JULIO QUESADA:
GRANDE DE ESPAÑA, EMPRESARIO Y SOÑADOR.

1.UNA BREVE APROXIMACION BIOGRAFICA

Julio Quesada Cañaveral y Piédrola, Señor de Láchar, Conde de Benalúa y de las Villas y Duque de San Pedro de Galatino, con grandeza de España de primera clase, nació en Madrid el 30 de octubre de 1857, ciudad donde también falleció el 15 de julio de 1936. Madrileño de origen y granadino de familia, adopción y vocación, el Duque de San Pedro, como se le ha conocido siempre en Granada, puede ser considerado como el prototipo de empresario innovador, que intuye las nuevas oportunidades y sabe buscar los medios y aunar las voluntades necesarias para poner en pie proyectos casi imposibles. No es este el caso de elaborar una biografía de Julio Quesada, realizada hace ya algún tiempo[1] y del que también existen unas memorias de sus primeros años juveniles[2], sino de glosar brevemente su figura para insertarla en el desarrollo de algunos de sus proyectos empresariales.

Sus padres, Francisco de Asís Quesada Cañaveral Osorio, cuarto Conde de Benalúa y Elia Piédrola y Blake, tuvieron dos hijos, Julio y María Angustias; la madre falleció en 1865 y el padre dos años después, en 1867; huérfanos ambos hermanos, Julio, siguiendo los deseos testamentarios de su

(1) CORRAL (1980).
(2) DUQUE DE SAN PEDRO DE GALATINO (s.a.).

padre, marcha a Madrid junto a su tío, José Osorio y Silva, Duque de Sexto y Marqués de Alcañices, siete veces Grande de España, con el que vivió en su palacio de la calle Alcalá, donde actualmente se ubica la sede del Banco de España; su compañero de juegos fue allí el principe Alfonso, luego rey con el número XII; su hermana María Angustias fue a vivir a Málaga con su abuelo materno; ambos quedan con un notabilísimo caudal económico.

La Revolución de 1868 lleva al joven Conde de Benalúa al exilio francés, suizo, austríaco..., compañero mucho tiempo del príncipe, regresando a Madrid en vísperas de la Restauración. Desde entonces residió alternativamente en Granada y Madrid; en la primera, vivió preferentemente en su castillo de Láchar, construido en la década de los ochenta y en el llamado Carmen de Benalúa, en el callejón del Caidero, cuya edificación central se hallaba en el actual colegio de Santo Domingo. Fue diputado a Cortes una vez por Huelva, tres por Granada y dos veces senador por esta última provincia, hasta convertirse en senador vitalicio como Grande de España a partir de 1905.

De acuerdo con la escritura de partición de bienes, que se formaliza el 28 de octubre de 1871, Julio Quesada recibe íntegro de sus padres el término municipal de Láchar (Granada), incluida la iglesia parroquial, numerosas fincas rústicas y urbanas en Colomera, Moclín y Benalúa, en la provincia de Granada, y algunas más en Baeza (Jaén), Provencio y San Clemente (Cuenca), Aranjuez (Madrid) y numerosas fincas urbanas en Granada capital. Su caudal fue valorado notarialmente en 493.180 pesetas, de las que había que deducir deudas por valor de 128.011 pesetas.

De todas estas propiedades, la de Láchar resulta ser la más preciada para Julio Quesada, de la que vivió realmente y la que conservó hasta su muerte; en ella construyó su castillo, de estilo “alhambreño”, tendió una línea de ferrocarril, estrictamente privado, que unía aquella localidad con la estación de Illora, construyó una fábrica de electricidad y allí recibió repetidas veces a las más altas autoridades del Estado y del Gobierno. El rey Alfonso XII había acudido allí varias veces y su hijo, Alfonso XIII, estuvo en diez ocasiones (1904, 1906, 1908 dos veces, 1910, 1912, 1913, 1915, 1916 y 1917) participando en notorias cacerías. La amistad del duque con el rey Alfonso XII había sido íntima desde la infancia de ambos y hasta la dictadura de Primo de Rivera, al menos, guardó también con su hijo una estrecha relación, tanta como para que en 1905 le nombrara duque de San Pedro de Galatino[3] con Grandeza

(3) El ducado había sido concedido por primera vez por Felipe IV al Marqués Ambrosio de Spínola, inmortalizado por Velázquez en el popularmente conocido como cuadro de las lanzas, el 6 de abril de 1921.

de España. Por cierto que el Duque acuñó monedas de una y dos unidades (sin especificar a qué unidades se refiere), en cuyo anverso figura la leyenda "Señorío de Láchar", que se utilizó como de curso legal en el pueblo y era aceptada en numerosos comercios de Granada y en algunas casas de banca hasta poco antes de la proclamación de la República; las monedas son posteriores a 1905 porque en el reverso figura la leyenda "Duque de San Pedro de Galatino", ducado que Julio Quesada no ostentó hasta esa fecha. Resulta evidente con este dato que la desaparición de los derechos señoriales, al menos uno tan importante como la acuñación de moneda, sobrevivió por mucho tiempo a la extinción del régimen señorial.

Empresarialmente, Julio Quesada erigió una fábrica de azúcar en Láchar, promovió la construcción del ferrocarril de vía estrecha de Illora a Láchar, otra fábrica azucarera con los hermanos Rodríguez-Acosta en Aranjuez[4], construyó el hotel Alhambra Palace, inaugurado con la presencia de rey en 1910, igual hizo con el hotel Sierra Nevada, promovió la constitución de la sociedad que construyó el tranvía de la Sierra de la que fue presidente y principal accionista y la sociedad eléctrica San Pedro de Maitena y explotó la cantera de serpentina del barranco de San Juan, actividades con las que ganó justa fama de ser uno de los hombres más emprendedores de Granada. Pocas sociedades e instituciones hubo que no le halagaran, homenajearan y le contaran entre sus miembros como presidente, director o socio honorario. Así, fue hijo adoptivo del Cabildo del Sacromonte, académico de Bellas Artes, vocal del Consejo Superior de Agricultura, presidente de la Sociedad de Hortelanos, presidente de honor del Centro Artístico y del Club Penibético, miembro de la Junta de Excavaciones y Antigüedades y muchas cosas más, casi todo lo que se podía ser en Granada en aquel primer tercio de nuestro siglo[5].

Pese a su importante fortuna, el Duque siempre anduvo con problemas económicos; incluso en el último trienio de los noventa, en uno de sus episodios biográficos no del todo aclarados, parece que Julio Quesada se trasladó a América, seguramente Argentina, donde consiguió rehacer parte de su situación económica, siempre en precaria liquidez, después de haber tenido que vender varias propiedades (¿tal vez fue allí a vender las que pudiera haber heredado de su tío, el Duque de Sexto?); con su propio patrimonio y con el crédito que permanentemente le prestaron sus amigos de Granada, Julio Quesada pasa hoy ciertamente por ser uno de los hombres más activos en la

(4) Sobre su vinculación con la familia Rodríguez-Acosta véase Manuel TITOS MARTINEZ (1978), tomo II, pp. 567-571.

(5) RUBIO GANDIA Y OTROS (1993).

historia económica y empresarial de Granada, en donde este tipo de iniciativas no han sido lamentablemente habituales.

Respecto de su situación familiar, se sabe que antes de 1881 había contraído matrimonio con María de la Concepción Miró, de quien enviudó antes de 1900; el 24 de septiembre de 1922 contrajo segundas nupcias con Fernanda Salabert y Arteaga, Marquesa de Valdeolmos y viuda del Conde de Villagonzalo, que le sobrevivió hasta 1945 y cuyos restos reposan junto a los de su marido en la Catedral de Granada; en ninguno de sus dos matrimonios el Duque de San Pedro de Galatino tuvo descendencia; sus títulos pasaron a los descendientes de su hermana María Angustias; la mayor parte de lo que quedaba de su fortuna, a su esposa y a través de ella a los hijos de una hermana de la misma.

Literariamente, además de sus memorias de juventud y de exilio antes citadas, de entre los años 1867 y 1875, Julio Quesada es autor de un libro titulado *Boabdil*, que publicó en Granada en 1925 con el subtítulo "Granada y la Alhambra hasta el siglo XVI"[6].

2.LOS NEGOCIOS AZUCAREROS

El término municipal de Láchar, con una magnífica vega regada por el Genil, a poco más de diez kilómetros de la ciudad de Granada e íntegramente de su propiedad, era un lugar favorable para que allí se iniciara pronto el cultivo de la remolacha y la fabricación de azúcar, en la que Granada fue pionera en España.

En 1878 la Sociedad Económica de Amigos del País había repartido gratuitamente semilla de remolacha entre varios labradores granadinos, pero su difusión real no se inicia hasta 1882, cuando el farmacéutico Juan López Rubio y el médico Juan Creus sembraron sus fincas de Cúllar Vega y de Albolote con la nueva semilla y el 6 de abril iniciaron la construcción de la primera fábrica de azúcar de remolacha que existió en España, a cuatro kilómetros de Granada, la fábrica de San Juan[7].

Los rendimientos obtenidos fueron suficientes para convencer a otros inversores y agricultores de las excelentes perspectivas del nuevo producto y pronto la vega de Granada vio levantarse las altas chimeneas de veinticinco

(6) DUQUE DE SAN PEDRO DE GALATINO (1925).
(7) MARTIN RODRIGUEZ (1982).

fábricas situadas en su mayor parte en la vega del Genil, otras en las vegas del interior y ocho en la costa, con una capacidad excesiva para las posibilidades de producción de materia prima. Ese proceso, además, había tenido lugar también en otros puntos de España y fue el que posibilitó la creación en 1903 de la Sociedad General Azucarera Española que, con un capital de 145 millones de pesetas, compró 57 fábricas de azúcar repartidas por toda la geografía nacional. En Granada, de las 21 fábricas existentes en el momento de su constitución, adquirió 18: diez en la vega de Granada, seis en la costa y dos en el interior, valoradas en 50 millones de pesetas, con una capacidad total aproximada de 5.000 toneladas diarias de materia prima. Inmediatamente la General Azucarera cerró cinco de ellas, transformó en alcoholeras otras y mantuvo abiertas las que le resultaron de mayor interés.

Entre las que mantuvo durante algunos años en funcionamiento estaba la que el Conde de Benalúa había construido en Láchar en 1890, con una capacidad de 250/300 toneladas diarias de remolacha, que fue valorada en 2.624.370 pesetas; la fábrica se mantuvo abierta hasta 1914 pero sus instalaciones aún se conservan convertidas en granja y matadero industrial.

A finales de 1898 Julio Quesada, en sociedad con los hermanos Rodríguez-Acosta, Jerónimo Palacios y el madrileño Ignacio de Peñalver y Zamora, habían iniciado la construcción de una nueva fábrica de azúcar en Aranjuez, donde las propiedades del primero garantizaban el suministro de remolacha. El capital de la sociedad, suscrito por cuartas partes, fue de un millón de pesetas, ampliado en doscientas cincuenta mil más que fueron suscritas por la banca Rodríguez-Acosta. Para su puesta en funcionamiento, se compró a la Sociedad Azucarera Larios una propiedad llamada “Casa Palacio de Salamanca”, de 38.000 metros cuadrados, levantando en su interior el nuevo edificio de la fábrica cuya actividad se inició en la campaña de 1899 tras realizar unas inversiones totales que ascendieron a 1,46 millones de pesetas, que le daban una capacidad de 800 toneladas diarias de remolacha. También la fábrica Nuestra Señora de Lourdes de Aranjuez fue vendida a la General Azucarera en 6.958.900 pesetas, de los que 3 millones fueron satisfechos en efectivo y el resto en acciones de la General.

Lo cierto es que para la realización de estas inversiones, Julio Quesada tuvo que recurrir permanentemente al crédito que le facilita la banca de los hermanos Rodríguez-Acosta: préstamos hipotecarios, pagarés, descubiertos en cuenta y pignoración de azúcar, son procedimientos de endeudamiento habituales de acuerdo con la documentación contable de la citada casa de banca. En 1895 había contratado tres préstamos hipotecarios, uno en 1901 y otro en 1902, por un importe total formalizado de 1.582.500 pesetas,

ofreciendo como garantía la fábrica de azúcar y una serie de fincas rústicas y urbanas de Láchar; cuando Julio Quesada vendió su fábrica de Láchar a la General Azucarera en 2,6 millones, aún tenía obligaciones pendientes con la banca RodríguezAcosta por importe de 1,25 millones, justamente lo que el Duque cobró en efectivo por la venta.

Y aunque no estuviera ya vinculado al sector azucarero como promotor directo, sí lo estuvo como accionista de la General Azucarera, defendiendo los intereses de los azucareros desde su puesto de senador vitalicio.

3.EL HOTEL "ALHAMBRA PALACE" DE GRANADA

En terrenos, situados junto al Carmen de Benalúa, que había sido su residencia en Granada, en el borde de los bosques de la Alhambra y con unas vistas únicas y magníficas sobre la ciudad, Julio Quesada comenzó a construir en 1905 el más importante hotel que durante mucho tiempo ha habido en Granada y uno de los mejores que aún existen, cuya propiedad han conservado los descendientes de la Marquesa de Valdeolmos, la segunda esposa de Julio Quesada.

El lugar elegido para el nuevo hotel se llamaba Peña Partida y su solar procedía de la agrupación de doce solares adquiridos por Julio Quesada a diferentes personas.

Para su construcción, hizo venir de Inglaterra al arquitecto Mr. Lowet, que realizó los planos del primer edificio con estructura de hierro que se construyó en Granada y uno de los primeros de España y para su ejecución contó en Granada con la dirección del arquitecto Modesto Cendoya y ambos diseñaron un singular edificio, extraña mole hoy totalmente identificada con el paisaje de la colina de la Alhambra, donde se funden las formas alhambreñas con volúmenes extraídos de la Torre del Oro de Sevilla y de las murallas de Avila.

El costo de construcción ascendió a 1.980.000[8] pesetas y consta el mismo de dos subsuelos que en la parte sur quedan exentos, bajo y cuatro pisos, con una altura total de 50 metros y una capacidad para 220 personas. Tenía teatro y cinematógrafo y salones para todo tipo de reuniones y celebraciones. Uno de sus principales atractivos fueron sus salones de juego, separados los de los hombres de los de las mujeres, no en vano su nombre inicial fue el de "Hotel Casino Alhambra Palace". Para la cocina se contrató un francés, M. Garnier,

(8) El dato me lo facilita Gervasio Elorza, antiguo Director del Hotel.

que preparaba unos menús cuyo costo era de 5 pesetas para el almuerzo y 7 para la cena.

El hotel, que se convirtió en un atractivo turístico más de la ciudad, sede desde entonces de las más regias visitas y notables celebraciones, fue inaugurado por el rey Alfonso XIII el último día del año 1909. El día de la inauguración el rey llegó en ferrocarril procedente de Illora, donde se bajó parte de la comitiva para quedarse en la finca del Duque en Láchar. El rey desayunó con su ayudante el teniente coronel Echagüe, el Marqués de Viana y el Duque de San Pedro; visitó después el hospital militar, la basílica de la Virgen de las Angustias, presenció un desfile del regimiento Córdoba en la explanada del Triunfo y volvió a comer al hotel. Por la tarde visitó la Alhambra y tras la cena, también en el hotel, asistió a una función en el teatro del Casino. A la mañana siguiente, 1 de enero de 1910, asistió a misa en Santa María de la Alhambra y tras desayunar en el hotel partió en tren para Láchar, donde permaneció varios días en el castillo del Duque de San Pedro dedicado a la caza de perdices[9].

Al año siguiente se alojó en él la reina Victoria Eugenia y desde entonces ha sido el hospedaje preferido de las más altas personalidades que han visitado la ciudad.

Por cierto que los primeros conciertos de Andrés Segovia como solista se produjeron en el teatro del hotel Palace los días 15, 17 y 19 de junio de 1917, organizados por el Centro Artístico y Literario de Granada.

El Duque de San Pedro de Galatino explotó directamente el hotel hasta 1931; la proclamación de la República aquel año obligó a Julio Quesada a reorientar su actividad; comenzaron los problemas con sus colonos de Láchar, el Estado se incautó del Tranvía de Sierra Nevada, el hotel de la Sierra era comercialmente un fracaso y el Duque optó por arrendar el hotel Alhambra Palace a una empresa que se hizo cargo de su explotación hasta que en 1972 fue recuperado por sus propietarios, los herederos de su segunda esposa, Fernanda Salabert. Convenientemente restaurado, su ubicación y singularidad hacen de él uno de los hoteles más destacados de la ciudad aún en nuestros días.

4.EL HOTEL “SIERRA NEVADA”, “HOTEL DEL DUQUE”.

La obsesión turística del Duque de San Pedro se centró pronto en Sierra Nevada; cuando él comenzó a preocuparse por ella no se había iniciado la

(9) *El Defensor de Granada*, 1 y 2-1-1910.

construcción de la carretera y no había más albergue que el construido por la Sociedad Sierra Nevada en 1915 en los Llanos de Otero. Julio Quesada construyó un hotel, auténticamente "disparatado" para el lugar y la época, promovió la sociedad que construyó el tranvía de Sierra Nevada, alimentó ambos con una fábrica de electricidad y alentó al Club Penibético para que organizara la primera Semana Deportiva en Sierra Nevada en 1927, primer impulso del deporte del esquí en las cumbres de la Penibética.

La primera noticia sobre los proyectos del Duque se recibe en Granada a primeros de agosto de 1919; filtra hábilmente el Duque sus ideas y consigue de inmediato el aplauso de la prensa y de la opinión pública, que pide a las autoridades que, por patriotismo, se faciliten al Duque las cosas para la ejecución de sus proyectos entre los que el primero que presenta es la construcción de un gran hotel, que se ubicaría en el lugar conocido como Cortijo Hundido, emplazado entre Collado Redondo y el Barranco de San Juan, a 1.600 metros de altura[10].

El hecho es que el Duque de San Pedro pagó de su propio bolsillo los terrenos para la construcción del hotel y las expropiaciones para el complicado camino de siete kilómetros desde el río Maitena y que a primeros de septiembre de aquel mismo año había más de 200 obreros trabajando en la carretera y en la cimentación del edificio.

Las múltiples dificultades debieron irse allanando y las obras del camino y del hotel continuaron sin que en la prensa de Granada vuelva a hablarse en los años siguientes de un asunto que el Duque debió entender como puramente particular, hasta que sin inauguración de ningún tipo, el Hotel fue abierto el 20 de marzo de 1925.

Sí montó entonces su propietario una intensa campaña de publicidad para dar a conocer al turismo la existencia del nuevo establecimiento; la imprenta de Paulino Ventura imprimió dos litografías que tuvieron amplia difusión; las dos más importantes revistas de la Granada de entonces, *Reflejos* y *Granada Gráfica*, vieron desfilar por sus páginas numerosos anuncios del hotel, cuyo diseño se renovaba periódicamente; se editaron postales, se rodó una película publicitaria y se mantuvo a la prensa informada de las visitas importantes o ilustres que recibía el hotel; tal es el caso de trescientos turistas malagueños que a finales de junio de 1925 visitaron el hotel traídos por el abogado Emilio Baeza Medina, director de la Sociedad Malagueña de Excursionistas o el de los infantes María Luisa de Orleans y su esposo don Antonio que, acompañados de

(10) "Sierra Nevada. Elementos de Turismo", *El Defensor de Granada*, 5-8-1919.

su hijo el infante don Carlos de Borbón, visitaron el hotel del duque durante la segunda quincena del mes de julio de aquel mismo año.

También Granada se dio cuenta de lo que aquello significaba y comenzaron a aparecer algunos artículos de prensa elogiando el proyecto[11]. Y aunque no lleva fecha, de aquel mismo año debe ser la edición de un folleto sobre el tranvía y el hotel, publicado simultáneamente en español y en inglés y en el que, después de describir las excelencias del trayecto hasta allí, se refiere al hotel en los siguientes escuetos términos:

"Al final de la linea hállase el hotel, que ocupa la posición más pintores- ca y de cuya importancia y comodidad puede juzgarse por su costo, que ha sido de dos millones de pesetas aproximadamente. Los turistas y los aficiona- dos al deporte de la nieve, en sus diversas formas, encuentran allí centro gene- ral para una serie agradabilísima de diversiones sostenida por el confortable descanso que el cómodo hotel les proporciona. Este tiene cien habitaciones y todos sus servicios son la última palabra del confort moderno, teniendo la par- ticularidad, de que es el primero de España, cuyo servicios de cocina, calderas de calefacción, de agua caliente para los baños, cafetería, planchadoras, etc., son todos por corriente eléctrica, cuya limpieza y rapidez, son el éxito de los hoteles de Suiza"[12].

El Duque no cesa de abrigar nuevos proyectos y en 1927 ya anduvo estudiando la posibilidad de construir a su cargo un cable teleférico que uniera el Hotel con el albergue de las cúpulas, el construido en 1915 en los llanos de Otero por la Sociedad Sierra Nevada, mucho más próximo a los lugares donde era posible practicar el esquí[13].

Pero a comienzos de 1928 se anuncia que permanecerá cerrado durante todo el invierno; así debió suceder casi todos los años[14]. La aristocracia, miem- bros de la alta burguesía, ciertos aficionados al juego, algún congreso médico, excursiones selectas, son los clientes del Hotel, y estos no son habituales visitantes en los meses invernales. Respecto de los esquiadores, ni el esquí estaba entonces mínimamente desarrollado ni el hotel estaba en un lugar idóneo para esquiar. Pese a ello, en la primavera de 1927 el Duque lanzó a las sociedades

(11) Miguel ALVAREZ SALAMANCA, "En el Hotel Sierra Nevada", *Reflejos*, julio 1925.

(12) *Sierra Nevada. Granada (Suiza española). Ferrocarril Eléctrico. Gran Hotel Alpino, sucursal del Alhambra Palace de Granada*, Granada, Editorial Urania, s.a., 8 pp. Edición inglesa, *Granada and Sierra Nevada. The Spanish Switzerland. Electric Tramway. Grand Alpine Hotel. Branch of the Alhambra Palace*, Granada, Editorial Urania, s.a., 8 pp.

(13) "Una carta del duque de San Pedro de Galatino sobre turismo", *El Defensor de Granada*, 18-9-1927.

(14) *El Defensor de Granada* en su número del 21-3-1931 anuncia que el Hotel Sierra Nevada se reabrirá el próximo 1 de abril.

montañeras granadinas a la organización de la Semana Deportiva que, con una dimensión nacional, se celebraría ininterrumpidamente hasta 1936, fecha hasta la que se mantuvo abierto el hotel.

Nunca estuvo el rey en el hotel del Duque, sus relaciones como ahora veremos se habían enfriado notablemente y la visita más significativa de las recibidas fue la que el jefe del gobierno, Manuel Azaña, realizó a Sierra Nevada y al hotel el 23 de noviembre de 1931, con la lógica ausencia del Duque y con la actuación de Juan José Santa Cruz, diputado independiente en las listas socialistas e ingeniero director de las obras de la carretera a Sierra Nevada, como anfitrión.

5.“SAN PEDRO, ELECTRICA DEL MAITENA”

La construcción del hotel Sierra Nevada, “totalmente electrificado” como constaba en su publicidad, y el desarrollo de las obras del tranvía, obligó a Julio Quesada a promover la construcción de una central eléctrica en el valle del Genil, lo más próxima posible al hotel. Para ello, simultáneamente a la constitución de la sociedad del Tranvía, fue el promotor, también como sociedad anónima, de la sociedad “San Pedro. Eléctrica del Maitena”.

La iluminación eléctrica había llegado a Granada el 1 de junio de 1893 y para poder prestar dicho servicio, el 16 de mayo del año anterior se había creado la Compañía General de Electricidad, con un capital de 250.000 pesetas con el que pudo instalar una pequeña central térmica, junto a una acequia de riego y muy próxima a las últimas casas de la ciudad. Pronto, la ventajas del nuevo servicio fueron tan evidentes y aceptadas que la Compañía tuvo que ampliar su capital e iniciar la construcción de una central hidroeléctrica en el cauce del río Genil, a diez kilómetros de Granada. Cinco kilómetros más arriba se construyó la presa de derivación de aguas, un canal de cinco kilómetros y un salto de 104 metros, capaz de producir una fuerza de 2.000 C.V.[15].

Otras empresas se fueron sumando a la producción eléctrica a medida que avanza el siglo (Eléctrica de la Vega, Sociedad de Tranvías Eléctricos de Granada, Diéchar y de la Vega, en Monachil) y la propia Compañía General fue construyendo nuevas centrales (Castillo, en Güéjar Sierra) e, inmediatamente después, absorbiendo otras. Así, en 1925 había en la provincia de Granada 61 centrales hidráulicas con una potencia de 21,836 C.V. y 10

(15) RUBIO GANDIA Y OTROS (1994).

térmicas con 1.185 C.V., situándose Granada a la cabeza de las provincias andaluzas en lo que a producción hidráulica se refiere.

La central del Maitena, promovida por la sociedad San Pedro, fue realizada en 1923, en la cuenca del Genil, a 1.500 metros de altitud, en un terreno cuya topografía ofreció grandes dificultades constructivas, sobre todo para los canales de carga, que en unas ocasiones habían de ser excavados y en otras prácticamente colgados de paredes verticales. El lugar, sin embargo, era el mejor para los fines hidroeléctricos y así el río Genil y sus afluentes vieron crecer en sus márgenes las centrales del Blanqueo, de Pinos Genil, el Castillo, Diéchar, la Vega, la de los Tranvías, la de Dílar y la de Maitena.

Esta última, contaba con un canal de cinco kilómetros que corre a gran altura por la vertiente derecha del valle del Genil, con numerosos túneles construidos sobre terrenos escarpados, un salto de 267 metros y un caudal de hasta 1.500 litros por segundo, que movía un generador de 1.520 CV. La presa estaba emplazada cincuenta metros más abajo de la confluencia del barranco de los Golondrinos, de donde tomaba su caudal, con el Genil[16].

En octubre de 1923, el mismo año de su terminación, la sociedad "San Pedro, Eléctrica del Maitena" se fusionó con "Eléctrica de Diéchar", construida en 1917, conservando el Duque la presidencia de su Consejo de Administración; la nueva empresa mantuvo una pugna por el mercado con un conocido empresario granadino, Pedro Moreno Agrela, que controlaba la "General de Electricidad", "Eléctrica de la Vega" y la central del Castillo. Al final, fue la Compañía General la que se impuso, absorbiendo los activos eléctricos de Lebón y a la propia sociedad Diéchar-San Pedro. En 1931 la compañía granadina fue absorbida por "Mengemor" fundada en 1904 en Linares y que controlaba gran parte de la fuerza de las provincias de Jaén y Córdoba, que finalmente fue absorbida a su vez por la Compañía Sevillana de Electricidad en 1951.

6.EL TRANVIA DE SIERRA NEVADA[17].

El problema fundamental para el acceso a Sierra Nevada, como a cualquier zona de montaña, era, naturalmente, el de las comunicaciones. Para resolverlo, desde principios de siglo se habían venido construyendo algunos caminos y se habían elaborado varios y disparatados proyectos de construcción

(16) NUÑEZ ROMERO-BALMAS (1993).
(17) TITOS MARTINEZ (1995).

de tranvías, funiculares, túneles y ascensores, para hacer llegar cómodamente los viajeros desde las calles de Granada hasta la cima del Mulhacén.

Aquellas iniciativas ya han sido acariciadas por el Duque de San Pedro, quien en 1905 envía a visitar Sierra Nevada al arquitecto inglés Mr. Lowel, en compañía de Ramón Maurell, para conocer su opinión respecto a la posibilidad de construir allí un hotel. Lowel, que se llevó una buena carpeta de apuntes, consideró adecuados para tal finalidad muchos lugares de los visitados, pero también informó al Duque que el proyecto había que supeditarlo a la mejora de las comunicaciones en aquella parte de la Sierra y, concretamente, hasta que se llevase a cabo la construcción del ferrocarril eléctrico[18].

El Duque espera pacientemente hasta que en agosto de 1919 publicó un folleto dirigido a la opinión pública granadina, donde expone sus proyectos relativos a la construcción de un tranvía y un hotel en Sierra Nevada[19].

Pensando en el interés de los posibles participantes en el capital de la sociedad, el folleto realiza un completo informe sobre la situación topográfica del terreno por donde discurrirá la línea; hasta Pinos Genil aprovecha el trazado de la carretera de Sierra Nevada. Allí abandona la carretera y se dirige Genil arriba a buscar la conjunción de éste con el Maitena, continuando después hasta el punto denominado el "Charcón". En total, se proyectan algo más de veinte kilómetros: 10'5 de Granada a Pinos, 5 hasta Güéjar y 4'8 más hasta el Charcón. En el análisis de rendimientos, el proyecto estima un tráfico para los pueblos de Cenes, Dúdar, Quéntar, Pinos Genil y Güéjar Sierra de cuarenta mil toneladas al año en productos de consumo que circulan en ambas direcciones; a ellos, hay que añadir el movimiento de viajeros de dichos pueblos y el de turistas.

Además, el tranvía permitirá explotar con buenas esperanzas de rendimiento las canteras de serpentinas del barranco de San Juan, los mármoles de la Sierra, las minas del Guarnón y las calaminas de Güéjar, así como las maderas y carbones que diariamente se ven circulando hacia Granada a lomos de animales por la cuenca del Genil. En resumen, los ingresos esperados ascienden a 292.000 pesetas anuales.

Para la construcción del tranvía, el proyecto contiene un presupuesto total de 1.200.000 pesetas y para su consecución, se prevé la emisión de 1.400

(18) *El Defensor*, 16-8-1906.

(19) *Tranvía de Granada a Sierra Nevada*, Granada, Tip. Paulino V. Traveset, s.a. (1919), 12 pp., reproducido en *Renovación*, 20-8-1919.

acciones de 500 pesetas y de mil obligaciones amortizables, también de 500, al cinco por ciento.

A primeros de octubre hay ya 85 inscripciones para la compra de acciones[20]. El 4 de noviembre se firma ante el notario Felipe Campos de los Reyes la escritura pública de la Compañía Tranvía-Ferrocarril de Granada a Sierra Nevada; su capital social se establece en 700.000 pesetas, representados por mil cuatrocientas acciones al portador, de quinientas pesetas cada una[21]. De los 157 que suscriben la primera emisión, el mayor accionista es, como era de esperar, el Duque de San Pedro, quien suscribe 439 acciones por valor de 219.500 pesetas y equivalían al 31 ’3 por 100 del capital social; el segundo mayor accionista es Isidoro Pérez de Herrasti, conde del Antillón, con 110 acciones y el tercero Julián de Damas y García Valenzuela con 96; si computamos la participación conjunta de los tres hermanos Rodríguez-Acosta, Manuel, José María y Miguel, los propietarios de esta casa de banca serían los segundos accionistas con sus 135 acciones suscritas, 45 cada uno de ellos. Unicamente 35 suscriptores, el 22 por 100, adquieren diez o más acciones y, por contra, lo más sorprendente, es que el 78 por 100 de los suscriptores no llegan a diez acciones; finalmente, hay 47 accionistas que suscriben tan solo una acción; en síntesis, puede afirmarse que el proyecto del tranvía tuvo un notable respaldo popular que se manifestó en un gran número de simbólicas suscripciones de acciones que desbordaron las previsiones iniciales[22].

El 30 de octubre de 1920 la junta general acuerda realizar una ampliación de capital por importe de 350.000 pesetas, mediante la emisión de 700 nuevas acciones. El 5 de mayo de 1923 se aumenta el capital social en un millón de pesetas emitiendo dos mil nuevas acciones privilegiadas, con un interés del 6 por 100, acordando convertir en privilegiadas las 224 acciones ordinarias existentes en cartera, procedentes de la emisión anterior. Por otra parte, el 15 de junio de 1921 el Consejo de Administración había acordado la emisión de un empréstito de hasta 1.200.000 pesetas, emitiendo 2.400 obligaciones de 500 pesetas, amortizables en 50 años a partir del 1 de enero de 1926, con un interés del 7 por 100 anual sobre el nominal. El 3 de mayo de 1924 se autoriza la emisión de un nuevo empréstito por valor de 500.000 pesetas y el 12 de diciembre de aquel mismo año se realiza una nueva emisión de obligaciones por valor de 300.000 pesetas.

(20) *El Defensor de Granada*, 4-10-1919.

(21) Registro Mercantil de Granada, tomo 17, sociedad “Tranvía Ferrocarril de Granada Sierra Nevada”.

(22) *Tranvía Granada-Sierra Nevada. Libro Mayor, número 1*, Archivo Rodríguez-Acosta, Caja 75, pieza 7.

En resumen, la sociedad constructora del tranvía emitió 4.500 acciones cuyo importe nominal total ascendía a 2.250.000 pesetas y 4.000 obligaciones por 2.000.000 pesetas. El costo total de la empresa ascendió por tanto a 4.250.000 pesetas, frente a 1.200.000 pesetas previstas inicialmente. Si el Duque de San Pedro mantuvo en todo el proyecto su participación inicial del 31'3 por 100, su inversión total en el tranvía debió ascender a 1.330.250 pesetas.

Constituida la sociedad y obtenida la autorización gubernamental, los técnicos, bajo la dirección del ingeniero Enrique Gómez López, inician la inspección de los lugares por donde irá el trazado y la elaboración del proyecto y comienza el proceso de expropiación de los terrenos mediante acuerdos con los diferentes propietarios de los mismos. El 1 de diciembre de 1920 se sacaron las obras de construcción a concurso[23], iniciándose las mismas en los primeros meses de 1921.

Tras más de cuatro años de trabajos, el 6 de septiembre de 1924 se presenta en el Gobierno Civil de Granada la solicitud para la apertura; había ya en Granada cuatro coches motores con 1.200 voltios de corriente y con una fuerza de treinta caballos cada uno y seis remolques. A primeros de febrero se firmó la Real Orden autorizando su funcionamiento hasta el kilómetro 12'200 y a las diez y media de la mañana del 21 de febrero de 1925 se inauguró finalmente el primer tramo del tranvía, desde Granada hasta Canales[24].

Después de algunos reforzamientos de puentes y vías, en junio de 1925 se autorizó la circulación provisional del tranvía en todo el trayecto entonces ejecutado, de Granada a la estación de Güéjar Sierra[25], hasta donde recorría un total de 17'55 kilómetros, ocho y medio junto a la carretera de la sierra y el resto desde el cruce del Genil en Pinos, adentrándose por una de las zonas más agrestes, difíciles y hermosas de Sierra Nevada. El tranvía alcanzaba los 1.500 metros de altitud y en su recorrido atravesaba 14 túneles y 21 puentes.

Desde la estación de Güéjar Sierra las obras continuaron algo más de un kilómetro y en 1928 el tranvía llegó a la estación de Maitena, en la confluencia de los ríos Maitena y Genil, desde donde se subía al Hotel del Duque en coches de caballos.

De los proyectos iniciales del Duque de San Pedro quedaba aun bastante por hacer pero los malos resultados económicos de la empresa desaconsejaban cualquier nueva obra. Y es que el tranvía de la Sierra nunca fue un negocio rentable. De hecho, entre 1925 y 1928 la sociedad perdió 467.487'49 pesetas;

(23) *El Defensor de Granada*, 3-12-1920.
(24) *El Defensor de Granada*, 3 y 5-2-1925.
(25) *El Defensor de Granada*, 14-6-1925.

si esta proporción se hubiera mantenido hasta finales de julio de 1931, cuando se produjo la incautación por el Estado, las pérdidas totales de la compañía habrían ascendido a unas 775.000 pesetas en los seis años y medio que duró la explotación del tranvía por la compañía constructora.

¿Cómo hizo frente la sociedad a sus obligaciones? No conocemos el balance en los momentos de su incautación estatal y por consiguiente no sabemos quienes eran los beneficiarios de casi un millón de pesetas de créditos reconocidos que la sociedad tiene en esos momentos; sí conocemos la cuenta de caja relativa al año 1931, con sus seis meses y medio de funcionamiento del tranvía. En dicho periodo la sociedad tuvo unos gastos de 116.309'08 pesetas y unos ingresos ordinarios de alrededor de 36.000; a la diferencia pudo hacer frente con unos ingresos extraordinarios y atrasados de 25.896'33 pesetas correspondientes a las obras de la carretera, ejecutadas por la sociedad del tranvía por cuenta del Estado y a dos aportaciones de los miembros de su consejo de administración: una de 4.244'80 pesetas de Miguel Rodríguez-Acosta y otra de 48.616 del Duque de San Pedro, que durante diecinueve ocasiones tuvo que realizar ingresos en caja hasta el importe total antes citado. Desde el punto de vista económico no había más solución que conseguir una subvención oficial, cosa que la sociedad intentó sin resultado en 1929, o el cierre; esto último es lo que hizo en cuanto se le brindó la ocasión. Pero mientras el hotel podía cerrarse cuando su dueño lo decidiera, la interrupción de un servicio de viajeros en varios pueblos era un asunto de mayor dificultad.

Poco después de producirse el cambio de régimen en España, la situación laboral en el tranvía de la Sierra se encona peligrosamente; durante los días 9 al 12 de junio de 1931 el personal del tranvía, que asciende a 45 trabajadores se declara en huelga; ninguna razón podemos aducir para tal hecho; nada dice la prensa ni las fuentes internas conocidas; por alguna documentación complementaria, parece que el problema laboral radica en mil setecientas pesetas de diferencia de jornales discutidos entre la empresa y sus trabajadores[26]; pero esa cantidad nada representaba comparada con la respetable suma de 991.415'14 pesetas correspondientes a otras deudas reconocidas en balance y que el tranvía no podía atender por falta total de fondos.

La situación de conflicto es aprovechada por la empresa propietaria quien anuncia el despido de todos sus trabajadores para el día 23 de junio y el cese en su actividad; lo cierto es que si rastreamos el libro de caja de la sociedad durante los meses de actividad de 1931, comprobamos que después de los

(26) Sentencia del Juzgado de Primera Instancia del Distrito del Campillo, 23-12-1931.

cuatro días de huelga, 9 al 12 de junio, la venta de billetes se reanuda, lo que demuestra que la actividad continúa, hasta el 12 de julio, último día real de funcionamiento del mismo. También consta que la empresa pagó a sus trabajadores el mes de julio completo.

Las autoridades, los trabajadores, los viajeros y los medios de comunicación se alarman y el último día de julio llega a Granada del jefe de la cuarta división de ferrocarriles para proceder a la incautación provisional de la línea del tranvía de la Sierra, cuyo funcionamiento habría de reanudarse inmediatamente con el mismo personal que estaba al servicio de la Compañía[27]. Después de tres semanas de paralización, el servicio, bajo la dirección de la cuarta división de ferrocarriles del Estado, se reinició el 3 de agosto de 1931[28]. El 9 de junio de 1934 el tranvía pasó definitivamente a depender del Comité de Explotación de Ferrocarriles del Estado, considerado desde entonces como de titularidad pública, en tanto que los propietarios de la sociedad mantenían un largo pleito con el Estado buscando la percepción de una indemnización que nunca recibieron.

En el renacimiento de la actividad montañera que tiene lugar al terminar la guerra civil, resultan de especial interés las obras relacionadas con la cuenca del Genil. En la zona por donde discurre el tranvía hubo un frente activo durante toda la guerra, por lo que al terminar ésta fue necesario realizar unas inevitables tareas de reconstrucción. En 1942 se elaboró un proyecto de prolongación del tranvía hasta el conjunto minero de la Estrella; las obras se iniciaron en el verano de 1944 y la prolongación hasta el Barranco de San Juan se inauguró tres años después, en 1947. La continuación hasta las minas de la Estrella, ya en la base de las más altas cumbres de Sierra Nevada, no pasó de ser un bello sueño montañero. También fue un sueño la construcción de un teleférico que debería unir el barranco de San Juan con los albergues y la zona esquiable. Pero ya se había construido la carretera y el interés por los accesos del Genil había disminuido sensiblemente.

En conclusión, el tranvía de Sierra Nevada fue un formidable procedimiento romántico de penetración en la Sierra y sus vagones llevaron y trajeron las ilusiones de los montañeros granadinos durante casi cincuenta años. En 1973 sin embargo la compañía explotadora elevó al Gobierno la propuesta de cierre; como era inminente la construcción del embalse de Canales, incluido en el tercer plan de desarrollo, que inundaría más de cinco

(27) "Ha comenzado la incautación del tranvía de Sierra Nevada", *El Defensor de Granada*, 31-7-1931.

(28) "El tranvía de la Sierra", *El Defensor de Granada*, 4-8-1931.

kilómetros y medio de trazado, el Consejo de Ministros del 7 de diciembre de 1973 acordó el cierre de la linea.

El último viaje, entre la pena y la nostalgia de la sociedad granadina, que nunca le hizo mucho caso al tranvía en los últimos tiempos hasta que lo perdió, se realizó el 19 de enero de 1974. Parte del material fue vendido como chatarra y parte permaneció durante años en las viejas cocheras del Paseo de la Bomba; las vías y el tendido eléctrico fueron desmantelados; las estaciones, aún en pié, fueron abandonadas. La plataforma por donde discurrían las vías sirvió para ensanchar la carretera de la Sierra y, desde Güéjar, para construir un estrecho camino que aún hoy permite llegar en coche hasta el Barranco de San Juan.

7.EL DUQUE FRENTE A LA DICTADURA

En 1923, cuando el hotel y el tranvía de Sierra Nevada se hallaban en obras, y como agradecimiento del pueblo de Granada a sus importantes proyectos, el Centro Artístico le rindió un homenaje e inauguró un monumento en su honor en los jardines del Salón[29] y en 1925, cuando estos proyectos fueron realidad, toda Granada solicitó para él el Ducado de Sierra Nevada. Pese a tan unánime propuesta, no se le concedió; las relaciones del Duque con el Gobierno de Primo de Rivera nunca fueron buenas, llegando a explosivas en 1927, fecha en la que el Gobierno le sancionó con una multa de 50.000 pesetas por sus críticas al mismo y al Ayuntamiento de Granada por el proyecto de abastecimiento de aguas potables para la ciudad, apercibiéndole además “para que no continúe en su actitud de rebeldía contra las medidas gubernativas”. Su antigua y muy estrecha amistad con Alfonso XII y con Alfonso XIII le sirvió de poco. De hecho el Rey, que había estado en numerosas ocasiones con el Duque en su finca de Láchar y en el Hotel Alhambra Palace, no se presentó a la inauguración de sus más importantes obras: el tranvía y el hotel de la Sierra. Muchos entendieron aquella ausencia como un distanciamiento entre el Rey y el Duque; así era, pero los problemas no habían hecho más que empezar.

Efectivamente, después de diferentes estudios realizados en 1908 y 1911, en 1916 había sido encargado Juan José Santa Cruz de hacer un proyecto de aguas potables para Granada. El criterio del ingeniero fue que de buscar aguas

(29) Referencias a la organización de dicho homenaje pueden verse en *Granada Gráfica,* Abril y agosto de 1922; *El Defensor de Granada*, 3-5-1922 y 7-6-1923.

de río las más prácticas eran las del Aguas Blancas, para las que se contaba ya con un canal construido. Hasta 1924 no se volvió a hablar del problema, a raiz de la toma de posesión del primer Ayuntamiento de la Dictadura en octubre de 1923, y cuando así sucedió, la corporación municipal inició contactos para la adquisición de las dehesas de San Juan y del Calvario, con el propósito de conducirlas por los canales de la Compañía General de Electricidad; para dar forma a aquel propósito, el 31 de diciembre de 1925 se aprobaron las bases para un concurso de proyectos. Seis días después aparecía en *La Publicidad* un artículo de Santa Cruz denunciando el peligro que aquellas bases representaban.

El 15 de febrero de 1927 el Ayuntamiento abrió una información pública sobre el proyecto de abastecimiento de aguas que se había de ejecutar y Santa Cruz vuelve nuevamente a oponerse al proyecto defendiendo la captación inicial del río Aguas Blancas. Ratifica su argumentación en los análisis bacteriológicos realizados por el Instituto Nacional de Higiene Alfonso XIII, que solo consideraba puras las aguas del Guarnón, pero sospechosas las del barranco de San Juan y de Peña Partida. Además, aquel proyecto obligaría a realizar una guardería de terrenos de veintidós mil hectáreas, que inutilizaría para el turismo la parte más bella de Sierra Nevada[30].

El duque de San Pedro creyó también deficiente el proyecto que se tramitaba y decidió llevar a cabo la elaboración de unos análisis. Para ello, el 16 de febrero de 1927 pidió al Ayuntamiento la designación de una persona que acompañase al ingeniero elegido por el Duque para realizar las pruebas que demostraran la potabilidad de las aguas de los barrancos de San Juan, Guarnón y Vadillo[31]. No lo consideró conveniente el alcalde de Granada, remitiéndose a los informes ya realizados que declaraban aquellas aguas como las mejores de Granada[32]. El Duque encargó no obstante el informe a su costa al catedrático de Higiene de la Facultad de Medicina, Antonio Alvarez de Cienfuegos que, con las deficiencias detectadas, fue remitido y estudiado por una serie de granadinos de especial significación: Juan Leyva Narváez, Francisco Olmedo Villalobos, Alejandro Otero, Antonio Gallego, Virgilio Castilla, José A. de Cienfuegos y el propio Santa Cruz.

El Gobernador convocó a la Junta de Sanidad, quien determinó que las aguas eran potables y que la contaminación observada se podría evitar ampliando la zona de protección de las dehesas para garantizar la supresión en

(30) *El Defensor de Granada*, 21-10-1930.
(31) *El Defensor de Granada*, 20-2-1927.
(32) *El Defensor de Granada*, 22-2-1927.

las mismas del cultivo y del pastoreo, con lo que desaparecería la infección apreciada. Ante tal decisión y a propuesta de Olmedo se acordó por quienes en principio habían conocido el informe de Alvarez de Cienfuegos la publicación del mismo en la prensa local; no lo permitió el gobernador militar y los anteriores acordaron su publicación independiente que costearía el Duque de San Pedro. Se inició la tirada en una imprenta local y la policía se incautó de ella; fue necesario hacerlo en Sevilla y el Consejo de Ministros, el 16 de julio de 1927, acordó la imposición al Duque de San Pedro de una multa de 50.000 pesetas, "por sus propagandas y campañas contra las medidas del Ayuntamiento de Granada, que a su juicio, persiguen una finalidad política... apercibiéndole para que no continúe en su actitud de rebeldía contra las medidas gubernativas"[33]; "surgió el castigo —afirmaría Santa Cruz—, e hidalgamente el Duque recibió para sí la responsabilidad que algunos tratamos de hacer algo menos onerosa"[34]. *El Defensor de Granada* en su número del 6 de septiembre de 1927 contiene la relación de instituciones benéficas entre quienes se había repartido el importe de las 50.000 pesetas correspondientes a la multa extrarreglamentaria impuesta al Duque de San Pedro[35].

A finales de enero de 1930 dimite el general Primo de Rivera y antes de quince días, una vez desaparecida la censura, Juan José Santa Cruz, siempre defensor de la justicia, lanza una campaña en defensa del Duque de San Pedro de Galatino, injustamente tratado por la Dictadura y pide la realización de un nuevo homenaje que le fue tributado en el Ayuntamiento de Granada el 1 de junio de 1930; —"en esta casa me dieron el palo y en esta misma casa me lo quitan", diría el Duque—, con su infatigable buen humor[36].

Unos meses después, Nicolás G. Domingo realizaba en *El Defensor de Granada* una entrevista con enjundia al Duque de San Pedro en la que éste calificaba a los albiñanistas como "lo más detestable que existe en España" y se declaraba a sí mismo como "liberal, sinceramente liberal, profundamente liberal, entusiásticamente liberal, rabiosamente liberal. ¡Y que cada día soy más liberal!"[37].

(33) *El Defensor de Granada*, 19-7-1927.
(34) *El Defensor de Granada*, 14-2-1930.
(35) Juan José SANTA CRUZ, "Historia retrospectiva. El proyecto de aguas potables", *El Defensor de Granada*, 12, 14, 15 y 21 de octubre de 1930.
(36) *El Defensor de Granada*, 3-6-1930.
(37) *El Defensor de Granada*, 14-10-1930.

8.REGRESO A GRANADA CON GARCIA LORCA.

El 15 de julio de 1936 falleció en Madrid el Duque de San Pedro de Galatino; unos días antes, una de sus más preciadas joyas, el Hotel Sierra Nevada, la había donado el Duque al Arzobispado de Granada para seminario de verano "con todo su rico y valioso contenido"[38], finalidad que, tras los destrozos sufridos durante la guerra, el hotel no comenzó a cumplir hasta el verano de 1950. Recibió la donación el arzobispo-cardenal Agustín Parrado y García y se cuenta que al estampar su firma el Duque dijo al Cardenal: "Le regalé la jaula; Dios mediante les procuraré también el alpiste para los pájaros". Antonio Corral ha contado el testimonio de Antonio Romero, administrador del arzobispado y testigo con el Duque, la Duquesa y el Arzobispo:

"Yo pongo la jaula (el hotel); Vd. pone los pájaros (los seminaristas); y ésta (refiriéndose a su mujer, la Sra. Marquesa de Valdeolmos) que ponga el alpiste (o sea, los medios económicos para la subsistencia), pues ella es la que tiene los cuartos. Yo ya poco tengo que dar, pero ella sí tiene dinero, que dé, que dé, Sr. Arzobispo"[39].

La precariedad de su fortuna personal, derivada del fracaso de muchas de sus empresas y de los problemas de propiedad y colonización agraria que tuvo en sus tierras de Láchar durante la época republicana, no permitieron al Duque hacer nada más; su inmediata muerte lo impidió definitivamente.

Al ser canónigo honorario de la catedral de Granada tenía derecho a enterramiento dentro de la misma, donde reposan sus restos mortales desde el mismo día en que comenzó la guerra civil[40]; el Duque de San Pedro y Federico García Lorca viajaron aquella noche a Granada en el mismo tren; uno para su enterramiento en la catedral; otro para iniciar el calvario y la persecución que terminaría con su cuerpo acribillado a balazos en un barranco de Víznar.

Manuel Titos Martínez

(38) *Ideal*, 10-3-1937. Se publica el expediente de clasificación de la fundación benéfico-docente denominada Sanatorio Sierra Nevada por la Junta provincial de Beneficencia.

(39) CORRAL LOPEZ (1980), p. 242. (40) *Ideal*, 16-7-1936.

RESUMEN

Se expone en este artículo la actividad empresarial de un miembro de la alta nobleza española, el Duque de San Pedro de Galatino, durante la Restauración. Fue Julio Quesada amigo íntimo de dos reyes, Alfonso XII y Alfonso XIII, que visitaron con bastante frecuencia sus fincas de caza en Granada. Pero además de acaudalado terrateniente, fue pionero en las actividades empresariales que prometían ser fructíferas. Así fue promotor, unas veces en solitario y otras en sociedad, de dos fábricas de azúcar, dos de electricidad, dos importantes hoteles, algún conjunto minero y un tranvía de montaña, con el que pretendió abrir Sierra Nevada al turismo internacional.

ABSTRACT

In this article it is exposed the business activity of a member of the Spanish high aristocracy, the Duke of Saint Peter of Galatine, during the Restoration. Julio Quesada had a really friendly relationship with two kings, Alfonso XII and Alfonso XIII, who used to visite his hunting lands in Granada very often. Furthermore, he was not only a well-off landowner but he was also a pioneer in the business activities wich promised to be productive. In this way he was a promoter, sometimes alone and sometimes in society, of two factories of sugar, two of electricity, two important hotels, some mining united and a mountiun tram, with what he pretended to open Sierra Nevada to the international tourism.

BIBLIOGRAFIA

CORRAL LOPEZ, Antonio, (1980), *El Duque de San Pedro de Galatino. Procer de Granada,* Granada, Diputación Provincial.

DUQUE DE SAN PEDRO DE GALATINO, (s.a.), *Memorias del Conde de Benalúa, Duque de San Pedro de Galatino. La Revolución. La Emigración, Alfonso XII. La Restauración (1867-1875),* tomo I, Madrid, Blas SA.

DUQUE DE SAN PEDRO DE GALATINO, (1925), *Boabdil (Reseña para el turista). Granada y la Alhambra hasta el siglo XVI,* Granada, Artes Gráficas Granadinas.

FERRER, Manuel, (1985), "El tranvía de la Sierra", *Sierra Nevada y la Alpujarra,* Granada, III, p. 1064 y ss.

MARTIN RODRIGUEZ, Manuel, (1982), *Azúcar y descolonización. Origen y desenlace de una crisis agraria en la vega de Granada. El "Ingenio de San Juan", 1882-1904,* Granada, Universidad.

NUÑEZ ROMERO-BALMAS, Gregorio, (1993), "Antiguos aprovechamientos de fuerza del alto Genil", *Nuevos Paseos por Granada y sus contornos*, Granada, tomo III, pp. 521-532.

REYES MESA, José Miguel; RUBIO GANDIA, Miguel Angel; GIMENEZ YANGUAS, Miguel y GOMEZ CRUZ, Manuel, "El abastecimiento de agua potable en Granada", *Ideal*, 17-9-1994.

RUBIO GANDIA, Miguel Angel, GOMEZ CRUZ, Manuel, GIMENEZ YANGUAS, Miguel y REYES MESA, José, "El Duque de San Pedro de Galatino, un empresario adelantado a su tiempo", *Ideal*, 30-1-1993.

RUBIO GANDIA, Miguel Angel, GOMEZ CRUZ, Manuel, GIMENEZ

YANGUAS, Miguel y REYES MESA, José, "Otro centenario olvidado: la electricidad en Granada", *Ideal*, 8-1-1994.

SANTA CRUZ, Juan José, (1994), *La carretera de Sierra Nevada y otros escritos*, Selección de textos y estudio preliminar de Manuel TITOS MARTINEZ, Granada, Sociedad Sierra Nevada 95.

TITOS MARTINEZ, Manuel, (1978), *Crédito y ahorro en Granada en el siglo XIX*, Granada, Banco de Granada, 2 tomos.

TITOS MARTINEZ, Manuel, GIL BRACERO, Rafael, PIÑAR SAMOS, Javier, (1987), *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Granada*, Granada.

TITOS MARTINEZ, Manuel, (1990), *La aventura de Sierra Nevada (17171915*), Granada, Universidad.

TITOS MARTINEZ, Manuel, (1993), "Juan José Santa Cruz. Su obra literaria y su pensamiento político", en Juan José SANTA CRUZ, *La carretera de Sierra Nevada y otros escritora*, Granada, pp. 63-72.

TITOS MARTINEZ, Manuel, (1994), "Tres siglos en la historia de Sierra Nevada", *Nuevos Paseos por Granada y sus Contornos*, tomo III, Granada.

TITOS MARTINEZ, Manuel, (1995), *El tranvía de Sierra Nevada*, Málaga, Arguval.

TITOS MARTINEZ, Manuel (1997), *Sierra Nevada: una gran historia*, Granada, Universidad.