

# Una Gran Vía para Jaén. Los proyectos de prolongación de La Carrera (1927-1973)

## *A Gran Vía for Jaén. La Carrera Street extension projects (1927-1973)*

LUIS RUEDA GALÁN

lfrg0001@red.ujaen.es

Programa de Doctorado en Patrimonio. Departamento de Patrimonio Histórico, Universidad de Jaén.

Recibido: 24/06/2016 · Revisado: 12/07/2016 · Aceptado: 06/10/2016

### Resumen

Al igual que en otras ciudades españolas durante el primer tercio del siglo XX, en Jaén se planteó en varias ocasiones la necesidad de emprender una importante intervención urbanística para renovar la ciudad histórica, mediante la apertura de una gran vía que prolongara la ya existente calle de Bernabé Soriano (conocida popularmente como *La Carrera*). El presente trabajo resume las repetidas propuestas de realización elaboradas durante el siglo XX, así como los distintos contextos en que se generaron, motivaciones de las que nacieron, las consecuencias que provocaron en la actual imagen de la ciudad y las razones por las que finalmente no se ejecutaron.

**Palabras clave:** historia urbana; gran vía; reforma interior

**Identificadores:** Berges Martínez, Luis; Piqueras Menéndez, Juan

**Topónimos:** Jaén

**Periodo:** Siglo 20

### Abstract

As in many other Spanish cities during the first third of the twentieth century, in Jaén was raised on several occasions the need to undertake a major urban intervention to renovate the historic city, by opening a new street to extend *Bernabé Soriano* (popularly known as *La Carrera*). This paper summarizes the repeated proposals for its implementation developed along the twentieth century, as well as the different contexts in which were generated, the consequences in the current image of the city and why they were not ultimately executed.

**Keywords:** urban history; *gran vía*; historic city reform

**Identifiers:** Berges Martínez, Luis; Piqueras Menéndez, Juan

**Place names:** Jaén

**Period:** 20th Century

---

### CÓMO CITAR ESTE TRABAJO | HOW TO CITE THIS PAPER

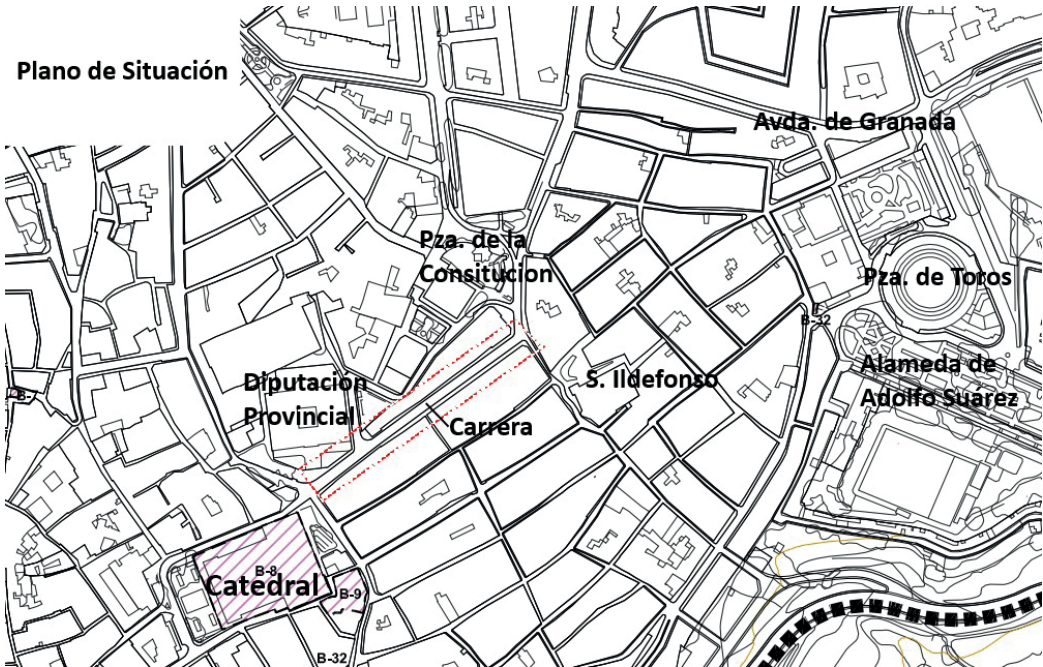
---

RUEDA GALÁN, L. (2016). Una Gran Vía para Jaén. Los proyectos de prolongación de La Carrera (1927-1973). *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 47: 57-74.

---

## Introducción. Breve historia de la calle

La calle de Bernabé Soriano de Jaén, conocida popularmente al menos desde el siglo XVI simplemente como *La Carrera*, se extiende en línea recta a lo largo de algo más de 220m en dirección O-E, teniendo su inicio en la plaza de San Francisco, frente al testero de la Catedral y junto al Palacio de la Diputación Provincial, y su punto final en la convergencia con la calle de Ignacio Figueroa y el acceso a la plaza de La Constitución (fig.1).



1. Plano de situación. PGOU de Jaén, Ayuntamiento de Jaén

Se trata de un espacio con un origen no planificado de una vez, al menos no surge de una intervención urbanística concreta, sino tras un largo proceso desarrollado entre los siglos XIV y XVIII, por el cual, a través de una serie de construcciones y transformaciones, se escinde gradualmente de una gran plaza, la del Mercado, existente en el arrabal de la ciudad medieval<sup>1</sup>. Durante esta época, aunque algunas familias de la élite social y económica de la ciudad comienzan a elegir la Carrera como emplazamiento de sus casas, por la cercanía de las calles Ancha del Arrabal y Hurtado en las que la nobleza local había construido un número importante de residencias durante los siglos XVI y XVII, su función principal es la de vía de comunicación. Servía de articulación a una serie de espacios urbanos preferenciales en el Jaén bajomedieval y de la Edad Moderna: la

1 Para los datos relativos a la historia de la calle véase Rueda (2015).

puerta de Santa María, perteneciente al primitivo sistema de murallas islámico anexa a la Catedral, la amplia plaza del Mercado del arrabal (formada aproximadamente por las actuales de la Constitución y del Deán Mazas), centro comercial de la ciudad, y la puerta de Barrera, en el circuito exterior de murallas y acceso principal desde los caminos de Granada y Madrid.



2. Vista de La Carrera en 1930. Instituto de Estudios Giennenses

A partir de la segunda mitad del siglo XIX la calle va a experimentar un importante cambio en su imagen, así como en su consideración como vía residencial, debido a una serie de intervenciones que la harían ganar protagonismo. De una parte la construcción de un conjunto de edificios que iban a funcionar a modo de hitos, atrayendo a las clases sociales más altas para fijar allí sus residencias, siendo los más importantes el *Palacio de la Diputación Provincial* (iniciado en 1867) o el desaparecido *Teatro Cervantes* (1905-1907). Por otro lado, y aunque se trate de una obra muy alejada de la Carrera, también contribuyó a este cambio la construcción en 1881 de la Estación de Ferrocarril y el bulevar que la unía con la ciudad (el actual Paseo de la Estación), que se estableció como arteria principal de crecimiento y que convertía a la calle en conexión preferencial del nuevo Jaén con el casco antiguo. La Carrera va a funcionar para la burguesía local como si de una gran vía se tratase, aunque sea a efectos representativos únicamente, tomándose

este nuevo tipo de vía como modelo para la construcción de las viviendas y el ornato de la calle<sup>2</sup>. Es el momento a partir del cual aparece, como en tantas otras grandes vías españolas<sup>3</sup>, la arquitectura de condición ecléctica, que hasta la década de 1930 va a dejar ejemplos en la Carrera de múltiples estilos, conformando una imagen característica que, pese a las numerosas pérdidas de edificios, aún a día de hoy es perceptible (fig.2). Una arquitectura que principalmente, aunque no de forma exclusiva, pretendía la representatividad a través de las vistosas fachadas eclécticas. Nacía parejo además un nuevo tipo de vivienda que venía a sustituir la casa tradicional de los siglos XVI al XVIII que ocupaba de forma mayoritaria la calle. Por una parte ponía de manifiesto un fenómeno novedoso en Jaén, el de la segregación social de los espacios residenciales de la ciudad, algo que se estaba generalizando en el país desde algún tiempo atrás (Terán, 1999: 54), revalorizando un espacio al que ahora solamente la burguesía va a poder tener acceso. Pero también era una forma de habitar que incluía una nueva serie de valores que representaban la moderna idea del progreso burgués, como la inclusión generalizada de comercios en los bajos de los edificios, o que tenía en cuenta cuestiones estéticas y de comodidad en los equipamientos urbanos.

## Necesidad de una reforma de la ciudad antigua. ¿Por qué prolongar la Carrera?

Entre las razones que motivaron las operaciones de renovación urbana por las que se abrieron las grandes vías se pueden contar fundamentalmente la mejora de las condiciones de salubridad, las relacionadas con el ornato y la representatividad y las encaminadas a modernizar las comunicaciones y los sistemas circulatorios (Terán, 1999: 153). Todas ellas tuvieron su influencia para que en Jaén se planteara la necesidad de iniciar el proyecto de apertura de una vía que continuara el trazado de la Carrera.

En primer lugar las cuestiones higiénicas y de condiciones de vida de la población. Uno de los motivos que se aduce con frecuencia en los distintos proyectos de prolongación de la Carrera que irían surgiendo durante el siglo XX es el relacionado con el saneamiento del barrio de San Ildefonso, junto al cual se encuentra la calle. Pero más que por cuestiones directamente relacionadas con la salubridad, que ciertamente se llegan a plantear en algunos proyectos, por hacer descender la densidad de población del centro histórico. La realidad es que a finales de los años 20, cuando se plantea por primera vez una prolongación de la Carrera, la ciudad apenas había crecido en exten-

2 Las referencias a la Gran Vía de Madrid como modelo de actuación son frecuentes en las memorias de los proyectos de obras de viviendas burguesas del momento. Un caso significativo lo constituye el de la vivienda para el industrial y político Inocente Fe, según proyecto de Manuel Mendoza (1919) (Archivo Municipal de Jaén (AMJ), *Proyecto de casa para D. Inocente Fe en la calle Bernabé Soriano*, 16, leg. 763(10), 1919). Otro caso curioso de importación de modelos es el de la vivienda nº11 de la Carrera, encargada por el industrial Miguel Jódar en 1931 al arquitecto granadino Fernando Wilhelmi Manzano (AMJ, *Expediente de obras mayores en la calle Bernabé Soriano nº13*, leg. 1734 (13), 1931), y que reproduce con un notable parecido las formas del edificio que el mismo arquitecto diseñó quince años antes para la sede del Banco Matritense, en el nº11 de la Gran Vía de Colón de Granada.

3 Sobre el tema de las grandes vías españolas véase Sánchez Lampreave (2010).

sión desde que se trazara el segundo circuito de murallas a fines de la Edad Media, con la excepción de una reducida serie de construcciones alrededor del eje del Paseo de la Estación a partir de su apertura en 1881. Dando como resultado una elevada densidad de población, rayana con el hacinamiento si nos guiamos por los parámetros vigentes en la época<sup>4</sup>. Por ello se pensó que la sustitución de parte de un barrio como el de San Ildefonso, formado entonces en su mayoría por pequeñas casas unifamiliares, algunas con origen en el siglo XVI, por bloques de viviendas en altura a lo largo de la prolongación de la Carrera aliviaría notablemente la presión de población.

Además hay que sumar una cuestión de naturaleza estética sobre el propio trazado de la calle, que sin duda influyó en los futuros proyectos. La Carrera, conformada en un lateral de la antigua plaza del Mercado a lo largo de siglos, y pese que su trazado se venía regularizando mediante alineaciones desde la segunda mitad del XIX, no conecta de forma fluida los espacios entre los que se encuentra, sino que obliga a efectuar un giro poco natural para acceder a dicha plaza (hoy de la Constitución), terminando de forma abrupta al encontrarse con las viviendas de la antigua calle de la Puentezuela (hoy de Ignacio Figueroa). Además no se encuentra alineada con los que serían ejes de crecimiento desde las últimas décadas del XIX, el Paseo de la Estación y la Avenida de Madrid, una cuestión que hay que tener sin duda en cuenta a la hora de valorar los motivos por los que nunca llegó a ponerse en práctica casi ningún proyecto de ampliación de la calle.

Jaén, por tanto, en la década de 1920 se reducía a poco más que al perímetro del antiguo recinto amurallado, y aunque durante el siglo XIX se había iniciado, como en otras ciudades, un notable proceso de renovación interior<sup>5</sup>, su trazado urbano se reveló muy deficiente para el tráfico ordenado cuando la generalización del automóvil hizo su aparición. Dentro del sistema viario, la posición de la Carrera, situada entre los accesos desde las carreteras de Granada y Madrid y el centro de la ciudad, la convertía en una de las arterias fundamentales de comunicación. Pero sus algo más de 12 metros de anchura no eran suficientes para propiciar un tráfico fluido, generando unos problemas de congestión casi crónicos, que persistieron hasta finales del siglo pasado.

En último lugar, aunque no por ello menos determinantes, las razones representativas. El proceso de población de la Carrera por parte de la burguesía anteriormente apuntado la había transformado desde los primeros años del siglo XX en la primera calle de la ciudad, tanto por la concentración de viviendas de estas élites como por la presencia masiva de establecimientos comerciales en sus bajos, convirtiéndola por tanto en el principal espacio del comercio burgués de Jaén. En consecuencia, ampliar tanto

4 Una población que rondaba los 35.000 habitantes en los últimos años de la década ocupaba una superficie de 77 Ha, dando una densidad por tanto superior a 450 hab./Ha, por encima del límite de 400 que implícitamente establecía como aceptable el *Reglamento de obras, bienes y servicios municipales* de 1924 en su art. 6, orden que como veremos más adelante regula buena parte de los ensanches españoles de los años 20 y 30 del pasado siglo (Fuente: AMJ. *Proyecto de Ensanche de Jaén. Memoria*, 2395001, 1927).

5 De apertura y alineaciones de calles, pero que también liquidó casi por completo el sistema de murallas medieval Ulierte (1990: 131-173).

la actividad comercial como el espacio residencial de las clases altas nunca se vio con malos ojos por parte de un sector importante de la población.

## La reforma interior en el *Proyecto de Ensanche de Jaén* de Luis Berges (1927)

La primera referencia relativa a una operación de prolongación de la calle la encontramos en la memoria del *Proyecto de Ensanche de Jaén* de Luis Berges Martínez de 1927<sup>6</sup>. Se trata de uno de tantos proyectos de extensión urbana que nacieron en España motivados por el *Estatuto Municipal* de 1924, desarrollado posteriormente en el *Reglamento de obras, servicios y bienes municipales*, que tantos avances propició en materia de urbanismo. El *Estatuto*, en su artículo 217, recogía que:

“Los Municipios mayores de 10.000 almas que en el periodo de 1910 a 1920 hayan experimentado un aumento de población superior al 20 por 100, y que al promulgarse la presente ley no tengan aprobado un plan de ensanche o extensión, procederán, en el plazo máximo de cuatro años, a redactar los proyectos de dichos planes en ensanche o extensión.”

La ciudad de Jaén no se ajustaba a todas estas condiciones, no existiendo por tanto obligación legal para iniciar los trabajos de elaboración de un plan de ensanche, puesto que, si bien contaba con una población superior a 10.000 habitantes y aún no tenía redactado un plan de extensión de ningún tipo, el incremento de población experimentado en dicho periodo apenas suponía algo más del 12 por ciento del total (pasando de 29.217 hab. en 1910 a 33.444 en 1920)<sup>7</sup>. No obstante el Ayuntamiento decide impulsar un proyecto de ensanche que resolviera el problema del crecimiento futuro de la ciudad, encargando el trabajo desde el mismo año de publicación del *Estatuto* a Berges, quien ocupaba el cargo de arquitecto municipal desde el año anterior.

La obligación que dictaba el *Estatuto* puso de manifiesto en muchas ciudades la desorientación de los facultativos municipales al enfrentarse a una materia como el urbanismo, compleja y aún casi desconocida para la gran mayoría de los arquitectos españoles, al encontrarse, entre otras cuestiones, todavía ausente en gran medida de los planes de estudio de las escuelas de arquitectura. Para enmendar la situación se convoca el *I Congreso Nacional de Urbanismo* (el *XI de Arquitectos*), celebrado en el *Palacio de la Música* de Madrid del 24 al 30 de noviembre de 1926. Berges, por otra parte siempre atento a las novedades profesionales, se cuenta entre los más de cincuenta arquitectos de todo el país que acuden al evento (Berges Roldán, 2006: 81). En la memoria del plan aplica además algunas de las cuestiones debatidas en las diferentes ponencias del Congreso, haciendo mención expresa incluso a alguna de ellas<sup>8</sup>, que abarcaban desde temas

6 AMJ. *Proyecto de Ensanche de Jaén. Memoria*, 2395001, 1927.

7 AMJ. *Proyecto de Ensanche de Jaén. Memoria*, 2395001, 1927

8 En concreto cuestiones relacionadas con la densidad de población incluidas en la que pronunció el que fuera arquitecto del Ayuntamiento de Madrid, Juan García Cascales, titulada *Legislación vigente en materia de urbanismo*. AMJ.

relacionados con la legislación a propuestas de urbanización de ciudades industriales o en el entorno rural (Gallego, 1926: 353-357); no obstante las conclusiones generales que se alcanzaron fueron ciertamente vagas y centradas en la necesidad de seguir avanzando en el conocimiento y desarrollo del urbanismo como disciplina en el país<sup>9</sup>. El *Proyecto de Ensanche* de Berges, articulado en torno a los ejes que formaban el entonces Paseo de Alfonso XIII (hoy de la Estación) hasta el límite de la Estación de Ferrocarril al norte y la carretera de Madrid, que el arquitecto tiene finalizado en julio de 1927, es un trabajo ejemplar en muchos aspectos, repleto de aportaciones novedosas. De una parte es elaborado desde un enfoque racional, basado en un estudio técnico de condiciones geográficas, geológicas, meteorológicas, hidrográficas y demográficas sin precedentes en la práctica urbanística de la ciudad. Pero además introducía conceptos avanzados para el momento como la zonificación, también racional, del suelo urbanizable según usos, o la notable presencia de grandes grupos de viviendas sociales con zonas verdes relacionadas, al estilo de los *Siedlungen* centroeuropeos<sup>10</sup>, que acabarían inspirando en 1944 a Juan Piqueras para diseñar la primera fase de las *Viviendas Protegidas* en el Paseo de la Estación.

Pese a la importancia que representa el *Ensanche* de Berges en la historia urbana del siglo XX de la ciudad de Jaén, para este trabajo resulta más interesante un apéndice que ocupa apenas dos páginas en la memoria del proyecto, en el cual se esbozan una serie de ideas relativas a la reforma interior de la ciudad. Una práctica por otra parte habitual, ya que a muchos de los otros proyectos de ensanche de los años 20-30 propiciados por el *Estatuto Municipal* se les asoció también un proyecto de reforma interior, sin contar los de las ciudades que ya los tenían con anterioridad a esta ley y que generaron gran parte de las grandes vías existentes en España: Barcelona, Bilbao, Granada, Madrid, etc. Entre otras cuestiones porque el *Reglamento de obras, servicios y bienes municipales* de 1924 en su artículo 22 obligaba a:

“Todos los Ayuntamientos de poblaciones mayores de 10.000 almas que en la actualidad no tuvieran aprobado el plan de alineaciones para sus vías principales o aquellas en el que el plan vigente hubiera sido aprobado con fecha anterior al 1º de Diciembre de 1900, procederán en el plazo máximo de cuatro años a redactar los mencionados planes o la modificación o ampliación de los vigentes, [...]”.

En el caso de Jaén, pese a que desde el mismo momento de la publicación de la *Real Orden de 25 de Julio de 1846 sobre planos geométricos de poblaciones*<sup>11</sup> se iniciaron los trámites

*Proyecto de Ensanche de Jaén. Memoria*, 2395001, 1927, p.30.

9 «Primer Congreso Nacional de Urbanismo». *Revista de Obras Públicas* (Madrid), 74 (1926), pp. 537-538.

10 Berges entraría en contacto directamente con la arquitectura alemana en 1930, cuando viaja allí para documentarse con motivo del encargo del *Hospital Psiquiátrico de “Los Prados”* y el *Hospital Antituberculoso de “El Neveral”*, ambos en la capital, por parte de la Diputación de Jaén. Hasta esa fecha su conocimiento de la arquitectura de vanguardia centroeuropea deriva de las distintas publicaciones periódicas especializadas a las que se encontraba suscrito, así como de libros de importación que le suministraban desde Madrid. Uno de ellos en concreto, la obra de Josef Bittner *Neubauten der Stadt Wien* (1926), incorpora varias ilustraciones de este tipo de unidades habitacionales que bien pudieron servirle de modelo (Galera, 2006: 110-117).

11 Para el tema de la legislación urbanística española del XIX véase Anguita (1997).

necesarios para la elaboración de un plan general de alineaciones<sup>12</sup>, nunca llegó a realizarse. Por tanto sólo se disponía de algunos planes parciales para zonas de especial importancia, en su mayoría redactados durante la segunda mitad del siglo XIX. Ejemplos de ello son los de la actual Plaza de la Constitución y su entorno (proyectos sucesivos de Manuel Padilla en 1865, Justino Flórez en 1886, Román Loredo en 1901 y Agustín Eyries en 1913) o para la propia Carrera (proyecto de Justino Flórez, 1887)<sup>13</sup>. En definitiva, se hacía perentoria la redacción de un plan de reforma interior de la ciudad.

Ya hemos anunciado que en realidad Berges no traza un plan detallado, sino que, urgido por la obligatoriedad que se desprendía de este artículo del *Reglamento* de 1924, propone una serie de ideas sobre reforma interior para ser desarrolladas en un futuro, que sirvieran además como enlace del nuevo ensanche que estaba proyectando con la población antigua. Son en concreto dos las que quedan reflejadas en la memoria. De un lado el ensanche de la actual calle de la Virgen de la Capilla a 15 metros (de Julio Burrell en ese momento), que con sus apenas 7 metros de anchura servía de conexión del tráfico procedente de las Carreteras de Granada y Madrid, desde la zona de la antigua Puerta Barrera, hacia la Plaza del Deán Mazas, centro neurálgico de la ciudad y puerta de entrada a través de la Carrera al casco antiguo. Por otra parte el arquitecto entiende que la mejor forma de dar solución tanto a los problemas de tráfico como de densidad de población de la zona es prolongar la calle de Bernabé Soriano. La propuesta de Berges (fig.3) consistía en la apertura de una calle del mismo ancho que la Carrera (15 m, el mínimo exigido por el *Reglamento* de 1924 para estos casos era de 12) rompiendo por el punto de convergencia con la calle de Ignacio Figueroa y que, atravesando las de Cuatro Torres, Chinchilla, Teodoro Calvache, Melchor Cobo Medina, Tablerón y Portillo de San Jerónimo, acabara desembocando en la Carretera de Granada. Preveía también una plaza a mitad del trazado de la nueva vía de la que nacería otra calle que la conectara con el Paseo de la Alameda, un espacio verde del s.XIX que se encontraba, en cuanto al tráfico rodado, algo desvinculado del resto de la ciudad al no quedar unido al centro de forma directa sino a través de las estrechas calles del barrio de San Ildefonso.

Luis Berges, pese a mantener el compromiso de realización del plan de ensanche con el Ayuntamiento, abandona el puesto de arquitecto municipal en 1925 para ocupar sucesivamente los de provincial y diocesano que había dejado vacantes por jubilación Justino Flórez. Es por ello que cuando el Ayuntamiento se decide a implementar las ideas sobre reforma interior que esbozó en el *Ensanche*, ya en 1929, recurre a quien era desde el año anterior nuevo arquitecto municipal, Antonio María Sánchez. Conviene en ese momento dar preferencia al proyecto de prolongación de la Carrera por encima de las restantes ideas para la reforma interior, llegando Sánchez a iniciar los trabajos de redacción. Pero es abandonada por el Ayuntamiento poco después debido fundamentalmente a dos motivos, ambos de naturaleza económica. En primer lugar el enorme

12 AMJ. *Antecedentes para la formación del Plano Geométrico de la Ciudad*. Leg. 231 (6), 1846.

13 Todos ellos desaparecidos. Una descripción parcial de los mismos aparece en un proyecto posterior del arquitecto Antonio M<sup>a</sup> Sánchez: AMJ. *Anteproyecto de Reforma Interior de Jaén*. Leg. 20 (5), 1953.



coste de las expropiaciones de los inmuebles necesarios para ejecutar la obra. A ello había que sumarle que el presupuesto para obras municipales en ese momento se había concentrado en otra importante y costosa obra, la terminación de la traída de aguas a la ciudad, iniciada en la década de 1920 y finalizada en 1932<sup>14</sup>.



3. Luis Berges Martínez. Prolongación de La Carrera en el plano del *Proyecto de Ensanche de Jaén* de (1927) (detalle). AMJ

14 La abundancia de recursos hídricos de la ciudad de Jaén siempre fue proverbial, siendo suficientes los distintitos manantiales que, naciendo de los alrededores del cerro de Santa Catalina, en cuya ladera se asienta, la surtían desde su fundación. El incremento constante de población desde el siglo XX convirtió dichos recursos en insuficientes e impulsó esta obra, consistente en una red de conducciones y depósitos que ampliaba el radio de extensión de los mismos a otras zonas más distantes de los alrededores de la ciudad.

## El *Proyecto de Reforma Interior de Jaén* de Juan Piqueras (1939-1942)

Las ideas referentes a la reforma interior contenidas en el *Ensanche* de Berges no se pudieron poner en práctica por tanto durante los años siguientes a su redacción, viniendo a contribuir la Guerra Civil al retraso. No obstante una de las primeras decisiones del Ayuntamiento en materia de urbanismo una vez terminado el conflicto es volver a encargarle a Berges la dirección de los trabajos del ensanche, así como la redacción de un plan de reforma interior que desarrollara las ideas planteadas en 1927 Berges Roldán, 2006: 100). Desafortunadamente la temprana muerte del arquitecto a los pocos meses del fin de la contienda dio al traste con los planes de la Corporación Municipal. Se procede entonces a la convocatoria pública de un puesto de arquitecto para emprender la reforma interior y ensanche de la ciudad<sup>15</sup>, a la que concurren tres candidatos, el barcelonés Sixto Illescas, el granadino Miguel Olmedo Collantes y Juan Piqueras Menéndez. Pese a la mayor experiencia en materia urbanística y méritos profesionales de los dos primeros, de forma notable en el caso de Illescas, la plaza acaba en manos de Piqueras, quien no podía aducir mérito alguno en su solicitud, pues se había titulado en la Escuela de Madrid en 1936, salvo los relacionados con su participación como oficial en distintas unidades de ingenieros del bando nacional en diferentes frentes durante la Guerra Civil. Un ejemplo más de la situación que vivió la arquitectura española en los primeros años del franquismo. De todas formas no hay que entender este episodio como demérito en la carrera profesional de Piqueras, quien realizó un trabajo más que destacado al frente del ensanche en sus primeros años de desarrollo, dejando además una importante serie edificios en los que dominaba además un espíritu bastante moderno si tenemos en cuenta el clima favorable al historicismo que se fomentó en los años inmediatos al fin de la Guerra<sup>16</sup>.

De los trabajos relativos al plan de reforma interior que realizó Piqueras apenas se conserva documentación, a excepción del plano general en el que aparecen reflejados tanto el trazado de la nueva vía como las alineaciones del barrio de San Ildefonso<sup>17</sup>, fechado en 1942 (fig.4), además de unas notas manuscritas sobre los inmuebles afectados en la operación<sup>18</sup>. En esencia no hace sino reproducir la idea original que tuvo Berges Martínez en 1927, es decir, el incremento de la anchura de la actual calle Virgen de la Capilla, nuevas alineaciones de la plaza de la Constitución y la prolongación de la Carrera, aunque con algunas ligeras modificaciones. Entre ellas la más significativa era la

15 AMJ, *Concurso para proveer una plaza de arquitecto para reforma interior y ensanche*, 678002, 1939.

16 Son los casos, por ejemplo, de la ya citada primera fase de las *Viviendas Protegidas* (1944) en el Paseo de la Estación, o de la vivienda del nº1 de la Plaza del Pósito (1943, en colaboración con Francisco de Paula López Rivera). En ambas es más que patente la influencia de una vivienda emblemática de la modernidad española de preguerra como es la madrileña *Casa de las Flores* de Secundino Zuazo (1931), visible, entre otras cuestiones, en la utilización de grandes balcones situados en las esquinas de los edificios. Sobre ambas obras de Piqueras véase Padilla et al. (2008).

17 AMJ, *Proyecto de Reforma Interior de Jaén*, sin signatura, 1942.

18 AMJ, *Relación de casas afectadas por el proyecto de reforma interior*, 3807002, 1939.

posición de la plaza que debía regular la bifurcación generada entre la propia prolongación y la nueva vía que conectaría con la Alameda, que quedaba dispuesta de tal modo que los dos tramos no resultaban alineados. Una vez más los trabajos quedan en fase de estudio, en esta ocasión sin que sepamos las razones precisas por la falta de documentación, abandonándose hasta diez años después.



4. Juan Piqueras. *Proyecto de Reforma Interior de Jaén* (1942). AMJ

## El Plan General de Ordenación Urbana de 1952

Una vez que el espacio destinado a ensanche quedo ocupado rápidamente durante la década de 1940, en su mayor parte con una destacada serie de edificios oficiales y públicos, así como por viviendas sociales en el entorno de la calle Arquitecto Berges y el Paseo de la Estación, la ciudad sigue creciendo alrededor de su perímetro de forma desordenada, impulsada además por un importante incremento de la población<sup>19</sup>. Para poner freno a esta situación y regularizar el citado crecimiento se redacta en 1952 el primer *Plan General de Ordenación Urbana* de la ciudad, obra de un equipo dirigido por quien era responsable de la Oficina Técnica de la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Diputación de Jaén, Enrique Bonilla y Mir.

La memoria del Plan no se ha podido localizar, aunque se pueden reconstruir sus líneas principales gracias a una copia posterior del plano general<sup>20</sup> y a un extenso resumen incluido en el siguiente PGOU, redactado en 1971. El proyecto abarcaba como

19 La población de la capital antes de la Guerra Civil rondaba los 39.000 habitantes, pasando a más de 61.000 en 1950. Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

20 AMJ, *Plan General de Ordenación Urbana de Jaén. Propuesta de división en sectores*, 3807003, 1963.

acciones fundamentales la reforma interior del casco antiguo, la terminación de la urbanización del ensanche, y la creación de nuevas zonas de expansión, con la Carretera de Madrid y la prolongación del Paseo de la Estación de nuevo como ejes principales de crecimiento en dirección norte. Se contemplaban por otra parte grandes áreas de reserva paralelas a la estación de ferrocarril y el antiguo trazado de la línea férrea a Linares, que debían ser trasladadas al encontrarse como obstáculos de la prolongación del Paseo de la Estación. Por último incluía en proyecto un nuevo eje que conectara esta zona de crecimiento con la otra gran vía de comunicación de la ciudad, la Carretera de Córdoba, que acabaría dando como resultado, ya con el siguiente PGOU, la actual Avenida de Andalucía. Pese a que fue un plan ambicioso y que aportaba soluciones probablemente acertadas a los problemas del tráfico y la densificación del centro histórico, adelantándose incluso en algunas cuestiones a la *Ley de 12 de mayo de 1956 Sobre régimen del suelo y ordenación urbana* reguladora de este tipo de planes, la imposibilidad de llevar a cabo las propuestas fundamentales del proyecto, como el traslado de la estación de ff.cc., frustraron en buena medida su éxito.

En cuanto a lo que atañe a la reforma interior, apareciendo como añadido sin desarrollar al detalle aunque marcando unas directrices claras, una vez más, el proyecto estrella es la prolongación de la Carrera y la conexión con la carretera de Granada. La idea de partida es de nuevo la que tuviera Luis Berges en 1927, aunque en esta ocasión se introduce una serie de interesantes variaciones (fig.5). En primer lugar se modificaban todas las alineaciones de calles, con el objeto de ganar en regularidad y sobre todo en anchura, ya que si bien el trazado del viejo arrabal de San Ildefonso, cuyo aspecto actual comienza a configurarse en los siglos XV y XVI, era como muchas otras intervenciones urbanas hispanas del momento, de naturaleza ortogonal, evidentemente no tenía en cuenta las necesidades de espacio del tráfico rodado. Por otra parte se introduce la idea de construir los nuevos edificios en la prolongación de la Carrera con soportales en la planta baja en toda su longitud, con el propósito de reservar estos para aceras y dejar el ancho de la calle por completo para la circulación de vehículos. La de los soportales fue una idea que se perpetuaría en los siguientes proyectos y que incluso se llegó a poner en práctica cuando finalmente comenzaron las (inacabadas) obras de prolongación de la calle en la década de 1970, y que además pretendía extender también a la zona de ampliación de la calle la actividad comercial que la ha caracterizado desde finales del siglo XIX. Otra variante significativa respecto al *Plan Berges* consistía en el trazado de una vía en el barrio de San Ildefonso que conectaría de forma directa la plaza central del proyecto con la zona de la Puerta Barrera, con el objetivo de contribuir a la fluidez del tráfico. Por último se dotaba a esta plaza central de más amplitud y presencia, entre otras cuestiones porque se elige este futuro espacio para acoger el nuevo edificio del Gobierno Civil, aunque, como veremos más adelante, acaba construyéndose más de quince años después en otra zona de la ciudad.

Probablemente este fue el momento en el que el proyecto de prolongación de la Carrera cobraba más relevancia e incluso pertinencia que nunca. Todo ello porque, ade-

más de las razones de mejora del tráfico, los accesos al centro histórico, la densificación y la ya mencionada elección del emplazamiento del nuevo edificio para el Gobierno Civil, el propio PGOU impulsaba de forma especial la zona alrededor de la Carretera de Granada, anteriormente sin uso urbano alguno, en la que se preveía la construcción de una amplia zona recreativa para instalar un recinto ferial y equipamientos deportivos (actual Polideportivo de La Salobreja), por lo que una buena conexión con ella se hacía además necesaria.



5. Plan General de Ordenación Urbana de Jaén (1952) (detalle). AMJ

El desarrollo completo del proyecto de reforma interior lo encarga el Ayuntamiento al año siguiente a Antonio María Sánchez, aún arquitecto municipal y quien, como ya hemos visto, había abordado el problema de la reforma interior de la ciudad con el *Plan Berges* en 1929. Sánchez elabora un extenso *Anteproyecto de reforma interior de Jaén*<sup>21</sup> en el que, siguiendo las líneas maestras que marcaba el PGOU, no ofrecía demasiadas diferencias con lo previsto en este. Quizá lo más llamativo del proyecto de Sánchez, por lo traumático que hubiera resultado para el centro histórico de la ciudad de haberse llevado a cabo, fue la propuesta de prolongación de la Carrera en el sentido contrario. Aunque a modo de sugerencia, preveía ensanchar la calle Campanas, de la que forma parte el sector septentrional de la Catedral, derribar parte del Palacio Episcopal y continuar con el trazado para buscar la zona de la antigua Puerta de Granada atravesando el barrio de La Merced y desde allí conectar con el Seminario Diocesano y la Carretera

21 AMJ, *Anteproyecto de reforma interior de Jaén*, OM.leg.20 (5), 1953.

de Circunvalación, resultando una amplia calle de más de un kilómetro de longitud que atravesaba por completo el casco antiguo de este a oeste.

Una vez más, pese a que en esta ocasión todo parecía indicar que iba a llegar a buen puerto, con un presupuesto de ejecución de más de 36 millones de pesetas listo para ser aprobado en pleno municipal a finales de 1955, el proyecto de reforma interior es aparicado por el Ayuntamiento. La decisión la motiva la inquietud de los vecinos del barrio de San Ildefonso afectados por las futuras expropiaciones, quienes se organizan y hacen llegar sus quejas a la Corporación Municipal mediante un escrito en el que exponen las razones de su rechazo al proyecto<sup>22</sup>. Principalmente se lamentaban de la pérdida de valor de unos inmuebles sobre los cuales caía desde hacía tres décadas la amenaza de derribo por los continuos proyectos de reforma del barrio y prolongación de Bernabé Soriano. Finalmente, ante la imposibilidad de emprender la tan ansiada prolongación, para la solución de los problemas de tráfico al menos se opta por la solución alternativa que preveía el PGOU, la ampliación de la calle Virgen de la Capilla.

Pese a ello seguía siendo necesario resolver los problemas relativos a la ordenación del tráfico procedente de las principales vías de comunicación en el centro de la ciudad, por lo cual el Ayuntamiento se ve obligado a convocar en 1956 un nuevo concurso de ideas<sup>23</sup>. Aunque se muestran interesados en concurrir bastantes profesionales, algunos de reconocido prestigio a nivel nacional, como Fernando Chueca o Manuel Muñoz Monasterio, el único proyecto que se llega a presentar<sup>24</sup> es el que elaboran dos de los arquitectos más destacados del panorama provincial, Ramón Pajares Pardo, quien llevaba a cargo de la Oficina de Regiones Devastadas de Andújar desde 1941, y el granadino José Jiménez Jimena, quien ocupaba desde poco tiempo antes el puesto de arquitecto adjunto en la Diputación de Jaén. No entra dentro de los intereses directos de este estudio, al no abarcar la prolongación de Bernabé Soriano, pero el trabajo de Pajares y Jiménez merece la pena ser mencionado al menos por la original, eficiente y, digámoslo así, poco agresiva solución que proponían: una plaza de forma triangular que resultaba de ampliar el ensanche, ya iniciado en ese momento, de la calle Virgen de la Capilla y la prolongación de la calle Navas de Tolosa hacia la Plaza de la Constitución. De todas formas el proyecto no llegó a convencer al jurado encargado de evaluarlo, el cual, pese a otorgarle un segundo premio y una compensación económica, nunca llegó a aprobarlo.

## *Plan parcial de saneamiento y reforma interior, Enrique Bonilla (1966-68)*

El acceso al centro de la población desde las Carreteras de Madrid y Granada ya había sido resuelto parcialmente con la ampliación de la actual calle Virgen de la Capilla a mediados de la década de 1950, pero en los últimos años de la siguiente, en plena época

<sup>22</sup> AMJ, *Concurso de ideas para la reforma del barrio de San Ildefonso y prolongación de la calle Bernabé Soriano*, 2486007, 1956.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> AMJ, *Anteproyecto para la reforma interior de la ciudad*, 3815006, 1957.

del *desarrollismo*, con cada vez más sectores de la población con capacidad para adquirir un automóvil, el problema del tráfico empeoró al aumentar de forma significativa el volumen de vehículos que circulaban por la ciudad. Es por ello que vuelve a plantearse la necesidad de la reforma interior del barrio de San Ildefonso y la prolongación de Bernabé Soriano, así como el rescate del antiguo proyecto incluido en el PGOU de 1952, aún en vigor por otra parte. El encargo recae en quien dirigiera aquel proyecto, Enrique Bonilla y Mir, quien lo trabajó de 1966 a 1968<sup>25</sup>.

Las circunstancias que envolvían al proyecto, no obstante, no eran las mismas de quince años antes, lo que influyó de forma definitiva para que no se reprodujera directamente lo previsto en el PGOU. En primer lugar en 1966 el emplazamiento para la futura sede del Gobierno Civil de la ciudad ya se había determinado que fuera el solar resultante de la demolición del viejo Grupo Escolar “Las Batallas”, en la plaza del mismo nombre y corazón del ensanche, finalmente construido en 1973. Decisión que hacía desaparecer prácticamente toda razón de ser de la plaza representativa que centraba casi todos los proyectos anteriores de reforma interior de la zona. De igual modo carecía de sentido volver a plantear una conexión con la Alameda, ya que el nuevo PGOU, en estudio en ese momento, incluía una vía alternativa cercana y casi paralela que conectaría además con la carretera de Circunvalación. Por otra parte ya desde principios de la década de 1960 se produce un notable desplazamiento de población y actividades en dirección norte, hacia las nuevas zonas de expansión creadas a raíz del PGOU, restando al barrio de San Ildefonso buena parte de su condición de zona estratégica de acceso al casco antiguo.

Con todas estas condiciones en mente, Enrique Bonilla prescinde en su plan tanto de la plaza representativa central como de las distintas bifurcaciones que aparecían en los proyectos anteriores, y diseña un enlace directo entre la Carrera y la carretera de Granada, facilitando además una futura conexión con la circunvalación que daba acceso al Castillo de Santa Catalina y el nuevo parador de turismo que allí se acababa de construir. Mantiene por otra parte la idea de construir soportales a lo largo del recorrido de la nueva vía, lo que, como ya hemos apuntado, intentaba dar solución a la fluidez del tráfico así como potenciar la actividad comercial.

## *Plan General de Ordenación Urbana de 1971 y PROBERSO*

Este plan de saneamiento no se llegará a poner en marcha en lo que se refiere a la prolongación de Bernabé Soriano, aunque fue la base de la reforma interior recogida en el siguiente PGOU, aprobado en 1971<sup>26</sup>. Elaborado por un equipo dirigido por Francisco Rodríguez Acosta, la propuesta que presentaba para mejorar la accesibilidad al centro histórico recogía de una parte la apertura de la vía de prolongación de la Carrera tal cual la proyectó Enrique Bonilla cinco años antes. La otra intervención quirúrgica sobre

25 AMJ, *Plan parcial de saneamiento y reforma interior*, 3815003, 1968.

26 AMJ, *Plan General de Ordenación Urbana*, sin signature, 1971.

la trama histórica que tenía en cuenta, en este caso completada, fue la apertura de la actual calle del Doctor Eduardo Arroyo, con el objeto de conectar las inmediaciones de la Plaza de San Francisco con la calle de Millán de Priego, límite occidental de la zona del ensanche, según plan de Juan Ortega Cano de 1967<sup>27</sup>.



6. Plan General de Ordenación Urbana de Jaén (1971) (detalle). AMJ

Como sucedió tanto con el *Ensanche* de 1927 como con el PGOU de 1952, el plan de reforma interior queda esbozado en sus líneas maestras en el PGOU de 1971, dejándose su desarrollo para un momento posterior. No se demoró su puesta en marcha de todas formas, desde el mismo momento de la aprobación del plan los arquitectos municipales Luis Berges Roldán y Ernesto Hontoria trabajan en él. La idea desarrollada es prácticamente la que concibió Enrique Bonilla en 1966 (fig.6), es decir, una vía que prolongaba de forma directa la Carrera, sin bifurcaciones o plaza central, hasta enlazar con la carretera de Granada en la zona del Portillo de San Jerónimo, la cual incluía la antigua idea de los soportales a todo lo largo de su trazado. Como novedad, Berges Roldán y Hontoria,

<sup>27</sup> AMJ, Plan parcial de ordenación (reforma interior) enlace de calle González Doncel (antes Álamos) con la de Millán de Priego, 3803004, 1967.



diseñan un nuevo plan de alineaciones para el barrio de San Ildefonso, a fin de una mejor relación con la nueva vía y con las avenidas cercanas<sup>28</sup>.

Para la urbanización del proyecto se constituye además una sociedad constructora, conocida por el acrónimo PROBERSO (PROlongación de BERNabé SORIANO), comenzando las primeras obras en 1971. Se elige para ello el extremo cercano a la carretera de Granada, sin duda por presentar menores dificultades al tratarse de solares, en su mayoría, sin habitar, ocupados anteriormente por una antigua fundición del siglo XIX inactiva desde hacía décadas, dejando el lado cercano a la Carrera para posteriores fases. Los primeros bloques de viviendas se levantan desde el mismo año 1971, con diferentes promociones en una primera fase hasta 1974 con proyectos sucesivos de Pablo Castillo García-Negrete, Juan Ramón Pajares Gutiérrez y Luis Berges Roldán.

Pese a las repetidas iniciativas vistas para poner en marcha la prolongación de la Carrera desde que se planteara la idea en el plan de ensanche de 1927, el proyecto siempre resultó polémico por diferentes motivos, bien de raíz económica al considerarse un gasto excesivo para el Ayuntamiento o bien relacionados con el trastorno derivado de reformar por completo uno de los barrios más antiguos y de más tradición de la ciudad. Lo fue también en este momento, por ello, aunque se completó con éxito la primera fase de la prolongación, el primer ayuntamiento democrático de la ciudad frenó su finalización a partir de 1979. El resultado de todo este proceso es visible en el urbanismo de Jaén, ya que generó una singular plaza, la conocida como del Portillo de San Jerónimo, que no es plaza alguna, sino el arranque truncado de la prolongación de la Carrera.

## Referencias bibliográficas

- Anguita Cantero, R. (1997). *Ordenanza y policía urbana: los orígenes de la reglamentación edificatoria en España, (1750-1900)*. Granada: Universidad de Granada.
- Berges Roldán, L. (2006). *Arquitecto Berges (1891-1939)*. Jaén: Tinta Blanca.
- Galera Andreu, P. (2006). Modernidad y tradición. En L. Berges Roldán. *Arquitecto Berges (1891-1939)* (pp. 110-117). Jaén, Tinta Blanca.
- Gallego, E. (1926). El I Congreso Nacional de Urbanismo y la Exposición anexa. *La Construcción Moderna*, 23, 353-357.
- Padilla Sánchez, J. G. et al. (2008). *Jaén. Guía de Arquitectura*. Jaén y Sevilla: Colegio Oficial de Arquitectos de Jaén, Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Junta de Andalucía.
- Rueda Galán, L. (2015). *La Carrera de Jaén. Historia, urbanismo y arquitectura* [trabajo fin de Máster inédito]. Universidad de Jaén.
- Sánchez Lampreave, R., et al. (2010) *Las otras grandes vías. Miradas a su tiempo*. Madrid: Ministerio de Vivienda – Lampreave.

28 AMJ, *Estudio de remodelación de zona izquierda de prolongación de Bernabé Soriano y Avenida de Granada*, 3622002, 1973.

Terán Troyano, F. de. (1999). *Historia del urbanismo en España. Vol. III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra.

Ulierte, L. de. (1990). *Jaén. La ciudad y su historia*. Granada: Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Interprovincial.