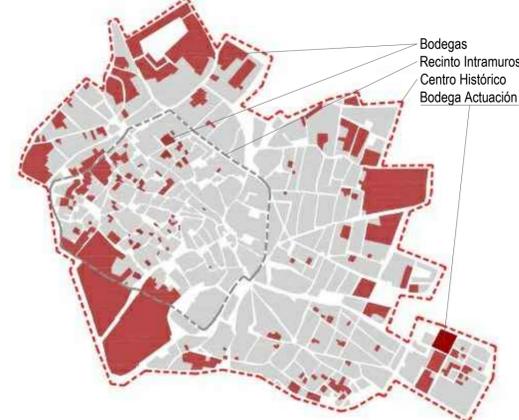


Expansión de la Ciudad en el territorio.

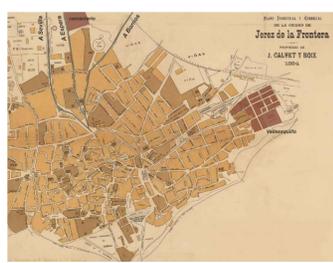
- Ciudad medieval en sus orígenes
- Muralla
- Arrabales (Santiago y Miguel)
- Hasta 1900
- Pasando la mitad del s.xx. 1960-70
- Desde 1970 hasta la actualidad

Centro histórico de la Ciudad

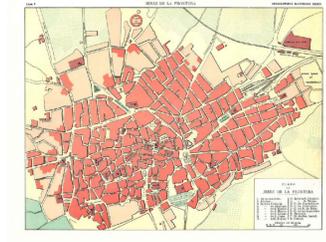


1869. - La potente trama viaria del ferrocarril delimita el terreno existente de huertas y frutales. La ciudad acababa no más allá del Convento de Franciscanas de la Madre de Dios.

1872. - Se observa la trama general del Barrio de Vallessequillo, con las calles Méndez Núñez y Madre de Dios perfectamente configuradas. La coexistencia de las dos estaciones configura espacialmente la zona noreste de la ciudad.



1884. - Es el primer plano donde se observa el trazado del barrio al completo. En paralelo a las vías del tren surge una nueva calle, del ferrocarril, y aparece una modificación en la configuración de las manzanas del nuevo barrio.



1952. - En la foto aérea observamos la configuración de las manzanas del barrio en conjunción con el trazado ferroviario de las dos estaciones (de Mercancías y de Pasajeros) y el confinamiento de la zona debido a dicha causa.



CONDICION PUERTA DE LA CIUDAD.

Después de toda la transformación urbanística llevada a cabo a través de los años, la generación del barrio de Vallessequillo, la separación del mismo con respecto a la ciudad debido al trazado ferroviario, la desaparición de la estación de mercancías de la trama de ciudad, la posterior reurbanización de la zona, la creación de la nueva terminal de autobuses, etc., la zona donde se ubica el conjunto bodeguero para el caso de la implantación del proyecto del Archivo Municipal, ha "obtenido" una importante categoría de Puerta de la Ciudad, ya que en un mismo espacio confluyen dos grandes infraestructuras a nivel territorial, la Estación de Trenes y la de Autobuses, con lo que ello conlleva, el deambular de pasajeros entrando y saliendo de la ciudad utilizando ambos servicios.

Desde la salida de ambas estaciones, el visitante, el transeúnte, el ciudadano entra de forma inmediata en contacto con la fachada de lo que fueron las oficinas de las bodegas Diez Mérito, de un lado la fachada historicista del palacio, que fuera en primera instancia la vivienda del dueño de las oficinas, y la ampliación de las oficinas hacia la calle Méndez Núñez, con una fachada a imagen y semejanza de la propia que tenía el palacio, configurando un único lienzo de fachada, que junto con un conjunto de edificios residenciales genera la 4 fachada de la plaza / glorieta M<sup>a</sup> Elena Moyano, mostrándose el conjunto de fachada de piedra en todo su esplendor (Foto 1).

En el otro extremo de la calle Méndez Núñez, calle generada desde primera instancia por el plan regulador a la hora de proyectar el nuevo barrio de Vallessequillo, se puede observar como la perspectiva visual se extiende hasta visualizar la estación de ferrocarril, proyección visual fomentada por la moderada pendiente hacia la estación que tiene la calle en su sección. Observamos como la particular concepción de este cuerpo de bodega, de poca anchura con respecto a su longitud, configura un escenario visual jugando con la modulación y posición de los elementos de ventilación de la bodega (Foto 2).



EVOLUCION HISTORICA DE LA CIUDAD.

La fisonomía que adquiere el Centro Histórico de Jerez está fuertemente influenciada por la implantación que la industria vinícola definió en el trazado de su viario y espacios libres en la ciudad.

Se podría decir, incluso, que la ciudad de Jerez tenía y tiene a las bodegas, a sus grandes dimensiones, como elemento configurador, como si se tratase de una vara de medir, que modela y da forma a toda la masa edificatoria que da forma a su Casco Antiguo.

"(...) bodegas es la empresa, es el edificio y es ante todo un complejo, una estructura urbana que, además de los almacenados, acoge escritorios, trabajadores, jardines, patios y almizcates. Conjuntos de gran riqueza espacial que constituyen ante todo una forma singular y única de construir ciudad. Las bodegas históricas no solo se insertan en la ciudad sino que fueron las responsables de su transformación, y eso es consustancial a su consideración patrimonial"

Jerez: Rehabilitar las bodegas, habilitar la memoria. José Manuel Aladro Prieto.

El gran desarrollo en la construcción bodeguera sería a finales del siglo XVIII, cuando Juan Haurie, tras ganar el histórico pleito al Gremio de la Vinatería, decide dedicar en el barrio de San Mateo, muy degradado, todo el terreno disponible para la creación de nuevos cascos de bodegas, donde antes había molinos, corralones y muladares, y multitud de casas en ruinas. Esta operación "urbanística" también se produjo en las collaciones de San Marcos y San Juan, aunque en menor medida, como ocurrió en el exterior de la muralla almohade, en la actual calle conocida como Muro.

A mediados del siglo XIX la industria vinícola jerezana es ya una gran empresa, el negocio crece y nuevas firmas aparecen en el panorama económico local, cada una de ellas va ampliando su parcela de negocio y ganando nuevos mercados, es entonces cuando comienza a surgir un perímetro industrial de grandes naves bodegueras alrededor de toda la ciudad.

Como consecuencia del gran auge del mercado del vino la ciudad de Jerez creció, pasando de unos 40.000 habitantes en la primera década del siglo XIX, a los 150.000 en 1965, por lo que la expansión urbana desbordó el cinturón industrial y las bodegas volvieron a quedar dentro del tejido urbano de la ciudad, donde han seguido conviviendo en una armonía tranquila, puesto que "la fabricación de vinos" no es una actividad fabril que produzca desagrios para la ciudad y sus habitantes.

Pero la caída del mercado a finales del siglo XX, unido a que las empresas del sector buscan instalarse en zonas más eficientes del extrarradio, hace que la ciudad libere esas grandes superficies que las bodegas ocupaban, junto con el agravio edificatorio de los edificios residenciales en mal estado.

A diferencia de otras ciudades que nos dispones de suelo en sus centros históricos muy colmatados, en Jerez a comienzos del siglo XXI se encuentra la oportunidad de actuar en prácticamente 1/3 del recinto intramuros y la posibilidad de la rehabilitación de antiguos cascos bodegueros en desuso que tanto consolidaron la ciudad antiguamente.

Durante mucho tiempo el procedimiento de actuación arquitectónica fue el derribo de las edificaciones antiguas para la libre disposición del terreno sin limitaciones. La última revisión del Plan General prohíbe la demolición de estas bodegas y cataloga un amplísimo conjunto de estructuras de dicho estilo, llevando a cabo numerosos proyectos de rehabilitación para diversos usos en ellas, viviendas, gimnasios, supermercados e incluso bibliotecas y es aquí, en este ámbito, donde desarrollo mi proyecto de Intervención en el Patrimonio Histórico de la ciudad de Jerez de la Frontera.

BARRIO DE VALLESEQUILLO.

El barrio no aparece como tal hasta finales del siglo XIX, sobre 1865, cuando se presenta en el ayuntamiento el proyecto del mismo. Este se ejecuta por iniciativa popular y será un único propietario bodeguero el promotor de la construcción del barrio, Luis González Gordón Beigbeder. Este ensanche de la ciudad, conocido popularmente como "mundo nuevo" contó con un trazado preconcebido pero no con unas ordenanzas capaces de regular la generación de la edificación, ni bodeguera ni residencial. Aun así constituyó la única experiencia de crecimiento urbano ordenado que tuvo la ciudad más allá de los procesos de alineaciones.

Nace como consecuencia directa de la existencia del ferrocarril en uno de sus bordes, conexión directa con el comercio y el resto de la industria jerezana, pero la existencia de dicha instalación, a nivel ciudad, generaba a su vez una separación con el resto de la ciudad, como si se tratase de un gran elemento valla, elemento que a día de hoy sigue siendo una frontera, una fractura entre ambas orillas de las vías del tren.