tanto por uno como por otro bando. Hoy estos documentos se encuentran reunidos, en su mayoría, en la *Library of Congress* (en Washington D.C.) y en la *Clements Library* (en la Universidad de Michigan) y han sido ampliamente estudiados tanto de forma individual como conjuntamente⁴⁴⁸.

Puesto que los territorios de la provincia de Nueva York fueron el escenario de numerosas batallas, también fueron el objeto de muchas de las representaciones y de los mapas de campaña. Los alrededores del lago Champlain, los valles de los ríos Hudson y Mohawk, el puerto de Nueva York y sus inmediaciones son los protagonistas de la cartografía militar. Kenneth Nebenzahl, en su conocido trabajo sobre los mapas de las colonias británicas impresos entre 1775 y 1795⁴⁴⁹ que muestran las operaciones militares de Gran Bretaña, hace referencia a un total de 218 mapas, de los cuales 41 pertenecen al área de Nueva York, 38 a Massachusetts y 28 a Virginia donde, por cierto, tuvo lugar una de las decisivas victorias del ejército continental comandado por George Washington, la batalla de Yorktown (1781).

Algunos de los mejores mapas y planos regionales que fueron empleados durante la guerra se dibujaron pocos años antes de que el propio conflicto comenzara, en ese fecundo periodo comprendido entre la Guerra franco-india y la Guerra de la Independencia al que se ha hecho alusión anteriormente. A la utilización de ejemplares en fechas algo alejadas del momento

447 David Y. Allen, *The mapping of New York State: a study in the history of cartography*, Stony Brook University Digital Library, 2011, p. 169. Conviene recordar que si al comienzo de la Edad Moderna se había producido una transformación en el modo de hacer la guerra (no exento de consecuencias a nivel arquitectónico, como ya se ha visto), debido en gran parte a la aparición de la artillería, también a finales del siglo XVIII empezaba a fraguarse un nuevo cambio. Surgía entonces la llamada "guerra de posiciones", en la que el papel de las fortalezas abaluartadas (como Fort George), antes clave para la defensa de una ciudad, decaía frente a los ataques dispersos en distintos puntos del amplio territorio fuera del área de las fortalezas.

448 Cinco obras clave en la materia son: Peter J. Guthorn, *American Maps and Map Makers of the Revolution*, Monmouth Beach, Philip Frenau Press, 1966; Peter J. Guthorn, *British Maps of the Revolution*, Monmouth Beach, Philip Frenau Press, 1972; Douglas W. Marshall and Howard Henry Peckham, *Campaigns of the American Revolution: An Atlas of Manuscript Maps*, Ann Arbor, University of Michigan, 1976; John B. Harley, Barbara B. Petchenik, and Lawrence W. Towner, *Mapping the American Revolutionary War*, Chicago-London, University of Chicago Press, 1978; Kenneth Nebenzahl, *A Bibliography of Printed Battle Plans of the American Revolution, 1775-1795*, Chicago, University of Chicago Press for the Hermon Dunlap Smith Center for the History of Cartography at the Newberry Library, 1975.

449 Kenneth Nebenzahl, *A bibliography of printed battle plans of the American Revolution*, Chicago, University of Chicago Press, 1975.

de su creación contribuiría, sin duda, el hecho de que la versión impresa y definitiva de muchos de ellos vería la luz en pleno conflicto independentista (en lugar de hacerlo inmediatamente después de que estuviera finalizada su versión manuscrita), lo cual pudo de alguna forma promover su uso e incluso influenciar en la visión del territorio. Este fue el caso, por ejemplo, del plano de la provincia de Nueva York elaborado por John Montresor, el cual no fue publicado hasta 1775 a pesar de que su dibujo a mano había sido finalizado y puesto en manos del General Gage diez años antes. Concretamente este plano tuvo, además, otras dos ediciones en el año 1777: la versión que se incluyó en el *North American Atlas* de William Faden y la versión del editor Georges L. Le Rouge en París. Puede decirse pues que el plano provincial de J. Montresor tuvo una amplia difusión en pleno conflicto, cuando la demanda de representaciones cartográficas arreciaba. La prueba de ello es que, a pesar de ser un plano elaborado por el ejército británico, George Washington tenía su propia copia del documento⁴⁵⁰. Dadas las circunstancias y ante la detallada representación de la topografía, de la hidrografía, de la red viaria y de las fortalezas y pequeñas ciudades en el entorno próximo de los ríos Hudson, Mohawk y Delaware, el plano debió ser habitualmente empleado por ambos ejércitos. Este último detalle incita a reflexionar nuevamente acerca de la accesibilidad de los recursos cartográficos británicos; pues, por incomprensible que parezca, los datos parecen demostrar que desde Londres, al menos hasta los primeros años de la Guerra de la Independencia, se hicieron muy pocos esfuerzos por controlar la circulación de sus mapas. Como consecuencia de esto, el Ejército Continental conseguiría de manera sencilla, a través de los distribuidores cartográficos franceses u holandeses, los valiosos estudios realizados por los ingenieros militares ingleses.

También ocurrió así con otro de los mapas más afamados de entre todos los que se confeccionaron de la provincia de Nueva York antes de que estallara la contienda. El autor de este mapa que igualmente acabaría en manos del ejército americano –aunque ni siquiera había sido hecho con una finalidad militar– fue el dibujante y topógrafo Claude J. Sauthier. A pesar de su origen y formación franceses, Sauthier trabajó siempre realizando labores cartográficas para diferentes mandos del Gobierno colonial británico. Su carrera en Norteamérica había comenzado en 1767 bajo las órdenes del General Tryon, entonces gobernador de Carolina del Norte, y cuando en 1771 Tryon pasó a ser gobernador de la provincia de Nueva York (el último, por cierto, de procedencia inglesa), Sauthier lo acompañó para ocupar oficialmente el puesto de topógrafo; durante esos años su actividad fue crucial, por ejemplo, para el levantamiento de la frontera entre Nueva York y Quebec.

Claude Sauthier es, probablemente, la figura que mejor encarna la línea difusa que durante la América colonial separó al topógrafo militar del topógrafo civil. Incluso podría decirse que entonces no existía un límite como tal, sino una “tierra de nadie”; y ahí es donde precisamente se ubicarían varios ejemplos cartográficos que se encuentran, por diferentes motivos, a caballo entre la cartografía militar y la civil. Este sería el lugar para los ya comentados planos

450 David Y. Allen, *op. cit.*, p. 167.

de Bernard Ratzel⁴⁵¹ y, también, para el plano de Claude Sauthier titulado *A Chorographical MAP of the PROVINCE OF NEW YORK IN NORTH AMERICA (Mapa corográfico de la provincia de Nueva York en Norteamérica)*⁴⁵².

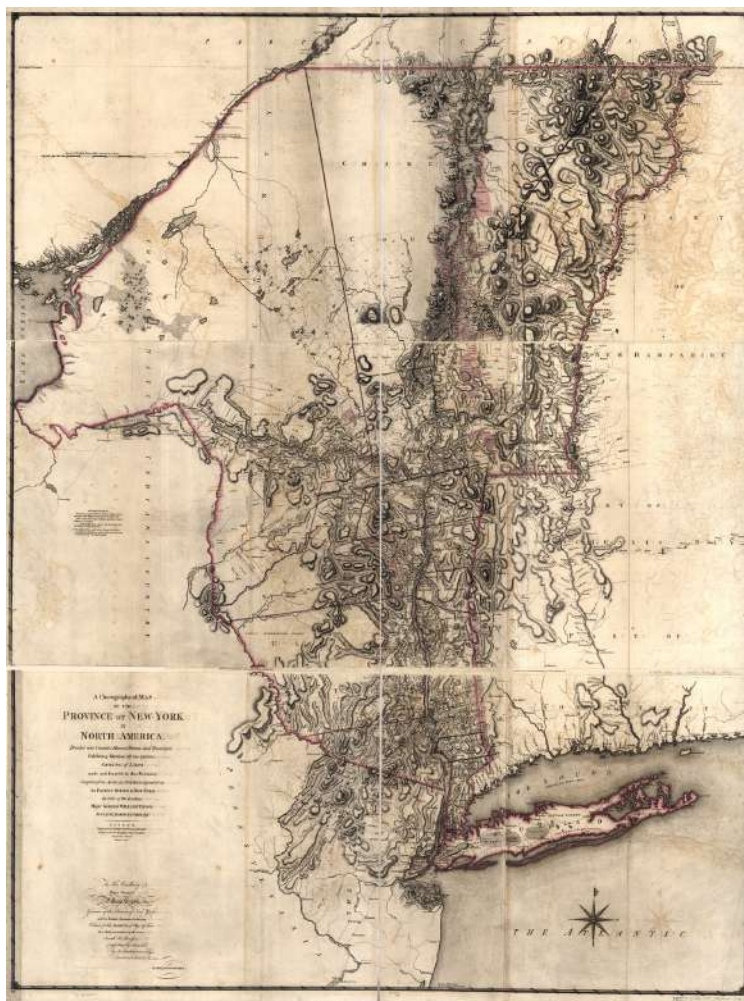


Figura 2.064: Claude J. Sauthier, *A Chorographical MAP OF THE PROVINCE OF NEW YORK IN NORTH AMERICA*, *Divides*

451 Como ya se comentó en su momento, las características de estos planos, concretamente el nivel de precisión y de detalle que alcanza la representación del núcleo urbano, hacen pensar que nunca fueron realizados con la intención de servir como instrumentos de guerra, sino como una herramienta de control administrativo o de gobierno, a pesar de haber sido realizados por un oficial del ejército.

452 El título original completo del plano es: *A Chorographical MAP OF THE PROVINCE OF NEW YORK IN NORTH AMERICA, Divides into Counties, Manors, Patents and Townships; Exhibiting likewise all the private GRANTS of LAND made and located in that Province; Compiled from ACTUAL SURVEYS deposited in the PATENT OFFICE at NEW YORK, By Order of His Excellency Major General WILLIAM TRYON, By CLAUDE JOSEPH SAUTHIER, Esqr.* [Traducción de la autora: *Un Mapa Corográfico de la provincia de Nueva York en Norteamérica, divide en comarcas, señoríos, fincas y municipios; exhibiendo igualmente todas las concesiones privadas de tierra hechas y localizadas en esa provincia; elaborado a partir de estudios actuales depositados en la Oficina del Registro de Nueva York, por orden de Su Excelencia el General de División William Tryon, por Claude Joseph Sauthier*].

into Counties, Manors, Patents and Townships; Exhibiting likewise all the private GRANTS of LAND made and located in that Province; Compiled from ACTUAL SURVEYS deposited in the PATENT OFFICE at NEW YORK, By Order of His Excellency Major General WILLIAM TRYON, By CLAUDE JOSEPH SAUTHIER, Esqr, editado por William Faden en Londres en 1779.

El propósito de este mapa, tal y como desvela su título completo, era ofrecer una vista general de las comarcas, los municipios y las fincas individuales pertenecientes a la provincia de Nueva York, y servir así como instrumento administrativo al servicio del Gobierno Británico, encarnado en aquel momento por el General Tryon, jefe directo de Sauthier. Entre 1760 y 1775, los topógrafos se abocaron a resolver la demanda de mapas catastrales a lo largo de toda la provincia; eran un instrumento reclamado por el Gobierno, puesto que sin ellos difícilmente podían cobrarse los impuestos sobre la propiedad, una fuente de ingresos fundamental. Pero, además, los mismos terratenientes comenzaron a hacer uso de las mediciones y planos realizados por los agrimensores a la hora de subdividir, arrendar o vender sus posesiones.

De manera que, en los últimos años de Nueva York como provincia inglesa, tuvo lugar una eclosión de la cartografía catastral y se produjeron, como nunca antes, detallados levantamientos topográficos. Muchos de estos documentos (algunos anónimos) en los que aparecen cuidadosamente delineados los límites de las parcelas individuales se conservan en la excelente colección en la New-York Historical Society.



Figura 2.065: William Cockburn, *A Map of the Farm of Johannes & Myndert Dedricks on the Baverkill, 1774* (Fuente: New York State Archives). Cockburn fue uno de los topógrafos más prolíficos de este periodo. Desarrolló gran parte de su actividad en la zona de Kingston, donde estaba asentado con su familia, realizando levantamientos topográficos como este encargo de los Dedricks, los propietarios de la granja representada.

El *mapa corográfico* de Sauthier fue, además del último de los mapas catastrales anteriores a la Guerra de la Independencia, la pieza clave que culminó toda la producción cartográfica realizada por los topógrafos del Gobierno con una intención fiscal, puesto que compuso un minucioso retrato de la provincia en el que aparecen delineados los límites de todas las grandes haciendas. El explicativo título de este plano puntualiza: “elaborado a partir de estudios actuales depositados en la Oficina del Registro de Nueva York”; con lo cual, lo que efectivamente hizo Sauthier fue componer o ensamblar en una única pieza un conjunto de

levantamientos topográficos confeccionados durante años en la región. Por tanto, el mapa ofrece, a pesar de que Sauthier decidiera omitir las fincas más pequeñas⁴⁵³, una visión general del estado de la propiedad al final del periodo británico.

Además de eso, en la imagen se pueden leer otros contenidos igualmente interesantes: el contencioso entre los Gobiernos regionales de Nueva York y Nueva Jersey, todavía envueltos en la definición de su frontera común –hecho representado por Sauthier con una línea de trazos–; la reclamación por parte del Gobierno de Nueva York del territorio que hoy es Vermont –jugando a favor de sus mecenas, Sauthier dibujó estas tierras como parte de la provincia (omitiendo cualquier divisoria)–, así como el escaso crecimiento de las áreas pobladas, ubicadas en los valles del Hudson y el Mohawk, Long Island y el sur de Manhattan.



Figura 2.066: Detalle de la isla de Manhattan en el Mapa corográfico de Sauthier editado por William Faden en Londres en 1779 (figura 2.064) [izda.]

Figura 2.067: Detalle de las divisiones parcelarias situadas al sur del condado de Chartotte en el Mapa corográfico de Sauthier editado por William Faden en Londres en 1779 (figura 2.064) [dcha.]

453 Esto es fácilmente perceptible, pues en la propia Manhattan no se delinearón los límites de las explotaciones agrícolas de las familias adineradas de Nueva York (los Bayard, los Rutgers o los DeLancey) porque sus dimensiones eran pequeñas en comparación con otras representadas aguas arriba del Hudson. En favor de Sauthier y de su mapa hay que decir que la escala de la representación (aprox. 1:322.000) no lo habría permitido.

Se ha aceptado comúnmente que el mapa original manuscrito pudo ser terminado por Sauthier a finales de 1775; sin embargo la versión definitiva editada por William Faden en Londres no llegó hasta 1779, según figura en la impronta bajo el título. Después de esta primera edición hubo varias reimpressiones y se convirtió finalmente en uno de los mapas más divulgados, a pesar de haber sido concebido con un propósito administrativo y de no contar con unas cualidades estéticas extraordinarias. En este caso la explicación es sencilla: el mapa, además de los límites de las fincas, también muestra la localización de las ciudades, de los fuertes militares, de las viviendas en las grandes explotaciones agrícolas y de los molinos más importantes (simbolizados por un asterisco y rotulados); también delinea los caminos, los ríos, los arroyos y las balsas de agua; dibuja con especial atención y profusión la topografía de gran parte de la provincia (más allá de los valles, en los que se quedaba el mapa provincial de Montresor); y, por último pero fundamental para los acontecimientos bélicos que vinieron después, pone en evidencia dos líneas fluviales estratégicas para la comunicación de las ciudades de Nueva York y Albany con Canadá, los corredores del río Hudson-lago Champlain y del lago Ontario-río Mohawk. No es de extrañar, por tanto, que este mapa se convirtiera en primordial objeto de interés para los mandos militares, y más aun teniendo en cuenta que su versión impresa vio la luz en plena Guerra de la Independencia.



Figura 2.068: Claude J. Sauthier, *A PLAN OF THE ATTACK OF FORT WASHINGTON, now FORT KNYPHAUSEN, and of the AMERICAN LINES on NEW-YORK ISLAND BY THE KING'S TROOPS, on the 16th of November 1776, 1776.*

Sobre éste y otros planos provinciales similares a él (como el de Montresor) se debió trazar la principal estrategia del ejército británico durante toda la Guerra de la Independencia Americana. Estrategia que básicamente consistía en hacerse con el control del corredor fluvial de la provincia, para impedir los suministros del ejército continental concentrado en torno a él, comenzando por dominar la ciudad de Nueva York y su puerto natural. La táctica tenía sentido sólo trazada sobre el papel por los altos mandos localizados en Inglaterra –tal y como sugiere, por ejemplo, el desembarco del General William Howe y de sus tropas en Staten Island en el verano de 1776–, es decir, diseñada desde el desconocimiento de serios condicionantes del terreno de batalla que no estaban presentes en los planos.

Sauthier llegó a consolidarse como topógrafo y cartógrafo de confianza de los más altos cargos militares británicos. El general William Howe le encargó la elaboración de un mapa de Staten Island⁴⁵⁴, que le sirvió de apoyo para la captura de la ciudad de Nueva York. Asimismo, tras preparar el plano solicitado por el comandante Hugh Percy, éste consiguió la victoria en Fort Washington⁴⁵⁵. Estos hechos demuestran no sólo la pericia del cartógrafo sino el importante papel que puede desempeñar un mapa en una victoria (o en una derrota) militar, o dicho de otra manera, la vinculación entre cartografía y estrategia bélica. Pero Sauthier, a pesar de estos trabajos para el ejército, no era militar de profesión (a diferencia de Montresor) y su carrera dependía directamente de los favores de los altos cargos. Esto explicaría que las dedicatorias grabadas en sus mapas fueran especialmente serviles, como en el caso del mapa de la provincia de Nueva York: “To His Excellency Major General William Tryon, Governor of the Province of New York and the Islands thereunto belonging, Colonel of His MAJESTY’S 70th Regt. of Foot. This MAP undertaken by His Order Is with His Permission most humbly Inscribed by His Excellencys most obliged, devoted and obedient Servant, CLAUDE JOSEPH SAUTHIER”⁴⁵⁶. Sauthier regresó a Inglaterra en 1777, dos años después de que comenzara la guerra, para trabajar como asistente personal de Percy. Sus planos tuvieron un valor incalculable para el ejército.

* * *

454 Claude J. Sauthier, *Map of Staten Island in the Province of New-York. Surveyed by Order of His Excellency General Howe, Commander in Chief of His Majesty's forces in North America. By C.J. Sauthier Ingeener Geographer, 1776*. Este mapa pertenece a una colección privada y se encuentra en el Castillo de Aynwick, Inglaterra. Para el presente estudio no se ha tenido acceso al mismo.

455 Fort Washington, situado en el extremo norte de Manhattan (zona que hoy ocupa el barrio Washington Heights), era el bastión de los patriotas americanos que había frenado el avance de las tropas británicas cuando éstas tomaron la ciudad de Nueva York en septiembre de 1776. La pérdida de Fort Washington supuso un duro revés para el ejército continental y una celebrada victoria para el ejército británico.

456 Traducción de la autora: "A Su Excelencia el General de División William Tryon, Gobernador de la Provincia de Nueva York y las islas de su pertenencia, Coronel del 70º Regimiento de Infantería de Su Majestad. Este mapa emprendido por Su Orden está con Su Permiso humildemente inscrito por el más obligado, devoto y obediente servidor de Su Excelencia".

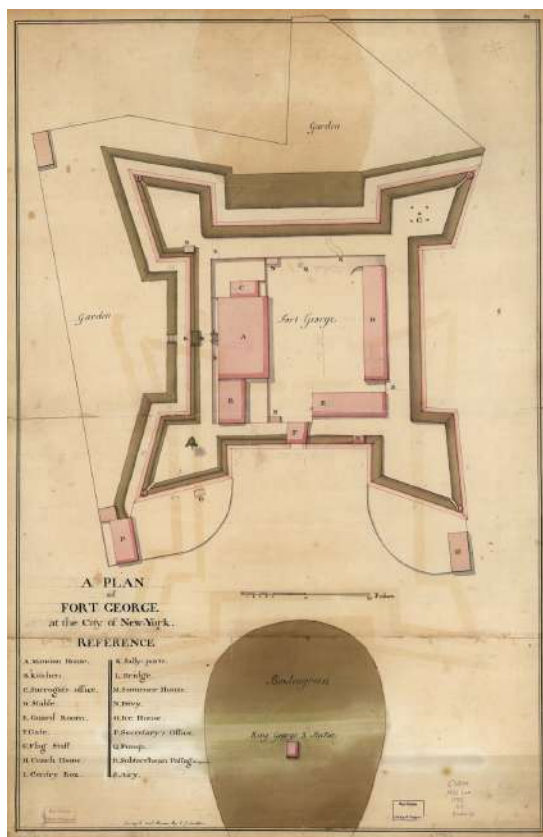


Figura 2.069: Claude J. Sauthier, *A PLAN of FORT GEORGE at the City of New York*, 1773?

Es de suponer que tanto el ejército británico como el continental hicieron uso de toda la cartografía elaborada sobre Nueva York desde el comienzo de la Guerra franco-india hasta el inicio de la Guerra de la Independencia; y además, a esta base cartográfica se añadieron nuevos mapas detallados regionales y locales en torno a la ciudad de Nueva York. Concretamente los británicos produjeron multitud de mapas de las fortificaciones situadas dentro de la provincia⁴⁵⁷, además de numerosos manuscritos en los que, a menudo, se plasmaba gráficamente la actividad militar planificada para una zona.

El 27 de agosto de 1777 se libró la batalla de Long Island (comúnmente conocida como batalla de Brooklyn), uno de los acontecimientos más señalados de la Guerra de la Independencia. El episodio, en el que fue decisiva la inferioridad numérica de los efectivos americanos, finalizó con la consecución del primer objetivo propuesto desde Inglaterra: la ocupación de Nueva York.

⁴⁵⁷ Todos los fuertes que existían en la provincia de Nueva York durante la Guerra de la Independencia están recogidos en una relación, acompañada por una selección de planos, en la obra de Robert B. Roberts, *New York's forts in the Revolution*, Rutherford, Fairleigh Dickinson University Press, 1980.

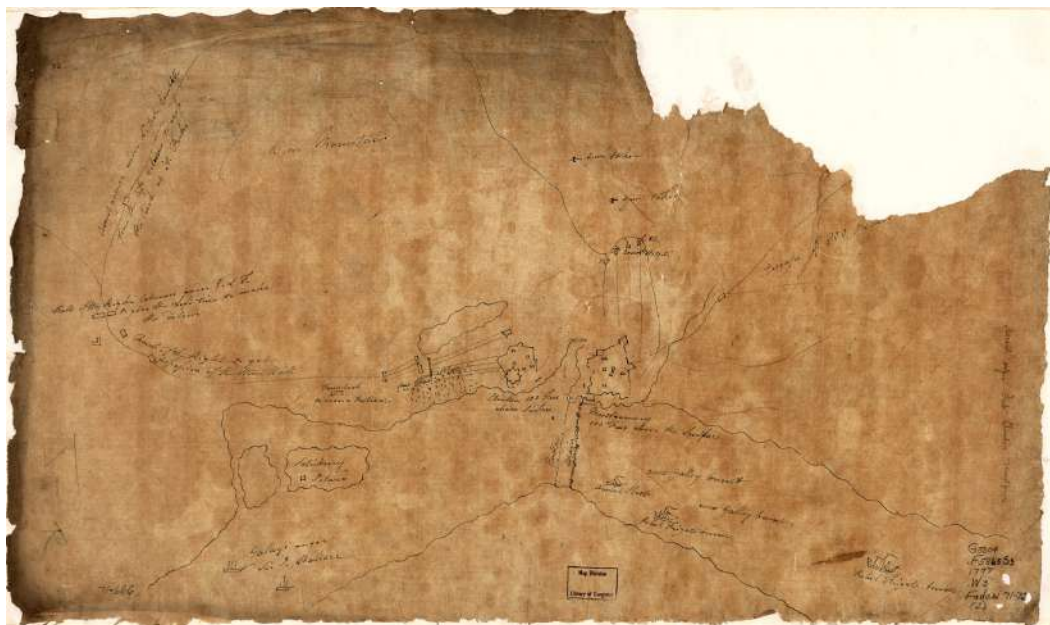


Figura 2.070: Friedrich A.J. von Wangenheim, Sketch of Forts Clinton & Montgomery, stormed the 6th Oct. 1777 by the troops under the command of Sir Henry Clinton, 1777. Se trata de un boceto de los fuertes Clinton y Montgomery (en las cercanías de Stony Point) realizado por un capitán del contingente de Hesse. Estos soldados alemanes habían sido contratados por la Corona Británica como refuerzo para sus tropas en Norteamérica. El manuscrito muestra las unidades militares y sus movimientos para el ataque a ambos fuertes que tuvo lugar el 6 de octubre de 1777.

La batalla, que es particularmente interesante en lo que a la estrategia militar se refiere, generó diferentes mapas y planos durante años, algunos de los cuales ni siquiera estuvieron dirigidos a los mandos militares.

Después de la humillación sufrida por el ejército británico en la contienda de Bunker Hill⁴⁵⁸ y la consecuente evacuación de Boston en marzo de 1776, la batalla de Brooklyn quiso venderse en Europa como todo un éxito de las fuerzas de Su Majestad. El acontecimiento fue representado y publicado en mapas de tipo conmemorativo con la intención de que la noticia tuviera un eco mayor de lo habitual. Para ello se preparó una amplia variedad de imágenes con una elaboración más simple y accesible, en lugar de los caros grabados a color usuales –a los que sólo tenía acceso un público exclusivo–, que ayudaban a informar al ciudadano europeo alfabetizado sobre la última victoria del ejército británico en Norteamérica. Los mapas, entendidos como un medio gráfico para dar a conocer datos sobre un asunto de interés general –como era en este caso la conversión de Nueva York en base de operaciones–, llegaron a un público más amplio gracias a su inclusión en periódicos, boletines de noticias e

⁴⁵⁸ Batalla celebrada el 17 de junio de 1775 en las cercanías del puerto de Boston con el resultado de victoria pírrica británica (alrededor de 1.000 efectivos cayeron en la batalla).

influyentes revistas como *Gentleman's Magazine*⁴⁵⁹.

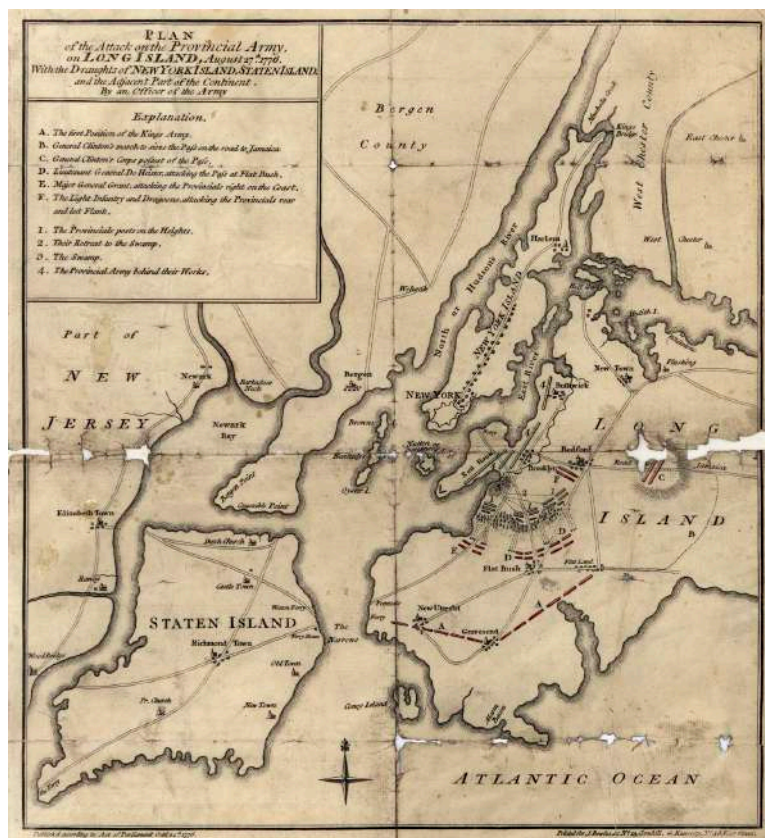


Figura 2.071: John Bowles, *PLAN of the Attack on the Provincial Army on LONG ISLAND, August 27th 1776. With the Draughts of NEW YORK ISLAND, STATEN ISLAND, and the Adjacent Part of the Continent. By an Officer of the Army*, 1776. El oficial británico autor y editor del plano ofrece una imagen didáctica de las posiciones y los movimientos de las tropas de ambos bandos en un entorno geográfico dibujado sin buscar el detalle o la precisión. De hecho, la propia ciudad de Nueva York es representada como una fortaleza, con todo un perímetro amurallado, de la que parte un único camino, bordeado por construcciones, el cual termina en el extremo norte de la isla después de pasar por el asentamiento de Harlem. Mayor detalle se dedica a la descripción de los ataques británicos mediante una leyenda ubicada en el ángulo superior izquierdo.

459 Revista londinense fundada por Edward Cave y editada entre 1731 y 1907. Un total de 303 volúmenes fueron publicados en 176 años por diferentes editores: F. Jeffries (1731-1734); E. Cave (1735-1753); D. Henry y R. Cave, etc. (1754-1791); J. Nichols, etc. (1792-1826); J.B. Nichols, etc. (1827-1856); J.H. y J. Parker (1856-1865); Bradbury, Evans & Co., etc. (1866-1876); Chatto & Windus (1877-1905); Sylvanus Urban gentleman (1905-1907).



Figura 2.072: *Sketch of the COUNTRY Illustrating the late ENGAGEMENT in LONG ISLAND, 1776*. Mapa de pequeñas dimensiones (200 x 320 mm y escala 1:310.000) publicado en octubre de 1776 en el nº 46 de la revista *Gentleman's magazine*. El mapa perfila sencillamente el entorno físico en el que había tenido lugar la importante batalla, pero ni las posiciones ni los movimientos de las tropas fueron dibujados.

El famoso editor William Faden publicó en Londres un mapa de la batalla de Long Island que, además, reflejaba el resto de las acciones militares sucedidas durante los días siguientes en la isla de Manhattan y alrededores, hasta la toma de la ciudad de Nueva York el 15 de septiembre de 1776. Así lo indica su propio título: *A PLAN of NEW YORK ISLAND, with part of LONG ISLAND, STATEN ISLAND & EAST NEW JERSEY: with a particular Description of the ENGAGEMENT on the Woody Heights of Long Island, between FLATBUSH and BROOKLYN, on the 27th of August 1776 between HIS MAJESTY'S FORCES commanded by General HOWE and the AMERICANS under Major General PUTNAM. Shewing also the Landing of the BRITISH ARMY on New York Island, and the Taking of the CITY of NEW-YORK &c. on the 15th of September following, with the Subsequent Disposition of Both the Armies*⁴⁶⁰; aunque vulgarmente haya sido conocido como *The How War Plan* o *The Faden Campaign Map*.

Uno de los aspectos más extraordinarios de este mapa es que fue publicado por primera vez a mediados de octubre de 1776, es decir, apenas cinco semanas después del último evento que describe. Teniendo en cuenta que un paquebote de entonces (al lento ritmo de viaje del s. XVIII) podía emplear un mes en cruzar el Atlántico, la edición fue de una rapidez asombrosa. Otra gran novedad fue su modo de venta en las calles de Londres como si se tratara de un boletín de noticias, del que se vendieron numerosas copias. De hecho el mapa tiene un historial

460 Traducción de la autora: *Mapa de la Isla de Nueva York con parte de Long Island, Staten Island y el Este de Nueva Jersey, con una descripción detallada del enfrentamiento en los Altos Boscosos de Long Island, entre Flatbush y Brooklyn, el 27 de agosto de 1776 entre las fuerzas de Su Majestad comandadas por el General Howe y los Americanos bajo el mando del General de División Putnam. Mostrando también el desembarco del Ejército Británico en la Isla de Nueva York y la toma de la ciudad de Nueva York, etc. en el 15 de septiembre siguiendo, con la subsecuente disposición de ambos Ejércitos.*

de publicación complejo, pues llegó a expedirse hasta en cinco formas o estados diferentes conforme se fueron haciendo pequeñas modificaciones en el dibujo (sombreados y rótulos principalmente)⁴⁶¹. Es decir que, pese a tener una temática militar y haber sido realizado por militares, su objetivo era absolutamente comercial: el de dar noticia gráfica de la conquista inglesa.

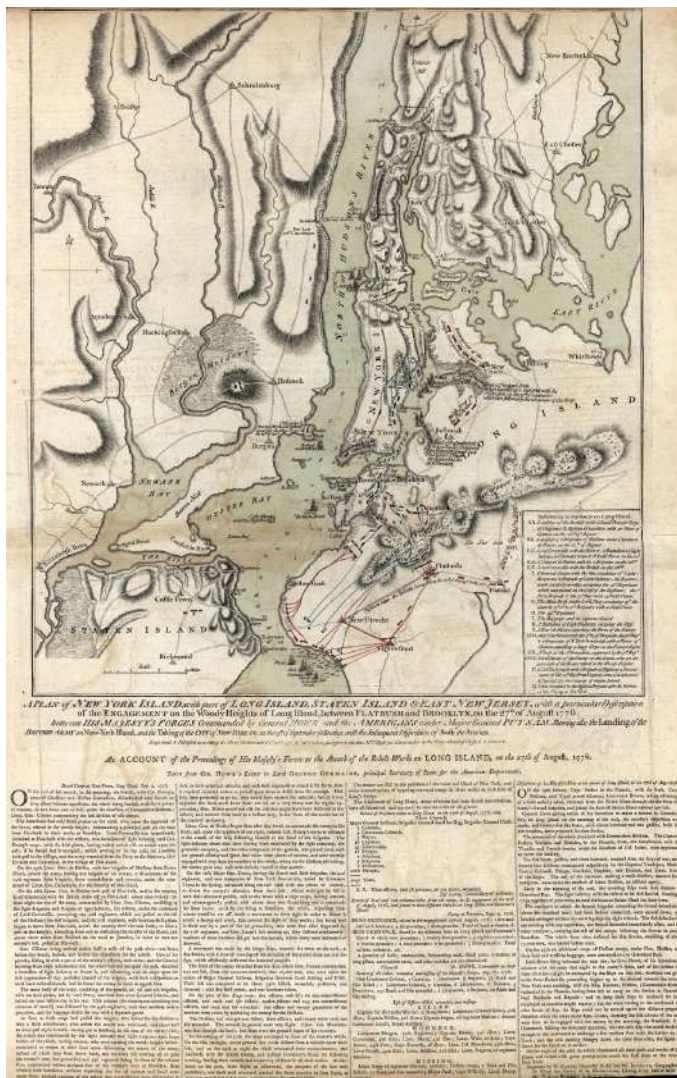


Figura 2.073: A PLAN of NEW YORK ISLAND, with part of LONG ISLAND, STATEN ISLAND & EAST NEW JERSEY... o The How War Plan o The Faden Campaign Map version publicada en William Faden, The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published, London, William Faden, 1777.

461 El ejemplar que se reproduce en esta tesis es la versión que presenta el dibujo más completo del enfrentamiento. Un estudio comparativo de las diferentes versiones publicadas puede verse en Henry Stevens and Roland Tree, *Comparative cartography*, London, Map Collectors' Circle, 1967, así como en I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, pp. 353-355.

De los cinco estados, todos a excepción del quinto fueron publicados con y sin un texto descriptivo al pie de la lámina. En el caso del cuarto estado, el texto era diferente al resto, pues se trataba de un relato de la toma de Nueva York. De la quinta edición no hubo copias sin texto; se trataba de una narrativa de la campaña tomada de las cartas escritas por el General al cargo, William Howe⁴⁶², al secretario colonial y responsable oficial del Gobierno para la guerra, George Germain. A pesar de estas diferencias, todas las publicaciones llevan una ventana con dieciséis referencias a los movimientos de las tropas (en la esquina inferior derecha del mapa) así como la impronta de Faden y la fecha del 19 de octubre de 1776. Más tarde, copias del quinto estado fueron también incluidas en las famosas obras del mismo editor, el ya citado *North American Atlas* y el *Atlas of the Battles of the American Revolution*⁴⁶³.

El mapa por tanto, a pesar de su contenido, no puede ser visto como un documento con una finalidad militar sino como una presentación y celebración de lo que los británicos interpretaron como un triunfo de sus tropas en las colonias norteamericanas. Dada su finalidad comercial, la atención de la representación y del texto se centraba en una descripción partidista de los acontecimientos militares, pues de ninguna manera se reflejaron datos de tanta relevancia como la decisiva inferioridad numérica de los efectivos americanos (representados en azul) respecto a los británicos (en rojo); ni tampoco quedó constancia con la importancia que merecía –quizá debido a la obnubilación popular por la conquista de la ciudad de Nueva York– del hecho de que, a pesar de encontrarse en desventaja, las tropas comandadas por George Washington consiguieran escapar de Long Island. Desde un punto de vista estrictamente militar, al margen de las representaciones comerciales, lo cierto es que los británicos no supieron ver aquí la oportunidad de asestar un golpe aplastante al ejército rebelde en retirada que podía haber supuesto incluso el final de la guerra.

A la batalla de Long Island le siguieron una serie de contiendas como la invasión de Manhattan en Kips Bay (15 de septiembre), la batalla de Harlem Heights (16 de septiembre), la batalla de White Plains (28 de octubre) –en el condado de Westchester– y la invasión de Fort Washington (16 de noviembre), con los que se forzó la retirada del ejército continental a Nueva Jersey y concluyó la conquista de toda Manhattan. Gran Bretaña resultó pues ganadora de la campaña de Nueva York. Este fue el final de una fase de la guerra, pero el comienzo de los siete años –hasta que se firmó el Tratado de París en noviembre de 1783– durante los cuales no sólo la ciudad de Nueva York sino toda su isla estarían en manos británicas. Manhattan fue, por tanto, el último bastión británico en Norteamérica.

462 William Howe (1729-1814) fue uno de los generales británicos más afamados de la Guerra de la Independencia. Era hijo y hermano de militares y nieto ilegítimo de Jorge I de Gran Bretaña. Llegó por primera vez a Norteamérica como Comandante para participar con éxito en la Guerra franco-india, y regresó en 1775, durante el sitio de Boston, como General de un regimiento de refuerzo a las tropas de Gage. Los sucesivos errores en el campo de batalla dañaron su reputación e hicieron que fuera relegado de su puesto en 1778. Muchos años después sirvió como Gobernador de Plymouth (Inglaterra). Sobre la figura de William Howe, *vid.* Bruce Adelson, *William Howe: British General*, London, Chelsea House Publishers, 2001; Ira Gruber, *The Howe brothers and the American Revolution*, New York, Atheneum Press, 1972.

463 William Faden, *Atlas of the battles of the American Revolution, together with maps shewing the routes of the British and American Armies, plans of cities, surveys of harbors, &c., taken during that eventful period by officers attached to the Royal Army*, London, William Faden, 1793.



Figura 2.074: Detalle del área de Long Island en la versión de *The Faden Campaign Map* publicada en William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777 (figura 2.073). Se representan en rojo los movimientos de las tropas británicas y en azul los del ejército continental. Del mapa se deduce que, aunque las tropas británicas bajo el mando de los hermanos Howe (el general William Howe y el vicealmirante Richard Howe) habían llegado a Staten Island en julio de 1776, no desembarcaron en Long Island hasta el 22 de agosto –concretamente a la altura de The Narrows y un poco más al sur, en Gravesand Bay. Una parte de las tropas del General Washington esperaba en Brooklyn y otra parte tomó una posición adelantada en Brooklyn Heights (una cadena de colinas boscosas que atravesaba Long Island ocupando gran parte de los actuales boroughs Brooklyn y Queens) –rotulada *Woody Heights de Guana* en el mapa. Mientras se libraba batalla en ambos puntos, varias brigadas –con el General Henry Clinton⁴⁶⁴ a la cabeza– flanqueaban al enemigo atravesando Brooklyn Heights por la prácticamente desconocida Road to Jamaica, un paso que el ejército continental había dejado sin vigilancia. Después de horas de batalla campal, los hombres de Washington eran sorprendidos por el contingente de Clinton y se veían obligados a retirarse. Para mayor escarnio, una zona pantanosa –perfectamente dibujada en el mapa– causaba nuevas bajas en las filas americanas. Tras esto, Washington y sus hombres se mantuvieron replegados en el extremo de Brooklyn que habían estado fortificando desde el mes de febrero de aquel mismo año (en el mapa se perfila en esta zona una estructura defensiva rotulada como *The Lines*). A partir de aquí, y después de una profusa narración, el texto dedica escasas tres líneas a explicar que los rebeldes huyeron sigilosamente de Long Island en la noche del 29 de agosto –por cierto, en una hábil operación aprovechando la niebla de la zona– y cómo los británicos no descubrieron la maniobra hasta la mañana siguiente. La cuestión es por qué la marina británica no sacó partido a la situación cuando el ejército continental estaba replegado en Red Hook y de espaldas al puerto.

464 Henry Clinton (1730-1795) había crecido en Long Island durante la década de 1740 cuando su padre, George, (militar de profesión) fue gobernador de la provincia. Allí se formó y se unió a la milicia local. Su participación en la Guerra de la Independencia se inició cuando fue enviado a Boston –igual que el General Howe– y fue quien ideó el plan de ataque en la batalla de Long Island, dado su conocimiento del terreno. Sobre la figura de Henry Clinton, *vid.* William B. Willcox, *Portrait of a general: Sir Henry Clinton in the War of Independence*, New York, Knopf, 1964.



Figura 2.075: Detalle del área de Manhattan en la versión de *The Faden Campaign Map* publicada en William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777 (figura 2.073). Otra cuestión es, si las tropas de la Corona descubrieron la huida de los rebeldes en la mañana del 30 de agosto, por qué no desembarcaron en Manhattan –concretamente en *Kepps Bay* (Kips Bay), a la altura de la 34th St. actual, según indica el plano– hasta el 15 de septiembre. A este retraso de más de dos semanas no se hace alusión en el texto. El dibujo muestra a las tropas británicas en el interior de la ciudad y a las tropas rebeldes dispersas en huida hacia el norte de la isla hasta alojarse en unas estructuras defensivas situadas en la cima de las colinas al norte de Harlem.

Aunque en el mapa de Faden no se dibujó más allá del posicionamiento de ambas tropas antes de que tuviera lugar el episodio de Harlem Heights, casi todas las acciones militares posteriores quedaron registradas en otros mapas –unos más detallados que otros–, muchos de los cuales permanecerían inéditos hasta varios años (a veces décadas) después. Concretamente de la operación de entrada de las tropas en la ciudad de Nueva York no se conoce la existencia de ningún registro cartográfico específico.

De la batalla de Long Island y, específicamente, de la maniobra de flanqueo a través del Paso de Jamaica dirigida por el General Henry Clinton, puede deducirse la necesidad de un buen conocimiento geográfico previo del campo de combate y de sus alrededores. Sin embargo, en este caso no se tiene constancia de cuáles fueron los documentos cartográficos que los altos mandos consultaron antes de la contienda; es más, aunque es lógico dar por sentado que algún mapa debieron examinar, tampoco se sabe si el susodicho paso aparecía representado en al menos uno de esos posibles mapas. Lo único verdaderamente incuestionable es que las tropas disponían de información geográfica local, bien fuera porque contaron con la ayuda

de “lealistas”⁴⁶⁵ conocedores del territorio que les hicieron de guía a través del paso⁴⁶⁶, o bien porque tanto Henry Clinton como George Sproule⁴⁶⁷ –uno de los muchos ingenieros que se unieron al ejército británico– habían vivido en Long Island durante la década de 1740 y es de suponer que conocían el terreno. Llegados a este punto, y a los efectos que interesan en este trabajo, la pregunta es si los mapas fueron o no decisivos para la victoria británica en Brooklyn.



Figura 2.076: A PLAN of the ENVIRONS of BROOKLYN Showing the Position of the Rebel Lines and Defences on the 27th of August, 1776, realizado por el ingeniero lealista George Sproule en 1781. Años después de la batalla de Long Island, el general Clinton continuaba ordenando la realización de mapas de la zona. La batalla era de interés para los estudiosos de las tácticas militares. Sproule representó cuidadosamente la topografía y con gran detalle los trabajos de fortificación realizados previamente por los rebeldes americanos (señalados en amarillo) y los posteriores británicos.

465 En la Guerra de la Independencia, la sociedad americana estaba dividida en dos corrientes políticas: los “Whigs” o “patriotas”, que deseaban la independencia –aunque hubiera que ir a la guerra–, y los “Tories” o “lealistas”, que eran partidarios de mantenerse como una colonia del Imperio Británico.

466 William B. Willcox (ed.), *The American rebellion; Sir Henry Clinton's narrative of his campaigns, 1775-1782, with an appendix of original documents*, New Haven, Yale University Press, 1954.

467 George Sproule había nacido en Long Island y se había formado en el oficio trabajando como asistente de Samuel Holland, importante ingeniero militar británico (Peter J. Guthorn, *British Maps of the Revolution... cit.* p. 44).



Figura 2.077: Thomas Kitchin (grabador), *Part of the Counties of Charlotte and Albany, in the PROVINCE of NEW YORK: Being the Seat of War between the King's Forces under Lieut. Gen. Burgoyne and the Rebel Army*, editado por Robert Baldwin en Londres en 1778. Aunque la campaña de Saratoga dio lugar a un gran número de mapas militares de calidad excelente, debido al fracaso de la operación –y en contraste con lo ocurrido a nivel cartográfico después de la batalla de Long Island– éste fue el único mapa de esta campaña que se publicó en Inglaterra.

Al hilo de esta última reflexión y retomando una idea que ya se apuntaba unas páginas atrás, cabe también cuestionarse si algunos mapas pudieron llevar a engaño a las autoridades militares y gubernamentales y si favorecieron el planteamiento de estrategias erróneas, allanando así el camino al ejército continental y, en definitiva, contribuyendo a la derrota del Imperio Británico y al cambio en el curso de la Historia⁴⁶⁸. Un mapa, como el de Montresor de la provincia de Nueva York o como el corográfico de Sauthier por ejemplo, en el que apareciera el corredor del río Hudson, pudo hacer creer que controlar esta vía era una empresa relativamente sencilla para un ejército de más de 15.000 efectivos, cuando en realidad debía ser una hazaña más que complicada considerando todos los factores que entraban en juego. Las representaciones cartográficas carecían de cierta información y a través de ellas no era

468 El debate sobre la viabilidad de la estrategia de Gran Bretaña durante la Guerra de la Independencia Americana sigue abierto entre los investigadores.

posible presumir muchos de los duros obstáculos a los que los soldados tendrían que hacer frente para conseguir su objetivo: la pésima calidad de los caminos, la densa vegetación de los bosques, el crudo frío invernal, las lluvias frecuentes y el acoso de los insectos, además, por supuesto, del continuo hostigamiento que ejercería el enemigo –presente en todo el territorio colonial– a base de francotiradores y emboscadas a los soldados posicionados (y prácticamente aislados) a lo largo de una ruta de la longitud de todo el estado de Nueva York.

Cabe pensar, pues, que la representación del territorio pudo ejercer una influencia negativa sobre los mandos británicos en el momento de plantear estrategias; y las operaciones militares que parecían sencillas sobre el papel, en la realidad no lo eran tanto y estaban condenadas al fracaso desde el mismo momento en que fueron concebidas. Si a esto se añaden problemas internos, como la mala gestión llevada a cabo por los generales o el desánimo de los soldados tras el fracaso de la temprana campaña de Saratoga (el verano de 1777)⁴⁶⁹, es posible concluir que la victoria británica era inviable.

* * *

De entre todas las ciudades de Norteamérica el caso de Nueva York fue único, puesto que sólo ella permaneció bajo ocupación británica hasta que acabó el conflicto. La ciudad se convirtió en ese periodo en la base militar del ejército de la Corona y en el refugio de miles de lealistas americanos (los llamados Tories). Esta situación supuso que su deterioro fuera también mayor que el de ninguna otra ciudad: estuvo rodeada de las fuerzas patriotas que trataban de impedir su comunicación con otras colonias y sufría continuos saqueos, robos de ganado y quema de cultivos mientras una gran parte de la población que era partidaria de la revolución (los llamados Whigs) huía. Dos episodios particularmente dramáticos fueron los incendios de septiembre de 1776 y de agosto de 1778 con los que perecieron edificios imposibles de reconstruir incluso una vez acabada la guerra.

En lo que a cartografía se refiere, Cohen y Augustyn señalan contundentemente que “...as a result of the presence of these surveyors and engineers in the city through the war, New York, which was one of the most poorly mapped American cities before the war, became by its end the most thoroughly mapped urban area of the United States”⁴⁷⁰. Un resultado que no es de extrañar, pues en las confrontaciones militares –en las del siglo XVIII y también en las de hoy– los mapas y los planos se tornan armas poderosas. La cartografía era fundamental para que

469 Campaña de Saratoga es el nombre de la operación militar planeada para hacerse con el control del valle del Hudson e impedir el suministro del ejército americano. La campaña consistía básicamente en tres movimientos: el desplazamiento de las tropas del General Burgoyne desde Canadá hacia el sur, el movimiento de las fuerzas del General Clinton desde Nueva York hacia el norte y un último contingente dirigido por el Teniente coronel Leger marchando desde Albany hacia el este a través del Mohawk. La campaña fue un fracaso, por diferentes motivos –que no son objeto del presente estudio–, cundió el desánimo entre las tropas británicas y Francia tomó la decisión de participar en la guerra como aliada del ejército americano.

470 Traducción de la autora: como resultado de la presencia de los topógrafos y los ingenieros en la ciudad a lo largo de la guerra, Nueva York, que había sido una de las ciudades americanas peor cartografiadas antes del conflicto, se convirtió en el área urbana más exhaustivamente mapeada de los Estados Unidos hacia el final de la guerra (Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 84).

los invasores pudieran familiarizarse con el terreno recién conquistado y para que diseñaran sus estrategias de defensa y ataque. Los topógrafos y cartógrafos militares realizaron entonces numerosos levantamientos de Nueva York y de su entorno con los que conocer las relaciones geográficas, alzar nuevas construcciones defensivas, disponer las tropas, prever su avituallamiento y planificar maniobras contra el enemigo.



Figura 2.078: Johannes Oertel, *Derribo de la estatua del rey Jorge III*, 1852–1853, New-York Historical Society, Nueva York. Esta obra recrea el momento en el que la estatua de plomo que el Consejo Comunal había erigido en Bowling Green en 1770 en honor del rey Jorge III de Gran Bretaña fue derribada por los insurgentes americanos. El 19 de julio de 1776 tuvo lugar en Nueva York (concretamente en The Common) la primera lectura de la Declaración de Independencia; tras ella, neoyorquinos de todas las clases sociales y razas derribaron juntos (según representa la escena) la estatua del monarca británico.

Los levantamientos cartográficos más exactos y detallados de toda la Guerra de la Independencia Americana fueron los realizados en Manhattan después del verano de 1781, fecha a partir de la cual, debido a la terrible derrota de las tropas de Su Majestad en la batalla de Yorktown, la mayoría de los cartógrafos, ingenieros y topógrafos encargados de la representación del territorio quedaron confinados en el área de Nueva York⁴⁷¹. Un amplio y variado grupo de profesionales, adiestrados en su mayoría en academias militares en Inglaterra, dispuso entonces del tiempo y de los medios necesarios para mapear toda Manhattan y su entorno más inmediato, principalmente Staten Island, la costa oeste de Brooklyn y Queens así como el sureste del Bronx. Sin embargo, los mapas topográficos de Nueva York y de Manhattan confeccionados precisamente en esta época son relativamente poco conocidos. Algunos de

471 A título informativo se hace constar que los ingenieros y los artilleros británicos compartieron cuerpo militar hasta la creación definitiva del *Corps of Royal Engineers* en 1787. Sobre las labores cartográficas de estos ingenieros militares británicos en Norteamérica, *vid.* Douglas W. Marshall, "The British Engineers in America: 1755-1783", *Journal of the Society for Army Historical Research*, 51, 1973, pp. 155-63; R. A. Bowler, *Logistics and the failure of the British army in America, 1775-1783*, Princeton, Princeton University Press, 1975, pp. 175-178; William P. Cumming, *Some notable surveyors and map-makers of the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries*, Cambridge, 1929; William P. Cumming, *British maps of colonial America*, Chicago, University of Chicago Press, 1974.

los ejemplares más destacados no es sólo que no llegaron a editarse en el siglo XVIII sino que han sobrevivido, hasta fechas recientes, sin que se supiera de su existencia o sin que se les prestara atención en los archivos, o incluso perdidos entre las pertenencias personales de alguno de los personajes que participaron en la guerra.

Este último fue el caso de un mapa titulado *Plan of the City of New York and environs* que fue encontrado entre los documentos del ingeniero militar Samuel Holland⁴⁷² por su familia en 1930. La figura de Samuel Holland es, de hecho, de gran interés. Uno de los proyectos cartográficos de mayor envergadura en los que estuvo involucrado fue un estudio sistemático de la costa y de los puertos de Norteamérica que estaba previsto que se realizara desde Canadá al río Mississippi. Samuel Holland estuvo a cargo de los trabajos que se desarrollaron desde tierra y su compañero Joseph Frederick Wallet DesBarres fue el responsable de los trabajos realizados a bordo. Cuando ambos desarrollaban sus tareas en Nueva York, el proyecto tuvo que ser abandonado a causa del estallido de la guerra. DesBarres se encargó de la publicación de los resultados cartográficos obtenidos hasta ese momento en su famoso atlas náutico en cuatro volúmenes titulado *The Atlantic Neptune, published for the use of the Royal Navy of Great Britain... under the Directions of the Right Honble. the Lords Commissioners of the Admiralty*, editado en Londres en 1777⁴⁷³.

El *Plan of the City of New York and environs*, conocido también como *The Holland Map*, representa –todo con el mismo nivel de detalle– la ciudad de Nueva York insertada en una porción de Manhattan similar en tamaño a la dibujada en el Ratzen Plan, además de una parte de Long Island, desde Wallabout Bay hasta Red Hook, así como la *Governours Island* (como aparece rotulada en el mapa).

El documento ha sido atribuido a Holland⁴⁷⁴ –a pesar de que en el mapa no hay mención alguna al autor– y está fechado entre 1776 y 1778, puesto que en él se observan los efectos del primer incendio sufrido por la ciudad pero no los del segundo, lo que ha llevado a pensar que debió realizarse entre ambas fechas, aunque según apunta el catálogo de la New York State Library (institución que ahora custodia el ejemplar), el título del mapa y la fecha de 1781 se registran en tinta a lo largo de los cuatro costados del dorso, en lo que parece escritura de una mano contemporánea⁴⁷⁵.

472 Samuel J. Holland (1728-1801) era un ingeniero militar natural de Deventer que había servido en la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748) como miembro del ejército holandés antes de emigrar a Inglaterra e ingresar en la milicia británica. En 1756 llegó a Norteamérica para realizar trabajos topográficos en los alrededores de Nueva York y de Quebec durante la Guerra franco-india. En 1764 fue nombrado Topógrafo General de las provincias británicas al norte de Virginia, coordinando así todas las actividades cartográficas desarrolladas en este territorio. Sobre la figura de Samuel Holland, *vid.* Willis Chipman, "The Life and Times of Major Samuel Holland, Surveyor General, 1764-1801", *Ontario Historical Society Papers and Records*, 21, 1924, pp. 11-90.

473 Sobre esta obra de J.F.W. DesBarres, *vid.* Willis Chipman, "The Life and Times of Major Samuel Holland, Surveyor General, 1764-1801", *Ontario Historical Society Papers and Records*, 21, 1924, pp. 11-90; Stephen J. Hornsby, *Surveyors of Empire: Samuel Holland, J.W.F. DesBarres and the Making of the Atlantic Neptune*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2011.

474 *Vid.* William P. Cumming, *op. cit.*, pp. 55-65 y Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 82

475 "There is no definitive indication of the maker's name on the map. The map's title, and a date 1781 are recorded in ink along all four edges of the verso in what appears to be a contemporary hand" (accesible online en <http://128.121.13.244/awweb/main.jsp?flag=brows&smid=2&awdid=53>).



Figura 2.079: Samuel Holland (?), *Plan of the City of New York and environs o The Holland Map*, 1776-1778?

El mapa ciertamente presenta el aspecto de un documento militar profesional, pues dibuja con especial atención la información de interés para las tropas: fuertes, murallas, baluartes, caminos regionales, lagos, el sistema de drenaje y zanjas de riego que conectaban con los humedales, instalaciones portuarias (nunca antes representadas con tanto detalle) y, por supuesto, la topografía empleando magistralmente los sombreados. La rotulación no parece, en cambio, uno de los aspectos más cuidados; tan sólo se rotularon tres edificios de la ciudad de Nueva York (St. Paul's Church, el King's College y el reformatorio) y dos en Long Island (Brooklyn Church y la destilería), a pesar de que existieran otros tantos que podían ser de interés militar. Uno de los detalles más extraordinarios del plano es la diferenciación entre aquellas manzanas y edificios que debían encontrarse en proceso de construcción del resto de las edificaciones ya consolidadas, empleando para ello finas líneas de puntos. El mapa es, por

tanto, un documento único y de altísima calidad, digno de los mejores cartógrafos ingleses, como lo fue Samuel Holland entre otros.

Los primeros efectos de la Guerra de la Independencia sobre la configuración física de Nueva York y de su entorno inmediato pueden ser observados sobre este mapa. La cuarta parte de sus edificios se había quemado en el desastroso incendio de la noche del 21 de septiembre de 1776⁴⁷⁶, incluyendo Trinity Church (aunque lo que quedó de su estructura permaneció en pie hasta 1784-1788), Lutheran Church, la escuela pública inglesa, la lonja en el Great Dock y la mayoría de las viviendas neerlandesas de ladrillo rojo y cubierta a dos aguas, con más de un siglo de antigüedad, que habían sobrevivido desde la Nueva Ámsterdam holandesa y que se habían convertido en todo un símbolo. El dibujo muestra también que Fort George se vio afectado por el fuego en el flanco septentrional de sus defensas. Además de estos estragos, lo que más destaca son todos los nuevos fuertes y empalizadas levantadas en el límite norte de la ciudad (primero por los revolucionarios y más tarde por los británicos); cuestión que llevaba aparejada la tala de grandes extensiones de bosque del resto de la isla.

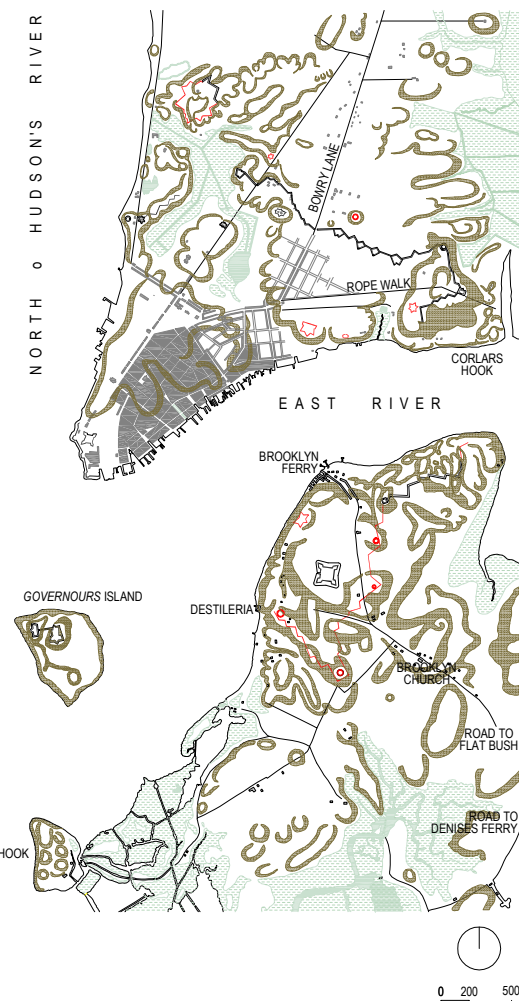
476 El incendio, aunque originado en un burdel de Whitehall Slip –es decir, en el extremo sur de la ciudad– encontró a su favor el viento procedente del Atlántico y arrasó con gran parte de las edificaciones situadas al oeste de la calle Broadway.

Plan of the City of New York and its environs o Holland Map (fecha representada: 1776-1778?)

Figura 2.080: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 01 FORT GEORGE | 12 NEW DUTCH CAL. CHURCH |
| 02 TRINITY CHURCH | 13 S. GEORGES CHAPEL |
| 03 EXCHANGE | 14 PECKS MARKET |
| 04 JEWS SYNAGOGUE | 15 S. PAULS CHURCH |
| 05 OLD DUTCH CHURCH | 16 NEW PRESBITERIANS MEETING |
| 06 CITY HALL | 17 CÁRCEL |
| 07 PRESBITERIANS MEETING | 18 BARRACONES |
| 08 FRENCH CHURCH | 19 HOSPICIO |
| 09 NEW ENG. DUTCH CHURCH | 20 REFORMATORIO |
| 10 TEATRO | 21 KING'S COLLEGE |
| 11 MORAVIANS MEETING | |



- DEFENSA
- DEFENSA EN PROYECTO
- ALINEACIÓN NO CONSOLIDADA
- EDIFICIOS INCENDIADOS
- EDIFICIO MILITAR O SUSCEPTIBLE DE USO MILITAR
- EDIFICIO CONSOLIDADO
- HUMEDAL
- Balsa o canal de agua dulce



Pero el mapa más impresionante de todos los que se realizaron durante este periodo es un singular retrato cartográfico de la realidad de Manhattan en las postrimerías de la guerra conocido vulgarmente como *British Headquarters Map*⁴⁷⁷ (en adelante *BHM*). Sus características sugieren efectivamente que no se trató de un trabajo individual sino más bien de una tarea conjunta de diferentes especialistas cartográficos. Quizás sea por eso por lo que el plano no presenta firma, sello, ni ningún otro signo explícito de autoría personal. A día de hoy está catalogado como un ejemplar anónimo producido por el ejército de la Corona Británica. Tampoco la fecha figura en el plano, aunque se ha dado por hecho que la segunda mitad de 1782 debió ser el momento de su finalización, ya que éste es el año al que apuntan algunas referencias incluidas en la leyenda; sirva como ejemplo la reseña que acompaña a las murallas y baluartes del *Battery*: *[it] was repaired and improved in the Summer 1782...*⁴⁷⁸



Figura 2.081: *British Headquarters Map*, 1782?

El *BHM* se compone de dos pliegos u hojas de papel numeradas de izquierda a derecha. Su estado actual es aceptable, salvo por las pérdidas de material que han sufrido principalmente dos de las esquinas de la primera hoja. La calidad del grafismo es excelente: el dibujo fue realizado con lápiz y tinta y posteriormente se coloreó con acuarela, lo cual contribuye a la clara legibilidad de la imagen. Se emplearon los tonos cian para los detalles hidrográficos que, cuando tienen suficiente anchura, aparecen rellenos: lagos, marismas, zonas pantanosas y ríos, a excepción de las porciones de los ríos East y Hudson representadas en el primero de los pliegos. Los verdes suaves y apagados se emplearon para las zonas ajardinadas, las arboledas y, parcialmente, para las tierras de labor de *Haerlem Plains*, en las que también se usaron dos tonos anaranjados. El color rosa se utilizó como fondo en las manzanas de Nueva York así como en el resto de construcciones dispersas por el territorio, aunque también se hizo uso del color amarillo en algunos de los frentes amurallados (principalmente en aquellos levantados en Long Island). Finalmente, la gama de colores más amplia y significativa es la de los tonos sepia, aplicada en la representación del relieve con tal destreza que dio al resultado un efecto tridimensional. Esto último es, sin duda, uno de los grandes valores de esta representación.

477 Traducción de la autora: Plano del Cuartel Británico.

478 Traducción de la autora: fue reparado y mejorado en el verano de 1782...

La primera de las dos hojas que componen el plano lleva por título *PLAN N°1 NEW YORK. HUDSON'S RIVER &c.*. Contiene una leyenda en la que se recogen nueve referencias (identificadas con letras correlativas de la *a* a la *i*) ubicadas en los alrededores de la isla de Manhattan, es decir, *To Long Island, and Paulus Hook* según se indica⁴⁷⁹. Aunque desafortunadamente parte importante de esta leyenda se ha perdido, es posible conocer su contenido gracias a un facsímil de 1900 del que se hablará más adelante⁴⁸⁰. El segundo pliego tiene por título *PLAN N°2 NEW YORK. HUDSON'S RIVER &c. Continuation of Number One*. La leyenda, en este caso visible en su totalidad, contiene otras nueve referencias (igualmente identificadas con las letras de la *a* a la *i*) localizadas en territorio de Manhattan o, tal cual se indica: *To New York Island*⁴⁸¹. Las dos hojas contienen sendas escalas gráficas de *800 Feet to an Inch*⁴⁸², lo cual equivale a una escala de 1:9.600 en el sistema métrico decimal, así como sendas indicaciones del norte con la tradicional flor de lis.

El documento completo, tal cual se conserva en The National Archives, es decir, con los dos pliegos que lo componen unidos por sus bordes, tiene una longitud de 3175mm, una anchura máxima de 952,5mm y una mínima de 700mm. Sin embargo, la observación detallada permite distinguir una indudable discontinuidad en la geografía de Manhattan: ni la costa, ni la topografía, ni el viario encuentran prolongación más allá de la línea donde unen ambos pliegos. Este desajuste se debe a que dicha unión, llevada a cabo a lo largo del siglo XX –puesto que en el facsímil de 1900 no hay constancia de esta cuestión–, fue realizada de manera errónea.

479 Paulus Hook es el topónimo con el que se identifica en el *BHM* un promontorio ubicado en la actual Nueva Jersey, frente al extremo meridional de Manhattan. Este fue el lugar en el que se libró en agosto de 1779 una de las conocidas batallas de la Guerra de la Independencia: la batalla de Paulus Hook. El ejército británico no abandonaría esta posición hasta tres días antes de la evacuación definitiva de Nueva York el 25 de noviembre de 1783.

480 Transcripción de la leyenda incluida en el plano n°1:

a... *A Square Fort constructed by the King's Troops in the Year 17 The Rebels had an Hexagon Fort traced on this Ground.*

b... *Rebels Works kept up, and improved.*

c... *A Line begun in the Spring_82 to enclose Brooklyn, but stopt on Sir Guy Carleton's arrival.*

d... *The Rebel Position and Works, which stopped His Majesty's Troops on their March to Brooklyn: These are now quite destroyed.*

e... *Where the British Troops broke Ground against these Works.*

f... *A large Fort begun in the Summer_82 by Order of Sir Guy Carleton upon the principal Height the Rebels had occupied: The part of this Work coloured Yellow, was not finished when the Peace took Place.*

g... *Works constructed at different times by the King's Troops: considerable improvements and additions were made to these Works in the Summer_82.*

h... *Casemates for about 300 Men.*

i... *An advanced Work where a Picquet was occasionally kept.*

481 Transcripción de la leyenda incluida en el plano n°2:

a *Fort George Works before the War which have been kept up: The latter was repaired and improved in the Summer*

b *Lower Battery 1782 by the Troops under the Command of Sir Guy Carleton.*

c *Batteries upon the North River first thrown up by the Rebels: These also were repaired and improved in the Summer_82.*

d *Star Redoubt constructed by the King's Troops in the Year*

e *Bunkers Hill Redoubt erected by the Rebels, and afterwards improved by the King's Troops.*

f *A Circular Redoubt making part of an extensive Line thrown up by the Rebels in front of the Town.*

g *Citizens Redoubt so called from having been thrown up by the Inhabitants of the Town.*

h *A Line begun in the Spring_82 upon nearly the same Ground with the Rebel Line, and was far advanced when Sir Guy Carleton arrived in the Month of May, who then put a stop to it.*

i *Additions made on the right by Order of Sir Guy Carleton so as to enclose that Height.*

482 Traducción de la autora: 800 pies a una pulgada.

Así lo demuestra el hecho de que las dos flores de lis no mantengan la misma orientación o que el rótulo del río East aparezca deslavazado. Para que el ensamblaje de ambas hojas sea correcto es necesario superponerlas empleando como guía una línea de trazos inclinada que atraviesa de este a oeste Manhattan a la altura de *Kipp's Bay* (entre las actuales 23rd y 34th streets). Esta operación ha sido llevada a cabo por la autora para este trabajo, empleando la reproducción digital del plano facilitada por la institución que lo custodia actualmente⁴⁸³. Tras esta realineación de las hojas, la geografía de Manhattan queda restituida según la realidad de 1782, tal y como la cartografió el ejército británico.



Figura 2.082: Detalle de la zona de unión de las dos hojas que componen el *British Headquarters Map* (figura 2.081).

En el momento de la realización del mapa, Nueva York presentaba todavía algunos de los daños ocasionados por los dos graves incendios de 1776 y 1778 (a cuyas consecuencias se ha hecho referencia anteriormente) tal y como puede apreciarse en el dibujo. El *BHM* muestra una Nueva York bastante recompuesta, a excepción de los alrededores de la Trinity Church y de los muelles del río Hudson los cuales se presentan todavía en proceso de reconstrucción, con pequeños edificios inconexos. Sin embargo, debe decirse que el dibujo no permite descifrar ni cuáles ni cómo eran las nuevas construcciones que ocupaban el área que había sido arrasada por los incendios. También Fort George figura en el plano con sus defensas mermadas.

483 La autora del presente estudio ha tenido acceso tan sólo a la versión digital de alta resolución del documento, y nunca al ejemplar original.

Durante los años en que la ciudad funcionó como centro de mando de las fuerzas de la Corona, y ante la amenaza de un ataque a gran escala del ejército continental, los británicos prepararon la protección de toda Manhattan. El trabajo consistió básicamente en el refuerzo de aquellas defensas que habían sido previamente construidas por los rebeldes, cuando éstos todavía tenían el control de la isla, y en el levantamiento de nuevos fuertes, baluartes, murallas y empalizadas. Esta labor se llevó a cabo no sólo en la ciudad –más fortificada que nunca– sino en toda la isla y en otras posiciones clave fuera de ella.

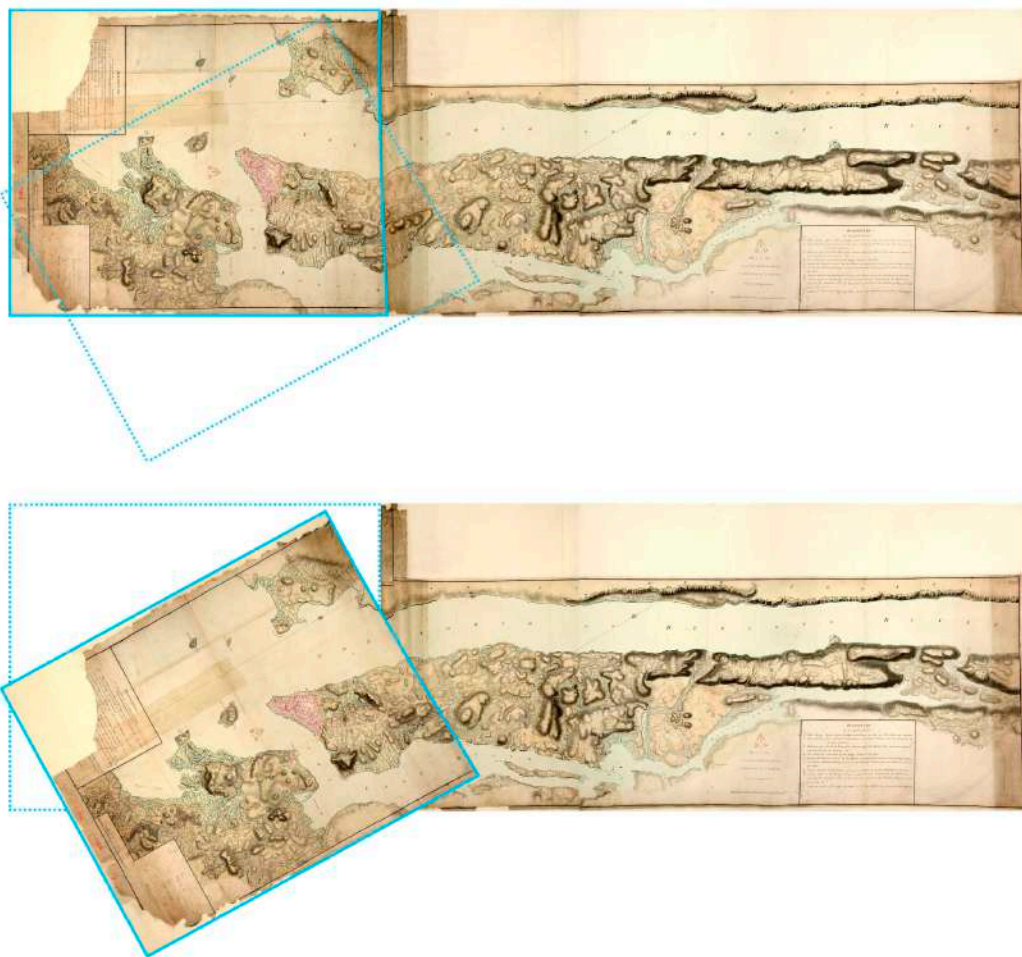


Figura 2.083: Proceso de reensamblaje o realineación del *British Headquarters Map*.

Las obras de reforma y nueva construcción de las defensas, según se recoge en las dos leyendas del *BHM*, fueron especialmente intensivas con la llegada de Sir Guy Carleton⁴⁸⁴ a Nueva York.

484 Guy Carleton (1724-1808) sirvió con honor en la Guerra franco-india y fue Gobernador de Quebec entre 1768 y 1778. Participó en

Hasta en cinco ocasiones es nombrado en el plano este reconocido personaje de la vida política y militar de las colonias británicas de los EE.UU. y Canadá. A él, como Comandante en Jefe de las fuerzas británicas en Norteamérica –desde que sucediera en el cargo a Sir Henry Clinton en la primavera de 1782– se debieron la reparación de las murallas del Battery, la construcción de baluartes sobre el Hudson, el refuerzo del frente norte de la ciudad y la mejora de la gran fortaleza en Jones Hill (el lugar donde hoy intersecan East Broadway y Grand Street). También fuera de Manhattan se realizaron importantes intervenciones bajo su mando, como el levantamiento de un fuerte en el cerro más elevado de Brooklyn o la reconstrucción de la fortaleza de Paulus Hook. Ya fuera por las acciones de Carleton o porque el final de la guerra parecía próximo, el hecho es que el ataque de los rebeldes sobre Manhattan nunca llegó a producirse.

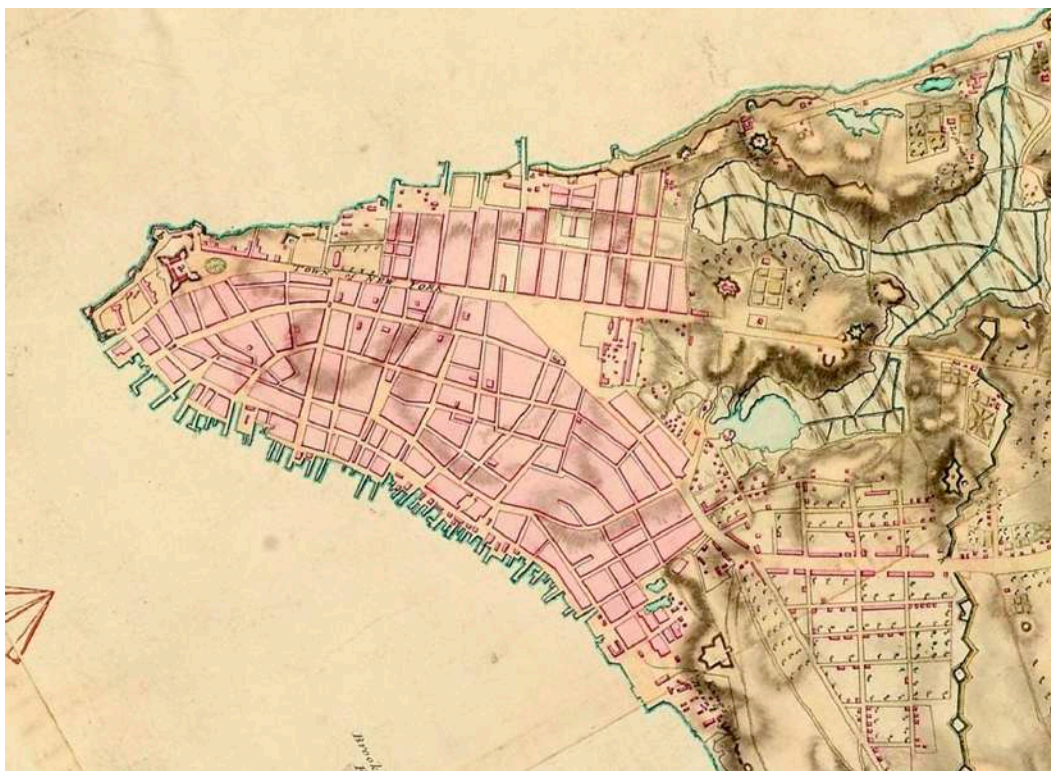


Figura 2.084: Detalle de Nueva York en el *British Headquarters Map* (figura 2.081).

Durante la guerra, Nueva York no sólo dejó de crecer sino que sufrió una progresiva retracción que quedó patente en el plano. Este fenómeno se hace visible a través de las defensas levantadas

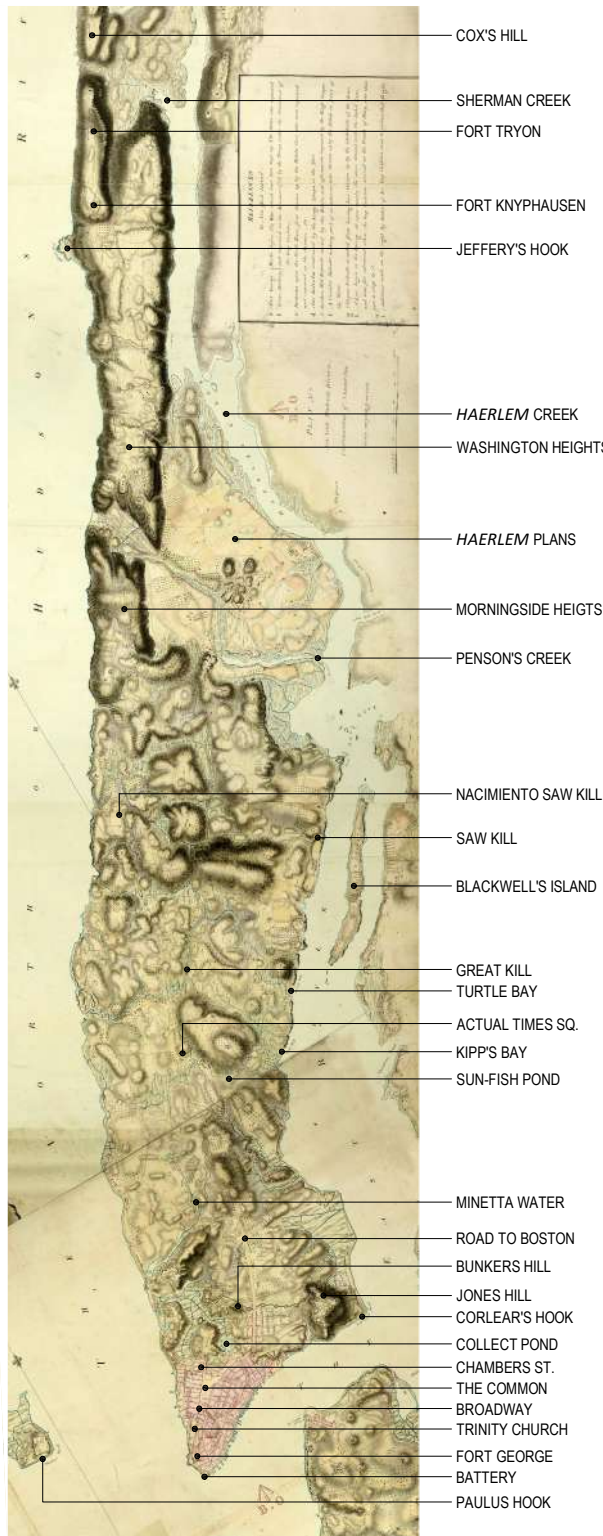
la Guerra de la Independencia y ejerció como Comandante en Jefe de las fuerzas británicas en Norteamérica aproximadamente un año. En reconocimiento a sus labores en las colonias norteamericanas, fue proclamado Primer Barón de Dochester y nombrado, por segunda vez, Gobernador de Quebec en 1785. Sobre la figura de Guy Carleton, *vid.* Paul D. Nelson, *General Sir Guy Carleton, Lord Dorchester: soldier-statesman of early British Canada*, London, Associated University Presses, 2000.

en el borde norte de la ciudad (donde se encuentran las actuales calles Delancey y Spring) configuradas a la manera de la muralla de Wall Street en tiempos de Nueva Ámsterdam; así como a través de la representación de las manzanas ubicadas en torno a Bowery Lane, las cuales se perfilan mediante una trama más o menos regular de calles, mientras que en alguno de los planos inmediatamente anteriores a la guerra –como es el caso del llamado *Ratzen Plan*, al que antes se hizo referencia– se dibujan como manzanas completas y consolidadas. Según el *BHM*, Nueva York en 1782 alcanzaba poco más allá de la actual Chambers Street, por el lado oeste de Broadway, mientras por el lado este no llegaba a la actual Oliver Street.

A la destrucción de los incendios y a la paralización del crecimiento se sumaron otras consecuencias naturales de la guerra: trincheras y parapetos a lo largo de toda la costa, muelles derruidos, basura, barricadas, pavimentos destrozados en las calles y edificios públicos utilizados con un fin militar, aunque la mayoría de estos males no sean perceptibles a través del *BHM*. Por ejemplo, la North Church fue usada como prisión primero y como hospital después y la Middle Church (anteriormente llamada New Dutch Church) funcionó como escuela de equitación tras haber sido vaciada interiormente; o las casas de reunión presbiteriana, la Presbyterian Meeting y la New Presbyterian Meeting (también conocida como Brick Church), que fueron usadas como barracones militares. Al término de la guerra, el aspecto de Nueva York sería el de una ciudad en ruinas.

Además de la trama urbana neoyorquina, las construcciones defensivas dispersas, los muelles y la extensa red de caminos distribuida por toda la isla, tal y como corresponde a un buen documento militar, el *BHM* registró de manera excepcional colinas, valles, arroyos, lagunas, humedales, huertos, tierras de cultivo y bosques, ofreciendo una imagen novedosa del paisaje de Manhattan.

British Headquarters Map (fecha representada: 1782?)
 Figura 2.085: Reinterpretación cartográfica de la autora



Usos del suelo en la isla de Manhattan

Año 1609

Área colonizada.....	5 Ha.
Terreno agrícola.....	4 Ha.
Asentamientos.....	1 Ha.
Área natural.....	4777 Ha.
Bosque.....	3692 Ha.
Prado.....	474 Ha.
Otras especies.....	40 Ha.
Playa.....	65 Ha.
Marisma.....	368 Ha.
Curso/Balsa agua dulce.....	111 Ha.
Humedal ribereño.....	27 Ha.

Área total de la isla..... 4782 Ha.

Año 1782

Área colonizada.....	806 Ha.
Terreno agrícola.....	268 Ha.
Huerto.....	210 Ha.
Jardín.....	10 Ha.
Viario.....	194 Ha.
Edificación.....	124 Ha.
Área natural.....	4137 Ha.
Vegetación degradada.....	3607 Ha.
Playa.....	52 Ha.
Marisma.....	345 Ha.
Curso/Balsa agua dulce.....	120 Ha.
Humedal ribereño.....	13 Ha.

Área total de la isla..... 4943 Ha.

Año 2004

Área colonizada.....	5284 Ha.
Espacios abiertos.....	2138 Ha.
Viario.....	1303 Ha.
Edificación.....	1843 Ha.
Área natural.....	176 Ha.
Bosque.....	111 Ha.
Marisma*	7 Ha.
Reserva/Lago.....	54 Ha.
Humedal ribereño.....	4 Ha.

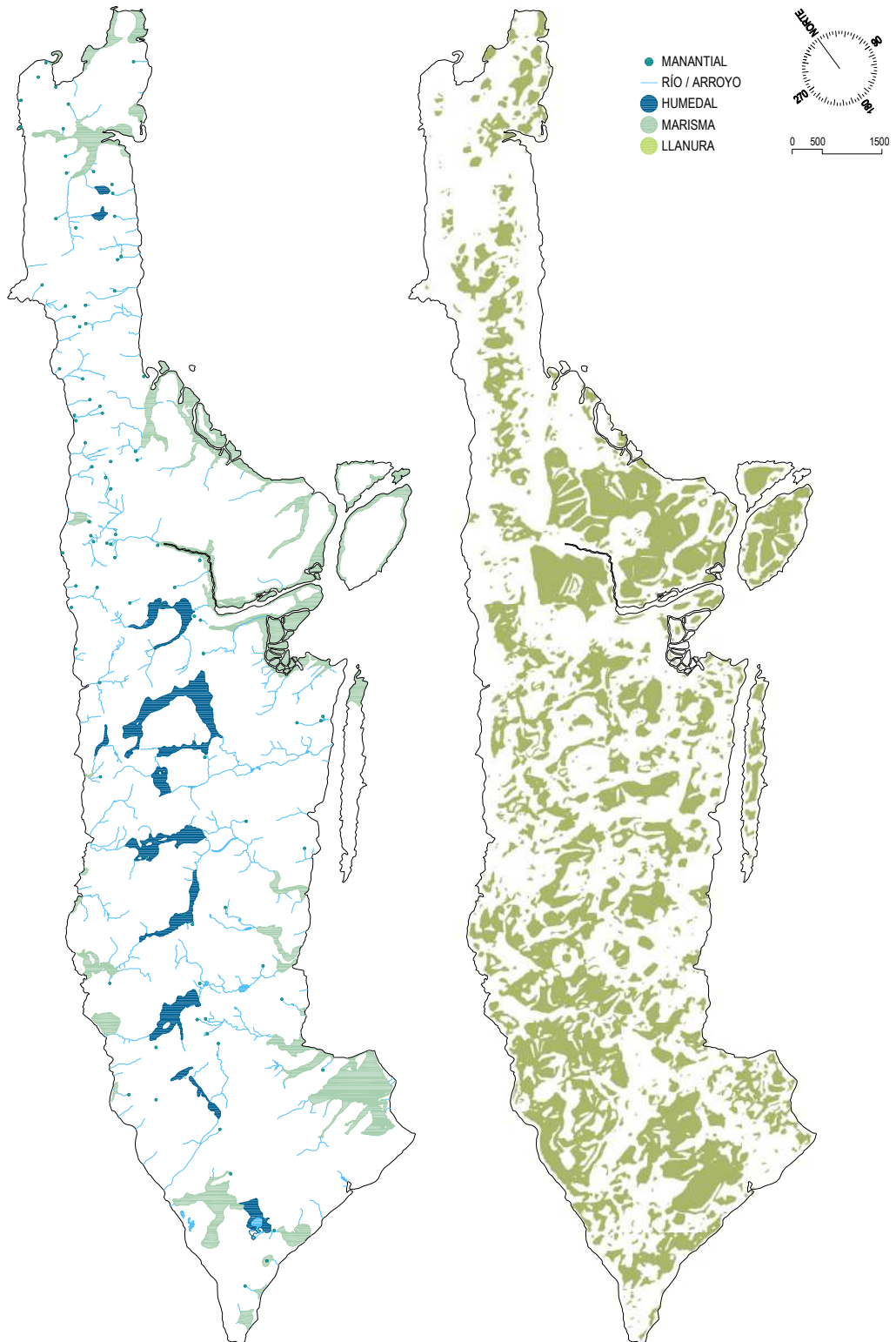
Área total de la isla..... 5460 Ha.

* Designado como "forever wild" por el City of New York Department of Parks.

Fuente: Eric W. Sanderson and Marianne Brown, *op. cit.*



Paisaje primitivo de MANNAHATTA a la llegada del explorador Henry Hudson (fecha representada: 1609)
Figura 2.086: Reinterpretación cartográfica de la autora



Una de las cuestiones más llamativas que se deducen del mapa es la abundancia de agua dulce en la isla: alrededor de 20 lagunas, 110km de arroyos y unos 300 manantiales regaban la tierra⁴⁸⁵. Con más de 4,5km de cauce, el llamado Saw Kill atravesaba Manhattan desde su nacimiento en el West Side, a menos de 500m del río Hudson, hasta su desembocadura en el río East a la altura de la actual 74th Street. La productividad agrícola de las *Haerlem Plains* se debía a la presencia de la caudalosa corriente de *Penson's Creek*, tal y como reza el rótulo junto a su desembocadura en el río East. Este arroyo nacía en West Harlem, en el valle entre Morningside Heights y Washington Heights⁴⁸⁶, y poco después se ensanchaba ampliamente en forma de ciénaga en la que confluían aguas dulces y saladas.

Destaca la presencia de la frecuentemente nombrada hasta ahora Fresh Water o Collect Pond, que había servido como fuente natural de abastecimiento de Nueva York desde el momento de su fundación a manos neerlandesas. La particularidad que no refleja la representación es la contaminación de sus aguas que había comenzado en 1760 con los vertidos tóxicos de las tenerías situadas en sus alrededores.

Fruto de la riqueza acuática de la isla era la profusa y diversa vegetación que la poblaba. Aunque el *BHM* por sí solo no proporciona información precisa en torno a este tema, no puede dejar de mencionarse la identificación de zonas boscosas mediante el dibujo de pequeños árboles. La observación detenida permite discernir entre estos diminutos símbolos dos tipos, uno de copa redondeada y otro de copa triangular, ideados probablemente con la intención de diferenciar entre especies caducifolias y perennifolias. Los bosques, presumiblemente de castaños, robles y coníferas⁴⁸⁷, poblaban el entorno donde más tarde se situarían Times Square, el Bowery y Central Park, según puede observarse. Pero también es cierto que la propia guerra acabó con grandes extensiones forestales. En la actualidad, la mayor reserva de este tipo en toda Manhattan es la ubicada en el Inwood Hill Park, en el extremo norte de la isla.

Pero si algo destaca en el *BHM* es el retrato de la accidentada topografía. Un total de 573 colinas⁴⁸⁸ componían el relieve *manhattaniano* antes de las repetidas operaciones de desmonte y terraplenado efectuadas durante cuatro siglos de historia. En una comparación a simple vista entre este plano y uno actual del puerto de Nueva York, es fácil percatarse de los rellenos de tierra que se han hecho alrededor del que una vez fue el aguzado extremo meridional de Manhattan, en torno a la actual Roosevelt Island (*Blackwell's Island* en 1782) así como en Governor's Island, cuyo tamaño hoy es, aproximadamente, tres veces el original.

Las mayores alturas de Manhattan se daban en el norte, tal y como transmiten los potentes

485 Eric W. Sanderson, *Mannahatta: a natural history of New York City*, New York, Harry N. Abrams, 2009, p. 92.

486 Este valle es fácilmente perceptible hoy cuando se viaja en metro, puesto que es el lugar donde el tren número uno emerge de la tierra y viaja elevado entre la 123rd y la 135th streets aproximadamente. El lugar donde a pocos metros del río Hudson se levanta el famoso viaducto de *West Harlem*.

487 Eric W. Sanderson and Marianne Brown, "Mannahatta: An Ecological First Look at the Manhattan Landscape Prior to Henry Hudson", *Northeastern Naturalist*, 14(4), 2007, pp. 545-570.

488 Eric W. Sanderson, *op. cit.*, p. 78.

sombreados del plano en esta zona y tal cual reflejan denominaciones hoy en uso como Harlem Heights, Morningside Heights o Washington Heights⁴⁸⁹. En este último, a unos 82m de altitud, se encontraba –y se encuentra– la cima más alta de toda la isla: justo en el lugar donde un día se alzó el famoso Fort Washington, rotulado aquí como *Fort Knyphausen*⁴⁹⁰. Dentro del Lower Manhattan, Bunkers Hill (a menos de 100m al norte del Collect Pond) era el punto más elevado, con unos 33,5m de altura. Esta localización fue aprovechada para levantar un reduto desde el que controlar la ciudad y su puerto.

El 25 de noviembre de 1783, el llamado Día de la Evacuación, el ejército británico en retirada se llevó consigo a Londres el *BHM*. Primero se guardó en la War Office y después en la Public Record Office, para acabar en The National Archives como tantos otros mapas y planos de la guerra de la Independencia Americana. Incomprensiblemente, pues como norma general todos estos documentos han sido ampliamente estudiados tanto de forma individual como conjuntamente, son mínimos los estudios que sobre él se han hecho, e incluso son pocos los trabajos que lo mencionan. El fenómeno resulta, cuanto menos, llamativo dadas las características del plano: un ejemplar que muestra a una escala y con una precisión fuera de lo común el aspecto de toda Manhattan al final de la era colonial, cuando su paisaje natural apenas había sido transformado más allá de la escasa porción de territorio entonces ocupada por Nueva York.

La primera publicación de una imagen del *BHM* data de 1997. Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, estudiosos y coleccionistas cartográficos, publicaron en esa fecha *Manhattan in Maps*⁴⁹¹, una obra acerca de los mapas y planos de Nueva York más destacables, ya sea por las circunstancias de su elaboración, por la información histórico-geográfica que contienen o bien por la influencia que pudieron tener en la configuración de la ciudad. El trabajo de Cohen y Augustyn reunió las reproducciones de sesenta y cinco representaciones cartográficas neoyorquinas de diferentes épocas y de muy diversa índole (cartas náuticas, mapas topográficos, planos catastrales, planos turísticos, imágenes satélite, etc.), que se conservan actualmente en importantes repositorios estadounidenses como la New York Public Library, la New-York Historical Society y la Library of Congress, en archivos internacionales, principalmente holandeses y británicos (como cabría esperar por razones históricas), y en diversas colecciones privadas distribuidas por todo el mundo. El *BHM* se encuentra entre los ejemplares reproducidos en *Manhattan in Maps*, convirtiéndose ésta, como se ha dicho, en la primera publicación destinada al gran público en mostrar la imagen de esta obra cartográfica. Este importante e, incluso, sorprendente hecho es puesto de relieve por los propios autores del libro en la amplia reseña que acompaña a la imagen⁴⁹².

489 La palabra “heights” puede traducirse en este caso como “cerros”.

490 El fuerte tomó su sobrenombre de Wilhelm von Knyphausen (1716-1800), general del contingente de Hesse que se hizo cargo del extremo septentrional de la isla.

491 Esta publicación es una de las fuentes primordiales de esta tesis y ha sido frecuentemente citada.

492 “This is the first time that the map itself has been reproduced in a book” [Traducción de la autora: “Esta es la primera vez que el mapa en sí ha sido reproducido en un libro”].

La versión cartográfica del *BHM* disponible actualmente en los archivos de los EE.UU. es la realizada en 1900 por el bibliógrafo americano Benjamin Franklin Stevens⁴⁹³. Entre todos los documentos históricos concernientes a los EE.UU. que B.F. Stevens localizó durante sus treinta años de trabajo en archivos europeos, estaba este plano ubicado entonces en la War Office de Londres. Stevens no sólo dejó constancia escrita del hallazgo sino que realizó un facsímil manuscrito en veinticuatro hojas cuyo título es *B.F. Steven's facsimile of the unpublished British Head Quarters coloured manuscript map of New York & environs, 1782, reproduced from the original drawing in the War Office, London. Issued only to subscribers at 4, Trafalgar Square, W.C., London. 1900. Malby and Sons engravers*⁴⁹⁴. El ejemplar no tiene ni el detalle ni la belleza del plano original, pero de él se elaboraron en 1902 varias copias litográficas localizadas actualmente en la ciudad de Nueva York, concretamente en la New York Public Library, en la Brooklyn Historical Society y en el Graduate Center de la City University of New York (CUNY)⁴⁹⁵.

El mismo facsímil apareció reproducido, apenas dos décadas después de su realización, en el libro de Isaac Newton Phelps Stokes, *Iconography of Manhattan Island*⁴⁹⁶. Este estudio en seis volúmenes –la mayor compilación realizada nunca sobre la iconografía de Manhattan– incluye en el primero de ellos una reproducción en blanco y negro de la copia de Stevens; incomprensiblemente, no contiene una reproducción del *BHM* original. La lámina (lám. 50, vol. I), de pequeñas dimensiones (685 x 266 mm), no permite ni apreciar las cualidades del facsímil ni imaginar las del plano original e inédito. Tampoco las palabras que I.N. Phelps Stokes dedicó a la descripción del ejemplar reproducido ayudan en la tarea, pues apenas si aportan algo de información sobre el mismo. De lo que sí dejaron constancia estas palabras es del supuesto mal estado que en aquella época presentaba el plano del que Stevens había realizado su copia⁴⁹⁷.

El análisis más exhaustivo hasta ahora realizado del *BHM* –concretamente de la información

493 Benjamin Franklin Stevens (1833-1902) era natural de Barnet (Vermont, EE.UU.) y en 1860 se trasladó a Europa donde pasó gran parte de su vida. Allí confeccionó un listado cronológico y un índice alfabético de los documentos relativos a su país de origen que habían sido elaborados entre 1763 y 1784 (en el período comprendido desde el final de la guerra franco-india hasta la ratificación del Tratado de París) y ubicados, entonces, en archivos ingleses, franceses, holandeses y españoles. B.F. Stevens realizó, además, en torno a 2.000 facsímiles de los manuscritos americanos más importantes encontrados en los archivos europeos y pertenecientes a la década comprendida entre 1773 y 1783. Sobre la figura de B.F. Stevens, *vid.* Hugh Chrisholm (ed.), *Encyclopædia Britannica: a dictionary of Arts, Sciences, Literature and general information*. (11th ed.), Cambridge University Press, Cambridge, 1910, vol. 25, p. 907.

494 Traducción de la autora: *Facsímil de B.F. Steven del plano inédito manuscrito y coloreado del Cuartel Británico de Nueva York y su entorno, 1782. Reproducido del dibujo original de la War Office, Londres. Editado, sólo para suscriptores, en 4 Trafalgar Square, W.C., London. 1900. Malby and Sons, grabadores*. La versión digital del facsímil de B.F. Stevens está disponible en la *David Rumsey Map Collection* a través del enlace:

<<http://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~241040~5512491:Steven-s-facsimile-of-British-head-;JSESSIONID=c8095513-ddd6-46c2-a7ea-a01ded83d84c#>>

495 Eric W. Sanderson, *op. cit.*, p. 54.

496 Esta publicación es una de las fuentes primordiales de esta tesis y ha sido frecuentemente citada.

497 La descripción de I.N. Phelps Stokes comienza: "The original of this fine map of Manhattan Island, made during the English occupation, is in so bad a state of repair that the authorities at the War Office recommended that the reproduction be made from the facsimile lithograph published in 1900 by Mr. B.F. Stevens of London" [Traducción de la autora: "El original de este buen plano de la isla de Manhattan, hecho durante la ocupación inglesa, está en tan mal estado de conservación que las autoridades de la War Office recomendaron que la reproducción se hiciera de la litografía facsímil publicada en 1900 por el Sr. B.F. Stevens de Londres"] I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, p. 363.

que el plano contiene– lo llevó a cabo el equipo de *Mannahatta Project*⁴⁹⁸ en la investigación realizada a lo largo de una década, entre 1999 y 2009. Este proyecto, dirigido por Eric W. Sanderson⁴⁹⁹, tuvo como objetivo conocer el ecosistema natural de *Mannahatta* (topónimo indígena de la isla) antes de la llegada de los primeros colonizadores europeos en 1609, aunque el fin último era el de alterar las dinámicas urbanas del siglo XXI en términos de sostenibilidad⁵⁰⁰. En aquella investigación, el *BHM* se convirtió en la principal fuente de información sobre la ecología histórica de Manhattan a pesar de haber sido dibujado más de 170 años después del primer desembarco europeo en el puerto de lo que mucho más tarde sería Nueva York.

En definitiva, puede decirse que el *BHM* con su vista amplia a la vez que detallada de la riqueza y variedad paisajística de toda Manhattan quedó muy lejos de su lugar de origen y completamente apartado, también, del imaginario colectivo americano durante los dos siglos siguientes. Si bien es posible pensar que tal circunstancia no tuvo consecuencia alguna sobre una Nueva York que despedía su pasado colonial y comenzaba su andadura como ciudad de una nueva nación independiente, también puede considerarse que este hecho fue determinante para la reconstrucción y el desarrollo de la ciudad. Es probable que la partida del *BHM* dejara un hueco irreparable, ocupado a la postre por otros planos con un espíritu muy distinto, en los que la vasta naturaleza de Manhattan, con su abrupto relieve y sus intrincados cursos de agua, desapareció repentinamente para dar paso a unas líneas naturales más suavemente dibujadas y, por tanto, más fáciles de someter a la rígida cuadrícula que a partir de entonces iba a guiar el desarrollo de la isla. Quizás si el *British Headquarters Map* hubiera estado sobre la mesa habría evocado a los comisionados para el planeamiento un esquema de crecimiento armonioso con las características naturales del territorio⁵⁰¹. Metafóricamente hablando, la ausencia del *British Headquarters Map* y la visión bidimensional de los comisionados drenaron y allanaron Manhattan a principios del siglo XIX; la combinación de ambos factores dejó la isla reducida a una lengua de tierra artificialmente preparada para recibir una malla de calles y avenidas rectilíneas que ha sido desde entonces su seña de identidad urbanística.

Las tropas británicas abandonaron Nueva York el 25 de noviembre de 1783. Aquel fue el día en que George Washington hizo su entrada triunfal en la ciudad y dio su discurso en una de las numerosas tabernas⁵⁰² que aún sobrevivían, la *Fraunces Tavern* (situada en la esquina

498 Sobre *Mannahatta Project*, vid. <https://welikia.org/>

499 Eric W. Sanderson es Doctor en Ecología Paisajista por la Universidad de California en Davis y trabaja desde 1998 en la *Wildlife Conservation Society*, una sociedad que trabaja para la preservación de los hábitats naturales y de la vida silvestre.

500 “We need a new way to live, a lifestyle that allows us to thrive within our ecological means [...] Manhattan supported enormous numbers of living beings with diverse appetites requirements; it did so powered by the sun and through efficient recycling of its resources” [Traducción de la autora: “Necesitamos una nueva manera de vivir, un estilo de vida que nos permita prosperar dentro de nuestras posibilidades ecológicas [...] Manhattan sostuvo un número enorme de seres vivos con diversas necesidades; lo hizo impulsado por el sol y por medio del reciclaje eficiente de sus recursos”] (Eric W. Sanderson, *op. cit.*, p. 533).

501 Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 87.

502 La taberna había adquirido importancia con los años al convertirse en el lugar donde habitualmente el pueblo debatía sobre la vida política neoyorquina. La costumbre procedía en realidad de la Nueva Ámsterdam de Peter Stuyvesant cuando una fonda ubicada a orillas del East River funcionó a la par como Sede del Consejo entre 1653 y 1667.

sureste de las actuales Pearl y Broad streets), la cual se utilizaría en los años siguientes como primera oficina de los funcionarios del Gobierno estadounidense. Para Washington y sus contemporáneos, la ciudad se convirtió desde aquel mismo momento en un laboratorio en el que los ideales que habían inspirado la Revolución podían ser puestos a prueba. Fue en Nueva York donde Washington y otros comenzaron conscientemente la fabricación de una identidad para los Estados Unidos de América.



Figura 2.087: Francis Guy, *Tontine Coffee House*, 1797, New-York Historical Society, Nueva York. La pintura representa dos de las más concurridas *coffee houses* de la década de 1790 en Nueva York: Tontine y Merchant's, a la izquierda y a la derecha respectivamente, en el encuentro de Wall y Water streets donde mercaderes y comerciantes hacían sus negocios. La *coffee house* (o casa de café) se convirtió en un lugar de reunión o pequeño club informal donde comentar las noticias locales y debatir sobre cuestiones políticas.

LA NUEVA YORK ESTADOUNIDENSE. EL PERIODO DE AJUSTE Y RECONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD (1783-1811)



Figura 2.088: John Wallis, *The United States of America laid down from the best authorities, agreeable to the Peace of 1783*, editado en Londres en 1783. Después de ocho años de guerra, el Tratado de París firmado en 1783 reconocía la independencia de los Estados Unidos de América. Este mapa, publicado poco después de la firma del tratado, registraba la extensión de la nueva nación, desde el Atlántico hasta el río Mississippi, y era el primero en incluir la bandera de los Estados Unidos. Ésta ondea sobre una cartela, situada en el ángulo inferior derecho de la lámina, a cuya izquierda se retrata a George Washington, caminando acompañado por una figura femenina que representa la Libertad, mientras a la derecha Benjamin Franklin redacta un documento asesorado por las figuraciones de la Sabiduría y la Justicia. Dicha bandera, que había sido adoptada en 1777, presentaba entonces trece estrellas, una por cada una de las trece colonias británicas en Norteamérica.

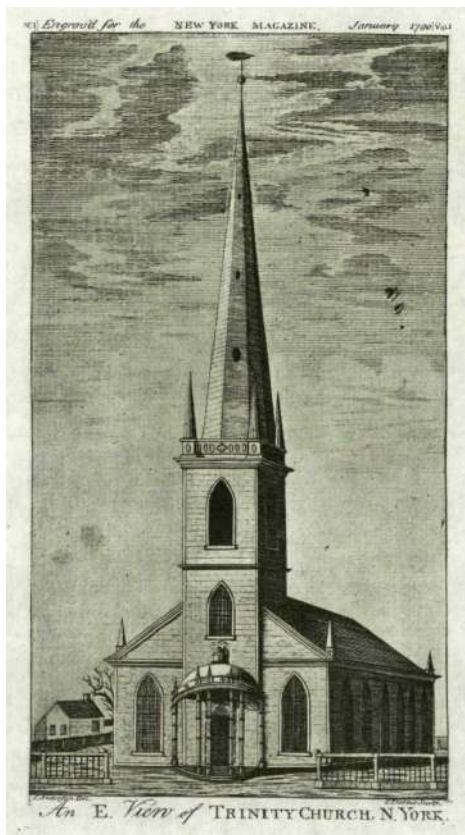


Figura 2.089: I. Anderson (dibujante) y C. Tiebout (grabador), *An east view of Trinity Church, New York*, publicado en *The New-York Magazine* en enero de 1790. Este grabado se publicó acompañado de un texto en el que se hacía constar que el autor había realizado su dibujo con la ayuda de los planos del edificio –hay que aclarar que la obra aún no había concluido en el momento en el que el dibujante realizaba este trabajo. El texto, además, señalaba a Robinson, Moore y Smith (carpintero y albañiles, respectivamente) como constructores de la obra. Se trataba pues de la segunda Trinity Church, levantada entre 1788 y 1790, en el mismo lugar que había ocupado la primera (quemada en el incendio de 1776). Esta segunda iglesia sería demolida en 1839 para dar paso a la tercera y última Trinity Church que hoy puede ser contemplada en el corazón del centro financiero de Manhattan.

Los Artículos de la Confederación –estatutos originales de los futuros Estados Unidos de América–, creados por el Congreso Continental⁵⁰³ en noviembre de 1777 y vigentes desde marzo de 1781 (dos años antes de la conclusión oficial de la guerra), habían establecido como forma política de la nueva nación una confederación de estados prácticamente independientes con un Gobierno central débil, compuesto por delegados procedentes de los diversos estados, sin apenas posibilidad de acción frente a Gobiernos estatales que conservaban plena autoridad sobre sus respectivos territorios. Alcanzada la pretendida independencia del Imperio Británico,

503 Asamblea compuesta por representantes de las trece colonias británicas en Norteamérica que hizo las veces de órgano de gobierno de dicho territorio entre septiembre de 1744 (momento de su creación) y marzo de 1789 (cuando comenzó a operar el primer Gobierno Constitucional estadounidense). En 1781 el Congreso Continental pasó a denominarse Congreso de la Confederación.

esta descompensada división de poderes amenazaba con destruir los frutos de la revolución. Fue entonces cuando los líderes nacionalistas James Madison⁵⁰⁴, George Washington⁵⁰⁵, James Wilson⁵⁰⁶, Alexander Hamilton⁵⁰⁷ y John Jay⁵⁰⁸ –estos dos últimos neoyorquinos– comenzaron a trabajar para fortalecer el Gobierno central y crear una auténtica república federal.

La Constitución de los Estados Unidos fue redactada en septiembre de 1787 en la Convención de Filadelfia y finalmente ratificada por el número requerido de estados (nueve) en junio de 1788⁵⁰⁹. En enero de 1789 el Congreso eligió a George Washington como primer presidente de los Estados Unidos de América y el 30 de abril de 1789, en la galería exterior del edificio conocido como el Federal Hall de Nueva York, Washington tomó posesión del cargo pronunciando el discurso inaugural de su legislatura.

Este edificio, sede del Congreso durante los meses en los que Nueva York fue capital federal, era el antiguo City Hall de la ciudad, ubicado en la intersección de Broad Street con Wall Street y había sido reformado en 1788 bajo la dirección de Pierre Charles L'Enfant⁵¹⁰, el ingeniero militar y arquitecto a quien se encargó más tarde el plan de ordenación urbana para

504 James Madison (1751-1838) era abogado y propietario de una plantación en Virginia. Fue apodado "el Padre de la Constitución" debido a su influyente participación en la redacción de la misma. Creó el Partido Anti-federalista junto a Thomas Jefferson, ocupó un cargo en el ejecutivo de éste y en 1809 le sucedió como presidente de los Estados Unidos.

505 George Washington (1732-1799) era propietario de extensas plantaciones en Virginia y topógrafo de profesión. Aunque se unió al ejército británico durante la Guerra franco-india, durante los ocho años de la Guerra de la Independencia fue el Comandante del Ejército Continental. Su liderazgo durante la Revolución y el consiguiente prestigio que adquirido entonces fueron probablemente las causas de su elección como primer presidente de los Estados Unidos.

506 James Wilson (1742-1798) era uno de los abogados más sobresalientes del momento y uno de los signatarios de la Declaración de Independencia de los Estados Unidos. Jugó un importante papel en la redacción de la Constitución debido a sus conocimientos sobre gobernación. Además fue uno de los seis jueces originales nombrados por George Washington para la Corte Suprema de los Estados Unidos.

507 Alexander Hamilton (1755?-1804) era abogado y economista de profesión y había sido ayudante de campo de George Washington durante la Guerra de la Independencia. Fue el fundador del Partido Federalista y ocupó el cargo de Secretario del Tesoro durante el gobierno de Washington. Hamilton murió en un duelo contra Aaron Burr (Vicepresidente del Gobierno con Thomas Jefferson), después de que éste le retara por la supuesta campaña que Hamilton había orquestado contra Burr cuando éste decidió presentarse como candidato a Gobernador de Nueva York.

508 John Jay (1745-1829) era un jurista natural de Nueva York (coincidía en procedencia con A. Hamilton) y había ocupado el cargo de presidente del Congreso Continental. Era un firme federalista y fue uno de los primeros en llamar a una Convención Nacional para crear la nueva Constitución. Durante el mandato de Washington desempeñó el cargo de presidente del Tribunal Supremo de los Estados Unidos. Además fue el miembro del Gobierno enviado a Inglaterra en 1794 para negociar el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre ambas naciones, más comúnmente conocido como "Tratado de Jay".

509 La nueva Constitución fue ratificada tras la inclusión de veintisiete enmiendas, de las cuales las diez primeras se conocen como la Carta de Derechos. La adopción de la Carta fue fundamental para que el llamado sector anti-federalista creyera protegidos todos los derechos y libertades individuales y decidiera abrazar la Constitución. De la ratificación de la Constitución Federal de 1787 surgieron, por tanto, los dos partidos que todavía hoy componen el panorama político estadounidense: los federalistas (actual Partido Republicano), partidarios de un Gobierno central fuerte y entonces unidos al sector comercial e industrial de las áreas urbanas, y anti-federalistas (actual Partido Demócrata), partidarios de otorgar mayor poder a los estados e identificados en aquel momento con la sociedad agraria del país. La batalla bipartidista comenzó pues a finales del siglo XVIII y, curiosamente, en el propio Gobierno de George Washington había representantes de ambos partidos.

510 Sobre la figura de Pierre Charles L'Enfant y su intervención en el antiguo edificio británico del City Hall para adaptarlo como Federal Hall de la nueva nación, *vid.* Lamia Doumato, *Pierre Charles L'Enfant*, Monticello, Vance Bibliographies, 1980; Federal Hall Memorial Associates, *The Federal Hall Memorial, seat of the founding of the government*, New York, Federal Hall Memorial Associates, Inc., 1963?

Washington D.C. (1792)⁵¹¹. El Consejo Comunal y los Tribunales, por tanto, hubieron de ser trasladados y desarrollaron desde entonces su actividad en el edificio construido en 1752 a los pies de Broad Street, un edificio que ya había servido como lugar de reunión para otras organizaciones y también como salón de celebraciones, como lonja y como escuela privada de diferentes disciplinas (esgrima, técnica militar y matemáticas).



Figura 2.090: *A map of Lewis and Clark's track, across the western portion of North America from the Mississippi to the Pacific Ocean: by order of the executive of the United States in 1804, 5 & 6*, editado en Filadelfia en 1814. Este es el mapa general que resultó de la primera expedición (mayo de 1804- septiembre de 1806) hacia el oeste, hasta la orilla del Pacífico, después de la Guerra de la Independencia. Muy pronto, la nueva nación norteamericana iría sumando tierras al oeste del Mississippi y desplazando su frontera hacia occidente. La anexión de estos territorios sería regulada por la Land Ordinance de 1785 y la Northwest Ordinance de 1787. Las ordenanzas se apoyaron en un plan para la creación de nuevos estados en los territorios occidentales desarrollado en 1784 por Thomas Jefferson⁵¹². Aunque su propuesta para la ordenación y denominación de

511 El Plan de L'Enfant para Washington D.C., "Plan of the city intended for the permanent seat of the government of the United States...", consiste básicamente en una retícula regular de calles dispuestas en dirección norte-sur y este-oeste a la que se superpone un sistema de avenidas principales en diagonal. Estas avenidas, que llevan el nombre de los estados de la unión, conectan plazas o puntos clave de la ciudad (comenzando por la de Pensilvania: que une el Capitolio, sede del Congreso, con la Casa Blanca, residencia del presidente) y que van más allá hasta enlazar con las principales vías regionales. El Congreso de los Estados Unidos se reunió por primera vez en Washington D.C. el 17 de noviembre de 1800. Para un estudio detallado sobre el plan de L'Enfant para Washington D.C., vid. Michael J. Bednar, *L'Enfant's legacy: public open spaces in Washington, D.C.*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006; Saul K. Padover (ed.), *Thomas Jefferson and the national capital: containing notes and correspondence exchanged between Jefferson, Washington, L'Enfant, Ellicott, Hallett, Thornton, Latrobe, the commissioners, and others, relating to the founding, surveying, planning, designing, constructing, and administering of the city of Washington, 1783-1818*, Washington, U.S. Govt. Print. Off., 1946. Una edición facsímil de *Plan of the city intended for the permanent seat of the government of [the] United States*, realizada en 1887 puede ser consultada en los archivos de la Columbia University en Nueva York.

512 Es bien conocido el protagonismo de Thomas Jefferson (1743-1826) en el proceso de ampliación de las fronteras de la nación, así como sus intervenciones en materia urbanística y territorial (relacionadas, por supuesto, con su condición de arquitecto): su participación en la redacción del proyecto de L'Enfant para Washington D.C., la creación de la figura de Topógrafo General de los Estados Unidos y de la General Land Office, y la puesta en marcha del Corps of Discovery, el proyecto con el que se midió y cartografió toda la región occidental de Norteamérica. Sobre los trabajos topográficos y cartográficos de Thomas Jefferson, vid. Paul Leicester Ford (ed.), *The Works of Thomas Jefferson*, New York, G.P. Putnam's Sons, 1904-1905; Silvio A. Bedini, *Thomas Jefferson: statesman of science*, New York, Macmillan, 1990; Mario Ruiz Morales, "Washington, Jefferson y Lincoln, tres topógrafos memorables", *Mapping España*, 6, 2011, accesible online en: http://issuu.com/mappinglatino/docs/mapping_espana_6_2011.

los estados del oeste no fue aceptada, lo cierto es que de algún modo sirvió de base para la concreción de un sistema de coordenadas rectangulares, el conocido como “rectangular survey system”, que posibilitó el necesario reconocimiento del territorio. Este sistema afectaba a más de las tres cuartas partes de la superficie continental de Estados Unidos -origen del actual Public Land Survey System (PLSS)- y permitía al Gobierno recaudar ingresos mediante la venta de las nuevas tierras anexionadas y ya reconocidas. El método consistía en dividir el territorio en unidades básicas cuadradas (*townships*) de seis millas de lado, que a su vez se dividían en treinta y seis fragmentos (*sections*) de una milla cuadrada, que también podían subdividirse en unidades menores para su venta. Este sistema partía del establecimiento previo de una red de puntos de control situados en las intersecciones de meridianos (llamados principales) y paralelos (llamados líneas base). Lo que subyacía bajo el sistema era la puesta en marcha de los mecanismos de la especulación inmobiliaria: hacer dinero a partir de la tierra, pasando del antiguo sistema colonial de concesiones de arrendamiento de terrenos al moderno sistema de venta de lotes. El procedimiento, concebido a partir de unas líneas sobre el papel, acabó siendo un patrón cultural en el paisaje.



Figura 2.091: Guiseppe Guidicini, *Presidente Washington prestando juramento, Federal Hall (1789)*, 1839, New-York Historical Society, Nueva York. Representa el momento en el que George Washington prestaba juramento como primer presidente de los Estados Unidos de América el 30 de abril de 1789 en el Federal Hall de Nueva York.

Nueva York había pasado de ser el último bastión británico en Norteamérica a ser la capital de la nueva nación. Si bien lo fue por muy poco tiempo: concretamente desde el 4 de marzo de 1789, cuando el Congreso Federal bajo la nueva Constitución se reunió allí por vez primera, hasta el 30 de agosto de 1790, cuando el presidente Washington trasladó la capitalidad a Filadelfia. Sin embargo, el escaso año y medio en que la ciudad ostentó el título de capital de la nueva nación, fue suficiente para llenarla de confianza ante la perspectiva que desde ella se vislumbraba.

Para ello fue fundamental la contribución de dos neoyorquinos de nacimiento, Alexander Hamilton y John Jay. Ambos, desde sus respectivas posiciones en el Gobierno central de George Washington, uno como Secretario del Tesoro y el otro como presidente del Tribunal Supremo, fueron los responsables de la política económica y de la política exterior sobre las que se levantaría y daría sus primeros pasos la nueva nación.

Hamilton, aplicando la experiencia que había obtenido varios años antes con la fundación del primer Banco de Nueva York⁵¹³, creó a comienzos de la década de 1790 el primer Banco de los Estados Unidos⁵¹⁴ y la Casa de la Moneda⁵¹⁵. El objetivo era saldar las deudas que tenía el país desde la Guerra de la Independencia así como establecer una moneda estable. Toda esta operación ideada por Hamilton fue un éxito, pues no sólo permitió pagar las deudas sino que el banco llegó a disponer de gran capital que facilitar a las empresas, generando así importantes operaciones comerciales. La banca se convirtió entonces en el motor de la economía de los nacientes Estados Unidos de América.

Por su lado, John Jay se encargó de negociar con Gran Bretaña el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación de 1794. Un acuerdo pacífico que resolvía cuestiones pendientes desde la firma del Tratado de París (1783), mientras en Europa sufrían las consecuencias de la Revolución Francesa. Jay consiguió la retirada definitiva de las unidades del ejército británico que todavía ocupaban algunos de los fuertes prerrevolucionarios, además de algo de fundamental interés para Nueva York: derechos comerciales con las posesiones británicas en la India y con las colonias del Caribe.

Conocidas las raíces de Nueva York –un puesto comercial fundado por los neerlandeses con un fin especulativo y reforzado por los británicos con la introducción de la industria y nuevos vínculos mercantiles– tanto el nuevo y estable sistema financiero como las seguras y recién instauradas relaciones comerciales internacionales eran francamente beneficiosos para la reconstrucción de la ciudad sobre las mismas bases que, décadas atrás, la habían llevado a ser una de las ciudades más boyantes del territorio americano y que, a partir de este momento, la harían emerger hasta transformarla en la pujante metrópolis actual.

La recuperación económica de Nueva York tras la guerra se apoyó pues en tres pilares fundamentales: el sector industrial, el comercial y el financiero. Como primera medida, se reactivaron los talleres y las fábricas manufactureras de productos agroalimentarios (el azúcar, el tabaco y la cerveza eran los más fuertes), de productos textiles (algodón y telas) y de construcciones navales, actividades que habían sido introducidas por los líderes de la revolución industrial. Pero para dar salida a dichos productos era necesario que la ciudad retomara su eterna vocación comercial. A pesar de que la mayoría de los comerciantes

513 El Banco de Nueva York, primera institución bancaria de la ciudad, fue fundado por Alexander Hamilton el 9 de junio de 1784, aunque no consiguió su carta de constitución hasta 1791. El ex Mayor General Alexander McDougall fue su primer presidente mientras Hamilton se mantuvo en la junta directiva. Cuando abrió la Bolsa de Nueva York en 1792, el Banco de Nueva York fue la primera compañía en cotizar. Hoy todavía subsiste bajo el nuevo nombre de "The Bank of New York Mellon", tras su fusión en 2007 con la Mellon Financial Corporation.

514 El primer Banco de Estados Unidos fue establecido por el Congreso de la nación el 25 de febrero de 1791 mediante un estatuto federal de veinte años. Era una empresa privada financiada por acciones vendidas tanto al Gobierno federal como a inversores privados. El banco fue un tema polémico durante dos décadas: fue acusado de inconstitucional, ya que según la Constitución sólo el Congreso tenía potestad para imprimir dinero, y además se argumentaba en su contra que, una vez saldadas las deudas de guerra, no era necesario un banco central de carácter privado. Así que en 1811 el Congreso Federal rechazó la renovación de sus estatutos y el banco dejó de operar.

515 El 2 de abril de 1792, el Congreso Federal aprobó la Ley de acuñación y creó la Casa de la Moneda para la emisión de moneda uniforme.

y mercaderes se habían marchado a Europa al mismo tiempo que el ejército británico, una nueva y patriótica clase comercial trabajó tanto para restablecer antiguos vínculos mercantiles como para entablar otros nuevos según dictara la política internacional de la nación. Una prueba del ímpetu con el que la nueva clase comercial abordó la tarea fue el hecho de que en una fecha tan temprana como 1784 partiera de Nueva York hacia China el primer barco con bandera estadounidense. Por último, el crecimiento comercial fue posible gracias a la financiación proporcionada por los dos grandes instrumentos económicos creados por Alexander Hamilton, el Banco de Nueva York y el Banco de los Estados Unidos; cuando ambas instituciones se instalaron en Wall Street en 1797 (en los números 32 y 38), en la misma calle donde la *Tontine Coffee House* –esquina noroeste de Wall St. con Water St.– albergaba desde 1793 la bolsa de valores, quedó definitivamente instaurado el que llegaría a convertirse en el mayor centro financiero mundial del siglo XX. A partir de este momento, Wall St. fue el nombre propio de las altas finanzas.

El mayor cambio a nivel político para Nueva York, aparte de su conversión simultánea en capital del estado homónimo y capital de la nación, estuvo en la composición de su Gobierno. Durante la guerra, la ciudad había sido administrada por un gobernador militar comandante de las fuerzas británicas. Al finalizar la guerra, los altos funcionarios del Gobierno municipal (el alcalde, el secretario, el sheriff, el juez y el registrador) comenzaron a ser designados no por el Gobernador del Estado, como se había establecido en el régimen anterior a la guerra, sino por una Comisión de Nombramientos⁵¹⁶, mientras el resto de los miembros de la administración municipal (un concejal y un asistente por cada barrio) eran elegidos anualmente por los hombres libres de la ciudad⁵¹⁷. Hay que aclarar que el estatus de “hombre libre” estaba reservado para aquellos hombres de raza blanca que poseían ciertos bienes, con lo cual se calcula⁵¹⁸ que tan sólo un tercio de todos los habitantes de la ciudad y del condado tenían derecho a voto.

La política municipal, como no podía ser de otra manera, tuvo su repercusión en otros ámbitos de la vida urbana. A nivel inmobiliario, todo lo que hubiera pertenecido al Gobierno inglés (personificado antes de la guerra en la figura del gobernador real), así como las propiedades de los ciudadanos que hubiesen abandonado el estado durante la guerra y las de aquellos que hubiesen permanecido leales a la Corona Británica (los lealistas o Tories), estaban ahora en manos del Estado de Nueva York. Esta disposición afectó, por ejemplo, a Fort George o a la extensa finca de la familia DeLancey situada en el límite noreste de la ciudad, bienes que pasaron a ser propiedad de la nueva administración constitucional. La municipalidad veía cómo, gracias a la nueva medida, aumentaba progresivamente un patrimonio sobre el que tenía plena disposición para el fin que considerase procedente.

A nivel social Nueva York necesitaba igualmente una recuperación. En 1783, tras la

516 Esta comisión estaba integrada por el Gobernador del Estado de Nueva York y por cuatro senadores que representaban a cada uno de los cuatro grandes distritos en que estaba dividido dicho estado.

517 N.Y. State Laws, I Sess., March 27, 1778, ch. 16.

518 Sidney I. Pomerantz, *New York, an American city, 1783-1803; a study of urban life*, Port Washington, I.J. Friedman, 1965.

evacuación de la armada británica y de sus aliados lealistas, entre los que se encontraban los principales terratenientes y comerciantes, la población de la ciudad descendió hasta los 12.000 habitantes⁵¹⁹; pero en 1786, el número de ciudadanos había remontado hasta los 23.614. Es decir, en sólo tres años Nueva York había recuperado el nivel de población previo a la guerra. Esto se debió principalmente al regreso de muchos de los patriotas que habían huido de la ciudad cuando comenzó la ocupación británica y a la desmovilización de las tropas americanas una vez concluida la guerra.

A partir de entonces la población continuó creciendo desmesuradamente y según el primer censo federal, en 1790 el número de habitantes de Nueva York era de 33.131⁵²⁰, de los cuales –a modo de retrato social– en torno al 10,5% eran de raza negra y, de éstos últimos, alrededor del 70% eran esclavos⁵²¹. Este vertiginoso ascenso poblacional tendría más adelante graves efectos sobre la configuración física de la ciudad y dramáticas consecuencias para los ciudadanos más desfavorecidos.

Otro de los cambios sociales con importantes consecuencias a nivel inmobiliario guarda relación con las organizaciones religiosas. Antes de la guerra, tan sólo la Iglesia Anglicana y la Iglesia Reformada Neerlandesa –que habían sido las dos Iglesias oficiales del Gobierno durante los siglos XVII y XVIII– habían podido constituirse como tales. El resto de las confesiones religiosas, aunque toleradas (a excepción del catolicismo que era ilegal como en Gran Bretaña), nunca tuvieron este privilegio. En abril de 1784 el estado de Nueva York aprobó una ley de igualdad⁵²² para todas las confesiones religiosas, incluida la católica⁵²³. Con esta ley se inició un sistemático proceso de fundación de nuevos templos y de reconstrucción y rehabilitación de aquellas iglesias y edificios de culto que durante la guerra habían sido especialmente maltratados. Este fue el caso de la North Church, usada como prisión primero y como hospital después, y de la Middle Church (anteriormente llamada New Dutch Church, en Nassau St., entre las calles Cedar y Liberty) usada como escuela de equitación tras vaciarse interiormente. Las casas de reunión presbiterianas, la “Presbyterian Meeting” (situada en Wall St. al oeste del antiguo City Hall) y la “New Presbyterian Meeting” (también conocida como “Brick Church”, junto a “The Common”) tuvieron que ser restauradas entre 1784 y 1785 tras haber funcionado como barracones militares. Las capillas de St. George’s y St. Paul’s fueron cedidas entonces a los presbiterianos por la Trinity Church para que pudieran celebrar el culto. La propia Trinity Church debió abordar entre 1788 y 1790 la construcción de su nuevo templo, después de que el antiguo quedara carbonizado en el incendio de 1776. El panorama

519 Según el directorio del año 1786, la población de Nueva York en el año 1771 (cuatro años antes de que se iniciara la Guerra de la Independencia) era de 21.862 habitantes. Podemos decir, por tanto, que la guerra redujo el número de ciudadanos neoyorquinos a la mitad.

520 Según el censo Filadelfia contaba con 42.520 habitantes. Era entonces la ciudad más grande de los Estados Unidos.

521 El número de esclavos comenzó a decaer nada más comenzar el siglo XIX hasta que el 4 de julio de 1827 el estado de Nueva York abolió la esclavitud.

522 Laws of N.Y., ch. 18 (April 6, 1784).

523 Sobre los cambios en la libertad religiosa de Nueva York, *vid.* Nelson P. Mead, “Growth of religious liberty in New York City”, *Proceedings of the New York State Historical Association*, 17, 1919, pp. 141-153.

de edificios religiosos lo iba a completar una iglesia de nueva planta construida entre 1785 y 1786 en la esquina sureste del cruce de Barclay Street (actual Duane St.) con Church Street: St. Peter's Roman Catholic Church, la primera iglesia católica de Manhattan.

Al término de la guerra, como ya se ha dicho, el aspecto físico de Nueva York era el de una ciudad en ruinas. En 1784, Elkanah Watson, un viajero visionario y hombre de negocios, resumió la situación con esta frase: "The sad vestige of desolating war met the eye at every point"⁵²⁴. A las consecuencias naturales de la guerra –trincheras y parapetos a lo largo de toda la costa, barricadas y pavimentos destrozados en las calles, muelles derruidos, árboles talados y basura por doquier– se habían añadido los terribles efectos de los incendios de 1776 y 1778. Durante la administración de James Duane (1784-1789), el primer alcalde constitucional de Nueva York, se designó⁵²⁵ a cinco comisionados que serían los encargados de controlar la reconstrucción de toda el área quemada al oeste de Broadway y por debajo de la calle Barclay. Los comisionados debían resolver las diferencias que pudieran surgir entre los propietarios de los lotes afectados por las llamas, supervisar la rehabilitación de edificios y muelles y diseñar la mejora del trazado viario.

Entre las modificaciones llevadas a cabo en las calles cabe destacar el ensanche y la pavimentación de Greenwich Street así como la definición y regularización de todas las intersecciones viarias al oeste de Broadway. En marzo de 1787, el Consejo Comunal aprobó una "ley para la mejor regulación de los caminos públicos de la ciudad y el condado de Nueva York"⁵²⁶, con la que se realinearon y pavimentaron muchas otras calles a base de los gravámenes impuestos a los propietarios de los lotes que se veían beneficiados por estas obras. En los alrededores de las áreas comerciales esta medida mejoró considerablemente el aspecto de la vía pública; sin embargo, fuera de estas zonas la mayoría de las calles estaban sin pavimentar, erosionadas, se inundaban regularmente (a causa del clima y de la hidrografía natural de la isla⁵²⁷) y llegaron a convertirse en un foco de epidemias⁵²⁸.

Según se describió en la época: "Hanover-Square and Dock-Street, are conveniently situated for business, and the houses well built. William-Street is also elevated and convenient, and is the principal market for the retailing of dry goods. Many of the other streets are pleasant, but most of them are irregular and narrow"⁵²⁹.

524 Traducción de la autora: "El triste vestigio de la desoladora guerra se hacía ver en cada punto" (Elkanah Watson, *Men and Times of the Revolution, or, Memoirs of Elkanah Watson, including the Journals of Travels in Europe and America from the year 1777 to 1842 with his correspondence with public men and reminiscences and incidents of the Revolution*, edited by his son, Winslow C. Watson, New York, Dana & Co., 1856, p. 240).

525 Laws of N.Y., ch. 56 (May 4, 1784).

526 Laws of N.Y., ch. 61 (March 21, 1787).

527 Se debe recordar aquí la presencia del Fresh Water Pond y de sus escorrentías.

528 Durante la última década del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX, la ciudad sufrió varias epidemias de fiebre amarilla. La más grave fue la iniciada en julio 1798 que causó la muerte a más de 1.300 personas tan sólo en los meses de septiembre y octubre de aquel año (I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, p. 392).

529 Traducción de la autora: "Hanover-Square y Dock-Street, están convenientemente situadas para los negocios, y las casas bien construidas. William-Street también es elevada y cómoda, y es el principal mercado para la venta de productos al por menor. Muchas de

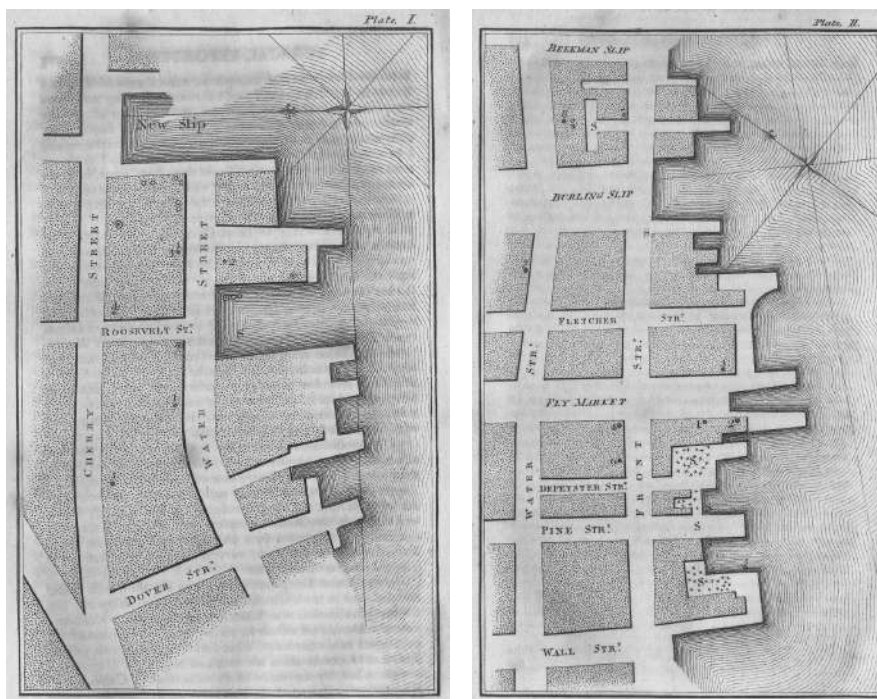


Figura 2.092: *Plate I*, incluida en Valentine Seaman, "An inquiry into the cause of the prevalence of the yellow fever in New-York", *Medical Repository*, 1, 1797 [izda].

Figura 2.093: *Plate II*, incluida en Valentine Seaman, "An inquiry into the cause of the prevalence of the yellow fever in New-York", *Medical Repository*, 1, 1797 [dcha].

Los números localizan los casos mortales de fiebre amarilla y las cruces determinan las zonas colindantes a los muelles donde se estancaban las aguas contaminadas. Estos planos contribuyeron a la consolidación de la entonces recién nacida Geografía Médica, cuyo principal teórico fue el obstetra alemán Leonhard Ludwig Finke, quien en la década de 1780 se propuso elaborar un atlas de enfermedades.

Al hilo de esto se deben mencionar los dos pequeños planos incluidos en el artículo de la época *An inquiry into the cause of the prevalence of the yellow fever in New-York*⁵³⁰, escrito por el médico neoyorquino Valentine Seaman y publicado en la revista *Medical repository*⁵³¹ en 1797. Seaman fue el impulsor de esta especie de primeros "planos epidemiológicos" de la ciudad –también los primeros de América– con los que trataba de descubrir las posibles causas de la epidemia de fiebre amarilla de 1795, a base de localizar en ellos las personas muertas a causa de dicha enfermedad. Seaman concluía su artículo con varias observaciones acerca de la fiebre amarilla y enfatizaba que "no Yellow Fever can spread, but by the influence

las otras calles son agradables, pero la mayoría de ellas son irregulares y estrechas" (*The New York Directory for 1786. Illustrated with a Plan of the City, Also Changes in the Names of Streets, Prefaced by a General Description by Noah Webster*, New York, The Winthrop Press, 1905, p. 6).

530 Traducción de la autora: *Una investigación sobre la causa de la prevalencia de la fiebre amarilla en Nueva York*.

531 Primera revista médica americana fundada en Nueva York en 1797 por los médicos Elihu H. Smith, Samuel L. Mitchell y Edward Miller.

of putrid effluvia”⁵³². Había observado pues, con la ayuda de la representación cartográfica, que las víctimas se ubicaban en zonas bajas, cercanas al puerto, repletas de suciedad y en las que se estancaba el agua evacuada del resto de las calles por efecto de la propia pendiente.

De entre todas las intervenciones que se llevaron a cabo sobre el trazado viario, un caso especial fue el de la calle Broadway. Su prolongación continuó hacia el norte después de la guerra –hay que recordar que en el Ratzen Plan, el último gran plano de la ciudad antes del conflicto, Broadway terminaba en la hacienda de la familia Ranelagh. Para su continuación fue necesaria la construcción de un puente de piedra sobre el canal de drenaje del Fresh Water Pond, en la zona de la actual Canal Street. A comienzos del siglo XIX, Broadway se había pavimentado e incluso presentaba un acerado de ladrillo⁵³³; se había convertido en el escaparate de los negocios más refinados de la ciudad: “book stores, print-shops, music-shops, jewellers and silver-smiths, hatters, linen-drapers, milliners, pastry-cooks, coach-makers, hotels, and coffee-houses”⁵³⁴; esto, sumado a la apertura del primer gran hotel, el City Hotel (1794) y a la presencia de atractivas viviendas de estilo Federal⁵³⁵, entre ellas la que hizo de residencia presidencial en la época de George Washington (en el número 39), es la prueba de su ascenso en la escala social y económica. Broadway fue descrita como: “The most convenient and agreeable part of the city [...] This street is wide, and elevated so as to command a delightful prospect of the town and the Hudson”⁵³⁶. El estatus de Broadway era tan sólo equiparable al de Wall Street, sede de las instituciones financieras, de las compañías de seguros, de las casas de subastas y de las mansiones más lujosas.

A los pies de Broadway, frente a Bowling Green, había comenzado en 1788 una de las obras más importantes de este periodo: la demolición definitiva de Fort George para construir en su lugar la Government House, una mansión presidencial que nunca llegó a servir como tal puesto que el edificio no llegó a completarse antes de que Nueva York dejara de ser capital federal. Durante unos años, hasta 1797 –fecha en que la capitalidad del Estado de Nueva York pasó a Albany–, el edificio funcionó como residencia del gobernador del condado. Después fue un hotel, luego se convirtió en aduana y finalmente, tras ser comprado por el Gobierno municipal, acabó siendo demolido en 1815.

532 Traducción de la autora: “no se puede propagar la fiebre amarilla si no es por la influencia de efluvios pútridos” (Valentine Seaman, “An Inquiry into the Cause of the Prevalence of the Yellow Fever in New-York”, *Medical Repository*, 1800, (2nd edition) p. 322).

533 “The street is well paved, and the foot-paths are chiefly bricked” [Traducción de la autora: “La calle está bien pavimentada y las aceras son de ladrillo principalmente”] (John Lambert, *Travels through Canada and the United States of North America in the years 1806, 1807, 1808*, London, Dorg and Storling, 1814, vol. 2, p. 56).

534 Traducción de la autora: “almacenes de libros, imprentas, tiendas de música, joyerías, platerías, sombrererías, linerros, pastelerías, carroceros, hoteles y coffee-houses” (*Ibid.*).

535 “The houses in the Broadway are lofty and well built. They are constructed in the English style and differ but little from those of London [...] except that they are built of red brick” [Traducción de la autora: “Las casas en Broadway son nobles y bien construidas. Están construidas en el estilo Inglés y difieren poco de las de Londres [...] excepto en que están construidas con ladrillo rojo”] (*Ibid.*).

536 Traducción de la autora: “La parte más cómoda y agradable de la ciudad [...] Esta calle es amplia y elevada para ofrecer una perspectiva encantadora de la ciudad y del río Hudson” (*The New York Directory for 1786. Illustrated with a Plan of the City, Also Changes in the Names of Streets, Prefaced by a General Description by Noah Webster*, New York, The Winthrop Press, 1905, p. 6).



Figura 2.094: William Rollinsson (grabador), *Custom House, New York*, c. 1799.

En realidad, todo el extremo sur de la isla, la zona conocida como *the Battery* sufrió una importante reforma a lo largo de varios años. La línea de costa extendida desde la zona baja de Greenwich Street hasta Whitehall fue modificada a base de material de relleno que luego se cubrió de vegetación para terminar de configurar un parque con vistas a la bahía: “The battery however, in the summer season, furnishes the citizens with an agreeable walk, which is open to refreshing breezes from the bay”⁵³⁷.

Puesto que la economía de la ciudad y su conexión con el exterior dependían básicamente de sus instalaciones portuarias, era de vital importancia que éstas se encontraran en buen estado. Los numerosos muelles distribuidos a lo largo de la costa del East River eran propiedad privada, salvo algunos menores y dos de gran importancia que estaban en manos de la municipalidad: el “Great Dock”, a los pies de Broad Street, y el Albany Pier, en Coenties Slip (algo más al este que el anterior)⁵³⁸. Dado que los muelles habían sido construidos antes y después de la guerra sin una reglamentación específica, a finales del siglo XVIII eran instalaciones hacinadas y con aspecto destartado⁵³⁹. Dadas las circunstancias, el consejo municipal dirigió hacia ellas su

537 Traducción de la autora: “El *Battery* sin embargo, en la temporada de verano, proporciona a los ciudadanos un agradable paseo, abierto a la brisa refrescante de la bahía” (*Ibid.*, pp. 6-7)

538 Sidney I. Pomerantz, *op. cit.*, p. 259.

539 “crowded with confused heaps of wooden store houses built upon wharfs projecting one beyond another in every direction” [Traducción de la autora: atestado de confusos montones de tiendas de madera construidas sobre muelles que sobresalen uno más allá de otro en todas las direcciones] (Isaac Weld, Jr., *Travels through the states of North America...during 1795, 1796 and 1797*, London, John Stockdale, 1798-9, vta. Vid. Sidney I. Pomerantz, *op. cit.*, p. 259).

atención y en 1798 recibió autorización del Gobierno provincial para adecentar y reconstruir los muelles desde Whitehall Slip hasta el Fly Market de acuerdo con unas determinadas especificaciones⁵⁴⁰. Unos años antes también se habían emprendido obras de ampliación y mejora de las instalaciones portuarias situadas en la orilla opuesta. Así que a comienzos del siglo XIX, todas estas reformas llevadas a cabo sobre las instalaciones portuarias habían mejorado el aspecto de uno de los símbolos de la ciudad. El viajero inglés John Lambert hizo la siguiente descripción: “The wharfs are large and commodious, and the warehouses, which are nearly all new buildings, are lofty and substantial... These ranges of buildings and wharfs extend from the Grand Battery, on both sides the town, up the Hudson and East rivers...”⁵⁴¹

Directamente relacionado con las obras de los muelles estaba el funcionamiento de las antiguas líneas de ferry. La ciudad solía arrendar los derechos de estas líneas a operarios privados por un periodo de tiempo concreto, fijando las tarifas y las condiciones de transporte. Al final del siglo, las rutas operativas entre Manhattan y Brooklyn eran dos (con varios barcos cada una): la que partía de Fly Market y una nueva desde Catherine Slip. Las otras dos líneas que atravesando el Hudson conectaban Manhattan con Nueva Jersey antes de la guerra –una a Paulus Hook y la otra a Hoboken (Hobook) –, continuaron en funcionamiento y además se añadió una tercera a Elizabethtown. Algo más tarde llegarían también las líneas de conexión con Staten Island y con Governors Island.

El funcionamiento de los transbordadores entre Manhattan y sus alrededores fue uno de los principales objetos de discusión del siglo XIX. Hay que decir que ya en 1802 se registró la primera idea en torno a la construcción de un puente sobre el East River que mejorara unas comunicaciones que se consideraban mal resueltas por los mencionados servicios marítimos. Un claro ejemplo de esta reivindicación fue la petición lanzada en febrero de 1802 por algunos de los habitantes de Nueva York y de Long Island al Gobierno provincial:

“That the peculiar attention and patronage which have been afforded by the Honorable the Legislature, for many years past, to all undertakings which have had in view to facilitate the intercourse between different parts of the state, by the improvement of roads and bridges, have induced your petitioners to ask the same boon for an important part of the southern district. The insular situation of Long Island and the city of New-York, renders an intercourse between them at all times uncertain, and sometimes impracticable, as the only communication between them is by means of a ferry, near a mile in length across an impetuous tide. The great and increasing population of the city of New York renders a daily supply from the country of the necessaries of life, almost indispensable, it has therefore become an object of great importance to the interest and welfare of those adjacent islands, that a Bridge should be established between them, which may be so constructed as to answer all the purposes of intercourse, and at

540 N.Y. State Laws, XXI Sess., April 3, 1798, ch. 80.

541 Traducción de la autora: “Los muelles son grandes y cómodos, y los almacenes, los cuales son casi todos nuevos edificios, son nobles y amplios... Estas hileras de edificios y muelles se extienden desde el *Grand Battery*, a ambos lados de la ciudad, aguas arriba de los ríos Hudson e East” (John Lambert, *op. cit.*, vol. 2, p. 62).

the same time be beneficial to the port and harbour of New York”⁵⁴².

Sin embargo, la propuesta encontró como principal objeción que la construcción de dicho puente dificultaría aún más la navegación.

A pesar de todos estos cambios políticos, económicos, sociales, territoriales y urbanos, a pesar de que Nueva York fue al mismo tiempo capital federal, capital del estado homónimo y cabeza de la recuperación económica del país, e incluso, a pesar de que George Washington y Thomas Jefferson, dos de los máximos responsables de sentar las bases de la nueva nación, eran magníficos topógrafos⁵⁴³, durante las primeras décadas que siguieron a la Guerra de la Independencia en las que se estaba llevando a cabo la reconstrucción patriótica de la ciudad apenas se levantó un auténtico plano urbano de Nueva York.

Concretamente, durante el periodo en que Nueva York fue capital federal (oficialmente entre el 4 de marzo de 1789 y el 30 de agosto de 1790), el único plano publicado de la ciudad fue, sorprendentemente, el incluido en un pequeño libro titulado *The New-York Directory and Register for the Year 1789*⁵⁴⁴; es decir, el primer plano de Nueva York publicado tras la guerra ni siquiera se editó separadamente, sino que se trataba de poco más que un sencillo dibujo de la planta de la ciudad en una lámina de 230 x 370 mm, a una escala aproximada de 1:13.000, que aparecía plegado en el interior de una especie de registro de población municipal que se conocía con el nombre de directorio.

Realmente, el primer directorio de Nueva York se había realizado en el año 1665, pocos meses después de que la ciudad se convirtiera en una colonia británica. *A Directory for the City of New York*⁵⁴⁵, era un listado que recogía los nombres de los cabezas de familia de la ciudad (la mayoría hombres de origen neerlandés). Éste fue el primer directorio de una ciudad perteneciente al territorio que más tarde se constituiría como los Estados Unidos de América.

542 Traducción de la autora: "Que la atención peculiar y el patrocinio que han sido conferidos por la Honorable Asamblea Legislativa, desde hace muchos años, a todas las empresas que han tenido como objetivo facilitar el intercambio entre las diferentes partes del estado, mediante la mejora de las carreteras y los puentes, han inducido a sus solicitantes a pedir el mismo favor para una parte importante de la zona sur. La situación insular de Long Island y de la ciudad de Nueva York hace que la relación entre ellas sea en todo momento incierta y en ocasiones imposible, ya que la única comunicación entre ellas es mediante un trayecto en ferry de aproximadamente una milla de largo a través de una marea impetuosa. La numerosa y creciente población de la ciudad de Nueva York hace que su suministro diario, que llega de los alrededores para satisfacer las necesidades de la vida cotidiana, sea casi indispensable; por lo tanto, se ha convertido en objeto de gran importancia para los intereses y el bienestar de las islas adyacentes que se establezca un puente entre ellas, el cual se construya de modo que responda a todos los propósitos de comunicación y, al mismo tiempo, sea beneficioso para el puerto de Nueva York" (En I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 5, p. 1389; los signos de puntuación y la estructura de las frases se han modificado para facilitar su comprensión al lector actual).

543 Vid. Mario Ruiz Morales, *op. cit.*

544 El título original completo era: *The New York directory, and register, for the year 1789. Illustrated with an accurate and elegant Plan of the City of New-York, and part of Long-Island, including the suburbs, with all the Streets, Lanes, Public Buildings, Wharves, &c. exactly laid down, from the latest survey* [Traducción de la autora: *Directorio de Nueva York, y registro, para el año 1789. Ilustrado con un preciso y elegante Plano de la Ciudad de Nueva York, y parte de Long-Island, incluyendo los suburbios, con todas las Calles, Caminos, Edificios Públicos, Muelles, etc. trazados exactamente, según la última medición*].

545 Una edición facsimil de este documento está recogida en James G. Wilson (ed.) *The memorial history of the City of New-York, from its first settlement to the year 1892*, New York, New York History Co., 1892-93.

El hecho de que el primer documento de este tipo se diera precisamente en Nueva York y en esta fecha no es nada extraño, pues los directorios venían realizándose en Londres desde finales del siglo XVI y resulta fácil de entender que los británicos hicieran un registro de la población de su nueva colonia nada más conquistarla.

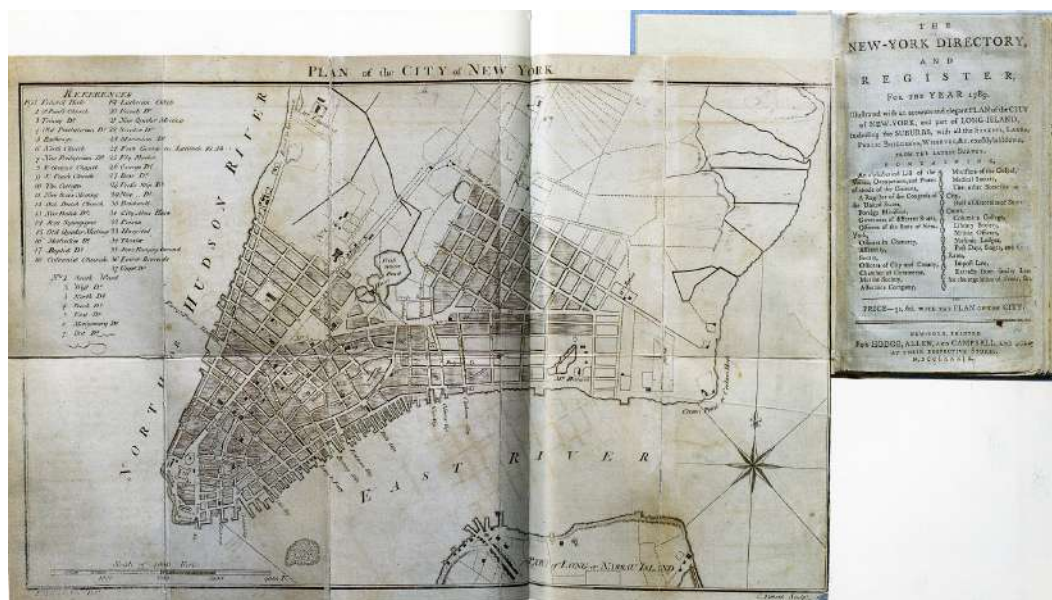


Figura 2.095: John McComb Jr. y Cornelius Tiebout, *PLAN of the CITY of NEW-YORK, and part of Long-Island, including the suburbs, with all the Streets, Lanes, Public Buildings, Wharves, &c. exactly laid down, from the latest survey o The Directory Plan of 1789*, tal cual aparece incluido en *The New York directory, and register, for the year 1789* editado en Nueva York por Hodge, Allan, and Campbell, 1789.

Más de un siglo después, y ya constituidos los EE.UU. de América, los primeros directorios de las ciudades estadounidenses emancipadas comenzaron a realizarse en 1785, es decir, dos años después del final de la Guerra de la Independencia⁵⁴⁶. Los directorios eran una herramienta útil para la vida diaria de cualquier ciudadano pero, además, el hecho de que un directorio consistiera básicamente en el registro de los habitantes de una ciudad puede interpretarse como una fórmula mediante la cual dicha ciudad afianzaba su propia identidad. En el caso de Nueva York la edición de su primer directorio como ciudad de los EE.UU. debió adquirir un cierto carácter simbólico, pues durante casi toda la guerra había estado sometida a la ocupación británica y en 1786, es decir, en el momento de publicación de este directorio,

546 El primer directorio de una ciudad estadounidense fue el de Filadelfia, publicado en 1785. Sobre los directorios en EE.UU., *vid.* Gordon L. Remington, "Research in Directories", in Loretto D. Szucs and Sandra H. Luebking (ed.), *The Source: A Guidebook of American Genealogy*, Salt Lake City, Ancestry Incorporated, 1997; Dorothea N. Spear, *Bibliography of American Directories through 1860*, Worcester, American Antiquarian Society, 1961. De los históricos directorios de Nueva York, muchos han sido digitalizados y son accesibles a través de la New York Public Library. Estos documentos constituyen hoy una fuente de información de valor incalculable para muchos investigadores.

se visualizaba ya como la capital de la nueva nación.

Los directorios de la Nueva York estadounidense se publicaron entre 1786 y 1934 –las primeras guías telefónicas son de la década de 1870. El más temprano, *The New-York Directory for 1786*⁵⁴⁷, estuvo a cargo del abogado irlandés David C. Franks⁵⁴⁸ y fue puesto a la venta por el precio de seis chelines. Además de enumerar los nombres de los ciudadanos junto con su profesión y su lugar de residencia –en algún caso también la etnia–, el directorio incluía un almanaque, una tabla con valores de diferentes monedas⁵⁴⁹, los nombres y los cargos de las figuras políticas locales y nacionales, los nombres de los jueces, de los abogados, de los ministros religiosos de las diferentes congregaciones, de los médicos y de los educadores así como información sobre organizaciones y sociedades (por ejemplo, la de comerciantes) y los horarios de la oficina de correos. Respecto al listado de ciudadanos incluido en el directorio hay que decir que no sólo no estaba organizado sistemáticamente, pues no todos los nombres se recogían completos ni se organizaban por orden alfabético, sino que se trataba de un listado muy escaso: 856 nombres de una población de 23.614 habitantes⁵⁵⁰.

Conociendo cuál era el contenido de un directorio, la idea de complementarlo con una planta de la ciudad es casi una obviedad. Sin embargo, la inclusión de un plano urbano en un directorio estadounidense no fue inmediata, sino que ocurrió por primera vez en el directorio de Nueva York de 1789⁵⁵¹. Este primer “plano de directorio”, cuya presencia se anunciaba en el propio título del volumen (“illustrated with an accurate and elegant Plan of the City of New-York...”), fue, como ya se ha mencionado, la única imagen cartográfica de la ciudad publicada durante la época en que Nueva York ostentó la capitalidad nacional.

547 Para el presente estudio se ha tenido acceso a la edición facsímil *The New York Directory for 1786. Illustrated with a Plan of the City, Also Changes in the Names of Streets, Prefaced by a General Description by Noah Webster*, New York, H.J. Sachs & Company, 1905.

548 De David C. Franks se conocen muy pocos datos aparte de su procedencia. Según Philip Sutton en *A History of City Directories in the United States and New York City* (post publicado el 8 de junio de 2012 en el blog de la New York Public Library, <http://www.nypl.org/blog/2012/06/08/direct-me-1786-history-city-directories-US-NYC#comments>), Franks fracasó en su intento de publicar un libro en 1777 y, a partir de entonces, su carrera debió irse a pique pues en enero de 1788 el *New-York Journal* lo declaraba “insolvent debtor” (“deudor insolvente”) y anunciaba la subasta de sus bienes. Después de aquello, nada más se conoce acerca de Franks salvo que ya no aparecía registrado en el primer Censo Federal de los Estados Unidos (1790).

549 En esta fecha todavía no habían sido creados la Casa de la Moneda y el primer Banco de los EE.UU. y había más de 50 monedas en circulación procedentes de diferentes países (Inglaterra, Francia, Holanda, etc.)

550 “The inhabitants of New York in 1786, were less than 23,614; for in this number are included all the people on the island. The houses were numbered and found to be 3,340. But suppose them 3,500, and the souls in each will not average 7; and this number is high enough for our towns in general” [Traducción de la autora: “Los habitantes de Nueva York en 1786, eran menos de 23.614; en este número están incluidas todas las personas de la isla. Las casas fueron contadas encontrándose 3.340. Pero supongamos 3.500, y las almas en cada una no promediarán 7; y este número es suficientemente alto para nuestras ciudades en general”] (*The New York Directory for 1786. Illustrated with a Plan of the City, Also Changes in the Names of Streets, Prefaced by a General Description by Noah Webster*, New York, H.J. Sachs & Company, 1905, p. 23).

551 Este era el tercer directorio de Nueva York después de la Guerra de la Independencia. Los dos primeros habían sido los de 1786 y 1787, ambos a cargo de David C. Franks, y el de 1788 no llegó a publicarse. En cuanto a la ausencia del directorio de 1788, es posible que guarde alguna relación con los mencionados problemas de Franks.

El plano fue una obra conjunta de John McComb Jr.⁵⁵² y Cornelius Tiebout⁵⁵³, cuyos nombres figuran en el margen inferior de la lámina. Se trata de un plano sencillo en blanco y negro, con una escala gráfica en pies, una rosa de los vientos de ocho puntas y dos leyendas, una en la que se referencian treinta y siete edificios y otra para la identificación de los distritos o barrios neoyorquinos (*wards*). A pesar de la simplicidad del dibujo se reconoce el cuidado de los autores en el grafismo: en el uso sistemático de líneas de diferente grosor, en los ligeros sombreados en lugares estratégicos (costa, muelles, lagos, etc.) y en el empleo de trazos y puntos en líneas y rellenos. Con todos estos recursos se consigue transmitir la idea de una ciudad en proceso de construcción; construcción que, como se ha venido diciendo, no sólo afectaba a la componente material de la ciudad, como claramente se observa en los caminos, las calles y las parcelas definidas a medias en la zona norte, sino también a todo lo que tuviera que ver con la gestión municipal.

Al hilo de esto último, el plano perfila, por primera vez desde el Ratzen Plan (1766-1767), la división de Nueva York en distritos o unidades administrativas. Realmente los barrios continuaban siendo los mismos que habían sido autorizados y grafiados por la Carta Montgomerie (1730) y por The Lyne-Bradford Plan (1731) respectivamente, a excepción de un añadido: un séptimo barrio que se recoge en la leyenda con el nombre de *Out Ward*. Este nuevo y extenso distrito agrupaba a todas las manzanas de extraordinaria regularidad geométrica situadas al este del Fresh Water Pond –en las antiguas propiedades de las familias Rutgers, Bayard y DeLancey–, en una sola unidad administrativa. Las calles de este fragmento mantenían el trazado prácticamente ortogonal que había comenzado a implantarse en la zona en el segundo tercio del siglo XVIII.

Se debe decir que, a pesar de la firmeza con la que aparecen representadas la mayoría de las manzanas del *Out Ward*, sobre todo las situadas al norte de Harman Street (actual East Broadway), muchas de ellas eran sólo un proyecto y no una realidad construida, como podría deducirse a simple vista de la imagen. Sin embargo, también es cierto que una mirada más detenida del plano desvela la escasa consolidación de este trazado cuando se aprecia que muchas de sus calles, al igual que algunas otras situadas en el área al noroeste de Broadway, se dejaron sin nombre. Es el caso, por ejemplo, de las actuales Clinton Street, que hace de límite oriental del *Out Ward*, y Reade Street, la más septentrional al oeste de Broadway, ambas representadas y ninguna rotulada en el plano. Ciertamente esto puede interpretarse como un indicativo si se asume, previamente, que un directorio era lo más parecido a una guía telefónica del siglo XX y que el plano de directorio debía hacer las veces de callejero y permitir la localización de las direcciones señaladas en el interior del volumen.

552 John McComb Jr. (1763-1853) fue uno de los arquitectos más importantes de Nueva York durante el periodo federal. Entre sus obras más importantes figuran el New York City Hall, la St. John's Chapel (1803-1807), situada en Varick St. y destruida en 1918, y Castle Clinton o Fort Clinton (1808-1811), una construcción militar para la defensa del puerto de Nueva York.

553 Cornelius Tiebout (1777-1832) está considerado el más precoz de los grabadores nacidos en Estados Unidos; de hecho cuando realizó este trabajo contaba tan sólo con doce años de edad. En la década de 1790 marchó a Inglaterra para mejorar su formación y cuando regresó a Nueva York destacó principalmente por sus retratos y por sus vistas de hitos urbanos como el Federal Hall, la Trinity Church o el Columbia College.

Entre el viario representado y rotulado aquí por primera vez se encuentran algunas de las calles del Out Ward como Harman (actual East Broadway), George (hoy Market St.) y Charlotte (Pike St. actualmente) –todas con nombres de miembros de la familia Rutger–, y otras también pertenecientes al mismo barrio, pero paralelas a Bowery Lane, que anticipan la “numeración anónima” del Plan de los Comisionados con denominaciones como First, Second y Third streets. Otra calle importante que hace su primera aparición en este plano fue Front Street, en la legendaria zona de los muelles de Nueva York. Regulada en 1787, Front se convirtió en una de las vías más activas de la ciudad y en todo un signo de su recuperación económica. Por su lado, el tramo de Broadway situado por encima de la calle Versey es llamado en el plano Great George Street, aunque este apelativo solo duraría hasta 1794.

También fue la primera vez que sobre un plano la costa urbana occidental de Manhattan tenía la figura de una línea precisa de trazado geométrico. Para esas fechas, el frente de Nueva York hacia el río Hudson se había despojado definitivamente de las formas naturales que había tenido en cartografías anteriores y presentaba un aspecto elaborado similar al del frente este. Puede recordarse cómo The Lyne-Bradford Plan anunciaba la extensión artificial de la ciudad hacia occidente y cómo en las representaciones de Ratzer dicha extensión ya era visible en el entorno de King’s Wharf; sin embargo, la Guerra de la Independencia (la prioridad de las construcciones militares frente a cualquier otra intervención urbana, los incendios, la crisis económica y el descenso de la población) había impedido que la ampliación del frente oeste de Nueva York fuera una realidad completa y consumada hasta pocos años después del final de la guerra. Por fin en el plano del directorio de 1789, la calle Greenwich presenta un trazado recto (desde el Battery hasta Cortlandt Street y desde aquí hasta Reade Street) y una batería de muelles se sucede a occidente de ella.

En lo que se refiere a los treinta y siete edificios claves señalados por el plano, recogidos en la leyenda aunque no siempre sombreados en el dibujo, destacan el recién nombrado Federal Hall (1) –el cual había sido hasta 1789 el City Hall–, Saint Peter’s Church (9) –la primera iglesia católica neoyorquina, como ya se ha mencionado–, el Columbia College (10)⁵⁵⁴, la prisión menor o reformatorio conocido como Bridewell (30), el asilo (31), el hospital (33)⁵⁵⁵, un teatro en John Street (34) –obligado a cerrar sus puertas durante la guerra y reabierto en 1785– y el cementerio judío en su ubicación tradicional (35). Curiosamente, Fort George (24) figura en la leyenda y también en el dibujo a pesar de que hacía un año (en 1788) que había comenzado a derribarse. En cuanto al resto de construcciones militares que habían transformado la ciudad en una fortaleza durante los años de la guerra, puesto que la mayoría habían sido desmanteladas, ya no figuran en el plano, a excepción de las cercas del Battery.

554 El antiguo King’s College se convirtió en Columbia College en 1784. Según Laws of N.Y., ch. 51 (May 1, 1784): “the college within the city of New York heretofore called Kings College, be forever here after called and known by the name of Columbia College” [Traducción de la autora: “la universidad en la ciudad de Nueva York hasta ahora llamada Kings College, sea de aquí en adelante llamada y conocida por el nombre de Columbia College”].

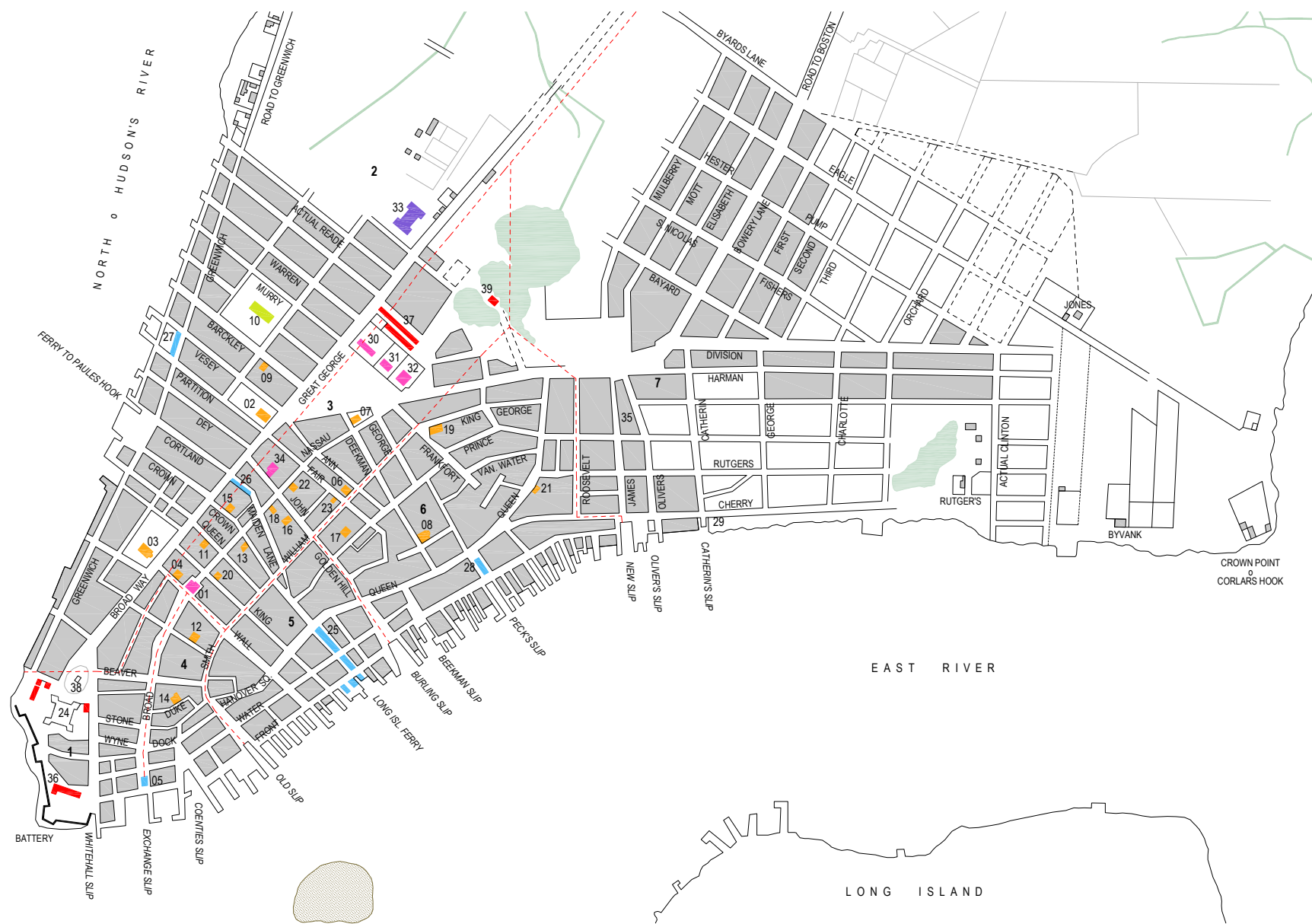
555 Este hospital, que aparecía representado en *The Holland Map* y en *The British Headquarters Map*, había sido erigido en 1773 según el diseño del arquitecto John McComb Sr., padre de John McComb Jr. el máximo responsable de este plano. El hospital fue destruido en 1775 a causa de un incendio y sólo parcialmente reconstruido ese mismo año. El edificio no estuvo completo hasta 1791.

Sobre el teatro de la calle John, situado en una manzana privilegiada entre Broadway y Nassau Street y a escasos 100 metros de la explanada conocida como The Common –que, por cierto, no aparece rotulada en el plano–, hay que decir que en él se había estrenado en 1787 la primera obra escrita por un estadounidense representada por una compañía profesional de actores⁵⁵⁶. Con este hito en la historia de la cultura americana comenzaba a forjarse el mito de Nueva York como centro nacional del teatro.

556 La obra era *The Contrast*, escrita por Royall Tyler, y fue representada por la Old American Company. Se trata de una comedia satírica sobre la costumbre americana de adoptar las modas y convenciones procedentes de Europa.

PLAN of the CITY of NEW YORK, and part of Long-Island... o The Directory Plan of 1789 (fecha representada: 1789)

Figura 2.096: Reinterpretación cartográfica de la autora



- | | | | |
|--|--|---|---|
| <p>-- DIVISIÓN EN BARRIOS</p> <p>1 SOUTH WARD
2 WEST WARD
3 NORTH WARD
4 DOCK WARD
5 EAST WARD
6 MONTGOMERY
7 OUT WARD</p> | <p>01 FEDERAL HALL
02 S. PAULS CHURCH
03 TRINITY CHURCH
04 OLD PRESBYTERIAN CHURCH
05 EXCHANGE
06 NORTH CHURCH
07 NEW PRESBYTERIAN CHURCH
08 S. GEORGE'S CHAPEL
09 S. PETER'S CHURCH
10 THE COLLEGE
11 NEW SCOTS MEETING
12 OLD DUTCH CHURCH
13 NEW DUTCH CHURCH</p> | <p>14 JEWS SYNAGOGUE
15 OLD QUAKER MEETING
16 METHODIST MEETING
17 BAPTIST MEETING
18 CALVANIST CHURCH
19 LUTHERAN CHURCH
20 FRENCH CHURCH
21 NEW QUAKER MEETING
22 SECEDER MEETING
23 MORAVIAN MEETING
24 FORT GEORGE
25 FLY MARKET
26 OSWEGO MARKET</p> | <p>27 BEAR MARKET
28 PECK'S SLIP MARKET
29 NEW... MARKET
30 REFORMATORIO
31 HOSPICIO
32 CÁRCEL
33 HOSPITAL
34 TEATRO
35 CEMENTERIO JUDÍO
36 BARRACONES BAJOS
37 BARRACONES ALTOS
38 BASAMENTO ESTATUA
39 POLVORÍN</p> |
|--|--|---|---|

- DEFENSA
- EDIFICIO MILITAR
- EDIFICIO COMERCIAL
- EDIFICIO RELIGIOSO
- EDIFICIO SINGULAR
- EDIFICIO DOCENTE
- EDIFICIO SANITARIO



Retomando la cuestión de las escasas representaciones cartográficas de Nueva York durante el periodo de reconstrucción patriótica tras la guerra, el primer plano de la ciudad editado por separado, no como parte de otro documento, desde que los EE.UU. se constituyeran como nación independiente, no llegó hasta 1797. Este plano, publicado con el título *A New & Accurate PLAN of the CITY of NEW YORK in the State of NEW YORK in NORTH AMERICA*⁵⁵⁷ y elaborado conjuntamente por Benjamin Taylor⁵⁵⁸ y John Roberts⁵⁵⁹, es también “the first relatively large map of the city printed in America since the Lyne-Bradford Plan of 1731”⁵⁶⁰ así como “the last important map to show Manhattan as it actually existed [because] during the next quarter-century, the significant maps dealt officially or unofficially with planning and speculation”⁵⁶¹.



Figura 2.097: Benjamin Taylor y John Roberts , *A New & Accurate PLAN of the CITY of NEW YORK in the State of NEW YORK in NORTH AMERICA* o *The Taylor-Roberts Plan*, 1797.

557 Traducción de la autora: *Un nuevo y preciso plano de la ciudad de Nueva York en el estado de Nueva York en Norteamérica.*

558 Benjamin Taylor (1746 - 1832) era topógrafo de profesión y había trabajado al servicio del ejército británico en la Guerra franco-india y al servicio del ejército patriota durante la Guerra de la Independencia. En 1794 fue designado topógrafo de la ciudad de Nueva York y se mantuvo en el puesto hasta 1815. Durante estos años realizó numerosos trabajos de reconocimiento de Nueva York, Harlem, Brooklyn, Williamsburg y Queens.

559 John Roberts (1768 - 1803) era un grabador de origen escocés que había llegado a América en 1793. Era también conocido por sus habilidades en matemáticas, óptica y música.

560 Traducción de la autora: “el primero relativamente grande de la ciudad impreso en America desde el Lyne-Bradford Plan de 1731” (Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 94).

561 Traducción de la autora: “El último mapa importante en mostrar Manhattan como realmente existía [porque] durante el siguiente cuarto de siglo, los mapas significativos se ocupaban oficial o extraoficialmente del planeamiento y de la especulación” (Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 94).

Se trata de un plano minucioso y cuidadosamente dibujado, donde se describen los efectos de casi un quindenio de posguerra. I.N.P. Stokes lo describe como “one of the most accurate and beautiful engraved plans of the city”⁵⁶². El plano aporta abundante información acerca de las áreas urbanizadas, de los espacios públicos, de los muelles y las líneas de ferry, así como de las escasas zonas en las que todavía afloraban restos del paisaje natural de la isla. Un detalle particularmente interesante es la inclusión en el dibujo de los alzados en miniatura de algunos de los equipamientos civiles más importantes de la ciudad, como la Government House, el Federal Hall, el Columbia College, el reformatorio, el hospicio y la prisión municipal. En cambio, otros edificios como la antigua lonja (en la que el Consejo Comunal y los Tribunales desarrollaban su actividad en la última década del s. XVIII), el hospital, el teatro y los numerosos centros religiosos se resaltaron dibujando tan sólo sus cubiertas.

Al estallar la guerra (1775), la ciudad al oeste de Broadway había llegado poco más allá de Chambers Street, mientras el sector este se extendía hasta la calle Roosevelt. En la época de la inauguración de Washington (1789), las construcciones alcanzaban por el oeste hasta Reade Street y, por el este, hasta la actual Broome Street. En el momento de realización de *The Taylor-Roberts Plan* (1797), el área urbana ya había alcanzado hasta North Street (actual Houston St.), aunque se debe precisar que, dentro de ella, lo que quedaba del Fresh Water Pond unido a un fragmento equiparable al trapecio que hoy definen Leonard, Lafayette, Howard y Varick streets estaba todavía por colonizar, probablemente –como puede deducirse por el dibujo– debido a que la presencia de tierras pantanosas y de alguna colina dificultaba la tarea. Todas las calles que por entonces estaban urbanizadas⁵⁶³ fueron dibujadas y rotuladas en el plano pero, a diferencia de otras cartografías anteriores, aquí los autores hicieron además el esfuerzo de representar cuál era la superficie construida real de cada manzana. De esta forma puede apreciarse que todavía eran muy pocos los edificios que se elevaban en las tierras que hoy ocupan el Soho y el Lower East Side.

En lo que se refiere a la división administrativa, el plano registra los efectos de la ley⁵⁶⁴ que redibujó los límites de los antiguos barrios y sustituyó sus nombres tradicionales (South, West, North, East, Dock, Montgomerie y Out) –nombres que hacían referencia a una localización o a una época– por números ordinales (First, Second, Third, Fourth, Fifth, Sixth y Seventh wards). El cambio en la designación vino motivado, en este caso, por cuestiones funcionales pues, sin duda, el empleo de los números facilitaba el conteo del crecimiento de la ciudad. Pocos años después, a comienzos del siglo XIX, la ciudad ya no tenía siete sino nueve barrios y, cincuenta años después, hacia la mitad del siglo, el número aumentó hasta los veintidós.

Otro momento clave en lo que a sustitución de nombres se refiere, en esta ocasión con una finalidad menos prosaica, tuvo lugar en 1794 y quedó igualmente recogido en el plano de

562 Traducción de la autora: “uno de los planos grabados más precisos y bellos de la ciudad” (I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, p. 442).

563 Entendiendo aquí por calle urbanizada la que forma parte de la trama urbana, prescindiendo del sentido estricto de término, según el cual, la calle urbanizada está dotada de pavimento, luz y demás servicios.

564 Laws of N.Y., ch. 18 (February 28, 1791).

Taylor y Roberts. En las calles del corazón financiero y comercial de la ciudad, todas las denominaciones que guardaban relación con la Corona Británica fueron reemplazadas por otras más acordes a las instituciones republicanas. Entonces fue cuando Queen St. se convirtió en Pearl St., King en Pine, Duke en Stone, Crown en Liberty y así sucesivamente. El siguiente paso fue la concatenación de varias calles de escasa longitud para componer una única vía de largo recorrido. Este fue el caso de Pearl Street, Great Dock Street, Hanover Square y Queen Street unidas, a partir de entonces y hasta hoy, bajo la denominación de Pearl Street⁵⁶⁵. También fue el caso de Broadway, que pasó a ser la denominación oficial de toda la vía extendida desde Bowling Green hacia el norte, prescindiendo así del nombre de Great George con el que se había identificado el tramo que quedaba más arriba de Versey Street. En resumidas cuentas, los cambios operados en los nombres constituyeron un procedimiento fundamental en el proceso de “americanización” de Nueva York, y en la creación de su nueva imagen como urbe independiente y dinámica. Y, más allá del caso concreto neoyorquino, estas circunstancias constituyen una buena ocasión para recordar la trascendencia de la toponimia histórica, por lo común escasamente considerada y que sin embargo constituye un elemento fundamental en la configuración histórica de los imaginarios urbanos.

The Taylor-Roberts Plan presenta por primera vez el aspecto renovado, forjado durante estos años pacíficos, de los tres espacios públicos ajardinados de la ciudad. The Common había sido rebautizado como The Park tras haber sido cercado y arreglado como zona verde con diferentes especies arbóreas. Bowling Green había sido reparado mediante la plantación de árboles, el remplazo de la maltrecha verja de hierro y la retirada del pedestal de la estatua de Jorge III, que perduraba a pesar de todos los años transcurridos desde el derribo de la estatua a manos de los patriotas. Aunque la forma ovalada del jardín de Bowling Green ya aparecía representada en el British Headquarters Map, todavía en el plano del directorio de 1789 figuraba con el pie de la estatua ocupando el centro. El nuevo Battery, recrecido y también ajardinado, presenta en el plano el aspecto de un bonito parque con vistas a la bahía. Además de estos tres espacios fundamentales (The Park, Bowling Green y The Battery), los autores representaron una incipiente Hudson Square, amplia y arbolada, que fue el germen del actual St. John's Park en Tribeca.

A través de la vegetación cuidadosamente representada por los autores, es posible descubrir en las áreas suburbanas lo que parecen jardines de recreo. Estos espacios arbolados, que ocupan una manzana completa y en cuyo interior siempre se ubica una construcción, no presentan nombre alguno; sin embargo, el hecho de que dichas construcciones se dibujaran en alzado, al modo de los importantes equipamientos civiles ya mencionados, hace pensar que se tratara de lugares frecuentados por los neoyorquinos de cierta relevancia social. El testimonio del viajero John Lambert resulta esclarecedor también en este sentido y muy útil para la identificación de alguno de estos jardines: “New York has its *Vauxhall* and *Ranelagh*; [...] They are pleasant places of recreation for the inhabitants. The Vauxhall garden is situated

565 El nombre “Pearl” estaba íntimamente ligado a la vida cotidiana neoyorquina. Las ostras eran tan abundantes en el puerto de Nueva York que, durante los siglos XVII y XVIII, se convirtieron en uno de los pilares alimenticios de los neoyorquinos. Además, la concha de ostra llegó a ser empleada en la pavimentación de la calle Pearl y como aditivo para el mortero de la antigua Trinity Church.

in the Bowery Road about two miles from the City Hall. It is neat plantation, with gravel walks adorned with shrubs, trees, busts, and statues. [...] Light musical pieces, interludes, &c. are performed in a small theatre situate in one corner of the gardens [...] The Ranelagh is a large hotel and garden, generally known by the name of Mount Pitt, situated by the water side, and commanding some extensive and beautiful views of the city and its environs”⁵⁶⁶

En The Taylor-Roberts Plan los autores no olvidaron señalar, aunque lo hicieran de un modo discreto (con dos pequeños rectángulos en el interior de sus respectivas manzanas), otros dos lugares emblemáticos del entretenimiento neoyorquino. El primero de ellos era el John Theatre, que cerró sus puertas definitivamente poco después de la publicación de este plano, y el segundo era el Park Theatre, que aparece en proceso de construcción en Catham Row, frente a The Park. Este teatro abrió sus puertas a principios de 1798 y se mantuvo en funcionamiento durante aproximadamente cincuenta años, convirtiéndose en un mítico escenario neoyorquino.

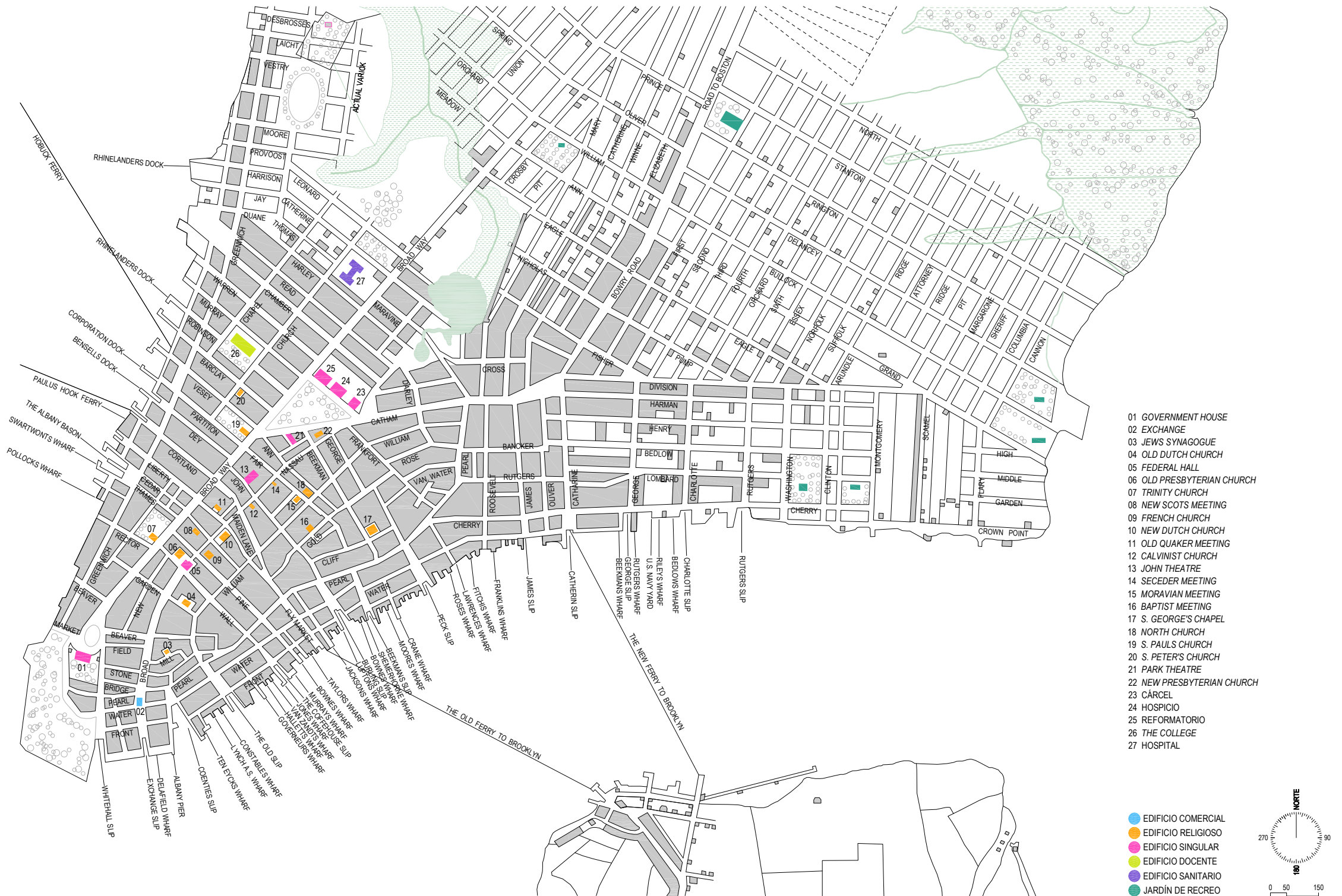
A finales del siglo XVIII se fundaron también los primeros museos, galerías de arte y panoramas. El primero y más notable de ellos fue el Museo Tammany, fundado por el comerciante y filántropo John Pintard en junio de 1790 y ubicado en una de las estancias del City Hall⁵⁶⁷. En noviembre de 1804 un grupo de neoyorquinos prominentes fundaron la New-York Historical Society con el objetivo de “collect and preserve whatever may relate to the natural civil, or ecclesiastical History of the United States in general and of this State in particular”⁵⁶⁸. Pero esta asociación fue sólo una de los cientos de organizaciones creadas en Nueva York durante este momento de florecimiento de la cultura cívica: sociedades literarias, grupos escolares gratuitos, clubes botánicos o asociaciones de beneficencia. Una prueba más del ambiente cultural neoyorquino de la época es el hecho de que se fundaran tres importantes periódicos prácticamente a la par: el *New York Evening Post*, fundado en 1801 por William Coleman (con el apoyo de Alexander Hamilton), *Ciudadano Americano*, fundado en el mismo año por James Cheetham (con el apoyo de Thomas Jefferson), y el *Morning Chronicle*, fundado en 1802 por Peter Irving (con el apoyo de Aaron Burr), donde Washington Irving (hermano menor del fundador) era colaborador habitual⁵⁶⁹.

566 Traducción de la autora: “Nueva York tiene su *Vauxhall* y su *Ranelagh*; [...] Son lugares agradables de recreo de los ciudadanos. El jardín *Vauxhall* está situado en Bowery Road, a unas dos millas del Ayuntamiento. Es una cuidada arboleda, con paseos de grava adornados por arbustos, árboles, bustos y estatuas. [...] Piezas de música ligera, interludios, &c. se interpretan en un pequeño teatro situado en un rincón de los jardines [...] El *Ranelagh* es un gran hotel y jardín, generalmente conocido con el nombre de *Mount Pitt*, situado junto al agua y con unas vistas amplias y bellas de la ciudad y sus alrededores” (John Lambert, *op. cit.*, vol. 2, p. 61; los signos de puntuación y la estructura de las frases se han modificado para facilitar su comprensión al lector actual).

567 Sobre estos equipamientos, *vid.* I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, p. 386.

568 Traducción de la autora: “recopilar y conservar todo lo que pueda relacionarse con la Historia civil o eclesiástica de los Estados Unidos en general y de este estado en particular” (extraído de un panel informativo de la exposición permanente de la New-York Historical Society en Nueva York).

569 Sobre la prensa neoyorquina durante las últimas décadas del siglo XVIII y todo el siglo XIX, *vid.* Hazel Dicken-Garcia, *Journalistic standards in nineteenth-century America*, Madison, University of Wisconsin Press, 1989; Richard L. Kaplan, “Partisan news in the early Reconstruction Era: African-Americans in the cortex of political publicity” in Richard L. Kaplan, *Politics and the American press: the rise of objectivity, 1865-1920*, New York, Cambridge University Press, 2002, pp. 22-53; Si Sheppard, “The Rise of the Party Press, 1789-1824” in Si Sheppard, *The partisan press: a history of media bias in the United States*, Jefferson, McFarland & Co., 2008, pp. 21-69.



En la primera década del siglo XIX terminaron de sentarse las bases económicas, sociales y culturales sobre las que se levantaría la abrumadora expansión física de Nueva York del resto del siglo. En esta década vio la luz uno de los grandes símbolos de la ciudad: la moderna sede del Gobierno municipal. Aunque el nuevo ayuntamiento venía gestándose unos años atrás, fue en 1803 cuando comenzó a construirse según el proyecto de Joseph François Mangin y de John McComb, Jr. en el lugar que había ocupado el antiguo hospicio (entre la prisión y el reformatorio) justo frente a The Park. Este lugar en pleno corazón de la ciudad había pasado de ser el centro neurálgico de las fuerzas militares británicas a ser el centro institucional de la Nueva York independiente y constitucional.

En el año 1800, cuando el segundo censo federal fijó la población de Nueva York en 60.515 ciudadanos –la población había aumentado 27.384 habitantes en diez años–, se estaban construyendo, repartidos por toda la ciudad, alrededor de cincuenta edificios de tres plantas y otros tantos de dos. Al final de la década, el censo federal determinaba para Nueva York una población de 96.373 habitantes –un aumento de 35.858 personas– y en la primavera de 1810 se iniciaron alrededor de setecientos nuevos edificios⁵⁷⁰.

La dinámica expansiva había tomado tal impulso que, muy pronto, los neoyorquinos fueron conscientes de la necesidad de un planeamiento que rigiera el trazado de calles y edificios sobre la superficie completa de la isla de Manhattan. El año 1811 con el Plan de los Comisionados marcó el final de una ciudad y el comienzo de una metrópolis.

570 I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 1, pp. 394-406.

EL PROTOTIPO BIDIMENSIONAL: THE COMMISSIONERS' PLAN (1811)

El 22 de marzo de 1811 tuvo lugar un acontecimiento que puede ser calificado como el más importante de la historia neoyorquina en relación a la configuración física de la ciudad. El hecho en cuestión determinó, desde comienzos del siglo XIX, cuál sería la morfología de toda el área de Nueva York encerrada por los límites de Manhattan. En la fecha mencionada se publicó el informe elaborado por una comisión que había sido nombrada apenas cuatro años antes por el Gobierno del Estado de Nueva York para planificar el futuro desarrollo de la ciudad. El conocido como *Commissioners' Plan* (traducido comúnmente al castellano como *Plan de los Comisionados*) estableció el modelo a través del cual Nueva York pasaría de ser una floreciente ciudad portuaria americana a una de las grandes capitales comerciales del mundo. Hoy es imposible imaginar Manhattan sin ese característico trazado en retícula que fue determinado por este plan.

El trazado propuesto por los Comisionados debe interpretarse en un contexto en el que destacan dos factores determinantes: la expansión económica y su consecuente explosión demográfica. Sólo en la primera década del siglo XIX, Nueva York había aumentado su población en un 60%; como ya se mencionara en el capítulo anterior, según el censo federal de 1810, la ciudad había alcanzado los 96.373 habitantes. El aumento de la actividad económica se estaba produciendo a la par que el crecimiento demográfico: el volumen de las exportaciones realizadas desde el puerto de Nueva York se había triplicado entre 1790 y 1810 y llegó a registrar las 177.000 toneladas en 1815, mientras que la siguiente ciudad en el ranquin de comercio portuario, Boston, no registró más de 105.000⁵⁷¹.

El Consejo Comunal, consciente de la necesidad de un planeamiento que ordenara la inevitable expansión de la ciudad hacia el norte de la isla, y conocedor también de las dificultades, tanto a nivel político como económico, que la redacción de dicho planeamiento podía entrañar, recurrió al Gobierno del Estado de Nueva York para pedirle asistencia en la inexorable y a la vez peliaguda tarea.

Las autoridades del Estado, a través de un decreto aprobado el 3 de abril de 1807, *An Act Relative to Improvements, touching the laying out of Streets and Roads in the City of New-York, and for other purposes*⁵⁷², nombraron una comisión compuesta por tres expertos (que habían ocupado anteriormente puestos de responsabilidad pública y que contaban con amplios conocimientos en topografía y en legislación y administración de la propiedad)⁵⁷³ a la cual encomendaron la tarea de "lay out streets, roads, and public squares, of such width, extent,

571 Datos sobre la actividad portuaria extraídos de Hilary Ballon, *The greatest grid: the master plan of Manhattan, 1811-2011*, New York, Museum of the City of New York-Columbia University Press, 2012, p. 27.

572 Traducción de la autora: *Ley Relativa a las Mejoras, tocando el trazado de las Calles y Caminos de la Ciudad de Nueva York, y para otros fines*.

573 Sorprendentemente no existe registro alguno que arroje luz acerca de por qué fueron estos tres hombres y no otros los escogidos para formar parte de la comisión. Tampoco lo hay acerca de quién los promovió o de si se consideraron otros candidatos. Ni siquiera hay rastro de la actividad, de la toma de decisiones o de las reuniones de una comisión que convertiría a Nueva York en el paradigma metropolitano contemporáneo.

and direction, as to them shall seem most conducive to public good..."⁵⁷⁴, disponiendo para ello de un plazo de cuatro años⁵⁷⁵.

El plan tenía un carácter expansivo, en sintonía con la euforia social de la época. En aquel tiempo el área urbanizada de Nueva York había alcanzado la actual calle Houston. Más allá de este límite, se extendía un amplio territorio apenas colonizado por ciertas granjas surgidas de manera esporádica, algunas de las cuales, excepcionalmente, se habían agrupado para componer un pequeño poblado al estilo de Greenwich, en la localización del contemporáneo Greenwich Village. El plan estaba basado en la visión optimista de sus redactores, quienes, teniendo como referencia otras ciudades europeas y asiáticas como Londres y Pekín, que contaban con alrededor de un millón de habitantes en 1810, imaginaban que, apenas superada la mitad del siglo XIX, la población neoyorquina se habría cuadruplicado, llegando a los 400.000 residentes. Los comisionados afirman rotundamente en su informe: "The City of New York contains a population already sufficient to place it in the rank of cities of the second order and is rapidly advancing towards a level with the first. It is perhaps no unreasonable conjecture that in half a century it will [...] contain four hundred thousand souls"⁵⁷⁶; y señalan unas líneas después: "the commissioners have provided space for a greater population than is collected at any spot on this side of China"⁵⁷⁷

Aun así, los comisionados subestimaron tanto el crecimiento demográfico como el impulso constructor de Nueva York, este último fomentado, incluso, por su propio plan. Según el censo federal, en 1860 residían en la ciudad no 400.000 personas sino 813.669, es decir, más del doble de lo previsto durante la redacción del plan. Obviamente, los comisionados no supieron prever las consecuencias económicas y demográficas que tendría para la ciudad un factor adicional, externo aunque parcialmente superpuesto y coetáneo con su plan: la puesta en funcionamiento del Canal de Erie.

En Norteamérica, el canal de Erie fue la mayor obra ingenieril de su tiempo. Aunque la apertura de una vía fluvial desde el río Hudson hacia el extremo oeste del Estado de Nueva York era una idea que venía gestándose desde las últimas décadas del siglo XVIII, el primer estudio financiado por el Gobierno provincial sobre la viabilidad de un canal entre dicho río

574 Traducción de la autora: "para trazar calles, caminos y plazas públicas, de tal anchura, extensión y dirección, como les parezca más adecuado para el bien público..."; en *Laws of N.Y.*, ch. 95 (April 3, 1807). El texto completo del acta está también recogido en Hilary Ballon, *op. cit.*, pp. 30-32.

575 "four years from the passing of this act, and not after" [Traducción de la autora: "cuatro años desde la aprobación de este decreto, y no después"] en *Laws of N.Y.*, ch. 95 (April 3, 1807).

576 Traducción de la autora: "La Ciudad de Nueva York contiene una población ya suficiente para incluirla en la lista de ciudades del segundo orden y está avanzando rápidamente hacia un nivel de primer orden. Quizás sea una conjetura razonable que en medio siglo [...] contendrá cuatrocientas mil almas" en *Remarks of the commissioners* (1811). La versión consultada para esta tesis ha sido la publicada unos meses después por William Bridges como *Map of the City of New-York and Island of Manhattan with explanatory remarks and references. By William Bridges, architect and city surveyor*. New York, Printed for the author, by T. & J. Swords, no. 160 Pearl-Street, 1811. En dicha versión la cita se recoge en pp. 27-28. El texto completo *Remarks of the commissioners* está también recogido en Hilary Ballon, *op. cit.*, pp. 40-42.

577 Traducción de la autora: "los comisionados han proporcionado espacio para la mayor población que se recoge a este lado de China" (William Bridges, *op. cit.*, p. 30).

y el Lago Erie no llegó hasta 1808. En abril de 1817 fue aprobada su construcción, las obras comenzaron apenas tres meses después y, finalmente, el Canal de Erie pudo ser inaugurado en octubre de 1825⁵⁷⁸.

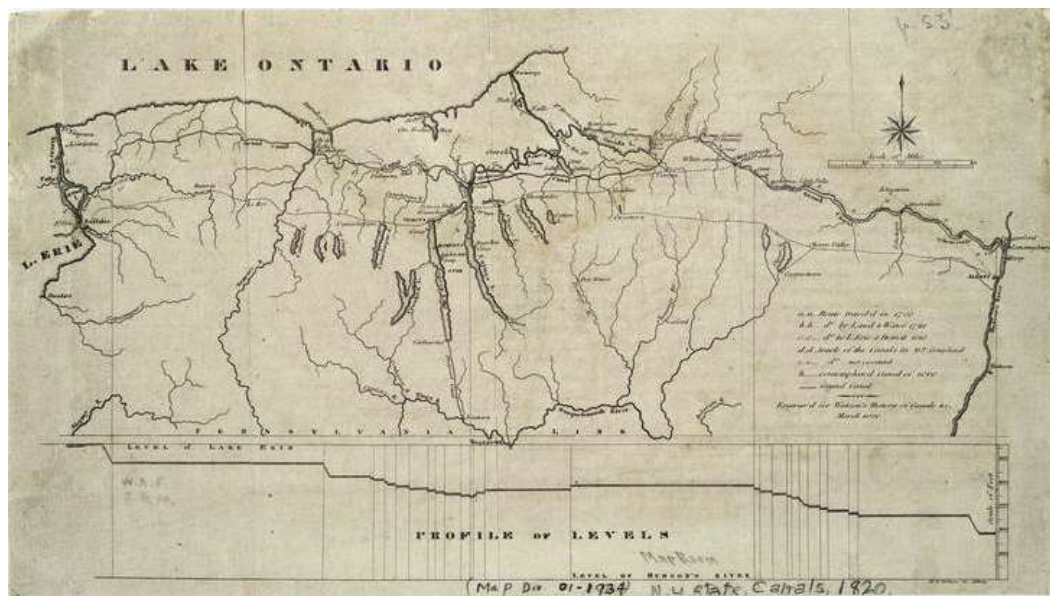


Figura 2.099: David West Wilson, *Map of part of New York State between Albany and Buffalo: showing Erie Canal and other transportation routes*, 1820.

Esta nueva infraestructura brindó una oportunidad única de desarrollo a la *Región de los Grandes Lagos*. La conexión entre las aguas del Atlántico y el interior de la provincia permitió, por un lado, la consolidación de algunas ciudades de reciente creación, por ejemplo Rochester, fundada aproximadamente veinte años antes por tres militares retirados del ejército estadounidense, y por otro lado, dio el impulso definitivo a ciudades ya existentes como Siracusa, que se convirtió en el principal centro de distribución de la zona agrícola de la provincia, o como Búfalo, transformada en foco industrial y en el mayor puerto de interior de Estados Unidos. Las ciudades más importantes de todo el Estado de Nueva York estaban (y siguen estando) situadas en una franja inferior a 100 kilómetros en torno al Canal de Erie.

Para la realización de esta magna obra fue fundamental la participación de DeWitt Clinton⁵⁷⁹

578 Sobre la historia y la construcción del Canal de Erie, *vid.* Dea M. Eaton, *Five years on the Erie Canal: an account of some of the most striking scenes and incidents, during five years' labor on the Erie Canal, and other inland waters*, Utica, Bennett, Backus, & Hawley, 1845; Walter D. Edmonds, *The Erie Canal: the story of the digging of Clinton's ditch*, Utica, Trustees of the Munson-Williams-Proctor Institute, 1960; Dan Murphy, *The Erie Canal: the ditch that opened a nation*, Buffalo, Brian Meyer, Western New York Wares, Inc., 2001; Richard O. Reisem, *Erie Canal legacy: architectural treasures of the Empire State*, Rochester, Landmark Society of Western New York, 2000.

579 DeWitt Clinton (1769-1828), era abogado (graduado en Columbia College) y miembro del Partido Anti-federalista (actual Partido Demócrata). Fue miembro de la *Erie Canal Commission* y a menudo ha sido referido como el "Padre del Canal de Erie". A lo largo de su carrera fue Senador de los Estados Unidos, Senador y Gobernador del estado de Nueva York y Alcalde de la ciudad de Nueva York.

como miembro de la *Erie Canal Commission*⁵⁸⁰ y, también, su apoyo al proyecto desde los diferentes cargos que desempeñó en la administración del Estado de Nueva York a lo largo de su carrera política. Precisamente DeWitt Clinton es una de las figuras que sirve de enlace entre el Canal de Erie y el Plan de los Comisionados, pues era él quien ocupaba el puesto de alcalde de la ciudad de Nueva York el 4 de mayo de 1811, día en que los comisionados entregaron oficialmente al Consejo Comunal de la ciudad (precursor del Ayuntamiento actual) el trabajo que se les había encomendado cuatro años antes.



Figura 2.100: John William Hill, *View on the Erie Canal*, 1829.

En febrero de 1807, el Gobierno municipal presentó por escrito frente al Gobierno provincial “the necessity of projecting the streets and roads in such manner as to unite regularity and order with the Public convenience and benefit, and in particular to promote the health of the City”⁵⁸¹. En el mismo documento, se manifestaba la existencia de determinados “obstacles of a serious and perplexing nature”⁵⁸² que entorpecerían la redacción de un plan director sin la

Durante sus años al mando del Gobierno municipal (1803-1815) realizó importantes esfuerzos en materia de sanidad y educación públicas. Sobre la figura de DeWitt Clinton, *vid.* Evan Cornog, *The birth of empire: DeWitt Clinton and the American experience, 1769-1828*, New York, Oxford University Press, 1998; Craig Hanyan, *De Witt Clinton and the rise of the People's men*, Buffalo, McGill-Queen's University Press, 1996.

580 Comisión designada en 1810 por el Gobierno del estado de Nueva York y encargada de estudiar el diseño, la financiación y la supervisión de las obras del Canal de Erie. La comisión se mantuvo hasta 1876 encargada del mantenimiento de todos los canales de la provincia.

581 Traducción de la autora: “la necesidad de proyectar las calles y los caminos de manera que la regularidad y el orden se unan a la conveniencia y el beneficio públicos y, concretamente, para promover la salud de la Ciudad” (los signos de puntuación y la estructura de las frases se han modificado para facilitar su comprensión al lector actual).

582 Traducción de la autora: “obstáculos de carácter grave y desconcertante”.

intervención de la Asamblea del Estado de Nueva York. Dichos obstáculos eran: las protestas de los propietarios de la tierra contra el planeamiento cuando “their individual interests do not concur”⁵⁸³, la posibilidad de que cualquier regulación adoptada por el Consejo Comunal podría “be disregarded or annulled by their successors”⁵⁸⁴, así como “the diversity of sentiments and opinions”⁵⁸⁵ entre los propios miembros del Consejo Comunal. Se apelaba, pues, a “the wisdom of the [New York State] Legislature”⁵⁸⁶ para solventar estos inconvenientes⁵⁸⁷.

La respuesta a esta petición llegó el 3 de abril de 1807 mediante *An Act Relative to Improvements...*, donde se nombraba a Gouverneur Morris, John Rutherford y Simeon De Witt “commissioners of streets and roads in the City of New York”⁵⁸⁸, y, por tanto, responsables de la redacción de un plan integral de desarrollo para el área de la ciudad extendida hacia el norte de “a line commencing at the wharf of George Clinton, on Hudson River, thence running through Fitzroy-road, Greenwich-lane and Art-street, to the Bowery-road; thence down the Bowery-road, to North-street; thence through North-street, in its present direction, to the East River”⁵⁸⁹.



Figura 2.101: Thomas Sully, *Gouverneur Morris*, 1808.

Gouverneur Morris (1752-1816)⁵⁹⁰ había nacido en la extensa hacienda que su opulenta

583 Traducción de la autora: “sus intereses individuales no coinciden [con los del planeamiento]”.

584 Traducción de la autora: “ser desatendida o anulada por sus sucesores”.

585 Traducción de la autora: “la diversidad de sentimientos y opiniones”.

586 Traducción de la autora: “la sabiduría de la Asamblea Legislativa [del estado de Nueva York]”.

587 Se hace constar que no se ha tenido acceso al texto original completo al que se está haciendo referencia y que los fragmentos aquí incluidos han sido extraídos de I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 5, p. 1454.

588 Traducción de la autora: “comisionados de calles y caminos de la ciudad de Nueva York”; en *Laws of N.Y.*, ch. 95 (April 3, 1807).

589 Traducción de la autora: “una línea que parte del muelle de George Clinton, en el río Hudson, de allí atravesando Fitzroy-road, Greenwich lane y Art-street, hacia Bowery-road; desde allí hacia abajo por Bowery-road, hacia North-street; desde allí a través de North-street, en su dirección actual, hasta el East River”.

590 Sobre la figura de Gouverneur Morris, *vid.* William Howard Adams, *Gouverneur Morris: an independent life*, New Haven, Yale University Press, 2003; James J. Kirschke, *Gouverneur Morris: author, statesman, and man of the world*, New York, Thomas Dunne

familia, descendiente de los primeros pobladores neerlandeses de Manhattan, poseía en el extremo sur del actual distrito del Bronx, a orillas del río Harlem⁵⁹¹. Morris, educado durante sus primeros años por tutores privados y más tarde en el King's College (Columbia College después), comenzó pronto su andadura política. Participó en la redacción de los Artículos de la Confederación en el Congreso Continental de 1777 así como en la redacción de la Constitución de los EE.UU. en la Convención de Filadelfia de 1787, donde también fue uno de los primeros en hablar abiertamente en contra de la esclavitud. Aunque su traslado a Francia en 1789 se debió en un principio a asuntos de negocios, allí sirvió dos años como Embajador (1792-1794) y se convirtió en testigo de honor de la Revolución Francesa⁵⁹².

Después de cinco años viajando por Europa, alejado de la vida política y dedicado por completo a sus asuntos comerciales, regresó a Nueva York en 1799 para ocupar un puesto en el Senado. A pesar de ello, en 1807, año en el que fue nombrado "comisionado de calles y caminos de la ciudad de Nueva York", había abandonado definitivamente la vida política. Poco tiempo después, entre 1810 y 1813, formó parte también de la Erie Canal Commission, convirtiéndose así en la segunda figura de enlace entre el Plan de los Comisionados y el Canal de Erie.



Figura 2.102: George Catlin, *John Rutherford*, s.f.

Books, 2005; Anne Cary Morris (ed.), *The diary and letters of Gouverneur Morris*, New York, Da Capo Press, 1970.

591 El nombre histórico de esta región del Bronx era Morrisania, nombre que derivaba precisamente de la poderosa familia Morris, la cual poseía todas las tierras de esa zona así como gran parte de las de Nueva Jersey.

592 Los diarios que Morris escribió durante aquellos años se han convertido en una preciada crónica de la Revolución. Estos diarios han sido publicados en Melanie Randolph Miller (ed.), *The diaries of Gouverneur Morris: European travels, 1794-1798*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2011.

Por su parte, John Rutherford (1760-1840)⁵⁹³ era, de los tres comisionados del plan de 1811, el único nacido en la ciudad de Nueva York; aunque lo cierto es que pasó la mayor parte de su vida en Nueva Jersey, donde era propietario de amplios latifundios. Se formó en el College of New Jersey (ahora Princeton University), ejerció como abogado en Nueva York durante algunos años y tuvo una breve carrera política sirviendo primero en la Asamblea General de Nueva Jersey y después en el Senado de los EE.UU. Dada la escasa experiencia de Rutherford en tareas urbanísticas, es posible que su llamada a participar en la comisión encargada del planeamiento de Nueva York se debiera principalmente a la influencia de su pariente Gouverneur Morris (Rutherford era yerno del hermanastro de Morris), con quien mantenía una excelente relación. De hecho, a juzgar por las anotaciones de Morris en su diario, parece una realidad probada que la implicación de Rutherford en el proyecto neoyorquino fue inferior a la de sus compañeros de comisión⁵⁹⁴.

Simeon De Witt (1756-1834)⁵⁹⁵ es, además del tercer comisionado del planeamiento de Nueva York, la tercera figura de enlace entre el Plan de los Comisionados y el Canal de Erie, pues durante seis años (1610-1616) fue miembro de la primera Erie Canal Commission. Al igual que Morris, era descendiente de los primeros neerlandeses que llegaron a Nueva York; aunque en su caso, su familia se había asentado en la región media del Hudson, en el actual condado de Ulster. Firme defensor de la causa revolucionaria, se unió a las tropas rebeldes nada más iniciada la guerra y, poco después, debido a los conocimientos en agrimensura que había adquirido de su tío, fue nombrado asistente del Geógrafo y Topógrafo General del Ejército Continental, Robert Erskine. En 1780, tras el fallecimiento de Erskine, De Witt heredó su puesto y demostró su habilidad elaborando planos militares para el General Washington. Finalizada la guerra, De Witt se asentó en Albany y allí ocupó el cargo de Topógrafo General del Estado de Nueva York durante cincuenta años, concretamente desde 1784 hasta su muerte. Uno de sus grandes logros como tal fue la creación de un nuevo *Map of the State of New York* (1802). Este trabajo, encargado por el Gobierno provincial en 1786, consistió en reunir y sintetizar en un único mapa los estudios cartográficos más recientes de las diversas partes de la provincia, para evitar la realización de un nuevo estudio exhaustivo de toda la región. El propio sistema de trabajo supuso graves dificultades para su ejecución, porque las representaciones cartográficas existentes, además de encontrarse dispersas, no alcanzaban con frecuencia la calidad mínima exigible, con lo cual fueron igualmente ineludibles las exploraciones topográficas, al menos en aquellas áreas que habían sido las peor cartografiadas hasta el momento⁵⁹⁶.

593 Sobre la figura de John Rutherford, *vid.* Biographical directory of the United States Congress (accesible online en <http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=R000550>).

594 Hilary Ballou, *op. cit.*, p. 48.

595 Sobre la figura de Simeon De Witt, *vid.* Walter W. Ristow, *American maps and mapmakers: commercial cartography in the nineteenth century*, Detroit, Wayne State University Press, 1985, pp. 73-83; Theodorick Romeyn Beck, *Eulogium on the life and services of Simeon De Witt*, Albany, E.W. and C. Skinner, 1835; William Heidt, *Simeon De Witt, founder of Ithaca*, Ithaca, De Witt Historical Society of Tompkins County, 1968.

596 Para un estudio más exhaustivo sobre el Mapa del estado de Nueva York de Simeon De Witt y su proceso de elaboración, *vid.* David Y. Allen, *op. cit.*, pp. 221-226; David Y. Allen, "How Simeon De Witt Mapped New York State" (artículo publicado en 2008 en la web de la New York Map Society y recuperado a través de: <http://www.newyorkmapsociety.org/FEATURES/ALLEN2.HTM>).



Figura 2.103: Ezra Ames, *Portrait of Simeon De Witt*, 1804.

Simeon De Witt no finalizó pues su mapa del Estado de Nueva York hasta 1802, es decir, dieciséis años después de haber sido realizado el encargo. Tras un esfuerzo heroico, el trabajo puede ser considerado un hito, aunque no por sus cualidades técnicas sino por tratarse del primer mapa a gran escala (1: 325.000) de toda la provincia de Nueva York realizado con posterioridad al mapa corográfico de Sauthier de 1779. Es innegable que el mapa de De Witt presenta mejoras con respecto a otros más tempranos: no existen las superficies en blanco o lugares por cartografiar; los límites modernos del Estado, los lagos y los ríos, así como la costa de Long Island presentan un trazado bastante exacto y, además, el mapa delinea nuevos caminos y los límites de varias ciudades hasta entonces nunca dibujadas. Sin embargo, no es posible obviar el hecho de que la falta de datos obligó a que el extremo occidental del Estado se representara reducido, a mitad de escala que el resto, en una ventana independiente situada en la franja inferior del plano, ni que la calidad del grabado es inferior a la de muchas de las obras cartográficas británicas del siglo XVIII⁵⁹⁷.

Un detalle interesante al que prestar atención en este mapa es el dibujo de las unidades básicas o *townships*, pertenecientes al *rectangular survey system* implantado por la Land Ordinance de 1785. En el mapa, líneas verticales y horizontales dividen las tierras del centro y del oeste del Estado en áreas aproximadamente cuadradas, de unas seis millas de lado, que toman los nombres de insignes personajes de la antigüedad clásica (*Pompey*, *Homer* o *Scipio*), de la literatura moderna británica (*Milton*, *Locke* o *Dryden*) o incluso los nombres de algunas de las virtudes puritanas (*Frugality*, *Perseverance* o *Sobriety*). La presencia de estas denominaciones podría ser interpretada como una prueba de que la geometrización del territorio tenía para

597 David Y. Allen, *The mapping of New York State... cit.*, pp. 223-224.

De Witt un significado más allá de lo estrictamente utilitario y especulativo: la prueba de que con este sistema racional se buscaba, además del máximo aprovechamiento económico de la tierra, la traslación al territorio de los valores que la historiografía ha asociado al orden cartesiano.



Figura 2.104: Simeon De Witt, *Map of the State of New York*, grabado por Gideon Fairman en Albany en 1802.

Como un refuerzo a esta teoría podría entenderse también el hecho de que Simeon De Witt publicara en 1813 –dos años después de la entrega del Plan de los Comisionados– *The elements of perspective*⁵⁹⁸, un libro sobre los principios del dibujo en perspectiva. La obra, aunque incluye diversas láminas grabadas de apariencia muy alejada de la estética clásica, evoca sin embargo los famosos tratados artísticos de época renacentista, más por una cuestión de contenido que de forma. Aunque puede verse sencillamente como un manual técnico sobre el empleo de la geometría para construir una vista en perspectiva de un objeto, un análisis más profundo desvela que en él subyace la pasión por el orden, la proporción y la estética cartesiana. De alguna manera, De Witt desvelaba con este trabajo su deseo de aplicarle al mundo –a una

598 Simeon De Witt, *The elements of perspective*, Albany, H.C. Southwick, 1813.

nación, a una región o a una ciudad– un orden geométrico que, a su vez, pudiera interpretarse como un transmisor de otros valores históricos o incluso morales.

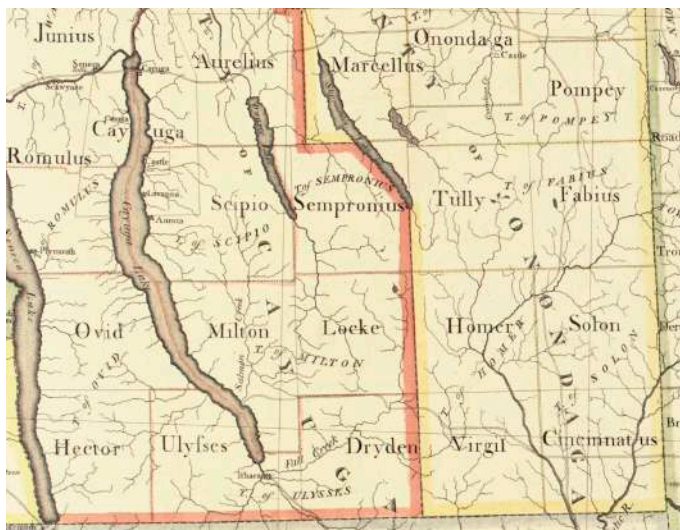


Figura 2.105: Detalle de Map of the State of New York (figura 2.104).

A la vista de la amplia y compleja trayectoria profesional de Simeon De Witt y de lo que podría entenderse como su especial querencia por los trazados geométricos ordenados, es posible teorizar que De Witt, más que Morris y Rutherford, debió convertirse en el mayor impulsor y defensor de la malla regular como solución al planeamiento de Manhattan, si bien no existen pruebas que confirmen esta teoría.

En otro orden de cosas, fue el propio De Witt quien propuso la contratación de su joven ayudante, John Randel Jr., como secretario, topógrafo y cartógrafo oficial de la comisión. John Randel Jr. (1787-1865)⁵⁹⁹ era natural de Albany y con tan sólo dieciséis años había llegado como aprendiz a la oficina de Simeon de Witt, ya por entonces asentado en la capital provincial ocupando el cargo de Topógrafo General del Estado de Nueva York. Así fue como Randel Jr. aprendió junto a De Witt los oficios de cartógrafo y topógrafo: elaborando primero copias de mapas y planos y realizando, más tarde, campañas topográficas en el centro y en el oeste del Estado de Nueva York. Conociendo las habilidades de Randel Jr. y compartiendo con él un cierto carácter visionario, De Witt no tardó en recomendarlo para la realización de dos importantes tareas vinculadas al cometido de la comisión: Randel Jr. se encargaría a partir de 1808 de realizar un detallado estudio topográfico de toda la isla de Manhattan, que llegado el momento sería imprescindible para poner en práctica el planeamiento, y elaboraría a comienzos de 1811, además, el mapa oficial del Plan de los Comisionados.

599 Sobre la figura de John Randel Jr., vid. Marguerite Holloway, *The measure of Manhattan: the tumultuous career and surprising legacy of John Randel Jr., cartographer, surveyor, inventor*, New York, W.W. Norton & Co., 2013.

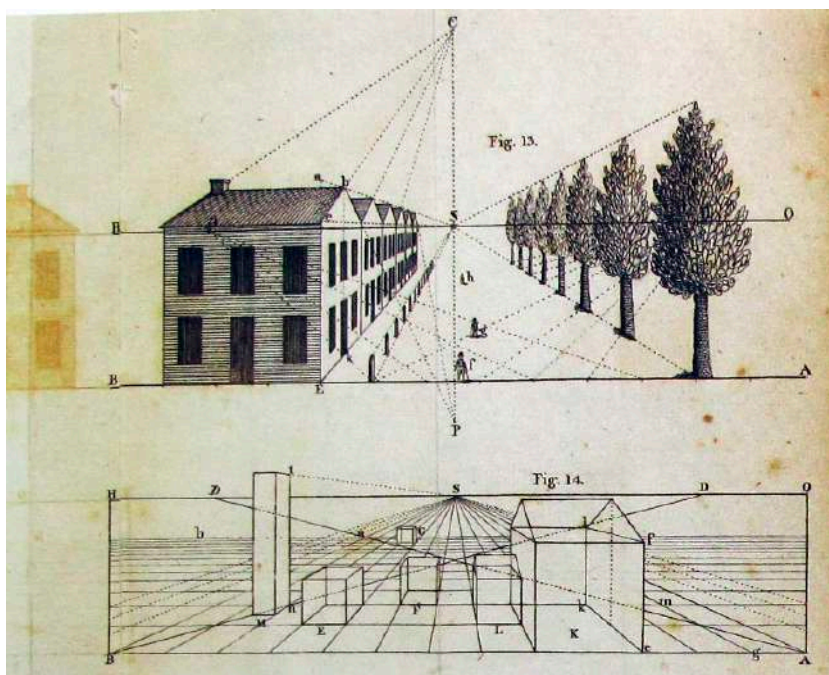


Figura 2.106: Lámina incluida en la obra de Simeon De Witt, *The elements of perspective*, 1813. La sencilla arquitectura presente en esta vista en perspectiva cónica se asemeja a la de las viviendas tipo *shingle*; un tipo arquitectónico que ha sido ampliamente reproducido en los suburbios de las ciudades norteamericanas. La estética de la obra de De Witt se aleja así de la estética del tratado renacentista (en el que arquerías y columnatas habrían estado presentes) y toma la apariencia de una obra americana contemporánea.

Respecto a esta última tarea el decreto de 1807 daba instrucciones específicas. El decreto demandaba de la comisión “three similar maps of such streets and roads, so to be laid out by them as aforesaid, and of the shores bounding the lands by them surveyed, to be made upon an extensive scale, accompanied with such field notes and elucidatory remarks as the nature of the subject may require; which maps, accompanied by such field notes and remarks, shall be [...] and be filed, one in the office of the Secretary of State, to remain of record; one other to be filed in the office of the Clerk of the City and County of New-York, to remain of record; and the other of said maps to belong to the Mayor, Aldermen and Commonalty of the City of New-York”⁶⁰⁰.

600 Traducción de la autora: “tres planos iguales de las calles y los caminos trazados por ellos y de las costas que delimitan el territorio examinado, que se realizarán a gran escala y acompañados por tantas notas de campo y observaciones esclarecedoras como la naturaleza de la materia requiera; dichos planos, acompañados por tales notas de campo y observaciones, serán presentados: uno en la oficina de la Secretaría de estado, donde quedará registrado, otro será presentado en la oficina de la Secretaria de la Ciudad y el Condado de Nueva York, donde permanecerá registrado y el último de dichos mapas se destinará al alcalde, los concejales y la comunidad de la Ciudad de Nueva York” en Laws of N.Y., ch. 95, April 3, 1807 (los signos de puntuación y la estructura de las frases se han modificado para facilitar su comprensión al lector actual).

De conformidad con estas instrucciones, el secretario y topógrafo de la comisión, John Randel Jr., preparó tres ejemplares del plano; ejemplares que se conservan actualmente en las colecciones cartográficas del New York State Bureau of Land Management, de los New York City Municipal Archives y de la New York Public Library⁶⁰¹. Las *Commissioners' Remarks*, es decir, el informe con las observaciones de los comisionados al que hacía alusión el decreto de 1807, también se publicaron por triplicado. De esta forma, cuando en mayo de 1811 se hizo entrega oficial del trabajo, cada uno de los tres ejemplares cartográficos preparados por Randel Jr. fue acompañado por su correspondiente informe manuscrito en el que figuraban muchas de las ideas de los comisionados respecto al Plan.



Figura 2.107: John Randel Jr., *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners appointed by an act of the Legislature passed April 3rd 1807*, con fecha de 22 de marzo de 1811. El plano aquí reproducido es uno de los tres borradores manuscritos originales realizados por John Randel Jr. y autorizados el 3 de abril de 1807 por *An Act relative to Improvements, touching the laying out of Streets and Roads in the City of New-York, and for other purposes*.

El plano elaborado por John Randel Jr.⁶⁰² para los comisionados se titula originalmente *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the commissioners appointed by an act of the Legislature passed April 3rd 1807*⁶⁰³, aunque también es conocido como *The Randel Survey* o, todavía más comúnmente, *The Commissioners' Map*. Este plano tiene fecha oficial del 22 de marzo de 1811 y lleva en la zona inferior las firmas y los sellos de los tres comisionados, Simeon De Witt, Gouverneur Morris y John Rutherford. La firma de Randel Jr. (por duplicado) y la de Archibald Campbell (miembro de la oficina del topógrafo general de Albany) figuran como testigos de las tres anteriores. El 4 de mayo 1811, el plano fue recibido oficialmente por el Consejo Comunal de Nueva York (precursor del Ayuntamiento actual) y firmado por DeWitt Clinton, entonces alcalde de la ciudad.

601 Para el desarrollo de esta tesis no se ha tenido acceso a ninguno de los tres ejemplares manuscritos originales. El presente estudio se ha realizado sobre la reproducción del ejemplar que se conserva en los Archivos Municipales de Nueva York, incluida en Hilary Ballon, *op. cit.*, pp. 16-21.

602 En torno a esta cuestión hay que señalar que, curiosamente, a pesar de que el nombre de John Randel Jr. aparece en el plano del Plan de los Comisionados por duplicado, lo hace siempre en calidad de testigo del momento de las firmas de los tres comisionados y no como autor de la obra cartográfica.

603 *Mapa de la ciudad de Nueva York por los comisionados nombrados por un acto de la Legislatura aprobado el 3 de abril de 1807.*



Figura 2.108: William Bridges, *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners appointed by the Legislature, April 3^d. 1807, is Respectfully Dedicated to the Mayor, Aldermen and Commonalty thereof By their most Obedient Servant Wm. Bridges, City Surveyor, noviembre de 1811.*

A pesar de su importancia para la configuración actual de Nueva York, *The Commissioners' Map* es, a nivel gráfico, uno de los más sencillos de la historia cartográfica de la ciudad. A diferencia de otros muchos a los que se ha prestado atención a lo largo de este trabajo, este plano no destaca por sus cualidades estéticas. Tiene el aspecto de un documento técnico: un dibujo a línea bastante sencillo, sin efectos pictóricos. A pesar de sus dimensiones, 0,77 x 2,69 m, y de su escala, 1:10.000 (aprox.), el detalle es tan escaso que ni siquiera es posible distinguir entre manzanas consolidadas construidas y manzanas propuestas por el plan. Tampoco el puerto, principal fuente de ingresos neoyorquina, se dibujó con precisión. Sólo algún edificio público –una iglesia en 10th Avenue, entre 99th y 100th Streets, o un arsenal en 64th Street, entre 5th y 6th Avenue– las residencias de los terratenientes más importantes y los dos pequeños poblados de *Haerlem* y *Manhattanville* fueron señalados dentro del ámbito de la “ciudad nueva”, aunque hay que aclarar que tienen más presencia por los rótulos que por el propio dibujo. En la “ciudad vieja” el esfuerzo en la representación de las preexistencias fue aún menor, y sólo es posible distinguir el perímetro (sin rótulo que lo acompañe) de alguno de los edificios más representativos, como es el caso del Federal Hall, el City Hall o la Trinity Church.

En *The Commissioners' Map* apenas hay signos del impresionante ecosistema natural de Manhattan del que hacía gala el *British Headquarters Map*: las colinas, los arroyos, los lagos y las marismas son mínimos trazos y sombreados suaves completamente eclipsados por la potencia de la nueva malla ortogonal, rectangular y casi uniforme impuesta por el plan. El hecho de que se encargara un detallado estudio topográfico de toda la isla a John Randel Jr. puede hacer pensar que la idea era, en un principio, que el exuberante paisaje se convirtiera en un factor determinante en el planeamiento. Sin embargo en el plano, en los más de 12 kilómetros de longitud por los que se extiende la nueva malla, no existen indicios, aparte de la presencia de un espacio libre en el lugar donde se situaba la ciénaga de Harlem, de que finalmente los comisionados tomaran en consideración la geografía natural de la isla. Incluso el mismo vacío de la *Haerlem Marsh* tiene una forma rectangular fácilmente asumible en el sistema reticular.

A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners appointed by an act of the Legislature passed April 3rd 1807 \circ The Randel Survey \circ The Commissioners' Map (1811)
THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners appointed by the Legislature, April 3d. 1807 is Respectfully... (1811)

Figura 2.110: Reinterpretación cartográfica 02 de la autora



- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 01 FUERTE | 43 ASSOCIATE REFORMED CHURCH |
| 02 EXCHANGE | 44 REFORMATARIO |
| 03 U.S. ARSENAL | 45 NEW COURT HOUSE |
| 04 GOVERNMENT HOUSE | 46 CÁRCEL |
| 05 JEWS SYNAGOGUE | 47 ESCUELA PÚBLICA |
| 06 PHOENIX COFFEE HOUSE | 48 HOSPICIO |
| 07 TONTINE COFFE HOUSE | 49 REFOR. IRISH PRESB. CHURCH |
| 08 OFICINA DE CORREOS | 50 WASHINGTON HALL |
| 09 SOUTH REFORM. DUTCH CHURCH | 51 ESCUELA DE MÉDICOS Y CIRUJANOS |
| 10 GRACE CHURCH | 52 ASSOCIATE REFORMED CHURCH |
| 11 ESCUELA PÚBLICA | 53 UNIVERSALISTS CHURCH |
| 12 TRINITY CHURCH | 54 BAPTIST CHURCH |
| 13 PRESBYTERIAN CHURCH | 55 ZION CHURCH |
| 14 CITY HALL | 56 BAPTIST CHURCH |
| 15 FRENCH EPISCOPAL CHURCH | 57 METHODIST CHURCH |
| 16 BAPTIST CHURCH | 58 ESCUELA PÚBLICA |
| 17 CITY HOTEL | 59 NEW MARKET |
| 18 BIBLIOTECA DE LA CIUDAD | 60 WELSH BAPTIST CHURCH |
| 19 NEW REFORM. DUTCH CHURCH | 61 STATE ARSENAL |
| 20 ASSOCIATE REFORMED CHURCH | 62 EBENEZER BAPTIST CHURCH |
| 21 FLY MARKET | 63 HOSPITAL |
| 22 METHODIST CHRUCH | 64 HOSPITAL DE DEMENTES |
| 23 GERMAN CALV. REFOR. CHURCH | 65 METHODIST CHURCH |
| 24 OLD QUAKER MEETING | 66 DUANE MARKET |
| 25 SECEDERS CHURCH | 67 AFRICAN BAPTIST CHRUCH |
| 26 MORAVIAN CHURCH | 68 AFRICAN METHODIST CHURCH |
| 27 BAPTIST CHURCH | 69 NORTH WEST DUTCH CHURCH |
| 28 NORTH CHURCH | 70 S. JOHN'S CHURCH |
| 29 CHRIST CHURCH | 71 IRISH PRESBYTERIAN CHURCH |
| 30 S. GEORGE'S CHAPEL | 72 PRESBYTERIAN CHURCH |
| 31 NEW QUAKER MEETING | 73 BAPTIST CHURCH |
| 32 CATHERIN MARKET | 74 S. STEPHEN'S CHURCH |
| 33 BAPTIST CHURCH | 75 METHODIST CHURCH |
| 34 GERMAN LUTHERAN CHURCH | 76 S. PATRICK'S CHURCH |
| 35 S. JOHN'S HALL | 77 AFRICAN METHODIST CHURCH |
| 36 GREAT WIGWAM | 78 PRESBYTERIAN CHURCH |
| 37 PRESBYTERIAN CHURCH | 79 BAPTIST CHURCH |
| 38 TEATRO | 80 NEW MARKET |
| 39 S. PAUL'S CHURCH | 81 EPISCOPAL CEMETERY |
| 40 S. PETER'S CHURCH | 82 METHODIST CHURCH |
| 41 BEAR MARKET | 83 S. MARK'S CHURCH |
| 42 COLUMBIA COLLEGE | |

— VÍA PREEXISTENTE
- - - DIVISIÓN EN BARRIOS
 MANZANA CONSOLIDADA
 ZONA VERDE CONSOLIDADA Y/O PREVISTA EN EL PLAN
 EDIFICIO MILITAR
 EDIFICIO COMERCIAL
 EDIFICIO RELIGIOSO
 EDIFICIO ADMINISTRATIVO
 EDIFICIO DOCENTE
 EDIFICIO SANITARIO
 OTRO EDIFICIO SINGULAR

1 FIRST WARD
 2 SECOND WARD
 3 THIRD WARD
 4 FOURTH WARD
 5 FIFTH WARD
 6 SIXTH WARD
 7 SEVENTH WARD
 8 EIGHTH WARD
 10 TENTH WARD

NORTE

 0 50 150



Figura 2.111: Detalle del Downtown en *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners... o The Randel Survey o The Commissioners' Map* (figura 2.107) [izda.]

Figura 2.112: Detalle de las *Haerlem Marsh* en *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners... o The Randel Survey o The Commissioners' Map* (figura 2.107) [dcha.]

En el lugar de las numerosas colinas de la isla, a las que supuestamente hacía alusión el topónimo indígena del que procede la denominación actual “Manhattan”, hay tímidas sombras de directriz sinuosa, y la escasa información altimétrica incorporada al plano es apenas perceptible hoy debido a los efectos del paso del tiempo. Unas anotaciones escritas en diagonal con tinta color carmín especifican, a intervalos irregulares, la altitud del terreno en algunos de los cruces viarios. Tal y como se señala en las observaciones del plano: “The Elevations above high water mark are written diagonally with red ink after the intersections...”⁶⁰⁴. En estas anotaciones se empleó la numeración romana para indicar la altura en pies y la numeración arábiga para la altura en pulgadas.

Manhattan parece, además, una isla muy alejada del resto del continente, pues apenas si se insinuaron en el dibujo las líneas costeras más cercanas a ella. Tan sólo se perfilaron dos pequeños fragmentos de la costa sur del Bronx, así como la isla que hoy se conoce como Wards Island, rotulada en el plano como *Great Barn Island*; ni siquiera se esbozaron, en cambio, las inmediatas islas de Randall y Roosevelt, o la porción de Long Island que hoy ocupa el conocido distrito de Brooklyn, a pesar de que el abastecimiento diario de la propia Nueva York dependía en gran medida de la conexión con ese territorio vecino.

También los carriles y caminos que eran fruto de la historia y a través de los cuales se habían desplazado indios aborígenes, colonos neerlandeses, pobladores ingleses y patriotas americanos (como el *King's Bridge Road*) han comenzado a desaparecer sobre el papel: no es sólo que algunos de ellos ni siquiera se mostraran ya rotulados, sino que todos se representaron empleando tenues líneas de puntos que mitigaban su incómoda presencia en el territorio a la hora de imponer un nuevo orden sobre la Manhattan no urbanizada. La

604 Traducción de la autora: “Las elevaciones por encima del nivel máximo del agua se escriben en diagonal con tinta roja después de las intersecciones”.

propia *Bloomingdale Road*, continuación de la calle *Broadway* a partir de *Union Place*, estaba condenada a desaparecer; fue el uso cotidiano que los ciudadanos venían haciendo de ella durante casi dos siglos el que la hizo permanecer cuando el Plan de los Comisionados comenzó a hacerse realidad en el territorio. A día de hoy, el trazado de *Broadway* y *Central Park* son las dos grandes discontinuidades en la retícula de la Gran Manzana.

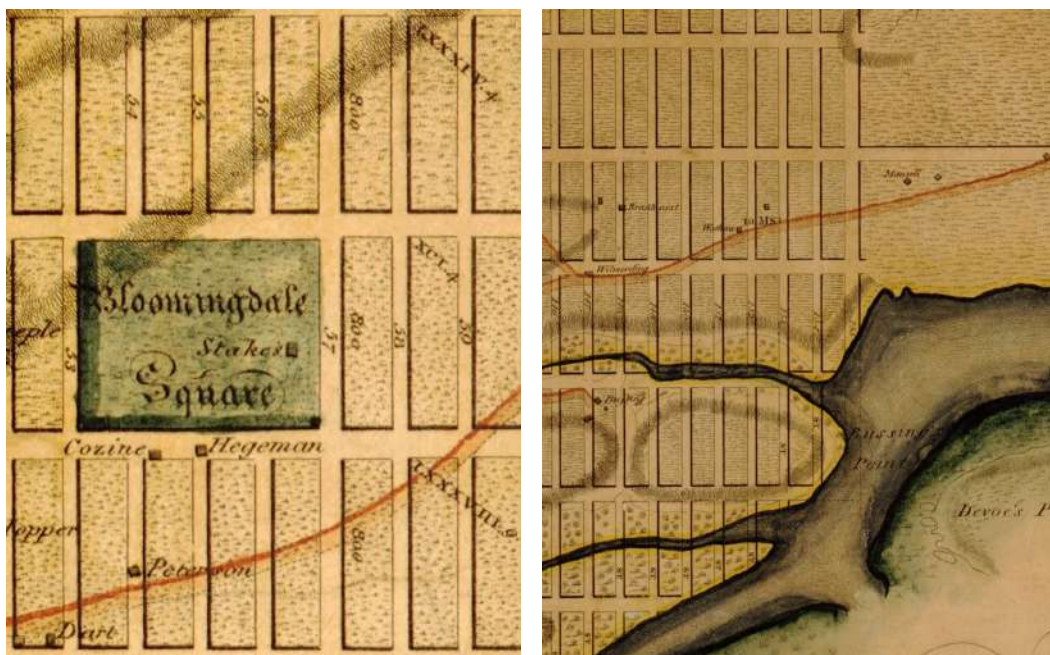


Figura 2.113: Detalle del entorno de Bloomingdale Square en *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners [...] Obedient Servant Wm. Bridges, City Surveyor* (figura 2.108) [izda.]. En este fragmento del plano son visibles algunas de las sombras que insinúan levemente la topografía natural de la isla, ciertas cotas altimétricas (números romanos en diagonal) y una porción del trazado sinuoso de la Bloomingdale Road, dibujado por línea de puntos y otra paralela continua con trazo carmín.

Figura 2.114: Detalle de Tenth Avenue a la altura de Bussing's Point en *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners [...] Obedient Servant Wm. Bridges, City Surveyor* (figura 2.108) [dcha.].

El plan propuesto por los comisionados consistía básicamente en una red formada por avenidas que recorrían longitudinalmente Manhattan y calles que la cruzaban en el sentido transversal. Tanto las avenidas, tendidas paralelamente y separadas entre sí una distancia variable comprendida entre los 620 y los 920 pies (aprox. 189-280m), como las calles, distribuidas perpendicularmente a las avenidas cada 200 pies (aprox. 61m), se extendían desde el límite norte de la ciudad hasta el paraje conocido (y rotulado en el plano de Randel Jr.) como *Bussing's Point*⁶⁰⁵. Tan sólo una avenida se prolongaba más allá de esta débil frontera: *Tenth Avenue* continuaba su trazado rectilíneo hasta topar con la costa norte de Manhattan

605 En Bussing's Point se alza actualmente el Macomb's Dam Bridge sobre el río Harlem.

(a escasos 70 metros del rotulado King's Bridge), aunque para ello tuviera que atravesar el estuario de Sherman Creek⁶⁰⁶.

Las nuevas vías, en lugar de ser nombradas, fueron numeradas metódicamente. A las avenidas que se extendían más al norte de Harlem se les asignaron números ordinales correlativos del uno al doce (1st -12th), empezando por la más oriental (*First Avenue*), cuyo trazado era tangente al Bellevue Hospital (por el este) y a la Harlem Church (por el oeste), y terminando por la más próxima al río Hudson (*Twelfth Avenue*). Desde la primera avenida hacia el East River existían otras cuatro de menor longitud a las cuales se asignó una letra, en lugar de un número; resultaron así las A, B, C y D *Avenues*.

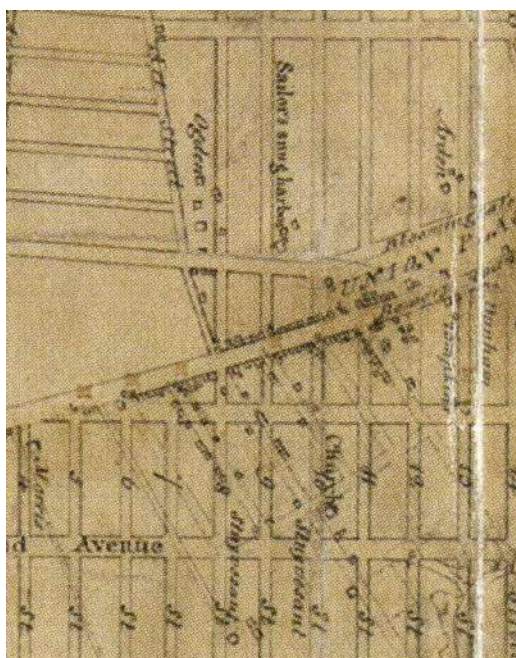
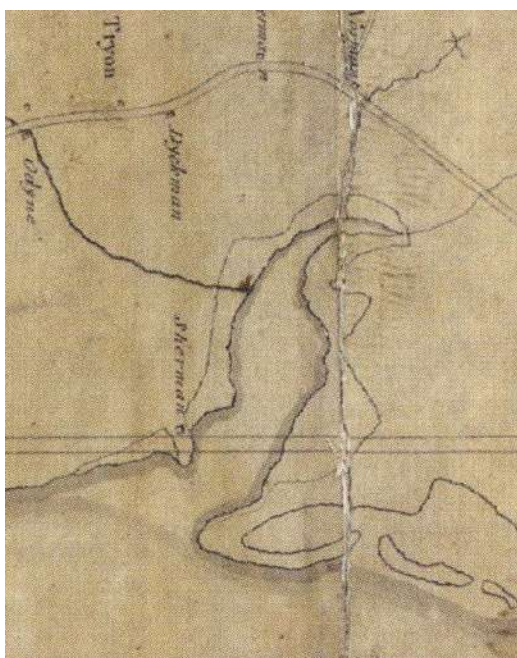


Figura 2.115: Detalle de Tenth Avenue a la altura de Sherman Creek en *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners... o The Randel Survey o The Commissioners' Map* (figura 2.107) [izda.]

Figura 2.116: Detalle del encuentro de Eight Street, Art Street y Bowery Road en *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners... o The Randel Survey o The Commissioners' Map* (figura 2.107) [dcha.]

También las calles fueron numeradas consecutivamente, sin excepciones, desde el sur hacia el norte, es decir, en el sentido en el que tradicionalmente se había dado el crecimiento urbano. Es posible que la primera de estas calles en ser dibujada fuera Eighth Street, haciéndola tangente al vértice donde se cruzaban Art Street y Bowery Road, el cual es también hoy un

606 *Sherman Creek* (Arroyo Sherman) era el nombre de un arroyo que desembocaba en el río Harlem aproximadamente entre las actuales Dyckman y Academy streets; uno de los múltiples cursos de agua de la antigua Manhattan. Actualmente, la única señal de su existencia es una pequeña ensenada situada entre el Washington Bridge y el University Heights Bridge.

punto estratégico en torno al cual nacen las actuales Astor Place y Cooper Square. Es posible que a partir de esta primera transversal continuaran trazándose el resto de los ejes paralelos cada 260 pies aproximadamente; hacia el sur el límite estaba en la ciudad construida y hacia el norte la frontera instaurada por los comisionados fue la calle 155. Esta es una frontera que parece fruto de una decisión aleatoria, pues en las observaciones de los comisionados no se aduce motivo alguno para que el límite fuera este y no otro.

Los números ordinales asignados a las vías de nuevo trazado remplazaron al antiguo y anárquico sistema nominal. Se debe recordar aquí que, ya en 1791, la propia autoridad municipal aprobó un decreto que sustituyó los nombres tradicionales de los barrios neoyorquinos por números ordinales, con el único objetivo de facilitar el conteo del acelerado crecimiento de la ciudad. Aun así, Nueva York no fue la primera ciudad de los Estados Unidos en emplear números para identificar lugares: las calles de Filadelfia, trazadas a finales del siglo XVII según el plan de William Penn⁶⁰⁷, habían sido numeradas en una dirección y las calles de Washington D.C., planificadas a finales del siglo XVIII, usaban números de norte a sur, letras de este a oeste y nombres para las avenidas diagonales. El Plan de los Comisionados fue algo más allá: eliminó completamente el sistema nominal y asumió el enumerativo en las dos direcciones de la cuadrícula (a excepción de las avenidas A,B,C y D, mencionadas anteriormente), como si las vías del plan fueran los ejes de un sistema de coordenadas cartesianas impuesto sobre la isla.

La introducción de la numeración en las calles puede interpretarse como una forma práctica, ordenada y moderna de anticipar una solución a posibles problemas derivados de la toponimia viaria; problemas cuya índole va más allá de lo funcional hasta adentrarse en el ámbito de la memoria colectiva. Esto es fácilmente perceptible en los topónimos con fondo conmemorativo. En ese caso, la principal cuestión podría ser quién o quienes deciden lo que debe ser recordado y lo que debe ser olvidado, teniendo en cuenta que el nombre de un lugar genera otras asociaciones y participa, como se ha puesto de manifiesto en numerosos estudios específicos⁶⁰⁸, en la construcción de la identidad de dicho lugar.

Sin embargo, el sistema enumerativo también lleva intrínseca su propia problemática: intensifica el carácter abstracto del plan, pone de manifiesto el desarraigo de la retícula y, de alguna manera, fomenta el anonimato de la metrópolis. No es casual que en la novela de Paul

607 Para un estudio detallado sobre el plan de Penn para Filadelfia, *vid.* John Andrew Gallery, *The planning of Center City Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia, Center for Architecture, Inc., 2007; Jean R. Soderlund (ed.), *William Penn and the founding of Pennsylvania, 1680-1684: a documentary history*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press-Historical Society of Pennsylvania, 1983; Sam B. Warner Jr., *The private city: Philadelphia in three periods of its growth*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1968.

608 Entre los numerosos trabajos que existen sobre la materia, se destacan los siguientes: Owen J. Dwyer, "Interpreting the civil rights movement: place, memory, and conflict", *Professional Geographer*, 52, 2000, pp. 660-671; Sanna Feirstein, *Naming New York: Manhattan places and how they got their names*, New York, New York University Press, 2001; David Gross, "Critical synthesis on urban knowledge: remembering and forgetting in the modern city", *Social Epistemology*, 4, 1990, pp. 3-22; David Henkin, *City reading: written words and public spaces in antebellum New York*, New York, Columbia University Press, 1998; Reuben S. Rose-Redwood, "From number to name: symbolic capital, places of memory and the politics of street renaming in New York City", *Social & Cultural Geography*, 4, 2008, pp. 432-452.

Auster *City of Glass*⁶⁰⁹, una de las tres que componen su *Trilogía de Nueva York*, la cuadrícula neoyorquina sea el escenario de una historia acerca de la pérdida de la identidad personal.

La complejidad de la cuestión es evidente sobre el plano actual de Manhattan, donde pueden observarse los efectos de tres momentos clave en la historia urbana neoyorquina durante los siglos XIX y XX: la introducción de dos nuevas avenidas nombradas (no numeradas) en la trama original del Plan de los Comisionados, el renombrado de las calles del Upper West Side y el renombrado de las calles de Harlem.

En la década de 1830, en plena fiebre expansiva y de optimismo económico de la ciudad, Lexington (en honor a una de las primeras batallas de la Guerra de la Independencia) y Madison (en honor al cuarto presidente de los EE.UU.) fueron los nombres conmemorativos escogidos para las dos nuevas avenidas trazadas entre Third y Fourth avenues y entre Fourth y Fifth avenues. En las dos últimas décadas del siglo XIX, cuando tuvo lugar el desalojo forzado de la clase trabajadora inmigrante del Upper West Side –de la zona vulgarmente conocida como Shantytown– fueron los propietarios de las tierras, organizados en una asociación, los que solicitaron el renombrado de las avenidas como método para aportarles un nuevo aire renovado y elitista a la zona e indirectamente revalorizar sus posesiones. Fue entonces cuando la Octava, la Novena, la Décima y la Undécima avenidas se convirtieron, en su recorrido junto al gran parque, en Central Park West, Columbus Avenue, Amsterdam Avenue y West End Avenue. En la segunda mitad del siglo XX, el renombrado de las calles de Harlem tuvo un propósito prácticamente opuesto al ocurrido un siglo antes, pues en este caso sirvió como reconocimiento cultural a la población negra, un grupo históricamente marginado. Las calles de Harlem tomaron entonces nombres de personajes ilustres afroamericanos como Frederick Douglass, Martin Luther King o Malcolm X.

Esta tensión entre las pretensiones geométricas y asépticamente numéricas del plan y las transgresiones que su desarrollo práctico enseguida impondrá sobre las mismas puede apreciarse, igualmente, en las cuestiones clave que tienen que ver con la naturaleza de los ejes viarios (la aspiración a su uniformización, sus dimensiones, sus encuentros) y de los escasos espacios abiertos previstos (aspecto que, como es bien sabido, dará lugar cuarenta años después de la aprobación del plan, a la más importante transgresión del mismo: la creación de Central Park).

La amplitud de las vías estaba igualmente regulada: 100 pies (aprox. 30 m) para las avenidas y, en general, 60 pies (aprox. 18 m) para las calles; aunque entre las 155 calles dispuestas en el plan, se diseñaron quince de 100 pies de ancho. Se trata de la calle 14th, la 23rd, la 34th, la 42nd, la 57th, la 72nd, la 79th, la 86th, la 96th, la 106th, la 116th, la 125th, la 135th, la 145th y la 155th. Estas calles más amplias, con la categoría de una avenida, se distribuyen irregularmente en la zona meridional del plan; pero desde la 86th Street hacia el norte, las calles de ancho extraordinario

609 Paul Auster, *City of Glass*, New York, Faber & Faber, 1987.

se introducen periódicamente después de nueve de anchura convencional⁶¹⁰.

Algunos de estos ejes transversales marcaban la posición de determinados hitos: la calle 14th es la primera en cruzar la isla de una costa a la otra sin ser interrumpida por la ciudad preexistente; las calles 23rd y 34th definen los límites sur y norte del vacío rotulado como “Parade”; la 57th Street es tangente a Bloomingdale Square; la calle 86th marca la posición del Hell Gate ferry (rotulado en el plano como *Holle Gat Ferry*); la 96th y la 106th streets parecen ser las únicas coincidentes con accidentes naturales, la primera con Striker’s Bay y la segunda bordeando por el sur las Haerlem Marsh; y, por último, la calle 155th es, como se indicó anteriormente, el límite norte del planeamiento. Para el resto de las calles (42, 72, 79, 116, 125, 135, 145) el plano no desvela indicios que motivaran su localización.

Después de la vulneración de la medida estándar de las calles, la segunda transgresión de la aparente uniformidad de la malla se encuentra en el trazado de las avenidas, sólo que en este caso la vulneración no afecta a su amplitud sino a la distancia que las separa. Mientras entre la Tercera y la Cuarta, entre la Cuarta y la Quinta y entre la Quinta y la Sexta avenidas, existe una distancia de 920 pies, a ambos lados de la banda definida por las avenidas tercera y sexta, esta distancia va disminuyendo, tal y como las cotas del plano de John Randel Jr. detallan parcialmente a la altura de la 86th Street. Al este de Third Avenue, la longitud de las manzanas (o *blocks*) oscila entre los 650 y los 620 pies, mientras que hacia el oeste de Sixth Avenue, la longitud se mantiene constante en los 800 pies. En el informe adjunto los comisionados no explicaron esta diferencia de tratamiento entre la franja este y la oeste; quizás la decisión se debiera a que imaginaron que, tal y como había ocurrido hasta ese momento, el puerto continuaría desarrollándose a lo largo de la costa del East River y que la necesidad de conexiones viarias fluidas sería mayor en ese frente⁶¹¹. En cualquier caso, las longitudes de manzana siempre serían múltiplos de 20 o de 25, para que dentro de ellas los lotes pudieran conservar una superficie de 100 x 20 pies o de 100 x 25 pies, dimensiones que eran ya habituales en el catastro neoyorquino.

Como una transgresión más de la cuadrícula puede interpretarse la introducción de espacios abiertos con dimensiones aleatorias y de manera absolutamente arrítmica. Los comisionados reservaron un lugar para el mercado público, “Market Place”, ubicado a orillas del East River, a continuación de los muelles, entre 7th y 10th streets. Planificaron también un amplio espacio verde, “The Parade”, con unos 238 acres (aprox. 97 hectáreas), situado más cerca de la costa este que de la oeste y cinco veces más alejado del extremo septentrional del plan que del meridional, con una función militar: “for Military Exercise, as also to assemble, in case of need the force destined to defend the City”⁶¹². Otra discontinuidad de la cuadrícula son los terrenos de Haerlem Marsh, que presentan la apariencia de una brecha abierta por la que

610 Existe una excepción a esta regla: entre la 116th y la 125th hay tan sólo ocho calles de anchura convencional.

611 Hillary Ballon apunta: “[it] suggest that the commissioners anticipated faster development and a greater need for street access on that side” (Hillary Ballon, *op. cit.*, p. 33).

612 Traducción de la autora: “para el ejercicio militar así como para armarse en caso de necesitar la fuerza destinada a defender la ciudad” (William Bridges, *op. cit.*, p. 26).

aflora el paisaje natural. Se proyectaron también varias plazas más pequeñas: Union Square, Bloomingdale Square, Hamilton Square, Manhattan Square, Observatory Place y Haerlem Square.

La observación detenida del plano desvela, por tanto, que la elogiada naturaleza anti-jerárquica y uniforme del Plan de los Comisionados que se pretende asociar con los valores de la república democrática estadounidense es tan sólo una ilusión. Los historiadores Burrows y Wallace consideran que: "The resulting grid appealed to the same republican predilection for control and balance, the same distrust of sinuous nature, that shaped the neoclassical architecture of John McComb and the furniture of Duncan Phyfe"⁶¹³. También Elizabeth Blackmar escribe: "As a political and aesthetic statement, the grid plan embodied the principles of republican simplicity. The grid's national and agrarian equivalent, the 1785 Northwest Ordinance, contrasted sharply with the irregularities of politics and boundaries which had accompanied land-appropriation schemes under royal governors"⁶¹⁴.

Pero lo cierto es que la cuadrícula no era algo nuevo y no se puede decir que tuviera una filiación política; además, en la forma en la que había sido planteada por los comisionados –con vías de diferente amplitud⁶¹⁵, diversidad en los tamaños de manzana y desequilibrio en la distribución de plazas y espacios abiertos– privilegiaba a unas zonas de la isla en relación a otras. Por tanto, desde el momento de su concepción, a diferencia por ejemplo del ensanche que plantearía casi medio siglo después Ildefonso Cerdá para Barcelona, el Plan de los Comisionados no tenía una estructura homogénea, sino que presentaba jerarquías y discontinuidades, de manera que la supuesta "igualdad y equilibrio republicanos" no estaban garantizados, al menos en lo que a las cuestiones de habitabilidad se refiere. A medida que el Plan se fue convirtiendo en una realidad, las desigualdades de la malla tuvieron su traducción también como diferenciación social.

Los comisionados justificaron en su informe que su elección de la cuadrícula se debía al siguiente pensamiento: "a city is to be composed principally of the habitations of men, and that strait sided and right angled houses are the most cheap to build, and the most convenient to live in"⁶¹⁶. Y respecto a la escasez de espacios libres destinados "for the benefit of fresh air and the consequent preservation of health"⁶¹⁷ argumentaron que "those large arms of the

613 Traducción de la autora: "La cuadrícula resultante apelaba a la misma inclinación republicana por el control y el equilibrio, a la misma desconfianza en la naturaleza sinuosa, que dio forma a la arquitectura neoclásica de John McComb y el mobiliario de Duncan Phyfe" (Edwin G. Burrows and Mike Wallace, *op. cit.*, p. 420).

614 Traducción de la autora: "Como una declaración política y estética, el plan de la cuadrícula encarnaba los principios de simplicidad republicana. El equivalente nacional y agrario de la cuadrícula, la Northwest Ordinance de 1785, contrastaba bruscamente con las irregularidades de las políticas y de las fronteras que habían acompañado a los esquemas de apropiación de tierra bajo los Gobernadores Reales" (Elizabeth Blackmar, *Manhattan for rent, 1785-1850*, Ithaca, Cornell University Press, 1989, p. 95).

615 Incluso en relación al bajo Manhattan, donde las calles más amplias no superaban los 50 pies de amplitud (aprox. 15 m), el plan introducía un cambio de escala en el sistema viario neoyorquino.

616 Traducción de la autora: "una ciudad debe estar compuesta principalmente por las moradas de los hombres, y estos edificios de lados y ángulos rectos son los más baratos de construir y los más conveniente para vivir" (William Bridges, *op. cit.*, p. 24).

617 Traducción de la autora: "para beneficiarse del aire fresco y la consecuente preservación de la salud" (William Bridges, *op. cit.*, p. 25).

sea which embrace Manhattan Island, render its situation, in regard to health and pleasure, as well as to convenience of commerce, peculiarly felicitous; when therefore, from the same causes, the price of land is so uncommonly great, it seemed proper to admit the principles of economy to greater influence, than might, under circumstances of a different kind, have consisted with the dictates of prudence and the sense of duty”⁶¹⁸. Unos argumentos que pueden calificarse de ingeniosos aunque poco sólidos y que pueden llevar a retomar, justo ahora, esa idea apuntada prácticamente al inicio de este capítulo según la cual el trazado del plan estaba más relacionado con el gusto por el orden geométrico y la estética cartesiana que no con otras ideas que se han recogido posteriormente.

Retomando el tema de la representación cartográfica del plan, la primera imagen del “futuro Nueva York” que llegó a un grupo más amplio que el compuesto por los miembros de las administraciones municipal y provincial, no fue la realizada por John Randel Jr. sino la cartografiada por William Bridges⁶¹⁹, expresamente creada para la difusión pública del Plan.

Según recoge Hillary Balloon⁶²⁰, no existen evidencias de que Bridges participara en las labores que el equipo capitaneado por Randel Jr. llevó a cabo para los comisionados, a pesar de que Bridges ostentara entonces el cargo de Topógrafo de la ciudad de Nueva York y de que el cometido de Randel Jr. fuera dirigir el estudio topográfico más importante de todos los realizados hasta entonces en Manhattan. Aun así, es decir, sin participación directa o indirecta en el proyecto, en noviembre de 1811 Bridges publicó un plano con el título *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners appointed by the Legislature, April 3^d. 1807, is Respectfully Dedicated to the Mayor, Aldermen and Commonalty thereof By their most Obedient Servant Wm. Bridges, City Surveyor*⁶²¹.

Es decir, apenas ocho meses después de la entrega oficial de los comisionados, Bridges publicaba su propia versión cartográfica del Plan y, con ella, un pequeño volumen de cincuenta y cuatro páginas en el que quedaban recogidas las *Commissioners’ Remarks* (el informe con las observaciones de los comisionados sobre su trabajo), los decretos de 3 de abril de 1807 y de 24 de marzo de 1809, así como un listado de edificios singulares neoyorquinos y una relación de los 345 suscriptores que habían apoyado económicamente la edición de esta obra. Según parece, William Bridges había dibujado su plano de 2,32 x 0,63m y escala 1:10.000 (aprox.) empleando como base el *Commissioners’ Map* de Randel Jr., aunque en el plano no se hacía mención alguna a este hecho ni tampoco al topógrafo oficial de los comisionados. El

618 Traducción de la autora: “esos grandes brazos de mar que abarcan la isla de Manhattan, hacen que su situación, en lo que se refiere a la salud y el placer, así como a la conveniencia del comercio, particularmente afortunada; cuando así, por las mismas causas, el precio de la tierra es excepcionalmente alto, parece apropiado admitir una influencia mayor de los principios de la economía, que podrían, bajo circunstancias diferentes, haber existido con los dictados de la prudencia y sentido del deber” (William Bridges, *op. cit.*, p. 26).

619 Sobre la figura de William Bridges apenas hay datos. Se conoce que era arquitecto y que ejerció como topógrafo de la corporación municipal de Nueva York. La versión cartográfica que realizó del Plan de los Comisionados fue su mayor mérito.

620 Hillary Ballon, *op. cit.*, p. 37.

621 Traducción de la autora: “Este mapa de la ciudad de Nueva York y la isla de Manhattan, según lo presentado por los Comisionados nombrados por la Asamblea Legislativa el 3 de abril 1807, está dedicado respetuosamente al Alcalde, Concejales y Comunidad [de la ciudad] por su obediente servidor Wm. Bridges, Topógrafo de la Ciudad”.

encargado de grabarlo en plancha de cobre para la reproducción de ejemplares en serie fue Peter Maverick⁶²².

John Randel Jr. acusó entonces a William Bridges de haberle robado su trabajo. Según Randel Jr., Bridges había obtenido el permiso para copiar el plano oficial de los comisionados engañando al Consejo Comunal de la ciudad. Así lo explicaba en una carta que dirigió al propio Bridges el 29 de marzo de 1814: "Do you remember how you obtained permission to copy and publish my map? I will remind you [...] I was in Albany preparing the map for engraver [...] you deceived the honorable the corporation, (Alderman Mesier informed me) by informing them that I would furnish you with the notes and papers of the commissioners to enable you to *compleat* the map, and thereby obtained an order of that honorable board, permitting you to copy and publish this map"⁶²³.

En la misma carta, Randel no sólo acusaba a Bridges de copiar su mapa sino que, además, le recriminaba el haberlo copiado mal, y unos párrafos después describía minuciosamente las numerosas incorrecciones cometidas por el topógrafo neoyorquino: "In your copy you have omitted fifty eight buildings, among which are the following [...] You have inaccurately placed forty five buildings, among which are the following [...] Neither are the hills placed where they should be..."⁶²⁴.

Aunque la historiografía ha asumido las acusaciones como ciertas, verdaderamente la imagen resultante de la supuesta copia clandestina era técnicamente muy diferente al original de Randel Jr. El nuevo plano ya no parecía un documento técnico sino que recuperaba el efecto pictórico de las obras cartográficas británicas. Lo primero que hizo Bridges fue aplicar un giro en la orientación del documento para adoptar de nuevo un formato apaisado más clásico, en lugar del formato vertical del *Commissioners' Map*. Y lo segundo fue servirse del uso sistemático (o científico) del color, del grosor de la línea, de las sombras y de los tamaños y tipos de letra para mejorar así la legibilidad del plano.

En la versión de Bridges es posible distinguir entre ciudad construida y ciudad planeada gracias al empleo de diferentes rellenos grisáceos en las manzanas; también son legibles las líneas naturales de la isla (representadas con más intensidad) así como los antiguos caminos que la surcaban (dibujados en color sanguina); son fácilmente reconocibles las plazas y todo

622 Peter Maverick (1780-1831) era natural de Nueva York. Comenzó trabajando como platero y, más tarde, se convirtió en grabador especializado en la estampación de libros. Se dedicó también a la enseñanza y fue uno de los fundadores de la Academia Nacional de Diseño en 1826.

623 Traducción de la autora: "¿Se acuerda de cómo obtuvo usted permiso para copiar y publicar mi mapa? Yo se lo recordaré [...] Yo estaba en Albany preparando el mapa para el grabador [...] usted engañó a la honorable corporación (según me informó el Concejal Mesier) informándoles de que yo le suministraría a usted las notas y los documentos de los comisionados que le posibilitarían completar el mapa, y así obtuvo usted una orden de aquella honorable junta, permitiéndole copiar y publicar este mapa" (*Letter from John Randel, Junr. Secretary and Surveyor to the late Commissioners for laying out Manhattan Island, to Mr. William Bridges, City Surveyor*, vta. Vid. I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit*, vol. 3, pp. 546-548.

624 Traducción de la autora: "En su copia usted ha omitido cincuenta y ocho edificios, entre los que se encuentran los siguientes [...] Ha emplazado incorrectamente cuarenta y cinco edificios, entre los que se encuentran los siguientes [...] Tampoco están las colinas situadas donde deberían estar..." (*Ibid.*).

tipo de espacios abiertos, tanto en la ciudad planeada como en la construida (por ejemplo Bowling Green o The Park) cuidadosamente dibujados y señalados con un tono verdoso; incluso es mayor el detalle con el que se representan todas las construcciones preexistentes, desde las granjas y viviendas repartidas por toda la isla hasta los 87 edificios singulares (de uso administrativo, iglesias y capillas, edificios sanitarios, lugares de entretenimiento, mercados, grandes fábricas, etc.) resaltados rellenando su planta con tinta negra e identificados en una leyenda situada en el ángulo inferior izquierdo del plano.

Empleando su propia técnica, Bridges compuso una nueva versión del Plan de los Comisionados adaptada al público, por lo general bastante profano todavía en materia cartográfica. Precisamente con la intención de que la obra pudiera ser adquirida por un grupo de personas mayor de lo habitual, el plano se ofreció en una amplia variedad de formatos y precios: desde la versión en blanco y negro, por hojas, con un precio de ocho dólares, hasta la versión de lujo, a color, barnizada y sobre rodillos, por quince dólares y medio. Parece ser que la tirada de impresión fue grande y que el plano se vendió masivamente en tiendas especializadas, pero a pesar de ello el trabajo de Bridges se ha convertido en un ejemplar raro escasamente conservado en museos y bibliotecas⁶²⁵.

Un detalle ornamental que no debe ser ignorado es la elaborada cinta de inspiración griega que ciñe el plano de Bridges. Este elemento constituye una prueba más de la importancia otorgada al patrón geométrico, al orden, a la razón; así como una demostración del esfuerzo por asociar al Plan de los Comisionados los mitificados valores cívicos de la cultura clásica.

Después del episodio de Bridges, John Randel Jr. continuó trabajando para el Consejo Comunal de Nueva York. Entre 1811 y 1821, la corporación municipal le encomendó la tarea de transferir las líneas del *Commissioners' Map* al territorio, es decir, para dar los primeros pasos en el desarrollo del planeamiento propuesto por los comisionados. En realidad los trabajos topográficos y cartográficos sobre Manhattan le mantuvieron ocupado, por temporadas, no diez sino aproximadamente trece años, pues hay que recordar que su estudio de la isla había comenzado en la primavera de 1808 cuando fue contratado oficialmente por la comisión. El proyecto requirió de un duro y prolongado esfuerzo por parte del topógrafo porque, a la dificultad intrínseca del trabajo, se sumaron las interferencias derivadas de una circunstancia conflictiva: el sistema de expropiación y reparcelación de los terrenos de la isla.

El planeamiento en retícula había sido empleado en el diseño de las antiguas ciudades griegas y romanas así como en la planificación de campamentos militares. Había llegado al Nuevo Mundo de mano de los colonizadores españoles, cuando éstos lo emplearon en la fundación de sus primeras misiones católicas, y, poco más tarde, fueron los británicos los que lo pusieron en práctica en sus colonias norteamericanas, tanto en las pequeñas ciudades de Nueva Inglaterra como en los grandes centros urbanos (Filadelfia, Savannah o Charleston). Pero una diferencia esencial entre estos ejemplos y Nueva York era que, mientras en los primeros el planeamiento

625 Paul E. Cohen y Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 105.

se había llevado a cabo sobre una “tierra de nadie”, en el caso de Manhattan la mayor parte de la tierra, por no decir toda, estaba ya en manos privadas en el momento de trazar el plan. Esta división de la isla en parcelas de propiedad particular fue, por tanto, el mayor obstáculo para instaurar un sistema que estaba pensado para levantar una ciudad sobre tabula rasa.

Consciente de los problemas que podían desencadenarse entre la administración municipal y los terratenientes, el Gobierno del Estado de Nueva York ya había sentado en el decreto de 1807 (el mismo en el que se nombraba a la comisión encargada del planeamiento) algunas directrices específicas sobre la ejecución de las expropiaciones en caso de que éstas fueran necesarias⁶²⁶. Aun siendo concededores de las dificultades derivadas de estas directrices e incluso habiendo experimentado conflictos de índole similar durante las dos últimas décadas del siglo XVIII –cuando comenzaron las regulaciones y realineaciones de calles y caminos de la ciudad–, el Consejo Comunal de Nueva York estuvo dispuesto a asumir el desafío y prestar apoyo político y jurídico para que el plan propuesto por los comisionados se convirtiera en una realidad.

El contexto social tuvo su repercusión sobre las diferentes fases del trabajo de John Randel Jr. En un principio, los terratenientes –para los que el estudio topográfico de la isla era el comienzo de un proceso de usurpación de sus bienes– mostraron su descontento impidiendo la entrada de los topógrafos a sus tierras, lo cual complicó y en ocasiones impidió los trabajos de medición⁶²⁷. Más adelante, a partir de 1811, cuando la principal tarea del equipo de Randel Jr. consistía en realizar un levantamiento exacto de los límites parcelarios a la vez que emplazaban postes de piedra en cada una de las intersecciones de las futuras vías neoyorquinas (primer paso en la transferencia del Plan del papel al territorio), las protestas continuaron con ataques a los topógrafos y con la retirada de los postes⁶²⁸.

El trabajo finalizó en 1820 (aunque el último pago por los servicios prestados a la ciudad lo recibiera a comienzos de 1821) y dio como resultado 92 planos manuscritos en los que aparecían representadas todas las parcelas de propiedad privada distribuidas por la superficie de la isla de Manhattan que había sido objeto de planeamiento. Esta colección cartográfica conocida como los *Randel Farm Maps* fue dibujada por John Randel Jr. entre 1819 y 1820, empleando lápiz, tinta y acuarela sobre papel. Se trata de un enorme levantamiento topográfico realizado a escala 1:1.200 en hojas de tamaño variable en torno a las 31 x 20 pulgadas (aprox.

626 Según *An Act Relative to Improvements...* (3 abril 1807), el Consejo Comunal de la ciudad sería el encargado de tasar los daños y compensar al propietario cuyas tierras (viviendas y granjas) se vieran afectadas por el trazado de las nuevas calles. En el caso contrario, es decir, si el propietario se viera beneficiado porque la puesta en práctica del plan aumentara el valor de sus bienes, el Consejo Comunal podría entonces imponer un gravamen sobre dicha propiedad. El decreto añadía que, en caso de que los propietarios no quedaran conformes con la tasación de la administración municipal, podrían recurrir al Tribunal Supremo del Estado.

627 A estas protestas el Gobierno de la provincia respondió el 24 de marzo de 1809 con un decreto, *An Act respecting Streets in the City of New York* [Traducción de la autora: Ley relativa a las Calles de la Ciudad de Nueva York], que autorizaba el acceso de los topógrafos empleados en el Plan de los Comisionados a cualquier propiedad (incluida la vivienda) con objeto de completar el levantamiento topográfico de Manhattan.

628 Entre 1811 y 1818, el equipo de Randel Jr. emplazó en toda la superficie de Manhattan 1.549 postes de piedra de una altura aproximada de 1,15 m, aunque sobre rasante sólo asomaran en torno a 45 cm. En la zona superior de cada poste se grababan los números correspondientes a la calle y a la avenida de cada cruce.

810 x 510 mm). I.N.P. Stokes lo describe como “the most complete and valuable topographical record of the period that exists. It is, in fact, the only exact early topographical map of the island”⁶²⁹.



Figura 2.117: John Randel Jr., *Randel Farm Map*, hoja número 27, 1819-1820. El fragmento de la isla representado en esta hoja es el delimitado por la orilla del East River y Third Avenue, de este a oeste, y por 45th St. y 53rd St., de sur a norte. Todas estas tierras, según aparecen delineadas y rotuladas, pertenecían a: los herederos de Francis B. Winthrop, Thomas Buchanan, Stephen N. Bayard, James Beckman, Jacob Odrell, Edmund Seaman y Georg Youle. Además de los límites parcelarios y de las manzanas de los comisionados, aparecen representadas las construcciones (incluido un pozo en la parcela de Bayard), la topografía (empleando sombreados no muy sofisticados pero sí expresivos), un arroyo que atraviesa varias parcelas hasta desembocar en Turtle Bay (rotulada en el plano), un fragmento de la Eastern Post Road y la cota altimétrica de los puntos coincidentes con la esquina sureste de cada una de las manzanas del Plan.

629 Traducción de la autora: “el registro topográfico más completo y valioso que existe de este período. Es, de hecho, el primer plano topográfico exacto de la isla” (I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island... cit.*, vol. 3, p. 564).

Actualmente los *Randel Farm Maps* se conservan en la Manhattan Borough President's Office como si se trataran de un atlas de la isla en cuatro volúmenes; y los cuadernos de notas de Randel Jr. están custodiados en la New-York Historical Society⁶³⁰

Puede decirse que este riguroso estudio de cada una de las “granjas” originales de Manhattan fue la gran obra de John Randel Jr., aunque él haya pasado a la historia como el autor del *Commissioners' Map*. Sus planos, en los que además de las parcelas se delinearón también las manzanas de los comisionados, serían un instrumento esencial para la puesta en práctica del Plan, ya que la construcción de la retícula de calles y avenidas pasaba por ocupar terrenos que estaban en manos privadas.

En enero de 1821 concluyó la vinculación laboral entre John Randel Jr. y la administración municipal de Nueva York y sólo unos meses después publicó su último plano de la ciudad. El título del ejemplar es *The City of New York as laid out by the Commissioners with the surrounding country, by their Secretary and Surveyor John Randel Junr. 1821*⁶³¹. Realmente este es el título de una –la más importante– de las tres vistas que componen el dibujo, el cual se organiza como si de tres planos superpuestos se tratara, lo cual era también una demostración de las habilidades gráficas de Randel Jr. Se trata de una visualización multiescalar de Manhattan y su nuevo trazado, así como un intento de evidenciar que la cuadrícula era un recurso tradicional en el planeamiento de las ciudades americanas. Este último motivo justificaría la presencia en el dibujo de una planta de la ciudad de Filadelfia, distinguido antecedente del Plan de los Comisionados y eterna rival de Nueva York⁶³². La planta se titula *The City of Philadelphia with the surrounding country by John Randel Junr.*⁶³³, aunque lo cierto es que no se tiene conocimiento de que Randel Jr. realizara alguna vez un estudio topográfico de esta ciudad. En la composición, este es el plano de menores dimensiones y se superpone al resto; aunque tiene dos esquinas “estratégicamente” enrolladas que no ocultan ni el título ni el extremo meridional de Manhattan representados en el plano situado inmediatamente por debajo y que es, además, el principal del conjunto. En el plano de Filadelfia tampoco debe pasar desapercibido el detalle ornamental de sus bordes (visibles parcialmente): una cinta de inspiración griega muy similar a la que decora la versión del *Commissioners' Map* de William Bridges.

630 Con motivo del segundo centenario del Plan de los Comisionados, el Museum of the City of New York y la Manhattan Borough President's Office trabajaron juntos en la digitalización de los 92 planos manuscritos que componen los *Randel Farm Maps*. Tras esta operación se llevó a cabo el ensamblaje de las 92 imágenes digitales para componer la imagen unitaria de la superficie de Manhattan en los años previos a la construcción del Plan de los Comisionados. La imagen está disponible online a través del Museum of the City of New York en

<http://gigapan.com/gigapan/fa872952d35e237828aea5dda50b3126/options/nosnapshns,hide/iframe/flash.html?height=800frameborder=0%25height=80%25scrolling=nnowid=100%25>

631 Traducción de la autora: *La ciudad de Nueva York según lo presentado por los Comisionados con el territorio que la rodea, por su Secretario y Topógrafo John Randel Junr. 1821.*

632 Según apuntan los censos de población de ambas ciudades que fueron incluidos en los márgenes del plano, en estas fechas Nueva York había sobrepasado a Filadelfia. La población total de Nueva York era de 123.706 habitantes y la de Filadelfia (incluyendo los suburbios) de 121.285.

633 Traducción de la autora: *La ciudad de Filadelfia con el territorio que la rodea por John Randel Junr.*

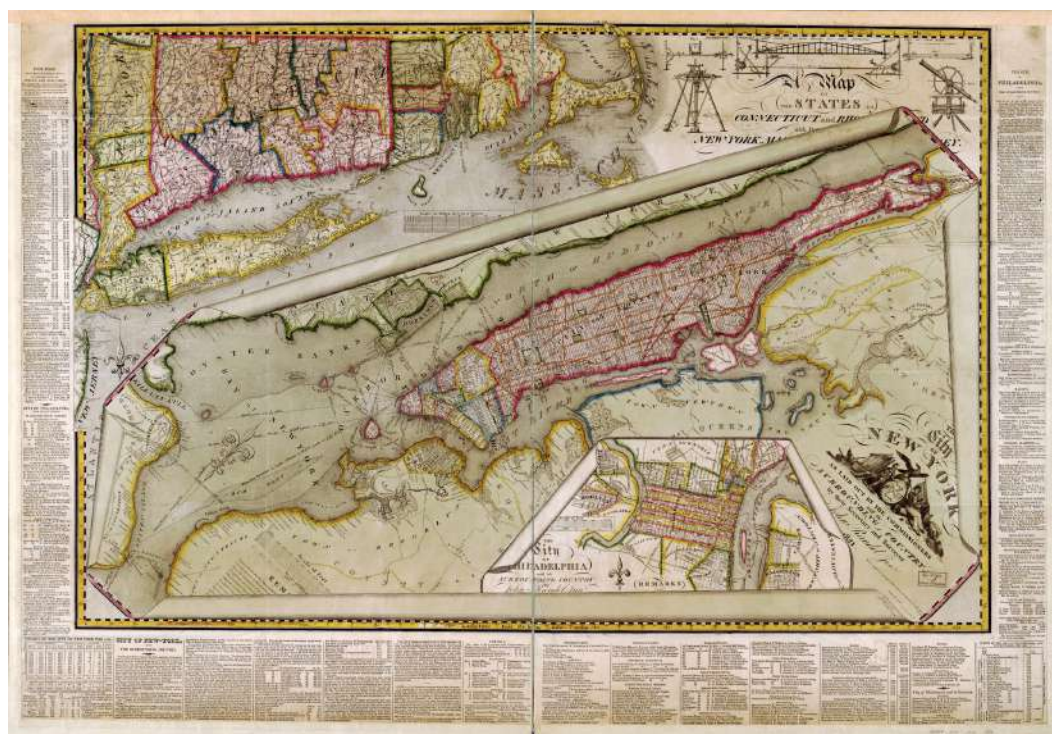


Figura 2.118: John Randel Jr., *THE City OF NEW YORK AS LAID OUT BY THE COMMISSIONERS with the SURROUNDING COUNTRY, by their Secretary and Surveyor John Randel Junr. 1821, 1821.*

La vista que centra la atención en la composición es la que representa la Manhattan planificada en un contexto regional que abarca parcialmente Nueva Jersey, Staten Island, Long Island y el condado de Westchester. El plano contiene abundante información de muy diferente tipo, tanto de las áreas urbanizadas como de la geografía física –de las numerosas islas en aguas de la bahía de Nueva York y del East River, de las áreas pantanosas, de la topografía en los lugares más elevados o de las distancias (indicadas tanto en yardas como en millas) entre hitos costeros situados en orillas opuestas. En el caso de Nueva York, sobre la superficie de Manhattan se perfilan los límites de sus diez barrios –de los cuales el noveno (9th Ward) coincide con el área planificada por el Plan de los Comisionados– y se rotulan la práctica totalidad de las vías (las de reciente planificación y las preexistentes), los muelles más concurridos y los grandes espacios públicos. En lo que se refiere a estos últimos y con respecto a lo expuesto en el *Commissioners' Map* de Randel Jr. existen ligeras modificaciones: Union Place no es ya un espacio verde mientras que Market Place ha reducido considerablemente su extensión, ahora limitada por Avenue C en lugar de First Avenue.

Pero lo más significativo de esta novedosa representación regional del Manhattan reticulado es el hecho, nunca antes dibujado con tal perspectiva, de que la malla del Plan de los Comisionados hubiera traspasado los límites de la isla para alcanzar e imponerse a los crecimientos de Brooklyn y Nueva Jersey. Esto apunta ya hacia la idea de una gran metrópolis

urbanizada según una exhaustiva e ilimitada trama cartesiana que se hizo realidad a lo largo de los siglos XIX y XX.

Los bordes rizados de este plano, girado aproximadamente 45° con respecto a los otros dos, desvelan parte de un mapa de escala mayor donde aparecen representados los estados de Connecticut y de Rhode Island junto a parte de los de Nueva York, Massachusetts y Nueva Jersey. Es de suponer que así lo anuncia el título del plano dibujado parcialmente oculto por la superposición de la vista regional de Nueva York⁶³⁴. Con un grafismo acorde a la escala aparecen representados los núcleos de población y las defensas militares, las principales vías de comunicación y las líneas fluviales más significativas así como las divisiones administrativas de municipios (líneas de puntos), condados y estados (líneas de trazo y punto).

Este último plano es el único que simula estar desplegado por completo. El margen inferior y los laterales están ocupados por una extensa leyenda en la que se incluyen observaciones acerca del Plan de los Comisionados, los detallados censos de población de Nueva York y Filadelfia en 1820⁶³⁵ y diversas relaciones de los edificios institucionales (religiosos, civiles, militares, asistenciales, etc.) de ambas ciudades. Randel Jr. cita también aquí las fuentes de su complejo dibujo, indicando expresamente que las costas de Westchester, Long Island, Nueva Jersey y Staten Island así como las de Governors, Bedlows y Ellis Island estaban basadas en estudios realizados por él mismo o por su hermano William entre 1816 y 1820⁶³⁶.

Aunque la obra simula la superposición de varios planos, es necesario aclarar que todos comparten el mismo grafismo: el uso reiterado de cuatro colores (amarillo, verde, azul y magenta) para mejorar la legibilidad de la imagen, las tipografías, la indicación del norte (siempre hacia arriba) mediante la tradicional flor de lis, las escalas gráficas, las texturas dadas con líneas y puntos tanto al agua como a los bancos de arena o las costas, etc. Los dos planos en los que aparece Nueva York tienen además marcos similares: una cinta que permite medir latitudes y longitudes, esta última en relación a un meridiano ficticio sobre Nueva York.

634 Por los fragmentos visibles puede presumirse que el título completo del plano es: *A map of the States of Connecticut and Rhode Island with Part of New York, Massachusetts and New Jersey.*

635 El censo de Nueva York es más detallado. Mientras en el de Filadelfia se señala únicamente el número de habitantes por barrio, en el de Nueva York, además de la división en barrios, se especifica el número de habitantes de cada sexo y de cada raza. Las categorías de esta última división son: *free whites* (blancos libres), *free col. persons* (negros libres) y *slaves* (esclavos). Dentro de los blancos libres se hace distinción entre los hombres con edades comprendidas entre los 18 y los 45 años y el resto y, en el caso de las mujeres, la diferenciación es entre las que se encuentran entre los 16 y los 45 y el resto. No puede dejar de percibirse que mientras en Nueva York el número total de esclavos era todavía superior a los 500 en el caso de Filadelfia una anotación en el margen de la tabla del censo señala la existencia de un solo esclavo.

636 "Westchester and Long-Island shores, from Bushwich Inlet to Lawrence's Point, and from Mill Creek to Kingsbridge, together with the shores of Governor's, Bedlow's, and Ellis Islands, are from surveys made by William S. Randel, 1816 and 1820. The remainder of the Long-Island and Westchester shores, together with the New-Jersey, Staten Island, and Little Barn Island shores, and the roads in Westchester, are from the author's surveys in 1817 and 1820" [Traducción de la autora: "las costas de Westchester y Long-Island, desde Bushwich Inlet a Lawrence's Point, y desde Mill Creek a Kingsbridge, junto con las costas de Governor's, Bedlow's, and Ellis Islands, están (trazadas) a partir de mediciones realizadas por William S. Randel, 1816 y 1820. El resto de las costas de Long-Island and Westchester, junto con las de Nueva-Jersey, Staten Island, y Little Barn Island y las carreteras de Westchester, están (trazadas) a partir de mediciones del autor en 1817 y 1820".



Figura 2.119: Detalle de los instrumentos de medición incluidos en *THE City OF NEW YORK AS LAID OUT BY THE COMMISSIONERS with the SURROUNDING COUNTRY, by their Secretary and Surveyor John Randel Junr. 1821* (figura 2.118).

Es de reseñar un último detalle interesante en el plano de mayor escala. En torno al título, en el ángulo superior derecho de la imagen, aparecen representados algunos de los instrumentos con los que Randel Jr. realizó sus exhaustivos y precisos estudios topográficos de Manhattan. Sobre el dibujo de seis de ellos puede leerse: “Instruments invented and used by John Randel Junr. while surveying the City of New York (see accompanying description)”. Durante su trabajo en Nueva York, Randel Jr. creó siete instrumentos de medición, algunos de ellos similares a otras herramientas topográficas de su tiempo, adaptados a los requerimientos de su trabajo en la isla⁶³⁷. Randel Jr. se vanagloriaba del buen funcionamiento de sus propios dispositivos en el margen inferior del plano. Allí señaló, con una precisión de tres decimales, la anchura de calles y avenidas y la superficie de las plazas del Plan de los Comisionados; e hizo después la siguiente puntualización: “It is known, from experience, that a line measured twice with these instruments on such a field, will not in any case differ more than one inch in five miles”⁶³⁸. Unas líneas antes de esta afirmación se hace referencia a un documento, hoy perdido pero que debía acompañar originalmente al plano, en el que se incluía, entre otras cosas, una descripción de los instrumentos⁶³⁹.

Después de su trabajo en Nueva York, Randel participó en importantes proyectos de ingeniería civil: trabajó en el Erie Canal durante un periodo breve, se convirtió en ingeniero jefe del Chesapeake & Delaware Canal y participó en el trazado de varias líneas ferroviarias. Randel fue también el autor de uno de los primeros diseños de ferrocarril elevado que paliaría los

637 El estadounidense Jeffrey Lock, reconocido experto en equipos topográficos de la era colonial y restaurador de instrumentos científicos, realizó en 2010 un análisis exhaustivo sobre las herramientas de medición construidas por John Randel Jr. y representadas en su plano de 1821. Dicho estudio aparece relacionado y comentado en Marguerite Holloway, *op. cit.*

638 Traducción de la autora: “Se conoce, por experiencia, que una línea medida dos veces con estos instrumentos en un terreno así no diferirá, en ningún caso, más de una pulgada en cinco millas”.

639 “NOTE. –The Pamphlet accompanying this Map, contains– 1. A description of the Instruments used in surveying the streets and avenues, with the method of using them...” [Traducción de la autora: “NOTA. –El librito que acompaña a este mapa, contiene– 1. Una descripción de los instrumentos utilizados en la medición de las calles y avenidas, con el método para usarlos...]

problemas de movilidad en Nueva York. Su modelo fue incluso exhibido en la *Exposición de la Industria de Todas las Naciones* celebrada en la ciudad en 1853, en el lugar donde hoy se ubica Bryant Park.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

ANÁLISIS DE RESULTADOS

La autora de la presente tesis entiende que se han logrado los propósitos planteados al inicio del trabajo y se ha conseguido la adecuada correspondencia entre el objeto de la investigación, los objetivos de partida y la metodología empleada para su correlación.

En efecto, se ha comprobado la validez de los procedimientos empleados, de manera que la “virtualidad” inicialmente adjudicada al método se ha concretado en unos resultados ya nada hipotéticos, sino rigurosamente objetivos y realistas.

Las afirmaciones “axiomáticas” realizadas en su momento sobre el papel (o más bien, los papeles) de la cartografía en la historia de las ciudades han tenido una cumplida demostración en el discurso empleado a lo largo del presente trabajo de investigación, como puede deducirse de la comprobación pormenorizada de la correspondencia entre los presupuesto de partida, los contenidos desarrollados y los resultados obtenidos.

En primer lugar cabe sentenciar que el procedimiento de comparación por contraposición planteado con la elección de dos ciudades tan distantes como las escogidas, comenzando por la decisión de tal elección, no sólo no era una osadía sin sentido, sino que ha resultado incuestionablemente fructífero. Ha permitido “modular” y “calibrar” las preguntas que había que hacerle a la cartografía para conseguir las respuestas esperadas (pero también las sorprendidas), para traspasar la barrera de lo tangible y evidente y alcanzar el mundo de lo encerrado y semioculto en la propia materialidad de las imágenes. La dualidad ha tenido la virtud de hacernos enfocar un rumbo equilibrado en la investigación, sin los sesgos que, inevitablemente habría tomado de haberse realizado el estudio con un único caso, ya fuera el de Nueva York o el de Granada. La lectura de los mapas de ambas ciudades se ha realizado finalmente en un paralelo correspondiente, y no en una divergencia independiente como habría podido pensarse.

Por otra parte, han quedado constatadas las capacidades que se le habían adjudicado a priori a la cartografía: se ha revelado la altísima utilidad de la información que aporta para trazar la evolución de las ciudades, se ha puesto de manifiesto su contenido polisémico, su validez como contenedor de los aspectos científicos, artísticos y tecnológicos de una sociedad en un momento dado y su condición de vehículo de las relaciones entre el hombre y su entorno. También puede apreciarse a lo largo del trabajo la importancia de la mirada en positivo y en negativo que ha de hacerse de los planos, de leer lo que enseñan y deducir lo que esconden, y de la interpretación de la cartografía en términos de consecuencia e intencionalidad, resultado y aspiración, pasado y futuro, realidad y deseo, materialidad e imaginario y mito.

Todo ello ha quedado patente en los análisis hechos para cada caso en cada momento: la

descripción del territorio, la implantación de sus pobladores, las tensiones por la propiedad, los intereses creados, los episodios críticos, la evolución pacífica, las transformaciones ocurridas por la suma de todos esos factores y las aspiraciones más o menos realistas, más o menos utópicas de los habitantes de las ciudades... Todo ello se ha contado a través de los dibujos de elaboración propia, las llamadas reinterpretaciones cartográficas.

Y también, al hilo de lo anterior, se ha descubierto paralelamente la belleza de los documentos mismos, su valor como objetos artísticos y científicos. Las descripciones de sus formas y colores, de sus técnicas de representación, de la distribución de la información en ellos contenida, de los símbolos, los títulos, los rótulos... han servido para poder apreciar ese valor propio más allá de su valor referencial.

A ello ha contribuido de forma decidida la tarea de reinterpretación realizada sobre la cartografía, sin la cual el discurso habría quedado muy incompleto, teniendo en cuenta que la autora de esta tesis es arquitecta. Una tarea compleja y laboriosa, ardua como la que más, pero imprescindible y, a la postre, sumamente gratificante durante el proceso de trabajo en sí y por sus resultados. El análisis mediante el dibujo se ha convertido en el factor de referencia de todo el trabajo realizado, con una trascendencia clave para la comprensión de los contenidos aquí estudiados y su interpretación, como no podía ser de otra manera tratándose dichos contenidos de documentos gráficos.

Cabe mencionar aquí algunos ejemplos paradigmáticos de esas reinterpretaciones: de Granada, las siete representaciones correspondientes a la historia previa al Renacimiento (emplazamiento antes del s. VII a.C., Granada íbera, romana, emiral-califal, zirí, almorávide-almohade y nazarí), la *Plataforma de la Ciudad de Granada* de Ambrosio de Vico, el *PLAN DE LA VILLE DE GRANADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA*, el *Mapa topográfico de la ciudad de Granada* de Francisco Dalmau, el *Plano geométrico* de José Contreras, o el *Plano de Granada de 1909*, entre otros; de Nueva York, el dibujo de la planta del *Forte in New Yorke*, el *Manatus Map*, *The Prototype View*, el *Castello Plan*, *The Miller Plan*, , el *Ratzen Plan*, *The Holland Map*, el *British Headquarters Map*, *The Directory Plan of 1789* o *The Commissioners' Map*, entre otros. En todos ellos queda de manifiesto la importancia de esa lectura multifocal para el conocimiento y la correcta evaluación de los contenidos expresos, implícitos, casuales o intencionados de cada representación así como su conexión con el proceso de construcción física y espiritual de la ciudad.

CONCLUSIONES

El desarrollo y elaboración de la presente Tesis doctoral ha permitido contrastar las hipótesis de partida inicialmente planteadas en el plan de trabajo. Dichas hipótesis se basaban en un análisis exhaustivo del estado de la cuestión en materia de relación entre historia de la ciudad y estudios de cartografía urbana y encontraban su fundamento en el profundo proceso de revisión que las disciplinas históricas relacionadas con el estudio de la ciudad han experimentado en las últimas décadas, haciendo posible novedosas e inéditas miradas y aproximaciones al tratamiento de los documentos cartográficos (mapas y, especialmente, planos urbanos) y de las imágenes y vistas de ciudad, así como de su papel en la configuración de los fenómenos urbanos.

En este sentido, pueden enumerarse, de modo sintético, las siguientes conclusiones que han sido desarrolladas *in extenso* en el cuerpo de la tesis.

1. El concepto, el objeto y la metodología de la Historia Urbana han experimentado en los últimos tiempos algunos cambios sustanciales, como parte del proceso de revisión historiográfica global que ha llevado a la crisis de los *grandes relatos* de la modernidad. Dichos cambios pueden resumirse en la aparición de una visión mucho más abierta y articulada del análisis histórico de las ciudades, que requiere, ante todo, una aproximación interdisciplinar. En este nuevo modo de mirar la historia de las ciudades se otorga, entre otras cosas, un protagonismo mucho mayor a todos los problemas que tienen que ver con lo que podríamos llamar el *imaginario urbano*, modificando el tradicional relegamiento de estas cuestiones a una especie de “orden inferior” con respecto a lo que se consideraba la “verdadera” construcción material de la ciudad.

Hoy sabemos –con mucho más fundamento después de los numerosos estudios monográficos aparecidos en los últimos treinta años, algunos de los cuales han sido consultados para este trabajo y aparecen relacionados en la bibliografía del mismo– que todos estos problemas que tienen que ver con los mitos, las autorepresentaciones o las imágenes (visuales, literarias, filosóficas, políticas...) de las ciudades no por pertenecer al ámbito del imaginario colectivo son menos “reales” que las construcciones, calles, plazas, espacios públicos, infraestructuras, mobiliario urbano, etc. Es más, todo ese material diverso y multiforme que compone el gran acervo de lo que podríamos llamar *la imagen de la ciudad* ha dejado por fin de entenderse como mero reflejo pasivo de procesos exteriores, para pasar a contemplarse, por el contrario, como integrante activo y conformador de la propia historia de las ciudades.

2. En este contexto, se plantea con urgencia la necesidad de proceder a análisis renovados y mucho más multifocales de la cartografía histórica de las ciudades. Partiendo en muchos casos de excelentes catalogaciones previas, que constituyen un soporte indispensable, se hacen necesarios nuevos modos complementarios de “leer” este tipo de documentos y de integrar su conocimiento en la visión global de la historia de las ciudades.

El cambio esencial reside, desde este punto de vista, en dejar de entender los documentos

cartográficos únicamente como simples portadores de informaciones concretas sobre el estado de una ciudad en un determinado momento histórico, y comprender en cambio que se trata de documentos histórico-culturales en sí mismos, que deben ser objeto de estudios particularizados que pongan de relieve (además de sus características técnicas: métodos de preparación y elaboración, soporte, dimensiones, escala, grafismo, informaciones gráficas y escritas contenidas en el campo del plano...) las circunstancias de su encargo y realización, las finalidades para las que fueron creados, su impacto en el desarrollo posterior de las ciudades, su papel en la cristalización de los mitos urbanos, etc. Se trata, en suma, de reinterpretar desde sus múltiples facetas y a partir de lecturas diferentes pero complementarias el modo en que este material puede contribuir a una comprensión más profunda de la historia global de nuestras ciudades.

3. El estudio de la cartografía histórica urbana así enfocado puede revelarnos también la existencia de posibles “modelos” o modos de vehicular visualmente las transformaciones urbanas y la relación entre historia y contemporaneidad, entre intervenciones modernas y preexistencias.

Uno de los hilos conductores de esta tesis es, justamente, la comprensión de que no en todas las ciudades la cartografía urbana tuvo los mismos objetivos y sirvió para las mismas cosas, pudiendo resultar enormemente fructífera una mirada comparativa entre dinámicas urbanas diferentes o incluso contrapuestas; para lo cual, han resultado fundamentales las dos estancias externas realizadas por la autora.

Esta reflexión ya se había verificado durante el periodo de investigación en la Università Roma Tre, al que se hizo alusión en la introducción. Entonces pudo comprobarse, además de la validez del método de trabajo, la utilidad de establecer esa comparación entre dos urbes tan dispares –aunque con puntos convergentes en lo que a la relación entre cartografía e historia urbana se refiere– como Granada y Roma.

Del mismo modo, la estancia en la Columbia University de Nueva York posibilitó tanto una puesta al día del estado de la cuestión en los estudios de cartografía histórica como un estudio detallado, realizado en gran medida sobre los documentos originales de los planos históricos de Nueva York en el periodo comprendido en esta tesis. De dicho estudio se extrajo la idea de un modelo alternativo al que podrían representar Roma o Granada, más propio de las metrópolis modernas que de las ciudades históricas, en el que los planos urbanos no se veían obligados a visualizar continuamente la confrontación con un pasado histórico o una memoria de los lugares –cosas ambas en el caso de Nueva York prácticamente inexistentes. En Nueva York, los planos que mostraban la realidad presente de la ciudad resultaban más bien –de manera muy especial, aunque no exclusivamente, el plano de 1811, conocido como el *Plan de los Comisionados*– portadores de posibilidades de futuro y reforzaban con la potencia mitificadora de sus imágenes la espectacular dinámica de crecimiento de la Gran Manzana.

4. “Dibujar es, en primer lugar, mirar con los ojos, observar, descubrir. Dibujar es aprender a ver, a ver nacer, crecer, desarrollarse y morir las cosas y las personas. Hay que dibujar para

empujar al interior de uno mismo lo que se ha visto, y ello permanecerá entonces inscrito de por vida en nuestra memoria”. Esta frase bien conocida de Le Corbusier, repetida muchas veces con ligeras variaciones por el maestro, podría resumir muy bien lo que quizás pueda considerarse como la más personal aportación de esta tesis: la reelaboración gráfica de algunos de los más importantes planos urbanos de Granada y de Nueva York.

En efecto, una buena parte de los análisis de cartografía histórica contenidos en esta tesis se ha confiado, además de a la explicación discursiva mediante el texto, a la visión sintética a través del dibujo. Entendiendo el dibujo como instrumento de conocimiento de la arquitectura en general y de la historia de las ciudades en particular, se ha llevado a cabo una minuciosa labor de redibujo personal de algunos de los más importantes planos urbanos estudiados. Puede decirse que sobre los documentos originales se ha efectuado un trabajo gráfico ulterior que, partiendo del más minucioso estudio de los mismos, ha tenido como objetivo sacar a la luz para el investigador actual toda clase de informaciones, detalles, circunstancias, aspectos globales e incluso tendencias latentes de la historia de ambas urbes que seguramente no resultaban a primera vista evidentes. Estas reelaboraciones gráficas han dado lugar a descubrimientos inesperados, han hecho posibles nuevas lecturas de la historia del territorio y han arrojado, en general, resultados muy provechosos que han posibilitado nuevos enfoques de determinados episodios de la historia de Granada y de Nueva York. Al mismo tiempo, han permitido perfilar y ajustar una metodología de encuentro entre historia urbana y expresión gráfica que se pretende aplicar y desarrollar en futuras investigaciones.

Por eso, procede cerrar las conclusiones de esta tesis reivindicando, una vez más, desde la doble condición de arquitecta e historiadora de la ciudad de su autora, toda la potencialidad de conocimiento –y no sólo de mera “representación” en su sentido etimológico– que encierra la herramienta del dibujo.

5. Resumidas así las principales conclusiones, parece que también podría ser este el momento oportuno para reseñar, aunque sea de modo muy sucinto, las líneas futuras de investigación que esta Tesis doctoral deja abiertas.

El presente trabajo estuvo desde el principio claramente circunscrito a dos ciudades y a dos periodos históricos claramente acotados por razones tanto prácticas como metodológicas. Desde el planteamiento inicial su autora era ya consciente de las amplias posibilidades de vías complementarias de investigación que por el momento resultaba imposible abordar. El desarrollo del mismo, y en especial las estancias en Roma y Nueva York, no hicieron sino confirmar la enorme riqueza potencial que quedaba aún por explotar en una eventual continuidad de esta línea de investigación.

En este sentido, he aquí, simplemente enumeradas, algunas de las líneas de desarrollo con las que me propongo dar continuidad a la presente investigación en aquellos de sus aspectos que la Tesis doctoral tuvo que dejar sin desarrollar:

5.1. La realización de elaboraciones gráficas personales a partir de algunos de los

principales planos históricos de Roma, haciendo confluír el estudio de la cartografía urbana de Roma llevado a cabo durante la estancia de investigación con la experiencia acumulada gracias a los dibujos ejecutados para Granada y Nueva York.

5.2. La continuidad del estudio (incluyendo la reelaboración gráfica de algunos de los planos principales) de la cartografía histórica de Nueva York desde el momento en que se cierra la Tesis (el plano / plan de 1811) hasta un nuevo hito cronológico, el plan de zonificación de 1916.

5.3. Un estudio monográfico, al nivel que se merece, el gran *Plano de Granada del Instituto Geográfico y Estadístico o Plano de 1909*; pues como ya apuntaban Calatrava y Ruiz Morales, es éste uno de los hitos de la cartografía histórica granadina –de la categoría de la Plataforma de Vico o el Mapa de Dalmau– que, incomprensiblemente, todavía no ha sido todavía objeto de una investigación en profundidad y de carácter interdisciplinar.

5.4. El desarrollo de una línea de trabajo que en esta Tesis se encuentra tan sólo esbozada: la confrontación entre la cartografía histórica a partir del siglo XIX y otras series de imágenes urbanas derivadas de la eclosión de lo icónico en las ciudades modernas: carteles, grabados y fotografías de prensa y revistas, tarjetas postales, etc.

5.5. Directamente conectado con lo anterior, está igualmente prevista la realización de un estudio monográfico sobre el desarrollo de la imagen de Granada en los momentos en que, desde finales del siglo XIX, el turismo empieza a convertirse en un fenómeno de masas. El punto de partida de esta investigación, esbozada pero no desarrollada en la tesis, será el cambio sustancial que sufre la literatura de viajes en el tránsito desde las modalidades del viaje romántico (en la primera mitad del XIX) a los recorridos estandarizados propios de la nueva figura del *turista* y su objeto principal serán las guías turísticas y la especial relación que en las mismas se establece entre imágenes y texto.

ABSTRACT

ABSTRACT*

INTRODUCTION

The following doctoral thesis being submitted is a study of the narrow relationship that exists between the historical evolution of cities, Granada and New York, –representatives of two completely different dynamic urban models– and the way in which both cities concurrently condensed in that “creation and activation” process a determined representation, a particular image of themselves, which was set overall – although not exclusively – in cartographic documents, that is, maps and plans.

The point of departure and the common thread of this study is the argument that this interrelationship between a constructed city and urban imagery acts as both and has effects in both directions; which means that urban cartography is not limited to passively reflect an objective reality that would exist outside of it, but instead upon configuring the idea of a city that materializes from an imaginary realm, acts in turn in an active manner on the configuration of the urban areas.

To understand the above, it is necessary to bring to light certain considerations regarding cartographic representations.

On the one hand, maps and plans may be bearers of highly useful objective information to trace the historical evolution of both cities; information that is also critical in fields as disparate as urban planning, land control strategies, military discipline or the real estate economy. Urban plans are bearers of explicit information. By studying them in detail we can follow – if the sequence is sufficiently continuous – the historical evolution of the mapping, street planning, public spaces, toponymy, the widening and narrowing of the urban shell, urban expansion or creation of new parts of the city, of the infrastructures and communication paths. Cities’ plans also tell the adverse history of conflicts and tensions that constitute the evolutionary skeleton of said cities.

On the other hand, however, the urban cartographic representations do not stop from being conventional evocations of reality, constructed by cultural and formal codes that constitute them and explain them and that are the channels by which they become an image of the spatial conceptions of a given society or historical moment; and, in this sense, maps and plans are not merely passive supports of information that would objectively be “out there”, in “reality”, instead true manipulators of that same reality, products by which a whole philosophy about the relationship between man and his environment materializes.

* Resumen en lengua inglesa en cumplimiento de la normativa de la Universidad de Granada para la mención internacional de la presente tesis doctoral.

And lastly, we cannot forget that it frequently deals with a singular aesthetic beauty, itself appreciated beyond the mere practical functionality of its objective information. Maps and plans also form part, in this sense, of the complex history of collecting works of art.

In summation, the strange and multi-focal relationship that is established between a measurable physical reality and that other reality that is encoded onto a page by representation, managing the scales, the finesse and accuracy of the trace or power of evoking the toponymy, make both territorial maps as well as urban plans unlike any other, whose entire meaning makes reference at the same time to the numerous categories of human thought, all of which contribute to one joint vision if there is a desire for their scientific understanding.

The techniques and skills of cartographic design, capable of accurately depicting a certain reality, have evolved throughout history according to the needs of the time, that is, according to what each society at the time requires of a map. The correct interpretation of the map has been, therefore, one of cartographers' main objectives. The manual dexterity, together with some graphic design techniques that allow simplifying and systemizing the objective information by means of symbols, lines, and colors, have led to reaching that goal but at the same time created a field of representation which, in addition to its merely scientific or artistic value, possesses great historical and sociological value.

The territorial map or urban plan are in reality nothing more than subrogated spaces that operate within the intellectual mechanism of abstraction within the complexity of what is real. A key element of both, therefore, is the process of selection: the critical decision of what will explicitly appear on the map and what will be lost in this filtration. It is obvious then, that a map's/plan's interest resides in what it doesn't say as much as in what it says, and in that sense is clearly paired with the mechanisms of memory.

In another order of things, maps, plans, and other graphic, artistic or literary interpretations of urban spaces have drawn the growing attention of city historians and occupy an increasingly greater space and role in all the urban study elements and all bibliographic references. But, while this cumulative quantity is important, much more in fact, as it constitutes the point of departure and basis of this doctoral thesis – the major qualitative change that has been recorded in the consideration and analysis of this whole family of documents.

In effect, the development of urban cartographic studies cannot be disassociated from conceptual evolution and the epistemology that the same idea of urban history has suffered. The way to understand the city's history has not been immune to the profound historiographic revision that ended in unsettling modernity's Great Story, the teleological vision of history ensconced in the Modern Movement's heroic years. This process of questioning has been so relevant that it has had unsuspected consequences that have unfolded in a cascade: particularly on our terrain, it has not only allowed us, for example, to completely examine our ideas about XX Century architecture, but also has made it possible to unblock the way of understanding urban history in its relation with the history of architecture, and open the field to a much richer, more complex and articulate vision.

From the moment in which city plans were no longer seen exclusively as bearers of information to become studied as objects of investigation in and of themselves, as long as privileged materializations of the visions of what is urban in a culture or determined historical moment, the path to understanding the studies regarding urban cartography and representation of city as an essential part of that renewed Urban History, opened.

The premise of this thesis has also taken into consideration that as happens with any other historical product, the recurrence of urban plans or vistas is asymmetrical. And this with double meaning. On the one hand, the case studies analyzed here, Granada and New York, constitute very different urban-historical realities (thus were chosen as representative cases of diverse dynamics of urban development) and that, precisely because of it, generate a very individualized production of images of themselves, despite the fact that both can be said to apply to numerous common aspects as far as the meaning of said images. But, on the other hand, there is also the historical asymmetry inside of one same city: beside practically aniconic periods we find others characterized by a significant density and assortment of cartographic images.

The urban map and plan demand, then, of the city's historian, a view as scrupulous as open, which, parting from extensive analysis of the cartographic documents from all records, makes a new kind of reading possible that goes beyond the simple commentary or mere compilation and treatment of information contained in them.

One of the most important consequences of this is the need to stop giving exclusive privilege to the cartographic document in its final stage, and lay claim to the importance of the process itself of its projection and its production, both on an intellectual and material level: that is, decode these types of images not only as visual information supporting material, but also as results of a complex process of creation wherein multiple motivating factors are frequently mixed and that have to do with cultural spheres as diverse as science, technical, administrative, political, economy, or the military.

On the other hand, although it is true that the urban plan usually reflects an existing reality, it can also: be a bearer of the future, visualize aspirations to transform an urban space, prepare for a reality dreamed of, and even confuse reality with desire. And in that sense, it can equally serve as an instrument of certain strategies of survival of a long-term view of the city, over the short-term historical developments. Consequently, a methodological requirement is imposed: the need for a continuous confrontation between the fixed stability of the cartographic image and the incessant flow of the city's history.

METHODOLOGY

The selection of Granada and New York as case studies of this doctoral thesis is not entirely chance.

In the first place, Granada and New York are cities very conceptually, physically and historically distanced but also close because of their mythical conception and their capacity to evoke the creation of an urban image of singular transcendence. It could be said of both, that their soul can be seen through a diligent history of their cartography, which in turn recreates the origin and evolution of its morphology.

Thus, this work resorts to comparison by counterposing: an efficient method to make much more general conclusions of the evolution and the urban meaning of a city, whose invariants are not only valid for specific case studies, but also extrapolative to a larger system.

The comparison sheds light on the scientific, artistic, social, cultural, and technological aspects and gives evidence of the tremendous force and survival of urban myths with and complete reality check, in the same realm of the physical reality of the city itself.

Precisely because of the difficulty of applying disparity to the case studies, virtuality is proposed (that is, the combination of virtues to produce the desired effect, at this moment to demonstrate) on the method herein tested.

This work is upheld in the historical-critical account of the evolution of two cities under investigation – Granada and New York – and in the execution of a comprehensive and multifocal re-examination of its cartographic representation principles. Therefore, we resort to the architect's most appropriate tool, drawing, as a tool that allows supplementary scrutinizing windows to the past and to the present, and thread the continuous temporal discourse whose result is the city we know today.

Thus, over certain historical plans, and supported in the written cited account, the so-called cartographic reinterpretations have been constructed: a series of analysis on the historical cartography executed "in vivo", that is superimposed on the object of analysis itself.

The contents of the plans and maps are translated by these reinterpretations under determined assumptions or aspects, partially or overall, making the reading about what is seen and not seen, what is intuited, what was there and what perhaps may be, the conditions during the execution of the cartography and its intentions. They are an interrogation in the broadest sense of the word, placed over the essence of the maps and plans to obtain the responses needed about the history of the city and its land, the keys to know its past and how its future development will be.

Redrawing to interpret what has already been drawn is specified as the principal method of this investigation.

CONCLUSIONS

This thesis attempts to reaffirm the veracity of the claims made in the previous paragraphs, proposed as axioms but in reality for necessary demonstration, starting from the study of two specific cases – Granada and New York – and thus also confirm the universal validity of the method employed to carry out said verification. After an analysis of the results, it is the author's understanding that these objectives have been reached.

In the first place, we must admit that the process of comparing two cities as distinct as those chosen has been unquestionably fruitful. It has allowed us to “modulate” and “calibrate” the questions to be submitted to cartography to receive the expected (but also surprising) responses to cross over the barrier of what is tangible and evident and reach the world of what is closed and semi-occult in the materiality of the images themselves. The duality has had the advantage of making us take an equilibrated approach in the study, without the biases that it inevitably would have had if it had been conducted with only one case, whether it was Granada or New York. The reading of the maps of both cities was in the end conducted in a corresponding parallel and not in an independent divergence as may have been thought.

On the other hand, the capabilities awarded a priori to cartography have been supported: it has been revealed of utmost usefulness for the information it contributes to trace the evolution of the cities, it has shed light on its polysemic content, its validity as receptacle of the scientific, artistic and technological aspects of a society at a given time and its condition as a vehicle of the relationship between man and his environment. The importance of the positive and the negative view that is gleaned from the plan, to read what they teach and deduce what is hidden, and the interpretation of cartography in terms of consequence and intentionality, result and aspiration, past and future, reality and desire, materiality and imagination, and myth, can also be appreciated throughout the work.

All this has remained patent in the analyses made for each case at every moment: description of the land, populating of it residents, property tensions, the interests created, the critical events, the underlying evolution, the transformations due to the sum of all these factors, and the city's inhabitants' more or less realistic, more or less utopian aspirations... All this has been told by the drawings of the elaboration itself, the so-called cartographic reinterpretations.

Also, on the same thread as above, the beauty of the documents themselves, their value as artistic and scientific objects has been concurrently discovered. The description of their forms and colors, their techniques of representation, the distribution of the information contained in them, the symbols, titles, signs, have served to help appreciate that value beyond just their referential value.

The task of reinterpreting cartography has decidedly contributed to the above, without which the discourse would have remained very incomplete, bearing in mind that the author of this thesis is an architect. A complex and laborious task, as arduous as any but essential and, moreover, wholly gratifying during the work in progress and by its results. A well-

known phrase by the grand Le Corbusier captures what can perhaps be considered as the most personal contribution to the thesis: "Drawing is, in the first place, looking with eyes, observing, discovering. To draw is to learn to see, see the birth, growth, development and death of things and individuals. One has to draw to push out from the inside what one has seen, and this will then remain inscribed in our memory for life."

Analysis by drawing has been converted into the reference point of all completed work, with critical transcendence for the understanding of the contents studied herein and its interpretation, as it could not otherwise be when dealing with graphic documents. These graphic reinterpretations have given way to unexpected discoveries, have made new historical interpretations of the city possible, and in general exposed very advantageous results that enabled new understanding of certain historical events in Granada and New York.

From this point we urgently propose the need to proceed with a renewed and much more multi-focal analysis of the historical cartography of the cities, of finding new supplementary was of "reading" these types of documents and integrate that knowledge in the overall vision of the cities' history.

The critical changes resides, from this point of view, in no longer looking at cartographic documents as simple bearers of specific information on the status of a city in a particular historical moment, and to understand instead that they themselves are historical-cultural documents, which should be the object of specific studies that highlight (in addition to its technical characteristics) the circumstances about its assignment and execution, the purposes for which they were created, their impact in the subsequent development of the cities, their role in the materialization of urban myths, etc. In sum, it deals with reinterpretation from its multiple facets and from the different but supplementary readings, the way in that this material can contribute to a more in-depth comprehension of the overall history of our cities.

Thus, bringing this thesis to conclusion by laying claim, once again, from the author's double role as architect and historian, all the knowledge potential – and not the mere "representation" in its etymological sense – which drawing as a tool captures.

CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

doctoranda: ANA DEL CID MENDOZA

director de la tesis: JUAN CALATRAVA ESCOBAR

UNIVERSIDAD DE GRANADA

programa de doctorado: EXPRESIÓN GRÁFICA, CARTOGRAFÍA Y PROYECTO URBANO

línea de investigación: PATRIMONIO HISTÓRICO Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA



CARTOGRAFÍA URBANA E HISTORIA DE LA CIUDAD
GRANADA Y NUEVA YORK COMO CASOS DE ESTUDIO

Ana del Cid Mendoza

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	[I]
Consideraciones sobre las representaciones cartográficas	21
Las razones de la “historia de dos ciudades”	32
La reinterpretación cartográfica como herramienta de análisis	37
Resumen	38
LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA CIUDAD HISTÓRICA.	
CASO DE ESTUDIO: GRANADA	43
La historia dibujada. Una reinterpretación gráfica desde la Granada prerromana a la ciudad nazarí	45
La imagen de Granada durante la Antigüedad y la Edad Media	89
“Retratos de ciudad”: las vistas perspectivas de Granada en los siglos XVI y XVII	103
Un “plano” que no lo es: la <i>Plataforma</i> de Ambrosio de Vico	129
La Granada que pudo ser. Mapas y planos como herramienta para la planificación urbanística (I)	149
Interludio: Granada en la cartografía militar del siglo XIX	167
La Granada que pudo ser. Mapas y planos como herramienta para la planificación urbanística (II)	193
El mito de la Granada oriental	269
LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA METRÓPOLIS CONTEMPORÁNEA.	[II]
CASO DE ESTUDIO: NUEVA YORK	305
Los mapas de los exploradores (1524-1621)	311
La cartografía primitiva de Fort Amsterdam (1621-1647)	317
La imagen del puesto comercial neerlandés (1647-1664)	329
La Nueva York británica. Mapas y planos de la ciudad en tiempos de paz (1664-1765)	341
La cartografía de Nueva York durante los conflictos con Inglaterra (1765-1783)	369
La Nueva York estadounidense. El periodo de ajuste y reconstrucción de la ciudad (1783-1811)	439
El prototipo bidimensional: <i>The Commissioners’ Plan</i> (1811)	469
CONCLUSIONES	
Análisis de resultados	507
Conclusiones	509
ABSTRACT	515
APÉNDICES	[III]
A 01: Transcripción de la <i>Plataforma de Granada</i> de Ambrosio de Vico	533
A 02: Transcripción del <i>MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA</i> de Francisco Dalmau	537
A 03: Transcripción del <i>PLANO DE GRANADA</i> de 1909 del Instituto Geográfico y Estadístico	553
RELACIÓN DE FIGURAS	
Figuras sobre Granada	573
Figuras sobre Nueva York	591
BIBLIOGRAFÍA	
Bibliografía general	613
Bibliografía específica sobre Granada	637
Bibliografía específica sobre Nueva York	652

APÉNDICES

APÉNDICE 01

TRANSCRIPCIÓN DE LA PLATAFORMA DE GRANADA DE AMBROSIO DE VICO

<i>Plataforma de Granada</i> de Ambrosio de Vico (1613)		
NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida
<i>Iglesia maior</i>	A	Iglesia Catedral de la Encarnación
<i>S. Salvador</i>	.s/	Iglesia del Salvador
<i>Capilla Real</i>	B	Capilla Real
<i>Sagrario</i>	C	Iglesia del Sagrario
<i>S^{ta} .M^a . del Alhambra</i>	D	Iglesia de Santa María de la Alhambra
<i>Las Angustias</i>	E	Basilica de Nuestra Señora de las Angustias
<i>S. Joseph</i>	F	Iglesia de San José
<i>S. Miguel</i>	G	Iglesia de San Miguel Bajo
<i>S. Juan</i>	H	Iglesia de San Juan de los Reyes
<i>S. Pe^o . y S. Pablo</i>	I	Iglesia de San Pedro y San Pablo
<i>S. Andres</i>	K	Iglesia de San Andrés
<i>Sanctiago</i>	L	Iglesia de Santiago o del Servicio doméstico
<i>S. Bartolome</i>	M	Iglesia de San Bartolomé
<i>S^{to} . Mathia</i>	N	Iglesia de San Matías
<i>S Cecilio</i>	O	Iglesia de San Cecilio
<i>S. Justo y Pastor</i>	P	Iglesia de los Santos Justo y Pastor
<i>S Cristoual</i>	Q	Iglesia de San Cristóbal
<i>S Gregorio</i>	R	Iglesia de San Gregorio Bético
<i>S. Illephonso</i>	S	Iglesia de San Ildefonso
<i>S Nicolas</i>	T	Iglesia de San Nicolás
<i>S. Gil</i>	V	Iglesia de San Gil
<i>S. Luis</i>	W	Iglesia de San Luis
<i>S.Mar^a . Magdalena</i>	X	Iglesia de Santa María Magdalena
<i>S Anna</i>	Z	Iglesia de Santa Ana
<i>S Escolastica</i>	☩	Iglesia de Santa Escolástica
<i>S Isabel de los Abb</i>	*	Iglesia de Santa Isabel de los Abades
Monasterios		
<i>S. Hieronimo</i>	1	Monasterio de San Jerónimo
<i>S. Cruz la Real</i>	2	Convento de Santa Cruz la Real o de Santo Domingo
<i>S. Francisco</i>	3	Convento de San Francisco Casa-Grande Capitanía General
<i>S:Fr^{co} del Alhambra</i>	4	Convento de San Francisco de la Alhambra Parador Nacional
<i>S. Agustin</i>	5	Convento de San Agustín o de Agustinos Calzados
<i>N^a .S^a . de la Cabeça</i>	6	Convento de Nuestra Señora de la Cabeza o de Carmelitas Calzados. Ayuntamiento de Granada
<i>La Trinidad</i>	7	Convento de la Trinidad o de Trinitarios Calzados
<i>N^a .S^a . de las Merced</i>	8	Convento de Nuestra Señora de la Merced o de Mercedarios Calzados. Sede del MADOC
<i>N^a .S^a . de la Victoria</i>	9	Convento de Nuestra Señora de la Victoria Carmen de la Victoria
<i>S. Anton</i>	10	Convento e Iglesia de San Antón o San Antonio Abad
<i>La Compania de IHS</i>	11	Colegio de San Pablo de la Compañía de Jesús Facultad de Derecho de la UGR

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en la *Plataforma de Granada*.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en la *Plataforma de Granada* para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida
<i>Carmelitas descalc</i> ^{os}	12	Convento de los Mártires o Carmen de los Mártires
<i>Trinitarios descalc</i> ^{os}	13	Convento de Trinitarios Descalzos
<i>Sataigo de las monja</i> ^s	14	Convento e Iglesia de las Comendadoras de Santiago
<i>S^a. Catherina de Sen</i> ^a	15	Convento de Santa Catalina de Siena
<i>S. Catherin^a de Cafra</i>	16	Convento de Santa Catalina de Zafra o de Santa Catalina de Siena de Zafra
<i>Sancti Spiritus</i>	17	Convento de Sancti Spiritus
<i>La Piedad</i>	18	Convento de la Piedad
<i>S. Isabel la Real</i>	19	Monasterio de Santa Isabel la Real
<i>Encarnacion</i>	20	Convento de la Encarnación
<i>La Concepcion</i>	21	Convento de la Concepción
<i>S. Ynes</i>	22	Convento de Santa Inés
<i>Los Angeles</i>	23	Convento de los Angeles
<i>S Paula</i>	24	Convento de Santa Paula Hotel AC Palacio Santa Paula
<i>N^a S del Carmen</i>	25	Convento de Nuestra Señora del Carmen o de Carmelitas Calzadas
<i>Carmelitas descalc</i> ^{os}	26	Convento de Carmelitas Descalzas
<i>Capuchinas</i>	27	Convento de Capuchinas
<i>Casa de Recojidas</i>	28	Beaterio de Recogidas o de Santa María Egipcíaca
<i>Collegio de donzella</i> ^s	29	Colegio de Niñas Nobles
Hospitales		
<i>Hospital Real</i>	30	Hospital Real Sede Central de la UGR
<i>Hospi. de Juan</i>	31	Hospital de San Juan de Dios
<i>Hospi. de S. Anna</i>	32	Hospital de Santa Ana o de la Encarnación
<i>Hosp de Corp. Xpi</i>	33	Iglesia de los Hospitalicos
<i>Hosp de la Charida</i> ^d	34	Hospital de la Caridad y el Refugio
<i>Hosp del Oidor Alar</i> ^{con}	35	Hospital de la Santa Cruz Centro de Lenguas Modernas de la UGR
<i>Hosp de Nauas</i>	36	Hospital de Navas o de Nuestra Señora de la Virgen María
<i>Hosp de Peregrino</i> ^s	37	Hospital de Peregrinos
<i>Hosp de S. Sebastia</i>	38	Hospital de San Sebastián u Hospitalicos
<i>Hosp de S. Lazaro</i>	39	Hospital de San Lázaro
<i>Hosp General</i>	40	Hospital General de Moriscos o de la Resurrección
Hermitas		
<i>Herm^{ta} de San Gregor.</i> ^o	41	Iglesia de San Gregorio Bético
<i>Hermi.^{ta} de S. Sebastis</i>	42	Ermita de San Sebastián
<i>humillad^o. de S. Sebas</i>	43	Humilladero de San Sebastián
Puertas de La Ciudad		
<i>Puerta de Guadix</i>	44	Puerta de Guadix
<i>Puer^{ta}. de Faxalaua</i>	45	Puerta de Fajalauza
<i>Puerta Nueva</i>	46	Puerta Nueva o de las Pesas
<i>Puerta Monaiça</i>	47	Puerta Monaita
<i>Puerta de Eluira</i>	48	Puerta de Elvira
<i>Puerta del Boq-ueron de Darro</i>	49	Puerta del Boquerón de Darro
<i>Puerta de Biba-Almaçan</i>	50	Puerta de Bib al-Mazda
<i>Puerta de Cuchilleros</i>	51	Puerta de Cuchilleros o de las Cucharas
<i>Puer^{ta} de las Orejas</i>	52	Puerta de las Orejas o de Bibarrambla
<i>Puer^{ta} de Bibataubin</i>	53	Puerta de Bibataubin

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en la *Plataforma de Granada*.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en la *Plataforma de Granada* para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida
<i>Puer^{ta} del Rastro</i>	54	Puerta del Rastro o Real
<i>Puerta del pescado</i>	55	Puerta del Pescado
<i>Puer^{ta} de los Molinos</i>	56	Puerta de los Molinos
<i>Puer^{ta} de los Gomeles</i>	57	Puerta de las Granadas
Collegios		
<i>Collegio Real</i>	58	Colegio Real o Imperial de Santa Cruz de la Fé
<i>Colle^o de S. Cathalina</i>	59	Colegio de Santa Catalina y San Ildefonso
<i>Colle^o Ecclesiastico</i>	60	Colegio Eclesiástico o Seminario de San Cecilio
<i>Colle^o de S. Miguel</i>	61	Colegio de San Miguel
<i>Carcel de la Ciudad</i>	62	Carcel de la Ciudad
<i>Car de Chácelleria</i>	63	Real Chancillería y Cárcel Alta Sede del TSJA
<i>* Acequia Gorda</i>		Acequia Gorda
<i>* Alameda</i>		Paseo de San Sebastián
<i>* Alcaicería</i>		Alcaicería
<i>* Alhambra</i>		Alhambra
<i>* Bosque del Alhambra</i>		Bosque de la Alhambra
<i>* Cacatín</i>		Zacatín
<i>* Calle de Darro</i>		Carrera del Darro
<i>* Calle de Elvira</i>		Calle Elvira
<i>* Calle de la Carcel</i>		Calle Cárcel Baja
<i>* Calle de los mesones</i>		Calle Mesones
<i>* Calle de los Gomeles</i>		Cuesta de Gómez
<i>* Calle de los Molinos</i>		Calle Molinos
<i>* Calle de S. Hieronymo</i>		Calle San Jerónimo
<i>* Calle de S. Juan a la Victoria</i>		Calle San Juan de los Reyes
<i>* Camino de la Cartuxa</i>		Calle Real de Cartuja
<i>* Camino del Sacromonte</i>		Camino del Sacromonte
<i>* Campo del Principe</i>		Campo del Príncipe
<i>* Carrera de Darro</i>		Paseo del Padre Manjón
<i>* Carrera del Xenil</i>		Carrera del Genil
<i>* Casa Real del Alhambra</i>		Palacio de Carlos V Museo Arqueológico de la Alhambra Museo de BB.AA. de Granada
<i>* Castillo de Bibataubin</i>		Palacio de Bibataubin Sede del Consejo Consultivo de Andalucía
<i>* Castillo de Mauro y torres bérmejos</i>		Torres Bermejas
<i>* Cerca del obpo Don Gonçalo</i>		Cerca de Don Gonzalo o Muralla Nazari
<i>* Cerra de S. Elena</i>		Cerro o Castillo de Santa Elena o Silla del Moro
<i>* Daro</i>		Río Darro
<i>* El Campillo</i>		Plaza del Campillo y Plaza Mariana Pineda
<i>* Fuente Nueva</i>		Jardines del Triunfo
<i>* Ginalariph</i>		Generalife
<i>* Inquisicion</i>		Casas de la Inquisición
<i>* La Antequeruela</i>		La Antequeruela
<i>* La Cruz de las Eras</i>		Cruz de las Eras
<i>* Mazmorras</i>		Silo del convento de los Martires

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en la *Plataforma de Granada*.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en la *Plataforma de Granada* para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida
* <i>Plaça Bibarrambla</i>		Plaza de Bib-Rambla
* <i>Plaça Larga</i>		Plaza Larga
* <i>Plaça Nueva</i>		Plaza Nueva
* <i>Puente Xenil</i>		Puente del Genil
* <i>Rio Xenil</i>		Río Genil
* <i>Torre del Azeituno</i>		Torre del Aceituno o Ermita de San Miguel Alto

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en la *Plataforma de Granada*.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en la *Plataforma de Granada* para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

APÉNDICE 02

TRANSCRIPCIÓN DEL MAPA TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE GRANADA DE FRANCISCO DALMAU

MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA de Francisco Dalmau (1796)			
EXTRACTO DE TODO LO QUE CONTIENE este Mapa con las letras y cifras de sus cuadrículas para encontrar con prontitud lo que se ofrezca. Este Mapa está dividido por lo largo en diez y ocho fajas señaladas con los numeros 1234&c. y por lo ancho en doce señalada con las letras ABCD&c. de manera que las fajas de largo y ancho se encuentran en un cuadrado en cuyo queadrado, determinado por las fajas, que indican las letras y numeros del fin de cada renglon, está los que dicho renglon expresa. Todo se hallará arreglado por el orden alfabetico.			
NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
CALLES			
A			
De Abc	G.12		No localizada en el cuadrante
del Abellano	J.10	Calle Jardín Botánico	
de Abenamar	G.12	EDIFICADO	Entorno plaza Isabel la Católica
del Agua	G.6	Calle Agua de Cartuja	
del Agua	J.11	Calle Duquesa	
del Agua	D.9	Calle Agua del Albaicín	
del Aguado	F.14	Calle Aguado	
del Aguila	J.K.13	Calle Aguila	
de Aguirre	G.10	Calle Aguirre	
de S. ^o Agustin	H.11		No localizada en el cuadrante
de la Alacava	E.F.9	Cuesta de Alhacaba	
de los Alamillos	E.13	Calle Alamillos de San Cecilio	
de la Alcantarilla	G.15	Calle Maestro Alonso	
de la Alfaharería	E.F.14	Calle Jarrería	
del Algibe del campo	F.12	Cuesta de Rodrigo del Campo	
del Algibe de Trillo	E.10	Calle Aljibe de Trillo	
de la Alhondiga de trigo	J.11.12	Calle Alhóndiga	
de Almanzora	E.12	Calle Almanzora Alta	
del Almacen	D.11	EDIFICADO	Entorno iglesia de San Juan de los Reyes
de Almez	D.10	Placeta del Almez	
de los Almirantes	E.10	Calle del Almirante	
de los Almireros	G.11	Calle de Almireros	
de Alverzana	C.7	Callejón de la Alberzana	
S. ^{ta} Ana	F.11.12	Calle Santa Ana	
Ancha de las Angustias	G.15	Calle Ancha de la Virgen	
Ancha de la Victoria	C.11	Cuesta de la Victoria	
del Angel	D.9	Plaza Fátima + Calle Dos de Mayo	
del Angel	G.11	EDIFICADO	Entorno calle Valentín Barrecheguren
del Angel	J.k.13	Calle Ángel	
de Angulo	J.11	Calle Angulo	
de la Antequeruela	D.14	Calle Antequeruela Baja	
de S. Anton	J.13	Calle San Antón	
de los Arandas	H.9	Calle Aranda	
del Arco de las Monjas	F.9	Callejón de las Monjas + Ladrón del Agua	
de la Argolla	G.12	EDIFICADO	Embovedado del Darro
de Arjona	J.12	Calle Sierpe Baja	
de la Armona	H.8	Calle Almona de San Juan de Dios	
de la Arm. ^a del Boq. ^{on}	H.9	Plaza del Boquerón	Entorno plaza del Boquerón
de la Armona Vieja	K.10	Calle Almona Vieja	
de la Armona	H.13	EDIFICADO	Entorno calle de la Almona
de Arriola	H.9	Calle Arriola	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
de la Atarazana	H.8	Calle Atarazana del Santísimo	
de la Atarazana	F.9	Calle Zenete	
del Atante	F.14	Calle Comendadoras de Santiago	
del Ayre	H.12		No localizada en el cuadrante
del Ayre	F.11	Calle Aire	
del Ayre alta	E.13	Calle Aire Alta	
de la Azacaya	G.9	Calle de Azacayas	
de la Azacayuela	E.10	Calle Azacayuela de San Pedro	
de los Azeituneros	F.11	Cuesta Aceituneros	
B			
Angosta de la Botica	G.11	EDIFICADO	Entorno placeta Villamena
de las Bacas	C.10	Callejón de las Vacas	
del Bañuelo	E.11	Calle Bañuelo	
de S. Bartolome	D.E.8.9	Callejón de San Bartolomé	
Baja	F.7.8	Calle Baja de San Ildefonso	
de la Bentanilla	H.8	Calle Ventanilla	
de Belen	E.15	Calle Cuartelillo	
del Beso	F.13	Calle del Beso	
de Berracal	F.12	Cuesta Berrocal	
del Bidrio	D.11	Calle Horno del Vidrio	
del Bidrio	J.6	EDIFICADO	Entorno barrio de San Lázaro
del Blanqueo viejo	D.C.8	Calle Blanqueo Viejo	
del Blanqueo	E.14	Blanqueo Viejo de San Cecilio	
de Boca negra	F.10	Calle de Bocanegra	
del Bosillo de S. ^{ta} Paula	H.10	Calle Bolsillo de Santa Paula	
de Bodegonas	G.11		No localizada en el cuadrante
de Brabo	F.10	Calle Bravo	
de Boteros	H.12	Calle Boteros	
de Buena ventura	C.9	Calle de San Buenaventura	
del Buen Rostro	G.11	Calle Buen Rostro	
del Buen Suceso	J.K.12	Calle Buensuceso	
C			
de las Caballerizas	J.10	Calle Caballerizas	
del Caedero del Agua	D.16	Cuesta del Caldero	
de las Calceteras	H.12	EDIFICADO	Entorno plaza Bib-Rambla
de la Calderería Vieja	G.11	Calle Calderería Vieja	
de la Calderería Nueva	G.11	Calle Calderería Nueva	
de los Caldereros	H.12	Calle Caldereros	
del Camarin	F.14	Calle Cobertizo de Santo Domingo	
de las Camiseras	H.12	Calle Salamanca	
de las Campanas	F.14.13	Calle Paco Seco de Lucena	
de Campiña	G.13		No localizada en el cuadrante
de Canales	K.10	Calle Rector García Duarte	
de Candiota	H.10	Calle Candiota	
del Capellan	E.10	Calle Capellanes	
de Capuchinas	H.11	Calle Capuchinas	
de Capuchinos	H.6.7	Calle Ancha de Capuchinos	
de la Carcel Alta	F.11	Calle Cárcel Alta	
de la Carcel Baja	G.H.11	Calle Cárcel Baja	
del Carmen	H.12.13	Calle Monjas del Carmen	
del Carmen del Frances	E.13.14	EDIFICADO	Entorno calle Parra de San Cecilio
de los Carmenes	D.16	Calle Barranco del Abogado	
del Candil	C.11	Calle Candil	
del Carnero	E.11	Calle El Carnero	
de la Carpintería	H.13	Calle Montería	
Carrera de Darro	D.E.F.11	Carrera del Darro	
Carrera de Genil	H.13.14.15	Carrera del Genil	
del Carro	E.11	Calle Carro	
de Cartuja	E.F.3.4.5	Paseo de La Cartuja	
de la Casa de la moneda	E.11	Calle Concepción de Zafra	
de la Casa del Paso	G.10	Callejón Cobertizo de Gadeo	
de Castañeda	G.13		No localizada en el cuadrante

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
de Castellanos	C.D.8	Calle Blanqueo Nuevo	
de Castillejo	H.11	Calle Castillejos	
de Castillo	C.10		No localizada en el cuadrante
de S. ^{ta} Catalina	F.13	Callejón de Santa Catalina	
de Cazorla	F.6	Calle Alta de Cartuja	
de Cenacheras	J.7	Calle Acera de Canasteros	
del Cercado	A.C.6.7	EDIFICADO	Entorno puerta de Fajalauza
de Cervantes	G.H.13	EDIFICADO	Entorno plaza del Campillo
de la Cerrajería	H.12	Calle Cerrajeros	
de la Charca	D.9.10	Calle Homo de San Agustín	
del Christo de las Azucenas	E.9	Calle Pilar Seco	
S. ⁿ Christoval	F.8	Cuesta de San Cristóbal	
del Ciego	J.K.5.6	EDIFICADO	Entorno calle Doctor Guirao Gea
del Cipres	D.9	Calle Málaga	
de los Cipreses	J.11		No localizada en el cuadrante
del Cobertizo	F.15	Callejón del Señor	
del Cobertizo	G.8	Cuesta de Abarqueros	
del Cobertizo	E.8	EDIFICADO	Entorno placeta de San Cristóbal
de la Cochera del Campo	E.13	Calle Cocheras de San Cecilio	
de la Colcha	G.12	EDIFICADO	Entorno plaza Isabel la Católica
de los Colegios	H.11	Calle Pie de la Torre	
del Colegio Eclesiástico	G.11	Pasaje Diego de Siloé	
del Colegio Viejo	H.10.11	Calle Cobertizo de Zárate	
de la Concepcion	G.14.15	Calle Concepción	
del Conde	E.14	Calle Conde de San Cecilio	
de los Corazones	H.9	Calle Corazones	
de Cordilleros	G.14	Plaza de Carlos Cano	
del Corral del Celdran	G.9	Calle de Cedrán	
del Corral de Polo	G.9		No localizada en el cuadrante
del Correo Viejo	G.11	Calle Correo Viejo	
del Cortijuelo	F.G.7	Cuesta de Caracas	
de la Cruz	J.K.13	Calle Cruz	
de Cruellas	G.14	Calle Cruellas	
de la Cruz de Arquero	F.8	Calle Cruz de Arqueros	No localizada en el cuadrante
de la Cuchillería	H.12	Calle Zapateros	
de Cuchilleros	F.12	Calle Cuchilleros + Plaza Cuchilleros	
de Cuenca	J.10	Calle Cuenca	
de la Cuesta	D.10	Cuesta de las Tomasas	
D			
de Damasqueros	F.13	Calle Damasqueros	
del Darrillo Sucio	J.12	Calle Darrillo de la Magdalena	
del Darro	J.10	Calle Alonso Cano	
del Darro	G.14	Calle Enriqueta Lozano	
del Darro	H.8	Calle Nueva del Santísimo	
de la Degollada	G.10	EDIFICADO	Entorno iglesia del Sagrado Corazón de Jesús
de S. ⁿ Diego	J.15	Calle San Diego	
del Doctor Morata	H.13	Calle Rector Morata	
de S. ^{ta} Domingo	G.13	Calle Ancha de Santo Domingo	
del Duende	H.J.15	Calle Duende	
de la Duquesa	J.10	Calle Duquesa	
E			
de Ebeteta	G.10	Cuesta de Beteta	
del Ecce.homo	E.13.14	Calle Ecce Homo	
de Elbira	G.9.11	Calle Elvira	
de la Encrucijada	H.12		No localizada en el cuadrante
de la Engañosa	G.13		No localizada en el cuadrante
de S. ^{ta} Escolástica	F.13	Calle Pavaneras	
del Escudo del Carmen	G.13	Calle Escudo del Carmen	
de la Escuela	J.10	Calle Escuelas	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>de la Escuela</i>	<i>E.14</i>		No localizada en el cuadrante
<i>de la Escuela</i>	<i>H.8.9</i>	Calle Cardenal Mendoza	
<i>de la Esc. ° del Realejo</i>	<i>F.13</i>	Calle Honda del Realejo	
<i>de Escutia</i>	<i>E.14</i>	Calle Escutia	
<i>de la Esparteria</i>	<i>H.11</i>	Calle Sillería	
<i>del Estadero</i>	<i>J.14</i>	Calle Frailes	
<i>de las Estrellas</i>	<i>D.8</i>	Calle Estrellas	
<i>del Estrivo</i>	<i>J.12</i>	Calle Estrivo	
F			
<i>de la Fabrica Vieja</i>	<i>J.11</i>	Calle Fábrica Vieja	
<i>de las Faltriq. de S. Gregorio</i>	<i>D.8</i>		No localizada en el cuadrante
<i>de las Faltriqueras de S. Mat. °</i>	<i>G.14</i>	Calle San Antonio	
<i>de los Frayles</i>	<i>J.13</i>	Calle Frailes	
G			
<i>de S. Gabriel</i>	<i>G.13</i>	Calle Coches de San Matias	
<i>del Gallo</i>	<i>F.9</i>	Callejón del Gallo	
<i>de Gandulfo</i>	<i>G.12</i>	EDIFICADO	Entorno calle Zacatín
<i>de Garriga</i>	<i>J.5.6</i>	EDIFICADO	Entorno barrio de San Lázaro
<i>del Gato</i>	<i>F.11</i>	Callejón del Gato	
<i>de S. Geronimo</i>	<i>H.J.8.11</i>	Calle Rector López Argüeta	
<i>de los Girones</i>	<i>G.13</i>	Plaza los Girones	
<i>de los Gitanos</i>	<i>G.13</i>		No localizada en el cuadrante
<i>de la Gloria</i>	<i>D.11</i>	Calle Gloria	
<i>de los Gomeles</i>	<i>E.F.12</i>	Cuesta de Gómezez	
<i>de las Gongoras</i>	<i>G.9</i>	EDIFICADO	Entorno calle Cedrán
<i>de Gonzalez</i>	<i>K.M.6.7</i>	EDIFICADO	Entorno estación de ferrocarril
<i>de Gracia</i>	<i>J.K.12</i>	Calle Gracia	
<i>de Gracia</i>	<i>K.13</i>	Calle Solarillo de Gracia	
<i>de Grafales</i>	<i>C.11</i>	Calle Grajales	
<i>del Granadillo</i>	<i>E.10</i>	Cuesta Granados	
<i>del Granado</i>	<i>E.10</i>	Cuesta Granados	
<i>de S. Gregorio</i>	<i>C.8</i>	Calle de San Gregorio Alto	
<i>de Guadalajara</i>	<i>J.11</i>	Calle Guadalajara	
<i>de Gumiel</i>	<i>E.10</i>	Calle Gumiel de San José	
H			
<i>Hacera de Darro</i>	<i>H.13.15</i>	Acera del Darro	
<i>de las Hileras</i>	<i>J.12</i>	Calle Hileras	
<i>Honda</i>	<i>F.13</i>	Calle Honda del Realejo	
<i>Honda de S. Andres</i>	<i>G.9</i>	Calle Honda de San Andrés	
<i>de Horca Vieja</i>	<i>G.13</i>	Calle Álvarez de Castro	
<i>del Hornillo</i>	<i>G.6</i>	Calle Hornillo de Cartuja	
<i>del Horno</i>	<i>G.13</i>	Calle Horno de San Matias	
<i>del Horno</i>	<i>G.11</i>	Calle Horno de Haza	Localizada en el cuadrante J.10
<i>del Horno Colorado</i>	<i>D.9</i>	Confluencia de las calles Larga de San Cristóbal, Ceniceros y Plaza de la Almona	
<i>del Horno de la Fuente</i>	<i>H.9</i>	Calle Darro del Boquerón	
<i>del Horno de S. Geron. °</i>	<i>J.9.10</i>	Calle Gran Capitán	
<i>Horno del Hoyo</i>	<i>D.9</i>	Calle Horno del Hoyo	
<i>del Horno de marina</i>	<i>H.11</i>	Calle Horno de Marina	
<i>del Horno del moral</i>	<i>J.10.11</i>	Calle Horno del Moral	Localizada en el cuadrante D.9
<i>del Hospit. °° del Corp. Cristi</i>	<i>G.11</i>	Calle Hospital de Corpus Christi	
<i>de la Huerta del berd. °</i>	<i>K.L.9.10</i>	Calle Melchor Almagro	
<i>de Huerte</i>	<i>E.14</i>	Calle Huete	
<i>del Huerto</i>	<i>F.11</i>	Calle del Huerto	
I			
<i>de la Iglesia</i>	<i>F.G.8</i>	Calle Sacristía de San Ildefonso	
<i>de la Imprenta Vieja</i>	<i>G.12</i>	Calle Joaquín Costa	
<i>de S. ° Ines</i>	<i>E.11</i>	Cuesta de Santa Inés	
<i>de la Inquisicion</i>	<i>G.10</i>	Calle Marqués de Falces	
<i>de S. ° Isabel la real</i>	<i>F.9</i>	Calle Santa Isabel la Real	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>S. Isidro</i>	<i>H.13</i>		No localizada en el cuadrante
J			
<i>de S. Jacinto</i>	<i>G.14.15</i>	Calle San Jacinto	
<i>de los Jardines</i>	<i>K.12</i>	Calle Jardines	
<i>del Jazmin</i>	<i>D.11</i>	Calle Jazmín de San Pedro	
<i>del Jazmín</i>	<i>G.13</i>	Calle Jazmín de San Matías	
<i>de Jesus Maria</i>	<i>G.13</i>	Calle Jesús y María	
<i>de S. Josef</i>	<i>F.10</i>	Calle San José Alta	
<i>de S. Josef</i>	<i>J.14</i>	Calle San José Baja	
<i>de S. Juan de Dios</i>	<i>H.J.8.9</i>	Calle San Juan de Dios	
<i>de S. Juan de Letran</i>	<i>J.K.5</i>	Calle San Juan de Letrán + Plaza San Juan de Letrán	
<i>de S. Juan de los Reyes</i>	<i>C.F.11</i>	Calle San Juan de los Reyes	
L			
<i>del Labadero</i>	<i>K.10.11</i>	Calle Lavadero de las Tablas	
<i>del Lab.^{ro} de S. Agustín</i>	<i>H.10.11</i>	Plaza de San Agustín	Entorno plaza de San Agustín
<i>del Lab.^{ro} de la Cruz</i>	<i>H.9</i>	Calle Lavadero de la Cruz	
<i>del Lab.^{ro} de S.^{ta} Ines</i>	<i>E.11</i>	Cuesta de Santa Inés	
<i>del Lab.^{ro} del Mendez</i>	<i>E.9</i>	Calle Lavadero de Méndez	
<i>del Lab.^{ro} de Zafra</i>	<i>H.9</i>	Calle Laurel Alta	
<i>Ladron del Agua</i>	<i>F.9</i>	Callejón del Agua	
<i>del Laurel</i>	<i>G.13</i>	Calle Laurel de San Matías	
<i>del Laurel</i>	<i>J.11</i>	Calle Laurel de las Tablas	
<i>del Laurel Alto</i>	<i>H.9</i>	Calle Laurel Alta	
<i>del Ladron del agua</i>	<i>F.9</i>	EDIFICADO	Entorno monasterio de Santa Isabel La Real
<i>de Lebrija</i>	<i>E.F.5</i>	Callejón de Aynadamar	
<i>de los Lecheros</i>	<i>G.10</i>	Calle Alvaro de Bazán	
<i>de los Libreros</i>	<i>H.12</i>	Calle Libreros	
<i>de los Lineros</i>	<i>H.12</i>	Calle Arco de las Cucharas	
<i>de Liñan</i>	<i>F.8</i>	EDIFICADO	Entorno placeta Liñán
<i>de Loarte</i>	<i>G.9</i>	Calle de Loarte	
<i>de Lucena</i>	<i>H.11</i>	Calle Lucena	
<i>de S. Luis</i>	<i>C.8.9</i>	Calle San Luis + Callejón de San Luis Alto	
M			
<i>de Mañas</i>	<i>F.13</i>	Placeta del Hospicio Viejo	
<i>de la Mano de yerro</i>	<i>H.9</i>	Calle Mano de Hierro	
<i>del Mataderillo</i>	<i>E.8</i>	Callejón del Mataderillo	
<i>de Marañas</i>	<i>G.12</i>	Calle Lavadero de la Manchega	
<i>de Maria la Miel</i>	<i>F.9</i>	Cuesta de María la Miel	
<i>de Mariparda</i>	<i>H.12</i>		No localizada en el cuadrante
<i>de S. Martin</i>	<i>C.9</i>	Calle San Martin	
<i>del Matadero</i>	<i>J.13</i>	Calle Alhóndiga	
<i>de Matamoros</i>	<i>D.14</i>	EDIFICADO	Entorno hotel Alhambra Palace
<i>de S. Mathias</i>	<i>G.12.13</i>	Calle San Matías	
<i>del Mauron</i>	<i>F.12</i>	Cuesta Pañera + Calle Paredón Jesus de las Penas	
<i>de Mesones</i>	<i>J.11.12</i>	Calle Mesones	
<i>de Mesa redonda</i>	<i>G.11</i>	Calle Oficios	
<i>de la Miga</i>	<i>F.12</i>	Placeta de la Miga	
<i>de S. Miguel</i>	<i>J.14</i>	Calle Afán de Ribera	
<i>de las Minas</i>	<i>J.5.6</i>	EDIFICADO	Entorno barrio de San Lázaro
<i>de la Misericordia</i>	<i>J.10</i>	Calle Misericordia	
<i>de Molino de S.^{ra} Ana</i>	<i>E.11</i>		No localizada en el cuadrante
<i>del Molino de la cort.^{ta}</i>	<i>G.9</i>	Calle Molino de la Corteza de San Andrés	Localizada en el cuadrante G.9
<i>de los Molinos</i>	<i>J.5.6</i>	Calle Molinos	
<i>de las Monjas del Carm.</i>	<i>G.12</i>	Calle Monjas del Carmen	
<i>de las Monjas de la Conc.^{ta}</i>	<i>E.11</i>	Calle Portería de la Concepción	
<i>del Monte de la Piedad</i>	<i>D.11</i>	Calle Monte de Piedad	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>del Montelvan</i>	<i>K.11</i>	Calle Montalbán	
<i>de Montereros</i>	<i>H.12</i>	Calle Montereros	
<i>del Moral</i>	<i>F.13</i>	Calle Moral Alta	
<i>del Moral</i>	<i>J.K.12.13</i>	Calle Moral de la Magdalena	
<i>de los Morales</i>	<i>C.9</i>	Calle Aljibe de la Vieja	
<i>de Moras</i>	<i>H.13</i>	Calle Moras	
N			
<i>de los Naranjos</i>	<i>G.9</i>	Calle Almona del Boquerón + Calle de San Andrés	
<i>de Navas</i>	<i>G.H.13</i>	Calle Navas	
<i>de Nebote</i>	<i>K.11</i>	Calle Obispo Hurtado	
<i>de Negrete</i>	<i>G.H.9</i>		No localizada en el cuadrante
<i>de los Negros</i>	<i>F.G.10</i>	EDIFICADO	Entorno calle Quirós
<i>de S. Nicolas</i>	<i>D.9</i>	Callejón de San Cecilio	
<i>de Nicosá</i>	<i>G.15</i>	Calle Nicuesa	
<i>de los Niños luchando</i>	<i>H.10</i>	Calle Niños Luchando	
<i>de los Niños del Rollo</i>	<i>E.13</i>	Callejón Niño del Royo + Calle Torres Bermejas	
<i>Nueva</i>	<i>H.13</i>	Calle Nueva de la Virgen	Localizada en el cuadrante H.15.
<i>Nueva de S. Anton</i>	<i>J.K.14</i>	Calle Nueva de San Antón	
<i>Nueva del Solanillo</i>	<i>K.14</i>	Calle Tejero	
O			
<i>del Ochavo</i>	<i>H.10</i>	EDIFICADO	Entorno placeta de Santa Paula
<i>de los Oydores</i>	<i>F.10</i>	Calle Oidores	
<i>de S. Onofre</i>	<i>F.12</i>	EDIFICADO	Entorno cuesta de Gomérez
P			
<i>del Pagizo</i>	<i>H.13</i>	Calle Piedra Santa	
<i>de Palacios</i>	<i>D.9</i>	Calle Palacios	
<i>del Pan</i>	<i>F.G.11</i>	Calle Pan	
<i>de Panaderas</i>	<i>E.F.14</i>	Cuesta Vergeles	
<i>de Panaderos</i>	<i>D.9</i>	Calle Panaderos	
<i>de Panaderos</i>	<i>J.6</i>	EDIFICADO	Entorno barrio de San lázaro
<i>de Pardo</i>	<i>D.9</i>	Calle Pardo	
<i>del Paredon</i>	<i>F.12</i>	EDIFICADO	Entorno placeta del Berrocal
<i>de la Parra</i>	<i>C.8</i>	Calle Yuca	
<i>de la Parra</i>	<i>J.6</i>	EDIFICADO	Entorno barrio de San lázaro
<i>de la Parra</i>	<i>G.6</i>	Calle Parra Alta de Cartuja	
<i>de Parraga</i>	<i>J.12.13</i>	Calle Parraga	
<i>de S.^{ta} Paula</i>	<i>H.10</i>	Calle Santa Paula	
<i>de Paxez</i>	<i>D.8</i>	EDIFICADO	Entorno placeta de San Bartolomé
<i>de S. Pedro mártir</i>	<i>G.H.14.15</i>	Calle San Pedro Martir	
<i>de Pegarrecio</i>	<i>J.13</i>	Calle Pegarrecio	
<i>de la Penitencia</i>	<i>G.10</i>	Calle Penitencia	
<i>de Peña partida</i>	<i>E.13</i>	Cuesta del Realejo	
<i>de Peregrinos</i>	<i>G.11</i>	Calle Hospital de Corpus Christi	
<i>del Perro</i>	<i>K.11.12</i>	Calle Verónica de la Magdalena	Extremo calle Verónica de la Magdalena
<i>del Picon</i>	<i>K.10.11</i>	Carril del Picón	
<i>de la Piedad</i>	<i>J.11</i>	Calle Conde de las Infantas	
<i>del Pino</i>	<i>H.14</i>	Calle Pino	
<i>de la Plateria</i>	<i>H.12</i>	EDIFICADO	Entorno calle Zacatín
<i>del Plegadero alto</i>	<i>E.13.14</i>	Calle Plegadero Alto	
<i>del Plegadero bajo</i>	<i>E.13.14</i>	Calle Plegadero Bajo	
<i>de Poco trigo</i>	<i>F.5</i>	Calle Nuria	
<i>de la Port.^a de S.^{ta} Domingo</i>	<i>F.13</i>	Calle Portería de Santo Domingo	Localizada en los cuadrantes F.G.13.14
<i>de la Posada de las Anim.</i>	<i>F.12</i>	Calle Ánimas	
<i>del Postigo de S. Agustín</i>	<i>H.10</i>	Calle Postigo de San Agustín	
<i>del Postigo de la Inquis.ⁿ</i>	<i>G.10</i>	EDIFICADO	Entorno convento de Santa Paula
<i>del Postigo del Salvador</i>	<i>D.9</i>	EDIFICADO	Entorno iglesia del Salvador
<i>de Potra</i>	<i>H.13</i>	Calle Zaragoza	
<i>del Pozo de Santiago</i>	<i>G.10</i>	EDIFICADO	Entorno calle de Azacayas

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Principal</i>	D.8	Calle Principal de San Bartolomé	
<i>de Provincia</i>	H.12	Calle Provincias	
<i>de la Privada</i>	F.10	Calle Clavel de San José	
<i>de Puentezuelas</i>	J.K.11.13	Calle Puentezuelas	
<i>de P.^o de Castañeda</i>	H.14	Calle Puente de Castañeda	
<i>de la Puerta de los Carros</i>	H.13		No localizada en el cuadrante
<i>de la Puerta del Pescado</i>	F.13		No localizada en el cuadrante
<i>de Puntales</i>	D.10	EDIFICADO	Entorno placeta del Abad
Q			
<i>del Quadro de S. Anton</i>	H.13		No localizada en el cuadrante
<i>de las Cuatro Esquinas</i>	E.14	Calle Mondújar	
<i>de Quixada</i>	F.10	Calle Quijada	
R			
<i>de S. Rafael</i>	G.13	Calle San Rafael	
<i>de Ramirez</i>	F.12	Placeta de Ramirez	
<i>Real</i>	F.5.6	Calle Real de Cartuja	
<i>Real de Antequeruela</i>	D.14	EDIFICADO	Entorno hotel Alhambra Palace
<i>Recogidas</i>	F.k.13	Calle Recogidas	
<i>de la Reja</i>	E.14.15	Calle Rejas de San Cecilio	
<i>de las Rejas</i>	H.15.16	Calle Rejas de la Virgen	
<i>de la Rivera</i>	C.17.18	Paseo de las Palmas	
<i>del Risco</i>	G.13.14	Calle Risco de San Matías	
<i>Rosario</i>	G.13.14	Calle del Rosario	
<i>Rosaño</i>	G.11	EDIFICADO	Entorno Catedral
S			
<i>de la Sabanilla</i>	H.12		No localizada en el cuadrante
<i>de Safaraya</i>	J.10	Calle Misericordia	
<i>del Salvador</i>	F.15	Calle Salvador	
<i>de Sanchez</i>	F.10	Placeta de Sánchez	
<i>de Santiago</i>	F.14	Calle Santiago	
<i>del Santísimo</i>	D.11	Calle Santísimo	
<i>de Sancti Spiritus</i>	G.12	Calle Sancti Spiritus	
<i>de los Santos</i>	H.9	Calle los Santos	
<i>de Saravia</i>	G.H.13	Calle Sarabia	
<i>del Sastre</i>	H.12		No localizada en el cuadrante
<i>del Sauco</i>	F.8.9	Calle Zenete	
<i>de S.^o Sebastian</i>	H.12	Calle San Sebastián	
<i>del Sementerio</i>	G.13	Sacristía de San Ildefonso	
<i>de Serrano</i>	G.9	Calle de Serrano	
<i>de la Sierpe</i>	G.12	Plaza Isabel La Católica	
<i>de la Sierra</i>	D.11	Calle Sierra de San Pedro	
<i>de la Sillería</i>	G.11.12	Calle Sillería	
<i>de los Solares de S.^o Agust.</i>	D.10	Calle Carello San Agustín	
<i>Sucio</i>	E.14	EDIFICADO	Entorno Hospital Militar o Palacio del Almirante Aragón E.T.S. Arquitectura de la UGR
<i>Sucia</i>	F.8.9	Calle Nevot	
<i>del Suspiro</i>	H.13	Calle Suspiro	
T			
<i>de la Tahona</i>	H.16	Calle Manuel del Paso	
<i>de la Tarazana</i>	E.10	Calle Zenete	
<i>de las Tendillas</i>	H.10	Calle Marqués de Falces	
<i>de S.^o Teresa</i>	J.K.11	Calle Santa Teresa	
<i>de la Tinaja</i>	F.7		No localizada en el cuadrante
<i>de la Tinajilla</i>	G.9	Calle Tinajilla	
<i>de los Tintes</i>	G.12	Calle Reyes Católicos	
<i>de Tintín</i>	J.K.12	Calle Paz	
<i>de la Tiña</i>	F.10	Calle de la Tiña	
<i>de Tobar</i>	G.12	EDIFICADO	Entorno placeta Tovar
<i>de los Tomadores del Agua</i>	H.16	Calle Refñidero	
<i>del Toril</i>	G.H.14.15	Calle Mirasol	
<i>del Torillo</i>	G.13	Calle Torillo de San Matías	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>del Trabuco</i>	H.10	Calle Trabuco	
<i>de Triana</i>	J.10	Calle Conde de Tendillas	
<i>de Triana baja</i>	H.J.8	Calle Ventanilla	
<i>de las Truxillas</i>	J.13.14	Calle Padre Alcover	
<i>de los Tundidores</i>	H.12	Calle Tundidores	
V			
<i>de Varela</i>	G.13.14	Calle Varela	
<i>del Verdugo</i>	J.11	Calle Trinidad	
<i>de los Vergeles</i>	E.13	Cuesta de los Vergeles	
<i>de la Veronica</i>	H.15	Calle Verónica de la Virgen	
<i>de la Veronica</i>	E.13		No localizada en el cuadrante
<i>de la Veronica</i>	K.12.13	Calle Verónica de la Magdalena	
<i>S. ⁿ Vicente</i>	J.K.14.15	Calle San Vicente Ferrer + Calle Marqués de los Vélez	
<i>del Vidrio</i>	J.6	EDIFICADO	Entorno urbanización Triunfo Jardín
<i>de la Virgen</i>	G.12		No localizada en el cuadrante
<i>de las Vistill. de los Ang. ^s</i>	D.16	Calle Vistillas de los Ángeles	
<i>de las Vistill. de las escav. ^s</i>	E.9	EDIFICADO	Entorno calle Aljibe de la Gitana
<i>de las Vistillas de S. Nic. ^s</i>	F.9	Calle San Nicolás	
Y			
<i>de la Yedra</i>	D.8		No localizada en el cuadrante
<i>de Yeseros</i>	F.6	Calle de los Yeseros	
Z			
<i>del Zacatin</i>	G.H.12	Calle Zacatin	
<i>del Zaegin</i>	G.12		No localizada en el cuadrante
<i>de Zafra</i>	D.11	Calle Zafra	
<i>de Zafaraya</i>	J.10	Calle Misericordia	
<i>de Zaragoza</i>	G.10	Calle Zaragoza	
<i>de Zenete</i>	G.9.10	Calle Zenete	
CUESTAS			
<i>del Aljibe grande</i>	D.10	Placeta del Comino	
<i>de las Arremang. ^s</i>	F.11	Cuesta de las Arremangadas	
<i>de las Cabras</i>	D.10	EDIFICADO	Entorno plaza mirador de San Nicolás
<i>de Sa. ^{ta} Catalina</i>	E.13	Cuesta del Realejo	
<i>del Chapiz</i>	C.11	Cuesta del Chapiz	
<i>de S. ⁿ Gregorio</i>	F.11	Cuesta de San Gregorio	
<i>del Granadillo</i>	E.11		No localizada en el cuadrante
<i>de Infantes</i>	F.12	Cuesta de los Infantes	
<i>del Molinillo</i>	E.11	Calle Azacayuela de San Pedro	
<i>del Muerto</i>	F.11		No localizada en el cuadrante
<i>del Perro</i>	F.11	Cuesta del Perro Alta	
<i>del Perro</i>	E.13		No localizada en el cuadrante
<i>de Quiros</i>	G.10	Calle Cruz de Quirós	
<i>de Trillo</i>	D.10	Cuesta de las Tomasas	
Plazas y plazuelas			
A			
<i>del Abad</i>	C.10	Placeta del Abad	
<i>del Agua</i>	G.14	Plaza de los Campos	
<i>de S. ⁿ Agustin</i>	H.11	Carril de las Tomasas	
<i>de los Alamos de D. Rodr. ^o</i>	F.8.9	EDIFICADO	Entorno plaza de Yesqueros
<i>de Albayda</i>	C.10	Placeta Albaida	
<i>del Aljibe</i>	F.8		No localizada en el cuadrante
<i>del Alg. ^o de la Gitana</i>	E.9	Calle Aljibe de la Gitana	
<i>del Aljibe de Polo</i>	D.9	Plaza Aljibe de Trillo	
<i>de S. ⁿ Andres</i>	H.13	EDIFICADO	Entorno plaza del Campillo
<i>de la Antequeruela</i>	D.14	Calle Antequeruela Baja	Localizada en el cuadrante C.14
<i>de S. ⁿ Anton</i>	J.13	Calle Recogidas	
B			
<i>de S. ⁿ Bartolome</i>	E.8	Placeta de San Bartolomé	
<i>de Bibarrambla</i>	H.12	Plaza Bib-Rambla	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>del Boqueron</i>	H.9	Plaza del Boquerón	
<i>de Brujones</i>	E.8	EDIFICADO	Entorno plaza mirador de San Cristóbal
C			
<i>del Caedero del Agua</i>	D.16	Cuesta del Caldero	
<i>del Campillo</i>	G.H.14	Plaza del Campillo + Plaza de Mariana Pineda	
<i>del Campomanes</i>	B.11	Camino del Sacromonte	
<i>del Campo del Príncipe</i>	E.14	Plaza Campo del Príncipe	
<i>de los Carabajales</i>	E.11	Placeta de los Carvajales	
<i>de la Casa Blanca</i>	F.9		No localizada en el cuadrante
<i>del Cementerio</i>	D.10		No localizada en el cuadrante
<i>del Chapiz</i>	C.10	Cuesta de San Agustín	
<i>de S.^o Christoval</i>	E.8	Placeta de San Cristóbal	
<i>del Chupillo</i>	E.8	EDIFICADO	Entorno iglesia de San Cristóbal
<i>del Cobertizo</i>	C.9	EDIFICADO	Entorno plaza Tres Estrellas
<i>de Conde</i>	C.8	Placeta del Conde	
<i>de la Cruz</i>	G.6	Placeta de la Cruz	
<i>de la Cruz de Arqueros</i>	E.8	Calle Cruz de Arqueros	
<i>de la Cruz Blanca</i>	E.10		No localizada en el cuadrante
<i>de la Cruz de Quiros</i>	G.10	Calle Cruz de Quiros	
<i>de la Cruz Verde</i>	E.F.10	Cuesta de San Gregorio	
D			
<i>de las Descalzas R.^s</i>	G.12	Placeta de las Descalzas + Plaza Poeta Luis Rosales	
E			
<i>de Echeverría</i>	E.10	Callejón de Echevarría	
<i>de la Encruzjada</i>	C.11	Calle Grajales	
<i>de las Escobas</i>	H.13	EDIFICADO	Entorno Puerta Real
<i>de la Escuela</i>	D.10.11	Placeta de las Escuelas	
<i>de las Escuelas</i>	H.10	Plaza de la Universidad	
<i>de las Estrellas</i>	D.8	Plaza Tres Estrellas	
F			
<i>de Faxalauza</i>	C.7	Calle Puerta de Fajalauza	
<i>del Frances</i>	H.11	Plaza de la Romanilla	
G			
<i>de Gracia</i>	K.L.13	Plaza de Gracia	
H			
<i>de las Heras de Christo</i>	G.H.4.3	EDIFICADO	Entorno Facultad de Medicina de la UGR Localizada en el cuadrante G.H.4.5
<i>del Hospicio</i>	F.13	Placeta del Hospicio Viejo	
I			
<i>de S.^{ta} Isabel</i>	C.9	EDIFICADO	Entorno mirador Cruz de la Rauda
J			
<i>de Jodar</i>	H.13	Calle Gozo	
<i>de S.^o Joseph</i>	F.10	Placeta de San José	
L			
<i>Larga</i>	D.9	Plaza Larga	
<i>del Lavadero</i>	G.15	Placeta del Lavadero	
<i>del Lino</i>	J.12	Plaza del Lino	
<i>de Liñan</i>	F.8	Placeta Liñan	
M			
<i>de la R.^{ta} Maestranza</i>	H.7	Avenida de La Constitución	
<i>del Marques</i>	F.10	Placeta del Alamo del Marqués	
<i>de Martos</i>	E.13	Calle Huerto de San Cecilio	
<i>de Masa</i>	H.11	Plaza de la Romanilla	
<i>del Mentidero</i>	C.9	Placeta del Mentidero	
<i>de los Mercaderes</i>	G.8	Plaza de la Merced	
<i>de las Monjas tom.^s</i>	D.10	Callejón de las Tomasas	
<i>del Molinillo</i>	No legible	Placeta del Molinillo	Localizada en el cuadrante E.11

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
del Muladar de D. ^o Sanc	E.10	Calle Muladar de Doña Sancha	
de los Muñozes	D.8	Calle Pagés	
N			
de Nebote	E.10	Plaza Nevot	
de Negrete	G.9	Placeta del Azúcar	
de San Nicolas	D.10	Plaza Mirador de San Nicolás + Plaza Cementerio de San Nicolás	
Nueva	F.11.12	Plaza Nueva	
P			
de la Parra	H.13		No localizada en el cuadrante
Pescadería	H.11.12	Plaza Pescadería	
Picon	K.10	Plaza Gran Capitán	
del Picon	J.10	Calle Gran Capitán	
de Piedra Santa	G.13	Plaza Piedra Santa	
de Porras	F.11	Placeta de Porras	
de Port. ^o de S. ^{to} Dom. ^o	G.14		No localizada en el cuadrante
Postigo del Solarillo	K.14	EDIFICADO	Entorno palacio de los Patos
R			
de Rabo de Albayde	C.10	Placeta Albaida	
del Realejo	F.14	Plaza del Realejo	
del Romance	H.16	EDIFICADO	Entornol callejón de Arenas
de los Rosales	F.7		No localizada en el cuadrante
S			
del Salvador	C.9	Plaza del Salvador	
de Santiago	G.10	Calle Marqués de Falces	
de Santillana	G.9	Plaza de Santillana	
del Sauco	D.11	Placeta de Toqueros	Localizada en el cuadrante D.10
de la Solanilla	E.8	EDIFICADO	Entorno iglesia de San Cristóbal
T			
de la Tinajilla	G.H.8.9	EDIFICADO	Entorno calle Tinajilla
de los Tiros	F.13	Plaza del Padre Suárez	
de Tobar	G.12	Placeta Tovar	
de Toquero	D.11		No localizada en el cuadrante
de Toro	F.10	Placeta Sánchez	
de la Trinidad	J.11	Plaza de La Trinidad	
del Triunfo	G.H.7.8	Plaza del Triunfo	
V			
de Valenzuela	C.11	Calle Valenzuela	
de la Victoria	C.11	Plaza de la Victoria	
de Villamena	H.11	Placeta Villamena	
IGLESIAS			
Capilla Real	H.12	Capilla Real	
Catedral	H.11.12	Iglesia Catedral de la Encarnación	
Colegiata del Salv ^r	H.10	Iglesia del Salvador	
Siguen las Parroquias			
de San Andres	G.9	Iglesia de San Andrés	
de las Angustias	H.15	Basilica de Nuestra Señora de las Angustias	
de S. ^{to} Ana	F.11	Iglesia de Santa Ana	
de S. ^{to} Bartolome	D.8	Iglesia de San Bartolomé	
de S. ^{to} Cecilio	D.14	Iglesia de San Cecilio	
de S. ^{to} Christoval	E.8	Iglesia de San Cristóbal	
de S. ^{to} Escolastica	F.15	Iglesia de Santa Escolástica	
de S. ^{to} Gil	F.G.11	Iglesia de San Gil	
de S. ^{to} Gregorio	D.8	Iglesia de San Gregorio Bético	
de S. ^{to} Ildefonso	G.7	Iglesia de San Ildefonso	
de S. ^{to} Joseph	F.10	Iglesia de San José	
de S. ^{to} Jua de los Reyes	D.11	Iglesia de San Juan de los Reyes	
de S. ^{to} Justo y Pastor	H.10	Iglesia de los Santos Justo y Pastor	
de S. ^{to} Luis	C.8	Iglesia de San Luis	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
de S. ^{ta} <i>María Magd^a</i>	H.12	Iglesia de Santa María Magdalena	
de S. ^o <i>Mathias</i>	G.13	Iglesia de San Matías	
de S. ^o <i>Miguel</i>	F.9	Iglesia de San Miguel Bajo	
de S. ^o <i>Nicolas</i>	D.10	Iglesia de San Nicolás	
de S. ^o <i>Pedro y S.^o Pablo</i>	D.11	Iglesia de San Pedro y San Pablo	
<i>del Sagrario</i>	H.12	Iglesia del Sagrario	
<i>del Salvador</i>	C.9	Iglesia del Salvador	
de <i>Santiago</i>	G.10	Iglesia de Santiago o del Servicio Doméstico	
Monasterios			
de S. ^o <i>Basilio</i>	G.16	Iglesia de San José de Calasanz	
<i>de la Cartuja</i>	E.3.4	Monasterio de la Cartuja	
de S. ^o <i>Geronimo</i>	J.9	Monasterio de San Jerónimo	
Conventos de Frailes			
<i>de Agustinos calz.</i>	H.10.11	Convento de San Agustín o de Agustinos Calzados	
<i>de Agustinos desc.</i>	C.10	Convento de Agustinos Descalzos	
de S. ^o <i>Anton</i>	J.13	Convento e Iglesia de San Antón o San Antonio Abad	
<i>de Capuchinos</i>	H.6.7	Iglesia de Capuchinos o Parroquia de la Inmaculada	
<i>de Carmelitas calz.</i>	H.12.13	Convento de Nuestra Señora de la Cabeza o de Carmelitas Calzados Ayuntamiento de Granada	
<i>de Carmelitas desc.</i>	C.15	Convento de los Mártires o Carmen de los Mártires	
de S. ^o <i>Diego</i>	D.7	Convento de San Antonio de Padua y San Diego	
de S. ^o <i>Domingo</i>	F.14	Convento de Santa Cruz la Real o de Santo Domingo	
de S. ^o <i>Fran.^{co} casa grande</i>	G.12	Convento de San Francisco Casa Grande Capitanía General	
de S. ^o <i>Fran.^{co} de Paula</i>	C.11	Convento de Nuestra Señora de la Victoria Carmen de la Victoria	
de S. ^o <i>Juan de Dios</i>	J.9	Hospital de San Juan de Dios	
<i>de Mercenar.^s calz.</i>	F.G.8	Convento de Nuestra Señora de la Merced o de Mercedarios Calzados Sede del MADOC	
<i>de Mercenar.^s desc.</i>	E.15	Convento de Belén o de Mercedarios Descalzos Penal de Belén	
<i>de Trinit.^s calz.</i>	J.11	Convento de la Trinidad o de Trinitarios Calzados	
<i>de Trinit.^s desc.</i>	L.12.13	Convento de Trinitarios Descalzos	
<i>Oratorio de S.^o Felipe Neri</i>	J.9	Iglesia del Perpetuo Socorro	
Conventos de monjas			
<i>del Angel</i>	G.11	Convento del Ángel Custodio	
<i>de los Angeles</i>	E.16	Convento de los Ángeles	
de S. ^o <i>Agustin</i>	J.12	Iglesia de Santa María Magdalena	
de S. ^o <i>Bernardo</i>	D.11	Monasterio de San Bernardo	
<i>de Capuchinas</i>	H.11	Convento de Capuchinas	
<i>de Carmel.^s calz.</i>	F.12	Convento de Carmelitas Calzadas	
<i>de Carmel.^s desc.</i>	G.12	Convento de Carmelitas Descalzas	
de Sa. ^{ta} <i>Catalina</i>	E.F.13	Convento de Santa Catalina de Siena	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>de la Concepcion</i>	<i>E.11</i>	Convento de la Concepción	
<i>de la Encarnacion</i>	<i>H.10</i>	Convento de la Encarnación	
<i>de Sa.^{ta} Ines</i>	<i>E.11</i>	Convento de Santa Inés	
<i>de Sa.^{ta} Isabel</i>	<i>F.9</i>	Monasterio de Santa Isabel la Real	
<i>de Sa.^{ta} Paula</i>	<i>H.10</i>	Convento de Santa Paula Hotel AC Palacio Santa Paula	
<i>de la Piedad</i>	<i>J.11</i>	Convento de la Piedad	
<i>de Sancti Spiritus</i>	<i>G.12</i>	Convento de Sancti Spiritus	
<i>de S.^{to} Tomas</i>	<i>D.10</i>	Convento de Santo Tomás de Villanueva Convento de las Tomasas	
<i>de Zafra</i>	<i>D.11</i>	Convento de Santa Catalina de Zafra o de Santa Catalina de Siena de Zafra	
<i>Comendad.^s de Santiago</i>	<i>F.14</i>	Convento e Iglesia de las Comendadoras de Santiago	
<i>Casa de Madres Recog.^s</i>	<i>J.13</i>	Beaterio de Recogidas o de Santa María Egipcíaca	
Hermitas			
<i>de S.^{to} Anton el viejo</i>		Ermita de San Antón el Viejo	La localización no aparece en la leyenda
<i>del Sa.^{to} Christo de la Yedra</i>	<i>F.5</i>	Ermita del Santo Cristo de la Yedra	
<i>de S.^{to} Isidrio</i>	<i>H.5</i>	Iglesia de San Isidro	
<i>de S.^{to} Juan de Letran</i>	<i>K.5</i>	Iglesia de San Juan de Letrán	
<i>de S.^{to} Miguel el alto</i>	<i>B.9</i>	Torre del Aceituno o Ermita de San Miguel Alto	
<i>de S.^{to} Sebastian</i>	<i>K.17</i>	Ermita de San Sebastián	
Colegios			
<i>R.^l de S.^{ta} Catalina</i>	<i>J.10</i>	Colegio de Santa Catalina y San Ildefonso	
<i>de S.^{to} Cecilio</i>	<i>G.11</i>	Colegio Eclesiástico o Seminario de San Cecilio	
<i>R.^l de la S.^{ta} Cruz de la Fe</i>	<i>J.10</i>	Colegio Real o Imperial de Santa Cruz de la Fé	
<i>de S.^{to} Fernando</i>	<i>G.11</i>	Colegio de San Fernando	
<i>de S.^{to} Geronimo</i>	<i>J.9</i>	Colegio de la Música	
<i>de S.^{to} Gregorio</i>	<i>F.11</i>	Colegio de San Gregorio	
<i>de S.^{to} Miguel</i>	<i>J.10</i>	Colegio de San Miguel	
<i>de Santiago</i>	<i>J.10</i>	Colegio Mayor de San Bartolomé y Santiago	
<i>de los Toribios</i>	<i>F.10</i>	Hospicio de Niños de la Divina Providencia	
<i>la Universidad</i>	<i>H.10</i>	Colegio de San Pablo de la Compañía de Jesús Facultad de Derecho de la UGR	
HOSPITALES			
<i>de Sa.^{ta} Ana</i>	<i>E.14</i>	Hospital de Santa Ana o de la Encarnación	
<i>de Corpus Christi</i>	<i>G.11</i>	Iglesia de los Hospitalicos	
<i>de S.^{to} Juan de Dios</i>	<i>J.9</i>	Hospital de San Juan de Dios	
<i>de S.^{to} Lazaro</i>	<i>L.4.5</i>	Hospital de San Lázaro	
<i>de Peregrinos</i>	<i>G.11</i>	Hospital de Peregrinos	
<i>Real</i>	<i>G.6.7</i>	Hospital Real Sede Central de la UGR	
<i>del Refugio</i>	<i>G.11</i>	Hospital de la Caridad y el Refugio	
<i>de S.^{to} Sebastian</i>	<i>H.12</i>	Hospital de San Sebastián	
<i>de la Tiña</i>	<i>F.10</i>	Hospital de la Tiña de Nuestra Señora del Pilar Orfelinato de Nuestra Señora del Pilar	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>de la Virgen de las Angust.</i>	H.15	Basílica de Nuestra Señora de las Angustias	
<i>de Niños expósitos</i>	G.9	Hospital de Niños expósitos	
EDIFICIOS PUBLICOS			
<i>Aduana</i>	H.12	Aduana de la Seda	
<i>Audiencia eclesiastica</i>	H.12	Curia Eclesiástica	
<i>Chancilleria</i>	F.11	Real Chancillería Sede del TSJA	
<i>Carcel de Corte</i>	F.11	Cárcel Alta Sede del TSJA	
<i>Carcel Baja</i>	H.11	Cárcel de la Ciudad	
<i>Casas de Cabildo</i>	G.12	Palacio de la Madraza	
<i>Casa de Comedias</i>	H.13	Coliseo o Casa de Comedias	
<i>Inquisicion</i>	G.10	Casas de la Inquisición	
SITIOS NOTABLES			
<i>Albayzin</i>	C.D.E.F.7.8.9.10.11	Barrio del Albaicín	
<i>Alcazeria</i>	H.12	Alcaicería	
<i>Alcazaba</i>	D.10	Alcazaba	
<i>Alhambra</i>	B.C.D.E.12.13.14	Alhambra	
<i>Antequeruela</i>	D.14	Barrio de la Antequeruela	
<i>Churra</i>	E.F.11.12	Barrio de la Churra	
<i>Faxalauza</i>	C.7	Puerta de Faxalauza	
<i>Mauron</i>	F.12	Barrio del Mauror	
<i>Quinta Alegre</i>	E.18	Quinta Alegre	
<i>Silla del Moro</i>	A.12	Castillo de Santa Elena o Silla del Moro	
<i>Torres Bermejas</i>	E.12	Torres Bermejas	
PUERTAS			
<i>de Biba-almazen</i>	J.11	Puerta de Bib al-Mazda	
<i>de Bibataubin</i>	H.14	Puerta de Bibataubin	
<i>de Cuchilleros</i>	H.12	Puerta de Cuchilleros o de las Cucharas	
<i>de Elvira</i>	G.8	Puerta de Elvira	
<i>de Faxalauza</i>	C.7	Puerta de Faxalauza	
<i>de Guadix</i>	C.12	Puerta de Guadix	
<i>de las Orejas</i>	H.12	Puerta de las Orejas o Bib-Rambla	
<i>del Boqueron de Darro</i>	H.9	Puerta del Boquerón de Darro	
<i>de los Gomeles</i>	E.12	Puerta de las Granadas	
<i>de los Molinos</i>	D.16	Puerta de los Molinos	
<i>del Pescado</i>	F.15	Puerta del Pescado	
<i>del Rastro</i>	G.13	Puerta del Rastro o Real	
<i>del Sol</i>	F.13	Puerta del Sol	
<i>Monaica</i>	F.9	Puerta Monaita	
<i>Nueva</i>	D.9	Puerta Nueva o de las Pesas	
<i>Real</i>	H.13	Puerta Real	
PASEOS			
<i>Alameda de la Alhambra</i>	D.E.12.13	Bosques de la Alhambra	No rotulado en el dibujo
<i>Alameda de Genil</i>	H.J.16.17	Paseo del Violón	
<i>Alamedas de Queypo</i>	D.E.F.G.16.17.18	Paseo del Salón + Paseo de la Bomba	
<i>Carrera de Genil</i>	H.13.14.15	Carrera del Genil	
<i>de los colegiales</i>	E.F.16.17	Paseo del Salón + Paseo de la Bomba	
<i>de Darro</i>	D.E.F.11	Paseo del Padre Manjón	
RIOS			
<i>Beyro</i>		Río Beiro	
<i>Darro</i>		Río Darro	
<i>Genil</i>		Río Genil	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
PUENTES			
de Sa. ^{ta} Ana	F.11	Puente de Santa Ana o del Cádiz	
del Beyro	L.3	Puente del Beiro	
de Cabrera	E.11	Puente de Cabrera	
del Carbon	H.12	Puente del Carbón o Nuevo	
de Castañeda	H.14	Puente de Castañeda	
del Cristiano	L.9	Puente del Cristiano	
de la Cuesta del Chapiz	C.11	Puente del Aljibillo o del Rey Chico	
de Curtidores	H.12.13	Puente de los Curtidores o del Álamo	
de Espinosa	E.11	Puente de Espinosa	
de la Gallinería	G.12	Puente de los Zapateros o de San Francisco	
de Genil	H.16	Puente del Genil	
de la Paja	H.13	Puente de la Paja, del Rastro o de las Comedias. Puerta Real	
Verde	E.17	Puente Verde	
de la Virgen	H.13	Puente de la Virgen	
CAMINOS QUE SALEN DE LA CIUDAD			
del Abogado	C.15.16	Calle Cenacheros	
de la Alcaydería	D.16		No localizada en el cuadrante
de Alfácar	E.F.1.2	Paseo de La Cartuja	
de Alfarque	A.B.C.7	Camino Viejo del Fargue	
de Almece	A.B.14.15	Camino Viejo del Cementerio	
del Ángel	H.J.17.18	Callejón del Ángel	
de S. ^o Anton	F.16.17	Callejón del Pretorio	
de Armilla	K.L.17.18	Paseo del Violón	
del Barranco	G.6	Calle Cristo de la Yedra	
del Caedero del Agua	D.16	Cuesta del Caldero	
de la Calle Real		Calle Real de Cartuja	La localización no aparece en la leyenda
de las Cañadas	C.16.17.16	Calle Monte Sederio	Localizada en los cuadrantes C.16.17.18
de Casa Sola	C.15.16	Camino Nuevo del Cementerio	
de S. ^o Diego	C.D.E.F.7	Camino de San Antonio	
de la Fuente del Abellano	A.B.12	Camino del Avellano	
de la Fuente Nueva	J.K.L.8.9	Avenida de Fuente Nueva	
de Fuente Peña	C.12	Cuesta del Rey Chico o de los Chinos	
de Gracia	L.M.13.14	Calle Ancha de Gracia	
de Jaen	H.J.1.2.3	EDIFICADO	Entorno calle Doctor Guirao Gea
de Maracena	L.M.1.2.3.4	Avenida de las Fuerzas Armadas + Avenida Francisco Ayala	
del Molino del Capitan	J.K.L.M.14	EDIFICADO	Localizado en los cuadrantes J.K.L.M.16 Entorno ribera del Genil.
de Pinos	L.M.3.4	Avenida de Andalucía	
de Puente de Gabia	L.M.12	EDIFICADO	Entorno calle Obispo Hurtado
de Pulianas	G.1.2.3	Avenida de Pulianas	
de Sacro Monte	A.B.11	Camino del Sacro Monte	
de S. ^{ta} Fé	L.M.9	Calle Martínez de la Rosa	
S. ^{ta} Fe	L.M.3.4	Avenida del Sur + Carretera de Málaga	
de la Vega	K.L.M.7.8	EDIFICADO	Localizado en el cuadrante K.8 Entorno Facultad de Ciencias de la UGR
de Viznar	E.F.1.2	EDIFICADO	Entorno Cartuja
FORTALEZA DEL ALHAMBRA			
Palacio del Emperador Carlos V	1	Palacio de Carlos V (Museo Arqueológico de la Alhambra y Museo de BB.AA. de Granada)	
Casa Real Arabes	2	Palacios Nazaríes	
Torre de Comares	3	Torre de Comares	
Porción de Fabrica añadida por el Señor Emperador	4	Habitaciones del Emperador	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Plaza de los Aljibe	5	Plaza de los Aljibes	
Puerta Arabe	6	Puerta del Vino	
Alcazaba y Torre del Homenaje	7	Torre del Homenaje y Torre Quebrada	
Armería	8	Puerta de las Armas	
Torre de la Vela	9	Torre de la Vela	
Batería Baja	10	Baluarte o Revellín	
Adarbes	11	Jardín de los Adarves	
Torre de la Puerta judicial	12	Torre de la Justicia	
Parroq. ^a de S. ^{ta} María	13	Iglesia de Santa María de la Alhambra	
Porcion del Palacio del Mustí	14	Palacio de los Abencerrajes	
Torre de las Prisiones	15	Torre de las Cabezas	
Torre de los siete suelos	16	Torre de Siete Suelos	
Torre de Agua	17	Torre del Agua	
Torres y Castillos de los Reyes Catolicos	18	Torre de los Picos	
Torre de Infantes	19	Torre de las Infantas	
Conv. ^{to} de S. ⁿ Francisco	20	Convento de San Francisco de la Alhambra Parador Nacional	
Casa de las Viudas	21	Casa de las Viudas	
Hermita del S. ^{to} Sepulcro	22	Ermita del Santo Sepulcro	
Ruinas de la Casa del Conde de Tendillas	23	Casa del Conde de Tendillas	No señalado en el dibujo
* Barranco	A.B.C.16.17	Barranco del Abogado	
* Baño de las Damas	A.13	Baño de las Damas o Albercón medieval	
* Callejon de los Gonzalez	J.K.7.8	EDIFICADO	Entorno comedores universitarios
* C. Alta	F.6	Calle Cazorla	
* Cam. ^o de la Puerta de Cabra	L.M.12	EDIFICADO	Entorno parque Federico García Lorca + C.Arabial + C.de Ronda
* C. de las Tablas	J.K.11	Calle Tablas	
* C. de S. Miguel el alto	K.12.13	Calle San Miguel Alta	
* C. de S. ⁿ Vicente	J.K.14.15	Calle San Vicente Ferrer + Calle Marqués de los Vélez	
* Convento de los Martires	C.15	Convento de los Mártires Cármén de los Mártires	
* Fortaleza del Alhambra	B.C.E.12.13.14	Alhambra	
* Generalife	B.12	Generalife	
* Heras de Christo	G.H.4.3	EDIFICADO	Localizada en el cuadrante G.H.4.5 Entorno Facultad de Medicina de la UGR
* JAQUE	L.12	EDIFICADO	Entorno calle Sócrates
* Mirador de Olando	F.6	Mirador de Rolando	
* P. Caños del Realejo	F.13.14	Plaza de Fortuny	
* P. del Hospicio	F.13	Placeta del Hospicio Viejo	
* P. del Colegio Catalino	H.11.12	Calle Colegio Catalino	
* P. de los Campos	L.4.5	Plaza de la Caleta	
* P. del Sol	F.12.13	Placeta Puerta del Sol	
* Plaza de la Cruz de Peña	C.8	Placeta de la Cruz de Peña	
* Plaza de S. Miguel	F.9	Plaza San Miguel Bajo	
* Rivera P. del Molinillo	C.D.17	Calle Parrilla	
* Sacromonte	K.1	Barrio del Sacromonte	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el MAPA TOPOGRÁFICO ... para identificar un elemento.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

ESTADO del Año de 1787.	
Casas	10041
Vecinos	13825
Seglares	32375
Eclesiast. ^s Sec. ^s y Reg. ^s	4195
NOTA	
<i>Los numeros del interior de éste Mapa denotan las manzanas, á excepcion de los del Alhambra que sirven para nombrar los sitios donde se hallan.</i>	
<i>Para no omitir el Sacro monte que está extra muros de Granada se ha formado éste pequeño mapa reducido á la escala que en el se señala, el qual comienza en la Casilla de los Guardas del camino del Sacro monte, y sigue hasta mas arriba del Santuario,compreendiendo parte del Río Darro y Camino de la Fuente del Abellano</i>	
BREBE DESCRIPCION DE LA CIUDAD DE GRANADA, SEGÚN SE HABLABA EN EL AÑO DE 1796.	
<i>Granada tiene su lugar en el Globo terraqueo á los 37.g.22.m. de latitud septentrional, y á los 12.gr. Y 50.m. de lomgitud, contados desde el primer meridiano que pasa por la Isla del Hierro.</i>	
<i>El clima de ésta Ciudad és sano dulce y apacible: las aguas de los rios Genil y Darro que se ramifican por toda ella hacen ameno y delicioso su terreno. Tiene una Catedral con Sagrario: una Capilla Real: una Iglesia Colegiata con titulo del Salvador: veinte y tres Parroquias: diez y siete Conventos de Regulares: diez y ocho de Monjas, y tres de Monges: un Oratorio de San Felipe Neri: diez Hospitales: una Chancilleria: una Casa Consistorial: una Audiencia Eclesiastica: quatro Carceles, y una Casa de Recogidas: una Universidad: diez Colegios. dos Casas y un Colegio de educ.^o para Niñas: una Casa de Niños expo.^{tos}. una Aduana: dos Alhóndigas: una Casa de Comedias: dos R. ^s Fabricas de Lona y Salitre: diferentes Plazas, y una multitud de Paseos perfeccionados unos, y formados otros de nuevo por el Sr.D. Josef Queypo de Llano, del Consejo de S.M. actual Intendente y Corregidor de Granada.</i>	
<i>En la R. ^l Fortaleza del Alhambra van señaladas todas las obras de defensa la planta del Palacio del Sr. Emperador D. Carlos V. El Palacio Arabe, y los demas edificios, y casas particulares. En sus contornos se há delineado la porcion de Fortaleza de Torres Bermejas, y la Casa de recreo de Generalife.</i>	

APÉNDICE 03			
TRANSCRIPCIÓN DEL PLANO DE GRANADA DE 1909 DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO			
MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO PLANO DE GRANADA Escala de 1:2000 Año de 1909			
NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Situación de las calles, plazas, carreteras, caminos, ferrocarriles, etc.			
A			
A. Fernández Guerra (Calle de)	G-6	Plaza Isabel La Católica	
Abad (Placeta del)	E-7	Placeta del Abad	
Abadía (Placeta de)	E-8	Placeta Albaida	
Abogado (Barranco del)	H-8-9	Barranco del Abogado	
Aceituneros (Calle de)	F-7	Cuesta Aceituneros	
Agua (Calle del)	C-D-5	Calle Agua de Cartuja	
Agua (Calle del)	D-E-7	Calle Agua del Albaicín	
Agua (Plaza del)	G-6	Placeta del Agua	
Aguado (Calle de)	G-7	Calle Aguado	
Aguila (Calle del)	G-5	Calle Aguila	
Aire (Calle del)	F-6	Calle Aire Alta	Localizada en el cuadrante G-7
Aixa (Calle de)	G-6	Cuesta de Aixá	Localizada en el cuadrante H-6
Alamillo (Calle del)	G-7	Calle Alamillos de San Cecilio	
Alamillos (Placeta de los)	D-6	Plaza Alamillos	
Álamo del Marqués (Calle del)	F-6	Placeta del Álamo del Marqués	
Álamo del Marqués (Plaza)	F-6	Placeta del Álamo del Marqués	
Albarqueros (Cuesta de)	E-6	Cuesta de Abarqueros	
Albérzana (Callejón de la)	C-D-7	Callejón de la Alberzana	
Alcalá (Carretera de)	B-C-2-3	Avenida de Andalucía	
Alcantarilla (Calle de)	G-6	Calle Maestro Alonso	
Alfacar (Camino de)	A-B-C-5	Paseo de La Cartuja	
Alfarería (Calle de la)	G-7	Calle Jarrería	
Algibe (Callejón del)	G-6	Calle Pañera	
Algibe del Gato (Calle del)	E-7	Calle Aljibe del Gato	
Algibe de Polo (Placeta del)	E-7	Plaza Aljibe de Trillo	
Algibe de Trillo (Calle del)	E-7	Calle Aljibe de Trillo	
Algibe de Trillo (Callejón del)	E-7	Callejón Aljibe de Trillo	
Algibe de Trillo (Cuesta del)	E-7	Cuesta Aljibe de Trillo + Placeta del Comino + Cuesta de las Tomasas	
Algibe de Rodrigo del Campo (Cuesta del)	F-G-6-7	Cuesta de Rodrigo del Campo	
Alhacaba (Cuesta de la)	E-6-7	Cuesta de Alhacaba	
Alhóndiga (Plaza de la)	G-5	Plaza de la Alhóndiga	
Almazorra (Calle de)	F-7	Calle Almazorra Baja	
Almazorra Alta (Calle de)	F-7	Calle Almazorra Alta	
Almez (Calle del)	E-7	Placeta del Almez	
Almirante (Calle del)	E-7	Calle del Almirante	
Almireceros (Calle de)	F-6	Calle de Almireceros	
Almona (Calle de la)	E-5	Calle Almona de San Juan de Dios	
Almona del Boquerón (Calle de la)	E-5	Calle Almona del Boquerón	
Almona del Campillo (Calle de)	G-6	EDIFICADO	Entorno plaza del Campillo
Almona Vieja (Calle de)	F-4	Calle Almona Vieja	
Alonso Cano (Calle de)	F-5	Calle Alonso Cano	
Alta (Calle)	C-D-5-6	Calle Alta de Cartuja	
Altillio de las Eras (Calle del)	C-D-4	Calle Doctor Guirao Gea	
Alvarez de Castro (Calle de)	G-6	Calle Alvarez de Castro	
Ancha de las Angustias (Calle)	H-6	Calle Ancha de la Virgen	
Ángel (Calle del)	G-5	Calle Ángel	
Ángel (Calle del)	D-7	Plaza Fátima + Calle Dos de Mayo	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Ángel (Callejón del)	I-6	Callejón del Ángel	
Ángulo (Calle de)	F-5	Calle Ángulo	
Ánimas (Calle de las)	F-6	Calle Ánimas	
Antequeruela Baja (Calle de)	G-8	Calle Antequeruela Baja	
Antonino (Calle de)	G-H-5	Callejón Antonino	
Arandas (Calle de los)	E-F-5	Calle Aranda	
Arco de las Cucharas (Calle del)	G-5	Calle Arco de las Orejas	
Arco de la Tinajilla (Calle del)	E-5	Calle Arco de la Tinajilla	
Arenas (Callejón de)	I-6	Callejón de Arenas	
Arenas (Placeta de)	H-I-6	EDIFICADO	Entorno callejón de Arenas
Armillá (Camino de)	I-J-5	Paseo del Violón	
Armona (Calle de la)	D-E-7	Callejón de la Almona	
Armona (Placeta del)	E-7	Plaza de la Almona	
Arremangadas (Cuesta de las)	F-6	Cuesta de las Arremangadas	
Arriola (Calle de)	E-5	Calle Arriola	
Atarazana (Calle de la)	E-5	Calle Atarazana del Santísimo	
Atarazana (Cuesta de la)	E-7	Callejón de Lebrija	
Ataud (Calle del)	G-7	Calle Comendadoras de Santiago	
Azacallas (Calle de las)	E-5-6	Calle de Azacayas	
Azúcar (Placeta del)	E-5	Placeta del Azúcar	
B			
Bailén (Plaza de)	G-H-6	Plaza de Mariana Pineda	
Baja (Calle)	D-6	Calle Baja de San Ildefonso	
Ballesteros (Calle de)	G-6	Calle Ballesteros	
Bañuelo (Calle del)	F-7	Calle Bañuelo	
Baqueta (Cuesta de)	D-E-6	Calle Portón de Baqueta	
Barranco (Calle del)	C-5	Calle Cristo de la Yedra	
Barranco Tello (Calle)	E-6	Calle de Serrano	
Barrichuelo (Calle del)	D-6	Calle Barrichuelo de Cartuja + Calle Alpargateros Alta	
Barro del Boquerón (Calle del)	E-5	Calle Darro del Boquerón	
Beiro (Camino del)	C-D-2-3	Calle Alondra	
Belén (Calle de)	G-H-7-8	Calle Belén	
Berrocal (Cuesta de)	G-6-7	Cuesta Berrocal	
Beso (Calle del)	F-6	Calle del Beso	
Beteta (Calle de)	E-F-6	Cuesta de Beteta	
Bib-Ataubín (Plaza de)	H-6	Plaza Bibataubín	
Bib-Rambla (Plaza de)	G-5-6	Plaza Bib-Rambla	
Blanqueo (Calle del)	G-7-8	Calle Nevot	
Blanqueo (Callejón del)	G-7-8	Calle Blanqueo de San Cecilio	
Blanqueo Nuevo (Calle del)	D-7	Calle Blanqueo Nuevo	
Blanqueo Viejo (Calle del)	D-7	Calle Blanqueo Viejo	
Boabdil (Calle de)	G-6	Calle Boabdil	
Bocanegra (Calle de)	E-6	Calle de Bocanegra	
Bodegonas (Calle de)	G-5	Calle Bodegonas	
Bodegoncillos (Calle de los)	F-6	Calle Bodegoncillos	
Bolsillo de Santa Paula (Calle del)	F-5	Calle Bolsillo de Santa Paula	
Bomba (Paseo de la)	H-7-8	Paseo de la Bomba	
Boquerón (Placeta del)	E-5	Plaza del Boquerón	
Branchal (Placeta de)	F-G-7	Plaza de Santa Ana	
Bravo (Calle de)	F-6	Calle Bravo	
Buen Rostro (Calle del)	F-6	Calle Buen Rostro	
Buen Suceso (Calle del)	G-5	Calle Buensuceso	
C			
Caballerizas (Calle de)	F-5	Calle Caballerizas	
Caedero (Callejón del)	H-8	Calle Cenacheros	
Caedero (Cuesta del)	G-H-8	Cuesta del Caedero	
Calderería Nueva (Calle de la)	F-6	Calle Calderería Nueva	
Calderería Vieja (Calle de la)	F-6	Calle Calderería Vieja	
Calderería Vieja (Callejón de la)	F-6	Calle Hospital de Corpus Christi	
Caldereros (Calle de)	G-5	Calle Caldereros	
Campanario de la Capitanía (Calle del)	G-6	EDIFICADO	Entorno Capitanía General
Campanas (Callejón de las)	E-7	Callejón de las Campanas	

¹ Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

² Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Campo del Príncipe (Plaza del)</i>	G-7	Plaza Campo del Príncipe	
<i>Campo Verde (Calle de)</i>	G-5	Calle Campo Verde	
<i>Campos Elíseos (Plaza de los)</i>	G-6	Plaza de los Campos	
<i>Canales (Calle de)</i>	F-4	Calle Rector García Duarte	
<i>Canasteros (Acerca de)</i>	D-E-4-5	Calle Acerca de Canasteros	
<i>Canasteros (Calle)</i>	D-4	EDIFICADO	Entorno Campus Universitario de Fuentenueva
<i>Candil (Calle del)</i>	E-F-8	Calle Candil	
<i>Candiota (Calle de)</i>	F-5	Calle Candiota	
<i>Cánovas del Castillo (Plaza de)</i>	G-6	Plaza del Carmen	
<i>Cantarranas (Callejón de)</i>	I-8	Carretera de la Sierra	
<i>Canto (Calle del)</i>	G-7	Calle Cocheras de San Cecilio	
<i>Cañaveral (Calle del)</i>	G-6	Plaza Carlos Cano	
<i>Cañaveral (Plaza del)</i>	G-6	Plaza Carlos Cano	
<i>Capellanes (Placeta)</i>	F-7	Calle Capellanes	
<i>Capitanía General (Calle de la)</i>	G-6	Calle Capitanía	
<i>Capuchinas (Calle de)</i>	F-5	Calle Capuchinas	
<i>Capuchinos (Calle Real de)</i>	D-5	Calle Ancha de Capuchinos	
<i>Caracas (Cuesta de)</i>	D-5-6	Cuesta de Caracas	
<i>Carcel Alta (Calle de la)</i>	F-6	Calle Cárcel Alta	
<i>Cardenal Mendoza (Calle del)</i>	E-5	Calle Cardenal Mendoza	
<i>Carmen (Calle del)</i>	F-6	Calle Monjas del Carmen	
<i>Camero (Calle del)</i>	F-7	Calle El Camero	
<i>Camero (Callejón del)</i>	I-7	Calle Profesor Albareda	
<i>Carnicería (Calle de la)</i>	G-7	Calle Carnicería	
<i>Carniceros (Calle de)</i>	D-7	Calle de Carniceros	
<i>Carvajales (Cuesta de)</i>	F-7	Placeta de los Carvajales	
<i>Carrera del Genil</i>	H-6	Carrera del Genil	
<i>Carril de la Lona</i>	E-6	Carril de la Lona	
<i>Carril del Picón</i>	F-3-4-5	Calle Martínez de la Rosa + Carril del Picón	
<i>Casillas de Prás (Callejón de las)</i>	G-4	Calle Solarillo de Gracia	
<i>Casitas Nuevas (Calle de)</i>	H-8	Calle Monte Sedeño	
<i>Castañeda (Calle de)</i>	H-6	Calle Castañeda	
<i>Castillas (Placeta de las)</i>	D-7	Placeta Castillas	
<i>Castillejo (Cuesta de)</i>	F-5	Calle Castillejos	
<i>Castillejo (Puerta del)</i>	F-5	Placeta de Castillejos	
<i>Castro y Serrano (Calle de)</i>	F-G-6	Calle Colcha	
<i>Cauchiles (Placeta de)</i>	G-5	Placeta de Cauchiles	
<i>Cazorla (Calle de)</i>	G-5-6	Calle Cazorla	
<i>Cedrán (Calle de)</i>	E-6	Calle de Cedrán	
<i>Cementerio (Camino del)</i>	A-6-7	EDIFICADO	Entorno Campus Universitario de Cartuja
<i>Cementerio (Camino nuevo del)</i>	H-8-9	Camino Nuevo del Cementerio	
<i>Cenes (Camino de)</i>	H-9	Paseo de las Palmas	
<i>Ceniceros (Calle de)</i>	E-6-7	Calle Ceniceros	
<i>Ceniceros (Placeta del)</i>	D-7	Plaza Mirador de San Cristóbal	
<i>Cervantes (Avenida de)</i>	I-J-8	Avenida de Cervantes	
<i>Cervantes (Calle de)</i>	G-6	EDIFICADO	Entorno calle Ángel Ganivet
<i>Cerrajeros (Calle de)</i>	G-5	Calle Cerrajeros	
<i>Cerro (Calle del)</i>	E-F-7	Calle Carro	
<i>Cetti Meriem (Calle de)</i>	F-6	Calle Cetti-Meriem	
<i>Ciego (Calle del)</i>	C-D-4	EDIFICADO	Entorno calle Doctor Guirao Gea
<i>Ciprés (Calle del)</i>	F-5	Calle Málaga	
<i>Cipreses (Paseo de los)</i>	F-G-9	Paseo de los Cipreses	Jardines y Teatro del Generalife
<i>Clavel (Calle del)</i>	F-7	Calle de San Pedro	
<i>Clavel (Calle del)</i>	E-6	Calle Clavel de San José	
<i>Cobertizo (Calle del)</i>	G-7	Calle Cobertizo de Santo Domingo	
<i>Cobertizo de la Botica (Calle del)</i>	F-5	EDIFICADO	Entorno Colegio Mayor San Bartolomé y Santiago
<i>Cobertizo de Gadeo (Calle del)</i>	F-6	Calle Cobertizo de Gadeo	
<i>Cobertizo de Mendez (Calle del)</i>	H-7	Callejón del Señor	
<i>Cobertizo de Zárate (Calle del)</i>	F-5	Calle Cobertizo de Zárate	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Coca (Calle)	E-6	Calle Coca de San Andrés	
Cocheras (Calle de las)	E-F-5	Calle Cocheras de Santa Paula	
Cochera del Campo (Calle de la)	G-7	Calle Cocheras de San Cecilio	
Coches (Calle de los)	G-6	Calle Coches de San Matías	
Colegios (Calle de los)	F-5	Calle Colegios	
Colegio Catalino (Calle del)	F-5	Calle Colegio Catalino	
Concepción (Calle de la)	H-6	Calle Concepción	
Concepción (Calle de la)	F-7	Calle Portería de la Concepción	
Concepción (Cuesta de la)	F-7	Calle Concepción de Zafra	
Concha (Plaza de la)	F-7	Placeta de la Concepción	
Conde (Calle del)	G-7	Calle Conde de San Cecilio	
Conde (Callejón del)	D-7	Callejón del Conde	
Conde (Placeta del)	D-7	Placeta del Conde	
Conde de Romanones (Calle del)	H-6	Calle Nueva de la Virgen	
Conde de Tendilla (Calle del)	F-4-5	Calle Conde de Tendillas	
Contador (Calle del)	E-8	Calle Guatimocín	
Convalecencia (Calle de la)	F-6-7	Calle de la Convalecencia	
Convenio (Placeta del)	G-5	Plaza Campo Verde	
Corazones (Calle de los)	E-5	Calle Corazones	
Corral del Pollo (Calle del)	E-5	Calle de los Naranjos	
Correo Viejo (Calle del)	F-6	Calle Correo Viejo	
Correo Viejo (Placeta del)	F-6	Placeta Correo Viejo	
Cruella (Calle de)	G-6	Calle Cruellas	
Cruces (Calle de las)	G-6	Calle Rector Morata	
Cruz (Calle de la)	G-5	Calle Cruz	
Cruz (Placeta de la)	D-5	Placeta de la Cruz	
Cruz Arquero (Calle de la)	E-6	Calle Cruz de Arqueros	
Cruz Arquero (Cuesta)	E-6	Calle Cruz de Arqueros	
Cruz de Piedra (Placeta de la)	D-7	Placeta Cruz de Piedra	
Cruz de Quirós (Calle de la)	E-F-6	Calle Cruz de Quirós	
Cuartelillo (Calle del)	G-H-7	Calle Cuartelillo	
Cuba (Calle de)	G-H-7	Calle Rejas de San Cecilio	
Cuchilleros (Calle de)	F-6	Calle Cuchilleros + Plaza Cuchilleros	
Cuenca (Calle de)	F-5	Calle Cuenca	
Ch			
Chapiz (Cuesta del)	E-8	Cuesta del Chapiz	
Chapiz (Placeta del)	E-8	Cuesta de San Agustín	
Charca (Calle de la)	E-7	Calle Charca + Plaza de la Charca	
Chinos (Cuesta de los)	E-8	Cuesta del Rey Chico o de los Chinos	
Chinos (Cuesta de los)	F-G-8-9	Cuesta del Rey Chico o de los Chinos	
Chirimias (Puente de las)	F-7-8	Puente de las Chirimias	Localizada en el cuadrante D-11-12
D			
Damasqueros (Calle de)	G-7	Calle Damasqueros	
Darrillo (Calle del)	G-5	Calle Darrillo de la Magdalena	
Darro (Acera del)	G-H-5-6	Acera del Darro	
Darro (Carrera de)	F-7	Carrera del Darro	
Darro cubierto del Santísimo (Calle del)	E-5	Calle Nueva del Santísimo	
Descalzas (Plaza de las)	G-6	Placeta de las Descalzas + Plaza Poeta Luis Rosales	
Doctor Eximio (Calle del)	G-6	Calle Pavaneras	
Doctor Paso y Delgado (Calle del)	G-6	Calle Escudo del Carmen	
Don Álvaro de Bazán (Calle de)	F-6	Calle Álvaro de Bazán	
Duende (Calle del)	H-5-6	Calle Duende	
Duquesa (Calle del)	F-5	Calle Duquesa	
E			
Ecce Homo (Calle de)	G-7	Calle Ecce Homo	
Elvira (Calle de)	E-F-6	Calle Elvira	
Encina	E-6	Calle Cascajal	
Encarnación	F-5	Plaza de La Encarnación	
Enriqueta Lozano (Calle de)	G-H-6	Calle Enriqueta Lozano	

¹ Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

² Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Ermita (Calle de la)</i>	G-6	Calle Ermita	
<i>Escoriaza (Calle de)</i>	H-7-8	Cuesta Escoriaza	
<i>Escuelas (Calle de las)</i>	F-5	Calle Escuelas	
<i>Escuelas (Calle de las)</i>	G-H-7	Calle Escutia	
<i>Espartero (Calle de)</i>	G-6	Calle Principe	
<i>Espino (Calle del)</i>	F-7-8	Calle Espino	
<i>Esquinas (Calle de las)</i>	D-7	Calle Pagés	
<i>Estación (Calle de la)</i>	D-4	Avenida de Andaluces	
<i>Estoqueros (Placeta de)</i>	E-8	Placeta de Toqueros	
<i>Estrellas (Calle de las)</i>	D-7	Calle Estrellas	
<i>Estrellas (Plaza de las)</i>	D-7	Plaza Tres Estrellas	
F			
<i>Fábrica vieja (Calle de la)</i>	F-5	Calle Fábrica Vieja	
<i>Fajalauza (Calle de)</i>	D-7	Calle Cruz de Piedra + Calle Fajalauza	
<i>Fajalauza (Puerta de)</i>	C-7	Puerta de Fajalauza	
<i>Fátima (Calle de)</i>	D-7	Calle Fátima	
<i>Ferrocarril de Bobadilla á Granada</i>	D-1-2-3	Tramo ferroviario	
<i>Ferrocarril de Moreda á Granada</i>	B-1	Tramo ferroviario	
<i>Fortuny (Calle de)</i>	G-7	Plaza de Fortuny	
<i>Foso (Vereda del)</i>	D-E-4	EDIFICADO	Entorno estación de ferrocarril
<i>Frailes (Calle de los)</i>	G-H-5	Calle Frailes	
<i>Frailes (Callejón de los)</i>	E-7-8	Calle Careillo de San Agustín	
<i>Franceses (Calle de los)</i>	F-5	Plaza de la Romanilla	
<i>Fray Luis de Granada (Calle de)</i>	G-6		No localizada en el cuadrante
<i>Fuente Nueva (Calle de la)</i>	E-5	Calle Fuente Nueva	
<i>Fuente Nueva (Callejón de la)</i>	E-F-3-4-5	Avenida de Fuente Nueva	
<i>Fuente de la Culebra (Camino de la)</i>	I-J-8	Calle Guamón	
G			
<i>Gallo (Calle del)</i>	E-6	Callejón del Gallo	
<i>Gamboa (Placeta de)</i>	G-6	Plaza de Gamboa	
<i>Garrido (Calle de)</i>	C-D-4	EDIFICADO	Entorno plaza de San Lázaro
<i>General Hernandez de Velasco (Calle del)</i>	F-G-6	Calle Sancti Spiritus	
<i>General Lachambre (Calle del)</i>	F-G-6	Calle Estribo	
<i>General Narvaez (Calle del)</i>	G-5	Calle Puentezuelas	
<i>Generalife (Puerta del)</i>	G-9	Acceso a la Alhambra y Generalife	
<i>Girones (Calle de)</i>	G-6	Plaza de los Girones	
<i>Girones (Plaza de)</i>	G-6	Plaza de los Girones	
<i>Girones (Postigo de)</i>	G-6	EDIFICADO	Entorno plaza de los Girones
<i>Gitanos (Calle de)</i>	H-6-7	Calle Concepción	
<i>Gloria (Calle de la)</i>	E-F-7	Calle Gloria	
<i>Gloria (Calle de la)</i>	E-7		No localizada en el cuadrante
<i>Golilla de Cartuja (Camino de la)</i>	B-C-7	EDIFICADO	Entorno carretera de Murcia
<i>Gomez (Cuesta de)</i>	F-G-7	Cuesta de Gómez	
<i>Gonzalez (Callejón de los)</i>	E-4	EDIFICADO	Entorno estación de ferrocarril
<i>Gozo (Calle del)</i>	G-6	Calle Gozo	
<i>Gracia (Callejón de)</i>	G-H-4	Calle Ancha de Gracia	
<i>Gracia (Plaza de)</i>	G-4	Plaza de Gracia	
<i>Grajales (Calle de)</i>	E-8	Calle Grajales	
<i>Gran Capitán (Calle del)</i>	E-F-4-5	Calle Gran Capitán	
<i>Gran Via de Colón (Calle)</i>	E-F-5-6	Gran Via de Colón	
<i>Granada á Guadix (Carretera de)</i>	C-D-6-7	Camino de San Antonio + Calle Puerta de San Antonio	
<i>Granadas (Puerta de las)</i>	F-7	Puerta de las Granadas	
<i>Granado (Cuesta de)</i>	E-7	Cuesta Granados	
<i>Gravina (Calle de)</i>	G-7		No localizada en el cuadrante
<i>Guadalajara (Calle de)</i>	F-5	Calle Guadalajara	
<i>Gumea (Calle de)</i>	E-7	Calle Guinea	
<i>Gumiel (Calle de)</i>	E-F-8	Calle Gumiel de San José	
<i>Guzman (Calle de)</i>	E-F-6	Calle de Babole	
H			
<i>Hermosa (Calle)</i>	F-6	Calle Hermosa	
<i>Hernán Cortés (Calle de)</i>	H-5	Calle Afán de Ribera	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Hernán Pérez (Calle de)</i>	G-5	Calle San Miguel Alta	
<i>Hierro (Puerta de)</i>	F-8	Puerta de Hierro (torre de los Picos)	
<i>Hileras (Calle de las)</i>	G-5	Calle Hileras	
<i>Honda (Calle)</i>	G-7	Calle Honda del Realejo	
<i>Hornillo (Calle del)</i>	D-5	Calle Hornillo de Cartuja	
<i>Hornillo de Vagos (Calle)</i>	C-4	EDIFICADO	Entorno calle Doctor Muñoz Fernández
<i>Horno del Abad (Calle del)</i>	F-4-5	Calle Horno del Abad	
<i>Horno del Cerezo (Calle del)</i>	F-4-5	Calle Horno del Cerezo	
<i>Horno del Espadero (Calle del)</i>	H-5	Calle Horno del Espadero	
<i>Horno de Hoyos (Calle del)</i>	D-E-7	Calle Horno del Hoyo	
<i>Horno del Haza (Calle del)</i>	F-4-5	Calle Horno de Haza	
<i>Horno de la Merced (Calle del)</i>	E-6	Calle Horno de la Merced	
<i>Horno del Oro (Calle del)</i>	E-F-8	Calle Horno del Oro	
<i>Horno del Vidrio (Calle del)</i>	E-F-7	Calle Horno del Vidrio	
<i>Hospicio Viejo (Plaza del)</i>	G-7	Placeta del Hospicio Viejo	
<i>Humilladero (Plaza del)</i>	H-6	Plaza del Humilladero	
<i>Huerto (Calle del)</i>	F-6	Calle del Huerto	
<i>Huetor (Camino de)</i>	J-8	Calle José Tamayo	
I			
<i>Imprenta (Calle de la)</i>	F-6	Calle Imprenta	
<i>Imprenta Vieja (Calle de la)</i>	F-6	Calle Joaquín Costa	
<i>Infantes (Calle de los)</i>	F-G-7	Cuesta de los Infantes	
<i>Isabel de Solís (Placeta de)</i>	E-7-8	Plaza de la Santísima Trinidad	
J			
<i>Jaén (Carretera de)</i>	B-C-D-4-5	Avenida de Madrid	Tramo norte de la Avenida de Madrid
<i>Jardines (Calle de)</i>	G-4-5	Calle Jardines	
<i>Jaudenes (Calle de)</i>	G-5	Calle Marqués de Girona	
<i>Jazmín (Calle del)</i>	G-6	Calle Jazmín de San Matías	
<i>Jesus y María (Calle de)</i>	G-6	Calle Jesús y María	
<i>Jimenez de Cisneros (Calle de)</i>	F-6	Calle Cárcel Baja	
L			
<i>Ladrón del Agua (Calle del)</i>	E-6	Callejón del Agua	
<i>Larga (Plaza)</i>	E-7	Plaza Larga	
<i>Laurel (Calle del)</i>	E-5	Calle Laurel Alta	
<i>Laurel de las Tablas (Calle del)</i>	F-5	Calle Laurel de las Tablas	
<i>Lavadero (Calle del)</i>	F-7	Calle Lavadero de Santa Inés	
<i>Lavadero (Plaza del)</i>	H-7	Placeta del Lavadero	
<i>Lavadero de la Cruz (Calle del)</i>	E-5	Calle Lavadero de la Cruz	
<i>Lavadero de Mendez (Placeta del)</i>	E-7	Calle Lavadero de Méndez	
<i>Lavadero de las Tablas (Calle del)</i>	F-4-5	Calle Lavadero de las Tablas	
<i>Lavadero de Zafra (Calle del)</i>	E-5	Calle Laurel Alta	
<i>Lázaro (Calle Real de)</i>	D-4	EDIFICADO	Entorno barrio de San Lázaro
<i>Lebrija ó de Gadeo (Callejón de)</i>	C-7	Callejón de Aynadamar	
<i>Libreros (Calle de los)</i>	G-6	Calle Libreros	
<i>Limón (Calle del)</i>	E-7	Calle Limón	
<i>Lineros (Calle de)</i>	G-5	Calle Arco de las Cucharas	
<i>Lino (Placeta del)</i>	G-5	Plaza del Lino	
<i>Liñón (Placeta de)</i>	D-E-6	Placeta Liñán	
<i>Loarte (Calle de)</i>	E-5-6	Calle de Loarte	
<i>Locos (Callejón de los)</i>	D-5	Calle Hornillo de Cartuja	
<i>Lopez Rubio (Calle de)</i>	G-6	Calle López Rubio	
<i>Lucena (Calle de)</i>	F-5	Calle Lucena	
<i>Lucena (Cuesta de)</i>	F-5	Callejón de Lucena	
M			
<i>Málaga (Carretera de)</i>	C-D-2-3-4-5	Carretera de Málaga + Avenida de la Constitución	
<i>Mano Hierro (Calle de)</i>	E-5	Calle Mano de Hierro	
<i>Manuel del Paso (Calle de)</i>	H-6	Calle Manuel del Paso	
<i>Mañas (Calle de)</i>	G-6	EDIFICADO	Entorno plaza del Campillo
<i>Mañas (Cuesta de)</i>	G-7	Calle Honda del Realejo	
<i>Maracena (Camino de)</i>	C-3	Avenida de las Fuerzas Armadas	

¹ Transcripción de las denominaciones empleadas en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

² Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Marañas (Cuesta de)</i>	F-6	Calle Lavadero de la Manchega	
<i>María de la Miel (Calle de)</i>	E-7	Cuesta de María de la Miel	
<i>María de la Miel (Cuesta de)</i>	E-7	Cuesta de María de la Miel	
<i>Mariana Pineda (Calle de)</i>	G-6	Calle Mariana Pineda	
<i>Marmolillos (Calle de los)</i>	D-4	Calle Marmolillos + Calle Emilio Durán	
<i>Marqués de Falces (Calle del)</i>	F-5-6	Calle Marqués de Falces	
<i>Marqués de Gerona (Calle del)</i>	F-G-5	Calle Marqués de Gerona	
<i>Marqués de Portago (Calle del)</i>	G-6	Calle San Matías	
<i>Marqués de Sardoal (Plaza del)</i>	G-H-6	Plaza del Campillo	
<i>Martínez Campos (Calle de)</i>	G-5	Calle Alhóndiga	
<i>Martínez Contreras (Plaza de)</i>	F-5	Placeta de Martínez Contreras	
<i>Martínez Durán (Calle de)</i>	H-5	Calle Nueva de San Antón	
<i>Martínez de la Rosa (Calle de)</i>	F-5	Calle Tablas	
<i>Martos (Calle de)</i>	G-7	Calle Huerto de San Cecilio	
<i>Mataderillo (Calle del)</i>	D-6-7	Callejón del Mataderillo	
<i>Matadero (Callejón del)</i>	I-6	Placeta del Matadero	
<i>Matadero (Placeta del)</i>	H-6	Calle San Isidro	
<i>Melchor Almagro (Plaza de)</i>	F-5	Plaza de La Trinidad	
<i>Mendez Nuñez (Calle de)</i>	G-6	Calle Navas	
<i>Mentidero (Calle del)</i>	D-7	Placeta del Mentidero + Calle Pino del Albaicín	
<i>Merced (Acera de la)</i>	E-5-6	Plaza del Triunfo	
<i>Merced (Plaza de la)</i>	E-6	Plaza de La Merced	
<i>Mesa Redonda (Calle de la)</i>	F-6	Calle Oficios	
<i>Mesoncillo (Placeta del)</i>	D-4	Plaza Attilo de las Eras	
<i>Miga (Calle de la)</i>	F-6	Placeta de la Miga	
<i>Miga (Cuesta de la)</i>	F-7	Placeta de la Miga	
<i>Miga (Placeta de la)</i>	F-7	Placeta de la Miga	
<i>Milagro (Calle del)</i>	G-5-6	Calle Milagro	
<i>Mina (Calle de la)</i>	D-E-7	Calle Minas del Albaicín	
<i>Minas (Calle de las)</i>	C-D-4	EDIFICADO	Entorno calle Minas de San Lázaro
<i>Minas (Callejón de las)</i>	E-6-7	Calle del Aljibe de la Gitana	
<i>Minas (Placeta de las)</i>	E-7	Placeta de las Minas	
<i>Mirador (Calle del)</i>	D-5	Calle Alta de Cartuja	
<i>Mirador de Rolando (Callejón del)</i>	C-7	Callejón Tallacame	
<i>Mirasol (Calle de)</i>	H-6	Calle Mirasol	
<i>Misericordia (Calle de la)</i>	F-5	Calle Misericordia	
<i>Molino de la Corteza (Calle del)</i>	E-6	Calle Molino de la Corteza de San Andrés	
<i>Molinos (Calle de los)</i>	G-H-7-8	Calle Molinos	
<i>Molinos (Cuesta de los)</i>	H-I-8	Calle Cuesta Molinos	
<i>Molinillo (Cuesta del)</i>	E-7	EDIFICADO	Entorno calle Rosal de San Pedro
<i>Mondéjar (Calle de)</i>	G-7	Calle Mondéjar	
<i>Montalbán (Calle de)</i>	F-4-5	Calle Montalbán + Calle Jardín Botánico	
<i>Montero (Cuesta de)</i>	G-7	Cuesta de Monteros	Localizada en el cuadrante H-7
<i>Monte de Piedad (Calle del)</i>	F-8	Calle Monte de Piedad	
<i>Montería (Calle de la)</i>	G-5-6	Calle Montería	
<i>Montereros (Calle de)</i>	G-5	Calle Montereros	
<i>Moral (Calle del)</i>	G-5	Calle Moral de la Magdalena	
<i>Moral Alta (Calle del)</i>	H-7	Calle Moral Alta	
<i>Moras (Calle de)</i>	G-6	Calle Moras	
<i>Moret (Calle de)</i>	G-4-5	Calle Gracia	
<i>Muerto (Cuesta del)</i>	F-7	Calle Almanzora	
<i>Muñoces (Calle de los)</i>	D-7	Calle Pagés	
<i>Muñoces (Plaza de los)</i>	D-7	EDIFICADO	Entorno calle Pagés
<i>Murallas (Callejón de las)</i>	D-6	EDIFICADO	Entorno carretera de Murcia
N			
<i>Naranjo (Calle del)</i>	G-6	Calle Naranjos de San Matías	
<i>Naranjos (Calle de los)</i>	E-5	Calle Almona del Boquerón	
<i>Naranjos (Placeta de los)</i>	E-5	Placeta de los Naranjos	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Negro (Puerta del)	G-6		No localizada en el cuadrante
Negros (Calle de los)	F-6	Calle de los Negros	
Neveros (Camino de los)	J-8	Camino Real de los Neveros	
Nevot (Callejón del)	G-4-5	Calle Obispo Hurtado	
Nevot (Placeta del)	E-7	Plaza Nevot	
Nicuesa (Calle de)	H-6-7	Calle Nicuesa	
Niño del Rollo (Calle del)	G-7-8	Callejón Niño del Royo + Calle Torres Bermeias	
Niños Luchando (Calle de)	F-5	Calle Niños Luchando	
Nivar (Carretera de)	C-5	Carretera de Pulianas	
Nueva (Calle)	C-D-5	Calle Nueva de Cartuja	
Nuevo (Camino)	H-9	Camino Nuevo del Cementerio	
O			
Observatorio (Paseo del)	B-6	EDIFICADO	Entorno Campus Universitario de Cartuja
Oficios (Calle de los)	F-6	Calle Oficios	
Oidores (Calle de)	E-6	Calle Oidores	
Ortegas (Placeta de los)	D-E-7	Plaza de los Ortegas	
P			
Paco Seco de Lucena (Callejón de)	G-H-7	Calle Paco Seco de Lucena	
Pacheco (Callejón de)	D-7	Calle Pagés	
Palacio Arzobispal (Placeta del)	F-G-5-6	Plaza de Alonso Cano	
Palacios (Calle de)	G-6	Calle Palacios	
Pan (Calle del)	F-6	Calle Pan	
Panaderos (Calle de)	E-7	Calle Panaderos	
Panaderos (Calle de los)	D-4	EDIFICADO	Entorno barrio de San Lázaro
Pardo (Calle del)	D-7	Calle Pardo	
Parra (Calle de la)	G-7-8	Calle Parra de San Cecilio	
Parra (Calle de la)	D-7	Calle Parra	
Parra Alta (Calle de la)	C-D-5	Calle Parra Alta de Cartuja	
Parra Baja (Calle de la)	D-4	EDIFICADO	Entorno barrio de San Lázaro
Párraga (Calle de)	G-5	Calle Párraga	
Parrilla (Cuesta de la)	H-8	Calle Parrilla	
Pasiegas (Plaza de las)	F-5	Plaza de las Pasiegas	
Paz (Calle de la)	G-5	Calle Paz	
Pedraza (Calle de)	G-6	Calle Molino de la Corteza del Carmen	
Pedro Alcover (Calle de)	G-H-5	Calle Padre Alcover	
Penitencia (Calle de la)	F-6	Calle Penitencia	
Peña (Cuesta de la)	G-6-7	Calle Paredón Jesús de las Penas	
Peñapartida (Cuesta de)	G-7	Cuesta del Realejo	
Peregrinos (Calle de)	F-6	Calle Hospital de Peregrinos	
Pernaleros (Cuesta de)	D-6	Calle Pernaleros Bajos	
Perro (Calle del)	H-7	Cuesta del Perro Baja	
Perro (Calle del)	F-6	Cuesta del Perro Alta	
Perro Alta (Cuesta del)	G-7	Cuesta del Perro	
Pescado (Cuesta del)	H-7	Cuesta del Pescado	
Picón (Placeta del)	F-4-5	Calle Gran Capitán	
Piedad (Calle de la)	F-5	Calle Conde de las Infantas	
Piedra Santa (Calle de)	G-6	Calle Piedra Santa	
Piedra Santa (Plaza de)	G-6		No localizada en el cuadrante
Pilar Seco (Calle del)	E-6-7	Calle Pilar Seco	
Pino (Calle del)	H-5-6	Calle Pino	
Pino (Calle del)	D-E-7-8	Calle Guatimozín	
Pisas (Calle de los)	F-6	Calle Pisas	
Plegadero Alta (Calle del)	G-7	Calle Plegadero Alto	
Plegadero Baja (Calle del)	G-7	Calle Plegadero Bajo	
Poco Trigo (Calle de)	C-5	Calle Nuria	
Poco Trigo (Callejón de)	C-5	Avenida de Murcia	
Poeta Zorrilla (Calle del)	F-G-5	Calle Mesones	
Portería (Calle de la)	F-5	Portería de Santa Paula	
Portón de la Seda	E-7		No localizada en el cuadrante

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Portón de Tejeiro</i>	H-5	Calle Tejeiro + Calle Doctor Mantín Lagos	
<i>Porras (Placeta de)</i>	F-7	Placeta de Porras	
<i>Postigo de Veluti (Calle de)</i>	F-5-6	Calle Postigo	
<i>Postigo de Zárate (Calle del)</i>	F-5	Calle Postigo de Zárate	
<i>Pozo de Santiago (Callejón del)</i>	E-6	EDIFICADO	Entorno calle Arteaga
<i>Pozo de Santiago (Placeta del)</i>	E-6	EDIFICADO	Entorno calle Arteaga
<i>Prensado (Callejón del)</i>	F-4	EDIFICADO	Entorno Biblioteca de Andalucía
<i>Pretorio (Callejón del)</i>	H-1-7	Callejón del Pretorio	
<i>Progreso (Calle del)</i>	G-6	Cuesta del Progreso	
<i>Provincia (Calle de)</i>	F-G-5	Calle Provincias	
<i>Puente de Castañeda (Calle del)</i>	H-5-6	Calle Puente de Castañeda	
<i>Puente de la Virgen (Calle del)</i>	G-6	Calle Puente de la Virgen	Localizada en el cuadrante H-7
<i>Puerta del Sol (Callejón de la)</i>	G-7	Calle Cruz de Piedra + Calle Azacayuela Alta	
<i>Pulga (Placeta de la)</i>	J-8	Avenida Cervantes	Extremo sur de la Avenida Cervantes
<i>Pulgar (Calle de)</i>	F-G-6	Calle Tinte	
<i>Pulgar (Placeta de)</i>	F-5	Placeta del Pulgar	
Q			
<i>Queso (Placeta del)</i>	E-5-6	EDIFICADO	Entorno calle de Cedrán
<i>Quijada (Calle de)</i>	E-F-6-7	Calle Quijada + Calle Muladar de Doña Sancha	
R			
<i>Ramirez (Puerta de)</i>	F-6	Placeta de Ramirez	
<i>Real (Calle)</i>	F-8	Calle Real de la Alhambra	
<i>Real (Puerta)</i>	G-5	Puerta Real	
<i>Realejo (Cuesta del)</i>	G-7	Cuesta del Realejo	
<i>Realejo Alto (Plaza del)</i>	G-7	Plaza del Realejo	
<i>Recogidas (Calle de)</i>	G-H-5	Calle Recogidas	
<i>Rector Lopez Argüeta (Calle del)</i>	E-4-5	Calle Rector López Argüeta	
<i>Rector Morata (Calle del)</i>	G-6	Calle Rector Morata	
<i>Reja (Calle de la)</i>	G-7	Calle Rejas de la Virgen	
<i>Reñidero (Calle del)</i>	H-6	Calle Reñidero	
<i>Rey Chico (Puente del)</i>	F-8	Puente del Rey Chico o del Aljibillo	
<i>Reyes Católicos (Calle de los)</i>	F-G-6-7	Calle Reyes Católicos	
<i>Riño (Calle de)</i>	F-5		No localizada en el cuadrante
<i>Risco (Calle del)</i>	G-6	Calle Risco de San Matias	
<i>Rodríguez Bolívar (Plaza de)</i>	F-6	Plaza Nueva	
<i>Rosal (Calle del)</i>	E-F-7	Calle Rosal de San Pedro	
<i>Rosal (Callejón del)</i>	F-7		No localizada en el cuadrante
<i>Rosario (Calle del)</i>	G-6	Calle del Rosario	
<i>Rueda Bolos (Calle de)</i>	F-6	Calle Rueda Bolos	
<i>Rull y Godinez (Plaza de)</i>	F-5	Plaza de los Lobos	
S			
<i>Sacañuela (Calle de)</i>	G-7	Calle Azacayuela Alta	
<i>Sacristía (Calle de la)</i>	G-6	Calle Sacristía de San Matias	
<i>Sacristía (Cuesta de la)</i>	G-7	Calle Sacristía de Santa Escolástica	
<i>Sacristía (Calle de la)</i>	D-6	Sacristía de San Ildefonso	
<i>Sacro Monte (Camino del)</i>	E-8-9-10-11	Camino del Sacromonte	
<i>Sagasta (Calle de)</i>	G-H-5-6	Calle San Antón	
<i>Salamanca (Calle de)</i>	G-5-6	Calle Salamanca	
<i>Salón (Paseo de)</i>	H-6-7	Paseo del Salón	
<i>Salvador (Calle del)</i>	E-8	Cuesta Del Chapiz	
<i>Salvador (Calle del)</i>	H-7	Calle Salvador	
<i>Salvador (Plaza del)</i>	E-7	Plaza del Salvador	
<i>San Agustín (Calle de)</i>	F-5-6	Calle Cristo de San Agustín	
<i>San Agustín (Calle del Horno de)</i>	E-7	Calle Horno de San Agustín	
<i>San Agustín (Calle del postigo de)</i>	F-5-6	Calle Postigo de San Agustín	
<i>San Agustín (Cuesta de)</i>	E-8	Cuesta de San Agustín	
<i>San Agustín (Las Veredillas de)</i>	E-8	Calle Veredillas de San Agustín	
<i>San Andrés (Calle de)</i>	E-6	Calle de San Andrés	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
San Antón el Viejo (Calle de)	I-8	Calle Santo Sepulcro	
San Antón el Viejo (Cuesta de)	J-8	Cuesta de la Pulga	
San Antón (Plaza de)	G-5	EDIFICADO	Entorno calle Recogidas
San Antonio (Calle del Cuadro de)	G-6-7	Calle San Antonio	
San Antonio (Cuesta de)	D-5-6	Cuesta de San Antonio	
San Bartolomé (Calle de)	D-7	Callejón de San Bartolomé	
San Bartolomé (Calle Iglesia de)	D-7	Calle Iglesia de San Bartolomé	
San Bartolomé (Calle pral.de)	D-7	Principal de San Bartolomé	
San Bartolomé (Callejuela de)	D-7	Callejón de San Bartolomé	
San Bartolomé (Placeta del)	D-7	Placeta de San Bartolomé	
San Buenaventura (Calle de)	D-E-7	Calle de San Buenaventura	
San Cecilio (Callejón de)	E-7	Callejón de San Cecilio	
San Cecilio (Carril y Cuesta de)	G-7-8	Carril de San Cecilio	
San Cristóbal (Calle Larga de)	D-E-6-7	Calle Larga de San Cristóbal	
San Cristóbal (Cuesta de)	E-6	Cuesta de San Cristóbal	
San Cristóbal (Cuesta de las Murallas de)	D-6	Calle Murallas de Santo Cristo	
San Cristóbal (Placeta de)	D-6	Placeta de San Cristóbal	
Sanchez (Placeta de)	F-6	Placeta Sánchez	
San Diego (Calle de)	H-6	Calle San Diego	
San Diego (Cuesta de)	C-D-6-7	Camino de San Antonio	
San Felipe (Calle de)	E-F-5	Calle Isleta de San Felipe	
San Gil (Placeta)	F-6	Placeta San Gil	
San Gregorio (Calle de)	F-6-7	Cuesta de San Gregorio	
San Gregorio (Calle de)	D-7	Calle de San Gregorio Alto	
San Gregorio Alto (Calle de)	D-7	Calle de San Gregorio Alto	
San Gregorio (Plaza de)	F-6	Placeta de San Gregorio	
San Ildefonso (Acera de)	D-5	Acera de San Ildefonso	
San Isidro (Calle de)	H-6	Calle San Isidro	
San Jacinto (Calle de)	H-6	Calle San Jacinto	
San Jerónimo (Calle de)	E-F-5	Calle San Jerónimo	
San Jerónimo (Carril del Horno de)	F-4	EDIFICADO	Entorno Biblioteca de Andalucía
San José (Calle de)	E-6	Calle San José Baja	Localizada en el cuadrante H-5
San José Alta (Calle de)	F-6	Calle de San José Alta + Placeta de San José	
San José (Callejón de)	F-6	Plazeta Cauchiles de San Miguel + Calle de San José Alta	Localizada en el cuadrante E-F-6
San José (Placeta de)	F-6	Placeta de los Negros	
San Juan de Dios (Calle de)	E-5	Calle San Juan de Dios	
San Juan de Dios (Lavadero de)	I-5	Calle Agustina de Aragón	
San Juan de Letrán (Calle de)	C-D-4	Calle San Juan de Letrán + Plaza San Juan de Letrán	
San Juan de los Reyes (Calle de)	E-F-6-7-8	Calle San Juan de los Reyes	
San Justo (Acera de)	D-4	EDIFICADO	Entorno Campus Universitario de Fuentenueva
San Luis (Calle de)	D-E-7-8	Calle San Luis + Callejón de San Luis Alto	
San Martín (Calle de)	E-8	Calle San Martín	
San Matías (Calle del Horno de)	G-6	Calle Horno de San Matías	
San Matías (Calle del Laurel de)	G-6	Calle Laurel de San Matías	
San Miguel (Plaza de)	E-6	Plaza San Miguel Bajo	
San Miguel el Alto (Camino de)	D-7-8	Carril de San Miguel	
San Nicolás (Calle de)	E-7	Calle San Nicolás	
San Nicolás (Calle Espalda de)	E-7	Calle Espaldas de San Nicolás	
San Nicolás (Camino Nuevo de)	E-7	Camino Nuevo de San Nicolás + Callejón de las Tomasas	
San Nicolás (Cuesta de)	E-7	Calle Charca	
San Nicolás (Placeta de)	E-7	Plaza Mirador de San Nicolás	
San Pedro Martir (Calle de)	H-6	Calle San Pedro Mártir	
San Rafael (Calle de)	G-6	Calle San Rafael	
San Sebastián (Calle de)	G-6	Calle San Sebastián	
Santa Ana (Calle de)	F-7	Calle Santa Ana	
Santa Ana (Calle del Hospital de)	F-6-7	Calle Hospital de Santa Ana	
Santa Catalina (Calle de)	H-6-7	Calle Santa Catalina Baja	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLATOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLATOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Santa Catalina (Cuesta de)</i>	G-7	Callejón de Santa Catalina + Plaza v Cuesta de Santa Catalina	
<i>Santa Catalina (Plaza de)</i>	G-7	Cuesta de Santa Catalina	
<i>Santa Escolástica (Calle de)</i>	G-6-7	Calle Pavaneras	
<i>Santa Escolástica (Cuesta del Cementerio de)</i>	G-6-7	Calle Cementerio de Santa Escolástica	
<i>Santa Inés (Calle de)</i>	F-7	Calle del Lavadero de Santa Inés	
<i>Santa Inés (Cuesta de)</i>	F-7	Cuesta de Santa Inés	
<i>Santa Inés (Placeta Alta de)</i>	F-7	Placeta Alta de Santa Inés	
<i>Santa Isabel la Real (Calle de)</i>	E-6	Calle Santa Isabel la Real	
<i>Santa Teresa (Calle de)</i>	F-G-5	Calle Santa Teresa	
<i>Santiago (Calle de)</i>	G-H-7	Calle Santiago	
<i>Santillán (Placeta de)</i>	E-5	Plaza de Santillana	
<i>Santisimo (Calle del)</i>	E-5	Calle Beaterio del Santísimo	
<i>Santisimo (Calle del)</i>	E-F-7	Calle Santísimo	
<i>Santo Cristo de la Azucena (Placeta del)</i>	E-6	Placeta del Cristo de las Azucenas	
<i>Santo Domingo (Beaterio de)</i>	G-7	Colegio Mayor Santo Domingo	
<i>Santo Domingo (Calle Ancha de)</i>	G-6	Calle Ancha de Santo Domingo	
<i>Santo Domingo (Calle del Cuarto Real de)</i>	H-6-7	Calle Cuarto Real de Santo Domingo	
<i>Santo Domingo (Calle del Solarillo de)</i>	H-7	Calle Solarillo de Santo Domingo	
<i>Santo Domingo (Callejón de)</i>	G-6-7	Callejón de Santo Domingo	
<i>Santo Domingo (Plaza de)</i>	G-6-7	Plaza de Santo Domingo	
<i>Santo Sepulcro (Calle del)</i>	I-8	Calle San Antón Viejo	
<i>Santos (Calle de los)</i>	E-5	Calle los Santos	
<i>Saravia (Calle de)</i>	G-6	Calle Sarabia	
<i>Sierpe Baja (Calle de la)</i>	G-5	Calle Sierpe Baja	
<i>Silencio (Calle del)</i>	F-5	Calle Silencio	
<i>Sillera (Calle de la)</i>	F-5	Calle Sillera	
<i>Silleras (Placeta de las)</i>	F-6	Placeta Sillera	
<i>Sol (Callejón de la Puerta del)</i>	G-7	Calle Cruz de Piedra + Calle Azacayuela Alta	
<i>Sol (Puerta del)</i>	G-7	Placeta Puerta del Sol	
<i>Solares (Callejón de)</i>	H-7	Calle Solares	
<i>Solarillo (Calle del)</i>	G-H-5	Calle Solarillo de Gracia	
<i>Sucia (Calle)</i>	G-7	Calle Nevot	
<i>Sucio (Callejón)</i>	E-5	EDIFICADO	Entorno Hospital militar o Palacio del Almirante Aragón. E.T.S. Arquitectura de la UGR
<i>Suspiro (Calle del)</i>	G-6	Calle Suspiro	
T			
<i>Tallacarne (Callejón de)</i>	C-6-7	Callejón de Lebrija	
<i>Tendillas (Calle de las)</i>	F-5	Calle Marqués de Falces	
<i>Tinajilla (Placeta de la)</i>	E-5	EDIFICADO	Entorno calle Tinajilla
<i>Tinte (Callejón del)</i>	H-7	Calle Estepona	
<i>Tiña (Calle de la)</i>	E-6	Calle de la Tiña	
<i>Tiros (Plaza de los)</i>	G-6	Plaza del Padre Suárez	
<i>Tomasas (Callejón de las)</i>	E-7	Callejón de San Nicolás + Calle Atarazana + Cuesta de las Tomasas	
<i>Tomasas (Carril de las)</i>	E-7-8	Carril de las Tomasas + Carril de San Agustín	
<i>Torillo (Calle del)</i>	G-6	Calle Torillo de San Matias	
<i>Trabuco (Calle del)</i>	F-5	Calle Trabuco	
<i>Treviño (Plaza de los)</i>	E-5	Placeta de Treviño	
<i>Triana Baja (Calle de)</i>	E-5	Calle Triana Baja	
<i>Trinidad (Calle de la)</i>	F-5	Calle Trinidad	
<i>Tristes (Paseo de los)</i>	F-8	Paseo del Padre Manjón	
<i>Triunfo (Acera del)</i>	D-E-4-5	Acera del Triunfo	
<i>Triunfo (Paseo del)</i>	D-E-5	Avenida Capitán Moreno	
<i>Tundidores (Calle de)</i>	G-6	Calle Tundidores	
U			
<i>Universidad (Plaza de la)</i>	F-5	Plaza de la Universidad	
V			
<i>Vacas (Calle de las)</i>	E-8	Calle Pianista García Carrillo	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Vacas (<i>Callejón de las</i>)	E-3-4	EDIFICADO	Entorno Campus Universitario de Fuentenueva
Valentin Barrecheguren (<i>Calle de</i>)	F-6	Calle Valentin Barrecheguren	
Valenzuela (<i>Calle de</i>)	E-8	Calle Valenzuela	
Varela (<i>Calle de</i>)	G-6	Calle Varela	
Vargas (<i>Calle de</i>)	G-8	Callejón de Vargas	
Ventanilla (<i>Calle de la</i>)	E-5	Calle Ventanilla	
Verde (<i>Puente</i>)	I-8	Puente Verde	
Verjeles (<i>Cuesta de los</i>)	G-7	Cuesta de los Verjeles	
Verónica (<i>Calle de la</i>)	G-5	Calle Verónica de la Magdalena	
Verónica de la Virgen (<i>Calle de la</i>)	H-6	Calle Verónica de la Virgen	
Vía de Circunvalación	C-D-2	Tramo ferroviario	
Victoria (<i>Callejón de la</i>)	E-8	Callejón de la Victoria	
Victoria (<i>Cuesta de la</i>)	E-8	Cuesta de la Victoria + Calle Frailes de la Victoria	
Victoria (<i>Plaza de la</i>)	E-8	Plaza de la Victoria	
Vidrio (<i>Calle del</i>)	D-4	EDIFICADO	Entorno urbanización Triunfo Jardín
Vino (<i>Puerta del</i>)	F-7	Puerta del Vino	
Violón (<i>Paseo del</i>)	I-5-6	Paseo del Salón	
Vistillas (<i>Cuesta de las</i>)	H-8	Calle Vistillas de los Ángeles	
Y			
Yanguas (<i>Placeta de</i>)	E-7-8	Calle de Yanguas	
Yesqueros (<i>Placeta de</i>)	D-E-6	Plaza de Yesqueros	
Yeseros (<i>Calle de</i>)	C-5-6	Calle de los Yeseros	
Z			
Zacatin (<i>Calle del</i>)	F-G-6	Calle Zacatin	
Zacayuelas (<i>Calle de las</i>)	E-7	Calle Azacayuela de San Pedro	
Zafra (<i>Calle de</i>)	E-F-7	Calle Zafra	
Zapateros (<i>Calle de</i>)	G-5	Calle Zapateros	
Zaragoza (<i>Calle de</i>)	G-6	Calle Zaragoza	
Zenete (<i>Calle del</i>)	E-6	Calle Zenete	
Zenete (<i>Callejón del</i>)	E-6	Calle Zenete	
Situación de las Edificios públicos, Iglesias, Conventos, Ermitas, etc.			
A			
Alamedillas	F-8	Paratas ajardinadas del Partal	
Albaicín	E-6-7	Barrio del Albaicín	
Alcaicería	G-6	Alcaicería	
Aljibe de Trillo	E-7	Aljibe de Trillo	
Alhambra	F-7-8	Alhambra	
Alhóndiga	G-5	Alhóndiga	
Altillo de las Eras	C-4	NO RECONOCIDO	
Arco de la Albrézana	D-7	Arco de la Albrézana	
Arco de Elvira	E-6	Puerta de Elvira	
Arco de las Pesas	E-7	Puerta Nueva o de las Pesas	
Arco de San Antonio	D-7	Arco de San Antonio	
Arresto Municipal	G-7	NO RECONOCIDO	
Asilo de San José	F-6	Casa del Almirante Aragón Hogar Infantil de San José	
Audiencia	F-6	Real Chancillería y Cárcel Alta Sede del TSJA	
Ave María (<i>Escuelas del</i>)	E-9	Escuelas del Ave María	Apararece por duplicado
Ayuntamiento	F-6	Ayuntamiento de Granada	
B			
Baluarte	F-7	Baluarte de la Puerta de la Justicia	
Banco de España (<i>Sucursal del</i>)	H-5	Sucursal del Banco de España	
Banco del Salón	H-6-7	Banco del Salón	
Baño de las Damas	F-9	Baño de las Damas o Albercón medieval	
Barrio del Perchel	H-9	Barranco del Abogado	
C			
Campo de los Mártires	G-8	Campo de los Mártires	
Capilla Real	F-6	Capilla Real	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
Calderón	G-8	Jardines del Carmen de los Mártires	
Capitanía General	G-6	Convento de San Francisco Casa-Grande Capitanía General	
Carmen de Aceituno	I-8	NO RECONOCIDO	
Carmen de Acosta	I-J-8	Carmen de la Fundación Rodríguez Acosta	
Carmen de D. Fernando Ayuso	E-8	NO RECONOCIDO	
Carmen de los Ingenieros	G-9	NO RECONOCIDO	
Carmen de Pascasio	C-7	NO RECONOCIDO	
Carmen de la Victoria	E-8	Convento de Nuestra Señora de la Victoria	
Casa de Angel Alba	F-4	NO RECONOCIDO	
Casa de Doña Paula	G-4	NO RECONOCIDO	
Casa Huerta de San José	G-4	NO RECONOCIDO	
Casa Huerta de las Mercedes	G-4	NO RECONOCIDO	
Casa de Misericordia de la Purísima Concep. ⁿ	H-5	NO RECONOCIDO	
Casas del Pedregal del Genil	I-8-9	NO RECONOCIDO	
Casería de los Peces	C-2	NO RECONOCIDO	
Cementerio	A-7	Cementerio antiguo	
Cementerio Árabe	F-8	Rauda	
Cementerio	H-I-10-11	Cementerio de San José	
Colegio Noviciado de la Comp. ⁿ de Jesús	A-B-6	Colegio Máximo de la Compañía de Jesús	
Colegio de los Niños Pobres	H-9	Colegio de los Niños Pobres	
Colegio del Sagrado Corazón de Jesús	H-I-7	Colegio Sagrado Corazón	
Convento del Angel	F-6	Convento del Ángel Custodio	
Convento de San Bernardo	E-7	Monasterio de San Bernardo	
Convento de Capuchinos	D-5	Iglesia de Capuchinos o Parroquia de la Inmaculada	
Convento de la Concepcion	F-7	Convento de la Concepción	
Convento de la Piedad	F-5	Convento de la Piedad	
Convento de Santa Catalina	G-7	Convento de Santa Catalina de Siena	
D			
Convento de San Gregorio el Alto	D-7	Iglesia de San Gregorio Bético	
Convento de Santa Inés	F-7	Convento de Santa Inés	
Convento de Santa Isabel la Real	E-6	Monasterio de Santa Isabel la Real	
Convento de Santa Paula	F-5	Convento de Santa Paula Hotel AC Palacio Santa Paula	
Convento del Santísimo	E-5	Convento del Santísimo	
Convento de Siervas de María	F-7	Convento de Siervas de María	
Convento de Las Siervas de María	F-5	Hospital u Oratorio de la Misericordia	
Convento de las Tomasas	E-7	Convento de Santo Tomas de Villanueva Convento de las Tomasas	
Convento de Zafra	F-7	Convento de Santa Catalina de Zafra o de Santa Catalina de Siena de Zafra	
Cortijo de Tallacame	B-7	NO RECONOCIDO	
Corral del Paso	G-7	NO RECONOCIDO	
Cristo de los Favores	G-7	Cristo de los Favores	
Cruz de los Martires	G-8	Cruz de los Mártires	
Cuartel de Artillería	G-H-6	Palacio de Bibataubín Sede del Consejo Consultivo de Andalucía	
Cuartel de Caballería	E-4	Monasterio de San Jerónimo	
Cuartel de la Merced	D-E-5-6	Convento de Nuestra Señora de la Merced o de Mercedarios Calzados	
Cuartel de Santo Domingo	G-6	Convento de Santa Cruz la Real o de Santo Domingo	
E			
El Mirador	A-7	El Mirador	
El Rastro	H-6	El Rastro	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
El Recreo	H-8	El Recreo	
Ermita de Lourdes	H-9	Ermita de Lourdes	
Ermita de San Isidro	C-5	Iglesia de San Isidro	
Ermita de San Miguel el Alto	D-8	Torre del Aceituno o Ermita de San Miguel Alto	
Ermita del Santo Cristo de la Yedra	C-5	Ermita del Santo Cristo de la Yedra	
Ermita de San Sebastián	I-5	Ermita de San Sebastián	
Ermita y Ventorrillo del Señor del Paño	C-5	Ermita y Ventorrillo del Señor del Paño	
Escuelas del Ave María	E-9	Escuelas del Ave María	Aparece por duplicado
Escuelas del Ave María	H-8	Escuelas del Ave María	
Escuelas del Ave María	I-8	Colegio Ave María de la Quinta	
Escuelas Pías	I-7	Colegio Dulce Nombre de María-Escolapios	
Estación	D-3-4	Estación de tren	
F			
Facultad de Medicina	E-5	Facultad de Ciencias Políticas	
Factorías Militares	D-5	Factorías Militares	
Fábrica de Cerámica	D-E-4	Fábrica de Cerámica	
Fábrica de Electricidad	I-5	Colegio Público Profesor Tierno Galván	
Fábrica del Gas	I-5	Fábrica del Gas	
Fábrica de San José	H-I-8	Fábrica de San José	
G			
Generalife	F-8-9	Generalife	
Gobierno Civil	F-5	Colegio de San Pablo de la Compañía de Jesús Facultad de Derecho de la UGR	
Gruta de Lourdes	A-6	NO RECONOCIDO	
H			
Hospital de Dementes y Hospicio	D-5	Hospital Real Sede Central de la UGR	
Hospital Militar	G-7	Hospital Militar o Palacio del Almirante Aragón ETS de Arquitectos de Granada	
Hospital de Ntra. Señora del Pilar	E-6	Hospital de la Tiña de Nuestra Señora del Pilar Orfelinato de Nuestra Señora del Pilar	
Hospital de San Juan de Dios	E-5	Hospital de San Juan de Dios	
Hospital de San Lázaro	C-D-3	Hospital de San Lázaro	
Hotel de Benalua	G-7	Hotel Alhambra Palace	
Hotel Siete Suelos	G-8	Hotel Siete Suelos	
Hotel Washington	G-8	Hotel Washington Irving	
Huerta de los Angeles	H-8	Huerta de los Angeles	
Huerta de Belén	G-H-8	Huerta de Belén	
Huerta del Cordero	H-7	Huerta del Cordero	
Huerta de Capuchinos	D-5	Huerta de Capuchinos	
Huerta de Ntra. Sra. de Dilar	I-5	NO RECONOCIDO	
Huerta de la Purísima	I-7	NO RECONOCIDO	
Huerta de la Marquesa	I-7	NO RECONOCIDO	
Huerta de la Santísima Trinidad	I-5	NO RECONOCIDO	
Huerta de la Viuda de Toledo	I-6	NO RECONOCIDO	
Huerta del Aljibe	I-8	NO RECONOCIDO	
Huerto de Giraud	I-7	NO RECONOCIDO	
Huerto del Cuni	I-8	NO RECONOCIDO	
I			
Iglesia Catedral	F-6	Iglesia Catedral de la Encarnación	
Iglesia Colegiata	F-5	Iglesia de los Santos Justo y Pastor	
Iglesia de Santiago	G-7	Iglesia de las Comendadoras de Santiago	
Iglesia de Santiago	E-F-6	Iglesia de Santiago o del Servicio Doméstico	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
<i>Iglesia de la Cartuja</i>	B-5-6	Monasterio de la Cartuja	
<i>Iglesia de la Magdalena</i>	G-5	Iglesia de Santa María Magdalena	
<i>Iglesia de las Angustias</i>	H-6	Basílica de Nuestra Señora de las Angustias	
<i>Iglesia de las Carmelitas</i>	F-G-6	Iglesia de Carmelitas Calzadas	
<i>Iglesia de las Descalzas</i>	F-6	Iglesia de Carmelitas Descalzas	
<i>Iglesia de los Hospitalicos</i>	F-6	Iglesia de los Hospitalicos	
<i>Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús</i>	F-6	Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús	
<i>Iglesia del Sagrario</i>	F-6	Iglesia del Sagrario	
<i>Iglesia del Salvador</i>	E-7	Iglesia del Salvador	
<i>Iglesia de San Antón</i>	G-5	Convento e Iglesia de San Antón o San Antonio Abad	
<i>Iglesia de San Andrés</i>	E-6	Iglesia de San Andrés	
<i>Iglesia de San Bartolomé</i>	D-7	Iglesia de San Bartolomé	
<i>Iglesia de San Cecilio</i>	G-7-8	Iglesia de San Cecilio	
<i>Iglesia de San Cristóbal</i>	D-6	Iglesia de San Cristóbal	
<i>Iglesia de San Ildefonso</i>	D-6	Iglesia de San Ildefonso	
<i>Iglesia de San Jerónimo</i>	E-F-5	Monasterio de San Jerónimo Monasterio de Santa Paula de Monjas Jerónimas	
<i>Iglesia de San José</i>	F-6	Iglesia de San José	
<i>Iglesia de San Juan de Dios</i>	E-5	Hospital de San Juan de Dios	
<i>Iglesia de San Juan de Letrán</i>	D-4	Iglesia de San Juan de Letrán	
<i>Iglesia de San Juan de los Reyes</i>	E-7	Iglesia de San Juan de los Reyes	
<i>Iglesia de San Matías</i>	G-6	Iglesia de San Matías	
<i>Iglesia de San Miguel</i>	E-6	Iglesia de San Miguel Bajo	
<i>Iglesia de San Nicolás</i>	E-7	Iglesia de San Nicolás	
<i>Iglesia de San Pedro</i>	F-7	Iglesia de San Pedro y San Pablo	
<i>Iglesia de Santa Ana</i>	F-7	Iglesia de Santa Ana	
<i>Iglesia de Santa María</i>	F-8	Iglesia de Santa María de la Alhambra	
<i>Iglesia de Santo Domingo</i>	G-7	Iglesia de Santo Domingo	
<i>Instituto</i>	E-5	Instituto Padre Suarez	
<i>Invernadero</i>	I-7	NO RECONOCIDO	
J			
<i>Jardín Botánico</i>	F-5	Jardín Botánico	
<i>Jardin de Machuca</i>	F-7-8	Patio de la Mezquita y Patio de Machuca	
L			
<i>La Churra</i>	F-7	Barrio de La Churra	
<i>Las Fuentes Bajas</i>	E-8-9	NO RECONOCIDO	
M			
<i>Matadero</i>	I-6	Matadero	
<i>Matadero Viejo de Cerdos</i>	D-5	Matadero Viejo de Cerdos	
<i>Mercado de Cerdos</i>	C-5	Mercado de Cerdos	
<i>Mercado de San Agustín</i>	F-5-6	Mercado de San Agustín	
<i>Mezquita</i>	F-8	Oratorio de El Partal	
<i>Mirador de Rolando</i>	C-D-6	Mirador de Rolando	
<i>Muralla árabe</i>	F-7	Muralla Cristiana	
<i>Murallas árabes</i>	E-6-7	Muralla Ziri	
O			
<i>Observatorio Astronómico</i>	B-C-6	Observatorio Astronómico de Cartuja	
P			
<i>Palacio Arzobispal</i>	F-G-5-6	Palacio Arzobispal	
<i>Palacio de Carlos V</i>	F-8	Palacio de Carlos V (Museo Arqueológico de la Alhambra y Museo de BB.AA. De Granada)	
<i>Palacio Real (Entrada al)</i>	F-8	NO RECONOCIDO	No localizada en el cuadrante
<i>Penal de Belen</i>	H-7	Convento de Belén o de Mercedarios Descalzos Penal de Belén	
<i>Pilar de Carlos V</i>	F-8	Pilar de Carlos V	
<i>Plaza de Toros</i>	D-5	Plaza de Toros de la Real Maestranza	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
S			
Sacro Monte	D-E-10-11	Sacro Monte	
Sancti-Spiritus	F-6	Sancti-Spiritus	
Seminario	G-4	Seminario de San Cecilio e Iglesia de Gracia	
Silla del Moro	F-9	Castillo de Santa Elena o Silla del Moro	
T			
Teatro Cervantes	G-6	Teatro Cervantes	
Teatro de Isabel la Católica	G-6	Teatro de Isabel la Católica	
Torre Bermeja	G-7	Torres Bermejas	
Torre de Abdul Hachac	F-8	Torre de Abul Hachach o Peinador de la Reina	
Torre de Comares	F-8	Torre de Comares	
Torre de Siete Suelos	G-8	Torre de Siete Suelos	
Torre del Cadi	F-8	Torre del Cadi	
Torre del Capitán	G-8	Torre del Capitán	
Torre de la Bruja	G-8	Torre de la Bruja	
Torre de la Cautiva	F-8	Torre de la Cautiva	
Torre de la Justicia	F-8	Torre de la Justicia	
Torre de la Vela	F-7	Torre de la Vela	
Torre de las Cabezas	G-8	Torre de las Cabezas	
Torre de las Damas	G-8	Torre de las Damas	
Torre de las Infantas	G-8-9	Torre de las Infantas	
Torre de los Picos	F-8	Torre de los Picos	
U			
Universidad	F-5	Colegio de San Pablo de la Compañía de Jesús Facultad de Derecho de la UGR	
V			
Venta del Beiro	C-3	NO RECONOCIDO	
Venta de la Caleta	C-3	NO RECONOCIDO	
Ventorrillo del Rosario	G-4	NO RECONOCIDO	
Villa Berta	I-7-8	NO RECONOCIDO	
Villa Felisa	J-8	NO RECONOCIDO	
* Alvaro de Bazan (Calle de)	F-6	Calle Álvaro de Bazán	
* Aljibe	F-7	Plaza de los Aljibes	
* Baratillo (Calle del)	F-5	Calle Baratillos	
* Boteros (Calle de)	G-5	Calle Boteros	
* Caballerizas	F-8	Caballerizas de la Torre de los Picos	
* Campillo Alto (Plaza del)	G-6	Plaza del Campillo	
* Carro (Calle del)	E-F-7	Calle Carro	
* Catalina (Cuesta de)	G-7	Calle Honda del Realejo	
* Cementerio (Camino viejo del)	G-H-9-10	Camino Viejo del Cementerio	
* Convento de San Francisco	F-G-8	Convento de San Francisco de la Alhambra Parador Nacional	
* El Cubo	F-7	Torre del Cubo	
* Fábrica de Harinas	I-5	Colegio Público Profesor Tierno Galván	
* Faltriqueras (Calle de la)	G-6	Calle San Antonio	
* Frances (Callejón del)	G-7	Calle Parra de San Cecilio	
* Honda (Calle)	E-6	Calle Honda de San Andrés	
* Horno de Marina (Calle del)	F-5	Calle Horno de Marina	
* Huerto (Calle del)	G-7	Calle Huete	
* Hinojosa (Calle de)	F-5	Calle Hinojosa	
* Jazmin (Calle del)	E-7	Calle Jazmin de San Pedro	
* La Cuestecilla (Calle)	D-7	Calle Cuestecilla	
* Museo Particular	G-8	Museo Particular	
* Real de Cartuja (Calle)	C-D-5	Calle Real de Cartuja	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el PLANO DE GRANADA de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el PLANO DE GRANADA de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

NOMENCLÁTOR ¹	IDENTIFICACIÓN ²	NOMENCLÁTOR última denominación conocida	OBSERVACIONES
* <i>San Agustín (Plaza de)</i>	<i>F-5</i>	Plaza de San Agustín + Placeta Radio Granada	
* <i>San Juan Baja (Calle de)</i>	<i>H-6</i>	Calle San Juan Baja	
* <i>Santa Paula (Calle de)</i>	<i>E-F-5</i>	Calle Santa Paula	
* <i>Tovar (Plaza de)</i>	<i>G-6</i>	Placeta Tovar	
* <i>Villamena (Plaza de)</i>	<i>G-6</i>	Plaza de Villamena	

1 Transcripción de las denominaciones empleadas en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

2 Transcripción de los caracteres (letra, número o símbolo) empleados en el *PLANO DE GRANADA* de 1909.

* Elementos no identificados en la leyenda pero rotulados en el dibujo. En estos casos, la primera columna corresponde a la transcripción del rótulo.

RELACIÓN DE FIGURAS

RELACIÓN DE FIGURAS

FIGURAS SOBRE GRANADA

Figura 1.001 [p. 45]: *Praeclara Ferdina[n] di Cortesii de noua maris oceani Hyspania narratio sacratissimo, ac inuictissimo Carolo Romanoru[m] Imperatori Semper Augusto, Hyspaniaru[m] &c. regi anno domini M.D.XX. transmissa* o *Mapa de Tenochtitlan de Hernán Cortés* o *Mapa de Nuremberg*

Autor: Hernán Cortés

Fecha de edición: 1524 (por Frederick Peypus)

Fuente: Newberry Library, Chicago, EE.UU.

Figura 1.002 [p. 50]: Vista de la colina del Albaicín desde calle Almanzora Alta (colina del Mauror)

Autor: Salvador Algarra

Fecha de realización: septiembre de 2010

Figura 1.003 [p. 53]: *GRANADA ÍBERA (s. VII – s. II a.C. aprox.)*. Reinterpretación cartográfica de la autora Elaborada a partir de la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada

Figura 1.004 [p. 58]: Vista de Granada desde el Generalife

Autor: Salvador Algarra

Fecha de realización: marzo de 2013

Figura 1.005 [p. 61]: *GRANADA ROMANA (s. II a.C. – s. IV aprox.)*. Reinterpretación cartográfica de la autora Elaborada a partir de la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada

Figura 1.006 [p. 64]: Vista de la ermita de San Cecilio desde la plaza Cementerio de San Nicolás

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: agosto de 2011

Figura 1.007 [p. 65]: Vista de Torres Bermejas, antiguo *Hisn Mawrur*, desde la Alcazaba de la Alhambra

Autor: Salvador Algarra

Fecha de realización: mayo de 2013

Figura 1.008 [p. 65]: Vista de la Alcazaba de la Alhambra desde las Torres Bermejas

Autor: Salvador Algarra

Fecha de realización: mayo de 2013

Figura 1.009 [p. 67]: *GRANADA EMIRAL-CALIFAL (711 – 1013)*. Reinterpretación cartográfica de la autora Elaborada a partir de la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada

Figura 1.010 [p. 70]: Vista del campanario de la iglesia de San José

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: agosto de 2011

Figura 1.011 [p. 70]: Vista de la *Bab al-Difaf* o puerta de los Tableros

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: agosto de 2011

Figura 1.012 [p. 75]: *GRANADA ZIRÍ (1013 – 1090)*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir de la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada

Figura 1.013 [p. 79]: *GRANADA ALMORÁVIDE Y ALMOHADE (1090 – 1238)*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir de la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada

Figura 1.014 [p. 82]: Vista de la relación Alhambra-Granada desde el Generalife

Autor: Salvador Algarra

Fecha de realización: marzo de 2013

Figura 1.015 [p. 87]: *GRANADA NAZARÍ (1238 – 1492)*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir de la base planimétrica proporcionada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada

Figura 1.016 [p. 91]: Mapamundi incluido en la *Geographia* de Claudio Ptolomeo

Autor: Nicolò Germano y Johannes de Armsshein (grabador)

Fecha de edición: 1482

Fuente: <http://es.wikipedia.org>

Figura 1.017 [p. 93]: Fragmento de un facsímil de la *Tabula Peutingeriana*

Autor: Conradi Millieri

Fecha de edición: c. 1887 (el original de c. 250)

Fuente: <http://es.wikipedia.org>

Figura 1.018 [p. 94]: Diagrama de la parte occidental del mapa del Magreb de Ibn Hawqal

Autor: André Miquel

Fecha de edición: 1975

Fuente: André Miquel, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du 11e siècle*, vol. II: *Géographie arabe et représentation du monde: la terre et l'étranger*, Paris, Mouton, 1975, p. 367, accesible online en <https://belgeo.revues.org>

Figura 1.019 [p. 97]: La Península Ibérica en una de las copias del *Nuzhat al-mustaq fi'khtiraq al-afaq*

Autor: Al-Idrisi (de la obra original)

Fecha de edición: c. 1300 (el original de 1154)

Fuente: Bibliothèque Nationale de France, París, Francia

Figura 1.020 [p. 97]: Granada en una de las copias del *Nuzhat al-mustaq fi'khtiraq al-afaq*

Detalle de la figura 1.019

Figura 1.021 [p. 99]: *Atlas catalán*

Autor: Abraham Cresques

Fecha de edición: 1375

Fecha descrita por la imagen: 1375

Dimensiones: 6 láminas de 498 x 645 mm

Soporte/Técnica: pergamino sobre madera

Repositorio: Bibliothèque Nationale de France, París, Francia

Fuente: Bibliothèque Nationale de France, París, Francia

Figura 1.022 [p. 100]: Granada en el Atlas catalán

Detalle de la figura 1.021

Figura 1.023 [p. 100]: Nómada bereber y Mansa Musa en el Atlas catalán

Detalle de la figura 1.021

Figura 1.024 [p. 100]: Reyes Magos en el Atlas catalán

Detalle de la figura 1.021

Figura 1.025 [p. 104]: Mapa número 98 del *Kitab-i Bahriye (Libro de las Materias Marinas)*

Autor: Piri Re'is

Fecha de edición: 1526

Soporte/Técnica: piel de gacela

Fuente: imagen cedida por Jean-Luc Arnaud

Figura 1.026 [p. 106]: Rendición de Granada en la sillería baja del coro de la Catedral de Toledo

Autor: Rodrigo Alemán

Fecha de realización: c. 1492

Fecha descrita por la imagen: enero de 1492

Soporte/Técnica: madera

Ubicación: Catedral de Toledo, España

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.027 [p. 107]: *Sumisión de los Germanos*. Relieve del monumento honorario de Marco Aurelio

Autor: desconocido

Fecha de realización: 176-180 d.C.

Fuente: Musei Capitolini, Roma, Italia

Figura 1.028 [p. 108]: Rendición de Granada en el banco del retablo mayor de la Capilla Real de Granada

Autor: Felipe Bigarny y Alonso Berruguete

Fecha de realización: 1520-1522

Fecha descrita por la imagen: enero de 1492

Soporte/Técnica: madera

Ubicación: Capilla Real de Granada, España

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.029 [p. 109]: *La Virgen de Granada*

Autor: Petrus Christus II

Fecha de realización: c. 1500

Fecha descrita por la imagen: c. 1500

Dimensiones: 540 x 780 mm

Soporte/Técnica: óleo sobre tabla

Repositorio: Museo del Castillo de Peralada, Gerona, España

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.030 [p. 110]: Detalle de la tabla *La Virgen de Granada*. Reinterpretación cartográfica de la autora
Elaborada a partir de la figura 1.029

Figura 1.031 [p. 111]: *Granada*

Autor: Pedro de Medina

Fecha de edición: 1548 (en Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, 1494-1567)

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *Los planos de Granada: 1500-1909. Cartografía urbana e imagen de la ciudad*, Granada, Diputación de Granada, 2005, imagen digital en CD

Figura 1.032 [p. 112]: *La batalla de la Higuera*

Autor: Nicola Granello, Lazzaro Tavarona, Fabrizio Castello y Orazio Cambiasso

Fecha de realización: 1585-1589

Ubicación: Galería de las Batallas en el Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, España

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.033 [p. 115]: *GRANADA (vista desde el sur)*. Apunte preparatorio

Autor: Anton van den Wyngaerde

Fecha de realización: 1567

Fecha descrita por la imagen: 1567

Dimensiones: 1408 x 228 mm

Soporte/Técnica: tinta y aguarrás sobre papel

Repositorio: Osterreichische Nationalbibliothek, Viena, Austria

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.034 [p. 117]: *GRANADA, VISTA DESDE EL SUR POR ANTON VAN DEN WYNGAERDE*.
Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada por la autora de la tesis a partir de la figura 1.033

Figura 1.035 [p. 117]: GRANADA, VISTA DESDE PONIENTE POR ANTON VAN DEN WYNGAERDE.

Reinterpretación cartográfica de la autora.

Elaborada a partir de la figura siguiente:

Título: GRANADA (vista desde poniente).

Autor: Anton van den Wyngaerde

Fecha de realización: 1567

Fecha descrita por la imagen: 1567

Dimensiones: 1572 x 420 mm

Soporte/Técnica: tinta y aguarrás sobre papel

Repositorio: Osterreichische Nationalbibliothek, Viena, Austria

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.036 [p. 121]: BARCELONA / GRANATA

Autor: Franz Hogenberg (grabador)

Fecha de edición: 1572 (en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. I, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1572)

Dimensiones: 610 x 470 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Barcelona, España

Figura 1.037 [p. 121]: GRANATA

Autor: Francesco Valesio (grabador)

Fecha de edición: c. 1590 (en Francesco Valesio, *Raccolta di le più illustri e famose città di tutto il mondo*, Venezia, c. 1590)

Dimensiones: 190 x 130 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Fuente: Biblioteca Nazionale Centrale di Roma, Italia

Figura 1.038 [p. 122]: GRANADA (vista desde poniente)

Autor: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador)

Fecha de edición: 1572 (en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. I, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1572)

Fecha descrita por la imagen: 1563-1565

Dimensiones: 610 x 470 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Barcelona, España

Figura 1.039 [p. 123]: GRANADA (vista desde poniente). Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir de la figura 1.038

Figura 1.040 [p. 125]: *GRANADA* (vista desde el sur). Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir de la figura siguiente:

Título: *GRANADA* (vista desde el sur)

Autor: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador)

Fecha de edición: 1598 (en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. V, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum)

Fecha descrita por la imagen: 1563-1565

Dimensiones: 590 x 470 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Barcelona, España

Figura 1.041 [p. 126]: *GRANATA* (vista desde el sur)

Autor: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador)

Fecha de edición: 1582 (en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum: liber primus*, Coloniae Agrippinae: apud Godefridum Kempensem: sumptibus auctorum; An[t]uerpiae: apud Philippum Gallaeum, 1582)

Fecha descrita por la imagen: 1563-1565

Fuente: Biblioteca de la Universidad de Granada, España

Figura 1.042 [p. 127]: *Amoenissimus castris Granatensis, vulgo ALHAMBRE dicti, ab Oriente prospectus*.

Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir de la figura siguiente:

Título: *Amoenissimus castris Granatensis, vulgo ALHAMBRE dicti, ab Oriente prospectus*

Autor: Joris Hoefnagel (dibujante) y Franz Hogenberg (grabador)

Fecha de edición: 1598 (en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. V, Cologne, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1598)

Fecha descrita por la imagen: 1563-1565

Dimensiones: 590 x 470 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Barcelona, España

Figura 1.043 [p. 131]: *Torre Turpiana*

Autor: Francisco Heylan (grabador)

Fecha de realización: c. 1613

Fuente: Archivo Municipal de Granada, España

Figura 1.044 [p. 131]: Portada de la *Historia eclesiástica de Granada*

Autor: Girolamo Lucente (dibujante) y Francisco Heylan (grabador)

Fecha de realización: c. 1613

Fuente: Justino Antolínez de Burgos, *Historia eclesiástica de Granada* (introducción y edición del original inédito de 1611 a cargo de Manuel Sotomayor), Granada, Universidad de Granada, 1996

Figura 1.045 [p. 135]: *Le sette chiese di Roma*

Autor: Antonio Lafréry

Fecha de realización: 1575

Fuente: Aimé-Pierre Frutaz, *Le Piante di Roma*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1962, lámina 236

Figura 1.046 [p. 136]: *Le sette chiese privilegiate di Roma*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1589 (en Nicolaus van Aelst, *Le sette chiese privilegiate di Roma*, Roma, 1589)Fuente: <http://www.agg-images.co.uk>**Figura 1.047** [p. 137]: *Veduta schematica del piano stradale ideato da Sisto V*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1588 (en Giovanni Francesco Bordino, *De rebus praeclaris gestis a Sisto V*, Roma, J. Tornerius et F. Zanettus, 1588)Fuente: Aimé-Pierre Frutaz, *Le Pianta di Roma*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1962, lámina 257**Figura 1.048** [p. 138]: *Plano de Milán*

Autor: Nunzio Galiti

Fecha de edición: 1578

Fuente: <http://digilander.libero.it>**Figura 1.049** [p. 139]: *Plataforma de la Ciudad de Granada*

Autor: Ambrosio de Vico (dibujante) y Francisco Heylan (grabador)

Fecha de edición: c. 1613

Fecha descrita por la imagen: c. 1613

Dimensiones: 620 x 420 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Repositorio: Archivo Municipal de Granada, España

Fuente: Archivo Municipal de Granada, España

Figura 1.050 [p. 140]: Detalle de la Catedral en la *Plataforma* de Vico

Detalle de la figura 1.049

Figura 1.051 [p. 140]: *Quae construitur in gelis vivis ex lapidibus*

Autor: Francisco Heylan (grabador)

Fecha de edición: c. 1613

Fuente: Archivo Municipal de Granada, España

Figura 1.052 [p. 142]: Detalle de la Alhambra en la *Plataforma* de Vico

Detalle de la figura 1.049

Figura 1.053 [p. 142]: Detalle del convento de los Mártires en la *Plataforma* de Vico

Detalle de la figura 1.049

Figura 1.054 [p. 143]: *Plataforma de la ciudad de Granada hasta el Monte Sacro de Valparaíso*

Autor: Ambrosio de Vico (dibujante) y Alberto Fernández (grabador)

Fecha de edición: finales del siglo XVI - principios del siglo XVII

Fecha descrita por la imagen: finales del siglo XVI - principios del siglo XVII

Dimensiones: 490 x 303 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Repositorio: Museo Casa de los Tiros

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.055 [p. 144]: *Descripción del Monte Sacro de Valparaíso*
Autor: Ambrosio de Vico (dibujante) y Alberto Fernández (grabador)
Fecha de edición: finales del siglo XVI - principios del siglo XVII
Fecha descrita por la imagen: finales del siglo XVI - principios del siglo XVII
Dimensiones: 310 x 591 mm
Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel
Repositorio: Museo Casa de los Tiros
Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.056 [p. 147]: *Plataforma de la Ciudad de Granada*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 1.057 [p. 150]: *Nuova pianta di Roma*
Autor: Giambattista Nolli
Fecha de edición: 1748
Fuente: Aimé-Pierre Frutaz, *Le Pianta di Roma*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1962, lámina 396

Figura 1.058 [p. 151]: *Plano Topographico de la Villa y Corte de Madrid*
Autor: Antonio Espinosa de los Monteros
Fecha de edición: 1769
Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.059 [p. 152]: *Plano Geométrico de Madrid*
Autor: Tomás López
Fecha de edición: 1785
Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.060 [p. 153]: *Plano topográfico de la M.N y M.L. Ciudad de Sevilla o Plano de Olvide*
Autor: Francisco Manuel Coelho (dibujante) y José Amat (grabador)
Fecha de edición: 1771
Fuente: <https://historiadesevilla.wordpress.com>

Figura 1.061 [p. 154]: *Plano de la ciudad de Granada*
Autor: Francisco Fernández Navarrete
Fecha de realización: 1732
Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.062 [p. 155]: Croquis a escala de la Vega de Granada para el Diccionario Geográfico de España
Autor: Luis de Vargas y Carrillo y Tomás López
Fecha de edición: último cuarto del siglo XVIII
Fecha descrita por la imagen: último cuarto del siglo XVIII
Dimensiones: 210 x 150 mm
Soporte/Técnica: grabado sobre papel
Repositorio: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España
Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.063 [p. 158]: *MAPA TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE GRANADA*

Autor: Francisco Dalmau

Fecha de edición: 1795-1796

Fecha descrita por la imagen: 1795-1796

Dimensiones: 3580 x 2430 mm

Soporte/Técnica: papel

Repositorio: Archivo Municipal de Granada, España

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.064 [p. 160]: *MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA*

Autor: Francisco Dalmau y Francisco Ribera (grabador)

Fecha de edición: 1796

Fecha descrita por la imagen: 1795-1796

Dimensiones: 1020 x 630 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Repositorio: Archivo Municipal de Granada, España

Fuente: Archivo Municipal de Granada, España

Figura 1.065 [p. 161]: Detalle de la cartela en la versión original del *MAPA TOPOGRÁFICO* de Dalmau

Detalle de la figura 1.063

Figura 1.066 [p. 161]: Detalle de la cartela en la versión grabada por Ribera del *MAPA TOPOGRÁFICO* de Dalmau

Detalle de la figura 1.064

Figura 1.067 [p. 162]: Detalle de la inscripción informativa en la versión grabada por Ribera del *MAPA TOPOGRÁFICO* de Dalmau

Detalle de la figura 1.064

Figura 1.068 [p. 162]: Detalle del Sacromonte en la versión grabada por Ribera del *MAPA TOPOGRÁFICO* de Dalmau

Detalle de la figura 1.064

Figura 1.069 [p. 165]: *MAPA TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE GRANADA* por Francisco Dalmau. Reinterpretación cartográfica de la autora**Figura 1.070** [p. 169]: *Plano de la Ciudad y del Puerto de Barcelona*

Autor: Alexandre Laborde

Fecha de edición: 1806-1820 (en Alexandre Laborde, *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, Paris, Pierre Didot, 1806-1820)

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.071 [p. 173]: Plano de la Alhambra

Autor: ingenieros franceses del ejército de ocupación

Fecha de edición: c. 1811

Fecha descrita por la imagen: c. 1811

Dimensiones: 430 x 210 mm

Soporte/Técnica: papel

Repositorio: Archives du Génie, Château de Vincennes, París, Francia

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.072 [p. 175]: Plano de la ALHAMBRA por los ingenieros militares franceses durante la ocupación de Granada. Reinterpretación cartográfica de la autora**Figura 1.073** [p. 177]: *PLAN DE LA VILLE DE GRANADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA avec les Ouvrages fait en 1810 et 1811*

Autor: ingenieros franceses del ejército de ocupación

Fecha de edición: 1810-1811

Fecha descrita por la imagen: 1810-1811

Dimensiones: 420 x 370 mm

Soporte/Técnica: papel

Repositorio: Archives du Génie, Château de Vincennes, París, Francia

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.074 [p. 180]: El Campillo en 1795.

Detalle de la figura 1.064

Figura 1.075 [p. 180]: El Campillo tras la construcción del Teatro Napoleón. Dibujo de la autora**Figura 1.076** [p. 181]: *PLAN DE LA VILLE DE GRANADE ET DU FORT DE L'ALHAMBRA avec les Ouvrages fait en 1810 et 1811*. Reinterpretación cartográfica de la autora**Figura 1.077** [p. 185]: Plano de la Vega

Autor: ingenieros franceses del ejército de ocupación

Fecha de edición: c. 1811

Fecha descrita por la imagen: c. 1811

Soporte/Técnica: papel

Repositorio: Archives du Génie, Château de Vincennes, París, Francia

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.078 [p. 186]: *PLANO DE GRANADA*

Autor: Cuerpo de Estado Mayor

Fecha de edición: 1887

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.079 [p. 188]: *PLANO DE GRANADA Y SUS ALREDEDORES*

Autor: Cuerpo de Estado Mayor

Fecha de edición: 1887

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.080 [p. 189]: *Plano de Granada* (hoja nº 3)

Autor: Sebastián de la Torre y Juan Cortázar

Fecha de edición: 1887

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD**Figura 1.081** [p. 190]: *Plano de Granada* (hoja nº 8)

Autor: Sebastián de la Torre y José de Alcántara

Fecha de edición: 1868

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD**Figura 1.082** [p. 190]: *Plano de Granada y sus inmediaciones* (hoja nº 8)

Autor: Enrique Cotta y Manuel Agar

Fecha de edición: 1887

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD**Figura 1.083** [p. 191]: *Plano de Granada. Curvas del casco urbano de la población*

Autor: Enrique Cotta

Fecha de edición: 1887

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD**Figura 1.084** [p. 194]: *Camino de la Fuente del Avellano (Alrededores de Granada)*

Autor: Girault de Prangey

Fecha de edición: c. 1850

Fuente: Archivo Municipal de Granada

Figura 1.085 [p. 195]: *Granada. Vista tomada desde el Generalife*

Autor: desconocido

Fecha de edición: c. 1890

Fuente: Archivo Municipal de Granada

Figura 1.086 [p. 196]: *Granada. Vista tomada desde encima de la Plaza de Toros*

Autor: Alfred Guesdon

Fecha de edición: c. 1853

Fuente: Archivo Municipal de Granada

Figura 1.087 [p. 196]: *Granada. Vista tomada desde encima del Generalife*

Autor: Alfred Guesdon

Fecha de edición: c. 1853

Fuente: Archivo Municipal de Granada

Figura 1.088 [p. 198]: *MAPA TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA*

Autor: Francisco Dalmau

Fecha de edición: 1831

Fecha descrita por la imagen: 1831

Dimensiones: 1060 x 640 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre sobre papel

Repositorio: Archivo Municipal de Granada, España

Fuente: Archivo Municipal de Granada, España

Figura 1.089 [p. 201]: *PLANO GENERAL de GRANADA*

Autor: Alexandre Laborde

Fecha de edición: 1806-1820 (en Alexandre Laborde, *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, Paris, Pierre Didot, 1806-1820)

Fecha descrita por la imagen: 1803-1806

Dimensiones: 510 x 400 mm

Soporte/Técnica: papel

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.090 [p. 202]: *PLANO DE GRANADA*

Autor: Alexis Donnet

Fecha de edición: 1846-1850 (en Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, vol. VIII, Madrid, Est. Tipografico-Literario Universal, 1846-1850)

Fecha descrita por la imagen: 1831

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.091 [p. 204]: Mapa topográfico de la provincia de Alicante

Autor: Francisco Coello

Fecha de edición: 1855 (en Francisco Coello, *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1847-1870)

Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Barcelona, España

Figura 1.092 [p. 205]: Planta de la ciudad de Alicante incluida en el Mapa topográfico de la provincia de Alicante del *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*

Detalle de la figura 1.091

Figura 1.093 [p. 206]: *Mapa Civil y Militar DE ESPAÑA Y PORTUGAL, CON LA NUEVA Division EN DISTRITOS, Enriquecido de los planes particulares de 34 Ciudades y puertos principales; DEDICADO A LAS HEROICAS NACIONES ESPAÑOLA Y PORTUGUESA POR LOS EDITORES DAUTY Y MALO.*

Montaje elaborado por la autora con la versión en soporte digital de las 6 hojas que componen el plano

Autor: Alexis Donnet

Fecha de edición: 1857

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.094 [p. 207]: Hoja 7 (suplemento) del *Mapa Civil y Militar DE ESPAÑA Y PORTUGAL, CON LA NUEVA Division EN DISTRITOS...*

Autor: Alexis Donnet

Fecha de edición: 1857

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.095 [p. 209]: *PLANO TOPOGRÁFICO de GRANADA*

Autor: Francisco Martínez Palomino

Fecha de edición: 1846

Fecha descrita por la imagen: 1846

Dimensiones: 383 x 283 mm

Soporte/Técnica: impresión sobre papel

Repositorio: colección particular

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.096 [p. 211]: *PLANO TOPOGRÁFICO de GRANADA* por Francisco Martínez Palomino. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 1.097 [p. 213]: *PLANO GEOMÉTRICO Y TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID*

Autor: Vicente Montero de Espinosa

Fecha de edición: 1853

Fuente: <http://www.zonu.com>

Figura 1.098 [p. 214]: *PLANO DE CÓRDOBA*

Autor: Dionisio Casañal y Zapatero

Fecha de edición: 1884

Fuente: <http://www.ub.edu>

Figura 1.099 [p. 218]: *Plano de Madrid ... levantado a expensas del Excmo. Ayuntamiento desde 1841 a 1846 por los ingenieros de caminos D. Juan Merlo, D. Fernando Gutierrez y D. Juan Ribera ... ; la rectificación interior, el aumento exterior y el dibujo, han sido hechos por D. José Pilar Morales; Pedro Peñas grabó, 1866*

Autor: Juan Merlo, Fernando Gutiérrez, Juan Ribera y José Pilar Morales

Fecha de edición: 1866

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.100 [p. 222]: *PLANO TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA*

Autor: José Contreras

Fecha de edición: 1853

Fecha descrita por la imagen: c. 1850

Dimensiones: 3150 x 2280 mm

SopORTE/Técnica: papel manuscrito sobre tela

Repositorio: Archivo Municipal de Granada, España

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.101 [p. 227]: *PLANO TOPOGRÁFICO de la Ciudad de GRANADA* por José Contreras. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 1.102 [p. 233]: *PLANO DE GRANADA*. Versión de 16 hojas.

Montaje elaborado por la autora con la versión en soporte digital de las 16 hojas que componen el plano

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1932

Fecha descrita por la imagen: 1909

Dimensiones: aprox. 700 x 700 mm cada hoja; aprox. 2300 x 2250 mm el conjunto

SopORTE/Técnica: papel

Repositorio: Instituto Geográfico Nacional, Sede Central; Instituto Geográfico Nacional, Sede Provincial de Granada; Archivo Municipal de Granada.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Sede Provincial de Granada

Figura 1.103 [p. 237]: *TRIANGULACIÓN GEODÉSICA DE ESPAÑA: Estado en 30 de Set^{bre}. 1865*

Autor: talleres del Atlas de España (grabado)

Fecha de edición: 1865

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Madrid, España

Figura 1.104 [p. 238]: Retrato de Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero

Autor: desconocido

Fecha de realización: desconocida

Repositorio: Centro Español de Metrología, Madrid, España

Fuente: <http://www.e-medida.es>

Figura 1.105 [p. 238]: *Retrato de José de Echegaray*

Autor: Joaquín Sorolla

Fecha de realización: 1910

Repositorio: Hispanic Society of America, Nueva York, EE.UU.

Fuente: <http://www.the-athenaeum.org>

Figura 1.106 [p. 240]: *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE Granada, REGIÓN Granada, Término municipal de Granada, Zona 1ª*. Minuta planimétrica a escala 1:25.000 correspondiente a la primera de las cuatro zonas en las que se dividió el Término Municipal de Granada

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1895

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Madrid, España

Figura 1.107 [p. 241]: *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE Granada, REGIÓN Granada, Zona 1ª, Término municipal de Granada*. Minuta altimétrica a escala 1:25.000 correspondiente a la zona 1ª del Término Municipal de Granada

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1896

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, España

Figura 1.108 [p. 242]: *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE OVIEDO, Término municipal de Gijón, Plano de Población de Gijón*

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1919

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, España

Figura 1.109 [p. 243]: *PLANO DE TOLEDO*. Versión de 9 hojas.

Montaje elaborado por la autora con la versión en soporte digital de las 9 hojas que componen el plano

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: desconocida

Fuente: Ayuntamiento de Toledo, España

Figura 1.110 [p. 244]: *TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, PROVINCIA DE TOLEDO, REGIÓN ORGAZ, Término municipal de Toledo, Hospital de Dementes del Nuncio*.

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1882

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, España

Figura 1.111 [p. 245]: *Hoja 559-Madrid del Mapa Topográfico Nacional 1:50.000*

Autor: Instituto Geográfico

Fecha de edición: 1875

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, España

Figura 1.112 [p. 246]: *Hoja 1009-Granada*

Autor: Instituto Geográfico Catastral y de Estadística

Fecha de edición: 1931-1932

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, España

Figura 1.113 [p. 247]: Detalle del núcleo urbano de Granada en la hoja 1009 del MTN

Detalle de la figura 1.112

Figura 1.114 [p. 247]: Detalle del núcleo urbano de Granada en el MTN de 2008

Autor: Instituto Geográfico Nacional

Fecha de edición: 2008

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, España

Figura 1.115 [p. 248]: Minutas del *Plano de Granada de 1909*

Montaje elaborado por la autora con la versión en soporte digital de las 11 hojas que componen el plano

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1909-1932

Fecha descrita por la imagen: 1932

Soporte/Técnica: papel

Repositorio: Instituto Geográfico Nacional, España

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Sede Central, España

Figura 1.116 [p. 249]: Minuta nº 10 del *Plano de Granada de 1909*

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1909-1932

Fecha descrita por la imagen: 1932

Repositorio: Instituto Geográfico Nacional, España

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Sede Central, España

Figura 1.117 [p. 250]: *PLANO DE GRANADA*. Versión de 16 hojas

Montaje elaborado por la autora con la versión en soporte digital de las 16 hojas que componen el plano

Autor: Instituto Geográfico y Estadístico

Fecha de edición: 1932

Fecha descrita por la imagen: 1909

Dimensiones: aprox. 700 x 700 mm cada hoja

Soporte/Técnica: papel

Repositorio: Instituto Geográfico Nacional, Sede Central; Instituto Geográfico Nacional, Sede Provincial de Granada; Archivo Municipal de Granada.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Sede Provincial de Granada

Figura 1.118 [p. 250]: Detalle de la cartela en las hojas nº 3 y 4 del *Plano de Granada de 1909*

Detalle de la figura 1.102

Figura 1.119 [p. 250]: Detalle del callejero en la hoja nº 9 del *Plano de Granada de 1909*

Detalle de la figura 1.117

Figura 1.120 [p. 250]: Detalle de la leyenda de “signos convencionales” en la hoja nº 12 del *Plano de Granada de 1909*

Detalle de la figura 1.117

Figura 1.121 [p. 252]: Detalle de la Alhambra en la hoja nº 11 del *Plano de Granada de 1909*

Detalle de la figura 1.117

Figura 1.122 [p. 252]: Detalle de los Paseos del Salón en la hoja nº 15 del *Plano de Granada de 1909*

Detalle de la figura 1.117

Figura 1.123 [p. 254]: *Plano de Granada de 1909* (mosaico resultante de la primera georreferenciación de las 16 hojas digitales) y malla ideal de 400 x 400 m.

Elaborado por la autora de la tesis

Figura 1.124 [p. 255]: Segundo proceso de georreferenciación mediante SIG del *Plano de Granada de 1909*.

Elaborado por la autora de la tesis

Figura 1.125 [p. 256]: Relación de los 21 puntos empleados para la segunda georreferenciación del *Plano de Granada de 1909*.

Elaborado por la autora de la tesis

Figura 1.126 [p. 256]: Resultado del segundo proceso de georreferenciación mediante SIG del *Plano de Granada de 1909*.

Elaborado por la autora de la tesis

Figura 1.127 [p. 261]: *PLANO DE GRANADA* del Instituto Geográfico y Estadístico. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 1.128 [p. 263]: Postal de Gran Vía

Autor: desconocido

Fecha de edición: desconocida

Fuente: <http://policiaidegranada.com>

Figura 1.129 [p. 264]: *Retrato de Ángel Ganivet*

Autor: José Ruiz de Almodóvar Burgos

Fecha de realización: desconocida

Repositorio: Museo de Bellas Artes de Granada, España

Fuente: <https://es.wikipedia.org>

Figura 1.130 [p. 266]: *PLANO GENERAL DE LA VEGA DE GRANADA*

Autor: TEGSA (Tranvías eléctricos de Granada, S.A.)

Fecha de edición: 1911-1916

Fuente: Archivo General de TEGSA

Figura 1.131 [p. 272]: *PLANO GENERAL DE LA FORTALEZA DEL ALHAMBRA, SUS CONTORNOS I PARTE DE LA JURISDICCIÓN &c*

Autor: José de Hermosilla y colaboradores

Fecha de edición: 1770

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.132 [p. 272]: Perfiles topográficos de la Alhambra

Autor: José de Hermosilla y colaboradores

Fecha de edición: 1766

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.133 [p. 273]: Palacio de los reyes moros de Granada, como estaría en su tiempo

Autor: José de Hermosilla y colaboradores

Fecha de edición: 1766

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.134 [p. 275]: *The Alhambra from the Albaycin*

Autor: David Roberts (dibujante) y E. Goodman (grabador)

Fecha de edición: 1834

Fuente: <http://revistaseug.ugr.es>

Figura 1.135 [p. 275]: *View from San Cristobal*

Autor: George Vivian

Fecha de edición: 1838

Fuente: <http://revistaseug.ugr.es>

Figura 1.136 [p. 277]: *Alhambra Court, Views of the Crystal Palace and Park*, Sydenham

Autor: M.D. Wyatt

Fecha de edición: 1854

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.137 [p. 277]: Plano general de la Alhambra

Autor: Owen Jones

Fecha de edición: 1842 (en Owen Jones, *Plans, elevations, sections and details of the Alhambra*, Londres, 1842)

Fuente: imagen cedida por Juan Calatrava

Figura 1.138 [p. 279]: *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, POR D. RAFAEL CONTRERAS*

Autor: Rafael Contreras

Fecha de edición: 1872

Fecha descrita por la imagen: 1872

Dimensiones: 648 x 495 mm

Soporte/Técnica: grabado en papel

Repositorio: Archivo Municipal de Granada, España

Fuente: Archivo Municipal de Granada, España

Figura 1.139 [p. 280]: *PLANO DE LAS MURALLAS Y RECINTOS ÁRABES DE GRANADA*

Autor: José y Manuel Oliver Hurtado

Fecha de edición: 1874 (en José y Manuel Oliver Hurtado, *Granada y sus monumentos árabes*, Málaga, Imprenta de M. Oliver Navarro, 1875)

Fuente: Patronato de la Alhambra y Generalife, Granada, España

Figura 1.140 [p. 281]: *GRANADA*

Autor: Karl Baedeker

Fecha de edición: 1900 (en Karl Baedeker, *Espagne et Portugal. Manuel du Voyageur*, Leipzig-Paris, Karl Baedeker éditeur-Paul Ollendorf, 1900)

Fuente: Baedeker, *Espagne et Portugal. Manuel du Voyageur*, Leipzig-Paris, Karl Baedeker éditeur-Paul Ollendorf, 1900, lámina sin paginar ubicada entre las pp. 358 y 359

Figura 1.141 [p. 283]: *PLANO DE LAS MURALLAS Y RECINTOS ÁRABES DE GRANADA* por los hermanos Oliver Hurtado. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 1.142 [p. 285]: *PLANO DE GRANADA POR RAMÓN GONZÁLEZ SEVILLA Y Juan de Dios Bertuchi*

Autor: Ramón González Sevilla y Juan de Dios Bertuchi

Fecha de edición: 1894

Fecha descrita por la imagen: 1894

Dimensiones: 770 x 500 mm

Soposte/Técnica: papel impreso

Repositorio: colección particular

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.143 [p. 286]: *PLANO DE GRANADA ÁRABE*

Autor: Luis Seco de Lucena

Fecha de edición: 1910

Fecha descrita por la imagen: s. XIV-XV

Dimensiones: 550 x 440 mm

Soposte/Técnica: papel impreso

Repositorio: colección particular

Fuente: Juan Calatrava y Mario Ruiz Morales, *op. cit.*, imagen digital en CD

Figura 1.144 [p. 287]: *PLANO DE GRANADA POR RAMÓN GONZÁLEZ SEVILLA Y Juan de Dios Bertuchi*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 1.145 [p. 289]: *PLANO DE GRANADA ÁRABE* por Luis Seco de Lucena. Reinterpretación cartográfica de la autora

FIGURAS SOBRE NUEVA YORK

Figura 2.001 [p. 308]: *El Geógrafo*

Autor: Johannes Vermeer

Fecha de realización: c. 1668-1669

Repositorio: Städel Museum, Fráncfort del Meno, Alemania

Fuente: <http://es.wikipedia.org>

Figura 2.002 [p. 308]: *El arte de la pintura*

Autor: Johannes Vermeer

Fecha de creación: 1666

Repositorio: Kunsthistorisches Museum, Viena

Fuente: <http://es.wikipedia.org>

Figura 2.003 [p. 312]: Facsímil del mapa de Vesconte de Maggiolo

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1905

Fecha descrita por la imagen: 1527

Dimensiones: 4 hojas de 482 x 609 mm

Soporte/Técnica: litografía

Repositorio: Harvard Map Collection, Cambridge, EE.UU.

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *Manhattan in maps, 1527-1995*, New York, Rizzoli, 1997, p. 17

Figura 2.004 [p. 313]: *La Nuova Francia*

Autor: Giacomo di Gastaldi

Fecha de edición: 1556 (en Giovanni Battista Ramusio, *Navigazioni et viaggi*, vol. 3, Venecia, 1556)

Fecha descrita por la imagen: 1556

Dimensiones: 362 x 266 mm

Soporte/Técnica: xilografía

Repositorio: The John Carter Brown Library, Providence, EE.UU.

Fuente: The John Carter Brown Library, Providence, EE.UU.

Figura 2.005: [p. 0315]: *Block's Map*

Autor: Cornelis Doetsz y Adriaen Block

Fecha de edición: 1614

Fecha descrita por la imagen: 1614

Dimensiones: 460 x 635 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre vitela

Repositorio: National Archives, La Haya, Países Bajos

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 23

Figura 2.006: [p. 316]: Detalle del área de Nueva York en el *Block's Map*

Detalle de la figura 2.005

Figura 2.007: [p. 317]: *Plantas holandesas para el fuerte de Nueva Ámsterdam (1625)*

Autor: Frederic C. Weider

Fecha descrita por la imagen: 1625

Fuente: John W. Reys, *The making of urban America: a history of city planning in the United States*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 1965, p. 149

Figura 2.008 [p. 318]: *PLAN DU NEW BRISACH*

Autor: Sébastien Le Preste de Vauban

Fecha de edición: c. 1697

Fuente: <http://www.wikiwand.com>

Figura 2.009 [p. 318]: *Plan-relief de la ville de Neuf-Brisach*

Autor: Sébastien Le Preste de Vauban

Fecha de edición: 1706

Repositorio: Musée des Plans-Reliefs, París

Fuente: <http://www.panoramadelart.com>

Figura 2.010 [p. 319]: Planta del fuerte de Nueva York

Elaborada por la autora de la tesis a partir de la figura siguiente:

Título: *The forte in New Yorke*

Autor: John Miller

Fecha de edición: 1843 (el original de 1695)

Fecha descrita por la imagen: 1695

Dimensiones: 180 x 160 mm

Soporte/Técnica: tinta sobre papel

Repositorio: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Fuente: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.011 [p. 320]: *NOORT RIVIER in Niew Neerlandt o Minuit Chart*

Autor: Peter Minuit (?)

Fecha de edición: c. 1660

Fecha descrita por la imagen: 1630

Dimensiones: 689 x 476 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.012 [p. 321]: La isla de "Manatans" en el *NOORT RIVIER in Niew Neerlandt o Minuit Chart*

Detalle de la figura 2.011

Figura 2.013 [p. 322]: *Mapa de las colonias inglesas y costa atlántica desde Belle Isle hasta el cabo Fear o Mapa de Velasco*

Autor: desconocido

Fecha de edición: c. 1611

Fecha descrita por la imagen: 1610

Dimensiones: 1108 x 800 mm

Soporte/Técnica: tinta sobre papel

Repositorio: Archivo General de Simancas, Simancas, España

Fuente: Archivo General de Simancas, Simancas, España

Figura 2.014 [p. 323]: Detalle del *Mapa de Velasco*

Detalle de la figura 2.013

Figura 2.015 [p. 323]: Portada del libelo *Libertades otorgadas por el Consejo de los diecinueve de la acreditada Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales a todos aquellos que quieren establecer una colonia en Nueva Holanda*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1629

Fuente: Biblioteca Nacional de los Países Bajos, La Haya, Países Bajos

Figura 2.016 [p. 325]: *MANATVS Gelegen op de Noot Riuiet o Manatus Map*

Autor: desconocido

Fecha de edición: c. 1665-1670

Fecha descrita por la imagen: 1639

Dimensiones: 676 x 463 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.017 [p. 326]: Detalle de la leyenda del *MANATVS gelegen op de Noot Riuiet o Manatus Map*

Detalle de la figura 2.016

Figura 2.018 [p. 327]: *Manatus Map*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.019 [p. 328]: Pieter Claesen Wyckoff House

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: octubre de 2014

Figura 2.020 [p. 328]: Pieter Claesen Wyckoff House

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: octubre de 2014

Figura 2.021 [p. 329]: *NOVI BELGII NOVAEQUE ANGLIAE NEC NON PARTIS VIRGINIAE TABULA*

Autor: Claes Jansz. Visscher (grabador)

Fecha de edición: c. 1666 (en Joannes Janssonius, *Atlas contractus, sive atlantis majoris compendium*, Amsterdam, Heirs of Johannes Jansson, c. 1666)

Fecha descrita por la imagen: c. 1651-1653

Dimensiones: 555 x 466 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: colección privada

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 33

Figura 2.022 [p. 330]: Detalle de la vista NIEUW AMSTERDAM incluida en *NOVI BELGII NOVAEQUE ANGLIAE NEC NON PARTIS VIRGINIAE TABULA*

Detalle de la figura 2.021

Figura 2.023 [p. 330]: *Vista de Delft*

Autor: Johannes Vermeer

Fecha de creación: c. 1660

Repositorio: Mauritshuis, La Haya, Países Bajos

Fuente: <http://es.wikipedia.org>

Figura 2.024 [p. 332]: *Map of the ORIGINAL GRANTS of village lots from the DUTCH WEST INDIA COMPANY to the inhabitants of NEW-AMSTERDAM, (now NEW-YORK) lying below the present line of Wall Street. Grants commencing A.D. 1642.*

Autor: Henry Dunreath Tyler

Fecha de edición: 1897

Fecha descrita por la imagen: 1642

Dimensiones: 500 x 400 mm

Soporte/Técnica: tinta sobre papel

Repositorio: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Fuente: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.025 [p. 333]: *Vista de pájaro de Ámsterdam*

Autor: Jan C. Micker

Fecha de realización: c. 1652

Fuente: <https://commons.wikimedia.org>

Figura 2.026 [p. 333]: *Amstelodami veteris et novissima urbis accuratissima delineation*

Autor: Daniel Stalpaert y Nicolaes J. Visscher (grabador)

Fecha de edición: c. 1635-1679

Fuente: Bibliothèque Nationale de France, París, Francia

Figura 2.027 [p. 335]: *NIEUWAMSTERDAM OFTE NUE NIEUW IORX OPT'TEYLANT MAN* (*New Amsterdam now New York on the Island of Manhattan*) o *The Prototype View*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1915 (acuarela original de c. 1670)

Fecha descrita por la imagen: c. 1650-1653

Dimensiones: 340 x 250 mm (acuarela original de 645 x 435 mm)

Soporte/Técnica: litografía

Repositorio: acuarela original en National Archives, La Haya, Países Bajos

Fuente: Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island, 1498-1909: compiled from original sources and illustrated by photo-intaglio reproductions of important maps, plans, views, and documents in public and private collections*, New York, R.H. Dodd, 1915-1928, vol. 2, frontispicio

Figura 2.028 [p. 335]: *The Prototype View*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.029 [p. 336]: *Afbeeldinge Van de Stadt Amsterdam in Nieuw Neederlandt o Castello Plan*

Autor: Jacques Cortelyou

Fecha de edición: c. 1665-1670

Fecha descrita por la imagen: 1660

Dimensiones: 635 x 473 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel montado en lienzo

Repositorio: Biblioteca Medicea Laurenziana, Florencia, Italia

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 39

Figura 2.030 [p. 337]: Vista de Broad Street desde el cruce con Beaver Street.

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: noviembre de 2014

Figura 2.031 [p. 337]: Vista de Broad Street desde el cruce con Wall St.

Autor: Ana del Cid

Fecha de realización: noviembre de 2014

Figura 2.032 [p. 339]: *The Castello Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborado a partir de © 2012. Peter Ekamper - Ekamper.net, Netherlands

Figura 2.033 [p. 342]: *A DESCRIPTION OF THE TOWNE OF MANNADOS OR NEWAMSTERDAM as it was in September 1661... Anno: Domino. 1664* o *The Duke's Plan*

Autor: Jacques Cortelyou (?)

Fecha de edición: 1664

Fecha descrita por la imagen: 1661

Dimensiones: 692 x 552 mm

Soporte/Técnica: acuarela y pan de oro sobre vitela

Repositorio: British Library, Londres, Inglaterra

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 43

Figura 2.034 [p. 344]: *TOTIUS NEOBELGII NOVA ET ACCURATISSIMA TABULA* o *Allard Map*,

Autor: Augustine Hermann (?)

Fecha de edición: c. 1674

Fecha descrita por la imagen: 1673

Dimensiones: 534 x 460 mm

Soposte/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: colección privada

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 47

Figura 2.035 [p. 344]: Detalle de la *Restitutio View* incluida en *TOTIUS NEOBELGII NOVA ET ACCURATISSIMA TABULA* o *Allard Map*

Detalle de la figura 2.034

Figura 2.036 [p. 345]: Detalle de *THE TOWNE OF NEW YORK* o *The Nicolls Map*

Autor: desconocido

Fecha de edición: c. 1664-1668

Fecha descrita por la imagen: c. 1664-1668

Dimensiones: 1372 x 457 mm

Soposte/Técnica: tinta sobre papel

Repositorio: British Library, Londres, Inglaterra

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 44-45

Figura 2.037 [p. 349]: *A DESCRIPTION OF THE TOWNE OF MANNADOS OR NEWAMSTERDAM as it was in September 1661* o *The Duke's Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.038 [p. 351]: *La ciudad del globo cautivo*

Autor: Madelon Vriesendorp

Fecha de realización: 1975

Fuente: <http://arquiscopio.com>.

Figura 2.039 [p. 352]: *New Yorke (considered and improved Anno Dni 1695)* o *The Miller Plan*

Autor: John Miller

Fecha de edición: c. 1696

Fecha descrita por la imagen: 1695

Dimensiones: 359 x 251 mm

Soposte/Técnica: tinta sobre papel

Repositorio: British Library, Londres, Inglaterra

Fuente: British Library, Londres, Inglaterra

Figura 2.040 [p. 355]: *The Miller Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.041 [p. 357]: *The Carwitham View*

Autor: John Carwitham (grabador)

Fecha de edición: c. 1740

Fecha descrita por la imagen: c. 1730

Dimensiones: 432 x 305 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Holkham, Norfolk, Inglaterra

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 58**Figura 2.042** [p. 358]: Detalles de *A plan of the CITY of New York* en *The Carwitham View*

Detalles de la figura 2.041

Figura 2.043 [p. 359]: *A Plan of the City of New York from an actual Suervey Made by Iames Lyne o The Lyne-Bradford Plan*

Autor: James Lyne

Fecha de edición: c. 1731 (por William Bradford)

Fecha descrita por la imagen: c. 1730

Dimensiones: 514 x 457 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Fuente: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.044 [p. 360]: *Olissipo quae nunc Lisboa, civitas amplissima Lusitaniae ad Tagum, totiq Orientis, et multarum Insularum Aphricoeque et Americae emporium nobilissimum*

Autor: Georg Braun y Franz Hogenberg (grabador)

Fecha de edición: c. 1598 (en Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. V, Colonia, Apud Petrum a Brachel sumptibus auctorum, 1598)

Fuente: Museu da Cidade, Lisboa, Portugal

Figura 2.045 [p. 361]: *Nowel Amsterdam en L'Amérique* o *The Jollain View*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada por la autora de la tesis a partir de la figura siguiente:

Título: *Nowel Amsterdam en L'Amérique* o *The Jollain View*

Autor: Gérard Jollain (grabador)

Fecha de edición: 1672 (?)

Fecha descrita por la imagen: c. 1660

Dimensiones: 510 x 330 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.046 [p. 366]: Vista actual del *Battery Park City* en el borde occidental del *Lower Manhattan*.

Autor: Michael S. Yamashita para National Geographic Stock

Fuente: <http://archrecord.construction.com>**Figura 2.047** [p. 367]: *The Lyne-Bradford Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.048 [p. 370]: *A portrait of John Montresor*

Autor: John Singleton Copley

Fecha de creación: c. 1771

Repositorio: Detroit Institute of Arts, Detroit, EE.UU.

Fuente: <http://es.wikipedia.org>

Figura 2.049 [p. 373]: *A MAP OF THE Province OF New York, with Part of PENSILVANIA AND NEW ENGLAND, From an Actual Survey by Captain Montresor, ENGINEER, 1775*

Autor: John Montresor

Fecha de edición: 1775 (por Andrew Dury)

Fecha descrita por la imagen: 1775

Dimensiones: 2 hojas de 960 x 750 mm y 980 x 760 mm

Soporte/Técnica: aguafuerte coloreado a mano

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.050 [p. 374]: Detalles de *A MAP OF THE Province OF New York, with Part of PENSILVANIA AND NEW ENGLAND, From an Actual Survey by Captain Montresor, ENGINEER, 1775*

Detalles de la figura 2.049

Figura 2.051 [p. 376]: *A CHART of the Entrance to NEW YORK from Sandy Hook, showing the properest Channel for sailing with y^e Banks and Depths of Water.*

Detalle de la figura 2.053

Figura 2.052 [p. 378]: *A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich, on the North or Hudsons River, and to Crown Point, on the East or Sound River, shewing the several Streets, Publick Buildings, Docks, Fort & Battery, with the true Form & Course of the Commanding Grounds, with and without the Town. Survey'd in the winter, 1766*

Autor: John Montresor y Peter Andrews (grabador)

Fecha de edición: 1767

Fecha descrita por la imagen: 1766

Dimensiones: 525 x 643 mm

Soporte/Técnica: Aguafuerte

Repositorio: New York Public Library, New York, EE.UU.

Fuente: New York Public Library, New York, EE.UU.

Figura 2.053 [p. 381]: *A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich, on the North or Hudsons River, and to Crown Point, on the East or Sound River, shewing the several Streets, Publick Buildings, Docks, Fort & Battery, with the true Form & Course of the Commanding Grounds, with and without the Town. Survey'd in the winter, 1775*

Autor: John Montresor y Andrew Dury (grabador)

Fecha de edición: 1777 (en William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777)

Fecha descrita por la imagen: 1766

Dimensiones: 530 x 650 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.054 [p. 383]: *A PLAN of the CITY of NEW-YORK & its ENVIRONS to Greenwich ... o The Montresor's Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora.

Autor: John Montresor y Peter Andrews (grabador)

Fecha de edición: 1767

Fecha descrita por la imagen: 1766

Dimensiones: 525 x 643 mm

Soporte/Técnica: Aguafuerte

Repositorio: New York Public Library, New York, EE.UU.

Fuente: New York Public Library, New York, EE.UU.

Figura 2.055 [p. 385]: Vista de la Morris-Jumel Mansion

Autor: Tom Stoelker para el National Trust for Historic Preservation

Fuente: Morris-Jumel Mansion, New York, EE.UU.

Figura 2.056 [p. 387]: Vista de la azucarera Rhinelander

Autor: desconocido

Fecha: 1875

Fuente: Museum of the city of New York, New York, EE.UU.

Figura 2.057 [p. 390]: *To His Excellency Sr. Hery Moore. Bart. Captain General and Governour in Chief, in & over the Province of New York & the Territories depending thereon in America. Chancellor & Vice Admiral of the fame. This Plan of the City of New York, Is Most Humbly Incribed, by His Excellency's Most Obedient Servant, Bernd. Ratzen. Lieut in the 60th. Regt. Survey'd in 1767 o Ratzen Plan*

Autor: Bernard Ratzer

Fecha de edición: 1776 (por William Faden y Thomas Jefferys)

Fecha descrita por la imagen: 1766-1767

Dimensiones: 838 x 584 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: colección privada

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, pp. 74-75

Figura 2.058 [p. 391]: Detalles del plano *To His Excellency Sr. Hery Moore. Bart. Captain General and Governour in Chief, in & over the Province of New York & the Territories depending thereon in America. Chancellor & Vice Admiral of the fame. This Plan of the City of New York, Is Most Humbly Incribed, by His Excellency's Most Obedient Servant, Bernd. Ratzen. Lieut in the 60th. Regt. Survey'd in 1767 o Ratzen Plan*

Autor: Bernard Ratzer

Fecha de edición: 1769 (por Thomas Kitchin)

Fecha descrita por la imagen: 1766-1767

Dimensiones: 890 x 580 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.059 [p. 393]: *PLAN of the CITY of NEW YORK, in NORTH AMERICA: Surveyed in the Years 1766 & 1767* o *Ratzer Map*

Autor: Bernard Ratzer

Fecha de edición: 1776 (por William Faden y Thomas Jefferys)

Fecha descrita por la imagen: 1766-1767

Dimensiones: 889 x 1203 mm

Soprote/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: colección privada

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 77

Figura 2.060 [p. 394]: Detalle de la leyenda del *PLAN of the CITY of NEW YORK, in NORTH AMERICA: Surveyed in the Years 1766 & 1767* o *Ratzer Map*

Autor: Bernard Ratzer

Fecha de edición: 1770 (por Thomas Kitchin)

Fecha descrita por la imagen: 1766-1767

Soprote/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Brooklyn Historical Society

Fuente: Brooklyn Historical Society

Figura 2.061 [p. 394]: Detalle de la vista panorámica incluida en *PLAN of the CITY of NEW YORK, in NORTH AMERICA: Surveyed in the Years 1766 & 1767* o *Ratzer Map*

Autor: Bernard Ratzer

Fecha de edición: 1770 (por Thomas Kitchin)

Fecha descrita por la imagen: 1766-1767

Soprote/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Brooklyn Historical Society

Fuente: Brooklyn Historical Society

Figura 2.062 [p. 395]: Detalle de la vista panorámica incluida en *PLAN of the CITY of NEW YORK, in NORTH AMERICA: Surveyed in the Years 1766 & 1767* o *Ratzer Map*

Autor: Bernard Ratzer

Fecha de edición: 1770 (por Thomas Kitchin)

Fecha descrita por la imagen: 1766-1767

Soprote/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Brooklyn Historical Society

Fuente: Brooklyn Historical Society

Figura 2.063 [p. 397]: *Ratzen Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.064 [p. 401]: *A Chorographical MAP OF THE PROVINCE OF NEW YORK IN NORTH AMERICA, Divides into Counties, Manors, Patents and Townships; Exhibiting likewise all the private GRANTS of LAND made and located in that Province; Compiled from ACTUAL SURVEYS deposited in the PATENT OFFICE at NEW YORK, By Order of His Excellency Major General WILLIAM TRYON, By CLAUDE JOSEPH SAUTHIER, Esqr.*

Autor: Claude J. Sauthier

Fecha de edición: 1779 (por William Faden)

Fecha descrita por la imagen: c. 1775

Dimensiones: 3 hojas de 1480 x 700 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.065 [p. 402]: *A Map of the Farm of Johannes & Myndert Dedricks on the Baverkill*

Autor: William Cockburn

Fecha de edición: 1774

Fuente: New York State Archives

Figura 2.066 [p. 403]: Detalle de las divisiones parcelarias situadas al sur del condado de Chartotte en *A Chorographical MAP OF THE PROVINCE OF NEW YORK IN NORTH AMERICA...*

Detalle de la figura 2.064

Figura 2.067 [p. 403]: Detalle de la isla de Manhattan en en *A Chorographical MAP OF THE PROVINCE OF NEW YORK IN NORTH AMERICA...*

Detalle de la figura 2.064

Figura 2.068 [p. 404]: *A PLAN OF THE ATTACK OF FORT WASHINGTON, now FORT KNYPHAUSEN, and of the AMERICAN LINES on NEW-YORK ISLAND BY THE KING'S TROOPS, on the 16th of November 1776*

Autor: Claude J. Sauthier

Fecha de edición: 1776

Fecha descrita por la imagen: 1776

Dimensiones: 270 x 480 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.069 [p. 406]: *A PLAN of FORT GEORGE at the City of New York*

Autor: Claude J. Sauthier

Fecha de edición: 1773 (?)

Fecha descrita por la imagen: 1773 (?)

Dimensiones: 460 x 700 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.070 [p. 407]: *Sketch of Forts Clinton & Montgomery, stormed the 6th Oct. 1777 by the troops under the command of Sir Henry Clinton*

Autor: Friedrich A.J. von Wangenheim

Fecha de edición: 1777

Fecha descrita por la imagen: 1777

Dimensiones: 560 x 340 mm

SopORTE/Técnica: tinta sobre papel vegetal

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.071 [p. 408]: *PLAN of the Attack on the Provincial Army on LONG ISLAND, August 27th 1776. With the Draughts of NEW YORK ISLAND, STATEN ISLAND, and the Adjacent Part of the Continent By an Officer of the Army.*

Autor: John Bowles

Fecha de edición: 1776

Fecha descrita por la imagen: 1776

Dimensiones: 340 x 370 mm

SopORTE/Técnica: impreso en papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.072 [p. 409]: *Sketch of the COUNTRY Illustrating the late ENGAGEMENT in LONG ISLAND*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1776 (en *Gentleman's magazine*)

Fecha descrita por la imagen: 1776

Dimensiones: 200 x 320 mm

SopORTE/Técnica: impreso en papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.073 [p. 410]: *A PLAN of NEW YORK ISLAND, with part of LONG ISLAND, STATEN ISLAND & EAST NEW JERSEY: with a particular Description of the ENGAGEMENT on the Woody Heights of Long Island, between FLATBUSH and BROOKLYN, on the 27th of August 1776 between HIS MAJESTY'S FORCES commanded by General HOWE and the AMERICANS under Major General PUTNAM. Shewing also the Landing of the BRITISH ARMY on New York Island, and the Taking of the CITY of NEW-YORK &c. on the 15th of September following, with the Subsequent Disposition of Both the Armies The How War Plan o The Faden Campaign Map.*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1777 (en William Faden, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777)

Fecha descrita por la imagen: 1776

Dimensiones: 430 x 480 mm

SopORTE/Técnica: impreso en papel

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.074 [p. 412]: Detalle del área de Long Island en *The Faden Campaign Map*
Detalle de la figura 2.073

Figura 2.075 [p. 413]: Detalle del área de Manhattan en *The Faden Campaign Map*
Detalle de la figura 2.073

Figura 2.076 [p. 414]: *A PLAN of the ENVIRONS of BROOKLYN Showing the Position of the Rebel Lines and Defenses on the 27th of August, 1776*

Autor: George Sproule

Fecha de edición: 1781

Fecha descrita por la imagen: 1776

Dimensiones: 587 x 471 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: William L. Clements Library, Ann Arbor, EE.UU.

Fuente: <http://issuu.com>

Figura 2.077 [p. 415]: *Part of the Counties of Charlotte and Albany, in the PROVINCE of NEW YORK: Being the Seat of War between the King's Forces under Lieut. Gen. Burgoyne and the Rebel Army.*

Autor: Thomas Kitchin (grabador)

Fecha de edición: 1778 (por Robert Baldwin)

Fecha descrita por la imagen: 1776

Dimensiones: 190 x 250 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.078 [p. 417]: *Derribo de la estatua del rey Jorge III*

Autor: Johannes Oertel

Fecha de creación: 1852-1853

Repositorio: New-York Historical Society, New York, EE.UU.

Fuente: <http://www.renatobey.com>

Figura 2.079 [p. 419]: *Plan of the City of New York and environs o The Holland Map*

Autor: Samuel Holland (?)

Fecha de edición: 1776-1778

Fecha descrita por la imagen: 1776-1778

Dimensiones: 760 x 1310 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: New York State Library, Albany, EE.UU.

Fuente: New York State Library, Albany, EE.UU.

Figura 2.080 [p. 421]: *The Holland Map*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.081 [p. 423]: *British Headquarters Map*

Autor: desconocido

Fecha de edición: 1782 (?)

Fecha descrita por la imagen: c. 1782

Dimensiones: 1 hoja 1230 x 952 mm + 1 hoja 2000 x 700 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: The National Archives, Londres, EE.UU.

Fuente: The National Archives, Londres, Inglaterra

Figura 2.082 [p. 425]: Detalle de la zona de unión de las dos hojas que componen el British Headquarters Map.

Detalle de la figura 2.081

Figura 2.083 [p. 426]: Proceso de reensamblaje o realineación del British Headquarters Map elaborado por la autora de la tesis a partir de la versión digital de las hojas originales

Figura 2.084 [p. 427]: Detalle de Nueva York en el British Headquarters Map.

Detalle de la figura 2.081

Figura 2.085 [p. 429]: *British Headquarters Map*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Elaborada a partir del *British Headquarters Map* y de Manhattan Project

Figura 2.086 [p. 431]: *Paisaje primitivo de MANNAHATTA a la llegada del explorador Henry Hudson*.

Reinterpretación cartográfica de la autora.

Elaborada a partir del *British Headquarters Map* y de Manhattan Project

Figura 2.087 [p. 437]: *Tontine Coffee House*

Autor: Francis Guy

Fecha de realización: 1797

Repositorio: New-York Historical Society, New York, EE.UU.

Fuente: <http://historylink101.com>

Figura 2.088 [p. 439]: *The United States of America laid down from the best authorities, agreeable to the Peace of 1783*

Autor: John Wallis

Fecha de edición: 1783

Fecha descrita por la imagen: 1783

Dimensiones: 560 x 470 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.089 [p. 440]: *An east view of Trinity Church, New York*

Autor: I. Anderson (dibujante) y Cornelius Tiebout (grabador)

Fecha de edición: 1790 (en *The New-York magazine*)

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island, 1498-1909: compiled from original sources and illustrated by photo-intaglio reproductions of important maps, plans, views, and documents in public and private collections*, New York, R.H. Dodd, 1915-1928, vol. 1, lámina 54a

Figura 2.090 [p. 442]: *A map of Lewis and Clark's track, across the western portion of North America from the Mississippi to the Pacific Ocean: by order of the executive of the United States in 1804, 5 & 6*

Autor: William Clark, Samuel Lewis y Samuel Harrison

Fecha de edición: 1814

Fecha descrita por la imagen: 1806

Dimensiones: 700 x 300 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.091 [p. 443]: *Presidente Washington prestando juramento, Federal Hall (1789)*

Autor: Guiseppe Guidicini

Fecha de realización: 1839

Repositorio: New-York Historical Society, New York, EE.UU.

Fuente: New-York Historical Society, New York, EE.UU.

Figura 2.092 [p. 448]: Plate I.

Autor: Valentine Seaman

Fecha de edición: 1797 (en Valentine Seaman, "An inquiry into the cause of the prevalence of the yellow fever in New-York", *Medical Repository*, nº1, 1797)

Repositorio: Princeton University Library, Nueva Jersey, EE.UU.

Fuente: Princeton University Library, Nueva Jersey, EE.UU.

Figura 2.093 [p. 448]: Plate II.

Autor: Valentine Seaman

Fecha de edición: 1797 (en Valentine Seaman, "An inquiry into the cause of the prevalence of the yellow fever in New-York", *Medical Repository*, nº1, 1797)

Repositorio: Princeton University Library, Nueva Jersey, EE.UU.

Fuente: Princeton University Library, Nueva Jersey, EE.UU.

Figura 2.094 [p. 450]: *Custom House, New York*

Autor: William Rollinsson (grabador)

Fecha de edición: 1799

Fecha descrita por la imagen: 1796

Repositorio: New-York Historical Society, New York, EE.UU.

Fuente: I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island, 1498-1909: compiled from original sources and illustrated by photo-intaglio reproductions of important maps, plans, views, and documents in public and private collections*, New York, R.H. Dodd, 1915-1928, vol. 1, lámina 63

Figura 2.095 [p. 453]: *PLAN of the CITY of NEW-YORK, and part of Long-Island, including the suburbs, with all the Streets, Lanes, Public Buildings, Wharves, &c. exactly laid down, from the latest survey o The Directory Plan of 1789*

Autor: John McComb Jr. (dibujante) y Cornelius Tiebout (grabador)

Fecha de edición: 1789 (en Hodge, Allan & Campbell, *The New York directory, and register, for the year 1789*, Nueva York, 1789)

Fecha descrita por la imagen: 1789

Dimensiones: 365 x 225 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: New-York Historical Society, New York, EE.UU.

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, pp. 92-93

Figura 2.096 [p. 459]: *The Directory Plan of 1789*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.097 [p. 461]: *A New & Accurate PLAN of the CITY of NEW YORK in the State of NEW YORK in NORTH AMERICA o The Taylor-Roberts Plan*

Autor: Benjamin Taylor y John Roberts

Fecha de edición: 1797

Fecha descrita por la imagen: 1797

Dimensiones: 952 x 622 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre

Repositorio: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Fuente: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.098 [p. 465]: *The Taylor-Roberts Plan*. Reinterpretación cartográfica de la autora

Figura 2.099 [p. 471]: *Map of part of New York State between Albany and Buffalo: showing Erie Canal and other transportation routes*

Autor: David West Wilson (grabador)

Fecha de edición: 1820

Fuente: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.100 [p. 472]: *View on the Erie Canal*

Autor: John William Hill

Fecha de realización: 1829

Fuente: New York Public Library, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.101 [p. 473]: *Gouverneur Morris*

Autor: Thomas Sully

Fecha de realización: 1808

Repositorio: Philadelphia History Museum, Filadelfia, EE.UU.

Fuente: Hilary Ballon, *The greatest grid: the master plan of Manhattan, 1811-2011*, New York, Museum of the City of New York - Columbia University Press, 2012, p. 46

Figura 2.102 [p. 474]: *John Rutherford*

Autor: George Catlin

Fecha de realización: s.f.

Repositorio: Art Museum at Rutgers University, New Brunswick, EE.UU.

Fuente: Hilary Ballon, *The greatest grid: the master plan of Manhattan, 1811-2011*, New York, Museum of the City of New York - Columbia University Press, 2012, p. 48

Figura 2.103 [p. 476]: *Portrait of Simeon De Witt*

Autor: Ezra Ames

Fecha de realización: 1804

Repositorio: Art Museum at Rutgers University, New Brunswick, EE.UU.

Fuente: <http://americanhistory.si.edu>

Figura 2.104 [p. 477]: *Map of the State of New York*

Autor: Simeon De Witt (dibujante) y Gideon Fairman (grabador)

Fecha de edición: 1802

Fecha descrita por la imagen: 1802

Dimensiones: 1340 x 1670 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre coloreado a mano

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.105 [p. 478]: Detalle de *Map of the State of New York*

Detalle de la figura 2.104

Figura 2.106 [p. 479]: Sin título

Autor: Simeon De Witt

Fecha de edición: 1813 (en Simeon De Witt, *The elements of perspective*, Albany, H.C. Southwick, 1813)

Fuente: Avery Architectural and Fine Arts Library (Columbia University), Nueva York, EE.UU.

Figura 2.107 [p. 480]: *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners appointed by an act of the Legislature passed April 3rd 1807 o The Commissioners' Map*

Autor: John Randel Jr.

Fecha de edición: 1811

Fecha descrita por la imagen: -

Dimensiones: 773 x 2692 mm

Soporte/Técnica: papel manuscrito

Repositorio: New York City Municipal Archives, Nueva York, EE.UU.

Fuente: New York City Municipal Archives, Nueva York, EE.UU.

Figura 2.108 [p. 481]: *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners appointed by the Legislature, April 3^o. 1807, is Respectfully Dedicated to the Mayor, Aldermen and Commonalty thereof By their most Obedient Servant Wm. Bridges, City Surveyor*

Autor: William Bridges

Fecha de edición: 1807

Fecha descrita por la imagen: -

Dimensiones: 2321 x 625 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre a color

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.109 [p. 483]: *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners... o The Randel Survey o The Commissioners' Map + THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners...* Reinterpretación cartográfica 01 de la autora.

Figura 2.110 [p. 485]: *A MAP OF THE CITY OF NEW YORK By the Commissioners... o The Randel Survey o The Commissioners' Map + THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners...* Reinterpretación cartográfica 02 de la autora.

Figura 2.111 [p. 487]: Detalle del *Downtown* en The Commissioners' Map

Detalle de la figura 2.107

Figura 2.112 [p. 487]: Detalle de las *Haerlem Marsh* en The Commissioners' Map

Detalle de la figura 2.107

Figura 2.113 [p. 488]: Detalle del entorno de *Bloomingdale Square* en The Commissioners' Map en *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners...*

Detalle de la figura 2.108

Figura 2.114 [p. 488]: Detalle de *Tenth Avenue* a la altura de *Bussing's Point* en *THIS MAP OF THE City of New York and ISLAND of MANHATTAN, as laid out by the Commissioners...*

Detalle de la figura 2.108

Figura 2.115 [p. 489]: Detalle de *Tenth Avenue* a la altura de *Sherman Creek* en The Commissioners' Map

Detalle de la figura 2.107

Figura 2.116 [p. 489]: Detalle del encuentro de *Eight Street, Art Street y Bowery Road* en The Commissioners' Map

Detalle de la figura 2.107

Figura 2.117 [p. 498]: *Randel Farm Map* (hoja nº 27)

Autor: John Randel Jr.

Fecha de edición: 1819-1820

Fecha descrita por la imagen: -

Dimensiones: 508 x 813 mm

Soporte/Técnica: lápiz, tinta y acuarela sobre papel

Repositorio: Manhattan Borough President's Office, Nueva York, EE.UU.

Fuente: Paul E. Cohen and Robert T. Augustyn, *op. cit.*, p. 111

Figura 2.118 [p. 500]: *THE City OF NEW YORK AS LAID OUT BY THE COMMISSIONERS with the SURROUNDING COUNTRY, by their Secretary and Surveyor John Randel Junr. 1821*

Autor: John Randel Jr.

Fecha de edición: 1821

Fecha descrita por la imagen: 1821

Dimensiones: 952 x 654 mm

Soporte/Técnica: grabado en cobre a color

Repositorio: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Fuente: Library of Congress, Washington D.C., EE.UU.

Figura 2.119 [p. 502]: Detalle de los instrumentos de medición incluidos en *THE City OF NEW YORK AS LAID OUT BY THE COMMISSIONERS with the SURROUNDING COUNTRY, by their Secretary and Surveyor John Randel Junr. 1821*.

Detalle de la figura 2.118

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- AA.VV., *Índice de Atlas universales y mapas y planos históricos de España*, Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, 1974.
- AA.VV., *A la découverte de la terre. Dix siècles de cartographie*, Paris, Bibliothèque nationale, 1979.
- AA.VV., *Cartes et figures de la Terre*, Paris, Centre Pompidou, 1980.
- AA.VV., *Cinco siglos de cartografía militar española*, Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, 1982.
- AA.VV., *Historia de la cartografía española*, Madrid, Real Academia de las Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, 1982.
- AA.VV., *De Mercator a Blaeu España y la Edad de Oro de la cartografía en las diecisiete provincias de los Países Bajos* (catálogo de exposición), Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 1995.
- AA.VV., *La nueva cartografía en España. Del siglo XVIII al XX. Centenario de Francisco Coello (Jaén, 1822- Madrid, 1898)*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 1998.
- AA.VV., *Cicle de conferències sobre Història de la Cartografia: la Cartografia de la Península Ibèrica i la seva extensió al continent americà*, Barcelona, Institut Cartografic de Catalunya, 1991.
- AA.VV., *Ciudades: del globo al satélite*, Barcelona, Center de Cultura Contemporània, 1994.
- AA.VV., *L'immagine delle città italiane dal XV al XIX secolo*, Napoli, De Luca, 1998.
- AA.VV., *La nueva cartografía en España. Del siglo XVIII al XX*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 1998.
- AA.VV., *Orbis Terrarum: ways of worldmaking, cartography and contemporary art* (catálogo de exposición), Antwerp, Musée Plantin-Moretus, 2000.
- AA.VV., *Fondos cartográficos del Instituto Geográfico Nacional, siglos XVI-XIX*, Madrid, Centro de Nacional de Información Geográfica, 2002.
- AA.VV., *El mundo de los mapas*, número monográfico de *Cuadernos de la Fundación M. Botín*, 7, 2005.
- AA.VV., *La imagen del mundo. Los inicios de la cartografía científica en los mapas de los siglos XVI y XVII de la Universidad de Granada*, Granada, Parque de las Ciencias, 2006.

AA.VV., *Madrid, 1830. La maqueta de León Gil de Palacio y su época*, Madrid, Museo Municipal, 2006.

AA.VV., *Cartographie et société urbaine*, número monográfico de *Monde des Cartes*, 204, 2010.

AA.VV., *Andalucía: la imagen cartográfica hasta fines del siglo XIX*, Sevilla, Instituto de Cartografía de Andalucía, 2011.

AA.VV., *Diseñar América: el trazado español de los Estados Unidos* (catálogo de exposición), Madrid, Fundación Consejo España-EE.UU.-Biblioteca Nacional de España, 2014.

AA.VV., *The History of Cartography*, Chicago, University of Chicago Press, 2008-2016.

ACCARINO, Bruno, "Tabula Constituens. La rappresentazione tra appropriazione cartografica e geometria politica", *Filosofia politica*, XVIII, 2, 2004, pp. 229-256.

AKERMAN, James R. and BUISSERET, David, *Monarchs, ministers and maps*, Chicago, Newberry Library, 1985.

AKERMAN, James R. and KARROW, Robert W. (eds.), *Finding our place in the world*, Chicago, University of Chicago Press, 2007.

ALBEROLA ROMÁ, Armando y Mas Galvañ, Cayetano (eds.), *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, Alicante, Universidad de Alicante, 2015.

ALIMENTO, Antonella, "Los Catastros del siglo XVIII, entre tradición y modernidad", en Ignacio Durán Boo y Concepción Camarero Bullón (dir.), *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos*, Madrid, Dirección General del Catastro, 2002, pp. 35-44.

ALONSO BAQUER, Miguel, *Aportación militar a la cartografía española en la historia contemporánea*, Madrid, CSIC, 1972.

ALPERS, Svetlana, *El arte de describir. El arte holandés en el siglo XVII*, Madrid, Blume, 1987.

ÁLVAREZ MORA, Alfonso, "Problemas de investigación en 'Historia Urbanística'", *Historia Urbana*, 1, 1992, pp. 83-102.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón, "Notas sobre cartografía urbana histórica de España", *Historia Contemporánea*, 24, 2002, pp. 59-81.

AMOROSO, Nadia, *The exposed city. Mapping the urban invisibles*, London, Routledge, 2010.

ANGUITA CANTERO, Ricardo, *Ordenanza y Policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Granada, Universidad de Granada, 1995.

ANGUITA, Ricardo, "La planimetría urbana como instrumento para la transformación de la ciudad en el siglo XIX. La incidencia de los planos geométricos de población en España", en Salvador Contreras Gila (ed.), *Centenario Francisco Coello (1898-1998)*, número monográfico

del *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, XLIV, 1998, pp. 563-590.

ARNAUD, Jean-Luc, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, Marseille, Parenthèses, 2008.

ARNHEIM, Rudolf, "The perception of maps," in Rudolf Arnheim, *New essays on the psychology of art*, Berkeley, University of California Press, 1986, pp. 194-202.

ARRIGONI, Paolo, *Milano nelle vecchie stampe*, Milano, Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde, 1979.

AUGE, Marc, *Les formes de l'oubli*, Paris, Payot, 1998.

AYUNTAMIENTO DE MADRID, *Cartografía madrileña, 1635-1982*, Madrid, Museo Municipal, 1982.

BACHELARD, Gaston, *La poética del espacio*, Méjico, Fondo de Cultura Económica, 1990.

BACQUÉ-GRAMMONT, Jean-Louis, «Les portulans et les cartes de Piri Reis», *Le monde des cartes*, 184, 2005, pp. 31-55.

BAGAROLO, Vanna; VLADIMIRO, Valerio e DE'BARBARI, Jacopo, «Una nuova ipotesi indiziaria sulla genesi prospettica della veduta Venetie MD», en Valdimiro Valerio (a cura di), *Cartografi Veneti. Mappe, uomini e istituzioni per l'immagine e il governo del territorio*, Padova, Editoriale Programma 2007, pp. 119-135.

BAIGORRI JALÓN, Jesús, «Notas sobre la utilización del Diccionario de Madoz como fuente para el análisis espacial», en AA.VV., *Actas Congreso de la Asociación «Hespérides»*, Sevilla, Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, 1984, pp. 9-22.

BAIOCCHI, Valerio; LELO, Ketj; MILONE, Maria Vittoria; MORMILE, Martina; TANGA, Eride, "Knowing the past for managing the present: a comparison between historical cartography and satellite images for the study of Rome's city centre", *Geographia Technica*, 1, 2013, pp. 17-27.

BANN, Stephen, "Truth in mapping", *Word and Image*, 4, 1988, pp. 498-509.

BANN, Stephen, *The inventions of History: essays on the representation of the past*, Manchester, Manchester University Press, 1990.

BARBER, Peter (comp.), *El gran libro de los mapas*, Barcelona-Buenos Aires-Méjico, Paidós, 2006.

BARBIERI, Giuseppe, "L'analisi cartografica da ausilio ad ambito della storia urbana: il caso di Padova", en AA.VV., *Le plaisir de l'art du Moyen Âge. Commande, production et reception de l'oeuvre d'art. Mélanges en hommage à Xavier Barral i Altet*, Paris, Picard, 2012, pp. 354-360.

BECERRA DE BECERRA, Emilio, "Jorge Juan, modelo de ilustrado", *Serie histórica*, 16, 1997, pp. 55-76.

BELTING, Hans, *Antropología de la imagen*, Madrid, Katz, 2007.

BENJAMIN, Walter, *Imágenes que piensan, Obras*, vol. IV, I, Madrid, Abada Editores, 2009.

BENJAMIN, Walter, *Obra de los pasajes*, C 1, 9, en *Obras, libro V / vol. 1*, Madrid, Abada editores, 2013.

BERGGREN, J. Lennart and JONES, Alexander, *Ptolemy's Geography: an annotated translation of the theoretical chapters*, Princeton, Princeton University Press, 2000.

BERMAN, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, S.A., 1991 (traducción de Andrea Morales Vidal).

BESSE, Jean-Marc, *Voir la terre. Six essais sur le paysage et la géographie*, Arlès, Actes Sud, 2000.

BESSE, Jean-Marc, *Face au monde. Atlas, jardins, géoramas*, Paris, Desclée de Brouwer, 2003.

BEVILACQUA, Mario, *Roma nel secolo dei Lumi. Architettura, erudizione, scienza nella Pianta di G.B. Nolli «celebre geometra»*, Nápoles, Electa Napoli, 1998.

BIANCO, Luigi, *Stato e funzionari nella Francia del Settecento: gli «ingénieurs des ponts et chaussées»*, Bologna, Il Mulino, 1991.

BIRAL, Alessandro y MORACCHIELLO, Paolo, *Immagini dell'ingegnere tra Quattro e Settecento*, Milano, Franco Angeli, 1985.

BITELLI, Gabriele; Cremonini, Stefano; GATTA, Giorgia, "Ancient map comparisons and georeferencing techniques: a case study from the Po River Delta (Italy)", *e-Perimetron*, 4, 2009, pp. 221-233.

BLACK, Jeremy, *Maps and Politics*, London, Reaktion Books Ltd, 1997.

BLACK, Jeremy, *Maps and History: constructing images of the past*, New-Haven London, Yale University Press, 2000.

BLANCHARD, Anne, *Dictionnaire des ingénieurs militaires 1691-1791*, Montpellier, Université Paul Valéry-Centre d'histoire militaire et d'études de défense nationale, 1981.

BOCCHI, Francesca e SMURRA, Rosa (a cura di), *Imago Urbis. L'immagine della città nella storia d'Italia*, Roma, Viella Libreria Editrice, 2003.

BONET CORREA, Antonio, "La historiografía urbana en España", en AA.VV., *Historia Urbana i intervencio en el centre historic*, Barcelona, Institut Cartografic de Catalunya, 1989, pp. 37-55.

BORIA, Edoardo, "Geopolitical maps: a sketch history of a neglected trend in cartography", *Geopolitics*, 13, 2008, pp. 278-308.

BORGES, Jorge Luis, "Del rigor en la ciencia", en *Historia universal de la infamia* (2ª ed.), Buenos

Aires Emecé Editores S.A., 1954, pp. 131-132.

BORRONI SALVADORI, Fabia, *Carte, piante e stampe storiche delle raccolte lafreriane della Biblioteca Nazionale di Firenze*, Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, 1980.

BOUSQUET-BRESSOLIER, Cathérine, «Être ingénieur à l'aube du siècle des Lumières», *Le monde des cartes*, 138, 1993, pp. 35-42.

BOUSQUET-BRESSOLIER, Cathérine (ed.), *L'Oeil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Âge à nos jours*, Paris, CTHS, 1998.

BOUSQUET-BRESSOLIER, Cathérine (ed.), *Le paysage des cartes. Actes de la 3^e journée d'étude du Musée des plans-reliefs*, Paris, 1999.

BOUTIER, Jean et TEISSEYRE-SALLMANN, Line, *Du plan cavalier au plan géométrique. Les mutations de la cartographie urbaine en Europe occidentale du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 1984.

BOUTIER, Jean, *Les plans de Paris des origines (1493) à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Bibliothèque Nationale de France, 2002.

BOUTIER, Jean, «La cartographie urbaine à l'époque des Lumières», en Alexandre Gady y Jean-Marie Pérouse de Montclos (dirs.), *De l'esprit des villes. Nancy et l'Europe urbaine au siècle des Lumières, 1720-1770*, Nancy, Editions Artlys, 2005, pp. 130-141.

BOUTIER, Jean, *Les Plans de Paris*, Paris, Bibliothèque Nationale de France, 2007.

BRAUN, George y HOGENBERG, Franz, *Civitates orbis terrarum: Cities of the world: 363 engravings revolutionize the view of the world: complete edition of the colour plates of 1572-1617*, Köln-London, Taschen, c2008.

BRILLI, Attilio, *Le città ritrovate. Alla ricerca dello spirito del luogo*, Milano, Banca Popolare di Milano, 1989.

BROOK, Richard y DUNN, Nick, *Urban Maps. Instruments of Narrative and Interpretation in the City*, Aldershot, Ashgate, 2013.

BUISSERET, David, «Les plans de ville, sources pour l'histoire de l'urbanisation en France», *Urbi*, 1989, pp. 85-99.

BUISSERET, David (ed.), *Envisioning the city: six studies in urban cartography*, Chicago, University of Chicago Press, 1998.

BUISSERET, David, *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800: la representación de los nuevos mundos en la Europa del Renacimiento*, Barcelona, Paidós, 2004.

BUISSERET, David, "Spanish Peninsular cartography, 1500-1700", in David Woodward (ed.), *Cartography in the European Renaissance*, Chicago, University of Chicago Press, 2007, 3/1, pp. 1069-1094.

BURGUEÑO, Jesús (ed.), *El mapa com a llenguatge geogràfic. Recull de textos històrics (ss. XVII-XX)*, Barcelona, Societat Catalana de Geografia, 2008.

BURKE, Peter, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, Barcelona, Editorial Crítica, 2005.

BUSTAMANTE GARCÍA, Agustín, "Visiones de España. Los viajeros del siglo XVI y las representaciones de las ciudades", en Miguel Cabañas, Amelia López Yarto y Wifredo Rincón (eds.), *El arte y el viaje*, Madrid, CSIC, 2011, pp. 281-294.

CABEZAS GELABERT, Lino y LÓPEZ VILCHES, Inmaculada (eds.), *Dibujo y territorio. Cartografía, topografía, convenciones gráficas e imagen digital*, Madrid, Cátedra, 2015.

CALABI, Donatella (ed.), *Built city, designed city, virtual city. The museum of the city*, Roma, CROMA, 2013.

CALATRAVA, Juan, "Edificios, ciudades, textos. Sobre arquitectura y literatura", en Juan Calatrava y Winfried Nerdinger (eds.), *Arquitectura escrita*, Madrid, Círculo de Bellas Artes, 2010, pp. 15-34.

CALATRAVA, Juan, "No sólo la visión territorial: la imagen de la ciudad andaluza en los planos y vistas urbanas", en AA.VV., *Andalucía: la imagen cartográfica hasta fines del siglo XIX*, Sevilla, Instituto de Cartografía de Andalucía, 2011, pp. 161-185.

CALATRAVA, Juan, "Fragmentos de ciudad. El París caleidoscópico de Walter Benjamin", *Iluminaciones. Revista de arquitectura y pensamiento*, 4, 2011, pp. 11-32.

CALDUCH CERVERA, Juan, "El Greco cartógrafo: vista y plano de Toledo (1608-1614)", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 19, 2012, pp. 68-77.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia, "La arquitectura militar y los ingenieros de la monarquía española: aspectos de una profesión (1530-1650)", *Revista de la Universidad Complutense*, 3, 1981, pp. 225-269.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia, "La fortificación de la monarquía de Felipe II", *Espacio, Tiempo y Forma*, VII, 2, 1989, pp. 73-80.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (ed.), *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2005.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo, *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*, Madrid, Editorial Universitaria Ramón Areces, 2011.

CAMARERO BULLÓN, Concepción, "La cartografía en el Catastro de Ensenada, 1750-1756", *Estudios Geográficos*, 231, 1998, pp. 245-283.

CAMARERO BULLÓN, Concepción y VIDAL DOMÍNGUEZ, M. Jesús, "Los levantamientos topográfico-parcelarios de la Junta General de Estadística en Soria (1867-1869): el plano de

la ciudad de 1869”, *CT Catastro*, 76, 2012, pp. 91-137.

CANOSA ZAMORA, Elia, “El Catastro Topográfico Parcelario y el estudio de la provincia de Madrid”, *CT Catastro*, 15, 1993, pp. 100-110.

CAPDEVILA, Joan y BONILLA, Raul, “Cartographic patrimony in the Spanish SDI. The cadastral series of nineteenth century: Hojas kilométricas (Kilometric Sheets)”, *e-Perimetron*, 4, 2009, pp. 38-44.

CAPDEVILLA SUBIRANA, Joan, “Del arte a la geometría. Cartografía militar de los siglos XVII y XVIII en Cataluña”, en Francisco Segovia y Manuel Nóvoa (eds.), *El arte abaluartado en Cataluña. Estrategia de defensa en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013, p. 455-469.

CAPEL SÁEZ, Horacio, “Los diccionarios geográficos de la Ilustración española”, *Geo-crítica*, 31, 1981, pp. 1-48.

CAPEL SÁEZ, Horacio, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Oikos-Tau, 1981.

CAPEL SÁEZ, Horacio, “Geografía y Cartografía”, en Manuel A. Sellés, José Luis Peset Reig y Antonio Lafuente, *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, pp. 99-126.

CAPEL SÁEZ, Horacio; GARCÍA, Lourdes; MONCADA, José Omar; OLIVÉ, Francesc; QUESADA, Santiago; RODRÍGUEZ, Antonio; SÁNCHEZ, Joan-Eugeni; TELLO, Rosa, *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1983.

CAPEL SÁEZ, Horacio; SÁNCHEZ, Joan-Eugeni; MONCADA, José Omar, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones del Serbal-CSIC, 1988.

CARRASCAL, Gabriel, “El lugar de la cartografía”, *Cuadernos de Proyectos Arquitectónicos*, 3, 2012, pp. 44-49.

CARTER, Harold, “The map in Urban History”, *Urban History*, 6, 1979, pp. 11-31.

CASSINI, Giocondo, *Piante e vedute prospettiche di Venezia, 1479-1855*, Venezia, Stamperia di Venezia, 1971.

CASTI, Emanuela, *L'ordine del mondo e la sua rappresentazione. Semiosi cartografica e autoreferenza*, Milano, Unicpli, 1998.

CASTI, Emanuela, *Reflexive cartography: a new perspective in mapping*, Amsterdam, Elsevier, 2015.

CHECA CREMADES, Fernando, “Un príncipe del Renacimiento: el valor de las imágenes en la

corte de Felipe II”, en AA. VV., *Un príncipe del Renacimiento: Felipe II, un monarca y su época* (catálogo de exposición), Madrid, Museo Nacional del Prado, 1998, pp. 25-56.

CHENEY, Iris, “The galleria delle Carte Geografiche at the Vatican and the Roman Church’s View of the History of the Christianity”, *Renaissance Papers*, 1989, pp. 21-37.

CHÍAS NAVARRO, Pilar, “La cartografía histórica en el estudio de la construcción del territorio y el paisaje. Mapas y dibujos de los pleitos civiles en la Baja Edad Media y en el Renacimiento (I)”, *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 14, 2009, pp. 50-59.

CHÍAS NAVARRO, Pilar, “La cartografía histórica en el estudio de la construcción del territorio y del paisaje. Mapas y dibujos de los pleitos civiles en España y en ultramar (II)”, *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 15, 2010, pp. 162-169.

CHÍAS NAVARRO, Pilar, “Territorio y paisaje en el entorno del monasterio de San Lorenzo de El Escorial: planos y vistas desde el dibujo de Hatfield House a Guesdon”, *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 22, 2013, pp. 38-49.

CHISWICK-ROBEY, Jessica, *From the city witnessed to the community dreamed. The “Civitates Orbis Terrarum” and the Circle of Abraham Ortelius and Joris Hoefnagel*, Santa Barbara, University of California Press, 2006.

CHOAY, Françoise, *Allégorie du Patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.

CHURCHILL, Robert R., “Urban cartography and the mapping of Chicago”, *Geographical Review*, 94, 2004, pp. 1-22.

CLARK, John, *Joyas de la cartografía: 100 ejemplos de cómo la cartografía definió, modificó y aprehendió el mundo*, Londres, Salamander Books, 2006.

CLARKE, George N.G., “Taking possession: the cartouche as cultural text in eighteenth-century American maps,” *Word and Image*, 4/2, 1988, pp.455-474.

CLAVARON, Yves y DIETERLE, Bernard (eds.), *La mémoire des villes / The memory of cities*, Saint-Etienne, Publications de l’Université de Saint-Étienne, 2003.

CLUTTON, Elizabeth, “On the nature of thematic maps and their history”, *The map collector*, 22, 1983, pp. 37-54.

COGLIANDRO, Domenico e COLISTRA, Daniele, *La rappresentazione della città. Carte tematiche e piani urbanistici*, Reggio Calabria, Dipartimento di Architettura e Analisi della Città Mediterranea, 2000.

COLLETTA, Teresa, *Atlanti di città del Cinquecento*, Napoli, ESI, 1984.

COLLETTA, Teresa, “Il *Theatrum Urbium* e l’opera di Joris Hoefnagel nel Mezzogiorno d’Italia (1577-1580)”, *Archivio Storico per le province napoletane*, III, 1984, pp. 23-102.

COLLETTA, Teresa, “La cartografia storica sulla città e la storia urbanistica”, en AA.VV., *Ricordo*

di Roberto Pane, Nápoles, Università degli Studi Federico II, 1991, pp. 463-466.

CONFORTI, Claudia; NUTI, Lucia e TRAVAGLINI, Carlo M. (a cura di), *La città allo specchio*, número monográfico de *Città & Storia*, 2, 2006.

CONTRERAS GILA, Salvador (ed.), *Centenario Francisco Coello (1898-1998)*, número monográfico del *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, XLIV, 1998.

CORNEJO VEGA, Francisco Javier, "Cuando la vista engaña: los grabados de vistas de ciudades en los primeros tiempos de la imprenta", en AA.VV., *Cartografía histórica en la Biblioteca de la Universidad de Sevilla*, Sevilla, Universidad, 2010, pp. 148-163.

CORTÉS, José J. (coord.), *La nueva cartografía en España del siglo XVIII al XX*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1998.

CORVISIER DE VILLÈLE, Marie-Anne, «Les fonds cartographiques conservés au service historique de l'Armée de terre: bref survol», *Le monde des cartes*, 167, 2001, pp. 6-7.

COSGROVE, Denis, "Carto-City", in Janet Abrams and Peter Hall (eds.), *Else/Where: mapping – new cartographies of networks and territories*, Minneapolis, University of Minnesota Design Institute, 2006, pp. 148–157.

COSGROVE, Denis, *Mappings*, London, Reaktion Books, 2000.

COSGROVE, Denis, *Apollo's eye: a cartographic genealogy of the Earth in the Western imagination*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2001.

COWAN, James, *El sueño de un cartógrafo*, Barcelona, Península, 1997.

CRAMPTON, Jeremy W., "Maps as social constructions: power, communication and visualization", *Progress in Human Geography*, 25, 2001, pp. 235–252.

CRONE, Gerald R., *Historia de los mapas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1956.

DADON BENSEÑOR, José R., "Borges, los espacios geográficos y los espacios literarios", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VII, 2003, pp. 133-156.

DAMERI, Annalisa, *Le città di carta. Disegni dal Krigsarkivet di Stoccolma*, Torino, Politecnico di Torino, 2013.

DE AZÚA, Félix, *La invención de Caín*, Madrid, Alfaguara, 1999.

DE DAINVILLE, François, *Le langage des géographes. Termes, signes, couleurs des cartes anciennes, 1500-1800*, Paris, Picard, 2011 (1ª ed. 1964).

DE DIEGO, Estrella, *Contra el mapa*, Madrid, Siruela, 2008.

DELAFOSSÉ, Marcel et FAILLE, René, *Recueil des plans de La Rochelle par l'ingénieur géographe Claude Masse*, La Rochelle, Éditions Rupella, 1979.

DELAMARE, Nicolas, *Traité de la Police*, Paris, Brunet, 1705-1738.

DELFANTE, Charles, *Gran historia de la ciudad. De Mesopotamia a los Estados Unidos*, Madrid, Abada Editores, 2006.

DELYSER, Dydia; HERBERT, Steve; AITKEN, Stuart; CRANG, Mike and MCDOWELL, Linda, *The SAGE handbook of qualitative geography*, Los Angeles-London, SAGE, 2010.

DE MEDINA, Pedro, *Libro de grandezas y cosas memorables de España. Agora nuevo fecho y recopilado por el Maestro Pedro de Medina vezino de Sevilla*, Sevilla, Dominico de Robertis, 1548. (Consultada la edición facsímil con introducción de M. Pilar Cuesta Rodrigo, Madrid, Instituto de España y Biblioteca Nacional, 1994)

DENNIS, Richard, *Cities in Modernity. Representations and productions of metropolitan space, 1840-1930*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

DENOIX, Sylvie, «De la fonction heuristique de la cartographie en histoire urbaine: de la connaissance du Caïre médiéval», en Jean-Paul Bord et Pierre-Robert Baduel (eds.), *Les cartes de la connaissance*, Paris, Khartala, 2004, pp. 367-379.

DE SETA, Cesare y LE GOFF, Jacques (ed.), *La ciudad y las murallas*, Madrid, Cátedra, 1991.

DE SETA, Cesare, *La città europea dal XV al XX secolo. Origini, sviluppo e crisi della civiltà urbana in età moderna e contemporanea*, Milano, Rizzoli, 1996.

DE SETA, Cesare e STROFFOLINO, Daniela (eds.), *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo*, Napoli, Electa, 2001.

DE SETA, Cesare (ed.), *All'ombra del vesuvio. Napoli nella veduta europea dal Quattrocento all'Ottocento*, Napoli, Electa, 2003.

DE SETA, Cesare (ed.), *Tra Oriente e Occidente. Città e iconografia dal XV al XIX secolo*, Napoli, Electa, 2004.

DE SETA, Cesare (ed.), *Imago Urbis Romae. L'immagine di Roma in età moderna*, Milano, Electa, 2005.

DE SETA, Cesare e MARIN, Brigitte (eds.), *La città dei cartografi. Studi e ricerche di storia urbana*, Napoli, Electa Napoli, 2008.

DE SETA, Cesare, "Raccontare la città: l'iconografia urbana come forma di conoscenza", en Luigi Luca Cavalli-Sforza (ed.), *La Cultura italiana*, vol. III: *Città, casa, paesaggio*, Torino, UTET, 2009.

DE SETA, Cesare, *Ritratti di città. Dal Rinascimento al secolo XVIII*, Torino, Einaudi, 2011.

DE SETA, Cesare (ed.), *L'immagine della città europea dal Rinascimento al Secolo dei Lumi* (catálogo de exposición), Venezia-Milano, Museo Correr-Electa, 2014.

- DIDI-HUBERMAN, Georges, *Devant l'image*, Paris, Minuit, 1990.
- DIDI-HUBERMAN, Georges, *Atlas. ¿Cómo llevar el mundo a cuestras?*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, 2011.
- DILKE, Oswald A.W., *Greek and Roman maps*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1985.
- DOCKÈS, Pierre, *L'espace dans la pensée économique du XVIe su XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1969.
- DODGE, Martin; KITCHIN, Rob and PERKINS, Chris (eds.), *The map reader: theories of mapping practice and cartographic representation*, Chichester-Hoboken, Wiley-Blackwell, 2011.
- DUBBINI, Renzo, *Geografie dello sguardo*, Torino, Einaudi, 1994.
- DURÁN BOO, Ignacio y CAMARERO BULLÓN, Concepción (dir.), *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos*, Madrid, Dirección General del Catastro, 2002.
- DURANTHON, Marc, *La carte de France: son histoire 1678-1978*, Paris, Institut Geographique National, 1978.
- ELLIOT, James, *The city in maps. Urban mapping to 1900*, London, British Library, 1987.
- FAUCHERRE, Nicolas; DE ROUX, Antoine et MONSAINGEON, Guillaume (eds.), *Les Plans en relief des places du Roy*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2005.
- FIERRO, Alfred y SARAZIN, Jean-Yves, *Le Paris des Lumières d'après le plan de Turgot (1734-1739)*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 2005.
- FIORANI, Francesca, «Post-Tridentine 'Geographia Sacra'. The galleria delle Carte Geografiche in the Vatican Palace», *Imago Mundi*, 48, 1996, pp. 124-148.
- FOLIN, Marco (ed.), *Rappresentare le città. Topografie urbane nell'Italia dell'antico regime*, Reggio Emilia, Diabasis, 2010.
- FORTIER, Bruno et VAYSSIÈRE, Bruno, «L'architecture des villes. Espaces, cartes et territoires», *Urbi*, III, 1980, pp. 53-72.
- FOTIADIS, Piers, *The strange power of maps. How maps work politically and influence our understanding of the world*, Bristol, University of Bristol, 2009.
- FRANCO MATA, Ángela, "El coro de la catedral de Toledo", *Abrente*, 42-43, 2010-2011, pp. 113-164.
- FREEDBERG, David, *El poder de las imágenes*, Madrid, Cátedra, 1992.
- FREY, Andrea, *Der Stadtraum in der Französische Malerei, 1860-1900*, Berlín, Reimer, 1999.
- FRUTAZ, Amée-Pierre, *Le piante di Roma*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1962.

GALERA I MONEGAL, Montserrat; PELLETIER, Monique y CAMPBELL, Eila, *Introducción general a la historia de la cartografía*, Barcelona, Institut Geogràfic de Catalunya, 1990.

GALERA I MONEGAL, Montserrat, *Antoon van den Wyngaerde, pintor de ciudades y de hechos de armas en la Europa del Quinientos: cartobibliografía razonada de los dibujos y grabados y ensayo de reconstrucción documental de la obra pictórica*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 1998.

GÁMIZ GORDO, Antonio, "Paisajes urbanos vistos desde globo: dibujos de Guesdon sobre fotos de Clifford hacia 1853-55", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 9, 2004, pp. 110-117.

GÁMIZ GORDO, Antonio, "Las vistas de España del viajero David Roberts, pintor de paisajes y arquitecturas, hacia 1833", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 15, 2010, pp. 54-65.

GANDELMAN, Claude, "Le texte comme carte anthropomorphe d'Opinicius de Canistris à *Finnegans Wake*", *Littérature*, 53, 1984, pp. 3-17.

GAUTIER DALCHÉ, Patrick, *Géographie et culture. La représentation de l'espace du VIe au XIIIe siècle*, Aldershot, Ashgate, 1998.

GEHRING, Ulrike y WEIBEL, Peter (eds.), *Mapping spaces: networks of knowledge in the landscape painting of the 17th Century*, Karlsruhe, Hirmer Verlag, 2015.

GOMBRICH, Ernest, "Mirror and map: theories of pictorial representation", *Philosophical transactions of the Royal Society of London*, 270, 1975, pp. 119-149.

GONZÁLEZ PALENCIA, Ángel, *Pedro de Medina y sus obras. Discurso de ingreso en la Real Academia Española, 30 de junio de 1940*, Madrid, Imprenta de Estanislao Maestre, 1940.

GONÇALVES FERNANDES, Mário (coord.), *Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749). Cartografia, cultura e urbanismo*, Porto, Gabinete de Estudos do Desenvolvimento e Ordenamento do Território da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004.

GOULD, Peter and WHITE, Rodney, *Mental maps*, New York, Penguins, 1974.

GOULD, Peter y BAILLY, Antoine, *Le pouvoir des cartes*, Paris, Anthropos, 1995.

GREGORY, Derek, *Geographical imaginations*, Cambridge-Oxford, Blackwell, 1994.

GRESA, Jorge Domingo, "El Plano Geométrico General de Alicante de 1849: estudio y reconstrucción digital", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 23, 2014, pp. 226-235.

GUARDIA, Manel; MONCLÚS, Francisco Javier y OYÓN, José Luis (eds.), *Atlas histórico de ciudades europeas. Vol. I: la Península Ibérica*, Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea, 1994.

HALL, Stephen S., *Mapping the next millennium: the discovery of new geographies*, New York, Vintage, 1993.

HANCOCK, Claire, *Paris et Londres au XIX^e siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS éditions, 2003.

HARBIJON, Robert, *Eccentric spaces*, New York, Knopf, 1977.

HARLEY, John B., PETCHENIK, Barbara B., and TOWNER, Lawrence W., *Mapping the American Revolutionary War*, Chicago-London, University of Chicago Press, 1978.

HARLEY, John B., "Maps, knowledge, and power", in Denis Cosgrove y Stephen Daniels (eds.), *The Iconography of Landscape*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, pp. 277-312.

HARLEY, John B., "Deconstructing the maps", *Cartographica*, 26, 1989, pp. 1-20.

HARLEY, John B., *The new nature of maps. Essays in the history of cartography*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2001.

HARMON, Katharine and CLEMANS, Gayle, *The map as art: contemporary artists explore cartography*, New York, Princeton Architectural Press, 2004.

HARVEY, Paul D.A., *The history of Topographical Maps: symbols, pictures and surveys*, London, Thames & Hudson, 1980.

HARVEY, Paul D.A., *Medieval Maps*, Toronto, University of Toronto Press, 1991.

HVERKAMP-BEGEMANN, Egbert, "The Spanish Views of Anton van den Wyngaerde", *Master Drawings*, VII, 1969, pp. 375-399.

HARWOOD, Jeremy, *Los confines del mundo. 100 mapas que cambiaron la percepción de la Tierra*, Barcelona, Blume, 2008.

HERNANDO, Agustín, *El mapa de España. Siglos XV-XVIII*, Madrid, Instituto Geográfico Nacional, 1995.

HERSHBERG, Theodor, "The new Urban History: towards an interdisciplinary history of the city", *Journal of Urban History*, 5, 1978, pp. 3-40.

HILLIER Amy, "Invitation to mapping: how GIS can facilitate new discoveries in urban and planning history", *Journal of planning history*, 9, 2010, pp. 122-34.

HODGES, Elisabeth, *Urban poetics in the French Renaissance*, Aldershot, Ashgate, 2008.

HODGKISS, Allan J., *Keyguide to information sources in cartography*, London, Mansell Publishing, 1986.

HOMET, Jean-Marie, «De la carte-image à la carte-instrument», *Études françaises*, 21, 1985, pp. 9-19.

IACCARINO, Maria, *L'immagine della città europea nell'opera di Matthäus Merian (1593-1650)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2009.

IMHOF, Eduard, *Thematische kartographie*, Berlin-New York, De Gruyter, 1972.

INSOLERA, Italo, *Roma. Immagini e realtà dal X al XX secolo*, Bari, Laterza, 1980.

JACOB, Christian, *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, Albin Michel, 1992.

JACOB, Christian et LESTRINGANT, Frank (eds.), *Arts et légendes d'espace. Figures du voyage et rhétorique du monde*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1981.

KAGAN, Richard, "Philip II and the art of the cityscape", *The journal of interdisciplinary history*, 17, 1986, pp. 115-135.

KAGAN, Richard, "La corografía en la Castilla moderna: género, historia, nación", *Studia Historica. Historia Moderna*, XIII, 1995, pp. 47-59.

KAGAN, Richard, *Imágenes urbanas del mundo hispánico: 1493-1780*, Madrid, El Viso, 1998.

KAMPEN, George, «Vermeer de Delft cartographe», *Mappe-monde*, 3, 1986, pp. 9-12.

KALAS, Gregor, "Mapping, memory and fragmented representation", in Alberto Pérez-Gómez, Anne Cornier and Annie Pedret, *Proceedings of the 2011 ACSA Annual Conference*, Washington DC., 2011, pp. 538-542.

KING, Andrew, *The London journal, 1845-83. Periodicals, production and gender*, Aldershot, Ashgate, 2004.

KIRSH, Georges, *La Carte, image des civilisations*, Paris, Seuil, 1980.

KONECNY, Lubomir, "Joris Hoefnagel 'emblematic' signature reconsidered", *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes*, 61, 1998, pp. 267-272.

KONVITZ, Josef F., *Cartography in France, 1660-1848. Science, Engineering, and Statecraft*, Chicago, University of Chicago Press, 1987.

KOSTOF, Spiro, *The city shaped. Urban patterns and meanings through History*, London, Thames & Hudson, 1991.

KOSTOF, Spiro, *The city assembled. The elements of urban form through History*, London, Thames & Hudson, 1992.

KRUTH, Patricia, «Symphonies urbaines et peinture. Reflexions autour de 'Manhatta' et 'Rien que les heures'», *Ligeia*, 77-80, 2007, pp. 167-178.

KUPCIK, Ivan, *Cartes géographiques anciennes. Evolution de la représentation cartographique du monde: de l'Antiquité à la fin du XVIe siècle*, Paris, Gründ, 1981.

KURGAN, Laura, *Close up at a distance: mapping, technology and politics*, New York, Zone Books, 2013.

LABOULAIS-LESAGE, Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVIIe-XIXe siècle). Pour une approche programatique des productions cartographiques*, Strasbourg, P.U. Strasbourg, 2008.

LABROT, Gérard, *Roma caput mundi: l'immagine barocca della città santa, 1534-1677*, Napoli, Electa, 1977.

LAMB, Ursula, *A Navigator's Universe: the Libro de Cosmografía of Medina*, Chicago, Chicago University Press, 1972.

LASCOUMES, Pierre, «Gouverner par les cartes», *Génèses*, 68, 2007, pp. 2-3.

LAXTON, Paul (dir.), *The new nature of maps. Essays in the History of Cartography*, Baltimore-Londres, Johns Hopkins University Press, 2001.

LEFEBVRE, Henri, *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing, 2013.

LEINEKUGEL LE COCQ, Marx, *Premières images de la terre*, Paris, Joel Cuenot, 1977.

LELO, Keti; STEMPERINI, Giuseppe and TRAVAGLINI, Carlo M. "Old sources and new tools for the analysis of urban spaces: eighteenth century Rome as measures by G.B. Nolli" in Donatella Calabi (ed.), *Built city, designed city, virtual city: the museum of the city*, Rome, CROMA-University Roma Tre, 2013, pp. 199-213.

LELO, Kety and TRAVAGLINI, Carlo M., "Historical cartography and the study of urban cultural heritage: the case of Rome in the 18th century", *e-Perimetron*, 8, 2013, pp. 177-186.

LEÓN CASAS, Miguel A. y LEÓN ROBLES, Carlos A., "Evolución y sistematización de la representación del terreno a lo largo de la historia", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 13, 2008, pp. 198-211.

LEÓN TELLO, Pilar, *Mapas, Planos y Dibujos de la Sección de Estado del Archivo Histórico Nacional*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1979.

LIEBENBERG, Elri; COLLIER, Peter and TOROK, Zsolt G. (eds.), *History of Cartography. International Symposium of the ICA 2012*, Berlin-Heidelberg, Springer Verlag, 2014.

LILLEY, Keith, "Conceptualising the city: historical mapping, spatial theory, and the production of urban spaces", en AA.VV., *Cities and their spaces*, Münster, Städteforschung, 2013, pp. 114-122.

LÍTER MAYAYO, Carmen; SANCHÍS BALLESTER, Francisca, y HERRERO VIGIL, Ana, *Cartografía de España en la Biblioteca Nacional (siglos XVI al XIX)*, Madrid, Biblioteca Nacional, 1994.

LÍTER MAYAYO, Carmen; HERRERO, Ana y SANCHÍS, Francisca, *La geografía entre los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Akal, 1996.

LOIS, Carla M., "La elocuencia de los mapas: un enfoque semiológico para el análisis de cartografías", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 36, 2000, pp. 93-109.

LÓPEZ ALÓS, Javier, "Cartografía y política. La representación del territorio en la España ilustrada", *Dieciocho. Hispanic Enlightenment*, 36/2, 2013, pp. 299-310.

LÓPEZ RODRÍGUEZ, Silvia, *El atlas del Gran Jan. La poética de la ciudad, su percepción y representación en el arte contemporáneo. El artista contemporáneo como habitante de la ciudad*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2009.

LLORENTE, Marta, *La ciudad: inscripción y huella*, Barcelona, Edicions UPC, 2010.

LLORENTE, Marta (coord.), *Topología del espacio urbano. Palabras, imágenes y experiencias que definen la ciudad*, Madrid, Abada Editores, 2014.

LYNCH, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1984.

MacEACHREN, Alan M., *How maps work*, New York, The Guilford Press, 1995.

MADERUELO, Javier, *El paisaje. Génesis de un concepto*, Madrid, Abada editores, 2005.

MANGANI, Giorgio, *Il "mondo" di Abramo Ortelio. Misticismo, geografia e collezionismo nel Rinascimento dei Paesi Bassi*, Modena, Franco Cosimo Panini, 1998.

MARÍAS, Fernando, "Imágenes de las ciudades españolas: de las convenciones cartográficas a la corografía urbana", en Felipe Pereda y Fernando Marías (eds.), *El Atlas del Rey Planeta*, Hondarribia, Nerea, 2002, pp. 99-116.

MARÍAS, Fernando, "Tipologia delle immagini delle città spagnole", en Cesare de Seta (ed.), *Città d'Europa. Iconografia e vedutismo dal XV al XVIII secolo*, Napoli, Electa, 1996, pp. 101-117.

MARÍAS, Fernando, "Le vedute di Granada da Wyngaerde a Ambrogio De Vico", en Cesare de Seta y Daniela Stroffolino (eds.), *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo*, Napoli, Electa, 2001, pp. 95-117.

MARÍAS, Fernando, "Le carte corografiche delle città della Penisola Iberica", en Cesare de Seta (ed.), *L'immagine della città europea dal Rinascimento al Secolo dei Lumi* (catálogo de exposición), Venezia-Milano, Museo Correr-Electa, 2014, pp. 79-93.

MAROTEAUX, Vincent et D'OTGUEIX, Émilie (eds.), *Portefeuilles de plans: projets et dessins d'ingénieurs militaires en Europe du XVIe au XIXe siècle*, Bourges, Conseil Général du Cher, 2001.

MARTÍN LÓPEZ, José, *Primer centenario. Francisco Coello, su vida y su obra (1822-1898)*, Madrid, Centro Nacional de Información Geográfica, 1999.

MARTÍN LÓPEZ, José, *Cartógrafos españoles*, Madrid, Ministerio de Fomento-Centro Nacional de Información Geográfica, 2001.

MARTÍNEZ ALMIRA, Magdalena, *Jorge Juan y las Ciencias. Bajo el signo de la monarquía ilustrada*, Alicante, Gil Navarro editor, 2002.

MARTINON, Jean, «Vermeer et les cartes de géographie», *Mappe-monde*, 3, 1987, pp. 24-26.

MAZZOLENI, Donatella (ed.), *La città e l'immaginario*, Roma, Officina Edizioni, 1985.

McLEAN, Mathhew, *The Cosmographia of Sebastian Münster. Describing the world in the reformation*, Aldershot, Ashgate, 2007.

MENÉNDEZ ALZAMORA, Manuel y AZNAR, Hugo (eds.), *De la polis a la metrópolis*, Madrid, Abada Editores, 2015.

MEYNEN, Emil (ed.), *Multilingual dictionary of technical terms in cartography*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag, 1973.

MITCHELL, Peta, *Cartographic strategies of postmodernity. The figure of the map in contemporary theory and fiction*, New York, Routledge, 2008.

MONMONIER, Mark, *Comment faire mentir les cartes. Du mauvais usage de la géographie*, Paris, Flammarion, 1993.

MONTANER, Carme; NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis (eds.), *La cartografia cadastral a Espanya (segles XVIII-XX)*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2006.

MONTELLO, Daniel, "Cognitiva map-design research in the 20th century: theoretical and empirical approaches", *Cartography and geographic information science*, 29, 2002, pp. 282-304.

MORENO SANZ, Joan, "La brocha y el lienzo, el compás y la carta. La construcción del territorio neerlandés a partir del paisajismo pictórico y la ciencia cartográfica", *Diagonal*, 37, 2014, pp. 29-34.

MOSELEY-CHRISTIAN, Michelle, "Confluence of costume, cartography and early modern european chorography", *Journal of art historiography*, 9, 2013, pp. 1-22.

MOYA PELLITERO, Ana M., *La percepción del paisaje urbano*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2011.

MURO, José Ignacio; NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis, *Geografía, estadística y catastro en España, 1856-1870*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996.

NADAL, Francesc, "El proyecto catastral de Francisco Coello", en AA.VV., *150 Aniversario de la creación de la Comisión de Estadística General del Reino*, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 2007, pp. 287-304.

NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis, "Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX", *Geo-crítica*, 88, 1990, pp. 7-93.

NADAL, Francesc; MURO José Ignacio y URTEAGA, Luis, "Los orígenes del Instituto Geográfico y Estadístico", *Arbor*, 609-610, 1996, pp. 59-91.

NICHOLS, Julie, *Maps and meaning: urban cartography and urban design*, Tesis doctoral,

University of Adelaide, 2014; accesible online en: <https://digital.library.adelaide.edu.au/dspace/bitstream/2440/83651/8/02whole.pdf>.

NIETO CALMAESTRA, José Antonio, "Cartografía de la Guerra de la Independencia", *Cuadernos geográficos*, 44, 2009, pp. 253-255.

NOBAJAS, Alexandre, "Historical cartography as a tool to study urban change. The case of Garriga i Roca's *quarterons*", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 77, 2004, pp. 205-220.

NOBLE John, *The mapmakers*, New York, Vitanges Books, 2001

NORMAND, Daniel y OZOUF-MARIGNIER, Marie-Vie (eds.), *Le Territoire (I). Réalités et représentations*, Paris, EHESS, 1989.

NUTI, Lucia, «Alle origini del Grand Tour: immagini e cultura della città italiana negli atlanti e nelle cosmografie del secolo XVI», *Storia Urbana*, 27, 1984, pp. 12-26.

NUTI, Lucia, "The mapped views by Georg Hoefnagel: the merchant's eye, the humanist's eye", *Word and image*, 4, 1988, pp. 545-570.

NUTI, Lucia, "The Urban Imagery of Georg Hoefnagel", en AA.VV., *Prag um 1600*, Essen, Luca Verlag, 1988, pp. 63-71.

NUTI, Lucia, "The perspective plan of the sixteenth century: the invention of a representational language", *The Art Bulletin*, 76, 1994, pp. 105-128.

NUTI, Lucia, *Ritratti di città. Visione e memoria tra Medioevo e Settecento*, Venezia, Marsilio, 1996.

NUTI, Lucia, «Le peintre et le chorographe. Deux regards différents sur le monde», en V. van de Kerckhof et al. (eds.), *Le peintre et l'arpenteur*, Tournai, Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique, 2000, pp. 21-27.

NUTI, Lucia, "The world map as an emblem: Abraham Ortelius and the stoic contemplation", *Imago Mundi*, 55, 2003, pp. 38-55.

NUTI, Lucia, "The city and its image", en J. R. Mulryne et al. (eds.), *Europa triumphans. Court and civic festivals in early modern Europe*, London-Aldershot, Publications of the Modern Humanities research Association, 2004, pp. 242-249.

NUTI, Lucia, "Rappresentare la città e l'architettura", en Maria Antonietta Rovida (ed.), *Fonti per la storia dell'architettura, della città e del territorio*, Firenze, 2008, pp. 15-25.

ORTEGA VIDAL, Javier, "Los planos históricos de Madrid y su fiabilidad topográfica", *Catastro*, 2000, pp. 64-85.

ORTEGA VIDAL, Javier y MARÍN PERELLÓN, Francisco José (dir.), *La forma de la Villa de Madrid. Soporte gráfico para la información histórica de la ciudad*, Madrid, Comunidad de

Madrid-Fundación Caja Madrid, 2006.

ORTEGA VIDAL, Javier; MARTÍNEZ DÍAZ, Ángel y MUÑOZ DE PABLO, M. José, "La representación de la ciudad, entre la planta y el volumen: el plano del Prado y la maqueta de la Gran Vía de Madrid", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 20, 2012, pp. 256-266.

PADRÓN, Ricardo, *The spacious word: cartography, literature, and empire in early modern Spain*, Chicago, University of Chicago Press, 2004.

PADRÓN, Ricardo, "Mapping Plus Ultra: cartography, space and Spanish modernity", *Representations*, 79, 2002, pp. 28-60.

PALSKY, Gilles, «Origines et évolution de la cartographie thématique», *Revista da Faculdade de Letras do Porto*, XIV, 1998, pp. 39-60.

PELLETIER, Monique (dir.), *Couleurs de la terre: des mappemondes médiévales aux images satellitaires*, Paris, Seuil, 1998.

PELLETIER, Monique. «Carte e potere», en AA.VV., *Segni e sogni della terra*, Novara, De Agostini, 2001, pp. 80-130.

PERÁN, Martí, «Maneras de hacer mapas», *Arquis*, 4, 2013, pp. 105-122.

PERKINS, Chris R. and PARRY, Robert B., *Information sources in cartography*, London, Bowker-Saur, 1989.

PETIT, Jacques, "La carte chez Claudel", en *Géographie poétique de Claudel*, Ottawa, 1966, 107-122.

PICKLES, John, *A history of spaces: cartographic reason, mapping and the geo-coded world*, London, Routledge, 2004.

PICON, Antoine, *Le dessus des cartes: un atlas parisien*, Paris, Picard, 1999.

PINON, Pierre, «Les plans d'alignement comme source cartographique», *Bulletin du Comité français de cartographie. Histoire de la cartographie*, 148, 1996, pp. 79-87.

PINON, Pierre, *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*, Paris, Le Passage, 2014.

PINTO, John A., "Origins and development of the ichonographic city plan", *Journal of the Society of Architectural Historians*, XXXV, 1976, pp. 35-50.

PETERS, Arno, *La nueva cartografía*, Barcelona, Vicens Vives, 1992.

PONTRANDOLFO, Luisa, *Luci e ombre della metropoli. Testimonianze e rappresentazioni di Londra nel XIX secolo*, Bari, BA Graphis, 2006.

POUSSIN, Frédéric (dir.), *Figures de la ville et constructions des savoirs*, Paris, CNRS, 2005.

PRO RUIZ, Juan, *Estado, geometría y propiedad. Los orígenes del catastro en España (1715-*

1941), Madrid, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, 1992.

PRONTEAU, Jeanne, *Edmé Verniquet (1727-1804). Architecte et auteur du "grand plan de Paris" (1785-1791)*, Paris, Commission des travaux historiques de la Ville de Paris, 1986.

QUARONI, Ludovico, *Immagine di Roma*, Bari, Laterza, 1969.

QUIRÓS LINARES, Francisco, "Una colección de planos de ciudades españolas y portuguesas de comienzos del siglo XIX", *Estudios Geográficos*, 119, 1970, pp. 332-334.

QUIRÓS LINARES, Francisco, *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Valladolid, Ámbito, 1991.

QUIRÓS LINARES, Francisco, "Las colecciones militares de modelos de ciudades españolas, y el Real Gabinete Topográfico de Fernando VII. Una aproximación", *Ería. Revista cuatrimestral de Geografía*, 35, 199, pp. 203-224.

RAMADA CURTO, Diogo; CATTANEO, Angelo e FERRAND ALMEIDA, Andre (ed.), *La cartografia europea tra primo Rinascimento e fine dell'Illuminismo*, Firenze, Accademia Toscana di Scienze e Lettere, 2003.

RASMUSSEN, Steen Eiler, *Ciudades y edificios. Descritos con dibujos y palabras*, Madrid, Reverté, 2014.

RAYMOND, André, "Cartographie et histoire des villes arabes: quelques remarques générales", *Environmental design: journal of the Islamic Environmental Design Research Center*, 1-2, 1993, pp. 22-31.

REES, Ronald, "Historical links between cartography and art", *Geographical Review*, 70, 1980, pp. 60-78.

REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio, *Territorio ordenado, territorio dominado: espacios y conflictos en la España de la Ilustración*, León, Universidad de León, 1993.

REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio, *Los geógrafos del rey*, León, Universidad de León, 2010.

REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio, *Geografía de Estado. Los marcos institucionales de la ordenación del territorio en la España contemporánea, 1800-1940*, León, Universidad de León, 1998.

RELAÑO, Francesc, *The shaping of Africa. Cosmographic discourse and cartographic science in late medieval and early modern Europe*, Aldershot, Ashgate, 2003.

REY, Agustín; PIDOUX, Justin et BARDE, Charles, *La science des plans de ville*, Paris, Dunod, 1928.

RICHARD, Hélène, «Le préparation cartographique des voyages français de la fin du XVIIIe siècle», *Le monde des cartes*, 175, 2003, pp. 17-24.

RIMBERT, Sylvie, *Cartes et graphiques*, Paris, SEDES, 1964.

ROBINSON, Arthur H.; SALE, Randall D.; MORRISON, Joel L. y MUEHRCKE, Phillip, *Elementos de cartografía*, Barcelona, Omega, 1987.

ROBINSON, Arthur H. and BARTZ PETCHENIK, Barbara, *The nature of maps*, Chicago, University of Chicago Press, 1976.

RODRÍGUEZ RUIZ, Delfín (ed.), *Arquitecturas pintadas. Del Renacimiento al siglo XVIII*, Madrid, Museo Thyssen Bornemisza-Fundación Caja Madrid, 2011.

ROMANELLI, Giandomenico; BIADENE, Susanna e TONINI, Camillo (eds.), *A volo d'uccello. Jacopo de' Barbari e le rappresentazioni di città nell'Europa del Rinascimento*, Venezia-Mestre, Arsenale, 1999.

ROSELLÓ VERGER, Viçens, *Les vistes valencianes d'Amton van den Wijngaerde (1563)*, Valencia, Consellería de Cultura, 1990.

ROSENBERG, Elissa, «L'imagination topographique», *Les carnets du paysage*, 8, 2002, pp. 6-24.

ROULEAU, Bernard, «Dans le sillage des anciens plans perspectifs de Paris. Le plan de Turgot», *Le monde des cartes*, 171, 2002, pp. 42-45.

RUBIO GARRIDO, Alberto (ed.), *Huellas urbanas. La ciudad a través de sus trazas*, Valencia, General de Ediciones de Arquitectura, 2014.

RUIZ MORALES, Mario, *Los Ingenieros Geógrafos. Origen y creación del Cuerpo*, Madrid, Instituto Geográfico Nacional-Centro Nacional de Información Geográfica, 2003.

SALERNO, Luigi; SPEZZAFERRO, Luigi e TAFURI, Manfredo, *Via Giulia: una utopia urbanistica del 500*, Roma, Staderini, 1973.

SCALVINI, Maria Luisa y SANDRI, Maria Grazia, *L'immagine storiografia dell'architettura contemporanea da Platz a Giedion*, Roma, Officina, 1984.

SCHAMA, Simon, *Landscape and memory*, New York, Alfred A. Knopf, 1995.

SCHAMA, Simon, *The embarrassment of riches. An interpretation of Dutch culture in the Golden Age*, Berkeley, University of California Press, 1988.

SCHLEIER, M., *The image of skyscraper in American art, 1890-1931*, Ann Arbor, University of Michigan, 1985.

SCHLÖGEL, Karl, *En el espacio leemos el tiempo*, Madrid, Siruela, 2007.

SCHNEIDERMAN, Richard S., *The catalogue raisonné of the prints of Charles Meryon (1821-1868)*, London, Garton & Co.-Scholar Press, 1990.

SCHOR, Naomi, «Cartes postales: representing Paris 1900», *Critical Inquiry*, 18/2, 1992, pp. 188-244.

SCHÜLER, Chris, *La ville. La cartographie urbaine de l'antiquité au XXe siècle*, Paris, Place des Victoires, 2012.

SCHULZ, Juergen, *The printed plans and panoramic views of Venice (1486-1797)*, Florence, Leo S. Olschki, 1970.

SCHULZ, Juergen, *La cartografia tra scienza e arte. Carte e cartografi nel Rinascimento italiano*, Modena, Franco Cosimo Panini editores, 1990.

SEGARRA LAGUNES, M. Margarita, *Il Tevere e Roma. Storia di una simbiosi*, Roma, Gangemi, 2004.

SENNETT, Richard, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid, Alianza Editorial, 1997.

SENER, E.P. Mayberry, *Cartographie et roman chez Mademoiselle de Scudéry, thèse de 3e cycle*, Paris, Université de Paris IV, 1976.

SHALEV, Zur, *Sacred words and worlds: geography, religion and scholarship, 1550-1700*, Leiden, Koninklijke Brill NV, 2012.

SICA, Paolo, *La imagen de la ciudad. De Esparta a las Vegas*, Barcelona, Gustavo Gili, 1977.

SKELTON, Raleigh A., *Maps. A historical survey of their study and collecting*, Chicago, University of Chicago Press, 1972.

SLOTERDIJK, Peter, *Esferas I: Burbujas, Microsferología*, Madrid, Siruela, 2003.

SLOTERDIJK, Peter, *Esferas II: Globos, Macrosferología*, Madrid, Siruela, 2004.

SOUCEK, Svat, "Piri Reis. His uniqueness among cartographers and hydrographers of the Renaissance", *Le monde des cartes*, 216, 2013, pp. 135-144.

STEVENSON, Robert Louis, *The Ideal House*, 1884 (traducción esp. *La Casa ideal*, Madrid, Hiperión, 1998, pp. 13-22)

STROFFOLINO, Daniela, *La città misurata. Tecniche e strumenti di rilevamento nei trattati a stampa del Cinquecento*, Roma, Salerno Editrice, 1999.

SUÁREZ SÁNCHEZ, Raquel, "Cinco planos históricos de Gijón. Cuatro momentos de su desarrollo preindustrial", *EGA. Expresión gráfica arquitectónica*, 6, 2001, pp. 79-87.

SWIFT, Jonathan, *On Poetry: a Rhapsode*, 1733 (traducción de J. L. Arantegui)

TAFURI, Manfredo, "Il progetto storico", in *La Sfera e il Labirinto. Avanguardie e architettura da Piranesi agli anni '70*, Torino, Einaudi, 1980, p. 20.

TAUBER, Christine, "El Grecos 'Ansicht und Plan von Toledo', Autonome Stadtlandschaftsmalerei oder Künstlermanifest?", *Zeitschrift für Kunstgeschichte*, LXXI, 2008, pp. 207-228.

TELLINI SANTONI, Barbara e MANODORI, Alberto (eds.), *Roma, disegno e immagine della Città eterna: le piante di Roma dal secolo II d.C. ai giorni nostri*, Roma, De Luca, 1994.

TERÁN, Fernando de, *Historia del Urbanismo en España. Siglos XIX y XX*, Madrid, Cátedra, 1999.

TIBERGHIEU, Gilles A., *Finis Terrae. Imaginaires et imaginations cartographiques*, Paris, Bayard, 2007.

THIEBAUT, Carlos, «La identidad extrañada. Mapas, tiempos, figuras», *Boletín de estética*, 1, 2004, pp. 3-20.

THOUZEZ, Jean-Pierre, «L'utilisation des cartes historiques dans l'analyse des sols urbains», *Revue d'Histoire Urbaine*, 7, 1979, pp. 50-58.

THROWER, Norman J.W., *Mapas y civilización. Historia de la cartografía en su contexto cultural y social*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2002.

TODOROV, Tzvetan, *Éloge du quotidien. Essai sur la peinture hollandaise du XVIIe siècle*, París, Seuil, 1997.

TOOLEY, Ronald Vere, *Tooley's dictionary of mapmakers*, Amsterdam, Meridian Publishing Company, 1979.

TOURNIKIOTIS, Panayotis, *La historiografía de la arquitectura moderna*, Madrid, Mairca-Celeste, 2001.

TUSQUETS, Oscar, *Todo es comparable*, Barcelona, Anagrama, 1998.

UNWIN, Raymond, *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, Paris, Librairie Centrale des Beaux-Arts, 1922.

URTEAGA, Luis, "Las políticas de intervención sobre el territorio y el papel de la cartografía: el caso del mapa topográfico de España (1856-1923)", en Antonio Lafuente, Ana María Cardoso y Tiago Saravia (eds.), *Maquinismo ibérico*, Madrid, Doce Calles, 2007, pp. 401-418.

URTEAGA, Luis, «Dos décadas de investigación sobre historia de la cartografía catastral en España (1988-2008)», *CT Catastro*, 2008, pp. 7-30.

VANNIEUWENHUYZE, Bram, "The 'digital thematic deconstruction' of early modern urban maps and bird's-eye views", *e-Perimetron*, 8, 2013, pp. 160-177.

VERGA, Ettore, *Catalogo ragionato della raccolta cartografica e saggio storico sulla cartografia milanese*, Milano, Archivio Storico Civico, 1911.

VERSTEGEN, Ian and CEEN, Allan (eds.), *Giambattista Nolli and Rome. Mapping the City before and after the Pianta Grande*, Roma, Studium Urbis, 2013.

VIGO TRASANCOS, Alfredo (ed.), *La ciudad y la mirada del artista. Visiones desde el Atlántico*, Santiago de Compostela, Teófilo Ediciones, 2014.

VIRTUDES, Ana Lidia, «Le SIG au service des expansions urbaines. L'expérience portugaise», *Le mondes de cartes*, 204, 2010, pp. 43-50.

WALLIS Helen M. and ROBINSON, Arthur A. (eds.), *Cartographical innovations: an international handbook of mapping terms to 1900*, Tring, Map Collector Publications and International Cartographic Association, 1987.

WARNKE, Martin, *Political landscape*, London, Reaktion Books, 1994.

WELU, James A., "Vermeer: his cartographie sources", *The Art Bulletin*, 57, 1975, pp. 529-547.

WELU, James A., "La carte de *L'Atelier de Vermeer*", *Imago Mundi*, 30, 1978, pp. 9-30.

WERNER, Malcolm, *The image of London: views by travellers and emigres, 1550-1920*, London, Trefoil Publications, 1987.

WHITFIELD, Peter, *Cities of the world. A history in maps*, Berkeley-Los Angeles, University of California Press, 2005.

WILSON, Charles, *Los Países Bajos y la cultura europea en el siglo XVII*, Madrid, Guadarrama, 1968.

WOOD, Denis and FELS, John, "Designs on signs/myth and meaning in maps", *Cartographica*, 23/3, 1986, pp. 54-103.

WOOD, Denis, *The power of maps*, New York, Guilford Press, 1992.

WOODWARD, David (ed.), *Art and cartography: six historical essays*, Chicago, University of Chicago Press, 1987.

YANEVA, Albena, *Mapping controversies in Architecture*, Aldershot, Ashgate, 2012.

ZARDINI, Mirko (ed.), *Sensations urbaines. Une approche différente à l'urbanisme*, Montreal, Centre Canadien d'Architecture, 2006.

ZUMTHOR, Paul, "La carte du Tendre et les précieux", *Trivium*, VI/4, 1948, pp. 262-273.

ZUMTHOR, Paul, *La medida del mundo*, Madrid, Cátedra, 1994.

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA SOBRE GRANADA

AA.VV., *Imagen romántica de España*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1981 (catálogo de exposición).

AA.VV., *La imagen romántica del legado andalusí*, Barcelona, Lunwerg, 1995.

AA.VV., *En torno a los plomos del Sacromonte*, números monográficos de *Al-Qantara*, XXIII, 2002, y XXIV, 2003.

AA.VV., *Zaragoza en 1861. El plano geométrico de José Yarza*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2012.

AA.VV. *Arte y culturas de al-Andalus. El poder de la Alhambra*, Madrid, TF Editores, 2013.

AA.VV. *Granada nazarí y renacentista, 1600. Agua, territorio y ciudad*, Sevilla, Consejería Medio Ambiente, Junta de Andalucía, 2013.

AA.VV. *Arte y culturas de al-Andalus. El poder de la Alhambra*, Madrid, TF Editores, 2013.

ACALE SÁNCHEZ, Fernando, *Plazas y paseos de Granada. De la remodelación cristiana de los espacios musulmanes a los proyectos de jardines en el Ochocientos*, Granada, Universidad de Granada-Editorial Atrio, 2005.

ADROHER, Andrés M.; PACHÓN ROMERO, Juan A. y LÓPEZ MARCOS, Antonio, *La cultura ibérica: Granada arqueológica*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 2002.

ADROHER, Andrés M. y LÓPEZ, Antonio, *Excavaciones en el Albaicín (Granada). Callejón del Gallo. Estudios sobre la ciudad ibérica y romana de Iliberri*, Granada, Fundación Patrimonio Albaicín-Granada, 2001.

AL-IDRISI, *Uns al-muhaj wa-rawd al-furaj. The Entertainment of Hearts and Meadows of Contemplation*, Edición facsímil de Fuat Sezgin, Frankfurt am Main, Institut for the History of Arabic-Islamic Science at the Johann Wolfgang Goethe University, 1984.

AL-SAQUNDI, *Elogio del Islam español*, Madrid, Imprenta de Estanislao Maestre, 1934 (traducción de Emilio García Gómez).

ANGUITA CANTERO, Ricardo, "Reglamentación urbana en Granada durante el Antiguo Régimen: de la ciudad cristiana a la ciudad ilustrada", *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, 24, 1993, pp. 143-162.

ANGUITA CANTERO, Ricardo, *La ciudad construida: control municipal y reglamentación edificatoria en la Granada del s. XIX*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 1997.

ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego, "La ciudad de Granada vista por un pintor flamenco hacia 1500", *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, V, 1940, pp. 468-472.

ANTOLÍNEZ DE BURGOS, Justino, *Historia eclesiástica de Granada* (introducción y edición del

original inédito de 1611 a cargo de Manuel Sotomayor), Granada, Universidad de Granada, 1996.

ARIAS DE SAAVEDRA, Inmaculada, *La Real Maestranza de Caballería de Granada en el siglo XVIII*, Granada, Diputación Provincial, 1988.

BADUEL, Pierre-Robert (ed.), *Figures de l'orientalisme en architecture*, número monográfico de *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 73-74, 1994.

BAEDEKER, Karl, *Espagne et Portugal. Manuel du Voyageur*, Leipzig-Paris, Karl Baedeker éditeur-Paul Ollendorf, 1900.

BARRIOS AGUILERA, Manuel y GARCÍA ARENAL, Mercedes (eds.), *¿La historia inventada?: los libros plúmbeos y el legado sacromontano*, Granada, Universidad de Granada, 2008.

BARRIOS AGUILERA, Manuel, *La invención de los libros plúmbeos. Fraude, historia y mito*, Granada, Universidad de Granada, 2011.

BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel, *Reforma urbana y destrucción del patrimonio histórico en Granada. Ciudad y Desamortización*, Granada, Universidad de Granada, 1998.

BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel, *Guía de la Granada desaparecida*, Granada, Comares, 1999.

BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel, "La Plataforma de Granada de Ambrosio de Vico", en AA.VV., *Jesucristo y el Emperador cristiano*, Córdoba, Cajasur, 2000, pp. 133-136.

BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel, "José Contreras, un pionero de la arquitectura neoárabe: sus trabajos en la Alhambra y la Alcaicería", en José A. González Alcantud (ed.), *La invención del estilo hispano-magrebí. Presente y futuros del pasado*, Barcelona, Anthropos, 2010, pp. 311-338.

BARRIOS ROZÚA, Juan Manuel, *Granada napoleónica. Ciudad, arquitectura y patrimonio*, Granada, Universidad de Granada, 2013.

BERMUDEZ DE PEDRAZA, Francisco, *Antigüedad y excelencias de Granada*, Granada, 1608.

BERMUDEZ DE PEDRAZA, Francisco, *Historia eclesiástica de Granada. Principios y progresos de la ciudad y religión católica de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1989 (edición facsímil del original de 1638).

BONET CORREA, Antonio, *Cartografía Militar de Plazas Fuertes y Ciudades Españolas. Siglos XVII. Planos del Archivo Militar Francés*, Madrid, Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, 1991.

BOSQUE MAUREL, Joaquín, *Geografía urbana de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1988 (edición facsímil del original de 1962).

BRAMON, Dolors, *El mundo en el siglo XII. Estudio de la versión castellana de una geografía universal: el tratado de Al-Zuhrî*, Sabadell, AUSA, 1991.

BUENO FIDEL, M. José, *Arquitectura y nacionalismo (pabellones españoles en las exposiciones universales del siglo XIX)*, Málaga, Colegio de Arquitectos-Universidad, 1987.

CALATRAVA, Juan, "La Catedral de Granada: templo y mausoleo", en AA.VV., *Jesucristo y el Emperador cristiano*, Córdoba, Cajasur, 2000, pp. 67-86.

CALATRAVA, Juan, "Un retrato de Granada a principios del siglo XIX: los Nuevos Paseos de Simón de Argote", *Demófilo*, 35, 2000, pp. 95-110.

CALATRAVA, Juan, "Encomium Urbis: la Antigüedad y Excelencias de Granada (1608) de Francisco Bermúdez de Pedraza", en AA.VV., *Iglesia y sociedad en el Reino de Granada (siglos XVI-XVIII)*, Granada, Universidad de Granada, 2003, pp. 467-485.

CALATRAVA, Juan, "Granada en la historiografía religiosa seicentista: la Historia Eclesiástica de Bermúdez de Pedraza (1639)", en Manuel Barrios Aguilera y Ángel Galán Sánchez (eds.), *La historia del Reino de Granada a debate. Viejos y nuevos temas. Perspectivas de estudio*, Málaga, CEDMA, 2004, pp. 725-753.

CALATRAVA, Juan y RUIZ MORALES, Mario, *Los planos de Granada: 1500-1909. Cartografía urbana e imagen de la ciudad*, Granada, Diputación de Granada, 2005.

CALATRAVA, Juan, "Contrarreforma e imagen de la ciudad: la Granada de Francisco Bermúdez de Pedraza", en Manuel Barrios y Mercedes García Arenal (eds.), *Los plomos del Sacromonte: invención y tesoro*, Valencia-Granada-Zaragoza, Publicacions de la Universitat de València-Universidad de Granada-Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006, pp. 419-458.

CALATRAVA, Juan, "La construcción romántica de la historia de la arquitectura española, 1829-1848", en Juan Calatrava (ed.), *Romanticismo y arquitectura. La historiografía arquitectónica en la España de mediados del siglo XIX*, Madrid, Abada editores, 2011, pp. 14-52.

CALATRAVA, Juan, "Owen Jones: diseño islámico y arquitectura", en Juan Calatrava (ed.), *Owen Jones y la Alhambra*, Granada, Patronato de la Alhambra y Generalife, 2011, pp. 9-41.

CALATRAVA, Juan y ZUCCONI, Guido (eds.), *Orientalismo. Arte y arquitectura entre Granada y Venecia*, Madrid, Abada editores, 2012.

CALATRAVA, Juan, "Granada a finales del siglo XVI: de la gloria a la crisis", en AA.VV., *Agua, territorio y ciudad. Granada nazarí y renacentista, 1600*, Sevilla, Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, 2012, pp. 37-41.

CALATRAVA, Juan, "Paradigma islámico e historia de la arquitectura española: de las exposiciones universales al Manifiesto de la Alhambra", en AA.VV., *Las exposiciones de arquitectura y la arquitectura de las exposiciones. La arquitectura española y las exposiciones internacionales (1929-1975)*, Pamplona, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra, 2014, pp. 27-36.

CALATRAVA, Juan, "Urban Mapping in Spain", en AA.VV., *History of Cartography, The XVIIIth Century*, Chicago, University of Chicago Press, en prensa.

CAMARERO BULLÓN, Concepción; FERRER RODRIGUEZ, Amparo y NIETO CALMAESTRA, José A., *El levantamiento del plano geométrico de la ciudad de Granada (siglo XIX): una historia interminable*, Granada, Universidad de Granada, 2012.

CANOGAR, Daniel, *Pabellones españoles en las Exposiciones Universales*, Madrid, Sociedad Estatal Hannover, 2000.

CARRIAZO ARROQUÍA, Juan de Mata, *Los relieves de la Guerra de Granada en la sillería del coro de la catedral de Toledo*, Granada, Universidad, 1985.

CASTAÑÓN, Juan Carlos y PUYO, Jean-Yves, "La cartografía realizada por el ejército napoleónico durante la guerra de la Independencia", en Francisco Quirós y Juan Carlos Castañón (dir.), *Madrid, 1808: Guerra y territorio*, Madrid, Museo de Historia, 2008, pp. 67-108.

CASTELLANO CASTELLANO, Juan Luis, *Luces y reformismo: las Sociedades Económicas de Amigos del País del Reino de Granada*, Granada, Diputación Provincial, 1984.

CATALÁN, Diego y DE ANDRÉS, M. Soledad, *Crónica del moro Rasis, versión del Ajbar Muluk Al-Andalus de Ahmad Ibn Musa Al-razi, 889-955, romanizada para el rey don Dionís de Portugal hacia 1300 por Mohamad, alarife, y Gil Pérez, clérigo de don Perianes Porçel*, Madrid, Gredos, 1975.

CAVEDA, José, *Ensayo histórico sobre los diversos géneros de arquitectura empleados en España desde la dominación romana hasta nuestros días*, Madrid, Imprenta de D. Santiago Saunague, 1848.

CITRONI MARCHETTI, Sandra, *La scienza della natura per un intellettuale romano: studi su Plinio il Vecchio*, Pisa, F. Serra, 2011.

CONTRERAS MUÑOZ, Rafael, *Estudio descriptivo de los monumentos árabes de Granada, Sevilla y Córdoba: ó sea La Alhambra, El Alcázar y la Gran Mezquita de Occidente*, Zaragoza, Delegación en Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, 1993 (edición facsímil del original de 1878, con introducción de José Laborda).

CORTÉS PEÑA, Antonio Luis y VINCENT, Bernard, *Historia de Granada. III. La época moderna. Siglos XVI, XVII y XVIII*, Granada, Don Quijote, 1986.

CRINSON, Mark, *Empire building: Orientalism and Victorian architecture*, London-New York, Routledge, 1996.

ÇELIK, Zeynep, *Displaying the Orient: architecture of Islam at nineteenth-century world's fairs*, Berkeley, University of California Press, 1992.

DANBY, Miles, *Moorish Style*, London, Phaidon Press, 1995.

DARBY, Michael, *The Islamic perspective: an aspect of British architecture and design in the 19th century*, London, The world of Islam festival trust, 1983.

DÁVILA LINARES, Juan Manuel, "El planteamiento urbano de mediados del siglo XIX: el plan geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849", *Investigaciones geográficas*, 7, 1989, pp. 99-108.

DE ARGOTE, Simón, *Nuevos paseos históricos, artísticos, económico-políticos, por Granada y sus contornos*, Granada, Albaida, 1985, (edición facsímil del original de 1805, con prólogo de Antonio Domínguez Ortiz).

DE PAULA VALLADAR, Francisco, "El río Darro en la ciudad. El revés del Zacatín", *La Alhambra*, 1900, pp. 132-134; 156-161 y 182-184.

DE PAULA VALLADAR, Francisco, "La invasión francesa en Granada, 1810-1812", *La Alhambra*, 13, 1911, pp. 284-307, y 14, 1912, pp. 308-329.

DE PAULA VALLADAR, Francisco, "El Teatro del Campillo", *La Alhambra*, 15, 1912, pp. 426-430.

DE SAN ANTONIO GÓMEZ, Carlos; MANZANO, Francisco y LEON CASAS, Miguel Ángel, "Tomás López, un cartógrafo de gabinete del siglo XVIII: fuentes y método de trabajo", *Actas XVII Congreso Internacional Ingegraf-ADM*, Sevilla, 2005, accesible on line en http://refbase.icolab.es/files/sanantonioigomez/2823_SanAntonioiGomez_etal.pdf.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, "Los sambenitos de la catedral de Granada", *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, XXVI-XXVIII, 1977-1979, pp. 315-318.

EGUÍLAZ Y YANGUAS, Leopoldo, *Del lugar en donde fue Ilíberis*, Granada, Universidad de Granada, 1987 (edición facsímil del original de 1881).

FERNÁNDEZ-CAPEL BAÑOS, Blanca, "Un fragmento del «Kitab al-Yu'rafiyya» de al-Zuhri sobre Granada", *Cuadernos de Historia del Islam*, 1, 1971, pp. 109-124.

FERNÁNDEZ NAVARRETE, Francisco, *Cielo y suelo granadino*, Almería-Barcelona, Ediciones GBG, 1997 (edición facsímil del manuscrito inédito de 1732, a cargo de Antonio Gil Albarracín).

FERNÁNDEZ UBIÑA, José, "La fe de Gregorio y la sociedad de Elvira", en Cristóbal González Román (coord.), *La sociedad de la Bética: contribuciones para su estudio*, Granada, Universidad de Granada, 1994, pp. 145-180.

FERRY, Kathryn, "Printing the Alhambra: Jones and chromolithography", *Architectural History*, 46, 2003, pp. 175-188.

FRANCO MATA, Ángela, "La conquista de Granada en imágenes: la sillería baja de la catedral de Toledo, de Rodrigo Alemán", en Luis Suárez Fernández (coord.), *Ysabel. La Reina Católica. Una mirada desde la Catedral Primada*, Toledo, Arzobispado de Toledo, 2005, pp. 350-353.

FRANCO MATA, Ángela, "El Coro", en Ramón González Ruiz (coord.), *La Catedral Primada de Toledo. Dieciocho siglos de historia*, Burgos, Promecal, 2010, pp. 226-239.

FRANCO MATA, Ángela, "El coro de la catedral de Toledo", *Abrente*, 42-43, 2010-2011, pp. 113-164.

GALERA ANDREU, Pedro, *La imagen romántica de la Alhambra*, Madrid, Ediciones El Viso, 1992.

GALERA, Montserrat, *Antoon van den Wijngaerde, pintor de ciudades y de hechos de armas en la Europa de los Quinientos*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 1998.

GALLEGO BURÍN, Antonio, *Granada en la Guerra de la Independencia*, Granada, El Defensor, 1923 (edición facsímil del original de 1990, con estudio preliminar de Cristina Viñes Millet).

GALLEGO BURÍN, Antonio, *Granada. Guía artística e histórica de la ciudad*, Madrid, Fundación Rodríguez-Acosta, 1961 (primera edición publicada por entregas entre 1936 y 1944 en *Cuadernos de Arte*).

GALLEGO BURÍN, Antonio; VIÑES MILLET, Cristina y MARTÍNEZ LUMBRERAS, Francisco, *Granada en el reinado de Fernando VII. Datos para su historia y política*, Granada, Universidad de Granada, 1986.

GÁMIZ GORDO, Antonio, *La Alhambra nazarí: apuntes sobre su paisaje y arquitectura*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2001.

GÁMIZ GORDO, Antonio, *Alhambra. Imágenes de ciudad y paisaje (hasta 1800)*, Granada, Fundación El Legado Andalusi, 2008.

GANIVET, Ángel, *Granada la bella*, Granada, Albaicín, 1968 (edición original de 1898).

GARCÍA GÓMEZ, Emilio, "Elogio de Al-Andalus por Al-Saqundi", *Revista de occidente*, 120, 1933, pp. 341-350.

GARCÍA MERA, Rafaela Purificación, "Granada en el plano topográfico de Francisco Martínez Palomino (1845): espacio de aristocratización de las elites", *Demófilo. Revista de Cultura Tradicional*, 35, 2000, pp. 111-136.

GARCÍA PÉREZ, Francisco Antonio, *Visiones de la no-Granada. Imágenes acuáticas y subterráneas en la ciudad contrarreformista y burguesa*, Tesis Doctoral inédita presentada en la Universidad de Granada, 2013.

GARCÍA PULIDO, Luis José, "Una precisa y artística representación gráfica del territorio granadino: el Mapa topográfico de la ciudad de Granada y su término de Francisco Dalmau (1819)", *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 44, 2013, pp. 171-198.

GARCÍA PULIDO, Luis José, "Los pagos agrícolas representados en el Mapa topográfico de la ciudad de Granada y su término, realizado por Francisco Dalmau en 1819", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 26, 2014, pp. 245-287.

GAY ARMENTEROS, Juan y VIÑES MILLET, Cristina, *Historia de Granada IV. La época*

contemporánea: siglos XIX y XX, Granada, Don Quijote, 1982.

GIL SANJUÁN, Joaquín y SÁNCHEZ LÓPEZ, Juan Antonio, "Iconografía y visión histórico-literaria de Granada a mediados del quinientos", *Chronica Nova*, 23, 1996, pp. 73-133.

GIL SANJUÁN, Joaquín y SÁNCHEZ LÓPEZ, Juan Antonio, "El flamenco Joris Hoefnagel pintor de las capitales andaluzas del quinientos", en M. Begoña Villar García y Pilar Pezzi Cristóbal (eds.), *Actas del I Coloquio Internacional "Los extranjeros en la España Moderna"*, Málaga, 2003, vol. II, pp. 341-358.

GÓMEZ-MORENO CALERA, José Manuel, *El arquitecto granadino Ambrosio de Vico*, Granada, Universidad de Granada, 1992.

GÓMEZ-MORENO GONZÁLEZ, Manuel, *Breve reseña de los monumentos y obras de arte que ha perdido Granada en lo que va de siglo*, Granada, Imprenta de D. José López Guevara, 1884.

GÓMEZ-MORENO GONZÁLEZ, Manuel, *Guía de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1982 (edición facsímil del original de 1892).

GÓMEZ-MORENO MARTÍNEZ, Manuel, *Monumentos romanos y visigóticos de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1986 (edición facsímil del original de 1890, con estudio preliminar de José Manuel Roldán Hervás).

GÓMEZ-MORENO MARTÍNEZ, Manuel, *Medina Elvira*, Granada, Grupo de Autores Unidos, 1986 (edición facsímil del original de 1888 a cargo de Manuel Barrios Aguilera).

GÓMEZ OLIVER, Miguel, *La desamortización de Mendizábal en Granada*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 1983.

GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio (ed.), *El Orientalismo desde el Sur*, Barcelona, Antrhopos, 2006.

GURÁIEB, José E., "Al-Muqtabis de Ibn Hayyan", *Cuadernos de Historia de España*, 17, 1952, pp. 155-66 y 18, 1952, pp. 152-60.

GUILLÉN MARCOS, Esperanza, "La Granada de la Ilustración", en *Nuevos paseos por Granada y sus contornos*, vol. I, Caja General de Ahorros, Granada, 1992, pp. 271-286.

HARRIS, A. Katie, *From Muslim to Christian Granada. Inventigna City's Past in Early Modern Spain*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007.

HAWGAL, Ibn, *Kitab surat al-Ard. Configuration de la Terre*, Paris, Éditions Maisonnneuve et Larose, 1964 (traducción de Hendrik Kramers y Gaston Wiet).

HEIM, Dorothee, "La sillería del coro de la catedral de Toledo y la recepción de los modelos del maestro del Hausbuch y Israhel van Meckenem", *Boletín del Seminario de Estudios de Arte*, 71, 2005, pp. 61-83.

HENARES CUÉLLAR, Ignacio, "Arqueología e historia del arte islámico en el siglo de las Luces.

El Informe de Jovellanos sobre los monumentos árabes de Granada y Córdoba”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 2, 1988, pp. 165-176.

HERNANDO, Agustín, “La Geographia de Ptolomeo y los primeros mapas de España”, *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 128, 1992, pp. 93-123.

HERNANDO, Agustín, “Panorama cartográfico de la España del siglo XVIII. Los mapas creados por Tomás López (1730-1802)”, *Mapping Interactivo. Revista Internacional de Ciencias de la Tierra*, 116, 2007, pp. 14-20.

HOYOS, Dexter B., “Pliny the Elder’s titled Baetican towns: obscurithes, errors and origins”, *Historia*, 28, 1979, pp. 439-471.

HRVOL FLORES, Carol A., *Owen Jones. Design, ornament, architecture, and theory in an age in transition*, New York, Rizzoli, 2006.

IRVING, Washington, *Cuentos de la Alhambra*, Madrid, Cátedra, 2001 (1ª edición de 1832).

ISAC, Ángel, “Granada”, en AA.VV. *Atlas Histórico de ciudades Europeas. Península ibérica*, vol. I, Barcelona, Salvat-Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1994, pp. 314-335.

ISAC, Ángel, “Ganivet y la crítica de la ciudad moderna”, estudio preliminar a la edición de *Granada la Bella*, Granada, Diputación Provincial, 1996, pp. 11-52.

ISAC, Ángel, *Historia urbana de Granada. Formación y desarrollo de la ciudad burguesa*, Granada, Diputación de Granada, 2007.

JEREZ MIR, Carlos, *Guía de Arquitectura de Granada*, Granada, Junta de Andalucía, 1996.

JEREZ MIR, Carlos, *La forma del centro histórico de Granada. Morfología urbana, tipología edificatoria y paisaje urbano*, Tesis Doctoral inédita presentada en la Universidad de Granada, 2001.

JONES, Alexander, *Ptolemy in perspective: use and criticism of his work from antiquity to the nineteenth century*, New York, Springer, 2010.

JONES, Owen, *The Alhambra Court in the Crystal Palace, erected and described by Owen Jones*, London, Crystal Palace Library and Bradbury and Evans, 1854 (edición castellana, con estudios introductorios de Juan Calatrava y José Tito Rojo, *El Patio Alhambra en el Crystal Palace*, Madrid, Abada editores, 2010).

JUSTE OCAÑA, Julio, *Útil y sutil: Francisco Dalmau y el Plano topográfico de Granada de 1796. Barcelona-Granada, origen y destino*, trabajo de investigación presentado en 2005 en el marco del Programa de Doctorado Expresión Gráfica, Cartografía y Proyecto Urbano, de la Universidad de Granada, y accesible on line en: http://citywiki.ugr.es/wiki/FRANCISCO_DALMAU_Y_SU_PLANO_TOPOGR%C3%81FICO_DE_GRANADA.

LABORDE, Alexandre, *Voyage pittoresque et historique de l’Espagne*, Paris, De l’imprimerie de

Pierre Didot L'Ainé, 1820 (primera edición de 1806)

LABRUSSE, Rémi (ed.), *Purs décors? Arts de l'Islam, regards du XIXe siècle. Collections des Arts Décoratifs*, Paris, Musée du Louvre, 2007 (catálogo de exposición).

LABRUSSE, Rémi (ed.), *Islamophilies. L'Europe moderne et les arts de l'Islam*, Lyon, Somogy, 2011, (catálogo de la exposición *Le Génie de l'Orient*).

LACROCQ, Nelly et SALAT, Nicole, *Guide des Archives du Génie*, Vincennes, Archives de l'Inspection du Génie, 1981.

LASHERAS PEÑA, Ana Belén, *España en París. La imagen nacional en las Exposiciones Universales, 1855-1900*, Tesis Doctoral presentada en la Universidad de Cantabria, 2009, accesible on line en <http://www.tdx.cat/handle/10803/10660>.

LÉVI-PROVENCAL, Évariste, «Description de l'Espagne d'Ahmad al-Razi», *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, vol. 18, nº 1, 1953, pp. 51-108.

LÍTER MAYAYO, Carmen y SANCHÍS BALLESTER, Francisca, "La obra cartográfica de Tomás López", en AA.VV., *La obra de Tomás López. Imagen cartográfica del siglo XVIII*, Madrid, Biblioteca Nacional, Ministerio de Cultura, 2002.

LIZCANO, Rafael; MORENO, Angustias y ROCA, Mercedes, "Excavación de urgencia en el solar de la calle María La Miel esquina a San Nicolás Nuevo en el Albaicín de Granada", *AAA*, nº 3, 1987, pp. 166-170.

LÓPEZ GÓMEZ, Antonio y MANSO PORTO, Carmen, *Cartografía del siglo XVIII: Tomás López en la Real Academia de la Historia*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2006.

LÓPEZ GUZMÁN, Rafael, "Urbanismo granadino del siglo XVI: el entramado callejero", *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, XVIII, 1992, pp. 169-173.

LÓPEZ JIMÉNEZ, José Luis, "El Teatro Cervantes: un proyecto para la ciudad", *Olvidos de Granada*, 4, 1985, pp. 10-11.

LÓPEZ, Tomás, *Diccionario Geográfico de Andalucía: Granada*, Granada, Don Quijote, 1990 (edición a cargo de Cristina Segura y Juan Carlos de Miguel).

MALPICA CUELLO, Antonio, *Poblamientos y castillos en Granada*, Madrid, El legado andalusí, 1996.

MALPICA CUELLO, Antonio, *Granada, ciudad islámica. Mitos y realidades*, Granada, Asukaría Mediterránea, 2000.

MALPICA CUELLO, Antonio, "El paisaje rural medieval en la Vega de Granada y la ciudad de Ilbira", *Arqueología espacial*, 26, 2006, pp. 227-242.

MALPICA CUELLO, Antonio, "La ciudad de Ilbira. Su formación y desarrollo", *Cristãos e muçulmanos na Idade Média peninsular. Encontros e desencontros*, Lisboa, Instituto de

Arqueología e Paleociencias das Unive, 2011, pp. 27-49.

MARÍAS, Fernando y GERARD-POWELL, Véronique (eds.), *Viaje a España de Charles Garnier*, Hondarribia, Ed. Nerea, 2012.

MARINA BARBA, Jesús, *Poder municipal y reforma en Granada durante el siglo XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 1992.

MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, *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., 1986.

MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, *Azúcar e intervención económica en España. La Fábrica Azucarera de San Isidro, 1904-1984*, Granada, Universidad de Granada, 2009.

MARTÍNEZ MEDINA, Javier, *San Gregorio y San Cecilio. Historia y tradiciones sobre los orígenes del cristianismo en Ganada*, Granada, Facultad de Teología, 1997.

MARTÍNEZ MEDINA, Javier, *Cultura religiosa en la Granada renacentista y barroca (estudio iconológico)*, Granada, Universidad de Granada, 1989.

MARTÍNEZ RUIZ, Adolfo, "Medidas urbanísticas de Sebastiani en Granada", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 3, 1973, pp. 117-122.

MARTÍNEZ RUIZ, Adolfo, *El reino de Granada en la guerra de la Independencia*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 1977.

McINTOSH, Gregory C., *The Piri Reis map of 1513*, Athens, University of Georgia Press, 2000.

MILLER, Konrad, *Mappae arabicae. Arabische Welt- und Länderkarten*, Tübingen, Konrad Miller, 1929.

MOLINA GONZÁLEZ, Fernando y ROLDÁN HERVÁS, José Manuel, *Historia de Granada I. De las primeras culturas al Islam*, Granada, Don Quijote, 1983.

MORALES, Guillermo; GARCÍA-BELLIDO, Javier; de ASIS, Agustín, (ed.), *Pascual Madoz (1850-1870): un político transformador del territorio. Homenaje en el bicentenario de su nacimiento*, Madrid, Instituto Pascual Madoz del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente-Universidad Carlos III, 2005.

MORENO, Antonio; GÓMEZ-MORENO CALDERA, José Manuel y LÓPEZ GUZMÁN, Rafael, "La Plataforma de Ambrosio de Vico: cronología y gestación", *Arquitectura Andalucía Oriental*, 2, 1984, pp. 6-11.

MORENO GARRIDO, Antonio, "El grabado en Granada durante el siglo XVII. I. La calcografía", número monográfico de *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, XIV, 1976.

MORENO GARRIDO, Antonio, "El grabado en Granada a finales del siglo XVI: los descubrimientos del Sacromonte y su reproducción", *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 20, 1989,

pp. 101-110.

MORENO ONORATO, M. Auxiliadora; ORFILA PONS, Margarita; GARCÍA GRANADOS, Juan Antonio, "Primeros resultados obtenidos tras la excavación de 1991 en el Carmen de la Muralla en el Albaicín (Granada)", *AAA*, 2, 1994, pp. 225-231.

MORENO PÉREZ, Santiago, "La secuencia cultural en el solar del centro MCC, en el Campus de Cartuja (Granada)", *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología*, 21, 2011, pp. 327-333.

OLIVER HURTADO, José y Manuel, *Granada y sus monumentos árabes*, Málaga, Imprenta de M. Oliver Navarro, 1875.

ORFILA PONS, Margarita (ed.), *Granada en época romana. Florentia Iliberritana*, Granada, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 2008 (catálogo de exposición).

ORFILA PONS, Margarita, "Granada en época romana: los restos arqueológicos, una visión global", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada*, 25, 2013, pp. 15-28.

ORFILA PONS, Margarita y SOTOMAYOR MURO, Manuel, *Discurso pronunciado por la Ilma. Sra. D^a. Margarita Orfila Pons, en su recepción académica y contestación del Ilmo. Sr. D. Manuel Sotomayor Muro*. Granada, Real Academia de Bellas Artes de Granada, 2002.

ORFILA PONS, Margarita; SOTOMAYOR, Manuel; SÁNCHEZ, Elena y MARÍN, Purificación, *La Granada "Falsificada": el pícaro Juan de Flores*, Granada, Diputación de Granada, 2012 (catálogo de exposición).

ORIHUELA UZAL, Antonio y VÍLCHEZ VÍLCHEZ, Carlos, *Aljibes públicos de la Granada Islámica*, Granada, Ayuntamiento de Granada, 1991.

ORIHUELA UZAL, Antonio, "Granada, capital del Reino Nazarí", en Rafael López Guzmán (coord.) *La arquitectura del Islam occidental*, Barcelona, Lunwerg, 1995, pp. 195-209.

ORIHUELA UZAL, Antonio, *Estudio preliminar de "Plano árabe de Granada", de Luis Seco de Lucena*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2002.

ORIHUELA UZAL, Antonio y GARCÍA PULIDO, Luis J., "El suministro de agua en la Granada islámica" en Pedro Navascués Palacio (coord.), *Ars mechanicae: ingeniería medieval en España*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano, Ministerio de Fomento, 2008.

OROZCO PARDO, José Luis, *Christianopolis. Urbanismo y Contrarreforma en la Granada del Seiscientos*, Granada, Diputación Provincial, 1985.

ORTEGA CHINCHILLA, María José, *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita presentada en la Universidad de Granada, 2010.

OULEBSIR, Nabila y VOLAIT, Mercedes (eds.), *L'Orientalisme architectural. Entre imaginaires et savoirs*, Paris, Picard, 2009.

PAREDES ALONSO, Francisco Javier, *Pascual Madoz (1805-1870): libertad y progreso monarquía isabelina*, Barañáin, Eunsa, 1991.

PASTOR MUÑOZ, Mauricio y MENDOZA EGUARAS, Ángela, *Inscripciones latinas de la provincia de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1987.

PASTOR MUÑOZ, Mauricio, *Sociedad y epigrafía en Granada en época romana*, Granada, Universidad de Granada, 2004.

PEREDA, Felipe, "Ad vivum?: o cómo narrar en imágenes la historia de la Guerra de Granada", *Reales Sitios*, 154, 2002, pp. 2-20.

PIGGOTT, Jan R., *Palace of the people: the Crystal Palace at Sydenham 1854-1936*, London, Hurst & Company, 2004.

PIÑAR SAMOS, Javier y GIMÉNEZ YANGUAS, Miguel (eds.), *Granada. El tiempo de los tranvías*, Granada, Caja Granada, 2004.

PIQUERAS HABA, Juan y FANSA, Ghaleb, "La Península Ibérica en el gran Atlas de al-Idrisi", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 65, 2008, p. 465-477.

PIQUERAS HABA, Juan, "Cartografía islámica de Sharq al-Andalus. Siglos X-XII. Al-Idrisi y los precursores", *Cuadernos de Geografía*, 86, 2009, pp. 137-164.

PLINIO EL JOVEN, *Historia natural de Cayo Plinio Segundo; trasladada y anotada por el doctor Francisco Hernández (libros primero a vigesimoquinto) y por Jerónimo de Huerta (libros vigesimosexto a trigésimo séptimo) y apéndice (libro séptimo, capítulo LV)*, Madrid-Méjico D.F., Universidad Nacional de Méjico-Visor Libros, 1999.

POZO FELGUERA, Javier, *La Gran Vía de Granada, un siglo*, Granada, Caja Rural de Granada, 1997.

QUESADA CAÑAVERAL PIÉDROLA, Julio y TITOS MARTÍNEZ, Manuel, *Memorias del Conde de Benalúa*, Granada, Universidad de Granada, 2007.

QUIRÓS LINARES, Francisco, "El Plano de Oviedo de Alexis Donnet", *Astura: Nuevos cartafueyos d'Asturies*, 2, 1984, pp. 93-95.

RAMOS LINAZA, Manuel, *Guía oficial del Museo arqueológico y etnológico de Granada*, Sevilla, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 2005.

REYES MESA, José Miguel y GIMÉNEZ YANGUAS, Miguel, *Miradas desde el ferrocarril del azúcar. Paisaje y patrimonio industrial en la Vega de Granada*, Granada, Axares, 2014.

ROCA ROUMENS, Mercedes y MORENO ONORATO, M. Auxiliadora, "Excavaciones sistemáticas en la ciudad iberorromana de Granada", *AAA*, 2, 1985, pp. 323-328.

ROCA ROUMENS, Mercedes; LIZCANO PRESTEL, Rafael y MORENO ONORATO, M. Auxiliadora, *El Albaicín y los orígenes de la ciudad de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 1988.

ROCA ROUMENS, Mercedes; MORENO ONORATO, M. Auxiliadora y LIZCANO PRESTEL, Rafael, "Nuevos datos para el conocimiento de la Granada íbero-romana y árabe", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 1, 1987, pp. 37-51.

RODRÍGUEZ AGUILERA, Ángel, "El yacimiento arqueológico de Madina Ilbira (Atarfe. Granada)", *Bibataubín*, 2, 2001, pp. 63-69.

RODRIGUEZ DOMINGO, José Manuel, "La Alhambra efímera: el pabellón de España en la Exposición Universal de Bruselas (1910)", *Cuadernos de Arte*, 28, 1997, pp. 125-139.

RODRÍGUEZ RUIZ, Delfín, *La memoria frágil. José de Hermosilla y las Antigüedades árabes de España*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1992.

RODRÍGUEZ RUIZ, Delfín, "Sobre un dibujo inédito de la catedral de Granada en 1594", *Archivo Español de Arte*, 280, 1997, pp. 355-374.

ROMÁN PUNZÓN, Julio M., "Algunas consideraciones acerca de Eliberri en época tardoantigua", *Anales de Arqueología Cordobesa*, 16, 2005, pp. 161-180.

ROSENTHAL, Earl J., *La Catedral de Granada. Un estudio sobre el Renacimiento español*, Granada, Universidad de Granada-Diputación Provincial de Granada, 1990.

RUBIO GANDÍA, Miguel A.; GIMÉNEZ YANGUAS, Miguel y REYES MESA, José M., *Patrimonio Industrial en Granada*, Granada, Asukaría Mediterránea, 2003.

SAÏD, Edward, *Orientalism*, Londres, Penguin, 1977 (edición castellana *Orientalismo*, Madrid, Ediciones Libertarias, 1990).

SÁNCHEZ GÓMEZ, Carlos, *Granada (1563-1853): tres siglos de evolución urbana a través de la estampa. Discurso pronunciado por el Ilmo. Sr. D. Carlos Sánchez Gómez en su recepción académica y contestación del Ilmo. Sr. D. Antonio Almagro Gorbea*, Granada, Real Academia de Bellas Artes de Granada, 2005.

SANZ, Carlos, *La Geografía de Ptolomeo*, Madrid, Librería General Victoriano Suárez, 1959.

SAZATORNIL RUIZ, Luis y LASHERAS PEÑA, Ana Belén, "París y la españolada: casticismo y estereotipos nacionales en las exposiciones universales (1855-1900)", *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série*, 35(2), pp. 265-290.

SOTOMAYOR, Manuel; SOLA, Antonio; CHOCLÁN, Concepción, *Los más antiguos vestigios de la Granada ibero-romana y árabe*, Granada, Ayuntamiento de Granada, 1984.

SOTOMAYOR, Manuel, *Cultura y picaresca en la Granada de la Ilustración. D. Juan de Flores y Oddouz*, Granada, Universidad de Granada, 1988.

SOTOMAYOR, Manuel y ORFILA, Margarita, "Un paso decisivo en el conocimiento de la Granada romana (Municipium Florentinum Iliberritanum)", *Archivo Español de Arqueología*, 77, 2004, pp. 1-17.

SOTOMAYOR, Manuel y FERNÁNDEZ UBIÑA, José (coord.), *El Concilio de Elvira y su tiempo*, Granada, Universidad de Granada, 2005.

SOTOMAYOR, Manuel y ORFILA, Margarita, "D. Juan de Flores y el Carmen de la Muralla en el Albaicín", *Florentia Iliberritana*, 17, 2006, pp. 411-431.

SOTOMAYOR, Manuel y ORFILA, Margarita, "El foro de la Granada romana. Planos, plantas, alzados y dibujos", *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada*, 21, 2011, pp. 349-403.

SOUCEK, Svat, *Piri Reis & Turkish mapmaking after Columbus: the Khalili Portolan atlas*, London, Nour Foundation-Azmimuth-Oxford University Press, 1992.

SUBERBIOLA MARTÍNEZ, Jesús, *Nuevos concilios hispano-romanos de los siglos III y IV: la colección de Elvira*, Málaga, Universidad de Málaga, 1987.

SWEETMAN, John, *The Oriental obsession: Islamic inspiration in British and American art and architecture, 1500-1920*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

TABERNER PASTOR, Francisco, "Los inicios de la planificación urbana en Valencia: el plano geométrico de D. Vicente Montero de Espinosa", *Cimal. Cuadernos de cultura artística*, 17, 1982, p. 44-48.

TAFURI, Manfredo, *Sobre el Renacimiento. Principios, ciudades, arquitectos*, Madrid, Cátedra, 1995.

TIBBETTS, Gerald, "The Balkhi School of Geographers" in John B. Harley and David Woodward, *The History of Cartography*, Chicago, University of Chicago Press, 1987, vol. 2, pp. 108-135.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel, *El tranvía de Sierra Nevada*, Málaga, Arguval, 1995.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel, "Julio Quesada: Grande de España, empresario y soñador", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 10-11, 1996-1997, pp. 377-402.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel (dir.), *Historia Económica de Granada*, Granada, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada, 1998.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel, *El Duque de San Pedro de Galatino*, Granada, Comares, 1999.

TORRES BALBÁS, Leopoldo, "Las alhóndigas hispanomusulmanas y el Corral del Carbón de Granada", *Al-Andalus. Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, vol. 11, nº 2, 1946, pp. 446-480.

TORRES BALBÁS, Leopoldo, "Granada, la ciudad que desaparece", *Arquitectura*, nº 53, 1923, pp. 301-318 (reedición Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1997).

TORRES BALBÁS, Leopoldo, "Damasco y Granada", *Crónica arqueológica de la España musulmana*, vol. VI, 1941, pp. 461-469.

TRILLO SAN JOSÉ, Carmen, "El tiempo del agua. El regadío y su organización en la Granada islámica", *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 23, 2002, pp. 237-285.

TRILLO SAN JOSÉ, Carmen, *Agua y paisaje en Granada: una herencia de al-Andalus*, Granada, Diputación Provincial de Granada, 2003.

TRILLO SAN JOSÉ, Carmen, "Hidráulica urbana y organización del espacio en la Granada islámica", en Antonio Malpica Cuello (ed.), *Ciudad y Arqueología Medieval*, Granada, Alhulia, 2006, pp. 105-114.

TRILLO SAN JOSÉ, Carmen, "Aljibes y mezquitas en Madina Garnata (siglos XI-XV): significado social y espacial" en Gregorio del Ser Quijano e Iñaki Martín Viso (eds.), *Espacios de poder y formas sociales en la Edad Media*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2007, pp. 315-325

VILLAFRANCA, María del Mar, *Los museos de Granada. Génesis y evolución histórica, 1835-1975*, Granada, Diputación Provincial, 1998.

VILLANOVA VALERO, José Luis, "El plano de Córdoba (1884) de Dionisio Casañal y Zapatero", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 49, 2011-2012, pp. 123-152.

VIÑES MILLET, Cristina, "Bibataubín. El proceso de transformación de un castillo medieval", *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, 8, 1981, pp. 83-116.

VIÑES MILLET, Cristina, "Una prisión y un preso a finales del siglo XVIII: la Alhambra y Marcos del Castillo", *Anuario de historia contemporánea*, 2-3, 1975-1976, pp. 157-174.

VIÑES MILLET, Cristina, "Sobre la vida interna de la Alhambra entre los siglos XVIII y XIX", *Cuadernos de La Alhambra*, 13, 1977, pp. 33-62.

VIÑES MILLET, Cristina, *Historia Urbana de Granada*, (2ª ed.) Granada, Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional, 1999, p. 35.

VIÑES MILLET, Cristina, *Granada ante la invasión francesa*, Granada, Ayuntamiento de Granada, 2004.

YESTE NAVARRO, Isabel, "Reforma interior y ensanche en la segunda mitad del siglo XIX en Zaragoza: el plano geométrico", *Artigrama. Revista del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza*, 19, 2004, pp. 427-452.

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA SOBRE NUEVA YORK

AA.VV., *Our Town. Images and Stories from the Museum of the City of New York*, New York, Harry N. Abrams Publishers, 1997.

ADLER, Phoebe; HOWELLS, Tom and MCCORQUODALE, Duncan (ed.), *Mapping New York*, London, Black Dog Pub, 2009.

ANDERSON, Fred, *The war that made America: a short history of the French and Indian war*, New York, Penguin Books, 2006.

ASCHER, Kate, *The works: anatomy of a city*, New York, Penguin Press, 2005.

ALLEN, David Y., (2011) *The mapping of New York State: a study in the History of Cartography*. Versión digital de Stony Brook University Digital Library, accesible online en <http://digital.library.stonybrook.edu>.

AUSTER, Paul, *La Trilogía de Nueva York*, New York, Faber & Faber, 1987.

BACON, Mardges, *Le Corbusier in America: travels in the land of the timid*, Cambridge, MIT Press, 2001.

BAHAMÓN, Alejandro y LOSANTOS, Ágata, *Nueva York: atlas histórico de arquitectura*, Barcelona, Parramón, 2007.

BALLON, Hilary, *The greatest grid: the master plan of Manhattan, 1811-2011*, New York, Museum of the City of New York - Columbia University Press, 2012.

BERMAN, Miriam, *Madison Square: the park and its celebrated landmarks*, Salt Lake City, Gibbs Smith Publisher, 2001.

BLACKMAR, Elizabeth, *Manhattan for Rent, 1785-1850*, Ithaca, Cornell University Press, 1989.

BOYER, M. Christine, *Manhattan manners: architecture and style, 1850-1900*, New York, Rizzoli, 1985.

BRIDGES, William, *Map of the city of New York and island of Manhattan; with explanatory remarks and references*, New York, T. & J. Swords, 1811.

BURNS, Ric and SANDERS, James (eds.), *New York. An illustrated history*, New York, Alfred A. Knopf, 1999.

BURROWS, Edwin G. and WALLACE, Mike, *Gotham: a history of New York City to 1898*, New York, Oxford University Press, 1999.

BUTTENWIESER, Ann L., *Manhattan water-bound: Manhattan's waterfront from the seventeenth century to the present*, Syracuse, Syracuse University Press, 1999.

CARDIA, Clara, *Ils ont construit New York: Histoire of New York City to 1898*, New York, Oxford

University Press, 1999.

COHEN, Paul E. and AUGUSTYN, Robert T., *Manhattan in Maps, 1527-1995*, New York, Rizzoli, 1997.

CUMMING, William P., *British maps of colonial America*, Chicago, University of Chicago Press, 1974.

CUMMING, William P., "The Montresor-Ratzer-Sautier sequence of maps of New York City, 1766-76", *Imago Mundi*, 31, 1979, pp. 55-65.

DEAK, Gloria G., *Picturing America, 1497-1899: prints, maps, and drawings bearing on the New World discoveries and on the development of the territory that is now the United States*, Princeton, Princeton University Press, 1988.

DECOSTA, Benjamin F., *Verrazano the explorer: being a vindication of his letter and voyage, with an examination of the map of Hieronimo da Verrazano and a dissertation upon the globe of Ulpius: to which is prefixed a bibliography of the subject*, New York, A.S. Barnes & Co., 1880.

DE KONING, Joep M.J., "From Van der Donck to Visscher. A 1648 View of New Amsterdam", número monográfico de *Mercator's World*, 5/4, 2000.

DELANEY, Edmund T., *New York's Turtle Bay, old and new*, Barre, Barre Publishers, 1965.

DOLKART, Andrew, *Guide to New York City landmarks*, Washington D.C., Preservation Press, 1998.

DOMOSH, Mona, *Invented cities: the creation of landscape in nineteenth-century New York and Boston*, New Haven, Yale University Press, 1982.

DOS PASSOS, John, *Manhattan Transfer*, Barcelona, Bruguera, 1980.

DUFFY, John, *A history of public health in New York City*, New York, Russell Sage Foundation, 1968.

DUNLAP, David W., *On Broadway: a journey uptown over time*, New York, Rizzoli, 1990.

ELLIS, Edward R., *The epic of New York City*, New York, Carroll & Graf Publishers, 2005.

ELTING, Irving, *Dutch village communities on the Hudson River*, Baltimore, N. Murray, 1886.

FADEN, William, *The North American atlas, selected from the most authentic maps, charts, plans, &c. hitherto published*, London, William Faden, 1777.

FADEN, William, *Atlas of the battles of the American Revolution, together with maps shewing the routes of the British and American Armies, plans of cities, surveys of harbors, &c., taken during that eventful period by officers attached to the Royal Army*, London, William Faden, 1793.

FERGUSON Robert, "Hunting down a nation: Irving's a history of New York", *Nineteenth-*

Century Fiction, 36, 1981, pp. 22-46.

FLAGG, Ernest, "The plan of New York and how to improve it", *Scribner's Magazine*, 36, 1904, pp. 253-256.

FLICK, Alexander C. (ed.), *The American Revolution in New York; its political, social and economic significance*, Port Washington, I.J. Friedman, 1967.

FRAMPTON, Kenneth, *Nueva York: capital del siglo XX*, Madrid, Abada, 2004.

GARCÍA LORCA, Federico, *Poeta en Nueva York*, Madrid, Ediciones Cátedra, 1987, introducción, edición y notas de María Clementa Millán.

GARMEY, Stephen, *Gramercy Park: an illustrated history of a New York neighborhood*, New York, Balsam Press, 1984.

GERLACH, Larry L., *The American Revolution: New York as a case study*, Belmont, Wadsworth Pub. Co., 1972.

GREENLEAF, Jonathan, *A history of the churches of all denominations in the city of New York: from the first settlement to the year 1850*, New York, E. French, 1850.

GRUMET, Robert S., *Native American place names in New York City*, New York, Museum of the City of New York, 1981.

GUERRERO YOACHAM, Cristián y GUERRERO LIRA, Cristián, *Breve Historia de los Estados Unidos de América*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1998.

HARTOG, Hendrik, *Public property and private power: the corporation of the City of New York in American law, 1730-1870*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1983.

HODGIKISS, Alan G., *Understanding maps. A systematic history of their use and development*, Folkestone, Dawson, 1981.

HOMBERGER, Eric, *The historical atlas of New York City: a visual celebration of nearly 400 years of New York City's history*, New York, Henry Holt, 2005.

IRVING, Washington, *A history of New York*, Boston, Twayne Publishers, 1984 (1ª edición de 1809).

JACKSON, Kenneth T. (ed.), *The encyclopedia of New York City*, New Haven - New York, Yale University Press - New-York Historical Society, 2014 [1995].

JUET, Robert, *Extract from the journal of the voyage of the Half-Moon, Henry Hudson, master, from the Netherlands to the coast of North America, in the year 1609. By Rober Juet, mate*, Nueva York, 1841.

KOEPPEL, Gerard T., *Water for Gotham: a history*, Princeton, Princeton University Press, 2000.

KOOLHAAS, Rem, *Delirious New York. A retroactive manifesto for Manhattan*, New York, Oxford University Press, 1978.

KROESSLER, Jeffrey A., *A guide to historical map resources for greater New York*, Chicago, Speculum Orbis Press, 1988.

LAMB, Martha, *History of the city of New York: its origin, rise, and progress*, New York, A.S. Barnes and Co., 1877-96.

LAMBERT, John, *Travels through Canada and the United States of North America in the years 1806, 1807, 1808*, London, Dorg and Storling, 1814.

LE CORBUSIER, *Quand les cathedrales étaient blanches: voyage au pays des timides*, Paris, Librairie Plon, 1937.

LOPATE, Phillip (ed.), *Writing New York. A literary anthology*, New York, Washington Square Press, 1998.

MACKAY, Donald A., *The building of Manhattan*, New York, Harper & Row, 1987.

MARCUSE, Peter, "The grid as city plan: New York City and laissez faire planning in the nineteenth century", *Planning Perspectives*, 2, 1987, pp. 287-310.

MARTÍNEZ GARCÍA-POSADA, Ángel, *Tiempos de Central Park*, Sevilla, Instituto Universitario de Arquitectura y Ciencias de la Construcción, 2011.

MEDAM, Alain, "New York entre deux siècles", *Romantisme*, 83, 1994, pp. 119-128.

MOHL, Raymond A. and BILES, Roger, *The making of urban America*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2012.

MORAND, Paul, *Nueva York*, Madrid, S.L.U. Espasa libros, 2003.

NEIRA, Julio, *Historia poética de Nueva York en la España contemporánea*, Madrid, Ediciones Cátedra, 2012.

PIZZA, Antonio y PLA, Maurici, *Chicago – Nueva York: teoría, arte y arquitectura entre los siglos XIX y XX*, Madrid, Abada Editores, 2012.

PLUNZ, Richard, *History of housing in New York City: dwelling type and social change in the American metropolis*, New York, Columbia University Press, 1990.

POMERANTZ, Sidney I., *New York, an American city, 1783-1803; a study of urban life*, Port Washington, I.J. Friedman, 1965.

POUZOLET Catherine, *New York. Construction historique d'une métropole*, Paris, Ellipses, 1999.

RAMUSIO, Giovanni Battista, *Navigazioni et viaggi*, Venezia, nella stamperia de' Giunti, 1556.

RAULIN, Anne, *Manhattan ou la mémoire insulaire*, Paris, Institut d'Ethnologie, 1997.

RAULIN, Anne, "Manhattan comme une île", *Ethnologie Française*, 36, 2006, pp. 467-474.

REPS, John W., *The making of urban America: a history of city planning in the United States*, Princeton, Princeton University Press, 1965.

RISTOW, Walter W. and LEGEAR, Clara E. (comp.), *A guide to historical cartography: a selected, annotated list of references on the history of maps and map making*, Washington, Library of Congress. Map Division, 1960.

ROBERTS, Robert B., *New York's forts in the Revolution*, Rutherford, Fairleigh Dickinson University Press, 1980.

ROSENZWEIG, Roy and BLACKMAR, Elizabeth, *The park and the people: a history of Central Park*, Ithaca, Cornell University Press, 1992.

ROSE-REDWOOD, Reuben, "Re-creating the historical topography of Manhattan island", *Geographical review*, 93/1, 2003, pp. 124-132.

ROSE-REDWOOD, Reuben, "From number to name: symbolic capital, places of memory and the politics of street renaming in New York City", *Social & cultural geography*, 9/4, 2008, pp. 431-452.

ROSE-REDWOOD, Reuben, "Mythologies of the grid in the empire city, 1811-2011", *Geographical review*, 101/3, 2011, pp. 396-413.

RUIZ MORALES, Mario, "Washington, Jefferson y Lincoln, tres topógrafos memorables", *Mapping España*, 6, 2011. Accesible online en: http://issuu.com/mappinglatino/docs/mapping_espana_6_2011.

SALWEN, Peter, *Upper West Side story: a history and guide*, New York, Abbeville Press, 1989.

SANDERS, James, *Celluloid skylines. New York and the movies*, New York, Alfred A. Knopf, 2001.

SANDERSON, Eric W., "Mannahatta: an ecological first look at the Manhattan landscape prior to Henry Hudson", *Northeastern Naturalist*, 14, 2007, pp. 545-570.

SANDERSON, Eric W., *Mannahatta: a natural history of New York City*, New York, Harry N. Abrams, 2009.

SCHAFFER, Daniel, (ed.), *Two centuries of American planning*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1998.

SCHUYLER, David, *The new urban landscape: the redefinition of city from in nineteenth-century America*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1986.

SCOBAY, David M., *Empire city. The making and meaning of the New York city landscape*, Philadelphia, Temple University Press, 2002.

SHORTO, Russell, *The island at the center of the world: the epic story of Dutch Manhattan and the forgotten colony that shaped America*, New York, Vintage Books, 2005.

SHORTO, Russell, *Manhattan*, Barcelona, Duomo Editorial, 2011.

SHORTO, Russell, *Manhattan. La historia secreta de Nueva York*, Barcelona, Planeta, 2013.

SENNETT, Richard, "American cities: the grid plan and the protestant ethic", *International Social Science Journal*, 42/3, 1990, pp. 269-285.

SPANN, Edward K., *The new metropolis: New York City 1840-1857*, New York, Columbia University Press, 1981.

STILL, Bayrd, *Mirror for Gotham: New York as seen by contemporaries from Dutch days to the present*, New York, University Press, 1956.

STOKES, I.N. Phelps, *The iconography of Manhattan Island, 1498-1909: compiled from original sources and illustrated by photo-intaglio reproductions of important maps, plans, views, and documents in public and private collections*, New York, R.H. Dodd, 1915-1928.

STOKES, I.N. Phelps, *New York past and present, its history and landmarks 1524-1939; one hundred views reproduced and described from old prints, etc., and modern photographs, compiled from original sources for the New York Historical Society on the occasion of the New York World's Fair, 1939, by I.N. Phelps Stokes, author of The iconography of Manhattan Island*, New York, Platin Press, 1939.

TIEDEMANN, Joseph S. and FINGERHUT, Eugene R. (ed.), *The other New York: the American Revolution beyond New York City, 1763-1787*, Albany, State University of New York Press, 2005.

TOOLEY, Ronald V., *The Mapping of America*, London, Holland Press Cartographica, 1980.

ULMANN, Albert, *New Yorkers, from Stuyvesant to Roosevelt*, Port Washington, I.J. Friedman, 1969 (1ª edición de 1928).

UPTON, Dell, *Another city: urban life and urban spaces in the new American republic*, New Heaven, Yale University Press, 2008.

VINCKEBOONS, Joan, *The origins of New York*, Zurich, Edition Seefeld, 1988.

VOORSANGER, Catherine H. and HOWAT, John K. (eds.), *Art and the Empire City. New York, 1825-1861*, New York, The Metropolitan Museum of Art, 2000.

WARNER, Sam B. Jr., *The private city: Philadelphia in three periods of its growth*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1968.

WEBER, Bruce, *Paintings of New York, 1800-1950*, Warwick, Chameleon Books, 2005.

WILSON, James G. Wilson, *The memorial history of the City of New-York: from its first settlement to the year 1892*, New York, New York History Co., 1892-93.

