

Calle Mayor o Gran Vía de Badajoz

MARUJA ANTÚNEZ TRIGO

Perito Mercantil. Socia de Número de la R.S.E.E.A.P.

A mis padres que sufrieron tantos años de incertidumbre y espera por la errónea gestión del proyecto de la mal llamada Calle Mayor o Gran Vía de Badajoz

RESUMEN

El proyecto de la “Gran Vía de Badajoz”, es una de las obras inacabadas en la ciudad más importante de Extremadura.

Con 115 años de antigüedad, su inicio se remonta al gobierno de don Francisco Páez de la Cadena, Alcalde de Badajoz en el siglo XIX, que en una sesión celebrada bajo su presidencia dio cuenta de su proyecto para construir una gran vía que partiendo de la calle Moreno Nieto, terminase en Puerta de Palmas, a semejanza de las que ya había en otras poblaciones.

Al día de hoy, en el año 2011, no existe ni Gran Vía ni Calle Mayor, en su lugar hay una pequeña avenida llamada Juan Carlos I, cuyo segundo tramo (calle Santo Domingo-Puerta de Palmas) se encuentra, aún, sin terminar su edificación.

PALABRAS CLAVE: Calle Mayor, Gran Vía, Juan Carlos I, Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), Plan Especial de Reforma Interior (PERI).

SUMMARY

The project of the Great Vía of Badajoz, is one of the unfinished constructions from the City of Badajoz, as well as also of great importance and relevance for Extremadura.

With 115 year-old antiquity, yours begins is raised with the government of D. Francisco Páez de la Cadena, being the president of the town hall of Badajoz in the century XIX, which during his mandate in a plenary session, ordered to execute the project of the same, for the construction of a great vía, which began in Calle Moreno Nieto and it finished in Puerta of Palma, according to the already existent in other cities.

Still Today, year of 2011, doesn't exist nor the Great Avenue, nor Calle Mayor, existing in his place nothing else than an Avenue, with the name of Juan Carlos I, whose second part (Calle Santo Domingo-Puerta Palma) still meets for finishing the construction of the same.

KEY WORDS: Main Street, Gran Vía, Juan Carlos I, General Urban Development Plan (PGOU), Special Internal Reform, Plan (PERI).

INTRODUCCIÓN

Algunas de las razones que me han motivado para hacer este trabajo sobre la *Calle Mayor o Gran Vía de Badajoz* han sido: Una, leer y escuchar en los distintos medios de comunicación, el “baile” de fechas sobre el proyecto inicial de la misma; Otra, mi relación de vecindad con dicha calle como propietaria y afectada por dicho proyecto de la Calle Mayor o Gran Vía, *semejante “herida” en medio de una ciudad durante tantos años*.

Por ejemplo, en la década de los setenta, salió en la prensa local, un artículo con grandes titulares, “*Calle Mayor: han transcurrido mas de treinta años desde el primer proyecto*”. En fecha posterior salió otro, “*Calle PRIM: un proyecto del siglo XXI*”.

Pues bien, ya en el año 1896, el Nuevo Diario de Badajoz, publicaba la convocatoria de la sesión municipal celebrada, bajo la presidencia del señor Páez de la Cadena, con asistencia de los concejales señores, Meléndez Tercero, Arias, Méndez Segura, Suárez, Martínez Cabrera, Bejarano, Sanabria, Sánchez Castañar, Lorenzo, Mesía y Redondo, en la que se daba cuenta de una proposición del señor Páez de la Cadena, pidiendo la construcción de una gran vía que partiendo de la calle Moreno Nieto, terminase en Puerta de Palmas, a semejanza de las que ya había en otras poblaciones.

El señor Sánchez Rivera, intervino, diciendo que aquella proposición, no era de las que su señoría llamaba de perro chico, sino de 500.000 pesetas; por lo tanto pedía que se pasase a informe de la Comisión de Ornato para su examen detenido.

El Alcalde fue aplaudido por unanimidad a propuesta del señor Solar por su proposición de la gran vía.

La Comisión de Ornato se limitó a decir, que dada su importancia y el costo de la misma, se hiciera un detenido estudio del proyecto.

En julio del mismo año, el “NUEVO DIARIO”, da a conocer el deseo de algunos suscriptores de conocer el proyecto del señor Páez de la Cadena rogando al señor Alcalde lo facilite a la prensa para su publicación, a lo que accedió galantemente. He aquí el proyecto:

Necesidad de una ancha vía entre el centro de Badajoz y la Puerta de Palmas

Los medios actuales de comunicación tan diferentes de los antiguos, implican en las poblaciones la necesidad de ensanchar las calles, y así se

ha comprendido en todas partes, verificando esta mejora en la mayoría de los casos, por medio indirecto insensible, cual es el aprovechar la ocasión de que los propietarios reedifiquen o construyan de nuevo. De este modo en Badajoz ha podido obtenerse el ensanche de varias calles regularizando a la vez las líneas tortuosas de las antiguas fachadas.

No hay población de alguna importancia que no tenga una gran vía que ponga en comunicación el centro de ella con el punto o puntos de más frecuente y necesaria salida y que sirva al mismo tiempo, como de modelo y principio de una reforma al estilo y según las necesidades y el gusto de la vida moderna. Sevilla con su calle de los Reyes Católicos, Zaragoza con la de la Independencia, Córdoba con su paseo del Gran Capitán, todas estas ciudades nos ofrecen análogas reformas a la que se proyectan por la presente memoria.

Que Badajoz necesita una gran vía que le ponga en directa y rápida comunicación con la Estación del Ferro-carril es un hecho indudable, y que esa calle no debe ser otra que la de Hernán Cortés-De Gabriel, hemos de demostrarlo además de otras consideraciones que después expondremos, en primer lugar porque de ella bifurcan a derecha e izquierda, ramales que llevan la vida del movimiento al punto central de la ciudad.

Afortunadamente en este caso, tenemos la calle de Santo Domingo, del Pozo, y de Moreno Nieto, que llenan el objeto, por su dirección normal a la primera, por su longitud que terminan en la muralla y por su desahogo que permite el curso cómodo de dos carruajes.

Ahora bien, la calle de Hernán Cortés-De Gabriel, no corresponde hoy a la anchura de las anteriores y por ello es poco utilizable. Por lo demás tiene una doble ventaja sobre todas las direcciones que toman hoy los carruajes: es la línea mas corta y sin embargo la de menor pendiente, si se hacen ligeras reformas en las rasantes, afirmación que a primera vista parece contradictoria, pues a mayor longitud corresponde científicamente menor pendiente y sin embargo, en este caso puede decirse lo contrario, porque no le consideramos aisladamente, sino en comparación con las demás comunicaciones. En efecto, si se examinan las demás comunicaciones de la derecha partiendo del río, se asciende suavemente por cualquier calle que se toma hasta la Plaza de Minayo; pero desde aquí a la Plaza de San Juan hay una subida fuerte, resultando que los carruajes que han huido hasta el cuartel de las rápidas inclinaciones, tienen por necesidad que utilizarlas al final.

Las comunicaciones de la izquierda tienen que pasar precisamente por la calle de Santa Lucía o Melchor de Évora y por la Alameda. Si van por este y por la calle del Río, llegan a la Plaza de la Soledad aunque a

costa de un gran rodeo, pero aquí se encuentra con la pendiente bastante fuerte de la calle de la Sal.

Si se toma la dirección de la calle Melchor de Évora o de Santa Lucía, empiezan subiendo hasta la mitad de la calle y pierde luego lo ganado al descender al sitio que ocupa la casa del Correo, de manera que se encuentra casi a la misma altura que en el Puente de Palmas y tiene que ascender repentinamente hasta la calle Aduana si va por la calle del Granada, encontrándose otra vez con la calle de la Sal si van por la de Santa Ana.

Mas a pesar de considerar conveniente que la reforma de la vía que se pretende se lleve a cabo en la calle del Gobernador, no deja de tener también sus dificultades pero son de muy fácil remedio, pues en esta calle la pendiente es suave hasta la de Santo Domingo, pierde un poco en los últimos cuarenta metros, sube también suavemente desde la calle de Santo Domingo a la del Pozo, pero desde aquí tiene una fuerte pendiente hasta Moreno Nieto, con el defecto que los últimos treinta metros son de descenso. Deduciéndose de aquí que como en dos puntos ha perdido altura, esta pérdida puede ser fácilmente aprovechada para seguir siempre subiendo con sólo levantar el piso de la calle de Santo Domingo y De Gabriel, desmontando la salida a la calle Moreno Nieto.

Esto efectuado, la nivelación de la calle Hernán Cortés y De Gabriel nos daría los puntos que deben desmontarse o terraplenarse, pudiendo sin embargo partir de la seguridad de que la pendiente general no había de exceder de 38 milésimas de metro, inclinación que es justamente aquella en que el motor que tira de un vehículo, aprovecha más sus fuerzas y por lo tanto en que le es mas cómoda la subida.

La desnivelación que presentamos no es pura suposición sino que está tomada del desnivel que hay entre la Puerta de Palmas y la Plaza de San Juan, nivelación que se hizo hace años para la traída de las Aguas del Gévora.

Demostrada pues la superioridad de la calle de Hernán Cortés sobre las demás para venir al centro de la población desde la Puerta de Palmas, réstanos sólo proponer en vista del movimiento que deba tener, cual ha de ser la anchura que se dé a la nueva vía.

Dadas las ventajas que hemos expuesto, puede desde luego asegurarse que la mayor parte de los carruajes que fueran de Badajoz a la Estación habían de utilizar esta gran arteria, pues descartando el barrio meridional de San Andrés que es de poca importancia y que puede satisfacer perfectamente sus comunicaciones por la calle de Cansado o por la Ronda, toda la parte septentrional de dicha Plaza de San Andrés hasta el Castillo, tendría que pasar por la Plaza de San Juan y la venida de la

Estación había de ser por el mismo punto, porque la suavidad de la pendiente de la misma calle de Hernán Cortés y su desahogo hacía elegir este camino entre todos los demás.

Ahora bien, como las comunicaciones se multiplican de día en día y los medios de satisfacerla han de responder a ese aumento, debemos pensar no en el momento presente sino en las necesidades futuras, aunque no se extiendan más allá de 50 años, y atentos a esto, si hemos de realizar un proyecto que responda a todas esas exigencias, hay que dar una extensión a esa vía de 21 metros subdivisos para el tránsito en la forma siguiente: Paso para dos tranvías, uno de ida y otro de vuelta, que representa una anchura de 4 metros, 50 centímetros; dos espacios para carruajes, carros y caballerías de otros 4 metros, 50 centímetros, que con lo anterior forma un espacio de 9 metros de carreteras; dos paseos laterales con arboleda y piso de tierra o entre acera para comodidad del público que transite a pié, de tres metros cada uno y dos anchas aceras de piedra de grano o cemento de otros tres metros de ancho; total 21 metros.

Darle menos espacio a la calle, sería satisfacer en parte las necesidades actuales y que las generaciones venideras se viesan obligadas a deshacer nuestra obra.

Estudiemos ahora el costo del proyecto para lo cual calcularemos sólo el de la expropiación, dejando a un lado la explanación y afirmado de la nueva vía, porque esto es de poca importancia, y puede tenerse por equivalente, al ahorro que el Ayuntamiento tendría al no hacer los gastos de separación de las calles actuales.

De los datos recogidos y aprecio dado a las casas que han de expropiarse según el estado de valores y rentas que se acompaña, tomado del Registro Fiscal, puede calcularse que las casas de la acera derecha de la calle de Hernán Cortés y algunas que comprende a otras calles, producen una renta de unas 25.000 pesetas en números redondos, y como suponemos que con una tasación equitativa no se ha de capitalizar dicha renta a mayor tipo de un 5%, pues de esa cifra de 25.000 pesetas no se han rebajado ni huecos, ni reparos ni contribuciones, bien puede afirmarse que la expropiación importaría 500.000 pesetas poco más o menos.

De esa suma hay que deducir las cantidades de que el municipio se ha de reintegrar por venta de solares, sobrantes de parcela de la vía pública, aumento del precio de apertura de huecos y construcciones, valor de materiales del derribo y otros recursos cuyo total puede muy bien ascender a la suma de 125.000 pesetas. Por manera que el resto desembolsable para el municipio será de 375.000 pesetas.

Para el ensanche de la calle he creído conveniente dejar intacta por hoy, las casas de la acera izquierda, o sea donde se halla el Instituto, Diputación, Capitanía General y Descalzas, para aprovechar todo lo posible la anchura que hoy tiene la calle que nos proponemos reformar, y porque de esta manera basta expropiar la parte trasera y menos importante de las casas de la calle Gobernador, a las cuales, y algunas de la calle Santa Lucía, afecta sólo la reforma.

Medios con que cuenta el municipio para ejecutar las obras

Si para llevar a cabo esta mejora hubiera necesidad de aumentar los ingresos y hacer por tanto más gravosa la situación del contribuyente, desde luego hubiéramos desistido de la idea, aunque ofrezca inmensas ventajas, porque estas iban a alcanzarse perjudicando a otras clases; pero afortunadamente la actual situación económica del municipio permite que, sin afectar en nada la forma ordinaria de su presupuesto, pueda atenderse a los gastos que el proyecto ocasione, con sólo pensar en disponer de sus inscripciones del 80 % de propios.

Sabido es que este Ayuntamiento tiene ya liquidadas por Hacienda y sus arcas municipales un capital de 594.331 pesetas nominales. Pues bien, aprobada por la superioridad la mejora que pretendemos llevar a cabo en la población; autorizado el municipio por el Gobierno para invertir en esa obra el importe de sus inscripciones y enajenadas aquellas a 63,35 %, tipo de cotización que tienen estos días en la plaza, resulta que podrá obtenerse la suma líquida efectiva de 376.508 pesetas, con la cual puede sobradamente hacerse frente a la realización de la citada obra presupuestada como se ha dicho en 375.000 pesetas.

Ventajas de llevar a la práctica el proyecto

Las ventajas que había de ofrecer a Badajoz que se llevara a la práctica el proyecto son de tal entidad que basta enumerarlas para considerar su inmenso valor; pues aparte de lo que afectar pudieran al ornato, lo que indudablemente haría ganar a Badajoz en importancia y belleza, son otros los beneficios que reportan a sus habitantes y a la riqueza de la ciudad.

En primer lugar se producirían con estas obras una mayor riqueza urbana, pues como hemos de suponer que las proyectadas edificaciones colocarían la nueva calle en condiciones mucho más favorables y sus casas serían más codiciadas que ningunas otras de la población, sus edificios tendrían un valor doble o triple del que hoy tienen y por tanto la riqueza total de la ciudad aumentaría con la realización del proyecto.

Además de efectuarse aquel, se llegaría por un medio indirecto, pero más seguro que ningún otro, a conseguir que el Gobierno acordase el ensanche de Puerta de Palmas, pues si este con la presente reforma y la llevada a cabo recientemente en la carretera de la Estación, quedaba intermedio entre dos espaciosas vías, sus obras de ensanche se harían imprescindibles y urgentes.

Por último, y este es el más importante de los beneficios que habían de obtenerse de llevar a la práctica el objeto de esta memoria, pues como se trata de obras, en ella tendrían intervención albañiles, carpinteros, herreros y multitud de operarios de esta y otras clases de trabajo de construcción, y por tanto se daría ocupación por espacio de muchos años a todos estos individuos necesitados de que se emprendan obras, especialmente la clase de albañiles que está atravesando en nuestra población una crisis tan dura, que será imposible resista mucho tiempo como el que llevan sin trabajo y sin esperanza de hallarlo, pues las edificaciones cada vez van a menos, efecto de los muchos gravámenes que pesan sobre la propiedad urbana y a otras causas que no es del caso referir.

Este proyecto ayudaba además al comercio, porque de él salen la mayor parte de los artículos decorativos, de comodidad o sólo de adorno de los edificios, pudiéndose asegurar que el movimiento que las obras produjesen poniendo la reforma de cada una de las cincuenta casas que comprende la expropiación de la acera de la calle De Gabriel, sólo a diez mil pesetas, ascenderían a la suma de quinientas mil, cantidad mayor aún, que la que el Ayuntamiento emplease en la expropiación.

Si pues, por este proyecto se realiza una mejora en el ornato cual ninguna otra; se da comodidad al vecindario para comunicarse con el punto de más tránsito y vida de la población; se aumenta su riqueza urbana y sobre todo se emplean y ocupan por espacio de muchos años, gran cantidad de jornaleros y operarios necesitados de ayuda y protección por parte de todos y muy especialmente por la nuestra, ya que conocemos la apurada situación que atraviesan, bien puede decirse, señores concejales, que hay que acariciar la idea por mí enunciada de la reforma y hacer que cuanto antes se lleve a la práctica.

Y si una vez modificada la barrada de la Estación con la edificación de su iglesia y facilidades de construir casas, urbanizándose aquel sitio; ensanchada la carretera que conduce a ella desde Badajoz, y después de haber conseguido este Ayuntamiento local amplio y cómodo donde trasladar los presos de las cárceles con la adquisición del Palacio de Godoy, necesidad que demandaba la pública opinión inspirada en sentimientos de humanidad, si luego de todo esto dejáramos implantada esta reforma, bien pudiéramos estar satisfechos de nuestro cometido, y los con-

cejales que cesamos en el próximo bienio, gozosos de no haber perdido el tiempo durante nuestra permanencia en esta casa.

Espero, pues, que esta corporación que tantas muestras tiene dadas de atender con acierto a la gestión municipal y de proteger los intereses del vecindario, vea con agrado este trabajo hecho sólo como un bosquejo para que conociéndose de todos y discutiéndose por mis dignos compañeros que me escuchan, así como por la prensa y demás que se interesen por lo que afecta a nuestro bien estar y adelanto, y haciendo en él las alteraciones, que opiniones más autorizadas que la mía, lo exijan, se lleve a efecto esta mejora que tanto ha de contribuir a herosear la población, sirviendo además para dejar un grato recuerdo a sus habitantes de nuestro paso por el Municipio.

Badajoz, 12 de julio de 1896.- Francisco Páez de la Cadena”¹

Posteriormente, en el año 1909, se presentó en la Secretaría del Ayuntamiento una proposición suscrita por los concejales, don Emilio Martínez y don Adolfo Rodríguez, haciendo suya la que presentó en su día, don Francisco Páez de la Cadena, con el objeto de hacer más cómoda y holgada la comunicación del centro de la ciudad, con la Estación de ferrocarril. Este proyecto se presentó de nuevo por los concejales, para que en vista de las ventajas de su realización, se incluyera en el Plan de Reformas y Proyecto de Empréstito presentado por el señor Presidente de la Corporación en la última sesión. Empréstito de un millón de pesetas.

Pocas fechas después, el *NOTICIERO EXTREMEÑO*, empieza a publicar un extenso análisis del proyecto, firmado por Cayetano Pesini, en el que

¹ Don Francisco Páez de la Cadena, fue Alcalde de Badajoz en el siglo XIX, y autor del primer Proyecto de la Gran Vía o Calle Mayor de la Capital badajocense.

El *Boletín Oficial de la Propiedad Urbana* de la provincia de Badajoz, número 150, del mes de enero de 1930, nos describe al señor Páez de la Cadena, abogado, como persona de grandes dotes intelectuales que, animado de verdadero entusiasmo, creó dicha Cámara, siendo Presidente de la misma durante veintidós años.

El día 12 de agosto de 1929, presentó las renuncias de Presidente y miembro de la Cámara, por estar desempeñando la Vicepresidencia de la misma, su hijo don Antonio Páez de la Cadena.

La Cámara rindió homenaje a don Francisco, acordando por unanimidad nombrarle Presidente honorario, en premio a su labor.

dice, entre otras cosas, no encontrar respuesta alguna para darse a sí mismo, sobre el problema que puede resolver en Badajoz, unir el Puente de Palmas con la Plaza de San Juan, por una vía, si no grande, hermosa, amplia y de buenos edificios.

Propuso que primero se hiciera lo necesario, lo indispensable; la higiene, el agua, la comodidad; y luego los lujos, pero nunca por pequeños que estos fueran, antes de que aquellos estuvieran todos satisfechos; y luego podrían venir grandes vías y grandes parques.

La Gran Vía, en mala hora resucitada, era de todo punto inadmisibile por rechazarlo de plano el sentir de cuantos lo miraban con imparcialidad.

Si el deseo era hacer una Gran Vía, bien podía tenerla el Municipio y con poco costo. Poniendo el punto de mira en la calle Menacho, ancha, larga, espaciosa, bien orientada; bien podía lucir un piso de asfalto o cemento, pues que de otra clase no debía ya ponerse en aquellas fechas, por ser aquellos tan duraderos como los de adoquín, y más higiénicos y silenciosos; hacer unas aceras suficientemente elevadas para aislar al transeúnte de los carruajes, y a estas un pavimento de baldosín positivo, de duración, de forma poligonal para su mejor traba, con algo de inclinación hacia el centro de la vía, y con estrías suficientemente profundas para que al llover circulara el agua por ellas, de tal modo que se pudiera transitar sin mojar casi las suelas del calzado; abrir en su terminación una hermosa puerta, trasladando, si fuera necesario, el recuerdo de Menacho, y con unos árboles y unos jardincillos en los fosos para mejor aspecto de aquella comunicación, ya se tendría una Gran Vía tan hermosa como pudiera apetecer; más larga, pues debía llegar hasta la Plaza de la Soledad, y con costo tan insignificante que menos no podía ser... Y para esta Gran Vía no hacía falta empréstitos, ni se precisaba más que un poco de voluntad.

En 1932 se realizó un concurso sobre el modelo de Urbanismo para Badajoz que quedó desierto, pero, del que volvió a salir la idea de abrir una Gran Vía.

En 1933 los técnicos, Vaca y Mercadal, propusieron la apertura de la Calle Mayor con un trazado propio, eliminando la catedral como edificio mal situado en la trama urbana.

Así por ejemplo, podemos encontrar crónicas de prensa como la que corresponde a la publicada en el año 1937 en el periódico *HOY* de Badajoz:

Mejoras de la ciudad

“EL ENSANCHE DE BADAJOZ ES INMINENTE”

“...Badajoz con los gobernantes de la nueva España, va a entrar en una era de transformación. Son muchos los proyectos que están en estudio para la mejoración constante, paulatina de la ciudad, produciendo, además, con esas reformas, cantera inagotable donde el obrero pueda ganar el pan de cada día; proyectos que rápidamente se llevarán a la práctica y que harán que cambie, por completo, la fisonomía de nuestra tierra.

La capital de Extremadura ha encontrado y encuentra para su ensanche y modernización con el inconveniente de sus murallas que impiden su natural esparcimiento, inconveniente que ha sido totalmente vencido, debido a las gestiones del alcalde señor García de Castro, al interés que en este asunto ha tomado el señor gobernador militar de esta provincia, señor Cañizares y al afán prácticamente demostrado en esta ocasión del ilustre general don Gonzalo Queipo de Llano de favorecer el engrandecimiento de España en las provincias de su mando.

Apenas el alcalde de Badajoz hizo mención de la necesidad de que el Estado cediera a la ciudad las murallas para su demolición y parcelación y venta de los terrenos que las mismas ocupan a fines de urbanización y ensanche, encontró el calor y el cariño, que era de esperar, del gobernador militar de esta provincia, señor Cañizares, quien, mientras el señor García de Castro laboraba en Burgos, él, personalmente, se trasladó a Sevilla y llevó este asunto cerca del glorioso general jefe de los Ejércitos del Sur. La tramitación ha sido rápida como corresponde a la virilidad y pujanza del nuevo Estado español y la respuesta altamente satisfactoria.

La demolición y urbanización de las murallas significa mucho para el porvenir de Badajoz y, además, nos demuestra que hay un alcalde que se preocupa de nuestra ciudad y procura sin dispendios, dando trabajo al obrero, su mejoramiento, su ensanche y su embellecimiento. Esto pone de relieve que las autoridades militares están dispuestas a ayudar y favorecer a las ciudades liberadas...

...y esto significa que para Badajoz va a comenzar una nueva era de prosperidad y trabajo y que sus autoridades civiles y militares están dispuestas, bajo el apoyo decidido del general Queipo de Llano, a la transformación de nuestra ciudad sin alardes, sin presunciones, a la chita callando, como trabajan y laboran los que sienten y saben hacer patria...”

Ya en el año 1939 se realizan gestiones para disponer de un plan urbanístico que permita que el crecimiento de la ciudad y sus barrios, no resulte

anárquico o problemático en su resolución. El Ayuntamiento debate el primero de diciembre sobre el plan de ensanche y urbanización. En el mismo mes de diciembre se tiene noticias del urbanista don César Cort, que es quien realizará el plan de la ciudad, conocido por su apellido: Plan Cort. Tras diversas gestiones se decide encargar el Proyecto de Reforma Interior y Ensanche a don César Cort en sesión de de 16 de junio de 1940. El señor Cort envía las Ordenanzas del ensanche el siguiente año, siendo conocidas por el Pleno municipal el 10 de diciembre de 1941. El 30 de marzo de 1942, tras estudiarlo el municipio y verlo conforme a sus pretensiones, procede a otorgar la Aprobación Inicial al plan de ensanche y exponerlo al público. El 12 de mayo de 1943 recibe la Aprobación definitiva, promulgándose las ordenanzas de obras transitorias acomodadas a dicha entrada en vigor el 21 de junio de 1943. El 19 de mayo, el ayuntamiento solicita el proyecto de la red de abastecimiento de agua del ensanche. Las solicitudes del arquitecto asesor de la Obra Sindical del Hogar el 2 de diciembre de 1942 y de don Demetrio Medina Recio el 4 de noviembre anterior nos da idea del conocimiento de la existencia en tramitación del Plan y que comienza a trabajarse con él antes incluso de su entrada en vigor.

En ésta fecha fue alcalde de Badajoz don Francisco Corral Acero hasta agosto de 1941 que toma posesión don Fernando Calzadilla Maestre, que lo será durante tres años.

En abril de 1944 le releva don Antonio Masa Campos.

La urbanización de los viarios antiguos y nuevos se van realizando o mejorando. Por ejemplo, el alumbrado público en 1939 se tiene noticia de que la compañía Hidroeléctrica está iluminando las calles de la ciudad. Aumentan los servicios sanitarios, instalándose siete nuevos WC públicos. Entre 1938 y 1939 se han realizado 28.008 plantaciones.

Por otra parte está la planificación de la red de abastecimiento de agua del ensanche, para la que en abril de 1941 se aprueba el Proyecto de ampliación de decantadora y filtros de la sociedad Aguas del Gévora. Hay una notable actividad de edificación de edificios públicos y privados, pero, la guerra se hace sentir y todavía en 1943 Badajoz no se había repuesto de los desastres de la misma.

Don Fernando Calzadilla, proclama en el Pleno el dramatismo de la situación real proponiendo fuertes medidas:

La Alcaldía Presidencia expone lo agobiante del problema de la vivienda en esta ciudad y las necesidades por dicho motivo de obligar a

los propietarios que hoy poseen edificios derrumbados en todo o en parte, por su estado ruinoso o cualquier otro motivo o destinarlos a usos inadecuados, de proceder a la habilitación de los mismos en los términos necesarios para viviendas, llegando incluso a la expropiación por el Ayuntamiento de un arbitrio con fines no fiscales...

...Badajoz puede dar suelo para las nuevas edificaciones: el término municipal es muy amplio y permite alojar cuantas instalaciones sean precisas. Pero, ¿dentro o fuera de las murallas? El casco intramuros está saturado de edificación...La zona extramuros es un paraje inhóspito y de propietarios particulares... La solución sería ocupar las murallas y los glacis con las nuevas edificaciones, perforando e incluso demoliendo parcialmente la muralla...Proceso que durará treinta años.

Enero de 1941 “*Antes de abril estará, terminados los planos de ensanche y reforma interior de Badajoz*”

Con el fin de ultimar algunos detalles de los trabajos por él realizados para la confección de los planos de ensanche y reforma interior de nuestra ciudad, se encontraba en aquellas fechas en Badajoz el catedrático de la Escuela de Arquitectura de Madrid y Académico de Bellas Artes don César Cort que celebró varias entrevistas con el alcalde señor Galán, y con técnicos municipales, así como con el Gobernador civil, señor García-Moreno quien mostró gran interés por dicha empresa.

El casco urbano de la población, según estos planos, quedaba dividido en dos sectores, por una extensa y amplia avenida que uniría Puerta de Palma con la histórica brecha de Trinidad y pasaría por Prim, Plaza de Minayo y Martín Cansado hasta su terminación.

El Proyecto de Reforma Interior de la Ciudad (Gran Vía) que proponía unir Puerta Trinidad con Puerta Palma, mediante el ensanche de la calle Prim y Martín Cansado es aprobado el día 5 de junio de 1953, aunque la idea estaba ya aprobada, en otro proyecto, desde 1945, pero nada se había llevado a cabo aún.

El proyecto de la Gran Vía es considerado una obra urgente.

En febrero de 1954 se habla de un Plan para resolver el problema de los accesos a través de las murallas, que transformaría el Plan Cort.

En diciembre de 1962 se contrata a don Gabriel Riesco Fernández para que redactara un nuevo Plan de Ordenación Urbana de Badajoz, que se conocerá como el Plan Riesco, que sustituirá al Plan Cort.

En el aspecto comercial el Casco Intramuros comienza a caer, situándose por debajo del barrio de San Roque y San Fernando. La actividad comercial sufre un descenso importante, signo del progresivo abandono. En este periodo es Alcalde de Badajoz, don Emilio García Martín al que en 1970 sustituye don Antonio Cuellar Casalduero que a la vez sustituye don Jaime Montero de Espinosa.

En el año 1962, 53 años después de que en 1909 se presentara en la Secretaria del Ayuntamiento la proposición suscrita por los concejales, don Emilio Martínez y don Adolfo Rodríguez, haciendo suya la que presentó en su día don Francisco Paez de la Cadena, la prensa local, DIARIO HOY, de Badajoz, recoge la opinión de personas destacadas en los distintos campos profesionales de la Capital, dando respuesta a la pregunta: ¿Cree necesaria la GRAN VÍA?

Don Juan Remón Camacho, opinaba que antes no era necesaria, pero, rotas las murallas, la Gran Vía era una necesidad.

El arquitecto, don Miguel Herrero Urgel, no la creía necesaria, pero si conveniente.

De igual forma se expresaron don Antonio Carbonero, Jefe provincial de Tráfico, y don Fernando Albarrán Ambel, si bien este último no creía necesaria la continuación, (solo el tramo de Puerta de Palmas a Plaza de Minayo).

En julio de 1970, el DIARIO HOY, publica una larga y bien documentada historia del “PASADO, PRESENTE Y FUTURO” de la **Gran Vía**, firmada por G. F. que entre otras cosas decía:

El Plan Cort trazó una nueva avenida que uniría Puerta de Palmas con Puerta Trinidad. El mismo profesor Cort hizo unas leves modificaciones y sobre él, el arquitecto don Eduardo Escudero, realizó el proyecto definitivo que fue modificado por el llamado “proyecto de los arquitectos jóvenes”.

El profesor y Alcalde en aquel tiempo, señor Carapeto Burgos, eligió el primer tramo y fue quien puso en marcha la obra del primer tramo, comprendida desde la Plaza de Minayo hasta la calle Calvo Sotelo.

Seis lentísimos años duró la tramitación financiera.

La Gran Vía caminaba lenta, lentísima. Desde que el profesor arquitecto doctor don César Cort Botti, en mayo de 1943, trazó en su “Plan General Urbanístico, calle Mayor”, habían pasado 27 años.

En tantos años había cambiado casi todo: lo que fue creado como una vía de penetración, sería (cuando se terminase) una vía no de tránsito y sí de

destino. Lo que se pensó para recibir la corriente rodada de vehículos se consideraba ya, como una vía de servicios, una avenida de peatones.

El primer trazado de Cort tomaba como eje de la calle el centro de Puerta de Palmas, giraba en el cruce de Prim y Abril, desde donde en línea recta, llegaba a la Plaza de Minayo, se quebraba de nuevo para proseguir en línea recta por Martín Cansado, terminando en la brecha de Puerta Trinidad. Este primer trazado tuvo retoques por posteriores estudios de desniveles existentes y se subsanaron o evitaron algunos quiebros. Y así nació lo que podríamos llamar “el segundo proyecto”, que no fue otro que el primero reformado.

En la década de los cuarenta, fue tomado este proyecto, por don Eduardo Escudero que lo concretó de forma inteligente y el 30 de junio de 1951, la Corporación local, reunida en sesión plenaria lo aprobó “como eje fundamental de nuestra capital” y la entonces Comisión Central de Sanidad Local, el día 26 de mayo de 1953, lo aprobó definitivamente. Habían pasado exactamente 10 años. La lentitud empezaba a caracterizar la proyectada obra. Decía el señor Escudero que la futura calle Mayor, uniría Puerta de Palmas con Puerta Trinidad, pasando por la Plaza de Minayo.

El día 24 de enero de 1954, reunido el Pleno, aprobó un presupuesto extraordinario, iniciándose así, la “fórmula financiera”.

² Se aprueba en estos años el **Proyecto de Reforma Interior** de la Ciudad (**Gran Vía**) que propone unir Puerta Trinidad con Puerta Palma mediante el ensanche de las calles Prim y Martín Cansado y la unión de ambas a través de una operación de cirugía en las manzanas intermedias entre ambas calles. La aprobación es de 5 de junio de **1953**. En realidad la idea estaba ya aprobada en otro proyecto, desde 1945, pero nada se había llevado a cabo aún, y el nuevo Proyecto de Reforma Interior introducía grandes novedades.

³ En otro artículo de 5 de febrero de **1954**, se recogen la exposición del Alcalde al Pleno Municipal de las principales obras que hay que acometer en la ciudad, con carácter urgente: entre ellas está la **Gran Vía**, especialmente la Plaza de Puerta Palma y el tramo entre Calvo Sotelo y Plaza de Minayo.

El 27 de febrero de **1954** la misma fuente anuncia la existencia de un Plan para resolver los problemas de los accesos a través de las murallas. Este Plan modifica en parte el del señor Cort. La Comisión Superior de Ordenación Urbana trató también del emplazamiento de la nueva zona industrial de la capital.

Fueron solicitados 20.522.198´11 pesetas, cantidad calculada suficiente para realizar las obras².

Después de seis años, la tramitación terminó el 1 de julio de 1960 con la firma del Ministro de Hacienda. Se culminó una gestión importante, pero aquellos 20 millones y medio de pesetas calculados para hacer unas obras a realizarse en el año 1954, eran insuficientes para hacer la misma obra en 1960³.

Las arcas municipales recibieron el dinero en efectivo en el mes de abril de 1964.

En los años 60, siendo Alcalde don Emilio García Martín, comenzaron las expropiaciones. Era el año 1964: 18 fincas afectadas, 36 titulares de dominio, 5 titulares de otros derechos y 49 ocupantes. 22 recursos contenciosos administrativos, un interdicto y un sumario penal⁴.

A partir de 1963 la población en Badajoz se estabiliza alrededor de los 100.000 habitantes de hecho y en 1977 en 110.000 habitantes⁵.

Entre **1969 y 1974** es alcalde en este periodo don Emilio García Martín, al que el 29 de abril de 1970 sustituye don Antonio Cuéllar Casaldueiro, al

⁴ “El 17 de marzo de **1965**, se comunica la remisión, por parte del señor Riesco, de seis copias del **Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz**. El 11 de junio de 1965, se decreta la suspensión de licencias de obra nuevas en las nuevas zonas del ensanche del Plan General, según los criterios antiguos. El 29 de septiembre de 1967, se solicita la contratación de especialistas en urbanismo, para realizar el seguimiento del desarrollo de la ciudad y crear, por tanto, una plaza de Urbanista del Ayuntamiento. El 2 de febrero de 1968 se solicitan cinco copias del Plan General de Ordenación Urbana para la Comisión Especial que lo estudie y proponga modificaciones. En marzo de 1968 se creó una Comisión Técnica para censurar y aprobar el **Plan General de Ordenación Urbana** del señor Riesco, Plan Parcial Sur, formada por los señores Escudero Morcillo, Benito Watteler, Díaz Franco, Aréchaga, Bonilla Mir, Canseco y por el Colegio Oficial de Arquitectos de la provincia y la Comisión Municipal de Urbanismo. En octubre de 1968, se vio la necesidad de ampliar el Perímetro del Suelo Urbano de Badajoz. En marzo de 1969, se les echa un chorreo a los arquitectos municipales y a la Oficina de Vías y Obras por el retraso en los trabajos y Proyectos municipales.

⁵ En cuanto a los diversos barrios de Badajoz, sigue teniendo el mayor peso, el casco intramuros, pero con una variación importante: la diferencias con los demás barrios no son tan elevadas como en quinquenios anteriores, sino que se trata de proporciones parecidas. En segundo lugar se mantiene Santa Marina, seguido muy de cerca por San Roque y San Fernando. En viviendas continúa siendo el Casco Intramuros el barrio que más acciones recibe en este periodo de los sesenta y principio de los setenta.

que a su vez sustituye don Jaime Montero de Espinosa y Giquel, pero por diversos motivos actúa como alcalde accidental en gran proporción de las sesiones el Primer Teniente de Alcalde don Juan Salas Terrón.

El planeamiento de la ciudad sufre diversos avatares en estos años. Por una parte se estudiaron las zonas que podrían ser estudiadas por Planes Parciales, acordándose que podrían ser la 1 el Casco Antiguo.

El 28 de noviembre de 1969, con la presencia del señor **Riesco**, *se decide y aprueba* la revisión del **Plan General de Ordenación Urbana**. El 5 de diciembre de 1969, se realiza una reunión para unificar criterios, respecto a la reforma del Plan General de Ordenación Urbana con el señor Riesco y la Comisión de Urbanismo. El 20 de febrero de 1970, el Ayuntamiento dio el Visto Bueno al Plan General de Ordenación Urbana, según el reformado hecho por don Gabriel Riesco, sobre las sugerencias de los técnicos municipales.

Pasados tantos años la **calle Mayor** recibe el nombre de **Gran Vía**, pero, no existe. El DIARIO *HOY*, le dedica una amplia información y ausculta la opinión pública con animadas encuestas. Nuestra ciudad había crecido, superando los 100.000 habitantes, y rotas las murallas se extendía a gran ritmo buscando zonas de ensanche.

Comenzó a discutirse el centro de Badajoz: ya no era el Campo de San Juan, se había desplazado hacia las Plazas de Minayo y San Francisco y el parque móvil aumentaba con mucha rapidez.

La **Gran Vía**, sin haber nacido, se había quedado pequeña. El expediente de la calle Mayor, desde el primer trazado de Cort, había aumentado y fue examinado en la Secretaría General del Ayuntamiento.

En abril de 1966, la piqueta actuó, cayó el antiguo Liceo, y una empresa dedicada a la venta de recambios de automóviles (Cortés Quirell), y siempre con mucha lentitud, ajena a quienes formaban la corporación local, a finales del año 1969, se derribó la última finca del tramo de la Gran Vía. Era la casa número 31 de la calle Calvo Sotelo, propiedad de don Laureano Martínez Mediero.

Fueron invertidos cerca de dos millones de pesetas en dichos derribos.

Al fin se abrió lo que sería la **Gran Vía**. Badajoz se llenó de barro y la ciudad parecía que acababa de terminar un bombardeo. Los propietarios de automóviles fueron los primeros “usuarios” de la avenida, y la utilizan para aparcar, previo pago del servicio a los inválidos civiles.

Habían transcurrido cerca de treinta años.

Los condicionamientos que justificaban la **Gran Vía** eran otros. No había error. Fue el tiempo el que desactualizó el proyecto bien pensado, estudiado y realizado en su día.

Al final de los años sesenta, el 17 de junio de 1969, el Ayuntamiento convocó un Pleno extraordinario, que por su importancia, presidió el entonces Gobernador Civil, señor Gerona de la Figuera.

Siendo don Jaime Moreno Montero de Espinosa, teniente de Alcalde y Presidente de la Comisión de Urbanismo, irrumpen en las gestiones un grupo de urbanistas jóvenes con el ingeniero de caminos don Roberto Díaz Franco. Los arquitectos eran los señores Mancera, Delgado Vallina, Morcillo y Arechaga.

Admitían la valía del señor Escudero, pero ellos pretendían mejorarlo. Aportan informes, datos, dibujos y teorías. El proyecto del señor Escudero es de más fácil y rápida ejecución en la realidad, pero, se opta por la nueva ola de los jóvenes arquitectos. Surge un nuevo retraso en el proyecto de la **Gran Vía**.

Las esperanzas se ponen en la reunión que se celebraría al día siguiente con la Comisión de Urbanismo. Todo había cambiado. Era la década de los 70 con un joven Presidente en la Alcaldía, Antonio Cuellar Casaldueiro. Siendo el ingeniero don Roberto Díaz Franco quien define el perfil de la Gran Vía. *“La Gran Vía de algo más de dos kilómetros, con 15 metros de anchura, no será una vía de tránsito y sí una vía de destino. Una vía de peatones para una vía eminentemente comercial, a la que se irá a ella como destino y no de paso”*

Este largo peregrinar provoca un proceso de decadencia comercial y residencial en esta zona del centro de Badajoz.

En enero de 1971, la prensa local anunciaba que en fecha próxima comenzarían las obras a fuerte ritmo- de unión entre puentes- la vía que pondría en comunicación, el Puente de Palmas y el llamado Puente Nuevo.

Esto motivaría la nueva ordenación de la Plaza de los Reyes Católicos, donde está enclavada la Puerta de Palmas, monumento mas representativo de la ciudad, cuyo proyecto es original del ingeniero de Obras Públicas don Roberto Díaz Franco.

En aquellas fechas cruzaban el puente viejo, nada menos que trece mil vehículos al día, cuatro mil de los cuales tomaban la Ronda de Circunvalación y el resto penetraba en la Plaza.

El proyecto se dirigía principalmente a dar fluidez a la circulación, dándole a la plaza la anchura para vehículos, ganando en belleza, por quedar la

Puerta de Palmas en el eje óptico que pasa por el puente, desde la Avenida de Carolina Coronado, y penetraba en la futura Gran Vía o Calle Mayor.

El pequeño parque con abetos que se encuentra en la Plaza de los Reyes Católicos, sería sustituido por una zona ovoidal que enmarcaría la propia Puerta. Para dar amplitud a la vía que rodea la Puerta, había que suprimir 4,40 metros de muralla en el lado del parque de Desinfección, que desaparecería junto con el Laboratorio Municipal. Por otra parte, sería preciso expropiar el edificio que se encuentra en la Avenida de Ramón y Cajal y la calle Espronceda.

Este artículo de F. Saavedra, fué contestado con otro de Alberto, en el que decía entre otras cosas:.. *¿No tenemos ya en Badajoz bastantes proyectos, de más utilidad pública, sobre la mesa? ¿No sería más acertado terminar los que ya existen en la actualidad? Enlace entre los dos puentes, Plaza Alta, Gran Vía, Puerta del Pilar, Universidad, Puente de Rivillas, y tantos otros, que permanecen parados sobre cualquier mesa...*

Con gran expectación en el mes de marzo apareció el proyecto, con planos e informe a cargo del señor Montero de Espinosa, como Presidente de la Comisión de Urbanismo, sobre la futura Gran Vía. El tema fue muy debatido con intervención prácticamente de toda la Permanente. Se centró en la urbanización de dicha avenida, dividida en siete tramos o zonas.

Se acordó, aprobar la totalidad del proyecto, si bien se acometerían las obras solo en una de las siete zonas (calle Calvo Sotelo-Plaza de Minayo). El total del proyecto estaba en unos 68 millones de pesetas. También se dijo que se habían celebrado más de treinta y seis reuniones de trabajo, para tratar del tema de la Gran Vía.

El Proyecto de Nueva Vía entre la Plaza de Palmas, Plaza de Minayo y Avenida de José Antonio, también llamada Gran Vía o Calle Mayor, fue *aprobado* el 5 de marzo de 1971.

La Comisión Municipal Permanente *ratificó* ayer (22 octubre 1971), el proyecto de la Gran Vía. El arquitecto, señor Escudero, informa sobre un cambio de rasante en el cruce de la futura calle Mayor con la de Flechas Negras. La variación se efectuó sobre el desmonte a realizar, que primitivamente se fijó en 2,25 metros y luego cambió a 3,30, lo que considera excesivo, hasta el punto de que se precisa construir escaleras para acceder al tramo más alto de Flechas Negras. Esta quedará abierta a la circulación rodada, desde la Plaza del General Franco hasta la Calle Mayor, y desde aquí, y hasta Hernán Cortés, solo podrán acceder los peatones.

En el mes de agosto, el Ministerio de la Vivienda *deniega* la Aprobación Definitiva al proyecto reformado del Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz. El 6 de octubre de 1972, se conoce que el Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental y Badajoz, Delegación de esta última ciudad, designa a don Luis Grau Linares para que asista con su asesoramiento a la Comisión Informativa de Urbanismo en las sesiones que celebre.

29 octubre **1972**.- La Comisión Municipal de Urbanismo comenzó el examen de las ordenanzas del denominado Plan de Reforma Interior de Vía y Enlace (Calle Mayor).

Estas ordenanzas, una vez aprobadas por la Delegación provincial de la de la Vivienda, entrarían en vigor y serían aplicadas a cuantos proyectos de edificación se redactasen para las parcelas de la Calle Mayor.

Las cuatro ordenanzas ya *examinadas* eran las siguientes:

Capítulo 1: Ordenanzas de carácter general

ORDENANZA 1.-Ámbito de aplicación.-Las presentes ordenanzas serán de aplicación al área delimitada por la línea perimetral comprensiva de las fincas afectadas a ambos lados de la Calle Mayor, objeto del presente Plan de Reforma Interior, consistente en la apertura de una nueva vía de enlace.

Dicha vía se extiende desde Puerta de Palmas- al noreste- siguiendo sensiblemente la dirección suroeste hasta la plaza de Minayo, donde se quiebra hacia el este, siguiendo sensiblemente esta dirección hasta su terminación en Puerta Trinidad.

ORDENANZA 2.-Normas urbanísticas.-Las normas urbanísticas del proyecto del Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz se considerarán parte integrante de estas ordenanzas en todas aquellas regulaciones de carácter general que no se incluyan en este documento.

ORDENANZA 3.-Alineaciones y nivelaciones.-Las alineaciones y nivelaciones a las que han de someterse las construcciones son las que figuran en el proyecto de Pavimentación y Servicios, redactado por el ingeniero don Roberto Díaz Franco por encargo del Excmo. Ayuntamiento, el cuál ha servido de base para la redacción del presente Plan.

Dichas alineaciones y rasantes serán obligatorias en todas las parcelas de los tramos afectados por este Plan, a cuyo efecto no podrá llevarse a

cabo ninguna construcción sin que sobre el terreno hayan sido previamente fijadas, por los Servicios Técnicos Municipales, las alineaciones y rasantes que les correspondan.

ORDENANZA 4.-Proyecto de reparcelación.-Serán objeto de reparcelación, conforme a lo dispuesto en los artículos 77 al 84 de la vigente Ley del Suelo todas las manzanas del área afectada y cuya parcelación actual no permita su edificación por no cumplir las condiciones de parcela mínima.

Donde ocurra esta circunstancia no se autoriza ninguna construcción entre tanto no sea aprobado el correspondiente proyecto de reparcelación, que deberá ser redactado por todos o algunos de los propietarios afectados o, en su defecto, por el propio Ayuntamiento (artículo 80 de la Ley del Suelo) y siempre cumpliendo las condiciones de parcela mínima edificable.

Ahora se necesita la presencia en las sesiones de un arquitecto del Ministerio de la Vivienda, tal como ha solicitado la Corporación municipal.

El 4 de noviembre de 1972 La Comisión de Urbanismo se reunió para seguir estudiando el anteproyecto de ordenanzas de la Calle Mayor. Sin embargo lo que hizo fue empezar de nuevo. Fueron redactadas y aprobadas el 12 de enero de 1973

ORDENANZA 5.-Espacios para estacionamientos.-En el proyecto de pavimentación y servicios de la vía objeto del siguiente plan, se reservan espacios para estacionamiento de vehículos en línea, a todo lo largo de su trazado.

Derá obligatorio además, reservas de plazas de estacionamiento de vehículos en todas las parcelas de esquina con las calles que acometan a la nueva Calle Mayor, así como las parcelas centrales que tengan acceso a calle posterior, cuya reserva será la superficie total de la parcela en sótano, como mínimo.

ORDENANZA 6.-Número de parcelas edificables.-El número máximo de parcelas edificables en cada manzana es el indicado en el plano correspondiente.

ORDENANZA 7.-Parcelas mínimas.-La parcela mínima permitida será de 20 metros de fachada por 21 metros de profundidad. Si por razones de parcelación se obtuvieran parcelas de más de 21 metros de fondo, sin

llegar a la otra calle y dejando una parcela posterior edificable, se podrán edificar de acuerdo con la ordenanza, los primeros 21 metros y el resto solo se podrá edificar el 100% en las dos primeras plantas.

Si la parcela que queda detrás no tuviese las dimensiones mínimas de acuerdo con el Plan General, se edificará como una sola parcela y se tratará el fondo que rebase los 21 metros con fachada a la calle posterior y con altura de dos plantas.

Cuando la parcela dé a la Calle Mayor y a una calle inmediatamente posterior sin el fondo mínimo de parcela edificable, será objeto de un estudio especial.

ORDENANZA 8.-Tipos de edificación.-El tipo de edificación permitido es sesiblemente el de manzana mixta (M.S) especificado en el Plan General, excepción hecha de las plantas baja y primera.

Está constituido por un bloque central, cuyo eje longitudinal de simetría habrá de coincidir con el eje de la parcela, y dos bloques laterales, a modo de alas de dicho cuerpo central. La situación del bloque central será tal que respete las ordenanzas establecidas.

ORDENANZA 9.-Condiciones de edificación.-La planta baja de cada parcela quedará retranqueada: 5 metros en toda su longitud, constituyendo una galería cubierta para paso de peatones. El resto de la superficie de esta planta podrá construirse en su totalidad.

La planta primera tendrá que edificarse en su totalidad partiendo de 7,50 metros del eje de la calle. Esta planta cubre el retranqueo de la baja.

El cuerpo central de edificación se construirá sobre las dos plantas anteriores, arrancando a 7,50 metros del eje de la calle. Tendrá una anchura de ocho a diez metros y un número de plantas que vendrá en función del ancho de la parcela, desde un mínimo de cuatro plantas para la parcela mínima, aumentando una plaza.

Los cuerpos laterales se construirán, asimismo, sobre las plantas baja y primera, siendo siempre de cuatro plantas y retranqueados 17,50 metros del eje de la calle. No se permitirán vuelos sobre la calzada, pudiendo ejecutarse en el resto de la edificación, conforme se estipula en el Plan General y a partir de 12,50 metros del eje de la calzada.

En cualquier caso se permitirán sótanos.

Dentro de cada manzana será obligatorio mantener una línea continua de dinteles de la galería cubierta para peatones, para lo cuál, los Servicios Técnicos municipales estudiarán en cada caso, una vez conocidas las parcelas, la altura conveniente, que podrá oscilar de 3,50 a 6 metros.

La altura de la planta baja estará comprendida, asimismo, entre 3,50 y 6 metros.

Las restantes plantas tendrán una altura que oscilará de 2,80 metros a 3,25 metros, incluidos espesores de forjados en todos los casos.

ORDENANZA 10.-No se concederá licencia municipal de edificación para ninguna parcela comprendida en el área de este proyecto, incluso en el caso de que reún las condiciones exigidas, cuando dejara dentro de la manzana a que pertenezca una parcela de imposible edificación.

En este caso en los de más que contemplan los artículos 77 y siguiente de la Ley del Suelo y y el Reglamento de Reparcelación de 7 de abril de 1966, se instruirá expediente de reparcelación en la manzana afectada.

Se intentará, sin embargo y en todo caso, la previa rectificación de límites y normalización de fincas a que alude el artículo 43 del Reglamento de Reparcelación.

ORDENANZA 11.-Ocupación de la parcela.- La superficie ocupada en cada parcela del 70 % como máximo.

ORDENANZA 12.-Volumen edificable.- El volumen edificable será el resultado de las restantes condiciones.

ORDENANZA 13.-Usos.- Los usos permitidos son los que figuran en las normas urbanística del Plan General de Ordenación.

ORDENANZA 14.-Condiciones higiénicas.- Las condiciones higiénicas de las edificaciones se regirán por las disposiciones de los Ministerios correspondientes en lo referente a viviendas. En las destinadas a otros usos se observarán las disposiciones legales vigentes.

ORDENANZA 15.-Cuando se trate de una manzana completa se estudiará por el Ayuntamiento como caso especial.

ORDENANZA 16.-El tratamiento estético de las edificaciones será libre, exigiéndose el empleo de materiales no deleznable ni de rápido envejecimiento. Los testeros y posibles medianeras de toda la edifica-

ción se tratarán como fachadas. Será obligatorio el uso de celosías en tendederos.

La pavimentación de la galería cubierta para peatones o soportales, por ser parte interesante de la calle, se someterá a criterio de los Servicios Técnicos municipales, siendo aconsejable el empleo de idéntico material para todo.

En noviembre de 1973, el Ministerio de la Vivienda *autoriza* a la Revisión anticipada del Plan General de Ordenación Urbana. En diciembre se recogen sugerencias para el equipo técnico que redacta el Plan General de Ordenación Urbana: que en las plazas de centros de manzana para dar igual número de alturas.

Se envían (enero de 1974) las necesidades de Badajoz para incluir en el IV Plan de Desarrollo Social. El 18 de enero de 1974, se amplió el plazo de redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz al equipo que se le encargó, por cuanto no se les había facilitado el plano a escala: 1:1.000. En abril se abre la fase informativa de la Reforma del Plan General de Ordenación Urbana que redacta el equipo designado por el Excmo. Ayuntamiento. El 5 de julio de 1974, se da un nuevo plazo hasta el 30 de septiembre para la revisión del Plan General porque Estereotopo aún no dio al equipo redactor los planos de escala: 1:5.000 y 1:1.000.

El 2 de agosto de 1974, se afirma en la Corporación, hablando del Plan Especial de Reforma Interior de la Calle Mayor, cuyo proyecto se hallaba en el Ministerio de la Vivienda para recibir la aprobación superior. Una vez recibida esta aprobación, se acometería con urgencia la urbanización del tramo abierto, desde Calvo Sotelo a Plaza de Minayo, cuyo proyecto de pavimentación y red de servicios estaba ya confeccionado.

Fue *aprobado* el Proyecto modificado de la Calle Mayor (mayo 1974). Su influencia afecta a todas las manzanas colindantes. Las vías concurrentes se amplían hasta los diez metros. Las manzanas son tratadas indistintamente, según extensión y características.

Su ejecución se hará por trienios y por zonas. Se utilizará el sistema de cesión de viales, y solo excepcionalmente la expropiación.

El Ayuntamiento concederá beneficios fiscales a las industrias que se instalen en el término.

El ministro de Industria vendrá a Badajoz en la primera quincena de junio.

Se concibe como una vía de gran atractivo comercial y residencial. Tendrá capacidad suficiente para resolver el problema planteado por la inadecuada estructura de la red viaria actual. Conectará el recinto amurallado con los cuatro cinturones de circunvalación (el último proyecto)

Permite remodelar la Plaza de los Reyes Católicos y la Plaza de Minayo y crear otras dos.

Tres etapas para la realización de la Calle Mayor.

- La primera, tramo Calvo Sotelo-Plaza de Minayo (tres años)
- La segunda, Puerta de Palmas-Calvo Sotelo (seis años)
- La tercera, Plaza de Minayo-Puerta Trinidad (nueve años)

Las obras correspondientes al primer tramo comprenderán la explanación y pavimentación, el saneamiento, el abastecimiento de agua y las redes de teléfono y electricidad. No se incluye el pavimento de los soportales que serán realizados por los propietarios al edificar el solar.

El presupuesto ascenderá a 33.485.000 pesetas de las que 30.136.000 pesetas se obtendrán de las correspondientes contribuciones especiales.

La segunda etapa, comprende iguales obras que la anterior y se dejará prevista una cifra de 12 millones de pesetas para posibles expropiaciones en Puerta de Palmas y plaza nueva ante la Diputación.

El presupuesto ascenderá 34.173000 pestas y su financiación se hará igualmente con aplicación de contribuciones especiales por el 90% de este presupuesto, es decir, 30.758.000 pesetas y el resto con cargo al presupuesto especial de urbanismo del Ayuntamiento.

En la tercera etapa, los cálculos son similares. Se prevé nueve millones de pesetas para posibles expropiaciones en la manzana entre avenida de José Antonio y Suárez Somonte. El presupuesto se eleva a 31.919.000 millones de pesetas, de las que 28.728.000 pesetas, procederán de las contribuciones especiales.

El presupuesto global asciende a casi cien millones de pesetas. Las obras se realizarán con aplicación de contribuciones especiales por el 90% de ese presupuesto.

HOY 1 de junio de 1974.- Nada decidido sobre la reforma de la Plaza de Minayo. Una comisión estudiará la conveniencia o no de conservar el Hospital Provincial.

Fundado en 1694 por don Sebastián Montero de Espinosa. El estilo de la fachada es neoclásico y los planos se deben a Diego de Villanueva.

La *Real Sociedad Económica Extremeña de Amigos del País*, consultada anteriormente por el Ayuntamiento, precisamente al tratar de establecer un proyecto para modelar la Plaza de Minayo de nuestra ciudad, consciente de la importancia que para la comunidad badajocense tiene la conservación de sus escasos y maltrechos monumentos de todo tipo, y adoptando-como es tradicional en ella- una postura progresista de respeto a las creaciones de nuestros mayores, a tono con las recomendaciones del Consejo de Europa con la conservación de monumentos, COMPARECE, como mejor proceda en derecho, dentro del plazo legal concedido para presentar alegaciones al proyecto de reforma del Plan Interior de la Ciudad y limitándose a lo que se refiere a la remodelación de la Plaza de Minayo, EXPONE:

- 1.- Que el edificio del Hospital Provincia, fundado por don Sebastián Montero de Espinosa a finales del siglo XVII, es una obra arquitectónica representativa y única en su especie en nuestra ciudad.
- 2.- Que el citado edificio posee valores históricos merecedores de mejor trato que el que le reserva el proyecto de reforma del Plan Interior de la ciudad.
- 3.- Que el Palacio del Hospital Provincial de San Sebastián tiene, en su interior, una suma de valores artísticos nada despreciable, entre los que se pueden citar:
 - a) Sus claustros. Representativos de una arquitectura regional que se extendió a la llamada, antiguamente, América Española, donde los edificios que los poseen son conservados como verdaderas joyas arquitectónicas.
 - b) Sus bóvedas. Muestras valiosísimas de la perduración en nuestra ciudad de una tradición de alarifes que se remonta a la época musulmana.

- 4.- Que el palacio del hospital tiene en su exterior, otra suma de valores artísticos como son:
- a) Su digna portada. De gran belleza y de estupenda perfección en su trabajo.
 - b) La armonía de sus proporciones, que lo ponen en todo caso a nivel humano.
- 5.- Que la Plaza de Minayo, con el edificio del Hospital provincial, tiene una determinada personalidad...

...Por todo lo dicho, esta Real Sociedad Económica, ruega que el proyecto sea reconsiderado, se opone al proyecto de remodelación de la Plaza de Minayo...

En Badajoz a tres de junio de **mil novecientos setenta y cuatro**.

EL SECRETARIO

El día 14 de junio de 1974, la Diputación provincial celebró Pleno extraordinario con motivo de adoptar una decisión con respecto al posible derribo del edificio del Hospital provincial.

Abierta la sesión, el presidente, don Manuel Romero Cuerda, dió la palabra al señor Pedraja, quien expuso ante el Pleno el peligro que suponía para el edificio del Hospital Provincial la reordenación de la Plaza de Minayo, acordada recientemente por el Ayuntamiento. Previamente, una comisión especial fue encargada de estudiar el problema. El señor Pedraja informó que la citada comisión había decidido que no debía ser derribado el Hospital, entre otras razones por ser el único palacio del siglo XVII que se conserva en Badajoz; por sus valores históricos y artísticos; por la escasez de monumentos en Badajoz y la obligación que se ha impuesto la Diputación de velar por el patrimonio histórico-artístico de la provincia.

Puesta a votación la moción del señor Pedraja, la Corporación aprobó por unanimidad oponerse al derribo y plantear el recurso correspondiente.

La Corporación Municipal *aprobó* el proyecto del Plan de Reforma Interior de Badajoz, en julio de 1974, con las salvedades propuesta por el arquitecto don José Mancera Martínez.

El edificio del Hospital provincial será conservado. Así lo pedían en sus alegaciones, la Diputación provincial, la Real Sociedad Económica y el Centro Dramático.

La Plaza de Minayo sufre una nueva remodelación y quedan exentas tres fachadas del Hospital: a Plaza de Minayo, nueva plaza y nueva calle.

Las disposiciones sobre planes de Ordenación Urbana son profusas y la Ordenación Urbana implica un extenso asesoramiento con el fin de conseguir una mejor estética y utilidad de los núcleos urbanos.

Badajoz tiene un problema urbanístico muy complejo y se debe ir a una ordenación racional, estética y sociológica del urbanismo. Muchas veces, cuando se va a construir, las razones urbanísticas son totalmente olvidadas y, Badajoz debe mirar a ser una ciudad del futuro. No se trata de cortapisar nuevas formas urbanísticas, ni de destruir lo bueno e interpolar adefesios. T. Rabanal Brito

En el quinquenio (1974-1979) la variación demográfica en Badajoz, no sigue una ley clara de crecimiento o descenso de población, ya que ambos procesos se verifican alternativamente con desiguales cuantías, pero en términos generales, puede decirse, que la población experimenta un ligero crecimiento (1% anual), debido casi exclusivamente al proceso vegetativo.

Así el Casco Intramuros continúa siendo el barrio que acapara mayor porcentaje de las actividades tendentes a la urbanización, seguido por San Fernando, Pardaleras, y de forma mas lejana por Santa Engracia, San Roque y Santa Marina.

El urbanismo de Badajoz tiene hitos importantes en los años 1974-1979. Se contrata un equipo técnico para la redacción de un nuevo Plan General.

El 13 de septiembre de 1974, se abonaron 3.900.000 pesetas (20% de los honorarios por el Avance del Plan General) al equipo redactor de la Revisión. El 8 de febrero de 1975, se conoció la *aprobación* del Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de la Calle Mayor por parte del Ministerio de la Vivienda con algunas modificaciones, cuya respuesta por parte del Alcalde el 8 de febrero de 1975, fue la siguiente:

Manifestaciones de la Alcaldía-Presidencia. Usa de la palabra el Ilmo. Sr. Alcalde y dice:

Antes de entrar en el orden del día de esta Comisión Municipal Permanente deseo hacer unas manifestaciones a la Corporación en relación

con el tergiversado artículo del periodista señor Saavedra, publicado en el diario HOY del día 5 de febrero de 1975.

Deseo además que estas manifestaciones consten íntegramente en el acta de la presente sesión y después sean leídas en la primera sesión plenaria que se celebre.

Como primera aclaración he de advertir que las reuniones corporativas que llamamos “plenillos” no son por supuesto ilegales (...)

Hemos repetido en varias ocasiones que el constituir un Equipo Técnico en materia urbanística contratado por el Ayuntamiento, coordinado por otro equipo de técnicos de la Dirección General de Urbanismo, para estudiar y elaborar el Plan de Reforma Interior o el Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, allanaría el camino y conseguiría con muchas posibilidades de acierto, la redacción del plan adecuado que la ciudad necesita. Los que hemos asistidos a numerosas reuniones sobre estos temas, con ambos equipos, si bien en Madrid o en Badajoz, hemos comprobado como ideas de los técnicos del equipo contratado por el Ayuntamiento, eran reelaboradas con el contraste de criterios, no porque pudieran ser erróneas, sino porque no encajaban con las directrices básicas del actual urbanismo. En definitiva, con el urbanismo se persigue el mayor bienestar de una ciudad y en ocasiones este bienestar se completa más objetivamente estando fuera del solar que vivimos.

Pero este acercamiento y mútua colaboración lógica y positiva en todo momento no puede suponer, y así lo hemos entendido todos, que llevase consigo la inmediata aprobación en su totalidad de los Planes redactados, aunque bien hubiera haber ocurrido así caso de total convergencias en las conclusiones.

No creemos en ningún momento que suponga un engaño a la ciudad el que el Pleno Municipal apruebe un Plan Urbanístico y que éste no sea aprobado en su totalidad o en parte por el Ministerio de la Vivienda...

El Ministerio en definitiva, no exige nada, sino, que dicta una resolución en el sentido más justo. ¿Es que alguien cree que se pueden “hacer tratos” con el bienestar de una ciudad? ¿Es que no puede confiarse en la honradez de las personas? Por eso al afirmarse en el artículo que comento que la posible reducción de alturas perjudica a propietarios de solares ¿se contempla al propio tiempo el perjuicio a los propietarios de pisos que viven en colmenas donde se alcanza la cifra increíble de mil cuatrocientos habitantes por hectárea? Esto pasa por no tener una ordenación urbanística adecuada dejando libre la especulación del suelo.

Por esto, por no querer engañar a los ciudadanos, por no ser justo hacerlos vivir en colmenas, sin posibilidades de sol, de escuelas, de aire, de zonas verdes, etc...

Es por lo que tanto la mayoría de la Corporación, como yo, estamos decididos a seguir hacia delante con el urbanismo, aunque a veces no podamos conseguir la total aprobación de nuestras sugerencias.

...Votación habrá cuando la Corporación, en sesión plenaria, se reúna para decidir si se recurre o no la resolución dictada por el Ministerio de la Vivienda sobre el Plan de Reforma Interior y el resultado de esa votación será la ley para mí y para toda la Corporación Municipal, y si decidiera, en su caso, recurrir contra ella, así se hará, aunque la brecha tan criticada de la Calle Mayor tenga que esperar.

Otra parte que llama poderosamente mi atención, es la afirmación del señor Saavedra sobre el coste del proyecto. Tengo la creencia de que el mismo ha comentado el gesto del arquitecto señor Mancera, autor de la idea, y del resto del equipo técnico, de regalar el proyecto a su ciudad. Un bonito gesto de quienes se sienten en deuda con su Municipio...

Respecto a esos dos Planes Generales de que habla el periodista, sí que ha habido confusiones y por ello, para no seguir con dudas, se está tramitando un Plan de Ordenación Urbana ambicioso que establecerá con toda claridad las normas constructivas de cada punto de la ciudad. En este Plan General también nos ayuda un equipo técnico del Ministerio de la Vivienda, al que desde aquí expreso mi agradecimiento por su generosa entrega, con el fin de aclarar conceptos en la marcha de los trabajos, sin que ello quiera decir- como ya he aludido antes- que el Ministerio garantice la aprobación.

Naturalmente que sobre el Plan General vigente, no se podrá distribuir ninguno de los metros cúbicos que se recortan en la Calle Mayor; pero si se puede afirmar que se podrán incluir en el Plan General pendiente de aprobación.

Hasta aquí, parte de esos comentarios del Sr. Alcalde don Jaime Montero de Espinosa y Giquel ante un artículo de prensa.

El Ministerio de la Vivienda en febrero de 1975, exige reducción de alturas. Dos menos en las torres y una menos en el resto. Si el Ayuntamiento acepta, tendrá que reducir también el plus valía y las tarifas fiscales en la zona.

La Corporación Municipal acepta la reducción de alturas con la abstención de tres concejales, por considerar que la decisión había que adoptarla en pleno.

El Ministerio señala las siguientes rectificaciones. La altura máxima no sobrepasará en ningún caso las ocho plantas. Se reduce en dos plantas la prevista para los cuerpos paralelos al eje y retranqueados diez metros. Las alturas no excederán de cuatro plantas en la zona de influencia de la Calle Mayor.

El 30 de mayo se realizaron los estatutos y el acta fundacional de la *“Asociación de Afectados por el Proyecto de la Calle Mayor”*.

El 1 de octubre aprobó el Ayuntamiento el nuevo PGOU de Badajoz.

El 18 de marzo de 1976 llega una felicitación del Ministro de la Vivienda afirmando que el Plan General sometido a aprobación es uno de los mejor estudiados y se aprobará en una semana.

El 20 de abril de 1976 se *aprueba* el PGOU de Badajoz, redactado por don Luis Grau Linares, don José Alejandro Mancera Martínez, Arquitectos, don Roberto Díaz Franco, Ingeniero, y don José M^a Aguado Serrano, abogado y técnico de Urbanismo de la Administración Local y el 24 de ese mismo mes se da por enterado el Ayuntamiento.

En julio, fue *aprobado* el Plan General con dos votos en contra. El primero alegó que no conocía el proyecto y el segundo salió en defensa de los propietarios que habrían de ceder gratuitamente sus terrenos. El Alcalde en el Pleno manifestó entre otras cosas: *“Como podéis ver en la memoria de la ordenación, se planifican 2.335 hectáreas, divididas en 17 sectores, teniendo cada sector un específico estudio, envolviendo esta sectorización una red arterial de futuro que promocionará barriadas hoy deprimidas... No puedo terminar sin expresar mi agradecimiento por las ayudas recibidas y sobre todo, por el entusiasmo compartido, al ministro de la Vivienda; al director general de Urbanismo, nuestro buen amigo don Emilio Larrodera; al subdirector de Planeamiento, don José Martín Crespo; a la delegada de la Vivienda y Delegación de Badajoz.*

Mi agradecimiento sincero a este equipo autor del Plan General, Luis Grau, José Mancera, Roberto Díaz Franco; Pedro Benito y José María Aguado”

En estas fechas se empieza a edificar el segundo edificio en los terrenos donde antes estaba el Obispado, sin tener que esperar al nuevo Plan de Ordenación Urbana que acababa de aprobarse. *Como si gozase de una bula especial, lo mismo que le pasó al de Galerias Preciados, mientras nadie de los propietarios de la zona, han podido construir. Quien explica esto?*

Mucho se sigue hablando del nuevo Plan General de Urbanización. Mas de doscientas enmiendas fueron presentadas por parte de afectados y no afectados por el Plan y muchas de las impugnaciones son a la totalidad:

- Carece de las condiciones precisas para adquirir carácter de Ley.
- Conociendo la realidad socio-económica de Badajoz, resulta fuera de la realidad.

- Nuestra realidad económica contradice el triunfalismo del Plan.

Contabilizadas 160 alegaciones presentadas que son consideradas como muy pocas, ya que se esperaban unas tres mil. La presentada por los Ingenieros Técnicos Industriales, parece la más completa.

Según los autores del Plan General, el especulador no podrá hacer negocio.

El mes de agosto sigue siendo un mes hábil para todos los efectos administrativos. El que ha tenido interés no se ha preocupado de perder unos días de vacaciones para estudiar el Plan.

La Corporación se ha ido enterando día a día, de cada uno de los pasos que ha dado la Comisión encargada de confeccionar el Plan.

Nadie de los que lo han confeccionado ha sido incompatible con su cargo. Todo ello se ha consultado previamente.

Expresamente se ha querido que sean técnicos de nuestra ciudad los que hicieran el Plan General puesto que conocen el problema “in situ”.

La Corporación sabe que tiene una gran responsabilidad al aprobar o no el Plan.

El Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental y Badajoz, presentó importantes alegaciones “inspiradas las mismas en el marco de la crítica más constructiva y animada de los mejores deseos de colaboración”:

- La autopista impide el lógico desarrollo radial de penetración.
- La revisión del nuevo Plan se apoya en este error, creando una nueva vía rápida que desemboca en otro puente río abajo.
- Las vías secundarias de interconexión cobran papel relevante transformándose en muros psicológicos que fragmentan a la ciudad.
- El casco antiguo no fue actualizado en lo posible y el problema de solares quedó sin solucionar.

Continuando en el mes de septiembre, la prensa publica los siguientes titulares:

- *Las zonas de enseñanza se localizan frecuentemente junto a vías rápidas y en zonas industriales.*
- *Se conservan industrias aisladas junto a zonas cívico-comerciales de alta densidad y sin protección alguna.*

- *Creación de caóticas bolsas de aparcamiento que podrían haberse evitado con instalaciones subterráneas privadas y públicas.*
- *Es imprescindible aumentar la creación de núcleos de segunda vivienda en el extrarradio.*

En octubre, el alcalde, don Jaime Montero de Espinosa, sometido en una rueda de prensa, a las preguntas de los informadores dice: *“Creo que el problema económico está superado. Es cierto que hay una serie de pagos que hemos debido efectuar, poco a poco se irá haciendo. El Plan se va a autofinanciar.*

Seremos impopulares, tendremos que pasar unas contribuciones especiales a muchos sectores, pero, siempre se buscará el beneficio de la mayoría.

No creo que la construcción de la Gran Vía tenga que dormir el sueño de los justos.

Por supuesto que hay intereses creados, pero, si somos honrados, habrá que ir por el bien de todos.

La autopista se convertirá en una vía urbana. El nuevo Plan prevé otra vía interurbana, necesaria para la ciudad”.

El día 16 de octubre se publica en prensa la respuesta que da la Junta de Gobierno de la Delegación del Colegio de Arquitectos a las declaraciones hechas por el alcalde de Badajoz relacionadas con el Proyecto de revisión del Plan General:

...Referente a la Gran Vía, creemos que al admitir una equivocación, hay que plantearse si se sigue adelante o no. Si del análisis de los hechos se deduce que no conviene en la situación actual, es preferible pararse y cambiar a otras soluciones. Tengamos en cuenta que la Gran Vía pertenece a una concepción urbanística de un montón de años atrás, hoy en día nada estimable. Precisamente por pensar en un futuro positivo y constructivo, según palabra del señor alcalde, no se puede permanecer pasivo a una solución ya caduca y precisamente, creemos, es el momento único y oportuno de analizar unas circunstancias que se pueden mejorar y ser reparadas”.

En noviembre la corporación municipal prosigue el estudio de las alegaciones y el informe del equipo técnico rechaza todas las que piden edificios más altos. *“Nadie tiene derecho “a priori” a construir un número concreto de plantas*

En la sesión de la Comisión Municipal Permanente de 24 de octubre último, se acordó conceder licencia para realizar obras en un lugar afectado por un programa de reconversión incluido en el proyecto de revisión del Plan General.

Un Plan de Reforma Interior (PERI), el de la Calle Mayor, no podrá llevarse a cabo en todas sus previsiones, porque, en su ámbito, ya han surgido, o se está levantando en la actualidad, edificaciones que no se ajustan a la normativa que señala el mismo. Este es el caso del edificio donde se instaló Galerías Preciados, detrás del edificio de la Delegación de Hacienda y el edificio del Obispado, que posee una planta más de lo autorizado y los que se están construyendo al lado.

Del examen de las alegaciones, en noviembre de 1975, presentadas al programa urbanístico del Casco Antiguo de la capital, contenido en el proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, se desprende—según el informe que responden a un denominador común: al intento de que se autorice unos aprovechamientos del suelo superiores a los que concede el Plan.

Las modificaciones introducidas, en el mes enero de 1976, al PGOU por un grupo de doce concejales provocaron el interés de los ciudadanos. Entre ellas destacaron algunas de índole general y otras de carácter singular, como por ejemplo la supresión, libremente por los propietarios, de los aparcamientos en fondo de saco.

La Diputación Provincial, en febrero del mismo año, dió un informe favorable del proyecto de revisión del PGOU, por orden de la presidencia, Técnica de Obras y Vías, firmado por el ingeniero director, con la abstención de tres diputados: Ramallo García, Álvarez Joven y Aránguez Gil.

En noviembre fue aprobado el proyecto de acondicionamiento del tramo de la Calle Mayor comprendido entre la Plaza de Minayo y la calle Zurbarán, para igualar la rasante de la vía a la del edificio que se construía en el lugar, conforme el planteamiento de la Calle Mayor. La obra saldría a concurso—suficiente en la cantidad de 380.810,33 pesetas.

Como dato curioso, mencionaremos el proyecto de un nuevo cine, denominado “Gran Vía” ubicado en un solar frente a las dependencias del Gobierno Militar, junto al convento de las Descalzas, en pleno, centro, cara a la Gran Vía.

El 31 de diciembre de 1976, se recibe la *redacción definitiva* del PGOU y se propone su aprobación.

En enero de 1977, se procede a la apertura de plica del concurso -subasta para la adjudicación de obras de la Calle Mayor y se acuerda, la confección de un fichero histórico de edificios, que antes de derribarse alguno de ellos se realicen fotografías de él.

La Comisión Permanente, el 4 de febrero, aprobó el acta de adjudicación provisional a favor del único licitador, señor Trejo Torres, adjudicación que se eleva a definitiva.

Se procedió al acta de replanteo de las obras, el día 23 de abril, en la que hace constar que existen edificaciones frente al comercio Galerías Preciados y esquina Calle Mayor con Menacho que hay que derribarlo sin que su presupuesto esté incluido en el de la obra subastada y contratada y que esta circunstancia no es obstáculo para iniciar el comienzo de las obras en esta misma fecha.

El 11 de junio de 1977, Providencia de la Alcaldía declarando urgente la contratación de las obras de derribo y adjudicandose las al Sr. Trejo Torres...

El 5 de mayo de 1978, la Comisión de Revisión del Plan General se constituye y realiza la siguiente propuesta:

El POU de 1975 ha sido un hito importante en la planificación del desarrollo urbanístico de Badajoz, pues, fué no solamente una actualización del Plan vigente hasta dicho momento, sino más bien una nueva concepción del planeamiento de Badajoz, de acuerdo con modernas ideas urbanísticas y siguiendo las directrices de la Ley del Suelo.

Al llevar a la práctica el Plan de Ordenación Urbana 1975, se han encontrado las lógicas dificultades de adaptación a las existentes, que en parte está retrasando la promoción de viviendas y la creación de suelo urbano debido a que en ciertos casos es demasiado restrictivo y limitativo, sin dejar ninguna libertad al proyectista.

Por otra parte, al aprobar el Excmo. Ayuntamiento Pleno algunos Planes de Reforma Interior, ha hecho suyas algunas alegaciones presentadas, que para ser aprobadas hacen necesaria la Revisión del POU 1975 y mientras tanto la iniciativa privada no acomete obras a la espera de esa revisión.

La Comisión Municipal de Urbanismo viene detectando desde hace tiempo estas dificultades a través de los expedientes que pasan por ella, y de las consultas que recibe, por lo que estima que debe procederse con la más urgencia posible a una actualización del vigente POU 1975.

Las directrices que estimamos deben seguirse en esta actualización son las siguientes:

- 1.-Conservar del Plan 1975 la zonificación y asimismo la red arterial que es lo que configura la ciudad.
- 2.-Conservar las dotaciones a nivel ciudad previstas, de zonas verdes, escolar, sanitaria, etc...
- 3.-Conservar los Planes de Reforma Interior y Planes Parciales aprobados por el Excmo. Ayuntamiento introduciéndoles las modificaciones aprobadas con los mismos.
- 4.-Revisión de las Ordenanzas para hacerlas más operativas.
- 5.-Introducir las modificaciones que se vean que benefician al desarrollo de la ciudad.

Para hacer este trabajo, proponemos se forme primeramente un grupo de trabajo presidido por el Ilmo. Alcalde y constituido por la Corporación Municipal, el Secretario General, el Arquitecto Municipal, una representación de la Cámara de la Propiedad Urbana, una representación de las Asociaciones de Vecinos que lo soliciten, y como secretario el funcionario del Ayuntamiento que haga de Secretario en la Comisión de Urbanismo. Este grupo de trabajo, que tendrá además en cuenta las opiniones de la Delegación del Ministerio de la Vivienda y de la Dirección General de Urbanismo, se reunirá cuantas veces sea necesario, para que en un corto plazo de tiempo, fije las condiciones en que debe revisarse el Plan de Ordenación Urbana 1975.

Una vez tenida las conclusiones pertinentes se disolverá el grupo de trabajo y se encargará a un equipo técnico la elaboración del Plan de Reforma, siguiendo la tramitación que corresponda.

La actuación de la apertura de la Calle Mayor, dividió el casco en una zona más interna y otra más abierta, con desiguales resultados.

El 2 de junio de 1978, se aprueban las directrices de la Revisión del PGOU, de la reunión anterior.

En julio estaban próximas a acabarse las obras de urbanización de la Calle Mayor, solicitando el contratista una prórroga hasta el 15 de octubre

próximo, a lo cuál accedió la Corporación. En la deliberación se explicó la cronología del proceso, de la cuál entresacamos lo siguiente:

En el pliego de condiciones Económico-administrativas para la ejecución de las obras de la Calle Mayor, figura el plazo de un año a contar desde el día que se lleve a cabo la adjudicación definitiva o acta de replanteo de la obra.

El 20 de octubre de 1978, se solicitó que se impusiera una multa de 20.000 pesetas diarias, desde el día 15 de octubre hasta la efectiva terminación de la Calle Mayor. A la semana siguiente se afirma que la Calle Mayor podría estar en diciembre, y se solicita informe a la Dirección Técnica.

Año 1987. Hace ahora casi 45 años nació la idea de hacer la denominada Calle Mayor, hoy también conocida como Juan Carlos I. En las fechas en que se redactó el proyecto ¿primitivo?, en el año 1943, era una vía de penetración que ponía en comunicación...

Y termina diciendo el artículo: *“hasta aquí la historia muchas veces poco clara de la Calle Mayor. El futuro lo conoceremos en enero de 1988.*

El asunto no es tan fácil, por una parte se consigue que la Calle Mayor, sea una zona importante comercial y residencial, pero por otra parte, no ha supuesto un desplazamiento de los centros comerciales del caso depositario de la memoria histórica de Badajoz”. A. Parra

En febrero de 1988 el nuevo Plan General reduce la superficie urbanizable de uso residencial.

El Gobierno y oposición disiente sobre el futuro del Plan General. El PSOE votó a favor, CDS en contra y AP, abstuvo.

PLAZA DE MINAYO. La creación de un amplio espacio libre a costa de las propiedades de la Diputación, tal como fuera aprobado, hace muchos años, en el Plan de Reforma Interior (PIR) de la Calle Mayor, suponía un evidente beneficio no solo para los vecinos de la misma plaza y del sector comprendido entre San Andrés y la Ronda del Pilar, sino también para el Casco Antiguo, y en definitiva para toda la ciudad.

La Asociación de Vecinos de la Plaza de Minayo, fundada con el apoyo de 2.300 firmas, tenía como finalidad, fundamentalmente, la creación de una plaza libre y diáfana, aprobada formalmente y esperada durante largos años. Para cumplir esta misión, la asociación se vió obligada a exigir de las autorida-

des urbanísticas municipales, el cumplimiento de las previsiones legalmente establecidas.

Así tuvo que obtener sentencia de la Audiencia Territorial declarando la evidente ruina del seminario (San Atón) y conseguir el sobreseimiento de la declaración de Bien del Patrimonio Histórico Artístico para aquellos pobres restos.

Como en el Nuevo Plan, titulado “*revisión*” del anterior, se intentó cambiar el uso del solar, la Asociación se vió obligada a exigir que el cambio fuera aprobado por la Diputación, la Junta de Extremadura y el Consejo de Estado.

Alumnos de la Escuela de Arquitectura de Sevilla realizaron un estudio sobre la apertura del nuevo tramo de la Calle Mayor, entre Puerta de Palmas y Santo Domingo.

En la primavera de este año (1989), la Junta sugiere que la ordenación de San Atón salga a concurso público. El dictamen de la ponencia técnica de la Junta de Extremadura, relativo al Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz (PGOU), determina que la ordenación del solar de San Atón, situado en la Plaza de Minayo, se realice a través de un Area de Planeamiento a Desarrollar (APD) en lugar de la “unidad de actuación” concebida por el Ayuntamiento, que planeo para dicho solar la construcción de una plaza y dos edificios de uso cultural. La ponencia técnica sugiere que el proyecto de ordenación del solar podría llevarse a cabo a través de un concurso de ideas.

El concejal Justo Alés, aseguraba que las recomendaciones de la ponencia, en ningún modo suponían un revés para el Ayuntamiento, ya que se trataba de una simple sugerencia. El Ayuntamiento presentó en su día para la plaza, un proyecto de los arquitectos Junquera y Pérez Pita que suponía la construcción de una plaza “dura” y dos edificios de uso cultural. El complejo supondría también de aparcamientos subterráneos, para lo que se haría un estudio geotécnico de su subsuelo.

En mayo de 1992, el pleno aprobó una opción, algo modificada, de las cuatro que fueron presentadas al Ayuntamiento por los redactores de este plan especial que afecta una gran área comprendida entre las calles Vasco Núñez, De Gabriel, Santo Domingo y Plaza de Reyes Católicos, y que según Justo Alés, se triplicaría, al menos, la edificabilidad de la zona.

En un artículo publicado el 17 de octubre de 1992 titulado: “CALLE PRIM, UN PROYECTO DEL SIGLO XXI”, el Plan General de Ordenación Urbana recogía en sus planteamientos de actuación en la calle Prim y entorno,

que en el proyecto se debería respetar la altura de las edificaciones y una reserva escolar para la construcción de un centro educativo. Estos dos temas se habían modificado aunque no de forma sustancial.

Un grupo de vecinos, la mitad aproximadamente, de los propietarios de los edificios de la zona, a través de la empresa “Campur SA” encargaron el proyecto a dos arquitectos, Rodolfo Carrasco y José Enrique de Vera.

Este proyecto recoge la filosofía del PGOU. Las directrices generales del mismo que se va a poner en marcha a lo largo del próximo año y que va a afectar a 173 parcelas catastradas, consisten por un lado el ensanchamiento de la calle Prim, efectuando un retranqueo de los edificios situados en el lado de los impares. En la margen derecha de la calle Prim, quedará la parte antigua de la ciudad y en la margen izquierda todas las nuevas edificaciones. El arquitecto, Rodolfo Carrasco, ha comentado que el Ayuntamiento ha aprobado que finalmente la altura de los edificios, podrá ser hasta seis plantas. Estas calles llevarán como punto de referencia, los soportales para intentar aprovechar su vertiente comercial.

El 20 de noviembre de 1992, la oposición recibió la documentación sobre las modificaciones del PGOU y el PERI (Plan Especial de Reforma Interior) de la calle Prim. Se incluye la ubicación de locales comerciales, a modo de zoco, tras la construcción de cuatro calles peatonales en la manzana de las calles Prim, Abril y Vasco Núñez.

Según el concejal de IU, Moisés Cayetano Rosado, prevé un largo plazo de cinco a ocho años, cambiar la fisonomía de la zona.

En enero de 1994, la Comisión de Urbanismo aprobó el Plan de la zona de la calle Prim, presentado por particulares vecinos de la zona. La deteriorada manzana de Prim, requería un tratamiento para su recuperación, que llevó a un grupo de vecinos a presentar diversas iniciativas hacía más de un año, hasta cuatro opciones, de las que el Ayuntamiento eligió la aprobada provisionalmente.

El Pleno retrasó aprobar, unos días, el proyecto de la calle Prim. Un escrito que criticaba con dureza el planeamiento de Prim del doctor arquitecto urbanista, Agustín Hernández, profesor de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, y la oposición de un grupo de vecinos sobre el proyecto, provocaron la retirada del plan para su estudio de nuevo en comisión y su aprobación en un pleno extraordinario el próximo mes.

El citado escrito planteaba dudas de carácter técnico y señalaba que “*todos los estudiosos del urbanismo desaconsejan las operaciones de renovación a gran escala en los cascos consolidados, ya que solamente originan densificaciones que en nada benefician a la ciudad*”. El portavoz del PP, Miguel Celdrán, justificó su apoyo al plan en comisión a que este tipo de actuación está contemplada en el Plan General de Urbanismo y cumple los requisitos legales. IU se había mostrado reacia a apoyar el plan hasta ver un estudio amplio del mismo, atendiendo a las quejas de un grupo de vecinos.

El proyecto de Prim plantea el derribo de tres manzanas, la construcción de nuevas calles y la creación de centros comerciales.

El pleno celebrado el miércoles fué también la despedida de uno de sus concejales más señalados, Justo Alés, quien desempeñó su trabajo en el área de Urbanismo hasta que un infarto lo apartó del palacio municipal.

A finales de enero se hablaba de la relocalización del futuro centro de El Corte Inglés en esta zona, en la manzana formada por las calles Prim, Vasco Núñez, Abril y Santo Domingo que revitalizaría el conjunto del casco antiguo.

El 17 de mayo de este mismo año, quedó aprobado el Plan de Prim, de forma inicial con los votos de todos los grupos, excepto IU que votó en contra.

Moisés Cayetano habló en el pleno en contra del Plan Prim, asegurando que es “*urbanísticamente improcedente, inadecuado y lesivo por sus volúmenes de edificación, entramados y lo que debería ser una filosofía de recuperación del casco viejo*”

El 25 de julio concluyó el plazo para presentar alegaciones al proyecto del plan especial de Prim. Este proyecto pretende tratar una superficie de 40.000 metros cuadrados, donde residen unas 700 familias, muchas de las cuales se manifestaron contrarias a un proyecto que de ser aprobado por el ayuntamiento, les obligaría a derribar sus casas.

Este Plan preveía 150 viviendas por hectárea y el PERI (Plan Especial de la calle Prim) de la calle Prim una densidad de construcción muy superior a la prevista por la Ley del Suelo.

La promoción del PERI era de la empresa “Campur SA”. La redacción del proyecto del arquitecto Rodolfo Carrasco, que participó en la redacción PGOU del 89 y que había previsto que esa zona, que quedaba fuera del del PGOU, fuera tratada más tarde, y que pudiera hacerlo una empresa privada.

Durante la fase de aprobación inicial de este plan de reforma interior, se recogen alegaciones por parte del Colegio de Arquitectos que presentan seis

alegaciones, aún, estando a favor del proyecto; vecinos de Prim alegan contra el reparto de cargos y beneficios entre todos los afectados del plan especial; "CAMPUR SA" cree que el proyecto de Prim no perjudica a nadie; vecinos afectados de Prim piden retirar el permiso a la promotora por creer ilegal el plan por "incumplir la Ley del Suelo y el PGOU"

Interrogado el concejal de Urbanismo, Enrique Ibarrondo, dijo el jefe de prensa del Ayuntamiento, que no tenía nada que decir, que "*están estudiando las alegaciones*"

El concejal de IU, Cayetano Rosado, quien ha seguido de cerca todo el proceso urbanístico de dicho enclave afirmó : "*Va a haber una revisión del plan para bajar la densidad urbanística*"

Del examen de este informe y del contenido de las alegaciones, IU deduce que quizá lo más conveniente fuese crear una comisión especial para estudio del asunto en la que se contase con asesores urbanísticos y se permitiese la presencia de las personas que han realizado alegaciones de especial calado.

En enero de 1995 el Ayuntamiento planea una reunión monográfica sobre el PERI de Prim.

El PERI fué aprobado inicialmente por la Corporación el 16 de mayo de 1994, después de que las alegaciones fueron desestimadas por los votos del POSE y de José Antonio Belmonte.

IU mantenía la opinión que era mejor no comprometerse a una aprobación apresurada de un proyecto que ha sido cuestionado fuertemente por los grupos afectados.

El portavoz popular, Miguel Celdrán, aseguraba que "*Badajoz no puede estar así toda la vida y que a su grupo no le importaría hacerle frente*"

La comisión de Urbanismo, reunida el día 31 de enero, para realizar el dictamen de las alegaciones presentadas al PERI de Prim, acordó solicitar estudios complementarios a la documentación del plan, referidos fundamentalmente a la incidencia socio-económica del mismo en la población afectada y a las indemnizaciones que pudieran corresponderle.

27 de febrero de 1997.- La comisión regional de Urbanismo, aprobó la modificación urbanística del Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de la calle Prim.

La parte baja de la calle Prim tendrá edificios de 4 a 6 alturas para salvar el desnivel entre la calle Espronceda hasta Abril. Este plan alojará a unos 1.500 nuevos vecinos en el casco histórico.

El nuevo Plan General se presentará al público a partir del 17 de noviembre. La intención es elevarlo a pleno para su aprobación provisional en enero.

La acción urbanística tiene una doble vertiente. En la margen derecha dirección a Puerta Palma, se otorgarán las licencias y la izquierda se desarrollará por reparcelación, por unidades de polígonos determinados.

Este plan persigue que los solares no se queden muertos; muchos años llevaban años interesados en ello.

El 11 de septiembre de 2002, el Ayuntamiento y propietarios acuerdan ordenar “de nuevo” la zona de la calle Prim, a instancias del gobierno municipal, a quien no gustaba el diseño inicial. La nueva ordenación contempla crear una plaza central a la que se podrá acceder a través de la prolongación de la calle Dosma, la cuál será peatonal y llegará hasta la calle Prim. Bajo la plaza se construirá un parking subterráneo.

5 de febrero de 2003.- La concejala de Urbanismo, Cristina Herrera, aseguró que la revisión del nuevo PGOU, está bastante avanzado y el equipo de Gobierno quiere dar luz verde antes de que termine esta legislatura.

El 15 de julio, el nuevo ordenamiento de la calle Prim podrá dar comienzo a la vuelta del verano y se llevará a cabo la reparcelación de la zona, la cuál fue redefinida en septiembre de 2002. Tras el derribo de algunas fincas marcará el inicio de unas actuaciones que se planificaron hace casi dos décadas y que todavía, hoy no se han llevado a término ni en un 10%.

23 diciembre 2003.- La revisión inicial del PGOU se aprueba solo con los votos del PP. El PSOE vota en contra del nuevo PGOU por considerar que no acaba con la especulación ni favorece la construcción de viviendas sociales.

De junio a diciembre, superados todos los trámites burocráticos, se aprobará definitivamente el nuevo PGOU de Badajoz y, acto seguido, podrá entrar en vigor.

El 25 de febrero de 2005 el PP da en solitario el último impulso al nuevo PGOU en un pleno histórico.

El siguiente trámite es esperar un mes para alegaciones estructurales y remitir el Plan a la Agencia de la Vivienda de la Junta de Extremadura para su aprobación definitiva.

Opiniones en la prensa: PP “*Espero buena voluntad por parte del Presidente de la Agencia*”; IU “*Es un instrumento sin carga social que avala la actividad inmobiliaria*”; PSOE “*Es segregador porque favorece más unos espacios que otros*”.

La Comisión Municipal de Urbanismo aprobó, el día 9 de mayo de 2006, la reparcelación de los polígonos 1, 2 y 3 del Plan Especial de Reforma Interior (PER) de la calle Prim. Paso importante y definitivo de este ambicioso plan porque, según explicó la concejala Cristina Herrera, con él acaba todo el proceso urbanístico y permite que ahora ya se pueda aprobar el proyecto de urbanización y el aparcamiento previsto en la calle Dosma.

El 18 noviembre, el Pleno aprueba el PGM tras corregir las 113 alegaciones de la Agencia de la Vivienda.

En el mes de julio del año 2007 se derriba la popular Casa Caballero, que se hallaba en la esquina entre las calles Prim y Abril. Este singular edificio se construyó en 1919 y costó entonces 101.452,5 pesetas, incluido el derribo de tres pequeñas casas que había en el solar.

El 25 noviembre de 2007 el *DOE* publica el Plan General.

8 febrero de 2008. Nueva Vía de salida del casco antiguo de la ciudad. La apertura de los dos carriles de la calle Prim, alarga la Calle Mayor hasta Puerta Palmas.

* * *

leyendo estas viejas crónicas y remitiéndonos al principio de este escrito, que hace referencia al gobierno municipal de don Francisco Páez de la Cadena, en 1896, que propuso por primera vez al Ayuntamiento abrir una Gran Vía, se deduce que el primer proyecto de la Gran Vía o Calle Mayor, llamada así posteriormente por resultar menos pretencioso, se debe a finales del XIX, o lo que es lo mismo, hace 115.

Al día de hoy, en el año 2011, no existe ni Gran Vía ni Calle Mayor, en su lugar hay una pequeña avenida llamada Juan Carlos I, terminada solamente en sus dos primeros tramos (Plaza de Minayo-calle Santo Domingo-Puerta de Palma).

Demos por olvidado el ambicioso proyecto que contemplaba la combinación hasta Puerta Trinidad, pasando por la calle Martín Cansado.

Lo que no se puede aceptar, es que los propietarios afectados hayan vivido amenazados y que no haya existido norma clara ni concierto en el urbanismo, que no se haya permitido construir hasta que se aprobara la nueva vía y que haya tenido treinta y tantos años de calvario.

BIBLIOGRAFÍA

Nuevo Diario de Badajoz

Diario *HOY*

Badajoz, ciudad intramuros. Carlos Fraile Casares

Noticiero Extremeño

FUENTES

Hemeroteca de la Real Sociedad Económica Extremeña de Amigos del País.

Familia Páez de la Cadena (doña Rosa)

NOTA SOBRE LA DENOMINACIÓN DE LAS CALLES

Calle Moreno Nieto (hoy Obispo San Juan de Ribera)

Calle del Pozo (hoy Menacho)

Paseo de la Alameda (ocupaba el solar del actual Colegio General Navarro)

Calle de la Sal (hoy Arias Montano)







*Casa de la familia Antúnez (don Marcelino Antúnez Lozano).
Sita en las calles Santo Domingo, 28 y Prim, 2*



Solares de la Gran Vía o Calle Mayor (hoy Juan Carlos I) destinados como aparcaminetos de coches. Esquina de la calle Prim con Santo Domingo. Año 2005.

