

EL KILÓMETRO 35 DE LA ANTIGUA CARRETERA DE *BAYONA*. LA ADAPTACIÓN DEL MODELO DE “CHALET CON JARDÍN” EN LA CIUDAD-JARDÍN DE VIGO (GALICIA, ESPAÑA)

SABELA VALCÁRCEL LAGO
Universidad de Santiago de Compostela
sabela.v.lago@usc.es
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-3687-241X>

Copyright: © 2025 CSIC. La edición electrónica de esta revista se distribuye bajo los términos de una licencia de uso y distribución Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

Cómo citar/Citation: Sabela VALCÁRCEL LAGO, “El kilómetro 35 de la antigua carretera de *Bayona*. La adaptación del modelo de “chalet con jardín” en la ciudad-jardín de Vigo (Galicia, España)”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 72, núm. 138 (2025), 576, <https://doi.org/10.3989/ceg.2025.138.576>

EL KILÓMETRO 35 DE LA ANTIGUA CARRETERA DE *BAYONA*. LA ADAPTACIÓN DEL MODELO DE “CHALET CON JARDÍN” EN LA CIUDAD-JARDÍN DE VIGO (GALICIA, ESPAÑA)

RESUMEN

El presente artículo pretende analizar desde un punto de vista artístico y arquitectónico los chalets de recreo y veraneo burgueses que conformaban la desaparecida ciudad-jardín de Vigo, situada en la antigua carretera de *Bayona*. Las fuentes de documentación originales, como planos, memorias de obra y fotografías, son fundamentales para determinar el estado original de este modelo de procedencia europea implantado en la ciudad olívica con escasa ortodoxia. La falta de un proyecto de planeamiento urbanístico dificulta la tarea, por ello se procederá al análisis arquitectónico de manera individualizada para cada uno de estos chalets. El interés arquitectónico de estas viviendas unifamiliares burguesas radica en la participación de algunos de los arquitectos más relevantes de la provincia como Jenaro de la Fuente, Michel Pacewicz, Manuel Felipe Quintana o José Franco Montes.

PALABRAS CLAVE: Ciudad-jardín; Chalet; Veraneo; Eclecticismo; Urbanismo.

O QUILÓMETRO 35 DA ANTIGA ESTRADA DE *BAYONA*. A ADAPTACIÓN DO MODELO DE “CHALÉ CON XARDÍN” NA CIDADE-XARDÍN DE VIGO (GALICIA, ESPAÑA)

RESUMO

O presente artigo pretende analizar dende un punto de vista artístico e arquitectónico os chalés de recreo e veraneo burgueses que conformaban a desaparecida cidade-xardín de Vigo, situada na antiga estrada de Baiona. As fontes documentais orixinais, como planos, memorias de obra e fotografías, son fundamentais para determinar o estado orixinal deste modelo de procedencia europea implantado na cidade olívica con escasa ortodoxia. A falta dun proxecto urbanístico dificulta a tarefa, por este motivo realizarase unha análise arquitectónica individualizada de cada un dos chalés. O interés arquitectónico destas viviendas unifamiliares burguesas radica na participación dalgúns dos arquitectos máis relevantes da provincia como Jenaro de la Fuente, Michel Pacewicz ou Manuel Felipe Quintana.

PALABRAS CLAVE: Cidade-xardín; Chalé; Veraneo; Eclecticismo; Urbanismo.

KILOMETRE 35 OF THE OLD *BAYONA* ROAD. THE ADAPTATION OF THE “VILLA WITH GARDEN” MODEL IN THE GARDEN CITY OF VIGO (GALICIA, SPAIN)

ABSTRACT

This article aims to analyse from an artistic and architectural point of view the bourgeois summer villas that made up the garden-city of Vigo, nowadays disappeared, located on the old Baiona road. Original sources of documentation, such as plans, work reports and photographs, are essential to determine the original state of this European model implemented with unorthodoxy in the city of Vigo. The lack of an urban planning project makes the task difficult, so the architectural analysis will be carried out individually for each of these villas. The architectural interest of these bourgeois single-family homes lies in the participation of some of the most important architects in the province such as Jenaro de la Fuente, Michel Pacewicz, Manuel Felipe Quintana or José Franco Montes.

KEY WORDS: Garden-City; Chalet; Summer vacation; Eclecticism; Urbanism.

COMPLEJIDAD DE ANÁLISIS PARA UNA CIUDAD-JARDÍN DISIDENTE: UNA ACLARACIÓN DE ENFOQUE

La denominada ciudad-jardín de Vigo, situada en el antiguo barrio do Regueiro o carretera de Bayona¹, desapareció en la década de 1970. La descontrolada urbanización de la ciudad olívica produjo numerosas desapariciones de arquitectura histórica en esta época. Únicamente sobrevivieron dos de las viviendas que formaban parte del antiguo vecindario: Villa Pilar, que recientemente ha abandonado su función como Casa de la Juventud, y la casa de Rosendo Silva, todavía habitada.

La desaparición del conjunto de residencias y la contemporánea modificación de la zona complican la lectura y el análisis del antiguo trazado urbano. Para ello, se han consultado los planos generales realizados a finales del XIX y principios del XX, pero debido al cambio de ayuntamiento y a la falta de atención sobre esta zona no se han podido obtener detalles. Además, se consultaron los vuelos americanos realizados entre 1945 y 1946 en Galicia, de los que tampoco se ha podido obtener información debido a la baja calidad de estas imágenes aéreas que sí permiten reconocer algunos elementos, pero que imposibilitan identificar la existencia o estructura de algunos chalets y villas de la ciudad-jardín.

Las fotografías conservadas son fundamentales para el estudio de la ciudad-jardín, pero resulta llamativo que todas ellas están centradas en la misma zona. Este hecho, debió estar motivado por la gran calidad arquitectónica de los chalets construidos en el kilómetro 35 de la carretera a comienzos del siglo XX.

A pesar de esto, hay viviendas que se encuentran en las fotografías que todavía están sin identificar por la falta de los proyectos originales y de referencias documentales, y otras que no aparecen en ninguna de estas fotografías, pero de las que sí se conserva documentación y que resultan de gran interés artístico y arquitectónico. La principal problemática que rodea a la ciudad-jardín de Vigo, es la desaparición de expedientes originales y la escasa información que en la gran mayoría de ellos se referencian. La falta de planos, de memorias, presupuestos y descripciones dificultan la tarea.

En último lugar, resultó de gran complejidad establecer una perspectiva de análisis, pues hacerlo únicamente desde el punto de vista de la ambición arquitectónica abandonaba la conformación de un relato coherente y completo sobre el origen de esta carretera que pasó a denominarse ciudad-jardín en los primeros años de la década de 1900. Por este motivo, se ha establecido como punto de partida un margen territorial: el kilómetro 35 de la carretera de Baiona, por ser el lugar en el que se encontraban los chalets de mayor interés artístico y arquitectónico.

1. LA URBANIZACIÓN DE LA NUEVA CARRETERA DE BAIONA: ENTORNO, FUNCIÓN Y DESARROLLO

El crecimiento poblacional de la ciudad de Vigo aumentó de manera considerable hasta conseguir el título de ciudad en 1810². En este mismo año se inició un intento de planificación del nuevo ensanche de la ciudad por José Müller, al que le siguieron otros intentos como el de Agustín de Marcoartú

¹ Bayona es el topónimo deturpado de Baiona, recogido en la Ley 3/1983, de 15 de junio, de normalización lingüística de la Comunidad Autónoma de Galicia. En adelante se utilizará el topónimo oficial de Baiona, a excepción de los títulos y citas literales extraídas de la documentación original.

² José Luis PEREIRO ALONSO, *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*, Vigo, COAG, 1981, pág. 23.

en 1837, el de José María Pérez, que completaba el primero de estos proyectos, el de García Olloqui en 1870 y el plan general de Ramiro Pascual en 1907. Ninguno de estos planes de urbanización contemplaba la parte oeste de la ciudad hasta que la apertura de la Travesía de Vigo, actualmente calle de Elduayen, facilitó la conexión de la hasta ahora ciudad intramuros con la carretera que partía hacia las localidades de Baiona y Camposancos.

La apertura de la calle Elduayen en 1890 pudo realizarse debido al derribo de las murallas que había sido autorizado por Isabel II en 1861³ y que se hizo efectivo hacia finales de esta década. El derribo facilitó la expansión de la ciudad hacia el oeste y permitió la comunicación fluida entre las carreteras de Pontevedra y Villacastín con la que salía hacia el sur de la provincia. Además, la nueva vía favorecía el tránsito de viajeros que evitaban así transcurrir por el trazado de la ciudad medieval.

Hasta el efectivo derribo de las murallas, y concretamente el derribo del baluarte y puerta de la Falperra, las edificaciones que se situaban en esta zona oeste de la ciudad eran prácticamente inexistentes. En la década de 1870 se aprecia un aumento significativo de construcción de viviendas en los márgenes de esta carretera, eminentemente de familias de bajos recursos económicos, y próximas al límite urbano.

El fenómeno urbanístico en la carretera de Baiona se inició en un primer momento a través de diversas casas de carácter modesto instaladas en las cercanías de la ciudad. Este tipo de vivienda pertenecía a familias obreras que se habían instalado en fincas de su propiedad, adquiridas por herencia o por compra, debido a los bajos precios de estos terrenos en la segunda mitad del siglo XIX. De este modo, se fue conformando una zona rural de carácter disperso, una especie de barriada proletaria en un entorno natural excepcional que, en pocos años, incorporaría algún servicio esencial, como el tranvía.

Sin embargo, el derribo de las murallas hizo efectiva la necesidad del ensanche del centro urbano. Pronto comenzaron a construirse, en los primeros números de la carretera de Baiona, nuevas edificaciones burguesas de residencia permanente en el límite de la antigua muralla, actualmente la zona del paseo de Alfonso XII.

El entorno natural de la carretera de Baiona era un espacio privilegiado. Las escasas viviendas que se habían construido hasta entonces se enmarcaban en laderas verdes que descendían hasta el gran arenal de la playa de Coia, que comenzaba en la zona de Picacho y finalizaba en la iglesia de Bouzas.

La escasa urbanización y el entorno natural fueron los detonantes para que, a finales del siglo XIX y, principalmente, comienzos del siglo XX, las familias industriales de carácter burgués que habitaban los barrios céntricos de la ciudad sintiesen la necesidad de instalar sus residencias de veraneo en este espacio a través del modelo de chalet con jardín. La proximidad con la ciudad de Vigo suponía una ventaja, pues facilitaba los traslados para atender las necesidades de una industria creciente y fundamentalmente marítima.

2. LOS MODELOS DE CIUDAD-JARDÍN Y CIUDAD-LINEAL: LA ADAPTACIÓN DEL MODELO DE “CHALET CON JARDÍN” EN VIGO

El concepto de ciudad-jardín surgió de la mano de Ebenezer Howard (1850-1928) en la Inglaterra de 1899⁴. La Revolución Industrial inglesa y el asentamiento de las fábricas en el núcleo de las ciudades, fundamentalmente de Londres, produjo problemas de hacinación y salubridad entre la clase obrera.

Howard había estado trabajando como reportero de prensa en Estados Unidos, donde entró en contacto con algunos intelectuales americanos. Este hecho hizo que a su regreso a Inglaterra se interesase por cuestiones relacionadas con el humanismo, la sociología y el urbanismo, y pronto comprendió que la situación que el proletariado británico estaba viviendo debía cambiar.

³ PEREIRO ALONSO, *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo...*, pág. 42.

⁴ José Luis RAMOS GOROSTIZA, “El descontento frente a la ciudad industrial: reformismo social y ciudad jardín en España, 1900-1932”, *Revista de Historia Industrial*, 37 (2008), pág. 85.

Las tendencias higienistas que se habían ido propagando por Europa desde comienzos del siglo XIX, empujaron a Howard hacia el planteamiento de cambio en la urbanidad. Según Howard, el concepto de *garden-city* solucionaría los problemas de vivienda en la ciudad londinense y mejoraría la calidad de vida de los trabajadores.

Howard basó su pensamiento en la construcción de ciudades-jardín dependientes de una unidad central, en la que se situarían los servicios municipales y esenciales. Cada una de estas ciudades jardín tendría una planificación circular, sobre la que se irían construyendo las viviendas, al modo de chalets con jardín, y que estarían conectadas con el punto central de la urbe.

El planteamiento de Howard pretendía unir la ciudad con el campo a través de poblaciones de diseño circular, situadas en el extrarradio de las grandes metrópolis, pues era en estos lugares donde había espacio suficiente para el esparcimiento. Estas ciudades jardín, como Lechtworth, que fue el primer proyecto en iniciarse, dependerían de un núcleo principal en el que se ubicarían los edificios municipales y otros servicios esenciales y, a su alrededor, se irían distribuyendo otros servicios secundarios como el comercio, y las viviendas⁵. Merece la pena detenerse ante el concepto de vivienda planteado por Howard, pues pretendía la construcción de chalets de carácter unifamiliar, de dos plantas y dos o tres dormitorios, acompañados de un pequeño jardín que debía destinarse al cultivo.

La idea fundamental y el principio básico de todo proyecto y desarrollo urbanístico es el transporte y para ello, Howard planteó una serie de líneas de ferrocarril que recorrerían las diferentes avenidas circulares conectando los extremos con el punto central de la ciudad-jardín.

El modelo de las *garden-cities* tuvo una gran proyección europea y americana a lo largo del siglo XX, pero distanciándose del objetivo fundamental de Howard y adaptándose a las necesidades de las nuevas clases pudientes⁶. Lo utópico de su planteamiento tenía algunas problemáticas. En primer lugar, estas ciudades se conformarían en función del capital industrial, cuyo principal problema era la quiebra o desaparición de la empresa, pues produciría la desaparición definitiva de la barriada. En segundo lugar, los desplazamientos a la gran ciudad eran de larga duración, algo que suponía dificultades para las familias residentes de estos nuevos lugares.

En España, el urbanista Arturo Soria (1844-1920) comenzó a elaborar en la década de 1880 el concepto de ciudad-lineal⁷. Soria dedicó su carrera al pensamiento urbanista y a la planificación de las urbes con la intención de convertirlas en lugares más habitables y funcionales, cumpliendo con los preceptos higienistas propios de esta época. A pesar de que ambos teóricos pretendían dar solución al conflicto de habitabilidad, el modelo propuesto por Soria se alejaba del trazado urbano planteado por el urbanista británico.

Arturo Soria planteó la posibilidad de una ciudad-lineal cuyo eje principal sería una avenida longitudinal, de extensión infinita y cuarenta metros de ancho. En función de esta carretera se dispondrían las viviendas, de diferentes tipos, entre los que se puede encontrar hoteles, chalets, villas y casas más modestas, éstas últimas situadas en las calles transversales, pero todas contarían con huerta y jardín⁸. De ahí que Soria estableciese como principio básico de su planteamiento la siguiente afirmación: *para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín*⁹.

En el planteamiento urbanista de Soria el tranvía eléctrico era el motor desarrollista fundamental sin el cual su propuesta no funcionaría, pues sería casi imposible conectar un extremo de la ciudad lineal con el otro, y a su vez con la urbe principal¹⁰. El barrio madrileño de Ciudad Lineal fue el primer intento de hacer realidad la propuesta de Soria, pero no llegó a culminarse. El principal error de

⁵ Teresa MONTIEL ÁLVAREZ, “Ebenezer Howard y la ciudad jardín”, *ArtyHum (Revista digital de Artes y Humanidades)*, 9 (2015), pág. 120.

⁶ RAMOS GOROSTIZA, “El descontento frente a la ciudad industrial...”, pág. 85.

⁷ Miguel Ángel MAURE RUBIO, *La ciudad lineal de Arturo Soria*, Madrid, COAM, 1991, pág. 76.

⁸ Pedro NAVASCUÉS PALACIO, “La ciudad lineal de Arturo Soria”, *Villa de Madrid*, 28 (1969), pág. 52.

⁹ COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN, *La ciudad lineal*, Madrid, [s.n.], pág. 9.

¹⁰ NAVASCUÉS PALACIO, “La ciudad lineal...”, pág. 52.

este proyecto fue el no haber tenido en cuenta la creciente subida de los precios de los terrenos que se situaban próximos a la capital.

Con respecto a Vigo no es posible hablar del planteamiento de ciudad-jardín o ciudad-lineal en su sentido más estricto, dada la inexistencia de proyecto y planificación urbanística en la carretera de Baiona. Sin embargo, el modelo de chalet con jardín próximo a la ciudad principal que proponían Howard y Soria para los obreros, sí fue una idea muy vistosa para las familias industriales y burguesas que habitaban de forma permanente los vecindarios céntricos de la ciudad.

3. LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VIVIENDAS

3.1 *Las primeras viviendas obreras: primeros kilómetros de la carretera de Baiona*

A finales de la década de 1860 se instalaron en la carretera de Baiona las primeras viviendas de carácter proletario, configuradas como pequeños edificios de uno o dos pisos. Las características fundamentales de estas construcciones se basaban en la pertenencia a familias de escasos recursos económicos y en las fachadas sencillas sin ornamentación. La situación económica de las familias determinó en un primer momento esa falta de interés artístico y de ambición arquitectónica de los proyectos.

Como arquitectos municipales, es posible observar la firma hacia finales de siglo de Jenaro de la Fuente o Manuel Felipe Quintana, que incidieron en sus proyectos en las condiciones simétricas y de ornato con el fin de otorgar dignidad a las viviendas y de armonizar el paisaje urbanístico de la carretera de Baiona. Algunos ejemplos de estas primeras edificaciones pueden ser las realizadas para Diego Comesaña y Troncoso en 1867, para Antonio López de Neira en 1868 y, en 1869 para Nolasco Cosío y Cosío.

En la década de 1870 la construcción de nuevas edificaciones aumentó, por ello es posible encontrar en 1873 la solicitud de licencia para edificación de varias casas en el margen derecho de la carretera de Pontevedra a Camposancos propiedad de Francisco Barcia Domínguez. En el expediente de estas viviendas, que estarían ubicadas en el kilómetro 34 de la carretera, se indica que quedaba *una porción de terreno sin edificar entre las fachadas de las viviendas y el murallón de la Falperra*¹¹. Esta mención confirma todavía la existencia de la muralla de la ciudad que había comenzado su derribo a finales de la década de 1860.

Tres años más tarde, en 1876, Diego Comesaña solicitó permiso al Ayuntamiento para construir un segundo piso en la casa que había construido en 1867, de planta baja y que *linda al norte con otra de Francisco Villaverde, al este con la carretera de Bayona, al sur con la casa de Antonio Fernández y al oeste con el salido de su pertenencia*¹².

En este mismo año Antonio Fernández Sierra solicitó permiso para construir un segundo piso y una buhardilla en la casa de su propiedad que *linda al norte con la vivienda de Diego Comesaña, al este con la carretera de Bayona, al sur con las casas de Juan Manuel Pérez y al oeste con la salida de su propiedad*¹³.

Esta zona fue concurrida en 1876, pues es posible encontrar también a Juan Manuel Pérez, quien solicitó permiso para la construcción de un segundo piso y una buhardilla en las casas de su propiedad en esta carretera que *lindan al norte con otra de Antonio Fernández Sierra, al este con la carretera de Bayona, al sur con la casa de Vicente Ramón Lameiro y al oeste con la huerta de su propiedad*¹⁴.

¹¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VIGO (en adelante AMV), *Urbanismo*, 129/33, *Proyecto de una casa de D. Francisco Barcia, lindante con la carretera de Bayona a la salida de esta ciudad* (marzo, 1874).

¹² AMV, *Urbanismo*, 132/26, *D. Diego Comesaña en solicitud de permiso para construir un segundo cuerpo en la casa de su propiedad sita en la carretera de Bayona* (1876).

¹³ AMV, *Urbanismo*, 132/25, *Sr. Sierra en solicitud de permiso para construir un segundo cuerpo y boardilla en la casa de su propiedad sita en la carretera de Bayona* (1876).

¹⁴ AMV, *Urbanismo*, 134/11, *Adición de piso y buhardilla de D. Juan Manuel Pérez en la carretera de Bayona* (noviembre, 1876).

Estas últimas viviendas mencionadas se construyeron en el mismo año y en sus expedientes se hacen referencia entre ellas en las referencias de emplazamiento. Debieron ser entonces, las primeras edificaciones que urbanizaron las proximidades de la ciudad, con el fin de dar solución al problema de habitabilidad del centro urbano.

Una de las primeras obras realizadas en la carretera de Baiona con cierto interés arquitectónico y, alejada del límite urbano, fue la vivienda de Clemente Fandiño, ubicada en el nº45 de la calle, realizada por Jenaro de la Fuente en 1878. El cambio de numeración continuo de esta vía dificulta la tarea de ubicar con exactitud la construcción.

Sin embargo, en un expediente posterior, de 1894, Clemente Fandiño solicitó la adición de un lateral a la vivienda que había construido en 1878, pues existía un hueco inutilizado entre la suya y la vivienda de Manuela Tresande, en cuyo expediente se sitúa la construcción en el nº47 kilómetro 35. Indica también, para justificar la adición, que con la reforma se generaría *no solo la comodidad del propietario, sino las condiciones de ornato*¹⁵ que se recogían en las ordenanzas municipales.

La edificación se distribuía en función de dos pisos de altura y jugaba con la apertura simétrica de vanos y puertas que armonizaban la fachada. En la planta inferior la ornamentación superior de puertas y ventanas al modo de tímpanos, remite a otras edificaciones realizadas por Jenaro de la Fuente en el centro urbano, como en el edificio para Nemesio Sobrino Portela, realizado en el mismo año, o las posteriores construcciones para Juan Molet y Beltrán (1883) o Darío Lameiro Sarachaga (1913), pero también en obras de otros municipios como en Villa Florida (1901), situada en Porriño, propiedad de la familia Bonín.

La planta superior contaba con dos galerías o balcones-miradores situados en los laterales, y con un balcón central a modo presidencial. La combinación de diversos recursos eclécticos, recurrentes en la obra de Jenaro de la Fuente, obtuvieron como resultado una construcción elegante e imponente que debió destacar sobre el resto de las residencias que se situaban hasta este momento en el entorno de esta carretera.

Retomando las viviendas construidas en las proximidades del límite urbano, debía encontrarse también el *Proyecto de fachada para la casa que pretende construir D^a Irene Graña y Casal en la Carretera de Bayona*¹⁶ en 1880. En este expediente se incluye un croquis de la fachada principal de la vivienda que daría a la carretera de Baiona, la de principal tránsito, de dos pisos y buhardilla, en la que se incluye una galería acristalada realizada en madera, tal y como se indica en la memoria del proyecto. La fachada trasera, de la que también se incluye un croquis, es de carácter sobrio sin ningún tipo de ornamentación. La incorporación de la galería en la fachada principal tendría una marcada intencionalidad de ornato.

Resulta de interés el expediente para la construcción de cuatro casas para Luis Hugues Puig *con destino a utilizar de ellas modestos alquileres*, pues esta afirmación ratifica el carácter proletario al que se había destinado en un primer momento este lugar. Dos de estas casas de su propiedad y de su hermana María, y las otras dos pertenecerían a Antonio Lago García y estarían ubicadas en el kilómetro 36. El plano, firmado el 11 de abril de 1882 por Jenaro de la Fuente, muestra una fachada sencilla pues,

*dadas las condiciones de situación se proyecta efectuar dichas construcciones con las más económicas condiciones y sencillez de ornato añadiendo que las condiciones de ornato se han satisfecho en la simétrica disposición de vanos exteriores, sin otro adorno ni moldura*¹⁷.

Las condiciones económicas y decorativas a las que se adscribe este proyecto son comunes al resto de construcciones que se realizaban en la carretera de Baiona en la década de 1880.

¹⁵ AMV, Urbanismo, 133/2, Casa de D. Clemente Fandiño Carballido en la carretera de Bayona nº43 (octubre, 1887).

¹⁶ AMV, Urbanismo, 134/18, Proyecto de fachada para la casa que pretende construir D. Yrene Graña Casal en la carretera de Bayona (1880).

¹⁷ AMV, Urbanismo, 138/17, Expediente de construcción de cuatro casas pequeñas en la carretera de Pontevedra a Camposancos (1882).

En esta misma línea, José Fernández López en 1884 planteó la construcción en el kilómetro 35 de *una casita compuesta de piso bajo y principal pues lo reducido de mis recursos no me permiten emplear más materiales que el perpiaño en las paredes y maderas de pino del país en la carpintería*¹⁸.

También en este año, Ramón Alonso Comesaña solicitó la reedificación de una casa que poseía, esta vez en los primeros números de la carretera, concretamente en el nº9. El proyecto, planificado por Jenaro de la Fuente el 2 de abril de 1884, fue denunciado al ayuntamiento de la ciudad por el incumplimiento de las normas municipales para este tipo de construcción, por la escasa altura del entresuelo y por exceder la altura de las repisas del piso principal¹⁹.

En este proyecto se observa un cambio en el modo de construir de las viviendas emplazadas en los primeros números de la carretera, que ya se había visto con anterioridad en la vivienda de Clemente Fandiño situada en las cercanías del kilómetro 35. Jenaro de la Fuente, incluyó en este proyecto elementos ornamentales similares a los empleados en edificios de la ciudad, cambiando el carácter semi-rural de esta carretera y haciéndola partícipe de la vida urbana. Esta edificación anticipa el cambio que se produciría a comienzos del siglo XX en el que comenzarían a instalarse las familias de tipo burgués.

A través del expediente de reedificación de la vivienda de Ramón Alonso de 1884 situada en el nº7 de la carretera es posible advertir las condiciones de ornato de las edificaciones que se situaban en el entorno. Del mismo modo que la solicitud de Rita Paratche de 1891, planteaba la adición de una galería en la fachada principal diseñada por Jenaro de la Fuente. El maestro de obras indicó en la memoria que se construirá en la fachada de la casa que da:

Al frente de la carretera de Bayona un cierre de galería análogo a los que tienen las casas colindantes en los últimos pisos y en el de la calle de la Falperra uno de perpiaño o tabique con forro de teja al igual también con los que se observa en las construcciones adyacentes.

Dada la cercana ubicación de la vivienda con el centro de la ciudad viguesa, Jenaro de la Fuente indicó en la memoria del proyecto que *las condiciones de ornato se mejoran mucho con la modificación [...] armonizando los frentes actuales que se ven desde la vía pública*²⁰.

Por otro lado, en esta segunda sección de la carretera de Baiona, entre los kilómetros 34 y 36, Rogelio Trigo solicitó permiso para la reedificación de su vivienda en el nº83 indicando que *estando en malas condiciones de construcción, se propone reedificarla, aunque con carácter sencillo como corresponde al sitio en que está emplazada y al reducido solar que ocupa*²¹. En la década de 1890 este tramo de la carretera continuaba la tendencia proletaria de la carretera, que se vería modificada a comienzos del siglo XX.

En último lugar, la vivienda de una sola planta que José María Sobral Soutullo encargó al arquitecto Manuel Felipe Quintana en el kilómetro 35 de la carretera de Baiona, remite a las construcciones eclécticas que se estaban realizando en el nuevo ensanche de la ciudad, pero adaptando sus características a una casa de campo. La memoria incluye un alzado de la fachada realizada con sillares regulares en el muro, en el que se abren dos vanos y la puerta de entrada, todos ellos coronados por un sobredintel acompañado de una palmeta central, a modo de falsa clave²².

3.2 La construcción de las viviendas burguesas: el kilómetro 35

Las viviendas construidas en la carretera de Baiona anteriores al año 1900 abrieron el camino para que en los comienzos del siglo XX se desarrollasen, en torno al kilómetro 35, nuevos chalets de gran

¹⁸ AMV, Urbanismo, 140/9, *Construcción de una casa en la carretera de Bayona para José Fernández López* (marzo, 1884).

¹⁹ AMV, Urbanismo, 140/11, *Reedificación de la casa nº9 de la carretera de Bayona promovida por D. Ramón Alonso Comesaña* (abril, 1884).

²⁰ AMV, Urbanismo, 140/11, *Reedificación de la casa nº9 de la carretera de Bayona promovida por D. Ramón Alonso Comesaña* (abril, 1884).

²¹ AMV, Urbanismo, 146/12, *Casa de D. Rogelio Trigo Álvarez en la carretera de Bayona nº83* (marzo, 1891).

²² AMV, Urbanismo, 148/14, *Casa de José María Sobral Soutullo en la carretera de Bayona nº35* (agosto, 1893).

ambición arquitectónica de la mano de la burguesía viguesa. Estas familias sintieron la necesidad de instalar sus segundas residencias en el entorno privilegiado de la carretera de Baiona y hacer de ella su ciudad de veraneo.

Una de las primeras viviendas de carácter burgués que se debió realizar en el kilómetro 35 fue el chalet para Rosendo Silva (Fig. 1), finalizado alrededor del año 1900. Resulta complejo analizar el proceso de construcción de esta casa y conocer los pormenores del proyecto, dado que no se conserva la memoria original. Es posible establecer que el arquitecto encargado de esta reforma fue Michel Pacewicz que, estaba participando activamente en la construcción del ensanche de la ciudad de Vigo alrededor del año 1900.

A pesar de que no se conserva la documentación original relativa al edificio, sí se tiene constancia de la existencia de un libro de cuentas de Rosendo Silva en el que se hace referencia a un pago por los planos de la vivienda por un importe de 750 pesetas²³.

La casa que Pacewicz proyectó construir para Rosendo Silva se configura a modo de chalet, aunque, al no conservar ni los planos ni el proyecto original no es posible advertir qué comodidades interiores incorporó el arquitecto para la familia. Es de suponer que serían semejantes a las introducidas en las viviendas construidas de este tipo a comienzos del nuevo siglo, como retrete interior, salón, balcón y varios dormitorios.

Cada fachada del chalet de Rosendo Silva se compone de varios cuerpos diferenciados que deforman la realidad arquitectónica, obligando a observar el edificio como un poliedro irregular. Este motivo es quizás el de mayor relevancia visual, puesto que, otorga al edificio la monumentalidad propia de la obra de este arquitecto.

Por otro lado, la finca se encuentra situada en el inicio de la curva de la actual calle López Mora. La disposición del edificio con respecto a la finca es poco habitual. Michel Pacewicz situó la arista o esquina del edificio directamente hacia la carretera de Baiona, y no la fachada principal de la vivienda. Con esta orientación, Pacewicz consiguió un novedoso efecto visual, pues el chalet cuenta con dos fachadas principales diferentes dependiendo del sentido en el que el observador recorra esta calle.



Fig. 1. La Casa Silva. Imagen cedida por León López de la Osa.

²³ José Á. MARTÍN CURTY, *Pacewicz, arquitecto vigués*, Vigo, Instituto de Estudios Vigueses, 2020, pág. 264.

Aproximarse a Michel Pacewicz desde una postura artístico-arquitectónica resulta complejo por la infinidad de recursos que empleó en cada una de sus construcciones, cuya característica fundamental, ligada al eclecticismo más heterodoxo, es la libertad compositiva del autor²⁴. Por este motivo, el análisis del chalet de Rosendo Silva no puede desligarse de otras construcciones que el arquitecto realizó en la ciudad de Vigo en los primeros años del siglo XX.

La fachada de acceso al edificio que, en un proyecto ordinario sería la principal, se encuentra diferenciada en dos cuerpos, uno retranqueado con respecto al otro, que sobresale a modo de *bay-window*. La ornamentación aumenta en función de la altura de los pisos. En el primero de ellos se encuentra la puerta de acceso, de carácter sobrio y sin elevación con respecto al suelo. Está separado del segundo piso por unos arquillos que se repiten a modo de leitmotiv en diferentes cuerpos del edificio y que es posible encontrar coronando la Escuela de Artes y Oficios de la ciudad, obra también de Pacewicz realizada en torno al año 1900. Añade en esta fachada, otros elementos comunes a su obra, como los sobredinteles de las ventanas o las ornamentaciones trilobuladas que separan el segundo y tercer piso, los pináculos neogóticos y las mansardas imitando los gabletes característicos de la arquitectura norteyropea. Pacewicz debió recoger estos elementos de las influencias alemanas, holandesas e inglesas que se presentan en el catálogo *Habitations Modernes* de Viollet le Duc (1877).

Pacewicz configuró también el cuerpo lateral, como un gran gablete en el que incorpora de nuevo los elementos neogóticos citados con anterioridad, ahora con mayor magnificencia. Esta composición lateral, recuerda a un proyecto posterior de fachada que realizó el arquitecto en 1904 para las casas de Oya en la actual calle García Barbón²⁵, que no llegó a realizarse tal y como estaba proyectado, pero del que sí se conserva el proyecto original.

Quizás la magnificencia de Michel Pacewicz resida en la gran complejidad de su obra y en el misterio que rodea a este arquitecto de formación francesa. En 1907, Rosendo Silva le habría encargado también un edificio de viviendas situado en la actual plaza de Compostela. Esta composición nada tiene que ver con lo que habría realizado en la ciudad-jardín, empleando elementos compositivos propios de un eclecticismo más académico, si es que el eclecticismo puede calificarse de este modo.

Una parte esencial de los chalets situados en la carretera de Baiona es el espacio destinado a jardín. En las fotografías conservadas de esta zona, se ven amplios jardines y huertas, algunos destinados a viñedos. Si ya resulta complicado analizar aquellos jardines que todavía se mantienen intactos en otros lugares por la falta de proyectos, cuánto menos en la desaparecida ciudad-jardín de Vigo.

En el caso del chalet de Rosendo Silva el jardín se conserva parcialmente, aunque se desconoce el diseño original del mismo. Dado el carácter de recreo de la vivienda y las dimensiones del jardín, éste debía organizarse de manera espontánea, sin una influencia clara en su diseño, aunque sí, acompañada de algunas especies singulares como las dos araucarias que se conservan, considerados dos de los árboles más altos de la ciudad.

En los mismos años que en el caso de Rosendo Silva, Álvaro López Mora debió encargar a Michel Pacewicz un chalet de veraneo en la carretera de Baiona hacia 1892, pues es en este año la primera mención que se obtiene de la finca en prensa²⁶. Es posible que, tal y como apunta Martín Curty, la vivienda no fuese terminada hasta 1901. Esto mismo pudo haber ocurrido con el chalet para Rosendo Silva debido a las protestas que el personal de obra estaba realizando en estos momentos en la comarca de Vigo. La denominación de Villa Manuela estaba rotulada en el cierre de la finca y procedía del nombre de Manuela Gasset Chinchilla, mujer de Álvaro López Mora.

La distribución interior de la vivienda se organizaba en función de tres pisos: sótano, primera planta y planta principal y se encontraba ubicada en un pequeño jardín que se atisba en algunas de las fotografías de época conservadas.

²⁴ Jaime GARRIDO RODRÍGUEZ, *Jenaro de la Fuente Domínguez. El gran artífice del ensanche vigués*, Vigo, Instituto de Estudios Vigueños, 2001, pág. 51.

²⁵ AMV, *Urbanismo*, 154/4, *Expediente formado a instancia de D. José García Barbón pidiendo licencia para edificar 3 casas en la calle Duque de la Vitoria* (febrero, 1904).

²⁶ “Regionales”, *El Eco de Galicia: diario de la tarde* (11-06-1892), pág. 2.

Estilísticamente Pacewicz introdujo influencias extranjeras diferentes en cada una de las fachadas del chalet. De la misma manera que ocurrió con el coetáneo proyecto para Rosendo Silva mencionado con anterioridad, el arquitecto diseñó un edificio que parece tener diferentes personalidades y cuyas fachadas funcionan arquitectónicamente de forma autónoma.

Con respecto a la fachada principal del edificio, es posible observar la combinación de la tipología de château francés enmarcado por dos torreones, de cubiertas en pendiente y bases poliédricas, de tipo norteyuropeo. En la ciudad-jardín, sería José Franco Montes quien adaptaría, en 1913, de nuevo esta solución al posterior y pintoresco chalet Villa Pilar. Lo novedoso del torreón derecho de Villa Manuela, el de mayores dimensiones, radica en la capacidad de Pacewicz para incorporar las mansardas de tipo francés en este diseño alpino. En una de las fotografías publicadas por Martín Curty²⁷ se observa, en primer plano, un jardín de recibimiento organizado en función de los típicos parterres geométricos entrelazados por caminos que facilitan el tránsito hacia la puerta de acceso.

En referencia a la fachada trasera de Villa Manuela, la concepción del edificio cambia por completo. Configuró la parte posterior al modo de un hotel suburbano de tipo francés, característico de las regiones de Château y Le Vésinet en las que Pacewicz había comenzado a desarrollar sus proyectos de viviendas unifamiliares y, las cuales influenciaron en gran medida el trabajo que realizó en el entorno vigués²⁸ y que recogen elementos comunes a las villas suburbanas presentadas por Cesar Daly en *Architecture Privée*. En esta fachada incorporó una galería en el piso principal y otra en el piso superior, pero se desconoce si originalmente en su lugar había balcones descubiertos. La fotografía de esta fachada permite observar un jardín mucho más desordenado y espontáneo que el jardín de acceso, pues sería éste el lugar de descanso para la familia.

En una de las fotografías conservadas de Villa Manuela²⁹ es posible observar la fachada lateral izquierda, de composición más simple y ornamentaciones menos destacadas que en el resto del edificio. Debido al desnivel del terreno, este cuerpo se encuentra elevado y se accede a él a través de una escalinata que descansa en la parte superior en una especie de terraza que anticipa la entrada al edificio. Con el fallecimiento de Manuela Gasset en 1927, la familia vendió la propiedad al Colegio Alba, con el fin de instalar en la propiedad un internado.

Cuatro años más tarde, Ceferino Maestú habría encargado a Michel Pacewicz la construcción de un chalet para establecer en él la residencia de veraneo para la familia. Martín Curty publicó³⁰ el alzado y el plano original del proyecto y, tal y como apunta el autor de la publicación, es muy probable que la vivienda nunca llegase a construirse, pues no existen fotografías ni mención alguna en prensa.

Sin embargo, Ceferino Maestú sí tenía en propiedad un terreno ubicado en las cercanías de las Traviesas, entre los kilómetros 36 y 37 de la carretera de Baiona. Maestú solicitó en 1927 permiso al ayuntamiento para construir un cierre de la finca. Es extraño pensar que la familia habría construido el chalet en una finca sin cierre, así que podría afirmarse con casi total rotundidad que finalmente no llegó a construirse.

No obstante, es de interés realizar un análisis artístico-arquitectónico de este chalet, propiedad de la familia Maestú, pues las tendencias estilísticas se amoldaban a las de las demás viviendas que se estaban realizando en el kilómetro 35 de esta carretera. Pacewicz diseñó el edificio en función de cuatro plantas: sótano, planta baja, principal, superior y buhardilla. Es posible observar en el plano que los dormitorios y el salón principal se situarían en la primera planta del edificio, dejando en el sótano la cocina, la carbonera, la despensa y otras estancias secundarias. Las dimensiones de este chalet eran notablemente superiores a las que se habían realizado en las inmediaciones de la carretera, quizás esta ambición arquitectónica fue el motivo de abandono de la ejecución del proyecto.

Lo fundamental de este planteamiento es la fachada. Ésta se configura mediante un cuerpo central profusamente ornamentado. En el piso principal cuenta con una galería acristalada de tres arcos

²⁷ MARTÍN CURTY, *Pacewicz, arquitecto vigués...*, pág. 270.

²⁸ MARTÍN CURTY, *Pacewicz, arquitecto vigués...*, pág. 75.

²⁹ MARTÍN CURTY, *Pacewicz, arquitecto vigués...*, pág. 272.

³⁰ MARTÍN CURTY, *Pacewicz, arquitecto vigués...*, pág. 312.

sobre la que descansa el balcón central del piso superior. Todo ello coronado por un arco de medio punto con decoraciones geométricas y vegetales. Lateralmente y retranqueadas, dos torretas de base cuadrangular y de cubiertas en pendiente. Entre las cubiertas de los torreones y el pabellón del cuerpo principal se intercalan cuatro chimeneas cilíndricas que añaden un toque de dinamismo a la composición arquitectónica.

La libertad compositiva de Pacewicz le permitió configurar modelos arquitectónicos muy diversos, adoptando en el chalet para la familia Maestú soluciones similares a las recogidas, de nuevo, por César Daly en *Architecture Privée*. El acompañamiento del cuerpo principal por torreones laterales, las chimeneas y, fundamentalmente, el juego cromático que se produce en la fachada provocado por el empleo de materiales diferentes como el ladrillo, desligado por completo de la tradición constructiva en la ciudad de Vigo.

En las cercanías del kilómetro 35, Enrique Mandado encargó al arquitecto Manuel Felipe Quintana la construcción de una casa en 1909 en *la nueva calle de enlace de la carretera de Baiona con el Romil*. El caso de Enrique Mandado resulta curioso, pues es el único expediente existente que sí conserva los planos, pero no la memoria del proyecto.

La vivienda se conformaría al modo de un chalet de tejado a dos aguas, cuya fachada principal resulta llamativa. Suscrito al eclecticismo, Quintana distribuyó en dos pisos en altura en los que añadió tres vanos en cada uno. A modo presidencial, colocó un balcón central en el piso superior de rejería modernista, aunque debido al estado de conservación del plano no es posible observarlo con detalle. Quintana empleó diferentes elementos neobarrocos como los sobredinteles entrecortados de las ventanas superiores y la línea de imposta y cornisa de entrantes y salientes, con los que consiguió aportar cierto dinamismo arquitectónico a la construcción. En el interior de la vivienda se distribuyen varios dormitorios en la planta principal además del comedor, acompañados de un baño de grandes dimensiones, una comodidad característica de las viviendas de esta época.

Por otro lado, en 1912 Cesáreo Puime Rodríguez encargó al maestro de obras Jenaro de la Fuente la construcción de un chalet en el kilómetro 35 de la carretera de Baiona, y como se menciona en la memoria, linda con la finca de Villa Lola³¹, construcción que no ha podido ser identificada. A través de la fotografía realizada alrededor del año 1912 por Francisco Pacheco (Fig. 2) se ha podido relacionar el expediente de Cesáreo Puime con la vivienda ubicada en el primer término a la derecha.

Jenaro de la Fuente planificó la vivienda de modo longitudinal, de tal manera que, la fachada principal que da a la carretera de Baiona se conforma mediante un único piso, debido al gran desnivel del terreno en el que se situaba el chalet. A la derecha de la fachada principal, como se observa en la fotografía, existen unas escaleras que permiten descender a la zona del jardín sin necesidad de atravesar el interior de la vivienda. El cuerpo principal está coronado por un petril que termina en los cuerpos laterales en forma de voluta.

El maestro de obras configuró la fachada principal como una casa de planta única ornamentada por dos vanos que enmarcan la puerta de acceso, levantada del suelo por una pequeña escalinata. El maestro de obras empleó para la fachada el eclecticismo clásico propio de su obra³². La fachada lateral se configura como un cuerpo rectangular de dos pisos, en el inferior con dos puertas de acceso situadas a diferentes alturas por el desnivel del terreno, y en el piso principal ocho vanos. Sobre este piso, en la buhardilla, se levanta una mansarda de ventanas geminadas enmarcada por dos volutas.

Con respecto a la fachada posterior se observa una modificación con respecto al proyecto original, puesto que, estaba planificada en dos pisos, en cuya parte superior se situaría un balcón central. En la fotografía realizada por Pacheco se observa una galería que ocupa todo el recorrido superior de la fachada y la buhardilla se encuentra retranqueada para dejar hueco a una terraza que no figuraba en el proyecto original. Probablemente las condiciones meteorológicas de la zona fuesen los motivos que llevarían al cierre de la terraza con el fin de impedir posibles filtraciones de agua.

³¹ AMV, *Urbanismo*, 167/18, *Casa para Cesáreo Puime en la carretera de Bayona* (agosto, 1912).

³² GARRIDO RODRÍGUEZ, *Jenaro de la Fuente Domínguez...*, pág. 43.

En último lugar, la fotografía permite observar parcialmente el jardín de la vivienda que se configuraba mediante los típicos parterres de tierra geométricos entrelazados por caminos y acompañados de algunas especies arbóreas. Es probable que la familia emplease un lugar de descanso exterior de carácter más privado, pues esta parte de terreno era visible desde el resto de las viviendas y desde la propia carretera.



Fig. 2. Vista de López Mora. Archivo Fotográfico Pacheco. Concello de Vigo.

Un año después, Salustiano García emprendería la obra de La Chozuca, de la que sí se conserva documentación original, a pesar de que ésta no tiene ninguna firma técnica, ha sido atribuida con anterioridad al arquitecto Michel Pacewicz. Sin embargo, en el libro de cuentas de 1894-1913³³ del maestro de obras Jenaro de la Fuente, recientemente aparecido, se hace referencia al abono pendiente de un *plano de un chalet para la finca de D. Salustiano García, sita en la carretera de Bayona; compuesto de plantas, fachada principal, lateral y sección transversal* con fecha del 17 de mayo de 1913. En una fotografía general de la zona de la ciudad jardín (Fig. 3), realizada por Pacheco, es posible observar La Chozuca situada a la derecha de Villa Pilar.

Fue el 20 de octubre de 1913 cuando Salustiano García presentó una instancia al ayuntamiento con el fin de que le fuese *concedido el debido permiso para construir una casa compuesta de planta baja, principal y bohardilla, en un terreno de mi propiedad sito en la carretera de Bayona, km.36*³⁴.

Sin embargo, las obras habían comenzado con anterioridad, del mismo modo que en el caso de Camilo Teijeiro, sin haber solicitado al ayuntamiento el permiso necesario. Por ello, Rogelio Hernández, guardia municipal nº11, se presentó el 8 de octubre de 1913 en el lugar de las obras indicándole a los

³³ ARCHIVO FAMILIAR DE JENARO DE LA FUENTE, *Libro de cuentas (1894-1913) del maestro de obras Jenaro de la Fuente*, pág. 192.

³⁴ AMV, Urbanismo, 169/20, *Expediente a D. Salustiano García para construir un chalet en su finca de la carretera de Bayona* (octubre, 1913).

maestros de obra que allí se encontraban que paralizaran los trabajos hasta la correcta certificación de estos al ayuntamiento, sin hacer éstos caso³⁵.

Así, el 15 de octubre de este mismo año, el ayuntamiento de la ciudad instó a Salustiano García y Camilo Teijeiro para que presentasen en el plazo de dos días los planos de las casas *advirtiéndoles que, de no presentar los planos dentro del plazo señalado, se dará por esta Alcaldía orden de suspensión de los trabajos*³⁶. Además, el Ayuntamiento les notificó que debían presentar también la correcta instancia solicitando permiso para la realización de las obras y que en caso de no hacerlo *se les formará expediente por construcción clandestina*. El 28 de octubre, el Ayuntamiento certificó la presentación de la instancia pertinente por parte de Salustiano García.

Esta historia enrevesada continuó en 1914, pues el 16 de enero Salustiano García se dirigió al Ayuntamiento en referencia al pago del arbitrio correspondiente indicando que:

*Estoy construyendo una casa de campo, compuesta de sótano, planta baja y piso, por la que no pagué hasta la fecha el arbitrio municipal sobre construcciones por la siguiente razón: en el pasado mes de diciembre me presentaron un recibo por ese concepto en el que resulta por la cantidad que en el figura que se equipara para la tributación de tan justo impuesto, como si la susodicha casa fuese construida en una de las mejores vías del centro de nuestra ciudad y ante tan evidente desigualdad no hice efectivo el importe del mencionado recibo, a pesar de mi buen deseo de querer satisfacer lo que en justicia deba*³⁷.

E insiste en que:

La casa que estoy construyendo se encuentra en el extrarradio, donde no existe agua, alcantarillado, limpieza pública ni otros servicios que el municipio paga y disfrutan en el interior de la ciudad.

Es de interés la comunicación que el Ayuntamiento envía al solicitante, denegando su solicitud, puesto que expone: *teniendo en cuenta que se trata de una vía espaciosa en la que la mayor parte de las construcciones que se levantan son edificaciones de lujo*³⁸. Esto verifica el cambio de concepto y de arquitectura que se estaba produciendo en la denominada ciudad-jardín, destinada ahora a ciudad de verano para la burguesía vivesa.

La distribución interior de la vivienda responde al esquema clásico de las viviendas burguesas y aristocráticas, situando en la planta baja aquellas estancias de carácter público como el despacho de Salustiano García, el salón y el comedor. En la planta principal, a pesar de que no aparece señalado en el plano de la vivienda, se situarían las estancias de carácter privado como los dormitorios, además de la buhardilla y las terrazas.

Al comparar las fotografías existentes de la vivienda y publicadas por Martín Curty con los alzados realizados por el arquitecto, es posible observar algunas modificaciones con respecto al proyecto original. En primer lugar, la galería acristalada sobre la puerta de acceso no estaba prevista, sino que se trataría, en el proyecto original, de un modelo más sencillo ornamentado por apertura de vanos. Pero la modificación más llamativa fue realizada en la fachada posterior del edificio, ya que, en la fotografía publicada se observa una nueva galería sobre una arcada compuesta por tres arcos, mientras que, en el proyecto original se planteó un cuerpo central sobresaliente con respecto a los dos laterales que acompañaría de una manera simétrica el esquema compositivo de la fachada principal. Estas modificaciones

³⁵ AMV, Urbanismo, 169/20, Expediente a D. Salustiano García para construir un chalet en su finca de la carretera de Bayona (octubre, 1913).

³⁶ AMV, Urbanismo 169/20, Expediente a D. Salustiano García para construir un chalet en su finca de la carretera de Bayona (octubre, 1913).

³⁷ AMV, Urbanismo, 169/20, Expediente a D. Salustiano García para construir un chalet en su finca de la carretera de Bayona (octubre, 1913).

³⁸ AMV, Urbanismo, 169/20, Expediente a D. Salustiano García para construir un chalet en su finca de la carretera de Bayona (octubre, 1913).

alteraron ligeramente la huella de Michel Pacewicz sobre el edificio, perdiendo algunos de sus elementos ornamentales clásicos en la construcción definitiva de la vivienda.

El eclecticismo es la categoría artística que podría definir La Chozuca, en este caso, con una influencia francesa del II Imperio muy presente en el proyecto. La formación que Pacewicz recibió en el taller de Paul Abadie y los trabajos que el arquitecto realizó en localidades como Chateâu o Le Vesinet, le otorgaron la capacidad para diseñar un chalet al estilo de un hotel suburbano francés³⁹.

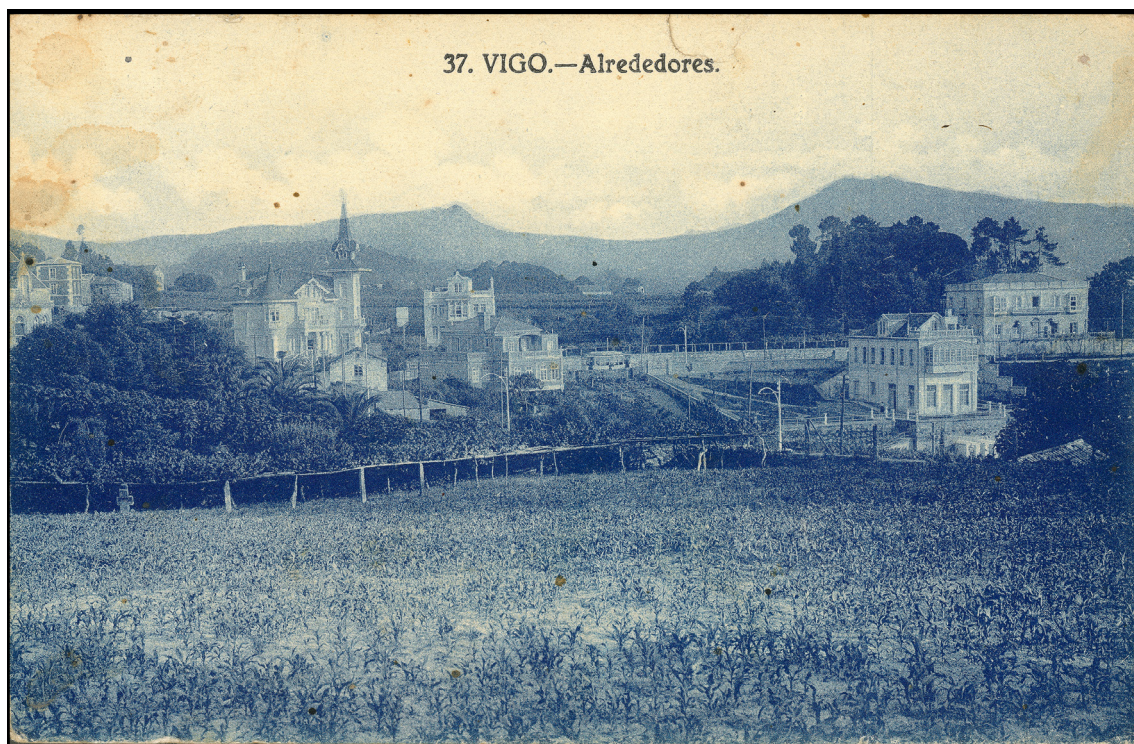


Fig. 3. Vista general de López Mora. Archivo Fotográfico Pacheco. Concello de Vigo.

Con respecto a la zona ajardinada es posible observar en las fotografías, un parterre geométrico a modo de rotonda que da la bienvenida. Este esquema ajardinado es común a algunos jardines de pazos gallegos, como es el caso del pazo de Castrelos (Vigo).

Pacewicz se había encargado con anterioridad del diseño, o más bien, trazado de algunos jardines en el entorno de la ciudad olívica, como el ajardinamiento del pazo de Torrecedeira (Redondela)⁴⁰. Esto debió ocurrir también en La Chozuca, pues en el plano de la vivienda ya se intuye una especie de rotonda situada frente a la puerta principal de entrada, así como, la vegetación lateral que acompaña al alzado del edificio. La concepción que Pacewicz realizó de este espacio vegetal, continuaría algunos modelos realizados con anterioridad, en los que se comprendían los jardines como una continuación del espacio interior de la casa, cuanto más, en una residencia de veraneo empleada en las épocas estivales. La vivienda fue demolida en 1975.

En último lugar y, como ya se ha mencionado, Camilo Teijeiro inició en 1913 la obra de su chalet en la carretera de Baiona, obra del arquitecto José Franco Montes. Éste configuró la vivienda como una casa de sótano, bajo, planta principal y ático al estilo de un chalet de tipo suizo o alpino. Como se ha mencionado anteriormente, la construcción de Villa Pilar y de La Chozuca fueron simultáneas y ambas contaron con los mismos conflictos de carácter legislativo con el ayuntamiento de Vigo.

³⁹ MARTÍN CURTY, *Pacewicz, arquitecto vigués...*, pág. 84.

⁴⁰ José Antonio MARTÍN CURTY, *Castrelos: aproximación arquitectónica*, Vigo, COAG Galicia, 1990, pág. 87.

El Pilar es una construcción de cierta exclusividad, pues son pocos los ejemplos de arquitectura de tipo alpina existentes en el entorno de Vigo. Llama la atención la selección de este estilo por parte de Franco Montes, pues la mayor parte de su obra se relaciona con un modernismo centroeuropeo, entroncado con la secesión vienesa, del que se encuentran ejemplos como el desaparecido edificio para el conde de Torrecedeira (1910) en Vigo, el chalet Meneiro (1905) en Cangas o la torre de Alejandro Loureiro (1911) en Vilagarcía de Arousa.

El interés del arquitecto por las revistas europeas de arquitectura, como *Der Architekt*⁴¹ habrían motivado la incorporación de elementos típicos de este tipo de construcciones: tejados de fuerte pendiente, aleros muy proyectados y torreones en las esquinas. Pero, además incorporó ornamentaciones realizadas en azulejo con motivos vegetales y animales, poco relacionados tradicionalmente con el estilo alpino. Cabe pensar que en la construcción de Villa Pilar tuvo un papel relevante Camilo Teijeiro, pues es posible que sus gustos personales derivados de su estancia en Cuba y su regreso como indiano, influyesen en el proyecto de Franco Montes.

Por otro lado, las memorias presentadas por la Compañía Madrileña de Urbanización de la Ciudad Lineal recogen algunos ejemplos de viviendas al estilo de chalets, villas y hoteles en los que se presentan algunos ejemplos alpinos⁴² que posiblemente ejerciesen influencia también en el arquitecto.

A través de la memoria original, se observan diferencias entre el edificio proyectado y las modificaciones ocurridas durante la obra, que alteraron ligeramente el aspecto inicial previsto por el arquitecto. Con respecto a la planta, únicamente se conserva el plano del piso principal, en el que se distinguen, además de varios dormitorios y el baño, estancias destinadas a mirador y varios balcones. La planta de la vivienda se configura entorno a una base cuadrada a la que Franco Montes le fue añadiendo, en las esquinas y cuerpos laterales, diferentes módulos sobresalientes y que conforman y amplían la estructura central del edificio, tanto interior como exteriormente⁴³.

Con respecto a la fachada principal del chalet es la más ornamentada. El acceso a la puerta principal se realiza mediante una escalinata que termina en un mirador cubierto por dos arcos escarzanos que soportan el balcón central de la planta principal. En la parte superior se encuentra un letrero con las letras de Villa Pilar, aunque sobre la fachada actual del edificio aparece El Pilar, esto debió ser una modificación en obra y que permite conocer la construcción como Chalet El Pilar. Modificó también los bolardos que coronaban los balcones, por jarrones de palmetas en la construcción final.

CONCLUSIÓN

El presente artículo, focalizado en el caso de la ciudad-jardín de Vigo, ha permitido atestiguar, a pequeña escala, la modificación sufrida del objetivo principal de estos proyectos, a principios del siglo XX, para ser convertidos en nuevos núcleos de veraneo de tipo burgués. En relación con esto, tal y como ya se ha planteado, surge una nueva tipología arquitectónica de veraneo para esta clase social creciente, como es el chalet con jardín. Una tipología representada por una vivienda de tipo unifamiliar, con un pequeño terreno destinado a jardín, entendido como zona de recreo y descanso para la familia. Del mismo modo que esta clase burguesa estaba realizando en sus viviendas principales en los núcleos de las ciudades, irán incorporando las tendencias artísticas y arquitectónicas más novedosas, vinculadas a las corrientes europeas del eclecticismo, el secesionismo, el pintoresquismo y, en algunas ocasiones, ligeras notas modernistas.

Las investigaciones que se realizan sobre este tipo de núcleos semiurbanos, considerados secundarios, permiten descubrir de qué modo se realizaron las expansiones de las ciudades hacia su extrarradio y cómo se ejecutó la creación de nuevos tejidos urbanos próximos al centro de las ciudades. Además, es posible observar que el aprovechamiento de antiguas vías de paso, servirán como ejes articuladores

⁴¹ Juan José SAGARRA PRADO, *A propósito de Villa Pilar: una aproximación al cottage suizo*, Pontevedra, Museo de Pontevedra, 1987, pág. 312.

⁴² COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN, *La ciudad lineal*, Madrid, [s. n.], pág. 28.

⁴³ AMV, *Urbanismo*, 170/24, *Expediente a Camilo Teijeiro para construir en la carretera de Bayona* (octubre, 1913).

de estos núcleos poblacionales, sobre los que se irán incorporando nuevas infraestructuras y servicios, como el tranvía o el ferrocarril.

Con respecto al caso particular de la ciudad-jardín de Vigo, será necesario continuar la investigación con el fin de identificar otras viviendas que fueron construidas en este lugar a principios del siglo XX, pero que han desaparecido por completo en la actualidad. Además, continuará la búsqueda de documentación original que se encuentre en archivos familiares, con el fin de ampliar la información técnica conocida sobre las viviendas construidas. Una de las cuestiones pendientes de mayor interés y que, depende de la aparición de nuevos documentos gráficos, sería la reconstrucción parcial o total de las artes decorativas interiores de algunos de los chalets, pues permitiría mejorar la dimensión artística de estos chalets.

La falta de proyecto urbanístico en la carretera de Baiona desde las últimas dos décadas del siglo XIX produjo la conformación de un débil conjunto arquitectónico en el entorno de la ciudad jardín, incapaz de hacerle frente al descontrolado desarrollismo urbanístico de la ciudad olívica.

Las demoliciones realizadas en las décadas de 1960 y 1970 en la actual calle López Mora obtuvieron como resultado la pérdida de gran parte de las arquitecturas que se situaban en esta zona. Como se ha mencionado con anterioridad, únicamente sobrevivieron el chalet para Rosendo Silva y Villa Pilar engullidas por completo por las actuales edificaciones que interfieren de modo directo en la perspectiva que se tiene de los dos chalets. El chalet de Rosendo Silva continúa con su función habitual, la de habitabilidad, hecho que mantiene en buen estado la propiedad. Por su parte, el reciente abandono de Villa Pilar como sede de la Casa de la Juventud en Vigo plantea incertidumbre sobre cuál será su futuro.

En Galicia existen otros ejemplos de ciudades jardín que han tenido mejor suerte y que permiten realizar comparaciones a nivel arquitectónico y de planificación urbana. Un ejemplo de ello es la ciudad-jardín del montero de O Castro (Vigo), que comenzó a conformarse alrededor de 1930 y aunque no llegó a finalizarse, sí se conservan gran parte de los chalets construidos, además de la planificación de parcelas y calles de paso. Con mejor suerte cuenta la ciudad jardín de A Coruña, planificada en 1921 y firmada por el arquitecto Eduardo Rodríguez Losada, a través de la Sociedad Coruñesa de Urbanización y que conserva gran parte de estos ejemplos arquitectónicos.

DECLARACIÓN DE CONFLICTO DE INTERESES

La autora de este artículo declara no tener conflictos de intereses financieros, profesionales o personales que pudieran haber influido de manera inapropiada en este trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

- Andrés López, Gonzalo, “La ciudad jardín y Castilla: esplendor y ocaso de una utopía”, *Ciudades*, 6 (2000-2001), págs. 99-122.
- Benévolo, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1987.
- Buder, Stanley, *Visionaries and planners: The garden city movement and the modern community*, Oxford, Universidad de Oxford, 1990.
- Castrillo Romón, María, y Zanca Pernía, Francisco Javier, “La ciudad jardín y su difusión en España. Selección de textos (1899-1923)”, *Ciudades*, 6 (2000-2001), págs. 123-225.
- Clevenger, Samuel Martin, y Andrews, David Lawrence, “A peaceful path to health bodies: the biopolitics of Ebenezer Howard’s Garden City”, *Urban Planning*, 2, 4 (2017), págs. 141-145, <<https://doi.org/10.17645/up.v2i4.1251>>.
- Compañía Madrileña de Urbanización, *La ciudad lineal*, Madrid, [s.n.].
- Garrido Rodríguez, Jaime, *Jenaro de la Fuente Domínguez. El gran artífice del ensanche vigués y su abundante obra arquitectónica*, Vigo, Instituto de Estudios Viguéses, 2016.
- Garrido Rodríguez, Jaime, e Iglesias Veiga, Xosé Ramón, *Vigo, arquitectura urbana*, Vigo, Fundación Caixa Galicia, 2001.
- González del Castillo, Hilarión, *Conferencia dada en Madrid el 20 de junio de 1913*, Ateneo de Madrid, 1913.

- Howard, Edward, “Las ciudades-jardín del mañana”, en Carlo Aymonino, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona, Gustavo Gili, 1972.
- Howard, Gillette, *Civitas by design: Building better communities, from the garden city to the new urbanism*, Philadelphia, University of Pennsylvania, 2010.
- Iglesias Rouco, Lena Saladina, y Garrido Rodríguez, Jaime, *Vigo, arquitectura modernista 1900-1920*, Vigo, COAG, 1980.
- Martín Curty, José Antonio, *Castrelos: aproximación arquitectónica*, Vigo, COAG Galicia, 1990.
- Martín Curty, José Antonio, *Pacewicz, arquitecto vigués*, Vigo, Instituto de Estudios Vigueiros, 2020.
- Maure Rubio, Miguel Ángel, *La ciudad lineal de Arturo Soria*, Madrid, COAM, 1991.
- Montiel Álvarez, Teresa, “Ebenezer Howard y la ciudad jardín”, *ArtyHum (Revista digital de Artes y Humanidades)*, 9 (2015), págs. 118-123.
- Navascués Palacio, Pedro, “La ciudad lineal de Arturo Soria”, *Villa de Madrid*, 28 (1969), págs. 49-58.
- Pereiro Alonso, José Luis, *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*, Vigo, COAG, 1981.
- Ramos Gorostiza, José Luis, “El descontento frente a la ciudad industrial: reformismo social y ciudad jardín en España, 1900-1923”, *Revista de Historia Industrial*, 37 (2008), págs. 85-122.
- “Regionales”, *El Eco de Galicia: diario de la tarde* (11-06-1892), pág. 2.
- Río Vázquez, Antonio, *La Ciudad Jardín coruñesa. Textos para un centenario*, A Coruña, Grupo de Investigación en Historia de la Arquitectura (UdC), 2021.
- Roch Peña, Fernando, “La ciudad jardín: la urbanidad revisitada”, *Ciudades*, 6 (2000-2001), págs. 21-33.
- Sagarra Prado, Juan José, *A propósito de Villa Pilar: una aproximación al cottage suizo*, Pontevedra, Museo de Pontevedra, 1987.
- Sambricio, Carlos, “De la ciudad lineal a la ciudad jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo”, *Ciudad y Territorio*, 94 (1992), págs. 147-159.
- Sitte, Camilo, *Construcción de ciudades según principios artísticos*, Barcelona, Canosa, 1926.
- Souto González, Xosé Manuel, *Cen anos de historia urbana (1880-1980)*, Vigo, Xerais, 1990.
- Varela Alén, José Luis, *Eduardo Rodríguez-Losada Rebellón. Arquitecto*, A Coruña, COAG, 2011.